

# लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ — प्रश्नोत्तर)



सत्यमेव जयते

1st Lok Sabha

(XII Session)

( खण्ड १ में अंक १ से अंक २० तक हैं )

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

# विषय-सूची

पृष्ठ

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

अंक १—शुक्रवार, १७ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

दैनिक संक्षेपिका ... ४६-५२

अंक २—सोमवार, २० फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

दैनिक संक्षेपिका ८५-८६

अंक ३—मंगलवार, २१ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

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

दैनिक संक्षेपिका १२३-२४

अंक ४—बुधवार, २२ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

१२५-४७

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

१४७-४९

अतारांकित प्रश्न संख्या ६५ से ८१

१४९-५५

दैनिक संक्षेपिका

१५६-५७

अंक ५—गुरुवार, २३ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

१५८-७९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १९६, १९८ से २०१ ...

१७९-८०

अतारांकित प्रश्न संख्या ८२ से ९४

१८०-८४

दैनिक संक्षेपिका ...

१८५-८६

अंक ६—शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

१८७-२०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

२०९-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या ९५ से १०८

२१२-१६

दैनिक संक्षेपिका

२१७-१८

अंक ७—बुधवार, २८ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

२१९-४९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

२४०-५३

अतारांकित प्रश्न संख्या १०८ से १६७

२५३-७६

दैनिक संक्षेपिका

२७७-८०

अंक ८--बुधवार, २६ फरवरी, १९५६

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

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

२८१-३०३

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

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

३०३-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या १६६ से १८६

३१२-१७

दैनिक संक्षेपिका

३१८-१६

अंक ९--गुरुवार, १ मार्च, १९५६

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

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

३२०-४२

अल्प सूचना प्रश्न संख्या २

३४२

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

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

३४२-४६

अतारांकित प्रश्न संख्या १८७ से २०७

३४६-५३

दैनिक संक्षेपिका

३५४-५५

अंक १०--शुक्रवार, २ मार्च, १९५६

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

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

३५६-७७

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

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

३७७-७९

अतारांकित प्रश्न संख्या २०८ से २२९

३७९-८४

दैनिक संक्षेपिका

३८५-८६

अंक ११—शनिवार, ३ मार्च, १९५६

प्रश्न का मौखिक उत्तर

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३

३८७-८६

दैनिक संक्षेपिका

३९०

अंक १२—सोमवार, ५ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

३९१-४१२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

४१२-१८

अतारांकित प्रश्न संख्या २३० से २५३

४१८-२४

दैनिक संक्षेपिका

४२५-२७

अंक १३—मंगलवार, ६ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

४२८-५०

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

### अंक १५—गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा पदत्याग	५१३
अस्थायी अध्यक्ष की नियुक्ति	५१३

#### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

#### प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

### अंक १६—शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६

#### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

#### प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

### अंक १७—सोमवार, १२ मार्च, १९५६

#### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

#### प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

अंक १८—मंगलवार, १३ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

६००-२५

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

६२१-२३

अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ से ३७९

६२३-२८

दैनिक संक्षेपिका

६२९-३०

अंक १९—बुधवार, १४ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

६३१-५२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

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

६५२-५५

अतारांकित प्रश्न संख्या ३८० से ४०८ ...

६५५-६४

दैनिक संक्षेपिका

६६५-६६

अंक २०—गुरुवार, १५ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

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

६६७-८६

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७३३ ...

६८६

अतारांकित प्रश्न संख्या ४०९ से ४१८

६८६-९०

दैनिक संक्षेपिका

...

६९१

# लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ - प्रश्नोत्तर)

## लोक-सभा

शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई

[ अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए ]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

कांडला बन्दरगाह

†\*५६०. श्री भागवत झा आजाद : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कांडला पत्तन में आधुनिकतम बन्दरगाह नियंत्रक रैंडार उपकरण लगाया जायगा ।

(ख) यदि हां, तो उक्त उपकरण के लगाने का अनुमानित व्यय क्या होगा तथा यह कब तक लगा दिया जायेगा; और

(ग) क्या सरकार ऐसे उपकरणों को किसी अन्य पत्तन पर भी लगाने का विचार कर रही है ?

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

(ख) ३,१८,००० रुपये । अधिष्ठापना का कार्य ३१ मार्च, १९५७ तक समाप्त हो जायेगा ।

(ग) जी, नहीं । किन्तु प्रयोगात्मक आधार पर दो रैंडार, एक बम्बई बन्दरगाह के प्रवेश द्वार पर खंडेरी द्वीप में, और दूसरा कलकत्ता बन्दरगाह के प्रवेश द्वार पर सौगौर द्वीप में, अधिष्ठापित करने का विचार किया गया है ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या इन उपकरणों के सम्बन्ध में विदेशी सहायता भी ली जा रही है; यदि हां, तो कुल विनियोजन में इस सहायता का प्रतिशत क्या है ?

†श्री अलगेशन : इसमें अधिक धन नहीं लगता है । विदेशी सहायता का कोई प्रश्न नहीं है । इस पर कोई अधिक लागत नहीं आती ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या अन्य बन्दरगाह में लगाने के लिये विदेशों से ऐसे उपकरण खरीदने का भी कोई विचार है ?

†श्री अलगेशन : जैसा कि मैं कह चुका हूं, इस समय हम इसे कांडला में ही लगा रहे हैं । बम्बई और कलकत्ता में प्रयोगात्मक आधार पर लगाने में भी कुछ समय लगेगा । इसका निर्णय बाद में ही किया जा सकता है ।

†मूल अंग्रेजी में



†श्री भागवत झा आजाद : क्या कांडला के अलावा किसी अन्य पत्तन में भी रैडार उपकरण लगा हुआ है ?

†श्री अलगेशन : जी, नहीं ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या कांडला सामुद्रिक जहाजी अड्डे पर हवाई जहाजी अड्डा बना दिया गया है और क्या उस हवाई जहाजी अड्डे पर भी रैडार इक्विपमेंट (उपकरण) की कोई व्यवस्था है ?

†श्री अलगेशन : मेरे सहयोगी इस प्रश्न का उत्तर दे सकेंगे ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : यातायात मंत्री भी यहां हैं, वह इसका उत्तर दे सकते हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : दोनों मंत्री यहां हैं ।

रेलव तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : जहां तक मुझे मालूम है कांडला बन्दरगाह में अभी हवाई अड्डा तैयार नहीं हुआ है ।

संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : हवाई अड्डा बनाने की योजना विचाराधीन ही नहीं है बल्कि हवाई अड्डा बन कर तैयार होने वाला है ।

सेठ गोविन्द दास : क्या माननीय मंत्री जी को यह बात मालूम है कि बम्बई के रहने वाले गुजराती और दूसरे लोग बम्बई को महाराष्ट्र में तत्काल सम्मिलित करने के लिये इसलिए तैयार नहीं हैं क्योंकि कांडला का अभी तक पूरा विकास नहीं हुआ है ? ऐसी हालत में क्या सरकार इस बात का प्रयत्न करेगी कि इस बन्दरगाह का जितनी जल्दी हो सके, विकास हो ?

श्री एल० बी० शास्त्री : जो दूसरी बात आपने कही है वह ठीक है । जो पहली बात कही गई है वह बिल्कुल ठीक नहीं है ।

एक माननीय सदस्य : कुछ तो ठीक होगी ।

श्री एल० बी० शास्त्री : बिल्कुल भी ठीक नहीं है । मैं माननीय सदस्य को बतलाना चाहता हूँ कि कांडला बन्दरगाह का काफी तेजी से विकास हुआ है और हम इस काम को बहुत तेजी से आगे बढ़ाना भी चाहते हैं ।

### मजूरी भुगतान अधिनियम

†\*५६१. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या श्रम मंत्री ६ सितम्बर, १९५४ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १५०४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार मजूरी भुगतान अधिनियम, १९३६ में व्यापक संशोधन करने वाले विधेयक को कब तक प्रस्तुत करने का विचार कर रही है; और

(ख) इस में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) मजूरी भुगतान अधिनियम को संशोधन करने के लिये आवश्यक कार्यवाही की जा रही है । जिस विधेयक में पहिले कुछ संशोधन है वह विधेयक सभा के सम्मुख हाल में ही रखा जायेगा ।

(ख) सम्बद्ध विभिन्न हितों से परामर्श करने में कुछ समय लगता है ।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : मजूरी भुगतान अधिनियम के अन्तर्गत इस समय कितने श्रमिक आते हैं तथा संशोधक विधेयक के अन्तर्गत कितने और श्रमिक आ जायेंगे ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री आबिद अली : मैं उद्योगों की संख्या बता सकता हूँ। श्रमिकों की संख्या मैं अभी नहीं बता सकता हूँ। यदि आप पूर्व सूचना दें तो मैं वह जानकारी भी दे सकता हूँ।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या यह अधिनियम परिवहन श्रमिकों तक भी विस्तृत किया जायेगा क्योंकि कई स्थानों पर वे मजूरी भुगतान अधिनियम के अन्तर्गत नहीं आते हैं।

†श्री आबिद अली : मेरे विचार से यह परिवहन श्रमिकों पर भी लागू होगा।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : यह विधेयक कितनी राशि तक मजूरी पाने वाले श्रमिकों पर प्रयुक्त अथवा लागू किया जायेगा ?

†श्री आबिद अली : ५०० रुपये तक। इस समय यह केवल २०० रुपये पाने वाले श्रमिकों पर लागू होता है। संशोधन के अन्तर्गत ५०० रुपये तक पाने वाले श्रमिक ले लिये जायेंगे।

†श्री गिडवानी : सरकार किस प्रकार के संशोधन करने का विचार कर रही है ?

†श्री आबिद अली : अधिनियम में इस प्रकार का संशोधन करने का विचार किया गया है, कि यह कुछ ठेके में काम करने वाले श्रमिकों पर लागू हो सके। यह अधिनियम निर्माण उद्योग, विद्युत्, सिंचाई और नौवहन उद्योग पर भी लागू किया जायेगा। इसमें जहाँ श्रमिकों का दावा आंशिक अथवा पूर्ण रूप में अस्वीकृत किया गया हो, वहाँ अपील की जाने का उपबन्ध भी है। ये इसकी प्रमुख मर्दे हैं।

#### कर्मचारी भविष्य निधि योजना

†\*५६२. सरदार हुक्म सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में कर्मचारी भविष्य निधि योजना से कितने श्रमिकों को लाभ हुआ तथा कितनी राशि वितरित की गई;

(ख) १ जनवरी, १९५६ को अविमुक्त कारखानों में कितने चन्दा देने वाले श्रमिक नियुक्त हुए; और

(ग) १ जनवरी, १९५६ तक कुल कितना भविष्य निधि अंशदान एकत्रित हुआ ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) (१) १५.६८ लाख श्रमिक; (२) ४५.०३ लाख।

(ख) ५.३८ लाख

(ग) ५५.४० करोड़ रुपये।

†सरदार हुक्म सिंह : १९५५ में कितने नये श्रमिकों को इस निधि का लाभ हुआ ?

†श्री आबिद अली : विमुक्त कारखानों में से सम्मिलित हुए सदस्यों की कुल संख्या ६.१२ लाख है तथा अविमुक्त कारखानों में से ५.३८ लाख, अर्थात् कुल संख्या १४.५० लाख है। १९५४-५५ में सम्मिलित होने वाले सदस्यों की संख्या ०.३६ लाख है।

†सरदार हुक्म सिंह : इस समय निधि की कुल राशि कितनी है ?

†श्री आबिद अली : अब तक हमें ५५.४० करोड़ रुपये प्राप्त हो चुके हैं जिनमें से ३ करोड़ रुपये वापस कर दिये गये हैं।

†सरदार हुक्म सिंह : क्या आगामी वर्ष अन्य कारखानों के श्रमिकों को भी, जो कि अभी तक इस अधिनियम के अन्तर्गत नहीं आते हैं, ले लेने का विचार है ?

†श्री आबिद अली : जी, हां। हम लगभग १४-१५ लाख श्रमिकों को शामिल करने का विचार कर रहे हैं।

†श्रीमती कमलेन्दुमति शाह : किन कर्मचारियों को इस भविष्य निधि का लाभ मिल रहा है ? उदाहरणार्थ क्या पहाड़ों तथा पिछड़े क्षेत्रों के कर्मचारियों तथा ग्रामसेविकाओं व अध्यापकों को भी भविष्य निधि का लाभ प्रस्तुत करने का विचार किया गया है ?

†श्री आबिद अली : इस समय अधिनियम केवल ६ उद्योगों में लागू है; अन्य चौदह पन्द्रह उद्योगों को सम्मिलित करने का विचार किया गया है। ग्राम सेविकायें इनके अन्तर्गत नहीं आयेंगी।

†श्री सिंहासन सिंह : क्या चीनी के कारखानों के श्रमिक इसके अन्तर्गत आते हैं; और यदि हां, तो कितनी राशि एकत्र की गई है ?

†श्री आबिद अली : चीनी के कारखानों को, मौसमी कारखाने होने के कारण सम्मिलित नहीं किया गया है किन्तु हम उन्हें भी जल्दी ही सम्मिलित करने वाले हैं।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : बैताया गया है कि लगभग ५३२ कारखानों के ६१२ लाख श्रमिक कर्मचारी भविष्य निधि योजना से विमुक्त हैं। क्या यह व्यवस्था जो कि उन्हें अब प्राप्त है, कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम से अच्छी है।

†श्री आबिद अली : मैं इसकी व्याख्या कर सकता हूँ। विमुक्ति का यह तात्पर्य नहीं है कि यह अधिनियम उन पर लागू ही नहीं होता। यह भविष्य निधि मालिकों द्वारा सीधी एकत्रित की जाती है तथा सरकार के निर्देशों के अधीन प्रतिभूतियों में जमा की जाती है। उन्हें केवल निधि प्राधिकारियों के सीधे अधीक्षण से विमुक्ति मिलती है। जहां कहीं श्रमिक और नियोजक दोनों मिल कर आवेदन पत्र देते हैं, और यदि हमारे पदाधिकारी संतुष्ट हो जाते हैं कि श्रमिकों के साथ पूरा न्याय किया जायेगा तभी कारखानों को विमुक्ति दी जाती है अन्यथा नहीं।

#### स्थानीय स्वशासन की केन्द्रीय परिषद्.

†\*५६३. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या स्वास्थ्य मंत्री ३० सितम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २४०६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या स्थानीय स्वशासन की केन्द्रीय परिषद् की कार्य पालक समिति ने, केन्द्रीय परिषद् के संकल्पों की क्रियान्विति में हुई प्रगति का पुनरीक्षण किया है; और

(ख) यदि हां, तो कितने राज्यों ने इन संकल्पों को क्रियान्वित किया है ?

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) जी, हां।

(ख) केन्द्रीय परिषद् द्वारा पारित किये गये उन संकल्पों को, जिन पर कि राज्य सरकारों को कार्यवाही करनी है और उन पर राज्य सरकारों द्वारा की गई कार्यवाही को दिखाने वाला एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५३]।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या केन्द्रीय सरकार ने पिछड़े तथा आदिम जातियों के क्षेत्रों में पंचायतें स्थापित करने के लिये विशेष राशि दी है; यदि हां, तो कुल राशि कितनी है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : मुझे प्रश्न के लिये पूर्व सूचना की आवश्यकता होगी।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या कार्यकारिणी समिति में सभी राज्य सरकारों को प्रतिनिधित्व मिला है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : इसमें सारी राज्य सरकारों को नहीं प्रत्युत कुछ राज्य सरकारों को प्रतिनिधित्व मिला है क्योंकि यह कार्यकारिणी समिति है। परिषद् में उन सभी विभिन्न राज्यों के सदस्य हैं।

†श्री एन० एम० लिंगम : मुझे ज्ञात हुआ है कि अब पंचायतें, अर्थाभाव, दलबन्दी तथा अत्यधिक सरकारी नियंत्रण के कारण ठीक तरह काम नहीं कर रही हैं। क्या सरकार इस बात से संतुष्ट है कि अखिल

भारतीय स्थानीय स्वशासन परिषद् जैसी संस्था के संकल्प तथा पर्यालोचन से सारे देश की स्थिति में सुधार हो जायेगा ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : समिति मुख्यतः वर्तमान समय की सभी त्रुटियों को दूर करने के प्रश्न पर विचार करती है तथा राज्य सरकारों को आवश्यक कार्यवाही करने के लिये सिफारिश कर सकती है। इस पर विचार किया जा रहा है।

श्री भक्त दर्शन : जहां तक मुझे ज्ञात है, इस कॉन्फ्रेंस (सम्मेलन) में इस बात पर भी विचार किया गया था कि अलग-अलग राज्यों में जो ग्राम पंचायतें हैं उनके अधिकारों और उनके कार्यक्षेत्र में बहुत काफी अन्तर है, और लोकल बॉडीज (स्थानीय संस्थाओं) का एक अंग होने के नाते यह आवश्यक है कि इनके काम और अधिकारों में समन्वय या कोऑर्डिनेशन होना चाहिये और एकरूपता होनी चाहिए। क्या इस सम्बन्ध में कोई विचार किया गया है ? यदि हां तो क्या इस दिशा में कोई कदम उठाया जा रहा है।

†अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य अंग्रेजी में बोल सकते हैं, और माननीय मंत्री हिन्दी में उत्तर देने में अभ्यस्त नहीं हैं तो सभा के लाभ के लिये प्रश्न हिन्दी में पूछा जा सकता है। यदि कोई अन्य मंत्री हिन्दी जानता है, तो मैं मंत्री जी से हिन्दी में उत्तर देने को कहूंगा। हिन्दी में उत्तर दे सकने वाले मंत्री की अनुपस्थिति में, माननीय सदस्य इस प्रश्न को, यदि वे पूछ सकते हैं तो अंग्रेजी में पूछें।

†श्री भक्त दर्शन : क्या विभिन्न राज्यों की ग्राम पंचायतों को एकरूप शक्ति देने की दिशा में कोई कार्यवाही की गई है ? मेरे विचार से सम्मेलन द्वारा विचार किये गये प्रस्तावों में एक प्रस्ताव यह भी था।

†श्रीमती चन्द्रशेखर : जैसा कि सभा पटल पर रखे गए विवरण में उल्लिखित है, सकल्पों में सारे प्रस्ताव सम्मिलित हैं।

### बौद्ध धर्म-केन्द्र

\*५६४. श्री भक्त दर्शन : क्या परिवहन मंत्री २६ जुलाई, १९५६ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या १०५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि बौद्ध धार्मिक स्थानों के विकास सम्बन्धी योजना में दिये गये प्रत्येक स्थान के विकास में अब तक क्या प्रगति हुई है और भारत सरकार द्वारा दी गई धन राशि में से कितनी राशि खर्च की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ५४]

श्री भक्त दर्शन : इस विवरण से ज्ञात होता है कि बहुत से कार्यों में अभी तक पूरी प्रगति नहीं हुई है। उदाहरण स्वरूप उत्तर प्रदेश में बनारस से सारनाथ को जो सड़क बननी थी उसमें अभी तक केवल ४ प्रतिशत कार्य हुआ है। इसी प्रकार गोरखपुर कसिया सड़क के विकास के लिए १६,७५,००० रुपया मंजूर किया गया था, उसमें से केवल ६ प्रतिशत खर्च हुआ है। क्या इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों को कोई नया स्मरण पत्र दिया गया है ताकि मई में जो उत्सव होने वाला है उस समय तक यह कार्य पूरा हो जाये ?

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न बहुत संक्षिप्त होने चाहिये। तथा प्रश्नों में भूमिका इत्यादि नहीं होनी चाहिये।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : माननीय सदस्य ने जो कहा वह ठीक है लेकिन इस काम को राज्य सरकारें ही कर रही हैं और हमने भी इस बारे में उनको काफी कहा है, हमें आशा है उत्सव शुरू होने से पहले यह कार्य पूरा हो जायेगा। हमने उनको इस बारे में कहा है कि जितना काम है वह मई के पहले पूरा हो जाना चाहिए।

श्री भक्त दर्शन : अजन्ता और इलोरा महत्वपूर्ण स्थान हैं और बुद्ध धर्म की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण हैं लेकिन इनको इसमें सम्मिलित नहीं किया गया है। क्या मैं इसका कारण जान सकता हूँ ?

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न कुछ दिनों पहिले भी पूछा जा चुका है।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : उन स्थानों को जाने वाली सड़कें काफी अच्छी थीं यद्यपि हम उन्हें भी सुधारने का प्रयास कर रहे हैं। किन्तु इस उत्सव के सम्बन्ध में उक्त स्थान इतने महत्वपूर्ण नहीं समझे गये जितने कि विवरण में लिखित स्थान समझे गये हैं।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस बात को ध्यान में रखते हुए कि बुद्ध की २५००वीं जयन्ती निकट भविष्य में मनायी जाने वाली है, क्या यातायात मंत्रालय ने इस बात पर विचार किया है कि वहां पर इस अवसर के लिए स्टेशन का और यातायात की दूसरी सुवधाओं का उपयुक्त प्रबन्ध किया जाये ?

श्री एल० बी० शास्त्री : जी, हां। सभी प्रबन्ध किया जा रहा है।

†डा० सुरेश चन्द्र : उपमंत्री के द्वारा अभी-अभी इलौरा व अजन्ता को बुद्ध उत्सव में सम्मिलित न करने का कारण यह बताया गया है कि वे महत्वपूर्ण नहीं समझे गये। मैं यह जानना चाहता हूँ कि किस आधार पर इलोरा को महत्वपूर्ण नहीं समझा गया क्योंकि मेरे विचार से इलौरा बौद्ध स्मारकों में सबसे अधिक महत्वपूर्ण है।

†अध्यक्ष महोदय : क्या सदस्य को विश्वास दिलाने के लिये इस मामले पर तर्क करना पड़ेगा ?

श्री सिंहासन सिंह : क्या सरकार को मालूम है कि कुशीनगर जाने के लिये देवरिया ही प्रथम स्टेशन है? क्या देवरिया में रेलवे विभाग की तरफ से या सरकार की तरफ से यात्रियों के ठहरने के लिए प्रबन्ध किया गया है या नहीं ?

श्री एल० बी० शास्त्री : देवरिया स्टेशन तो काफी सुधर गया है और वहां पर ठहरने का प्रबन्ध है। कुशीनगर में प्रदेश की सरकार अपनी तरफ से भी खास इन्तिजाम करेगी उन यात्रियों के लिये जो कि वहां आवेंगे।

### सहकारी खेती

†\*५६६. श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार देश में सहकारी खेती को प्रोत्साहित करने के लिये किस प्रकार की सहायता देती है ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : भारत सरकार, सहकारी खेती को प्रोत्साहित करने के लिये, अतिरिक्त अधीक्षण तथा प्रशासकीय कर्मचारियों के व्यय का ५० प्रतिशत तक सहायता के रूप में स्वीकृत करती है।

भारत सरकार, राज्य सरकारों के द्वारा खेती के उत्पादन को बढ़ाने के विशिष्ट प्रयोजन से भी दीर्घ और मध्यकालीन ऋण स्वीकार करती है।

†श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या इस बात को ध्यान में रखते हुए कि हमारे देश में व्यक्तिगत खेती की भूमि कवल चार एकड़ है, तथा इस कारण यंत्रों द्वारा खेती बहुत अलाभप्रद होती है, क्या सरकार ने राज्यों को सहकारी खेती समितियों को प्रोत्साहित करने के लिये कहा है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : जी, हां। हम राज्यों को समितियों को बनाने की वांछनीयता समझा रहे थे।

†श्री गार्डिंगलन गौड़ : मुझे ज्ञात हुआ है कि इन समितियों को सहायता राज्यों के केन्द्रीय सहकारी बैंको के द्वारा दी जाती है जो इस काम में ६ से ९ महीनों का समय लगा रहे हैं।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को यदि कोई जानकारी न हो तो उन्हें विशिष्ट बातों अथवा प्रश्नों के उत्तर पूछने का हक है, किन्तु यदि वह कोई जानकारी देना चाहें तो उन्हें माननीय मंत्री को अलग से बता देना चाहिये।

†श्री गार्डिंगलन गौड़ : क्या मंत्रालय ने, सहकारी समितियों से प्राप्त ऋण के आवेदन पत्रों को, इन आवेदन पत्रों के प्राप्त होने के एक महीने के अन्दर ही निबटा देने के सम्बन्ध में राज्यों से परामर्श किया है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : मेरे विचार से इन आवेदन पत्रों को निबटाने में कोई विलम्ब नहीं हुआ है।

†श्री रामचन्द्र रेड्डी : क्या राज्य सरकारों ने केन्द्रीय सरकार को सहकारी खेती के सम्बन्ध में कोई प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : योजना आयोग को कुछ समितियों से विवरण प्राप्त हुए हैं जिनमें यह बताया गया है कि समितियों को अपने कार्य में कहां तक सफलता मिली है। हमें उस सम्बन्ध में एक प्रतिवेदन भी मिला है।

†श्री कामत : केन्द्र द्वारा राज्यों को सहकारी खेती के लिये दिये गये प्रोत्साहन के परिणाम स्वरूप कितने राज्यों में सहकारी खेती की जा रही है तथा कितने एकड़ भूमि में सहकारी खेती हो रही है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : किसानों की संख्या तथा एकड़ों की गणना करना कठिन है। किन्तु मैं माननीय मित्र को यह बता सकता हूं कि सारे भारत में ९९९ समितियां वर्तमान हैं। इन की अधिकतम संख्या बम्बई राज्य में है जहां २५४ समितियां हैं। उत्तर प्रदेश में १६३ तथा पंजाब में १८० समितियां हैं। इसी प्रकार अन्य प्रान्तों में भी हैं।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि इस बात को ध्यान में रखते हुए कि कोऑपरेटिव फार्मिंग (सहकारी खेती) के लिए सरकार बहुत सहायता देना चाहती है और उसको प्रोत्साहित करना चाहती है, अगली पंचवर्षीय योजना में इस कार्य को बढ़ाने के लिए सरकार ने क्या उपाय सोचे हैं और इसके लिए कितनी धनराशि मुकर्रर की है ?

डा० पी० एस० देशमुख : अब तक जो काम हुआ है उस को देखते हुए हमने यह महसूस किया है कि इस की तरफ और ध्यान दिया जाना चाहिए। इसके लिए अगली प्लान में काफी पैसा भी रखा जायेगा। वैसे तो आज नतीजा यह है कि इस काम के लिए जितना पैसा रखा गया था उसमें से बहुत कम खर्च हुआ है। हमने बीस लाख रुपया रखा था और उसमें से केवल २० हजार ही खर्च हुआ है। पैसे की कोई दिक्कत नहीं है। सिर्फ इस काम को आगे बढ़ाने में दिक्कत है। इस सिलसिले में मैं यह भी कह देना चाहता हूं कि इस प्रश्न पर विचार करने के लिए हम स्टेट मिनिस्टर्स (राज्य के मंत्रियों) की एक स्पेशल कॉन्फरेंस (विशेष सम्मेलन) भी बुला रहे हैं।

†श्री तिममय्या : क्या सरकार को मालूम है कि कुछ लोग जिनके पास बड़ी सम्पदा है, सहकारी समितियां बनाना चाहते हैं जिससे कि वे जोतों की उच्चतम सीमा के प्रभाव से बच सकें और सरकार से वित्तीय सहायता का दावा कर सकें ? क्या सरकार ऐसी सहकारी कृषि को भी सहायता देती है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : मैंने अपने दौरे में कुछ मामले इस प्रकार के भी देखे। किन्तु हम उनका निर्णय उनकी स्थिति के अनुसार करते हैं मेरे विचार से वह हमें धोका नहीं दे सकते हैं।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

†अध्यक्ष महोदय : जब कभी सदस्य यह अनुभव करें कि यह एक महत्वपूर्ण प्रश्न है तथा उसके लिये अधिक समय चाहिये, वे इनकी कार्य प्रणाली जानते हैं। वे उस विषय पर आधे घंटे की चर्चा के लिये कह सकते हैं।

### प्रशिक्षण संस्थायें

†\*६००. श्री एस० सी० सामन्त : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी १९५६ के अन्त में विभिन्न प्रशिक्षण संस्थाओं (प्रविधिक और व्यावसायिक) में कितने प्रशिक्षार्थी थे;

(ख) विस्थापित व्यक्तियों और स्त्री प्रशिक्षणार्थियों की अलग-अलग क्या संख्या है;

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में खोले जाने वाले प्रशिक्षण केन्द्रों की क्या संख्या है; और

(घ) वर्तमान संस्थाओं में से कितनी संस्थाओं का विस्तार किया जाने वाला है ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ख). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५५]

(ग) और (घ) : इन मामलों पर अभी तक अन्तिम निश्चय नहीं हुआ है। राज्य सरकारों से परामश किया जा रहा है।

†श्री एस० सी० सामन्त : इस समय कितने केन्द्रों में कार्य चल रहा है और उसमें से कितने केवल स्त्रियों के प्रशिक्षण के लिये हैं ?

†श्री आबिद अली : मैं समझता हूँ कि ६० केन्द्र हैं जिन में से तीन केवल स्त्रियों के लिए हैं—एक मद्रास में, एक देहरादून में और एक दिल्ली में।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या द्वितीय योजना में कोई अतिरिक्त धनराशि निश्चित की गई है ? उस धनराशि से कितने प्रशिक्षणार्थियों को प्रशिक्षित किया जायेगा ?

†श्री आबिद अली : हम प्रशिक्षणार्थियों की संख्या बढ़ा कर तीस हजार तक करना चाहते हैं। अगली योजना की अवधि के लिये जिस अतिरिक्त धनराशि की व्यवस्था की गई है वह लगभग १९.६० करोड़ रुपये के होगी।

श्रीमती ए० काले : सरकार ने दो केन्द्र पास-पास—दिल्ली और देहरादून में—क्यों खोले हैं ?

†श्री आबिद अली : यह आवश्यक था क्योंकि पाकिस्तान से बहुत बड़ी संख्या में विस्थापित व्यक्ति आए थे।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि एम्प्लायमेंट एक्सचेंज के अन्तर्गत भी कुछ ट्रेनिंग इंस्टीच्यूट (प्रशिक्षण संस्थाएं) हैं और अब चूंकि मंत्रालय ने यह निश्चय किया है कि एम्प्लायमेंट एक्सचेंज को राज्यों के सुपुर्द कर दिया जायगा तो मैं जनना चाहता हूँ कि इसमें अखिल भारतवर्षीय स्थिति के जो विद्यार्थी या शिक्षार्थी आयेंगे, उनकी शिक्षा में तो कोई गड़बड़ नहीं पड़ेगी और ऐसे कितने इंस्टीच्यूट्स हैं जो कि एम्प्लायमेंट एक्सचेंज के अन्दर अब भी काम कर रहे हैं ?

श्री आबिद अली : यह सब इंस्टीच्यूट्स एक ही डाइरेक्टोरेट (निदेशालय) के जिम्मे हैं और एम्प्लायमेंट एक्सचेंज के साथ-साथ ही यह ट्रेनिंग सेंटर्स भी राज्य सरकारों के सुपुर्द कर दिये जायेंगे। जहां तक आल इंडिया नीति और तरीके का सम्बन्ध, यह तो स्टेट गवर्नमेंट के मशविरे से सेंटर ही निर्णय करेगा और ऐसी उम्मीद की जाती है कि जैसे काम चल रहा है, वैसे ही चलता जायगा।

†मूल अंग्रेजी में

**श्री भक्त दर्शन :** क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि इन ट्रेनिंग इंस्टीच्यूट्स में जो हमारे हजारों नवयुवक ट्रेनिंग पाते हैं, उनको बाद में रोजगार मिलने में बड़ी कठिनाई होती है, तो क्या उन्हें रोजगार दिलाने के लिए भी कोई खास कदम उठाया जा रहा है ?

**श्री आबिद अली :** जहां तक हमें मालूम है इन इन्सटीच्यूट्स से ट्रेन्ड होने के बाद काम फौरन मिल जाया करता है। जहां तक पहाड़ों के विद्यार्थियों का सम्बन्ध है, वहां जरूर कुछ दिक्कत पेश आती है। विद्यार्थियों को ऐसे ही उद्योगों में ट्रेनिंग दी जाती है जिन के बारे में काफी मांग होती है।

**श्री एम० एल० द्विवेदी :** अध्यक्ष महोदय, इस सम्बन्ध में एक बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न पूछने से रह गया है और मैं जानना चाहता हूं कि अभी मंत्री महोदय ने जो यह बतलाया है . . .

†**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति। मैं चार प्रश्नों की अनुमति दे चुका हूं।

†**श्री एम० एल० द्विवेदी :** एक प्रश्न और। इसमें बहुत सा सरकारी व्यय सन्निहित है।

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूंगा कि वे मुझ पर अधिक जोर न डालें।

### जापान को प्रेस तार

†\*६०१. **श्रीमती इला पालचौधरी :** क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत और जापान की सरकारों के बीच जापान को भेजे जाने वाले प्रेस तारों की दरों में कमी करने के लिये कोई बातचीत हुई थी;

(ख) यदि हां, तो वह बातचीत किस प्रकार की थी; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

†**संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) यह बातचीत भारत और जापान के सम्बन्धित दूर संचार प्राधिकारियों के बीच हुई थी।

(ख) यह प्रस्ताव किया गया था कि भारत और जापान के बीच प्रेस दर ८१/२ आने से कम करके लगभग ४ आने प्रतिशब्द (साधारण) कर दी जाय।

(ग) जापान में दूर संचार प्राधिकारियों का मत है कि वर्तमान प्रेस दरें, जो कि अन्तर्राष्ट्रीय टेलीग्राफ विनियम के अनुसार हैं, उस समय तक लागू बनी रहनी चाहिए जब तक कि प्रेस दरों में कमी करने के लिये सामान्य अन्तर्राष्ट्रीय समझौता हो।

†**श्रीमती इला पालचौधरी :** राष्ट्रमंडलीय देशों और जापान के बीच प्रेस तार की दरों में क्या अन्तर है ?

†**श्री राज बहादुर :** जापान और अन्य देशों के बीच काफी अन्तर है। दर १९४६ के विनियम पर आधारित है और साधारण प्रेस तारों की दर की एक तिहाई है। राष्ट्रमंडलीय देशों के मामले में यह दर एक पेनी प्रति शब्द है।

†**श्री कामत :** समाचार एजेंसियों के सम्बन्ध में क्या यह सच है कि प्रेस समुद्र तार की दरों में अभी भी रायटर और एजेन्सी फांस प्रेस के पक्ष में एशियाई समाचार एजेंसियों क्योडो और एन्टारा के विरुद्ध भेदभाव जारी है ?

†**श्री राज बहादुर :** प्रेस तारों के पारेषण के लिए दरें विभिन्न प्रशासनों के बीच निश्चित की जाती हैं। वे सम्बन्धित एजेंसियों के बीच निश्चित नहीं की जाती बल्कि विशेष देशों की सरकारों के साथ की जाती हैं।

†**श्री जोकिम आल्वा :** क्या सरकार को यह ज्ञात है कि पश्चिम से प्रेस तारों का परियात बहुत है यद्यपि मित्रता नहीं बढ़ रही है जबकि पूर्व के देशों से, जो हमारे मित्र और पड़ोसी हैं, मित्रता बढ़ी है लेकिन प्रेस तारों की दरें बहुत अधिक हैं ?



†श्री राज बहादुर : एशियाई देशों के लिए दरें पश्चिमी देशों की अपेक्षा कम हैं। इन दरों के सम्बन्ध में हमने हाल ही में चीन, इंडोनेशिया, थाईलैण्ड, अफगानिस्तान, सोवियत रूस आदि से कुछ करार किए हैं।

### एयर इंडिया कारपोरेशन

†\*६०४. श्री गिडवानी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि एयर इंडिया कारपोरेशन और एयर इंडिया इंटरनेशनल को तृतीय पक्ष दायित्वों की पूर्ति करने के लिए एक निधि रखने का प्राधिकार दिया गया है; और  
(ख) सरकार से इस प्रयोजन के लिये कितनी धनराशि बंटित की गई है ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) दोनों एयर कॉरपोरेशनों, अर्थात् इंडियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया इंटरनेशनल, को तृतीय पक्ष दायित्वों की पूर्ति करने के लिए एक निधि रखनी होती है।

(ख) इस प्रयोजन के लिये कॉरपोरेशन द्वारा बंटित की जाने वाली धनराशि अभी तक सरकार द्वारा निश्चित नहीं की गई है।

†श्रीमती इला पालचौधरी : इस प्रतिकर के देने में—प्रतिकर की मांग तथा उसके भुगतान के बीच साधारणतः कितना समय लगता है ?

†श्री राज बहादुर : यह समय जांच और औपचारिकताओं की पूर्ति में लगता है। मैं उस पर कोई विशिष्ट सीमा नहीं बना सकता।

श्री एम० एल० द्विवेदी : एयर इंडिया कॉरपोरेशन ऐक्ट के अन्तर्गत कुछ नीतियां निश्चित की गईं कि किस तरह से स्टाफ को प्रमोशन दिया जाय और उसकी भरती की जाय, तो मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने उनको मानने के सम्बन्ध में कोई कदम उठाया है ?

श्री राज बहादुर : यह सवाल बीमे का है, स्टाफ का नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : यह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता।

### रेल के इंजन

†\*६०५. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे की गोल्डेन रॉक केंद्रीय कर्मशालाओं से भारी मरम्मतों के बाद वापस भेजे गये रेल के इंजन और माल-डिब्बे हाल ही में अपेक्षित औसत योग मील के बराबर कार्य नहीं कर रहे हैं;

(ख) क्या इन कर्मशालाओं में बहुत समय से चल रही असन्तोषजनक व्यवस्था की कोई जांच की गई है; और

(ग) क्या पहले की तरह इन कर्मशालाओं को एक उप-मुख्य यांत्रिक इंजीनियर के अन्तर्गत लाने के प्रस्ताव पर समझौता हो गया है या नहीं ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) प्रस्ताव दक्षिण रेलवे के विचाराधीन है।

†श्री नम्बियार : क्या यह सच है कि डिब्बों की निकासी में देरी गोल्डेन रॉक कर्मशाला की डिब्बों की जीर्णोद्धार-शाला और रंगलेप शाला में पर्याप्त स्थान की कमी के कारण हुई ?

†श्री शाहनवाज खां : नहीं, श्रीमान् ।

†श्री नम्बियार : क्या 'शैल कोचों' की निकासी में विलम्ब कर्मशाला की विभिन्न शालाओं में समन्वय के अभाव के कारण हुआ ?

†श्री शाहनवाज खां : उसमें समन्वय का अभाव नहीं है ।

†श्री नम्बियार : क्या ऐसी कोई शिकायतें आई थीं कि इंजनों की निकासी में विलम्ब समन्वय-योजनशाला (इरेक्टिंग शाॅप) में हुआ ?

†श्री शाहनवाज खां : ऐसी कोई शिकायतें नहीं आई थीं ।

#### कैंसर गवेषणा केन्द्र, हैदराबाद

†\*६०६. श्री वोडयार : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हैदराबाद में एक कैंसर गवेषणा केन्द्र स्थापित करने का निश्चय किया है;

(ख) यदि हां, तो वह योजना किस प्रकार की है; और

(ग) उसका अनुमानित व्यय क्या है ?

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) से (ग). देश में चार गवेषणा केन्द्रों की स्थापना का प्रश्न विचाराधीन है । इन केन्द्रों की स्थिति के सम्बन्ध में कोई निर्णय नहीं किया गया है ।

†श्री वोडयार : क्या हैदराबाद के वर्तमान गवेषणा केन्द्र को एक केन्द्रीय संस्था में परिवर्तित किया जा रहा है अथवा कोई नया केन्द्र प्रारम्भ किया जायेगा ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : एक अन्य केन्द्र की स्थापना के लिए हैदराबाद का विचार करने अथवा वहां की वर्तमान संस्था को केन्द्रीय संस्था में परिवर्तित करने के प्रश्न को उस समय लिया जायेगा जबकि अन्तिम निर्णय हो जायेंगे ।

†श्रीमती इलापाल चौधरी : क्या कलकत्ता की वर्तमान संस्था के विस्तार या उसके सुधार की कोई योजना है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : कुछ वर्तमान संस्थाओं को सहायता देने या उन्हें संभाल लेने का एक सुझाव है; जब ऐसी चीजों पर विचार किया जायेगा तब कलकत्ता के सम्बन्ध में भी विचार किया जा सकेगा ।

†श्री एम० एल० द्विवेदी : कितने राज्यों ने अपने यहां इस संस्था की स्थापना की प्रार्थना की है और वे कौन से नगर हैं जिनमें उन्होंने इस संस्था की स्थापना की प्रार्थना की है और क्या सरकार उन सब मामलों के सम्बन्ध में विचार कर रही है अथवा किसी विशेष राज्य के चुने जाने का कोई विशेष कारण है ?

†अध्यक्ष महोदय : इसमें चार प्रश्न सम्मिलित हैं ।

†श्रीमती चन्द्रशेखर : वे चार केन्द्रों की स्थापना पर विचार कर रहे हैं । उनकी स्थिति के सम्बन्ध में अभी तक अन्तिम रूप से निर्णय नहीं हुआ है ।

†श्री कामत : क्या हमारे देश की कैंसर गवेषणा का अन्य मित्र देशों में होने वाली ऐसी गवेषणा के साथ समन्वय करने के लिये राष्ट्रीय या राष्ट्रोपरि स्तर पर कोई व्यवस्था है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : मैं प्रश्न नहीं समझ सकी ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य जानना चाहते हैं कि क्या हमारे देश में होने वाली गवेषणा का अन्य देशों में होने वाली कैंसर सम्बन्धी गवेषणा से समन्वय करने का कोई प्रस्ताव अथवा योजना है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : हां, श्रीमान् । हम अपने देश की गवेषणा योजनाओं का अन्य देशों की योजनाओं के साथ समन्वय कर रहे हैं क्योंकि हमारे अधिकांश व्यक्ति, जो कैंसर गवेषणा कार्य कर रहे हैं, अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलनों में सम्मिलित होते हैं और कम से कम वहां समन्वय कार्य होता है ।

†श्री एन० एम० लिंगम : क्या मैं इस केन्द्र की स्थिति के लिए स्थान की उपयुक्तता निश्चित करने की कसौटी जान सकता हूं ? क्या मैं यह भी जान सकता हूं कि इस तथ्य की दृष्टि से कि गवेषणा.....

†अध्यक्ष महोदय : एक बार मैं एक ही प्रश्न पूछिये ।

†श्रीमती चन्द्रशेखर : अभी सारी चीज विचार प्रक्रम में ही है । इसलिये वह कहां स्थापित किया जायेगा और किन शर्तों पर यह मैं इस समय नहीं कह सकती ।

### चीनी उद्योग का शिष्टमंडल

†\*६०८. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या खाद्य और कृषि मंत्री २२ नवम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार चीनी उद्योग के उस प्रतिनिधि मंडल के प्रतिवेदन की एक प्रति लोक-सभा पटल पर रखने का विचार रखती है जिसने गत वर्ष आस्ट्रेलिया और इंडोनेशिया का दौरा किया था ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : प्रतिनिधि मंडल के प्रतिवेदन की प्रतियां लोक-सभा सचिवालय के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं ।

†ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या उस प्रतिवेदन में से, जो अब लोक-सभा सचिवालय के पुस्तकालय में रख दिया गया है, हम यह जान सकते हैं कि इंडोनेशिया और आस्ट्रेलिया की तुलना में हमारा चीनी का उत्पादन कैसा है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : जैसा कि भली प्रकार ज्ञात है, हमारे औसत कम हैं । परन्तु गत वर्ष हमने जो कुछ आन्दोलन प्रारम्भ किए थे उनके परिणाम स्वरूप काफी सुधार हुआ है और हमें आगामी समय में और भी अधिक उन्नति की आशा है ।

†ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या हम सरकार द्वारा प्रारम्भ किए गए आन्दोलन की कुछ विस्तृत बातें जान सकते हैं और उस आन्दोलन से उत्पादन में कितनी वृद्धि हुई है ?

†डा० पी० एस० देशमुख : हमने एक आन्दोलन प्रारम्भ किया जिसका विस्तार २,२०,००० एकड़ क्षेत्र में होना था । वह आन्दोलन एमोनियम सल्फेट के प्रयोग के सम्बन्ध में था । परिणाम स्वरूप प्रति एकड़ में कम से कम ५ टन गन्ने की वृद्धि हुई । भारत में समस्त क्षेत्र में औसतन दो टन अतिरिक्त उत्पादन होने का यही मुख्य कारण रहा है ।

### इटारसी और बेजवाड़ा के बीच रेल गाड़ियां

†\*६०९. श्री कामत : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मद्रास से दिल्ली आनेवाली ग्रैंड ट्रंक एक्सप्रेस तथा सप्ताह में तीन दिन चलने वाली जनता एक्सप्रेस इस लाइन के यात्री यातायात की आवश्यकता को पूरा करने की दृष्टि से पर्याप्त नहीं है;

(ख) क्या सरकार कम से कम इटारसी और बेजवाड़ा के मध्य एक अतिरिक्त यात्री-गाड़ी चलाने का विचार रखती है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा सचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं।

(ग) क्योंकि इस लाइन पर अधिक यातायात प्रायः दिल्ली और मद्रास तथा दिल्ली और सिकन्दराबाद के बीच होता है, इस प्रकार की गाड़ी चलाने से मांग पूरी न हो सकेगी। तथापि, दिल्ली और मद्रास के बीच सप्ताह में तीन दिन चलने वाली जनता एक्सप्रेस की बारम्बारता को बढ़ा कर उसे दैनिक बना देने की आवश्यकता को स्वीकार कर किया गया है और जब उस प्रयोजन के लिये पर्याप्त लाइन क्षमता, डिब्बे तथा इंजन उपलब्ध हो जायेंगे, तब उस आवश्यकता को पूरा कर दिया जायेगा।

†श्री कामत : क्या जनता एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने की प्रस्थापना द्वितीय योजना काल में शीघ्र ही कार्यान्वित की जायेगी ?

†श्री शाहनवाज़ खां : कोई निश्चित तिथि निर्धारित करना कठिन है, परन्तु मैं माननीय सदस्य को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय को भी इस बात की उतनी ही उत्सुकता है कि यह गाड़ी शीघ्रातिशीघ्र रोज चलाई जाने लगे।

†श्री कामत : मंत्रालय को प्राप्त हुई जानकारी के आधार पर क्या यह सच नहीं है कि इस दिल्ली-मद्रास लाइन पर सारे देश में सब से अधिक भीड़-भाड़ है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : जी, हां। यही तो एक कारण है कि उस लाइन पर दैनिक जनता का चलाना संभव नहीं है।

†श्री कामत : मेरा तात्पर्य यात्रियों की भीड़-भाड़ से है।

†श्री शाहनवाज़ खां : उस लाइन की क्षमता भी बड़ी सीमित है। हम भोपाल और बीना के बीच दोहरी लाइन बिछाने का प्रयत्न कर रहे हैं। इंजन-डिब्बों तथा इंजनों की कमी है। हमें आशा है कि इन कठिनाइयों पर काबू पाते ही हम इस गाड़ी को प्रति दिन चलाना प्रारम्भ कर सकेंगे।

†श्री बी० एस० मूर्ति : अब जबकि मद्रास और दिल्ली के बीच जनता एक्सप्रेस एक सप्ताह में तीन दिन तो चल ही रही है, यदि यह शेष तीन या चार दिन और चलाई जाने लगे तो ऐसी कौन सी कठिनाइयाँ आ जायेंगी जिन्हें पार करना कठिन होगा ?

†श्री शाहनवाज़ खां : लाइन की क्षमता का पर्याप्त न होना तथा इंजन-डिब्बों की कमी।

†अध्यक्ष महोदय : उन्होंने यही बात कही है।

पंडित सी० एन० मालवीय : बीना और भोपाल के बीच में तो आप लाइन डबल कर रहे हैं, क्या भोपाल इटारसी के बीच में भी उस को डबल करने की तजवीज है ?

†अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि कल श्री कामत ने रेलवे आय-व्ययक पर बोलते हुए इस सारे मामले की विस्तारपूर्वक चर्चा की थी। उन्होंने तीन आम यात्री गाड़ियां चलाये जाने का भी निर्देश किया था।

पंडित सी० एन० मालवीय : मिनिस्टर साहब ने कहा कि बीना और भोपाल के बीच में लाइन कपेसिटी (क्षमता) को बढ़ाने के लिये डबल कर रहे हैं, मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या भोपाल और इटारसी के बीच में भी आप लाइन को डबल कर रहे हैं या नहीं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : वह प्रस्थापना बाद में आयेगी।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या विभिन्न गाड़ियों की प्राथमिकताओं को निर्धारित कर लिया गया है, और यदि हां, तो जनता एक्सप्रेस की बारम्बारता को बढ़ा देने की दृष्टि से इसे कौन सा स्थान दिया गया है ?

†श्री अलगेशन : जी, हां । प्राथमिकताओं का सुचारु रूप से निर्णय किया जा चुका है । मैं समझता हूँ कि इस गाड़ी को पर्याप्त प्राथमिकता दी गयी है । मुझे ठीक-ठीक स्मरण नहीं है कि इसे कौन सा स्थान दिया गया है ।

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : क्या इसका यह तात्पर्य है कि यदि इंजन-डिब्बे उपलब्ध हो गये तो लाइन क्षमता में वृद्धि हुए बिना भी हम जनता एक्सप्रेस को रोज चला सकेंगे ।

†श्री अलगेशन : हमें आशा है कि हम इस दौरान में लाइन-क्षमता बढ़ा लेंगे और अधिक इंजन-डिब्बों की प्राप्ति के द्वारा ऐसा करना संभव हो सकेगा ।

### अखिल भारतीय सामाजिक तथा नैतिक सदाचार सम्मेलन

†\*६१०. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) अखिल भारतीय सामाजिक तथा नैतिक सदाचार सन्था के पांचवे वार्षिक अधिवेशन में क्या-क्या निर्णय किये गये थे; और

(ख) क्या सरकार सन्था द्वारा की गयी सिफारिशों को कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) अखिल भारतीय नैतिक तथा सामाजिक सदाचार सन्था के पांचवे वार्षिक अधिवेशन द्वारा पारित किये गये संकल्पों की एक सूची लोक-सभा पटल पर रखी जाती है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५६]

(ख) सिफारिशें विचाराधीन हैं ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या सरकार इस सन्था को, सामाजिक तथा नैतिक सदाचार सम्बन्धी कार्यों को चलाने के लिये कोई वित्तीय अनुदान देगी ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : मैं समझती हूँ कि इस सन्था को केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा सहायता दी जा रही है, अतः उसे हमारे द्वारा कोई अनुदान प्रदान किये जाने की कोई आवश्यकता नहीं ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या इस सन्था द्वारा की गई सभी प्रस्थापनायें राज्यों के सहयोग से पूर्ण अथवा कार्यान्वित की जायेंगी अथवा केवल केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा ही की जायेंगी ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : जिन प्रस्थापनाओं का सम्बन्ध केन्द्रीय स्वास्थ्य मंत्रालय से है, उन पर हम विचार करेंगे, और जिन्हें राज्य सरकारों की सहायता की आवश्यकता है, वे उन सरकारों को सौंप दी जायेंगी ।

†श्रीमती जयश्री : क्या नारियों तथा बच्चों के इस पण्य को रोकने के सम्बन्ध में कोई विधान सभा के सम्मुख पहले ही है, और क्या सरकार उस विधान को पारित करने का विचार रखती है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : मैं समझती हूँ कि इस प्रश्न का सम्बन्ध गृह-मंत्रालय से है, अतः यह प्रश्न उसी से पूछा जाये ।

†श्री जोकीम आलवा : क्या यह सच है कि इस सन्था की एक सिफारिश यह है कि सन्तति निग्रह सामग्रियों का विस्तृत रूप में निर्माण किया जाये और क्या सरकार का ध्यान इन वस्तुओं के विस्तृत उत्पादन के खतरे की ओर गया है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : मैं नहीं समझती कि सन्था ने इस प्रकार की कोई सिफारिश की है । मैं समझती हूँ कि इस प्रश्न का उत्तर देने के लिये मुझे एक अलग पूर्वसूचना की आवश्यकता है ।

†मूल अंग्रेजी में

### सौराष्ट्र रेलवे पर भ्रष्टाचार के मामले

†\*६१३. श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री १६ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६२६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भूतपूर्व सौराष्ट्र रेलवे के चार घोषित पदाधिकारियों के विरुद्ध १३ लाख रुपयों का गबन करने के कारण जो अनुशासनीय कार्यवाही प्रारम्भ की गई थी, उसकी क्या स्थिति है; और

(ख) क्या सरकार उनके विरुद्ध कोई अभियोग चलाने का विचार रखती है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) तीन पदाधिकारियों के विरुद्ध मामला संघ लोक सेवा आयोग के विचाराधीन है। चौथे पदाधिकारी का मामला शीघ्र ही मंत्रणा के लिये आयोग को सौंप दिया जायेगा।

(ख) इस बात का निर्णय उन पदाधिकारियों के विरुद्ध अनुशासनीय कार्यवाही पर आदेश दिये जाने के बाद किया जायेगा।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : बोर्ड को अन्तिम 'कारण बताओ' नोटिसों के उत्तर जुलाई तथा अगस्त में प्राप्त हो गये थे। इन्हें संघ लोक सेवा आयोग को कब सौंपा गया था ?

†श्री शाहनवाज खां : 'कारण बताओ' नोटिस के उत्तर बोर्ड के कार्यालय में १४ जनवरी, १९५६ को पहुंचे थे। वे ज्यों ही प्राप्त हुए, उन पर थोड़ी-सी छान-बीन करने के बाद, उन्हें संघ लोक सेवा आयोग के पास भेज दिया गया था।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : गत वर्ष दिसम्बर मास में मेरे एक प्रश्न के उत्तर में मुझे यह बताया गया था कि ये उत्तर जुलाई तथा अगस्त में प्राप्त हुए थे और अब उनका यह कहना है कि वे जनवरी १९५६ में प्राप्त हुए हैं। यह अन्तर क्यों है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : मैं नहीं समझता कि इसमें कोई अन्तर है। मेरे पास इस समय पूरा ब्यौरा नहीं है, हो सकता है कि उन्होंने बाद में कोई और उत्तर भी भेजा हो।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : चौथे मामले को संघ लोक सेवा आयोग को सौंपने में क्या देर है ?

†श्री शाहनवाज खां : चौथे पदाधिकारी, श्री पारेख के सम्बन्ध में उसके मामले पर विचार करने के बाद यह सिफारिश की गई थी कि उसको निचले पद पर उतार दिया जाये और उसकी वेतन वृद्धि को रोक लिया जाये।

†श्री गिडवानी : क्या इन पदाधिकारियों को निलम्बित कर दिया गया है अथवा वे अभी तक अपनी सेवाओं में युक्त हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : वे निलम्बित कर दिये गये हैं।

†श्री नम्बियार : क्या प्रत्यक्षतः मामला अभी तक सिद्ध नहीं हुआ है जिससे कि उन पदाधिकारियों के विरुद्ध, जिन्होंने इतनी भारी राशि को गबन के रूप में हड़प कर लिया है, कोई अभियोग चलाया जा सके ?

†श्री शाहनवाज खां : प्रथम तीन पदाधिकारियों के नाम नौकरी से अलग कर देने के लिये ऊपर भेज दिये गये हैं। संघ लोक सेवा आयोग द्वारा निर्णय दिये जाने के बाद उन के विरुद्ध अभियोग की कार्यवाही प्रारम्भ की जायेगी। इस समय विशेष पुलिस विभाग भी मामले की जांच प्रारम्भ करने वाला है।

†श्रीमती ए० काले : क्या सरकार इन पदाधिकारियों से अन्तर्ग्रस्त धन प्राप्त करने का विचार रखती है ?

†श्री शाहनवाज खाँ : इस पर विशेष पुलिस विभाग की जांच पूरी हो जाने के बाद विचार किया जायेगा ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : जहां तक श्री पारेख का सम्बन्ध है, माननीय सभासचिव ने कहा है कि सिफारिश यह की गई है कि उन्हें निचले पद पर उतार दिया जाये और उन्होंने यह भी कहा है कि उनका मामला संघ लोक सेवा आयोग को सौंप दिया गया है । क्या यह मामला संघ लोक सेवा आयोग को पदावनति के बाद सौंपा गया था, अथवा उससे पूर्व ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : संघ लोक सेवा आयोग से केवल सिफारिश ही की गई है । यह सुझाव दिया गया है कि दो पदाधिकारियों को पदच्युत कर दिया जाय । तीसरे पदाधिकारी के सम्बन्ध में यह सुझाव दिया गया है कि उसकी वेतन वृद्धि को रोक लिया जाये । उसके लिये यही दण्ड सुझाया गया है कि उसकी वेतन-वृद्धि रोक ली जाये । अतः कोई विशेष कार्यवाही नहीं की गई है । यह उस समय तक नहीं की जा सकती जब तक कि संघ लोक सेवा आयोग रेलवे बोर्ड द्वारा सुझाई गई इस कार्यवाही का समर्थन नहीं करता ।

†श्री डाभी : श्री पारिख पर इस मामले में क्या भाग लेने का आदेश लगाया गया है ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : यह बड़ा लम्बा चौड़ा मामला है और उसके विस्तृत व्यौरों का यहां पर वर्णन करना संभव नहीं है ।

#### डाक व तार विभाग का संग्रहालय

\*६१४. श्री भक्त दर्शन : क्या संचार मंत्री २१ दिसम्बर, १९५५ को दिये गये अतारांकित प्रश्न संख्या ७४७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय डाक व तार विभाग के संग्रहालय को स्थापित करने में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : डाक-तार संचालन-कार्यालय का टिकट यूनिट (स्टाम्प यूनिट) पहले ही टिकट-संकलन भवन (फिलैटैलिक हाल) में चला गया है और यह, टिकटों तथा प्रदर्शनीय अन्य वस्तुओं के प्रदर्शन-सम्बन्धी प्रारम्भिक आयोजन में लगा हुआ है । इस संग्रहालय के विकास की अन्य आयोजनायें तैयार की जा रही हैं और उन्हें क्रमशः कार्यान्वित किया जायगा ।

श्री भक्त दर्शन : क्या यह अनुमान लगाया गया है कि कुल कितने समय में यह अद्भुतालय अपने पूरे रूप में काम करने लगेगा और इस पर कुल कितना खर्चा होगा ?

श्री राज बहादुर : यह एक महत्वपूर्ण योजना है और इसके विचार में, विचार को योजना का रूप देने में और योजना को कार्यरूप देने में काफी समय लग सकता है ।

श्री भक्त दर्शन : क्या केवल दिल्ली में ही ऐसा एक अद्भुतालय स्थापित करने का विचार है या और स्थानों पर भी यह स्थापित किए जायेंगे ।

श्री राज बहादुर : दिल्ली में ही अभी इसे स्थापित किया जायेगा ।

#### रेलवे कर्मचारियों को पेशगियां

†\*६१५. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में दक्षिण रेलवे में चक्रवात तथा बाढ़ों से पीड़ित कर्मचारियों से बहुत सी शिकायतें आई हैं कि उन्हें विपत्ति के दो मास उपरान्त भी वेतन-पेशगियां नहीं दी गई हैं;

(ख) क्या यह सच है कि त्रिरुवारूर, नागपट्टनम्, पुदुकोट्टै आदि के पीड़ित क्षेत्र, रेलवे प्रशासन के द्वारा वेतन पेशगी देने की दृष्टि से पीड़ित क्षेत्रों के साथ में वर्गीकृत नहीं किये गये थे;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या यह भी सच है कि अग्रिम-धन देने के उत्तरदायी पदाधिकारी अपनी आत्म सन्तुष्टि के लिये इस बात पर आग्रह करते रहे हैं कि ग्राम पदाधिकारियों, तथा तहसीलदारों से प्रमाण पत्र लेकर प्रस्तुत किये जायें, और इसी के कारण यह विलम्ब हुआ है; और

(घ) विपत्ति के चालीस दिन बाद जब रेलवे उपमंत्री वहां पधारे थे तो वहां पर बहुत से रेलवे कर्मचारियों ने अपनी कठिनाइयों का जो व्यक्तिगत रूप से प्रतिनिधान किया था उसके सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५७ ]

(ग) जी, हां । परन्तु जब यह बात महा प्रबन्धक (जनरल मैनेजर) की सूचना में आई, तो यह अनुदेश जारी किये गये कि हानि अथवा क्षति की घोषणा, जिसमें सम्पत्ति और सामान का ब्यौरा दिया गया हो और यह बताया गया हो कि कितनी हानि हुई है, तथा साक्ष्य जो कर्मचारी अपनी घोषणा के समर्थन में प्रस्तुत करे, स्वीकार किया जाये ।

(घ) चेट्टिनाद के उन कर्मचारियों द्वारा प्रतिनिधान किये गये थे, जिन्हें कि शुरू में पीड़ित क्षेत्रों की सूची में सम्मिलित नहीं किया गया था । अतः इस क्षेत्र को भी ६-१-१९५६ को एक पीड़ित क्षेत्र के रूप में अधिसूचित कर दिया गया था ।

†श्री नम्बियार : राज्य सरकार ने जिन क्षेत्रों के सम्बन्ध में घोषणा की थी कि उन पर चक्रवात का प्रभाव हुआ है क्या रेलवे ने उन्हें सम्मिलित करना स्वीकार नहीं किया ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : जिन क्षेत्रों पर प्रभाव हुआ था मेरे विचार में हम ने लगभग उन सभी को सम्मिलित कर लिया है । जब मैं वहां गया था तब मुझे अभ्यावेदन प्राप्त हुये थे कि एक विशिष्ट खण्ड को जिस पर प्रभाव हुआ था छोड़ दिया गया है । तब तुरन्त ही यह आज्ञा दी गई थी कि उस खण्ड को भी सम्मिलित किया जाय । लोक-सभा की जानकारी के लिये मैं बता दूँ कि इस सम्बन्ध में लगभग ३५ लाख रुपये बांटे जा चुके हैं ।

†श्री नम्बियार : क्या यह सच है कि जब माननीय उपमंत्री तिरुवरूर गए थे तब व्यक्तिगत रूप में उन से प्रतिनिधान किया गया था कि तिरुवरूर नगर को मद्रास राज्य सरकार ने सम्मिलित किया था परन्तु अदायगी के प्रयोजनों के लिये रेलवे प्रशासन द्वारा तिरुवरूर रेलवे स्टेशन को छोड़ दिया गया है ?

†श्री अलगेशन : तिरुवरूर में भी प्रतिनिधान किया गया था परन्तु जब मैंने पूछताछ की तो मुझे बताया गया कि जहां तक रेलवे कर्मचारियों का सम्बन्ध है कोई हानि नहीं हुई है ।

†श्री बी० मुनिस्वामी : क्या इन अग्रिम राशियों के सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों और राज्य सरकार के कर्मचारियों के बीच कोई विभेद किया गया था ?

†अध्यक्ष महोदय : यह सारा रेलवे मंत्रालय केन्द्रीय सरकार के अधीन है ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : जो प्रार्थना पत्र प्राप्त हुए थे क्या उन सभी को निपटा दिया गया है; यदि नहीं, तो इस अनुदान के सम्बन्ध में ऐसे कितने प्रार्थना पत्र शेष हैं जिनका निबटारा अभी किया जाना है?

†श्री शाहनवाज खां : जिन व्यक्तियों को धन बांटा गया है उन की संख्या १६,३२५ है और उनमें ३४,७०,६६८ रुपये बांटे गए हैं । अभी ३,७७७ व्यक्तियों में ६,११,०८२ रुपये बांटने के लिए बकाया है ।

†श्री नम्बियार : क्या इन लम्बित प्रार्थना पत्रों के सम्बन्ध में भी सरकार अदायगी करने के लिये तैयार है या विचार कर रही है ?



†श्री शाहनवाज खां : जी, हां ।

†श्री कामत : कितने रेलवे कर्मचारियों ने अग्रिम अदायगी के लिए प्रार्थनापत्र दिए थे और कितने कर्मचारियों के प्रार्थनापत्र अब तक अस्वीकृत किये गये हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : मैं आंकड़े बता चुका हूं ।

#### बचत बैंक लेखा

†\*६१६. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पाकिस्तान से भारत प्रवजन करने वाले व्यक्तियों में से बचत बैंक लेखा वाले व्यक्तियों से कुल कितने प्रार्थना पत्र प्राप्त हुए हैं; और

(ख) इन व्यक्तियों द्वारा पाकिस्तान में अपने निक्षेपों के रूप में कुल कितनी राशि का दावा किया गया है ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) ८७,७४० ।

(ख) ४,४०,३५,५७६ रुपये ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : इन अवधियों के दौरान में इन निक्षेपों पर ब्याज की कुल राशि कितनी है ?

†श्री राज बहादुर : मैं इस समय ब्याज की कुल राशि नहीं बता सकता ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या ये सभी राशियां इन आवेदकों को तुरंत ही दे दी जायेंगी ?

†श्री राज बहादुर : जी हां, पाकिस्तान से सत्यापन के बाद सम्बन्धित सूचियां जब प्राप्त हो जायेंगी ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : प्रार्थना पत्र लेने के लिये क्या कोई समय सीमा नियत की गई है ?

†श्री राज बहादुर : कोई समय सीमा नियत नहीं की गई है; अब जून १९५६ के अन्त तक आवेदन पत्र दिए जा सकते हैं ।

#### डाक विभाग की जीवन बीमा निधि

†\*५८६. श्री झूलन सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या लोक-लेखा समिति द्वारा सुझाये गये आधार पर डाक विभागीय जीवन बीमा निधि की पुनर्व्यवस्था के सम्बन्ध में कोई प्रस्ताव है ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : लोक-लेखा समिति की सिफारिशों पर भली भांति विचार किया गया है, अभी किसी परिवर्तन का इरादा नहीं है ।

†श्री झूलन सिंह : क्या सिफारिशों की वित्तीय उपलक्षणाओं का पूरी तरह से विश्लेषण कर लिया गया है और यदि हां, तो उस विश्लेषण का परिणाम क्या निकला है ?

†श्री राज बहादुर : न केवल वित्तीय बल्कि सभी प्रकार की ऊंच-नीच का विश्लेषण किया गया था और मैं ने अभी-अभी जो बातें बताई हैं उन पर वित्त मंत्रालय के साथ परामर्श करके निर्णय किया गया है ।

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : लोक-लेखा समिति के सुझावों को स्वीकार न करने के क्या कारण हैं?

†श्री राज बहादुर : सारभूत रूप से डाक विभागीय जीवन बीमा निधि एक ऐसी सुविधा है जो सरकार द्वारा अपने कर्मचारियों को दी जाती है । यह साधारण वाणिज्यिक बीमा कारबार से पांच अत्यावश्यक बातों में विभिन्न है । पहली, सरकार का कोई एजेंट नहीं होता है । दूसरी, कार्यालयों द्वारा प्रस्ताव

प्रपत्रों को पूरा किया जाता है। तीसरी, प्रस्तावक को कार्यालय द्वारा डाक्टरी परीक्षा के लिये चिकित्सा पदाधिकारियों के पास भेजा जाता है। चौथी, बीमे की किस्त इकट्ठी करने के लिए लेखा पदाधिकारी और सरकारी कर्मचारियों के वेतन तथा भत्तों की प्रभारी इकाइयां उत्तरदायी हैं और पांचवी, डाक विभागीय जीवन बीमा निधि के लेखा रखने की व्यवस्था सरकारी निधियों का ही एक निश्चित अंग है और निधियां ऐसी ही बनी रहेंगी। यह वाणिज्यिक प्रक्रिया से भिन्न है।

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : जब सरकार लोक-लेखा समिति की सिफारिशों को स्वीकार नहीं करती तब क्या प्रक्रिया अपनायी जाती है? क्या उसे वापिस समिति को सौंप दिया जाता है?

†श्री राज बहादुर : मैं माननीय सदस्य का ध्यान स्वयं लोक-लेखा समिति की सिफारिश की ओर दिलाता हूँ जिस में कहा गया था कि समिति की यह इच्छा है कि डाक तथा तार विभाग वित्त मंत्रालय के साथ परामर्श करके इस पर विचार करे और जो निर्णय किया जाये उसे यथा समय उन्हें सूचित कर दे। यह थी वह सारी सिफारिश।

†श्री सी० डी० पांडे : बीमा के राष्ट्रीयकरण को देखते हुए क्या सरकार डाक विभागीय बीमा के सामान्य बीमा में एकीकरण पर विचार कर रही है?

†संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : जिस विधेयक को पुरःस्थापित किया गया है उसकी ओर मैं माननीय सदस्य का ध्यान आकर्षित करता हूँ। यदि वह विधेयक को देखें तो उन्हें पता चलेगा कि जीवन बीमा के कार्य को संभालने के लिये जो निगम स्थापित किया जायेगा उसमें से डाक विभागीय जीवन बीमा को निश्चित रूप से अलग रखा गया है।

#### रेलवे में अनुसूचित जाति के व्यक्तियों की भर्ती

†\*६०२. श्री वेलायुधन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में अनुसूचित जाति के जिन व्यक्तियों को नैत्यक लिपिकों (स्टीन क्लर्क) और सहायकों (एसिस्टेंटों) के रूप में भर्ती किया गया, उनकी संख्या क्या है ;

(ख) अनुसूचित जातियों और आदिम जातियों में से रेलवे बोर्ड में नैत्यक लिपिकों (स्टीन क्लर्क) की भर्ती के सम्बन्ध में हाल में जो विज्ञापन जारी किया गया था उसका परिणाम क्या हुआ है; और

(ग) क्या उनकी भर्ती के लिये कोई परीक्षा की गई थी ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) नैत्यक लिपिक (स्टीन क्लर्क)—१२; सहायक (असिस्टेंट)—शून्य

(ख) इस विज्ञान के फलस्वरूप १९५५ में अनुसूचित जातियों के दस और अनुसूचित आदिम जातियों के एक नैत्यक लिपिक (स्टीन क्लर्क) को भर्ती किया गया था। उसी विज्ञापन के आधार पर १९५६ में अनुसूचित जातियों के ७ और नैत्यक लिपिकों (स्टीन क्लर्क) के पद पर भर्ती किया गया है।

(ग) जी, हां।

†श्री वेलायुधन : क्या मैं पूछ सकता हूँ कि अनुसूचित जातियों में से चुनाव के लिये विज्ञापन में कितनी संख्या बताई गई थी और क्या परीक्षण के पश्चात उस पूरी संख्या में उमीदवार ले लिए गए थे ?

†श्री शाहनवाज खां : मेरे पास इस समय यह विशिष्ट जानकारी नहीं है परन्तु यदि माननीय सदस्य इसे जानना चाहें तो वह बाद में मुझ से पूछ सकते हैं।

†श्री वेलायुधन : माननीय सभासचिव ने जिस परीक्षण की अभी चर्चा की है क्या उसके लिए कोई पाठ्यक्रम नियत था या वह केवल एक मौखिक भेंट थी ? परीक्षण के स्तर या उमीदवारों के अध्ययन के लिए आवश्यक पाठ्यक्रम के सम्बन्ध में क्या कोई सूचना दी जाती है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : कम से कम योग्यता मैट्रिक नियत की गई थी और उसके साथ ही यह बताया गया था कि उन उम्मीदवारों को अधिमान दिया जायेगा जो टाइप जानते हों और लगभग ३० शब्द प्रति मिनट टाइप कर सकते हों। इसलिये उनकी टाइप की परीक्षा भी ली गई थी; बाद में उन से एक निबन्ध लिखने के लिये कहा गया था और फिर एक भेंट की गई थी।

†श्री बेलायुधन और श्री एम० आर० कृष्ण उठे—

†अध्यक्ष महोदय : श्री एम० आर० कृष्ण।

†श्री बेलायुधन : प्रश्न मेरा है।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने माननीय सदस्य को दो या तीन प्रश्न पूछने की अनुमति दी है। प्रश्न चाहे उनका ही हो परन्तु अन्य माननीय सदस्यों की भी इसमें अभिरुचि हो सकती है।

†श्री एम० आर० कृष्ण : अनुसूचित जातियों से कुल कितने प्रार्थना पत्र प्राप्त हुए थे और क्या उन्हें काम दिलाऊ दफ्तरों की मार्फत आना पड़ा था ?

†श्री शाहनवाज़ खां : अनुसूचित जातियों से २८६, अनुसूचित आदिम जातियों से १६ और आंग्ल-भारतीयों से प्रार्थना पत्र प्राप्त हुये थे।

†श्री बी० एस० मूर्ति : जो उम्मीदवार परीक्षण के लिए आए थे क्या उन से अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिये जो रिक्त स्थान नियत किए गए थे वे सभी भर लिए गए थे ?

†श्री शाहनवाज़ खां : जो विज्ञापन प्रकाशित किया गया था उसमें केवल अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों से प्रार्थनापत्र मांगे गए थे। बहुत अधिक संख्या में उम्मीदवारों ने इन पदों के लिए आवेदन पत्र भेजे थे परन्तु हमें एक न्यूनतम स्तर नियत करना पड़ा। जो उस न्यूनतम स्तर पर पूरे उतरे उन सभी उम्मीदवारों को स्वीकार कर लिया गया था।

†श्री आई० ईयाचरण : रेलवे में चतुर्थ श्रेणी के सभी रिक्त स्थानों को क्या काम दिलाऊ दफ्तरों में अधिसूचित किया जाता है या उसकी केवल एक निश्चित प्रतिशतता को अधिसूचित किया जाता है और शेष प्रत्यक्ष भर्ती द्वारा पूरे किये जाते हैं ?

†श्री शाहनवाज़ खां : चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की भर्ती साधारणतया स्वयं रेलवे पदाधिकारियों द्वारा की जाती है। परन्तु सम्बन्धित काम दिलाऊ दफ्तरों को उम्मीदवारों के चुनाव की तिथि, समय और स्थान के सम्बन्ध में अधिसूचना दे दी जाती है। काम दिलाऊ दफ्तरों की मार्फत आने वाले उम्मीदवारों पर भी उचित ध्यान दिया जाता है।

†श्री बेलायुधन : सहायक के पद के लिए एक भी उम्मीदवार नहीं लिया गया था इसलिए क्या मैं पूछ सकता हूँ कि जब विज्ञापन दिया गया था तब अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों की जितनी संख्या को लिया जाना था क्या उसका कोई विशिष्ट उल्लेख किया गया था ?

†श्री शाहनवाज़ खां : जो कुछ मैं कह चुका हूँ उस से अधिक मुझे कुछ नहीं कहना है। हम एक न्यूनतम स्तर पर जोर देते हैं और अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के सभी प्राप्य उम्मीदवारों को रखने के सम्बन्ध में हम जो कुछ कर सकते हैं करने का प्रयत्न करते हैं। मैं यहां यह बता देना चाहता हूँ कि अन्य मंत्रालयों से जिन व्यक्तियों के सम्बन्ध में सहायक (एसिस्टेंट) के पद पर पदोन्नति देने के लिए विचार किया जा सकता है, रेलवे मंत्रालय ने उन सभी व्यक्तियों को जानकारी दिए जाने के लिए गृह-कार्य मंत्रालय को लिखा है।

## कांडला बन्दरगाह

†\*६०३. श्री बूवराघस्वामी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) कांडला बन्दरगाह के निर्माण का मूल प्राक्कलित व्यय क्या है;
- (ख) क्या मूल प्राक्कलित व्यय में कोई परिवर्तन हुआ है;
- (ग) यदि हां, तो कितना;
- (घ) इस बन्दरगाह के निर्माण का प्राक्कलित व्यय भारत में इसी आकार के किसी अन्य बन्दरगाह के निर्माण-व्यय की तुलना में कितना है;
- (ङ) क्या अवधि और व्यय दोनों दृष्टिकोणों से निर्माण कार्य मूल करार के अनुसार हो रहा है; और

(च) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १२.६५ करोड़ रुपये ।

(ख) तथा (ग). पुनरीक्षित प्राक्कलन में १.२१ करोड़ रुपये की बढ़ोतरी है ।

(घ) से (च). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५८]

†श्री बूवराघस्वामी : जब इस ठेके के लिए करार किया गया था तो उस समय ठेकेदार कौन थे ?

†श्री अलगेशन : एक भारतीय समवाय-सिन्ध रिसेटलमैन्ट कॉर्पोरेशन—और एक जर्मन सार्थ का एक संयुक्त ठेका था ।

†श्री बूवराघस्वामी : यह ठेकेदार क्या अभी तक संयुक्त रूप से यह कार्य कर रहे हैं या इन में से किसी ठेकेदार ने इस कार्य को करना बन्द कर दिया है ?

†श्री अलगेशन : यह मूल गुट्टबन्दी आपस में चल नहीं सकी और परिवर्तन हुआ था । इस परिवर्तन के बाद हमने कार्य में कुछ प्रगति देखी है ।

## केन्द्रीय परिवहन बोर्ड

†\*६०७. सरदार इकबाल सिंह : क्या परिवहन मंत्री १६ दिसम्बर, १९५५, को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ५७२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) केन्द्रीय परिवहन बोर्ड की स्थायी समिति के सदस्यों के क्या नाम हैं;
- (ख) १९५५ में समिति की कितनी बैठकें हुई थीं;
- (ग) इन बैठकों में क्या मुख्य निर्णय किये गये थे; और
- (घ) उनको कार्यान्वित करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां): (क) से (घ). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५९]

†सरदार इकबाल सिंह : मैं ने अपने प्रश्न के भाग (ग) और (घ) में पूछा है कि इन बैठकों में क्या मुख्य निर्णय किये गये थे और उनको कार्यान्वित करने के लिये क्या कार्यवाहियां की गई हैं, जबकि विवरण में, समिति के कार्य ही दिये गये हैं । क्या मैं यह जान सकता हूँ कि १९५५ में इस समिति ने क्या निर्णय किये थे और उनकी कार्यान्विति के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : मैं माननीय सदस्य को सूचित करना चाहता हूँ कि यह समिति कृत्यकारी समिति है और इस का मुख्य उद्देश्य यह है कि जो कोई परिवहन सम्बन्धी कठिनाई प्रतीत होती हो उसे दूर किया जायें। इस समिति की बैठकें प्रति मास होती हैं और वह विवरण जिसमें निर्णय दिये गये हैं पर्याप्त लंबा है।

†सरदार इकबाल सिंह : यद्यपि यह कृत्यकारी समिति है, तो भी कुछ निर्णय अवश्य किये गये होंगे। मैं जानना चाहता हूँ कि वे निर्णय क्या हैं और उनको कार्यान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†श्री शाहनवाज खां : मैंने बताया है कि यह लंबा विवरण है; मैं उसे लोक-सभा पटल पर रख सकता हूँ।

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

#### सोनपुर पर पुल (फुट ब्रिज)

\*५६५. पंडित डी० एन० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री २ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १९५५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे के सोनपुर स्टेशन पर पुल का निर्माण-कार्य पूरा हो गया है; और
- (ख) यदि नहीं, तो देरी का कारण क्या है ?

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

(ख) शुरू में यह विचार था कि द्वीप प्लेटफार्म से केवल दक्षिण की ओर एक ऊपरी पैदल पुल बनाया जाय। लेकिन बाद में पूरे यार्ड के ऊपर नया पुल बनाने के लिए इस योजना को बदल दिया गया।

#### रेलवे सामान का अवैध उत्सर्जन

†\*५६६. श्री विभूती मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २६ दिसम्बर, १९५५ को रेलवे सुरक्षा दल ने रेलवे के १३५ थैले सीमेंट पकड़ लिये, जिनका खुले बाजार में अवैध उत्सर्जन किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो रेलवे सामान का अवैध उत्सर्जन रोकने के लिये सरकार ने क्या कार्रवाई की है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां। किन्तु केवल १३० थैले (१३५ थैले नहीं) पकड़े गये थे।

(ख) एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६०]

#### रेलवे पर ठेके के काम

†\*५६७. श्री ए० के० गोपालन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि समस्त रेलवे पर ठेके के कामों में वृद्धि हो गई है;

(ख) यदि हां, तो १९५२-५३ से लेकर वर्षवार और खण्डवार कितने ठेके के काम दिये गये थे;

(ग) क्या सरकार दूसरी पंचवर्षीय योजना में भी इस नीति को जारी रखना चाहती है; और

(घ) यदि हां, तो इसका क्या कारण है ?

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

(ख) एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६१]

(ग) इस समय वर्तमान नीति में कोई परिवर्तन करने का विचार नहीं है।

(घ) वर्तमान प्रणाली सामान्यतया कम खर्च वाली और शीघ्रकारी है।

## चाय

†\*५६८. श्री हेमराज : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनिकाय के अधीन सब्ज चाय की शुद्धता जानने के लिये क्या प्रमाण नियत किये गये हैं ?

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : खाद्य अपमिश्रण निवारण नियम, १९५५ में चाय का एक प्रमाण निश्चित किया गया है किन्तु "सब्ज चाय" की शुद्धता को जानने के लिये कोई विशिष्ट प्रमाण निर्धारित नहीं किया गया है। "सब्ज चाय" के लिये पृथक प्रमाण निर्धारित करने का प्रश्न विचाराधीन है।

## गोआ को रेलों का यातायात

†\*६११. श्री एस० वी० रामस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गोआ के लिये रेलवे यातायात पूर्णतया बन्द कर दिया गया है और यदि हां, तो किस तिथि से ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : दक्षिण रेलवे से गोआ को जाने वाली रेलें और गोआ से दक्षिण रेलवे को आने वाली रेलें गोआ के बाहर २५ जुलाई, १९५५, से बन्द कर दी गई थीं। तथापि, मरमागो और सनवोर्डम के बीच गोआ के इलाके के अन्दर एक सीमित मात्रा तक, दक्षिण रेलवे द्वारा ३१-१२-१९५५ तक, आन्तरिक रेलवे सेवा चलाई जाती थी, जिस दिन पश्चिमी भारत पुर्तगाल रेलवे चलाने के लिये दक्षिण रेलवे का ठेका समाप्त हो गया था।

## कृषि सम्बन्धी आंकड़े

†\*६१२. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में कृषि सम्बन्धी आंकड़े एकत्र करने के बारे में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६२]

## दिल्ली में दूध की व्यवस्था की योजना

†\*६१७. श्री राधा रमण : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) दिल्ली में दुग्ध संभरण योजना के बारे में अब तक कितनी प्रगति हुई है;
- (ख) क्या योजना आयोग ने योजना का अनुमोदन किया है;
- (ग) यदि हां, तो प्रस्तावित योजना पर कितना व्यय होने का अनुमान है; और
- (घ) योजना का व्योरा क्या है ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) दिल्ली राज्य सरकार ने यह योजना नवम्बर, १९५५ में प्रस्तुत की थी और विचाराधीन है।

(ख) अभी नहीं।

(ग) दिल्ली राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत की गई योजना पर दूसरी पंचवर्षीय योजना काल में ४-५ करोड़ रुपये व्यय का अनुमान है।

(घ) एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६४]

## पर्यटन

†३२६. { श्री इब्राहीम :  
श्री डी० सी० शर्मा :

क्या परिवहन मंत्री यह दर्शाने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि पर्यटन यातायात को प्रोत्साहित करने के लिये १९५५-५६ में विभिन्न राज्यों को कितनी वित्तीय सहायता दी गई थी ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : एक विवरण संलग्न है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६४ ]

### बिना लाइसेंस के रेडियो ट्रांसमीटर

†३२७. चौधरी मुहम्मद शफी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) सरकार ने १९५५ में कितने बिना लाइसेंस वाले रेडियो ट्रांसमीटर पकड़े हैं; और  
(ख) इस सम्बन्ध में कितने व्यक्ति गिरफ्तार किये गये हैं ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख). बंगाल, बिहार, दिल्ली, मद्रास उड़ीसा, पंजाब और उत्तर प्रदेश राज्यों से सम्बन्धित पूर्ण जानकारी अभी प्राप्त नहीं हुई है। शेष राज्यों में से, सौराष्ट्र में केवल एक ट्रांसमीटर पकड़ा गया था और उस सम्बन्ध में केवल एक गिरफ्तारी हुई थी।

### काश्मीर मेल

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

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली और पटियाला स्टेशनों के बीच प्रतिदिन चलने के लिये ३०५ अप और ३०६ डाउन (काश्मीर मेल) के साथ केवल एक ही डिब्बा जोड़ा जाता है, जो पहली, दूसरी और तीसरी श्रेणियों का एक मिला-जुला डिब्बा होता है।

(ख) क्या सरकार को विदित है कि सीधे जाने वाले डिब्बे में स्थानाभाव के कारण यात्रियों को बड़ी असुविधाएं और कठिनाइयां होती हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस मामले में क्या कदम उठाये हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां। दिल्ली और पटियाला के बीच ३०५/३४७ और ३४८/३०६ गाड़ियों के साथ पहली, दूसरी और तीसरी श्रेणियों का केवल एक मिला-जुला डिब्बा चलता है।

(ख) तथा (ग). मिले-जुले डिब्बे में तीसरी श्रेणी के लिये जो स्थान है उसमें कुछ भीड़ होती है, किन्तु क्योंकि ये गाड़ियां आजकल अधिकतम भार के साथ चलती हैं, इसलिये इन स्टेशनों के बीच तीसरी श्रेणी के यात्रियों के लिये अधिक डिब्बे चलाना संभव नहीं है। इस सीधी चलने वाली सेवा के वर्तमान डिब्बों के स्थान पर दूसरे डिब्बे लगाने का प्रश्न विचाराधीन है, जिसमें तीसरी श्रेणी के लिये अधिक स्थान हो। यह व्यवस्था यथा संभव शीघ्र की जाएगी।

### दिल्ली सिरसा यात्री गाड़ी

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

(क) क्या सरकार को विदित है कि उत्तर रेलवे पर १ बी० डी० एस० दिल्ली-सिरसा यात्री गाड़ी कभी-कभी ही समय पर चलती है और प्रायः कई-कई घण्टे लेट चलती है।

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को विदित है कि इस गाड़ी के लेट चलने से जनता को बड़ी असुविधा होती है, विशेषकर उन लोगों को, जिन्हें हिसार में लुधियाना जाने वाली यात्री गाड़ी पकड़नी होती है; और

(ग) इस मामले में सरकार क्या कार्रवाई करने का विचार करती है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) अगस्त १९५५ से लेकर जनवरी १९५६ तक इस गाड़ी का काम संतोषजनक नहीं था।

(ख) जी, हां।

(ग) १ बी० डी० एस० ठीक समय पर चले, इस उद्देश्य से ये कदम उठाये गये हैं :

†मूल अंग्रेजी में

- (१) डिवीजनल तथा मुख्यालय में इस गाड़ी के चलने के बारे में देख-भाल की जाती है।
- (२) गाड़ी के साथ चलने के लिये अधिकारियों और निरीक्षकों को नियुक्त किया जाता है, ताकि जहां विलम्ब हो, उसको दूर करके गाड़ी ठीक समय पर चलाई जाए।
- (३) रोके जा सकने वाले विलम्ब के लिये उत्तरदायी कर्मचारी के विरुद्ध शीघ्र तथा कड़ी अनुशासनिक कार्रवाई की जाती है।
- (४) कर्मचारियों को ठीक समय पर गाड़ी चलने का महत्व और आवश्यकता बताई जाती है।
- (५) हिसार में १ बी० डी० एस० के पहुंचने और लुधियाना के लिये चलने वाली ३ एल० जे० एच० के चलने के बीच के अन्तर को १ अप्रैल १९५६ से १७ मिनट से बढ़ा कर २६ मिनट कर दिया जाएगा।

१ फरवरी से २० फरवरी, १९५६, के बीच गाड़ी के चलने के समय में काफी उन्नति हो चुकी है।

### दोहरी रेलवे लाइनें

†३३०. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रत्येक खण्ड में दोहरी रेलवे लाइन कितने मील है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) : ३१ मार्च, १९५५ को समाप्त होने वाले १९५४-५५ के लिये भारतीय रेलवे के बारे में रेलवे बोर्ड के प्रतिवेदन—जिल्द २ आंकड़े १ के विवरण ८ के स्तम्भ ६ में यह जानकारी उपलब्ध है। इस प्रकाशन की प्रति सभा के पुस्तकालय में उपलब्ध है।

### रेलों पर विभागीय भोजन व्यवस्था

†३३१. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हैम्पर बाक्सों में भिन्न-भिन्न प्रदेशों की भोजन सूची की प्रत्येक वस्तुओं का क्या मूल्य है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) : हैम्पर बाक्सों की कोई निश्चित भोजन सूची नहीं है। हैम्पर बाक्सों में जो चीजें होती हैं वे दिन प्रतिदिन बदलती रहती हैं, जो उपलब्ध खाद्य पदार्थों पर निर्भर है, कई खाद्य पदार्थों का मूल्य संलग्न विवरण में दिया गया है। [ देखिए पिरिशिट ३, अनुबन्ध संख्या ६५ ]

हैम्पर बाक्स के मूल्य में, इस में रखी गई वस्तुओं के कुल मूल्य के अतिरिक्त चार आने बांधने और परोसने के लिये जोड़ दिये जाते हैं।

### विदेशों के साथ टेलीफोन सम्बन्ध

†३३२. श्री इब्राहीम : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) कितने देशों के साथ भारत का सीधा टेलीफोन सम्बन्ध है; और
- (ख) उन देशों के क्या नाम हैं ?

†संचार मन्त्रालय में मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख). एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [ देखिये पिरिशिट ३, अनुबन्ध संख्या ६६ ]

### सड़क विकास

†३३३. सरदार हुक्म सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार ने (१) नवीन सड़कों के निर्माण, (२) पुरानी सड़कों के विकास और मरम्मत, पर १९५५-५६ में कितना धन खर्च किया है ?



†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) : नवीन सड़कों का निर्माण और पुरानी सड़कों का विकास लेखे के एक शीर्ष में आते हैं और वर्तमान सड़कों की मरम्मत दूसरे शीर्ष में। दोनों लेखा शीर्षों के अन्तर्गत १९५५-५६ में अनुमानित व्यय इस प्रकार हुआ है।

अनुमानित व्यय लाख रुपये

(१) सड़कों का निर्माण और विकास	२२२७.६२
(२) वर्तमान सड़कों की मरम्मत	४६०.००

### सड़क परिवहन कर्मचारी

†३३४. श्री एन० बी० चौधरी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने २५ से २७ नवम्बर, १९५५ तक अमरावती में आयोजित सड़क परिवहन कर्मचारियों के प्रथम अखिल भारतीय सम्मेलन में पारित किये गये संकल्पों का परीक्षण किया है; और  
(ख) यदि हां, तो सरकार का उन के बारे में क्या निर्णय अथवा प्रतिक्रिया है ?

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

(ख) ये संकल्प कई पृष्ठों में आते हैं और उन में मुख्य नीति के बहुत से मामले उठाये गये हैं। कुछ संकल्प ऐसे मामलों के बारे में हैं, जो राज्यों के विषय हैं और कुछ मामलों का सम्बन्ध भारत सरकार से है। केन्द्रीय सरकार से सम्बन्ध रखने वाले कुछ महत्वपूर्ण संकल्पों के बारे में जो स्थिति है, उसका संकेत सम्बद्ध विवरण में किया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६७]

### दिल्ली परिवहन सेवा

†३३५. श्री डी० सी० शर्मा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५५-५६ में दिल्ली परिवहन सेवा के लिए कितनी बसें खरीदी गईं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) : १३४।

### डाक्टरों के ग्रेजुएटों में बेकारी

†३३६. श्री डी० सी० शर्मा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या चिकित्सा स्नातकों में बेरोजगारी है; और  
(ख) यदि हां, तो उनमें से कितने रोजगार पंजियों में दर्ज हैं ?

†श्रम उपमन्त्री (श्री आबिद अली) : (क) यह कहना संभव नहीं कि चिकित्सा स्नातकों में कितनी बेरोजगारी है क्योंकि जो लोग पदों पर नियुक्त नहीं संभवतः वे निजी व्यवसाय में हों।

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५५ को १७६।

### खाद्यान्न

†३३७. श्री बी० डी० पांडे : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार को विदित है कि कुमायूँ विभाग के हिमालय पर्वतीय जिलों के सीमा क्षेत्र में खाद्यान्न की कमी है; और  
(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई ?

†कृषि मन्त्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) और (ख). कुमायूँ विभाग के हिमालय पर्वतीय जिलों में खाद्यान्न की कमी के बारे में कोई सूचना नहीं मिली। परन्तु क्योंकि इस प्रदेश में परिवहन सम्बन्धी कठिनाई है, राज्य सरकार ने इस क्षेत्र में खाद्यान्न के परिवहन के लिए ६,५०० रुपये की वित्तीय सहायता मंजूर की है।

### रेलवे स्टेशनों पर बिजली लगाना

†३३८. श्री चांडक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नागपुर-छिंदवाड़ा लाइन के खापरखेडा, सावनेर, केलोद और सौंसर स्टेशनों पर बिजली लगाने की योजना स्वीकार की जा चुकी है;

(ख) यदि हां, तो ये प्रस्ताव किस तारीख को स्वीकार हुए थे;

(ग) क्या इन स्टेशनों पर बिजली लगाने का कार्य पूरा हो चुका है; और

(घ) यदि नहीं, तो बिजली लगाने के कार्य की कब तक पूरे हो जाने की सम्भावना है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). खापरखेडा, सावनेर और सौंसर स्टेशनों पर बिजली लगाने की मंजूरी १९५३-५४ में दी गई थी। केलोद में १९५६-५७ में बिजली पहुंचाने का कार्यक्रम बनाया जा रहा है।

(ग) तथा (घ). खापरखेडा स्टेशन पर बिजली की व्यवस्था हो चुकी है। सावनेर और सौंसर में बिजली लगाने का काम पूरा हो गया है, केवल मध्य प्रदेश सरकार से बिजली-शक्ति मिलना बाकी है। आशा है यह अप्रैल, १९५६ तक मिल जायेगी।

### दिल्ली परिवहन सेवा

†३३९. { श्रीमती इला पालचौधरी :  
सरदार इकबाल सिंह :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में नवम्बर और दिसम्बर मास १९५५ में दिल्ली परिवहन सेवा की (औसत कितनी) बसें प्रतिदिन चलती रहीं; और

(ख) जनवरी मास १९५६ में दिल्ली परिवहन सेवा की औसत कितनी बसें चलीं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) : (क) नवम्बर १९५५ में २७० बसें और दिसम्बर १९५५ में २८१ बसें।

(ख) २७१।

### पशुधन

†३४०. श्री विश्वनाथ राय : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को कुछ पता है कि पशुओं की बीमारियों के कारण प्रतिवर्ष भारत के पशुधन में कमी हो रही है ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) क्योंकि पशु चिकित्सा और पशुधन राज्य के विषय हैं। अतः देश में विभिन्न बीमारियों के कारण पशुधन में हुई हानि के सम्बन्ध में कोई जानकारी केन्द्रीय सरकार के पास नहीं है। तो भी यह जानकारी उपलब्ध है कि वर्ष १९५५ में विभिन्न राज्यों में सांसर्गिक बीमारियों के कारण २,०६,३०७ पशु मरे।

### रेलवे लाइनों का निर्माण

†३४१. सरदार इकबाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अबोहर और सरसा के बीच और हिन्दुमलकोट से गंगानगर के बीच लाइनों के निर्माण सम्बन्धी प्रस्थापना का क्या हो रहा है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमन्त्री (श्री अलगेशन) नई रेलवे लाइनें अर्थात् (१) अबोहर-सरसा और (२) हिन्दुमलकोट-गंगानगर बनाने की प्रस्थापना के सम्बन्ध में अन्वेषण कार्य हो रहा है। दूसरी प्रस्थापना के १९५६-५७ के सर्वेक्षण कार्यक्रम में एक पूर्व-परीक्षण इंजीनियरी और एक यातायात सर्वेक्षण की अनुमति दे दी गई है।

### श्रम-पदाधिकारी

†३४२. चौ० रघुबीर सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि श्रम पदाधिकारियों के बहुत से पद अभी तक रिक्त हैं;
- (ख) यदि हां, तो सरकार ने इन रिक्तताओं को भरने के लिए क्या कार्यवाही की है; और
- (ग) इस समय श्रम पदाधिकारियों की कुल संख्या क्या है ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ख). संभवतः अपेक्षित जानकारी केन्द्रीय अधिकारी वर्ग के श्रम पदाधिकारियों के सम्बन्ध में है। इस समय ४४ रिक्तताएं हैं। संघ लोक सेवा आयोग से जब तक उम्मीदवार नहीं मिलते तब तक के लिए ४४ में से २७ पद भरने के लिए अस्थायी प्रबन्ध किये गये थे। आयोग ने अब सब रिक्तताओं के लिए उम्मीदवार चुन लिए हैं और २५ उम्मीदवारों को नियुक्तिपत्र भेज दिये गये हैं, ज्यों ही कतिपय अत्यावश्यक औपचारिकताएं पूरी हो जाएंगी, शेष नियुक्ति पत्र भेज दिए जायेंगे।

(ग) १११।

### पर्यटन कारें

†३४३. श्री इस्लामुद्दीन : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) दिल्ली में पर्यटकों के प्रयोग के लिए कितनी बिना मीटर की विलास कारें हैं;
- (ख) क्या यह सच है कि इस वर्ष और ऐसी कारों की अनुज्ञा दी जा रही है; और
- (ग) यदि हां तो कितनी ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ७५।

(ख) जी, हां।

(ग) ७५।

### टेलीफोन द्वारा तार भेजना

†३४४. सरदार इकबाल सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) पंजाब राज्य में उन स्थानों के नाम क्या हैं जहां टेलीफोन द्वारा तार भेजने की प्रणाली चल रही है, और जहां सरकार का चालू, वित्तीय वर्ष में यह प्रणाली जारी करने का विचार है; और
- (ख) उन स्थानों के नाम क्या हैं जहां यह प्रणाली द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जारी की जायेगी ?

†संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादर) : (क) अम्बाला, अम्बाला शहर, अमृतसर, बंगा, चंडीगढ़, फरीदाबाद, फरीदाबाद एन० आई०टी०, फिरोजपुर, हिसार मुख्यालय, होशियारपुर, जमना नगर, जालंधर, जगाधरी, कसौली, लुधियाना, मोघा, नंगल, नंगल टाउनशिप, रोहतक मंडी और शिमला।

इस समय चालू वित्तीय वर्ष में किसी और स्थान पर यह प्रणाली जारी करने की कोई प्रस्थापना नहीं है।

(ख) यदि किसी स्थान पर टेलीफोन सुविधाएं उपलब्ध हों तो जनता की मांग पर और याता-यात की आवश्यकता के आधार पर टेलीफोन द्वारा तार भेजने की सुविधाएं दी जाती हैं। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कोई निश्चित लक्ष्य निश्चित नहीं किया गया है।

### ग्रामीण प्रसूति केन्द्र

†३४५. श्री विभूति मिश्र : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

- (क) क्या केन्द्रीय सरकार ने ऐसी कोई योजना मंजूर की है जिस के अधीन वह इस योजना में भाग लेने वाली राज्य सरकारों को अपने पिछड़े हुए क्षेत्रों में प्रसूति केन्द्र और शिशु कल्याण केन्द्र स्थापित करने के लिये केन्द्रीय सहायता देती है; और

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

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) जी, हां ।

(ख) योजना की मुख्य-मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित हैं :

(१) उद्देश्य—

भारत सरकार ने, विशेष रूप से संघ के राज्यों के पिछड़े हुए क्षेत्रों में परिष्कृत स्वास्थ्य सुधार व्यवस्था का प्रबन्ध करने की दृष्टि से, ग्रामीण क्षेत्रों में यथा संभव अधिक प्रसूति केन्द्र और शिशु केन्द्र स्थापित करने की एक योजना तैयार की थी । राज्य सरकारों को सुझाव दिया गया था कि वे ग्रामीण क्षेत्रों के वर्तमान चिकित्सालयों को प्राथमिक प्रकार के स्वास्थ्य केन्द्र बनाने की दृष्टि से, प्रसूति व्यवस्था और शिशु स्वास्थ्य व्यवस्था के आधार पर केन्द्र बनाएं ।

(२) केन्द्रीय सहायता का स्वरूप—

राज्य सरकारों को यह प्रोत्साहन देने के लिये कि वे अधिकाधिक प्रसूति केन्द्र और शिशु कल्याण केन्द्र खोलें, भारत सरकार ने अत्यावश्यक सामग्री इत्यादि पर प्रति केन्द्र अनुमानतः २००० रुपये का सारा अनावर्तक व्यय देना स्वीकार कर लिया है और केन्द्र तथा राज्य सरकारें निम्नलिखित अनुपात से प्रति केन्द्र १७,२७० रुपये का अनुमानित आवर्तक व्यय करेंगी ।

	केन्द्र	राज्य
प्रथम ६ मास	१०० प्रतिशत	शून्य
अगले १२ मास	६६.६६ प्रतिशत	३३.३३ प्रतिशत
अगले ६ मास	५०.०० प्रतिशत	५०.०० प्रतिशत

तत्पश्चात् इन केन्द्रों को चलाने का वित्तीय उत्तरदायित्व राज्य सरकारों का होगा ।

(३) क्षेत्र—

योजना के अधीन २०० प्रसूति और शिशु कल्याण केन्द्र स्थापित किये जायेंगे—प्रत्येक केन्द्र में एक या अधिक उपकेन्द्र होंगे जो लगभग ६०,००० जन संख्या की सेवा करेंगे । इस प्रकार इस योजना के अधीन विभिन्न राज्यों के ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले १२० लाख लोगों की स्वास्थ्य व्यवस्था करने का विचार है ।

अब तक विभिन्न राज्यों में १६२ प्रसूति और शिशु कल्याण केन्द्र स्थापित किये जा चुके हैं ।

(४) संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि सहायता—

संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि के कार्यपालिका बोर्ड ने अपने मार्च १९५५ के सत्र में उन १०० प्रसूति और शिशु कल्याण केन्द्रों में सामग्री औषधियां आदि का प्रबन्ध करने के लिये ११६.६०० डालर की राशि नियत की है, जो इस योजना के अधीन स्थापित किये गये हैं । जहां सामग्री इत्यादि संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि की नियत राशि में से दी जाती है उन के मामले में केन्द्र के तदनुसार अनुदान में कमी कर दी है ।

### त्रिपुरा में सहकारी समितियां

†३४६. श्री बीरेन दत्त : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) फरवरी १९५६ तक त्रिपुरा में कितनी सहकारी समितियां पंजीबद्ध हुईं;
- (ख) ऐसी समितियों की संख्या क्या है जिन्होंने सरकार से ऋण लिए हैं;
- (ग) किसी समिति को अधिकतम और न्यूनतम कितनी राशि दी गई; और
- (घ) क्या त्रिपुरा में भूमि को कृषियोग्य बनाने का कार्य आरम्भ करने के लिए सरकार सहकारी समितियों को वित्तीय सहायता देने का विचार कर रही है ?

†कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) से (घ). त्रिपुरा सरकार से जानकारी प्राप्त की जा रही है और ज्यों ही वह मिलेगी लोक-सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

# दैनिक संक्षेपिका

[ शुक्रवार, ६ मार्च, १९५६ ]

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	... ..	५३७--५८
<b>तारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
५६०	कांडला बन्दरगाह ...	५३७-३८
५६१	मजूरी भुगतान अधिनियम	५३८-३९
५६२	कर्मचारी भविष्य निधि योजना ...	५३९-४०
५६३	स्थानीय स्वशासन की केन्द्रीय परिषद्	५४०-४१
५६४	बौद्ध धर्म-केन्द्र ...	५४१-४२
५६६	सहकारी खेती	५४२-४४
६००	प्रशिक्षण संस्थायें ... ..	५४४-४५
६०१	जापान को प्रेस तार...	५४५-४६
६०४	एयर इंडिया कारपोरेशन	५४६
६०५	रेल के इंजन ... ..	५४६-४७
६०६	कैन्सर गवेषणा केन्द्र, हैदराबाद ...	५४७-४८
६०८	चीनी उद्योग का शिष्टमण्डल ... ..	५४८
६०९	इटारसी और बेजवाड़ा के बीच रेल गाड़ियां ... ..	५४८-५०
६१०	अखिल भारतीय सामाजिक तथा नैतिक सदाचार सम्मेलन	५५०
६१३	सौराष्ट्र रेलवे पर भ्रष्टाचार के मामले ...	५५१-५२
६१४	डाक व तार विभाग का संग्रहालय ...	५५२
६१५	रेलवे कर्मचारियों को पेशगियां ... ..	५५२-५४
६१६	बचत बैंक लेखा ... ..	५५४
५८६	डाक विभाग की जीवन बीमा निधि ...	५५४-५५
६०२	रेलवे में अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों की भर्ती	५५५-५६
६०३	कांडला बन्दरगाह ...	५५७
६०७	केन्द्रीय परिवहन बोर्ड	५५७-५८
प्रश्नों के लिखित उत्तर		५५८--६५
<b>तारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
५६५	सोनपुर पर पुल (फुट ब्रिज) ...	५५८
५६६	रेलवे सामान का अवैध उत्सर्जन	५५८
५६७	रेलवे पर ठेके के काम ...	५५८
५६८	चाय ... ..	५५९
६११	गोआ को रेलों का यातायात ...	५५९

## विषय

## पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमशः)

अतारांकित

प्रश्न संख्या

६१२	कृषि सम्बन्धी आंकड़े ...	५५६
६१७	दिल्ली में दूध की व्यवस्था की योजना ...	५५६
३२६	पर्यटन ... ..	५५६-६०
३२७	बिना लाइसेंस के रेडियो ट्रांसमीटर	५६०
३२८	काश्मीर मेल ... ..	५६०
३२९	दिल्ली-सिरसा यात्री गाड़ी	५६०-६१
३३०	दोहरी रेलवे लाइनें	५६१
३३१	रेलों पर विभागीय भोजन-व्यवस्था	५६१
३३२	विदेशों के साथ टेलीफोन सम्बन्ध	६६१
३३३	सड़क विकास ... ..	५६१-६२
३३४	सड़क परिवहन कर्मचारी	५६२
३३५	दिल्ली परिवहन सेवा	५६२
३३६	डाक्टरी के ग्रेजुएटों में बेकारी ...	५६२
३३७	खाद्यान्न ...	५६२
३३८	रेलवे स्टेशनों पर बिजली लगाना	५६३
३३९	दिल्ली परिवहन सेवा ...	५६३
३४०	पशुधन ...	५६३
३४१	रेलवे लाइनों का निर्माण	५६३
३४२	श्रम-पदाधिकारी	५६४
३४३	पर्यटन कारें ...	५६४
३४४	टेलीफोन द्वारा तार भेजना	५६४
३४५	ग्रामीण प्रसूति केन्द्र	५६४-६५
३४६	त्रिपुरा में सहकारी समितियां ...	५६५

# 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
<b>अंक १६, सोमवार, ५ मार्च, १९५६</b>	
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
<b>दैनिक संक्षेपिका</b>	७२२
<b>अंक १७, मंगलवार, ६ मार्च, १९५६</b>	
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
<b>दैनिक संक्षेपिका</b>	७७७
<b>अंक १८, बुधवार, ७ मार्च, १९५६</b>	
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
<b>दैनिक संक्षेपिका</b> ... ..	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
<b>दैनिक संक्षेपिका</b>	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
<b>दैनिक संक्षेपिका</b>	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
<b>दैनिक संक्षेपिका</b>	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
<b>अंक २३, बुधवार, १४ मार्च, १९५६</b>	
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
<b>अंक २४, गुरुवार, १५ मार्च, १९५६</b>	
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
<b>अंक २५, शुक्रवार, १६ मार्च, १९५६</b>	
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
<b>अंक २७, मंगलवार, २० मार्च, १९५६</b>	
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
<b>अंक २८, बुधवार, २१ मार्च, १९५६</b>	
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
<b>अंक २९, गुरुवार, २२ मार्च, १९५६</b>	
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

शुक्रवार, ६ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई ।  
[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

### प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

११-३० म-पू०

आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : कुछ दिन पहिले मैंने यह वचन दिया था कि मैं सभा को उन जांचों के बारे में सूचना देता रहूंगा जो आय-व्ययक के भेद खुल जाने के बारे में की जा रही हैं। अभी मैं कोई पूर्ण वक्तव्य देना नहीं चाहता, क्योंकि हम सचना प्राप्त ही कर रहे हैं। परन्तु, मैं सभा को यह बताना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में काफी जांच हो चुकी है और वास्तव में, कुछ व्यक्ति गिरफ्तार भी हो चुके हैं, कदाचित, मैं सोमवार को मध्यान्ह से पहले एक पूर्ण वक्तव्य दूंगा।

### अनुदानों की मांगें—रेलवे—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब सभा मांग संख्या ४ और ५ पर विचार करेगी। इस के लिये केवल २ घण्टे और ५ मिनट शेष रहे हैं। इसके पश्चात मांग संख्या ६, ७, ९, ८, और १० को लेंगे, जिन के लिये ३ घण्टे नियत किये गये हैं। श्री सी० भट्ट ।

†श्री सी० भट्ट ( भड़ौच ) : रेलवे प्रशासन का यह हाल है कि भड़ौच स्टेशन पर टट्टियों और पेशाब घर बनाने के बारे में मैं कई बार कह चुका हूं, परन्तु अभी तक उसका कोई परिणाम नहीं निकला है। अब मैं उसी प्रार्थना को दोहरा रहा हूं, और आशा करता हूं कि अब उसकी सुनवाई होगी।

मैंने रेलवे अधिकारियों को लिखा था कि अंकलेश्वर से राजपीपला तक यात्रियों को गर्मियों में खुले डिब्बों में जाना पड़ता है, जिसका उत्तर यह मिला कि यह बात गलत है। वास्तव में अधिकारियों को ऐसी बातों की स्वयं जांच करनी चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में

[ श्री सी० भट्ट ]

भड़ौच स्टेशन पर जो घण्टा घर है, उसमें सूईयां तक नहीं हैं। या तो उस घण्टा घर की उचित देख भाल की जानी चाहिये या उसको गिराकर वहां दफ्तर बनाये जाने चाहियें।

भड़ौच और अंकलेश्वर के बीच ६ मील का अन्तर है। मेरे जिले के दोनों भागों के बीच नर्वदा नदी बहती है, जिस पर एक रेलवे का पुल है और दूसरा केन्द्रीय सरकार का पुल है। पुल में दरार होने के कारण वह ६ महीने से बन्द पड़ा है और सारा बोझ रेलवे के पुल पर आता है। मेरा यह सुझाव है कि इन दोनों स्थानों को छोटी लाइन के द्वारा मिला दिया जाय। इससे एक तो रेलवे के पुल पर भार कम हो जायगा, दूसरे मेरा जिला भी रेल से मिल जायगा, इसी कारण वहां की साठी योजनाय अधूरी पड़ी हैं और उन पर खर्च भी बहुत अधिक आता है। गत वर्ष मैंने मंत्री महोदय को मान चित्र आदि दिये थे। अब इस लाइन को आरम्भ करने का उचित समय आ गया है।

[सरदार हुक्म सिंह पोठासीन हुए]

दूसरा सुझाव है कि अंकलेश्वर के बरासता डाडियापाडा, सामाबारा तक छोटी लाइन बनाई जानी चाहिये। यह बड़ा पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, इसलिये वहां संचार का साधन अवश्य होना चाहिये। नर्वदा घाटी परियोजना की कार्यान्विति और सीमेंट फैक्टरी की स्थापना के लिये भी इस लाइन का निर्माण आवश्यक है। यहां इमारती लकड़ी का आधिक्य होने के कारण रेलवे को कोई हानि नहीं होगी।

रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति की सिफारिशों से पता चलता है कि रेलवे प्रशासन में भ्रष्टाचार बहुत फैला हुआ है और रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड इन सब बातों की ओर कोई विशेष ध्यान नहीं देते। सब प्रकार के भ्रष्टाचार को समाप्त करने के बारे में मैंने सुझाव दिया था कि वैकल्पिक मार्ग खोले जाने चाहियें, चाहे सड़कें हों, चाहे रेल एवं सड़क हों। इसलिये रेलवे मंत्रालय को अन्य मंत्रालयों के सहयोग के साथ वैकल्पिक मार्ग खोलने का विचार करना चाहिये और मैं समझता हूं, तब भ्रष्टाचार कम हो जायगा।

†श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता-उत्तर-पूर्व) : माननीय मंत्री ने रेलवे सुरक्षा संगठन के पुनर्गठन और उसमें रक्षा तथा प्रतिपालन संगठन को मिला देने का उल्लेख किया है। किन्तु पूर्वी रेलवे और दक्षिण-पूर्वी रेलवे के रक्षा तथा प्रतिपालन विभाग के कर्मचारियों के दिलों में यह सन्देह है कि बाहर के व्यक्तियों के आजाने से उनकी स्थिति खराब हो जायगी। रेलवे सुरक्षा राज्य सुरक्षा से भिन्न होती है, इसलिये बाहर से अधिकारियों को लाकर पहले से काम करने वाले कर्मचारियों की उन्नति का मार्ग बन्द करना सर्वथा अनुचित है।

मैं रेलवे के कठोर प्रशासन के बारे में कहूंगा कि यद्यपि जनता और पश्चिम बंगाल सरकार चाहती थीं कि लक्ष्मीपुर के हाल्ट के स्थान पर फ्लैग स्टेशन बना दिया जाये, किन्तु रेलवे अधिकारी इसके मार्ग में अड़चनें खड़ी करते रहे और उन्होंने ढाई वर्ष तक उसे रोके रखा। अब इस काम को यथाशीघ्र आरम्भ करना चाहिये तथा माल रखने का एक गोदाम या प्लेटफार्म भी बनाया जाना चाहिये।

सकरीगली घाट स्टेशन के कर्मचारियों की यह अवस्था है कि १४५३ में से केवल ३४५ के पास क्वार्टर हैं और ८७ कर्मचारी माल डिब्बों में रहते हैं। यहां स्वच्छता की सुविधायें भी नहीं और इस घाट के नाव कर्मचारियों की भी बड़ी बुरी हालत है, जिनकी पूर्णतया उपेक्षा की गई है। इस विषय में कई बार ज्ञापन दिये जा चुके हैं, और कुछ अधिकारियों ने जाकर वहां के कर्मचारियों की यथार्थ स्थिति को देख भी लिया है। इसलिये मैं आशा करता हूं कि अब मंत्रालय इस दिशा में अवश्य कुछ सुधार करने का प्रयत्न करेगा।

†मूल अंग्रेजी में

पुनर्गठन के कारण पूर्वी रेलवे के बहुत से स्टैनोग्राफरों की पुष्टि रुकी हुई है, इसलिये अब इस कार्य में शीघ्रता की जानी चाहिये। चुनाव के सम्बन्ध में भी शिकायतें हैं, रेलवे मंत्रालय को इस ओर भी ध्यान देना चाहिये।

यह कितनी अनुचित बात है कि रेलवे स्कूल के कर्मचारियों को तो रेलवे के नौकर माना जाता है, किन्तु समस्त देश में फैली हुई रेलवे संस्थाओं के सदस्यों को न तो सी०पी०सी० वेतनक्रम दिया जाता है और न कोई और सुविधा ही दी जाती है। मैं आशा करता हूँ प्रशासन रेलवे संस्थाओं के सदस्यों के लिये कुछ करने का विचार करेगा।

राष्ट्रीय सुरक्षा परिमाण नियमों के लागू किये जाने के ढंग के प्रति हमें बड़ा रोष है। रेलवे मजदूर संघों के सक्रिय कार्यकर्ताओं के सम्बन्ध में और विशेष रूप से दक्षिण रेलवे संघ के सहायक जनरल सेक्रेटरी के सम्बन्ध में इनका अनुचित प्रयोग किया गया है। सरकार कहती है कि प्रशासन में वह रेलवे कर्मचारियों को हिस्सा देंगी। जहां तक रेलवे कर्मचारियों का सम्बन्ध है वे वास्तव में पंचवर्षीय योजनाओं को कार्यान्वित करने में सरकार को सहयोग देना चाहते हैं। हमारी आशंका है कि रेलवे में कुछ ऐसे तत्व हैं जो मजदूरों और रेलवे प्रशासन के परस्पर सम्बन्ध को बिगाड़ना चाहते हैं। अब हम सम्बन्ध सुधारने के लिये प्रयत्न कर रहे हैं ऐसे अवसर पर राष्ट्रीय सुरक्षा परित्राण नियमों को लागू करना उचित नहीं है। माननीय मंत्री ने आश्वासन दिया था कि किन्हीं निर्दिष्ट स्थितियों में ही इन नियमों का प्रयोग किया जायेगा किन्तु ऐसा नहीं किया जा रहा है मैं नहीं समझता कि किस प्रकार एक उत्तरदायी मजदूर संघ के असिस्टेंट जनरल सेक्रेटरी को नोटिस दिया जा सकता है। मंत्री महोदय को इस विषय की ओर गम्भीरता एवं सहानुभूति पूर्वक विचार करना चाहिये।

अब मैं रेलवे स्टेशनों के संधारण की चर्चा करूंगा।

सियालदेह स्टेशन पर उतरने और चढ़ने वाले यात्रियों की संख्या इस देश के किसी भी स्टेशन से अधिक है किन्तु उसकी दशा अपमानजनक है। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जिस भव्य इमारत का निर्माण किया जा रहा है मैं उसका प्रशंसक हूँ और मुझे उससे कोई ईर्ष्या नहीं है। किन्तु यह समझ में नहीं आता कि सियालदेह स्टेशन की क्यों उपेक्षा की जा रही है। हम जानते हैं कि कलकत्ता उपनगरीय रेलों के विद्युतीकरण में कितना समय चाहिये किन्तु सियालदेह स्टेशन की ओर मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करने की आवश्यकता है यह पूर्वी बंगाल से शरणार्थियों के आगमन का केन्द्र है और मुझे विश्वास है कि यदि अन्य सम्बन्धित मंत्रालयों से परामर्श किया जाये तो स्टेशनों के विकास और विशेष रूपसे सियालदेह स्टेशन की उन्नति के लिये सत्वर एवं उपयुक्त उपबन्ध किया जा सकता है।

मेरा विश्वास है कि मंत्रालय द्वारा इस दिशा में यथार्थ कार्यवाही की जायेगी।

†श्री बल्लाथरास (पुदुकोट्टै) : देश के विभिन्न भागों के सम्बन्ध में यहां पर अनेक प्रस्ताव रखे गये हैं और कुछ कष्टों का वर्णन किया गया है। जहां तक मद्रास राज्य व दक्षिण रेलवे का सम्बन्ध है हमारी आवश्यकतायें बहुत अधिक नहीं हैं। हमारी केवल यही इच्छा है कि अधिकारीवर्ग सद्भावना-पूर्वक यह देखे कि वहां क्या अभाव है। चूंकि राज्यों का पुनर्गठन होने पर जिलों का भी परस्पर समायोजन करना पड़ेगा। अतः किसी भी स्टेशन को विकसित एवं उन्नत बनाने के पहले स्थानीय विधान सभासदस्य, संसदसदस्य, व्यापारी वर्ग तथा अन्य व्यक्तियों से राय लेनी चाहिये। मेरा निवेदन है कि तिरुचिरापल्ली और रायनद तथा मदुरा और तंजौर के कुछ भाग इस प्रकार समायोजित किये जायेंगे कि पुदुकोट्टै जिले के निर्माण की आवश्यकता उत्पन्न होगी अथवा सम्भव है पुदुकोट्टै क्षेत्र के आस-पास के क्षेत्र को लेकर ही एक जिला बनाया जाये।



## [ श्री वल्लाथरास ]

अरूपुक्कोटै और मनामदुराई को मिलाने का एक प्रस्ताव है। इस सम्बन्ध में नागापट्टिनम् स्टेशन के महत्व की ओर भी ध्यान देना पड़ेगा। पट्टुकोटै से कराईकुडी रेल मार्ग को स्थायी बनाने का प्रश्न भी विचाराणीय है।

रामनद जिले का आंतरिक प्रदेश अभी भी असाम के ऊबड़खाबड़ भागों की तरह है। उस क्षेत्र को सम्य-जगत् के साथ मिलाने की आवश्यकता है। अंग्रेजों के जमाने में इस भाग की जनता ने पर्याप्त कष्ट उठाये हैं माननीय उपमंत्री वहां की अवस्था से भली भांति परिचित हैं। यदि अरूपुक्कोटै और रामनद क्षेत्र को परमकुडी से जोड़ दिया जाये तो रामनद जिले के आन्तरिक भाग वाह्य-जगत् से सम्बन्धित हो जायेंगे।

रेलवे तथा मोटर यातायात के परस्पर सम्बन्ध ठीक नहीं हैं। पुदुकोटै से तिरुचिरापल्ली का मोटर का किराये १३-१/२ आने हैं लेकिन इतनी ही दूरी का रेल का किराया १ रुपया २ आने हैं। ३० मील के फासले के लिये रेल का किराया बहुत अधिक है। परिणामस्वरूप मोटर यातायात का एकाधिकार हो गया है इन मार्गों के सम्बन्ध में शीघ्र कोई कार्यवाही करना चाहिये। किसी भी दशा में रेल का किराया मोटर से अधिक न हो। तिरुचिरापल्ली फोर्ट स्टेशन की दशा चिन्तनीय है। यह गुप्तरोगों से पीड़ित व्यक्तियों सूअरों और गधों का आश्रय स्थल है। स्टेशन के आस-पास की खाली जगह पर बगीचा लगाया जाये अथवा उसका अन्य उपयोग किया जाये।

पोल्लाची ग्राम और कोयम्बटूर के बीच वर्तमान में एक रेलवे लाइन है। किन्तु स्थानीय राजनीति के फेर में पड़कर इस क्षेत्र में सड़क यातायात का एकाधिकार हो गया है। यात्री किराया आठ आने से बढ़ाकर १३ आना कर दिया गया है। ऐसी स्थिति में यदि इन स्थानों के बीच दो अतिरिक्त गाड़ियां चलाई जायें तो यात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी।

नागापट्टिनम् स्टेशन पर प्लेटफार्म के नीचे लगभग ५०,००० कबूतर बैठे रहते हैं और रात्रि भर यात्रियों के सिरों पर बींठ गिराते हैं। यह महत्वपूर्ण स्टेशन है। पहले यहां यातायात एवं सामान का आवागमन भी बहुत था। समुद्र के मार्ग से आने जाने वाले माल के लिये भी यही मार्ग है अतः इसके पुनर्निर्माण की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

स्वतन्त्रता और रेलवे के एकीकरण के पहले १९४४-४५ के पूरे वर्ष में जितनी दुर्घटनायें हुई उतनी दिसम्बर, १९५३ और जनवरी, १९५४ को मिलाने वाले एक सप्ताह में हुई। लोक लेखा समिति में हमने कहा था कि रेलवे अधिकारी यह नहीं बता सके हैं कि रेलों के एकीकरण से कार्यकुशलता में क्या वृद्धि हुई है। दुर्घटनायें बहुधा स्टेशनों के समीप हुई हैं। रेलवे के एक विशेष विभाग को इन दुर्घटनाओं की जांच कर उन्हें रोकने के लिये प्रयत्न करना चाहिये। दुर्घटनाओं को रोकने का प्रयत्न न करते हुए यह कहने का क्या लाभ है कि प्रथम पंचवर्षीय योजना में ४०० करोड़ रुपये खर्च किये हैं अथवा लक्ष्य प्राप्ति कर ली गई है।

कर्मचारिवृन्द में अनुशासन के सम्बन्ध में अत्यन्त खेद के साथ मैं कुछ कहूंगा। यात्रियों के प्रति इनका व्यवहार अच्छा होना चाहिये। यह बात सही है कि महिलाओं को अधिक संख्या में नौकरियां दी जायें किन्तु इसका यह अभिप्राय नहीं कि उन पर कोई नियन्त्रण न हो और स्थिति बिगड़ जाये।

एक बार मैं स्टेशन सुपरिन्टेन्डेंट की तलाश में गया। वह वहां नहीं थे। किसी ने मुझे असिस्टेंट स्टेशन मास्टर के पास जाने को कहा। जब मैं उस कमरे में पहुंचा तो एक गार्ड सो रहा था। चार या पांच आदमी वहां बैठे थे। वह द्रश्य गांजा पीने वालों अथवा अफीमचियों की याद दिलाता था। मैंने स्टेशन मास्टर के बारे में पूछा तो किसी ने उत्तर नहीं दिया। इतने में गार्ड ने उठ कर कहा, "कौन हो? क्यों शोर करते हो?" आदि, यदि मैं यहां थोड़ी देर और रुकता तो वह मुझे पीट देते।

तिरुचिरापल्ली जंक्शन पर एक बार एक रेलवे पदाधिकारी अपने परिवार के सदस्यों के साथ बिना टिकट यात्रा करने के लिये उद्यत थे ।

कुछ सप्ताह हुए मैं स्टेशन पर गया था । टिकट चैकर ने मुझे भीतर जाने दिया । मैं कहीं यात्रा नहीं कर रहा था । मैं मित्रों से मिलने गया था । इस पर भी चैकर ने मुझ से यात्रा सम्बन्धी फार्म के लिये पूछा । उसने यह भी कहा कि जब तक मैं फार्म नहीं भरूंगा वहां से नहीं जा सकता हूं । मैं रात्रि को ११ बजे से ३ बजे तक वहां ठंड में खड़ा रहा । जिन स्टेशनों पर करोड़ों रुपये खर्च किये जाते हैं वहां ऐसी घटनायें हो जाती हैं । चाहे कहीं रोमांस चल रहा हो किन्तु यात्रियों के साथ उत्तरदायित्वपूर्ण व्यवहार होना चाहिये ।

मद्रास एग्मोर स्टेशन पर टिकट चैकर इस बात पर अड़ गया कि मेरे पास जो फल हैं मैं उनका वजन कराऊं । मेरा विश्वास है कि इन लोगों को कुछ उच्चस्तरीय अनुदेश हैं कि प्रतिदिन एक दो मामले रजिस्टर किये जायें । जब संसत्सदस्य के प्रति टिकट चैकर तथा अन्य पदाधिकारी जान बूझकर इस प्रकार का व्यवहार करते हैं तो सामान्य व्यक्ति के प्रति किस व्यवहार की आशा की जा सकती है । मैं सुरक्षा पदाधिकारी तथा पुलिस मैन के आचरण का घोर विरोध करता हूं । भिरवारियों की भांति बिना टिकट यात्रा करने वाले व्यक्तियों को पीटा जाता है । वह दस पन्द्रह फीट दूर जा गिरते हैं । यह अपानवीय कृत्य बन्द किये जाने चाहिएं ।

श्रमिकों के साथ जो सम्बन्ध है उसके विषय में एक अत्यन्त महत्वपूर्ण बात है । रेलों के एकीकरण के पूर्व श्रमिकों की उत्पादिता देखिये । १९५२ के पश्चात् प्रशासन के वित्तीय स्थायित्व एवं प्रशासन के प्रति श्रमिकों के रुख में उल्लेखनीय परिवर्तन हो रहा है । जब तक श्रमिकों को यह महसूस नहीं कराया जाता कि देश के इस संस्था के निर्माण में उनका विशेष स्थान है उनकी उत्पादन क्षमता बढ़ेगी, वह उतनी नहीं होगी जितनी स्वतन्त्रता के पहले थी । कम्यूनिस्ट पार्टी के रुख के बारे में आप को कुछ कहना है वह इससे बिल्कुल भिन्न है क्योंकि अब जैसा कि ए० के० गोपालन तथा पार्टी के अन्य लोगों ने कहा है कि अब उनकी नीति बदल रही है । कम्यूनिस्ट इतने कमजोर नहीं हैं कि अपनी नीति बदल दें । उनकी नीति में परिवर्तन नहीं हुआ है । उनकी नीति यह है कि जहां तक बात उनके अनुकूल होगी, वे सरकार को सहयोग देंगे वास्तव में वे मजदूरों को उच्च स्तर पर अवश्य लाना चाहते हैं । मुझे इस बात पर विश्वास नहीं कि रूस के प्रधान मंत्री के यहां आने से कम्यूनिस्टों का जोश कम हो गया है । जरा चुनाव निकट आने दीजिये फिर प्रचार की धूम-धाम देखियेगा । तभी पता लगेगा कि कम्यूनिस्टों की नीति बदल गई है अथवा कांग्रेस की शक्ति क्षीण हो गई है । यदि मजदूर अपनी शक्ति बढ़ाने में लग गये तो उन्हें कोई रोक भी नहीं सकेगा । हां, यदि आप उन्हें शक्ति नहीं देना चाहते तो दूसरी बात है । मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्री यह महसूस करें कि रेलें अब व्यापारिक महत्व से राष्ट्रीय महत्व की हो चुकी हैं । अतः रेलवे प्रशासन में सुधार होना चाहिये ।

†श्री फ्रैंक एन्थनी (नाम निर्देशित आंगल-भारतीय) : मेरे चारों कटौती प्रस्ताव रेलवे कर्मचारियों की कठिनाईयों के सम्बन्ध में हैं । इन में से कुछ शिकायतें स्थायी रूप धारण कर चुकी हैं । कुछ शिकायतें तो ऐसी हैं जिन को दूर करने के लिये रेलवे प्रशासन कुछ करना ही नहीं चाहता ।

पिछले वर्ष मैंने रेलवे कर्मचारियों के लिये वैकल्पिक सेवा-निवृत्ति योजना की बात कही थी । उस समय मैंने कहा था कि इन रेलवे कर्मचारियों और सरकार के अन्य विभागों के कर्मचारियों में भेद-भाव रखना उचित नहीं है । केन्द्रीय वेतन आयोग ने सिफारिश की थी कि रेलवे कर्मचारियों के लिये भी वैकल्पिक सेवा-निवृत्ति योजना उपलब्ध होनी चाहिये । मैंने तृतीय श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों तथा अन्य कर्मचारियों की स्थिति की तुलना की है जिसके अनुसार एक रेलवे कर्मचारी को सेवा के अन्त में

[ श्री फ्रैंक एन्थनी ]

१२,००० रुपये या इससे कुछ अधिक राशि मिलती है जबकि किसी अन्य सरकारी कर्मचारी को ५,५०० रुपये उपदान और बोनस के रूप में तथा १५० रुपये प्रति मास सेवा-निवृत्ति वेतन मिलता है। इस हिसाब से यदि ५,५०० रुपये जो दोनों को मिलते हैं, निकाल लिये जायें, तो रेलवे कर्मचारी को घाटा ही घाटा है।

चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की दशा तो इससे भी बदतर है। रेलवे कर्मचारी को बोनस और उपदान के रूप में ३,५०० रुपये मिलते हैं। अन्य कर्मचारियों को ६५० रुपया अनुदान के रूप में तथा २४ रुपये ६ आने की पेंशन मिलती है। यदि ३,५०० रुपयों में ६५० रुपये घटा दिये जायें तो ये २,५०० रुपये की प्रतिभूतियों पर उसे प्रतिमास ७ रु० ६ आने पड़ेगा सरकार के इसी श्रेणी के अन्य विभाग के कर्मचारी को मासिक निवृत्ति वेतन के रूप में २४ रु० ६ आना मिलता है। यह भी कोई तुलना है।

पिछले वर्ष और इससे पूर्व भी मैंने यही बात कही थी किन्तु उपमंत्री ने यह कहकर टाल दिया कि रेलवे कर्मचारी ऐसा नहीं चाहते हैं। मैंने हजारों रेलवे कर्मचारियों से जब चर्चा की तो पता लगा कि वे सभी वैकल्पिक निवृत्ति वेतन योजना को पसन्द करते हैं। राष्ट्रीय संधान ने भी अन्त में वही कहा है जो मैंने दो वर्ष पूर्व कहा था अर्थात्, अपनी एक बैठक में उसने कहा कि रेलवे कर्मचारियों के लिये भी वैकल्पिक निवृत्ति वेतन योजना होनी चाहिये। अतः यह विषय ऐसा है जिस पर रेलवे प्रशासन को सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिये।

श्री अलगेशन द्वारा बताये जाने पर मेरी यह भांति अब दूर हो गयी है कि गाड़ी के साथ चलने वाले कर्मचारियों के अधिक समय तक काम करने का हिसाब मासिक न रख कर सप्ताहवार ही रखा जाता है। किसी भी न्यायिक अनुभव रखने वाले व्यक्ति से इस सम्बन्ध में पूछा जा सकता है कि यह कहां तक उचित है। यद्यपि मैं यह नहीं समझता कि रेलवे मंत्री जानबूझ कर ऐसा करते हैं किन्तु फिर भी रेलवे वास्तव में मजदूरों को ठग रही है। आप को अधिक समय कार्य का निर्धारण साप्ताहिक आधार पर करना चाहिये जैसे न्याय निर्णोता ने एकक निश्चित किया है। आप को अपने लोगों से ५७ या ५८ घंटे प्रति सप्ताह कार्य लेना चाहिए। मेरे पास उदाहरण हैं कि उन से प्रति सप्ताह १०० घण्टे तक काम लिया जाता है। जब कुछ सप्ताहों में उनसे अधिक काम लिया जाता है तो शेष सप्ताहों में उनसे कम काम लिया जाता है इस कारण एक मास की कालावधि में उन्हें अधिक काम करने का लाभ नहीं मिलता क्योंकि यदि मास भर में उन से २३१ घण्टे काम लिया जाये तो जैसा कि रेलवे मंत्री को ज्ञात है, उन्हें अधिक समय कार्य करने का कोई भत्ता नहीं दिया जाता।

मैंने गत वर्ष बताया था कि वर्तमान १९३१ ड्राइवरों को औसत १०० रुपये से १५० रुपये प्रति मास हानि हो रही है। कुछ वर्ष पूर्व जब मैंने मध्य रेलवे के सम्बन्ध में ऐसी बात बताई थी तो श्री गोपाल-स्वामी आर्यंगार ने उस हानि को भत्तों आदि द्वारा पूरा कर दिया था। परन्तु शेष रेलवे विभागों अर्थात् बी० एन० आर० और उत्तर रेलवे में अभी तक वैसी ही स्थिति है।

मैंने गत वर्ष लोको कर्मचारियों के कतिपय अनुभागों के सम्बन्ध में प्रश्न उठाया था कि उन से उन्नति के कुछ मार्ग छीन लिये गये हैं। इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई। इलाहाबाद के 'ए' श्रेणी के ड्राइवर अपना मामला न्यायालय में ले जा रहे हैं। 'ए' श्रेणी के लोग इस क्रम से पदोन्नति किया करते थे—शिक्षु, 'ए' श्रेणी फायरमैन और 'ए' श्रेणी ड्राइवर इत्यादि। परन्तु अब 'बी' और 'सी' श्रेणी के शिक्षित अथवा अर्द्धशिक्षित लोग उनका स्थान ले रहे हैं। रेलवे मंत्रालय ने इस बात का प्रश्रय लिया है कि समाज की समाजवादी ढांचे के अधीन सब को समान अवसर दिया जा रहा है। परन्तु न केवल संविदा को तोड़ा गया है वरन् विश्वास की अवहेलना की गई है। इन लोगों की पदोन्नति संविदा के अधीन निश्चित थी। श्री कौल कहते हैं कि चुनाव की एक प्रक्रिया है। वस्तुतः कोई ऐसी प्रक्रिया नहीं है। अशिक्षित लोग क्लर्कों को घूस देकर शिक्षित लोगों का स्थान ले लेते हैं। 'ए' श्रेणी के लोग कहते हैं कि उन्होंने

२५ से ३० वर्ष तक सेवा की है अब यदि आप उनसे पक्षपातहीन व्यवहार नहीं करना चाहते तो उन्हें उपदान देकर छोड़ दीजिये ।

भूतपूर्व एम० एस० एम० रेलवे के लोको कर्मचारियों की भी ऐसी ही स्थिति है । खेद है कि रेलवे बोर्ड के लोग भी साधारण तथ्यों को नहीं समझ सकते । उन लोगों के साथ विश्वासघात हुआ है । उन्होंने एक विशेष प्रक्रिया के आधार पर पदोन्नति प्राप्त की है । अब १५ या २० वर्ष के पश्चात एक नयी नीति जारी करके आप उन्हें पदावनत कर रहे हैं ।

फिरोजपुर विभाग की स्थिति भी वैसी ही है । वे लोग कहते हैं कि रेलवे केवल उन लोगों की बात सुनती है जो ध्वंसात्मक तथा हिंसापूर्ण कार्य करते हैं । यदि वैधानिक रूप से हमारे साथ न्याय नहीं किया जाता तो हमें छोड़ दीजिये । यदि मंत्री महोदय उनसे मिलें तो वे उन्हें अन्यायपूर्ण मामलों के कई उदाहरण बता सकते हैं । वहाँ भ्रष्टाचार हो रहा है । पाकिस्तान से आने वाले लोगों ने गलत घोषणापत्र देकर अच्छे-अच्छे पद प्राप्त कर लिये हैं । जिन गरीब ड्राइवरों को हानि हुई है उन्होंने बार-बार अभ्यावेदन दिये हैं परन्तु कुछ लाभ नहीं । इससे अवश्य विरोध रोष और नैतिक पतन होगा ।

रेलवे नीति की गड़बड़ के कारण बहुत कठिनाई हो रही है । हाल ही में रेलवे बोर्ड ने एक आदेश जारी किया है कि ऐंची आंख वाले सब लोगों को तुरन्त श्रेणी सी में पदावनत कर दिया जाये । मेरे पास चार व्यक्ति आये उनकी आंखें जन्म से ही ऐंची हैं । उन्होंने चिकित्सा सम्बन्धी सख्त से सख्त परिक्षायें पास की हैं । अब उन्हें उनके वर्तमान पदों से हटाया जा रहा है । मैं जानता हूँ कि मंत्री महोदय कहेंगे कि इस सम्बन्ध में विकल्पिक सेवाओं के विषय में विस्तृत उपबन्धों को देखना चाहिये । उन उपबन्धों के अनुसार आप ५०० अथवा ६०० रुपये मासिक वेतन लेने वालों को १०० से १२० रुपये मासिक के पद दे रहे ह । यह अत्यधिक अपमान जनक है । एक गरीब ड्राइवर की किसी दुर्घटना में टांग टूट गई । आप उसे कंट्रोलर बना सकते थे । वह ५५० रुपये वेतन पा रहा था । अब आप उसे १२० रुपये का पद देते हैं । उन्हें तदर्थ भत्ते दीजिये । यदि आपका यह वैध उत्तरदायित्व नहीं तो नैतिक उत्तरदायित्व है कि आप उन्हें उनके जीवन के अन्तिम दिनों में वही वेतन दें ।

सख्त दंडों के सम्बन्ध में मैंने कई बार रेलवे मंत्री को बताया है कि रेलवे के युवक पदाधिकारी यह मिथ्या धारणा रखते हैं कि यदि वे साधारण से साधारण कारण से किसी को सेवा से निलम्बित कर दें तो उनका अधिक सम्मान हो सकता है । किसी से आरोप का उत्तर मांगे बिना सेवा से निलम्बित कर दिया जाता है । सेवा निलम्बन केवल चार मास के लिये किया जा सकता है । परन्तु कुछ मामलों में सेवा निलम्बन २ अथवा ३ वर्ष तक हुआ है ।

मैं यह बताना चाहता हूँ कि सेवा निलम्बन भी एक खण्ड है और केवल रेलवे प्रशासन में ही आरोप का उत्तर मांगें बिना पूर्व निर्णय दे दिया जाता है । इस प्रकार आप उसे और उसके परिवार को अकथनीय दण्ड देते हैं ।

पास सम्बन्धी नियमों में असंगति है । यदि परिवार में एक व्यक्ति निर्भर हो तो पांच व्यक्तियों तक के लिये पास दिया जाता है । परन्तु यदि उस पर निर्भर एक भी न हो तो अठारह बच्चों तक के लिये पास दिया जा सकता है ।

रेलवे मंत्री से प्रार्थना है कि वे बच्चों के लिये रक्षित अभ्यंश रखें । श्री अलगेशन ने इस सम्बन्ध में संविधान के समान अधिकार सम्बन्धी उपबन्ध की ओर निर्देश किया था । परन्तु रेलवे के लोगों की सेवाओं और निष्ठा को ध्यान में रखते हुये उनके बच्चों के लिये पदों का रक्षित अभ्यंश होना चाहिये ।

†श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन (डिंडीगल) : मुझे मुख्यतः रेलवे के संधारण के सम्बन्ध में कुछ बातें कहनी हैं। ग्रैंड ट्रंक एक्सप्रेस के डिब्बों की हालत बहुत खराब है। कभी उसमें पंखे बन्द रहते हैं तो कभी नल नहीं चलता या बहता रहता है या खिड़की ही नहीं खुलती। ये सब मेरे अपने अनुभव हैं। आप को इन के संधारण की ओर ध्यान देना चाहिये नहीं तो यात्रा करने वालों को बहुत असुविधायें होती हैं। माननीय मंत्री कहते हैं कि तीसरे दर्जे के (शीतोषण नियंत्रित) एयर कंडीशंड डिब्बे बनाये जा रहे हैं। वस्तुतः आवश्यकता इनकी नहीं है। आवश्यकता तो यह है कि और पंखे लगे, और जल-व्यवस्था हो और भीड़ कम हो। मैंने देखा है कि यद्यपि प्रथम श्रेणी के शीतोषण नियंत्रित डिब्बों में रोशनदान आदि होते हैं परन्तु वहां का वातावरण घुटाघुटा सा होता है। अतः शीतोषण नियंत्रण यन्त्रों पर व्यय करने की बजाय भीड़ कम करने की ओर अधिक ध्यान देना चाहिये।

गाड़ियों में भोजन व्यवस्था के सम्बन्ध में मैं ग्रैंड ट्रंक एक्सप्रेस का अपना अनुभव बताती हूँ। बैजवाड़ा में हमें बताया गया कि खाने की गाड़ी 'बीमार' है अतः अगले स्टेशन पर भोजन मिलेगा। परन्तु यद्यपि वहां तार भेजा जा चुका था, हमें भोजन नहीं मिला। इस से तृतीय श्रेणी के लोगों की स्थिति का क्या अनुमान लगाया जा सकता है।

यदि इस प्रकार असुविधायें दूर न की गईं तो यात्रा बहुत कठिन हो जायेगी।

†श्री रघुवीर सहाय (जिला एटा—उत्तर-पूर्व व जिला बदायूं-पूर्व) : मेरा निर्वाचन क्षेत्र बदायूं एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और वर्षा के दिनों में जिले का मुख्यालय एक द्वीप सा बन जाता है। जिले के चारों ओर गंगा और राम-गंगा का जल भर जाता है। रेलवे पुल पर केवल रेल यातायात होता है। अतः उस पुल को ऐसा बना देना चाहिये जिससे मोटर गाड़ियां भी जा सकें। यह पुल पुराना है और खतरनाक है। अतः रेलवे बोर्ड से मेरा सुझाव है कि या तो उसकी मरम्मत की जाये या और पुल बनाया जाये जिस से रेल और मोटर दोनों का यातायात हो सके।

एक पुरानी योजना जिला शाहजहानपुर के रोजा को बरेली अलीगढ़ खण्ड के बबराला से मिलाने वाली बड़ी लाइन बनाने की थी। यदि इसे कार्यान्वित किया जाय तो मेरे जिले की पांच तहसीलों और जिला शाहजहानपुर की दो तहसीलों का विकास हो सकता है।

यद्यपि यात्रियों को सुविधायें देने के लिये प्रति वर्ष ३ करोड़ रुपया व्यय किया जा रहा है और बहुत से प्रशंसनीय परिवर्तन भी हुये हैं परन्तु अभी और बहुत से सुधारों की आवश्यकता है।

'सुविधाओं' की शब्द कोष की परिभाषा या रेलवे अभिसमय समिति के प्रतिवेदन की परिभाषा में कहीं भी यह नहीं बताया गया कि भवन निर्माण की सुविधाओं के अन्तर्गत आता है। परन्तु रेलवे मंत्रालय ने टुवार्ड्स बेटर कंडिशन ऑफ ट्रेवल (यात्रियों के लिये अधिक सुविधायें) नामक पत्रिका हमें दी है उसमें नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के निर्माण का उल्लेख किया है जिस पर लगभग २० लाख रुपया खर्च हुआ है। इस प्रकार इस शब्द के अर्थों को बहुत बढ़ाया चढ़ाया गया है। भवन निर्माण वस्तुतः किसी और निधि में से होना चाहिये।

†सभापति महोदय : इसके लिये संविहित उपबन्ध नहीं है।

†श्री रघुवीर सहाय : शिकायतों के निबटारे के विषय में मेरा यह निवेदन है कि आचार्य कृपालानी के प्रतिवेदन में सिफारिश की गई थी कि रेलवे प्रशासन को उन मामलों में १५ दिन लगाने चाहिये जिनमें जांच की आवश्यकता न हो और जिन में जांच करनी हो उन में ४५ दिन लगाने चाहिये तथा किसी भी मामले में ३ मास की देरी नहीं लगनी चाहिये। मैंने बरेली जंक्शन के रेलवे प्राधिकारियों

के सम्बन्ध में एक शिकायत भेजी थी और आठ मास बीत जाने पर भी उसका कोई निबटारा नहीं हुआ। इस शिकायत में कपटाचार सम्बन्धी गम्भीर विषय था और इसका शीघ्र निबटारा होना चाहिये।

विभागीय भोजन व्यवस्था के सिद्धान्त को स्वीकार कर लिया गया है। परन्तु पठानकोट दिल्ली और गोरखपुर में एक और स्थान पर ही यह व्यवस्था की गई है। अन्य स्टेशनों पर भी यह व्यवस्था अभी तक क्यों नहीं की गई। इस सम्बन्ध में प्रायः शिकायत की जाती है कि स्टेशनों पर अच्छा खाना नहीं मिलता। विभागीय भोजन व्यवस्था शीघ्रातिशीघ्र आरम्भ करनी चाहिये।

प्रचार के सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि हमें रेलवे प्रशासन के प्रयत्नों पर गर्व है और मेरा सुझाव है कि प्रथम पंचवर्षीय योजना के कार्यों का संक्षेप समय सारिणियों में लगाना चाहिये ताकि लोग उन्हें जान सकें।

†श्री बूबराघस्वामी (पैरम्बलूर) : मैं लोक सभा का ध्यान विशेष रूप से दक्षिणी क्षेत्र में रेलवे प्रशासन के कार्यों की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि इस पर गम्भीरतापूर्वक गौर किया जाना चाहिये। भारत सरकार केवल उत्तर में ही नयी रेल-लाइनों का निर्माण करने और यात्रियों को सुविधायें देने के लिये प्रतिवर्ष बड़ी धन राशि व्यय करती है; परन्तु यदि हम रेलवे मंत्रालय की सफलताओं की ओर दृष्टिपात करें तो देखेंगे कि रेलवे प्रशासन केवल उन्हीं स्थानों को अधिक सुविधायें दे रहा है जहां पहले से ही अच्छी सुविधायें मौजूद हैं। दक्षिण में अब भी ऐसे अनेकों स्थान हैं जो बहुत ही पिछड़े हुये हैं, जहां न संचार साधन हैं, न बिजली है, और न टेलीफोन हैं, यहां तक कि अच्छी सड़कें तक नहीं हैं। पिछले चार वर्षों से मैं निदमंगलम् और वृद्धचालम् को मिलाने के लिये कुम्बकोणम् टी० पलुर, जयकोण्डन और अण्डीमदन होते हुये एक लाइन और अरियालुर और संकरिद्रुग को मिलाने के लिये पैरम्बलूर और थोरायूर के बीच एक दूसरी रेलवे लाइन का निर्माण करने का सुझाव देता आ रहा हूँ। हमारे इलाके के अत्यन्त ही पिछड़ा हुआ होने के कारण इन लाइनों का निर्माण करना बहुत आवश्यक है। इसलिये सरकार से मेरा अनुरोध है कि इस मामले पर गम्भीरतापूर्वक ध्यान दे और निकट भविष्य में ही इन दोनों लाइनों के निर्माण का कार्य प्रारम्भ करें।

तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधाओं के सम्बन्ध में भी मैं कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। अधिकांश स्टेशनों पर विशेष रूप से तीसरे दर्जे की महिला यात्रियों के लिये एक भी विश्रामालय नहीं हैं। उन्हें पुरुषों के प्रतीक्षालय में ही रुकना पड़ता है और इसीलिये उनके साथ शरारत भी की जा सकती है। महिला यात्रियों के लिये अलग प्रतीक्षालय बनाये जाने चाहिये।

इसके बाद मैं लोक-सभा का ध्यान रेलवे विभाग में पिछड़ी जातियों के व्यक्तियों की नियुक्ति की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। मैं इस सम्बन्ध में अनेक अधिकारियों से मिला हूँ परन्तु मुझे कहीं भी सफलता प्राप्त नहीं हुई है। हम सभी को ज्ञात है कि देश की जन-संख्या का एक बड़ा भाग पिछड़ी जातियों से मिलकर बना है। यह जन-संख्या प्रत्येक अर्थ में अत्यन्त ही पिछड़ी हुई है। इसलिये अनुसूचित जातियों के समान इन पिछड़ी हुई जातियों के लिये भी स्थान सुरक्षित किये जाने चाहियें। सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह इस मामले पर गम्भीरता पूर्वक विचार करे, अन्यथा आप के समाजवादी प्रकार के समाज का कोई अर्थ ही नहीं होगा। “समाजवादी प्रकार” “एकता” आदि शब्दों का प्रयोग पिछड़ी हुई जातियों का शोषण करने के लिये ही किया जाता है। पदोन्नति के सम्बन्ध भी प्रत्येक समुदाय की जनसंख्या के आधार पर नीति बनायी जानी चाहिये।

अब मैं पश्चिमी रेलवे के कुछ स्टेशनों पर प्लेटफार्मों और शैडों आदि के निर्माण के सम्बन्ध में कुछ विचारप्रगट करना चाहता हूँ। मद्रास से त्रिचनापल्ली जाने वाली कौर्ड लाइन पर अरियालूर,

[ श्री बूबराघस्वामी ]

डालमियापुरम् लालगुड़ी आदि कुछ ऐसे बड़े स्टेशन हैं जिन पर अच्छे प्लैट फर्नों और शैडों की आवश्यकता है। इस आवश्यकता पर गम्भीरतापूर्वक ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

प्रायः तीसरे दर्जे के सभी यात्रियों को बहुत ही असुविधा से यात्रा करनी पड़ती है। इसलिये उनकी शिकायतों को दूर करने के लिये उचित कार्यवाही की जानी चाहिये। तीसरे दर्जे के यात्रियों को सोने का स्थान नहीं मिलता है। कम से कम तीन सौ मील से अधिक की यात्रा करने वाले यात्रियों को सोने के लिये स्थान दिया जाना चाहिये।

मैं रेलवे-पदाधिकारियों के वेतन के सम्बन्ध में भी कुछ बातें कहना चाहता हूँ। मैं श्री थानू पिल्ले की इस बात का समर्थन करता हूँ कि रेलवे पदाधिकारियों को अधिक वेतन दिया जाता है, परन्तु साथ ही रेलवे के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को बहुत ही कम वेतन दिया जाता है। हमारे लोक तन्त्रात्मक देश में बेकारों की संख्या बहुत ही ज्यादा है, और हमको घाटे की अर्थव्यवस्था का सहारा लेना पड़ रहा है। इसलिये मेरा सुझाव है कि ऊँचा वेतन पाने वाले रेलवे पदाधिकारियों की संख्या कम कर दी जाये और एक सीमा निर्धारित कर दी जाये जिससे कि देश के सभी बेकार व्यक्तियों को खपाया जा सके।

†श्री एन० राचय्या (मैसूर-रक्षित-अनुसूचित जातियाँ) : मैं सरकार से चामराजनगर-सत्यमंगलम् लाइन का निर्माण करने की अपील करना चाहता हूँ। मैसूर सरकार और मैसूर की जनता पिछले दस वर्षों से रेलवे मंत्रालय से इस लाइन का निर्माण करने का अनुरोध करती आ रही है। मुझे यह बताते हुए बड़ा खेद हो रहा है कि सरकार ने हमारे अनुरोध पर कान नहीं दिया है यद्यपि इस लाइन का सर्वेक्षण मैसूर राज्य रेलवे के मध्य रेलवे में मिलाये जाने से पूर्व ही किया जा चुका था। सरकार से मेरा अनुरोध है कि इस लाइन के निर्माण का कार्य शीघ्र ही प्रारम्भ करें।

मैसूर-बंगलौर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने की प्रस्थापना थी। हमारे राज्य में एक बड़ी परियोजना है और द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अनुसार हमें पर्याप्त विद्युत शक्ति प्राप्त हो सकती है। मैसूर राज्य सरकार का विचार भी इस लाइन का विद्युतीकरण करने का था। इसका विद्युतीकरण शीघ्र ही किया जाना चाहिये।

इसके अतिरिक्त सिकन्दराबाद-मैसूर लाइन अभी केवल छोटी लाइन ही है और उस पर यातायात का परिमाण बहुत अधिक है। इसलिये मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि इस लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दे जिससे कि हम आन्ध्र और मैसूर राज्यों के बीच शीघ्रगामी संचार साधनों की व्यवस्था कर सकें।

मैं भूतपूर्व मैसूर राज्य रेलवे के कर्मचारियों के सम्बन्ध में भी कुछ बातें कहना चाहता हूँ। बताया जाता है कि इस रेलवे के मिलाये जाते समय तत्कालीन रेलवे मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि यथा स्थिति कायम रखी जायेगी। परन्तु मुझे यह कहते हुये अत्यधिक खेद होता है कि रेलवे मंत्री तथा रेलवे बोर्ड इस वादे को पूरा नहीं किया है। यहां तक कि मैसूर राज्य सरकार के आदेश को भी, जिसे कुछ पदाधिकारियों के सम्बन्ध में जारी किया गया था, लागू नहीं किया गया है। इन कर्मचारियों में असन्तोष और निराशा की भावना व्याप्त है। रेलवे के हित में यह बात ठीक नहीं है। इसलिये सरकार से मेरा अनुरोध है कि भूतपूर्व मैसूर राज्य रेलवे के कर्मचारियों की शिकायतों को दूर करने की ओर अधिक ध्यान दें। मुझे ज्ञात हुआ है कि इन समस्याओं को सुलझाने के लिये कुछ आदेश भी जारी किये गये हैं, परन्तु कुछ क्षेत्रीय पदाधिकारी यहां तक दक्षिण रेलवे का जनरल मैनेजर भी कभी कभी रेलवे बोर्ड के आदेशों की परवाह नहीं करता है। यह अत्यन्त ही खेदजनक स्थिति है और दक्षिण रेलवे के जनरल मैनेजर तथा क्षेत्रीय पदाधिकारियों द्वारा किये गये अन्यायों को देखकर मुझे अत्यधिक खेद होता है। इनके कारण कुछ रेलवे कर्मचारियों को तो नौकरी से निकाले जाने तक की नौबत आ गयी है। इन

कर्मचारियों के बच्चों और आश्रितों का क्या होगा ? भूतपूर्व मैसूर राज्य रेलवे के कुछ डाक्टरों को २५ से २७ वर्ष तक नौकरी करने के बाद भी बिना किसी प्रति कर, निवृत्ति-वेतन अथवा भविष्य निधि की सुविधा के अवकाश ग्रहण करना पड़ा था। इन सब डाक्टरों के परिवार बर्बाद हो गये हैं।

अपने निर्वाचन क्षेत्र में रेलवे कर्मचारियों से मेरा सम्पर्क है। उनके साथ किये गये अन्यायों के कारण उनकी स्थिति दयनीय है। सरकार को इनकी शिकायतों की ओर फौरन ध्यान देना चाहिये।

रेलगाड़ियों का देर से पहुंचना तो एक आम बात हो गयी है। यदि यही हाल रहा तो केन्द्रीय सरकार के रेलवे व्यवस्था को चलाने से क्या लाभ है। केन्द्रीय सरकार यह कार्य राज्य सरकारों को क्यों नहीं सौंप देती ? वह यह देख लेंगी कि रेलें यात्रियों और देश के लिये सर्वाधिक हितकारी ढंग से चलायी जाती हैं।

मैं बंगलौर से दिल्ली आने वाले यात्रियों की सुविधाओं के सम्बन्ध में भी कुछ शब्द कहना चाहता हूं। १९५२ के अप्रैल मास से बंगलौर से दिल्ली के लिये एक सीधा डिब्बा लगाया जाता था। इसमें केवल पहला दर्जा और तीसरा दर्जा होता है। हमें १६ सौ मील की यात्रा करनी होती है और यात्रियों को लगातार लगभग तीन रात और तीन दिन गाड़ी में ही संफर करना पड़ता है। आप उनकी कठिनाइयों को भली प्रकार समझ सकते हैं। जब गत माह २२ तारीख को मैंने एक प्रश्न पूछा था तो माननीय सभा सचिव ने उसका बड़ा ही अवहेलनापूर्ण उत्तर दिया था। उन्होंने कहा था कि पहले दर्जे, दूसरे दर्जे और तीसरे दर्जे में स्थान का उपबन्ध करने की कोई प्रस्थापना नहीं थी। इसका क्या अर्थ है ? कभी-कभी १७-१७ सौ मील की यात्रा करने वाले यात्रियों को सोने का स्थान नहीं मिलता है। स्थान सुरक्षित कराने की भी सुविधा नहीं है।

सरकार से मेरा अनुरोध है कि बंगलौर से दिल्ली आने के लिये पहले दर्जे, दूसरे दर्जे और तीसरे दर्जे के यात्री डिब्बों का उपबन्ध किया जाये और सोने के लिये स्थान सुरक्षित किया जाये। अन्यथा यात्रियों के लिये इन परिस्थितियों में यात्रा करना बिल्कुल असम्भव होगा।

मैं एक विशेष घटना आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि जो अत्यन्त ही दुःखद है। एक स्थायी रेल-पथ इंस्पेक्टर ने एक हरिजन गैंगमैन पर प्रहार किया और उसको अपमानित किया परन्तु इस पर दक्षिण रेलवे के जनरल मैनेजर तक ने कोई कार्यवाही नहीं की है। रेलवे मंत्रालय से भी शिकायत की गयी परन्तु उसने भी कोई कार्यवाही नहीं की। ऐसी स्थिति मैं हरिजन कर्मचारी कैसे काम कर सकते हैं। इस अधिकारी के खिलाफ फौरन कार्यवाही की जानी चाहिये।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां): लोक-सभा के इतने सदस्यों ने जिन बातों का उल्लेख किया है और हमारी जिन कमियों और असफलताओं की ओर संकेत किया है उनको रेलवे मंत्रालय के हम लोगों ने बहुत ही ध्यान और सम्मान की भावना के साथ सुना है। मेरे पास जो थोड़ा समय है, उसमें मैं कुछ सामान्य बातों का अथवा उन बातों का जिन का एक से अधिक सदस्यों ने उल्लेख किया है, उत्तर दूंगा। कुछ ऐसी भी बातें हो सकती हैं जिन का मैं उत्तर न दे पाऊं। परन्तु मैं प्रत्येक माननीय सदस्य को यह आश्वासन दे सकता हूं कि इस लोक-सभा में जितनी भी बातें कही गयी हैं रेलवे मंत्रालय ने उनका प्रत्येक शब्द, अत्यन्त ध्यान पूर्वक और सम्मान पूर्वक विचार करने के लिये नोट कर लिया है।

केवल इस वाद-विवाद में ही नहीं, वरन् संसद् के इन सभी सत्रों में उन सदस्यों की ओर से, जो उस क्षेत्र में रहते हैं जहां पूर्वोत्तर रेलवे चलती है, लगातार यही मांग की जाती रही है कि उस रेलवे की दशा में सुधार किया जाये। रेलवे मंत्रालय इस तथ्य पर पूर्णतया अवगत है कि पूर्वोत्तर रेलवे की दशा उतनी



[ श्री शाहनवाज खां ]

अच्छी नहीं है जितनी कि होनी चाहिये । हम उसकी दशा में सुधार करने के लिये यथा सम्भव प्रयास कर रहे हैं । वास्तविकता तो यह है कि आगामी वर्ष में यथा सम्भव अधिक से अधिक इंजन देने और पूर्वोत्तर रेलवे तथा देश के छोटी लाइन के अन्य सैक्शनों पर कम से कम ५० इंजन और ५०० डिब्बे चलाने के लिये विशेष प्रयास किया जायेगा । निश्चय ही, इनमें से अधिकांश पूर्वोत्तर रेलवे को दिये जायेंगे । हम इनके संचालन की परिस्थितियों में भी सुधार करने का प्रयास कर रहे हैं । मार्शलिंग यार्डों का पुनर्निरूपण और विस्तार किया जा रहा है, लूप लाइनें बिछायी जा रही हैं और कुछ पुलों को चौड़ा किया जा रहा है । वास्तव में स्थिति में सुधार करने के लिये मंत्रालय भरसक प्रत्येक सम्भव प्रयास कर रहा है । मुझे आशा है कि इस वर्ष के अन्त तक स्थिति में काफी सुधार हो जायेगा । मुझे विश्वास है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के पूरे होने तक पूर्वोत्तर रेलवे पर यात्रियों और माल के लाने ले जाने की स्थिति में काफी सुधार हो जायेगा ।

पंडित डी० एन० तिवारी और श्री वल्लाथरास आदि अनेक सदस्यों ने हमारी रेलों पर बिना टिकट यात्रा करने वालों का उल्लेख किया है । इस बात से इन्कार नहीं है कि बिना टिकट यात्रा की जाती है । मैं लोक सभा को यह सूचना देना चाहता हूं कि यह दोष कम होता जा रहा है, परन्तु फिर भी यह अभी काफी है । लोक सभा की सूचना के लिये मैं यह बता दूँ कि वर्ष १९५४-५५ में ७५,८६,८०८ से भी अधिक व्यक्ति बिना टिकट यात्रा करते पकड़े गये थे और उनसे रुपये १,४५,७५,५०७ की राशि अतिरिक्त भाड़े के रूप में वसूल की गयी थी ।

‡श्री कामत (होशंगाबाद) : सब से अधिक किस रेलवे में ?

‡श्री शाहनवाज खां : मेरे पास ब्योरा नहीं है । अतः बहुत से सदस्यों ने यह जो बात कही है कि बिना टिकट यात्रा होती है, हम इसे मानते हैं ।

‡श्री टी० बी० विठ्ठल राव (खम्मम्) : आखिर यह ०.७६ प्रतिशत है ।

‡श्री शाहनवाज खां : हम टी० टी०ओं की संख्या बढ़ा कर इस बुराई को दूर करने का प्रयत्न कर रहे हैं । जैसा कि माननीय सदस्यों को विदित है, हाल ही में हमारा एक प्रतिनिधिमंडल रूस गया था, और उसने एक प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है । बिना टिकट यात्रा को बन्द करने के लिये हम उन की सिफारिशों को क्रियान्वित करने का प्रयत्न कर रहे हैं ।

मैं रेलवे दण्डाधिकारियों के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । उत्तर प्रदेश, बिहार, बम्बई और कुछ अन्य राज्यों में रेलवे दण्डाधिकारी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं । यह योजना १९४८ से चालू है । इन्होंने बहुत अच्छा काम किया है । इन के साथ कुछ टी० टी० और एक पुलिस का दस्ता जाता है । कई बार ये रेलवे दण्डाधिकारी रेलवे कर्मचारियों के साथ लारियों में भी यात्रा करते हैं, ताकि इन के आने का पता न चलने पाये, क्योंकि यदि ये रेल गाड़ी द्वारा यात्रा करें, तो इन के आने का पता पहले ही चल जाता है और वे अधिक लोगों को नहीं पकड़ पाते हैं । इसलिये हमने इन्हें मोटरों में भेजना शुरू कर दिया है । वे अकस्मात् रेलगाड़ियों को ठहरा कर पड़ताल करते हैं । परिणाम बहुत ही अच्छे निकले हैं और मुझे यह घोषणा करने में हर्ष होता है कि रेलवे मंत्रालय का कुछ वर्षों तक इन की सेवाओं को जारी रखने का इरादा है । इनकी संख्या बढ़ाने की भी प्रस्थापना है । हमने डिब्बों में साधारण वस्त्र पहिने टी० टी०ओं को भेज कर भी प्रयोग किया है और यह भी बहुत प्रभावोत्पादक सिद्ध हुआ है । मैं केवल इतना कह सकता हूं कि हम इस योजना को चालू रखेंगे और रेलवे के राजस्व की हानि को रोकेंगे ।

मुझे श्री वल्लाथरास के इस आरोप पर बहुत आश्चर्य हुआ है कि टी० टी०ओं को कम से कम काम दिखाने के लिये बाध्य किया जा रहा था । किसी ऐसी व्यवस्था का होना आवश्यक है, जिस से कि

‡मूल अंग्रेजी में

टी० टी०ओं के काम की जांच की जा सके। इसके लिये कोई कठोर नियम नहीं है कि इतने मामले अवश्य पकड़े जायें। हम केवल इतनी आशा करते हैं कि एक ही विभाग में काम करने वाले कर्मचारी सुसंगत काम दिखायें। यदि कुछ लोग बहुत अच्छा काम करके दिखाते हैं और एक या दो व्यक्ति कुछ भी काम नहीं दिखाते हैं, तो संदेह की गुंजाइश रह जाती है। केवल ऐसे मामलों पर विचार किया जाता है। इसलिये जब हम इस बात पर आग्रह करते हैं कि कुछ मान दण्ड निर्धारित किये जायें, तो माननीय सदस्य को कोई आशंका नहीं होनी चाहिये।

†श्री नम्बियार (मयूरम्) : टी० टी० अपना काम नहीं दिखा सकता, क्योंकि वह तो बिना टिकट यात्रा को रोकता है।

†श्री शाहनवाज खां : बिना टिकट यात्रा इतनी अधिक की जाती है कि उससे कुछ लोगों को पकड़ने की आशा तो की ही जानी चाहिये।

बहुत से सदस्यों ने भोजन व्यवस्था की ओर निर्देश किया था। मुझे यह देखकर बहुत हर्ष हुआ है कि विभागीय भोजन-व्यवस्था के बारे में सदन के सब सदस्यों ने सन्तोष प्रकट किया है। हम ने यह व्यवस्था दिल्ली, पठानकोट और गोरखपुर में शुरू की है। परिणाम उत्साहजनक हैं। मेरे विचार में कुछ सदस्यों ने, विशेषकर श्री रघुबीर सहाय ने पूछा था कि इस योजना में इतना विलम्ब क्यों हो रहा है। मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि १ अप्रैल से विभागीय भोजनव्यवस्था इन स्टेशनों पर भी जारी कर दी जायेगी। नागपुर, झांसी, वर्धा, भुसावल, रतलाम, मेहसाना, खुर्दा रोड, कटक, बिलासपुर, टाटानगर, वालटेयर, आसनसोल, गया, पटना और मुगलसराय।

अनुभव प्राप्त करने के साथ-साथ हम विभागीय भोजन व्यवस्था को बढ़ाते जायेंगे। कुछ बड़ी-बड़ी कठिनाइयां भी हैं। जैसा कि माननीय सदस्यों को ज्ञात है, पाकिस्तान से बहुत से विस्थापित व्यक्ति ऐसे आये हैं, जो वहां भोजन-व्यवस्था करने का काम करते थे। हमें इन्हें फिर से बसाना है। इनमें से बहुत-सों के पास छोटे-छोटे ठेके हैं। मेरे विचार में ठेकेदारों द्वारा भोजन-व्यवस्था की प्रणाली को एक दम हटा देना ठीक नहीं होगा।

मैं सदन को अपना निजी अनुभव बताता हूँ। हाल ही में मैं कलकत्ते गया था। वहां मैं हावड़ा स्टेशन पर गया। वहां मैंने देखा कि तीसरे दर्जे के प्रतीक्षालय के पास एक ठेकेदार है, जो बहुत ही अच्छा भोजन देता है—चावल, मछली की कढ़ी दो तली हुई सब्जियां और चटनी। वह ये सब चीजें १२ आने में दे रहा था और मुझे यह देखकर आश्चर्य हुआ कि वहां प्रतिदिन ४,००० व्यक्ति भोजन करते हैं। मुझे मालूम हुआ है कि प्रतिदिन कलकत्ते में जो क्लर्क आते हैं, उन्होंने अपने घरों पर भोजन करना छोड़ दिया है, क्योंकि इस स्थान पर सस्ता खाना मिल जाता है। मैंने भी यहां भोजन किया। मुझे बहुत अच्छा लगा। रेलवे का इरादा है कि अच्छे और ईमानदार ठेकेदारों को, जो जनता की सेवा करना चाहते हैं, जारी रखा जाये और केवल इने-गिने व्यक्तियों का ध्यान न रखा जाये।

†श्री गार्डिलिंगन गौड़ (कुरनूल) : फ्रंटियर मेल में तीन रुपये आठ आने लिये जाते हैं।

†श्री शाहनवाज खां : भोजन व्यवस्था के विभागीयकरण के कारण कुछ लोगों को चिन्ता हो गई है। हमारा इरादा यह नहीं है कि छोटे ठेकेदारों को रेलवे से हटा दिया जाये। हम उन्हें काम देने का प्रयत्न कर रहे हैं। मान लीजिये दिल्ली रेलवे स्टेशन पर विभागीय व्यवस्था की जाती है। ऐसा करने पर हम विस्थापित व्यक्तियों को और स्थानों पर ठेके दे देंगे। उन बड़े-बड़े ठेकेदारों के कर्मचारी, जिनके ठेकों को हम समाप्त करने का प्रयत्न कर रहे हैं, घबरा रहे हैं। मैं कह सकता हूँ कि हमारा विचार सभी अच्छे और ईमानदार कर्मचारियों को सेवायुक्त रखने का है। उन में से जो बदमाश हैं, स्वाभाविकतया उन्हें निकालना पड़ेगा। किन्तु अधिकांश की सेवायें रेलवे के अधीन जारी रखी जायेंगी।

[ श्री शाहनवाज खां ]

सदन को यह जान कर प्रसन्नता होगी कि रेलवे मंत्रालय ने लोक मत को ध्यान में रखते हुये गैर-सरकारी संस्थाओं को भोजन-व्यवस्था का अधीक्षण करने के काम से सम्बद्ध करने का निर्णय किया है। इस सम्बन्ध में मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि भोजन-व्यवस्था के निरीक्षण के लिये हाल ही में सभी रेलवेज में अधीक्षण समितियां बना दी हैं, जिन में रेलवे, प्रदेशीय समितियों के और अन्य महत्वपूर्ण समाज सेवा संगठनों के सदस्य लिये गये हैं। इन समितियों से आशा की जाती है कि वे निरीक्षण के लिये दौरे करें और जो अनियमितार्ये वे देखें उनकी ओर सम्बन्धित रेलवे प्रशासनों का ध्यान दिलायें, ताकि इन स्टेशनों पर विशेष रूप से और भोजन व्यवस्था में सामान्यतया सुधार किया जा सके।

हम जानते हैं कि भोजन-व्यवस्था में काफी सुधार की गुंजाइश है और रेलवे मंत्रालय का पक्का इरादा है कि सुधार किया जाये। अब जब कि गैर-सरकारी संस्थाओं को भी अधीक्षण कार्य से सम्बद्ध किया जा रहा है, मैं आशा करता हूँ कि श्री कामत जैसे सदस्यों के सहयोग से काफी सुधार किया जायेगा।

श्री एच० एन० मुकर्जी, श्री नम्बियार, श्री टी० बी० विट्ठल राव और कुछ अन्य सदस्यों ने रेलवे के सुरक्षा और प्रतिपालन बल के पुनर्गठन का उल्लेख किया जैसा कि सदन को विदित है, पुराने सुरक्षा और प्रतिपालन बल में कुछ त्रुटियां पाई गई थीं। कुछ शिकायतें प्राप्त हुई थीं। रेलवे सम्पत्ति की देखरेख करने और यार्डों में रखे हुये माल की रक्षा के लिये यह आवश्यक समझा गया कि कुछ परिवर्तन किये जायें और इस बल की कार्यक्षमता बढ़ाई जाये। पुनर्गठन की एक योजना बनाने के लिये महानिरीक्षक की पद के एक वरिष्ठ पुलिस अधिकारी को नियुक्त किया गया था। उसकी सिफारिशों को क्रियान्वित किया जा रहा है। अभी परिणामों को आंका नहीं जा सकता है, क्योंकि अन्तिम निर्णय करने में न केवल पुनर्गठन योजना का ही विश्लेषण किया जायेगा बल्कि इसे क्रियान्वित करने वाले कर्मचारियों के काम को भी देखा जायेगा।

वर्तमान बल में बहुत से अवांछनीय व्यक्ति भी हैं, जो पहले भरती किये गये थे और जिन्हें अब नियमित रूप से निकालना है।

श्री एच० एन० मुकर्जी ने रेलवे रक्षा दल में बाहर के व्यक्तियों के लिये जाने पर आपत्ति की है। सदन यह अनुभव करेगा कि सुरक्षा और प्रतिपालन बल बहुत प्रभावी सिद्ध नहीं हुआ है, इसे एक सशक्त और अनुशासित बल बनाना आवश्यक है जिसके कर्तव्य पुलिस की तरह के होंगे। इस प्रयोजन के लिये हम अनुभवी पुलिस अधिकारियों की सेवाओं से लाभ उठा रहे हैं। जो व्यक्ति सुरक्षा और प्रतिपालक दल में पहले से काम कर रहे हैं, उनके हितों का भी हमें ख्याल है। उनमें से जो योग्य हैं, उनके मामलों पर अवश्य विचार किया जायेगा, किन्तु हम बल की कार्य क्षमता की अपेक्षा कर्मचारियों के हितों को प्राथमिकता नहीं दे सकते।

सदन को यह भी ज्ञात है कि सुरक्षा सेवाओं में किसी कार्मिक संघवाद की अनुमति नहीं दी जा सकती। सेना में और पुलिस में कोई कार्मिक संघवाद नहीं है। रेलवे सुरक्षा बल में भी यह नहीं होगा। तथापि मैं सदन को आश्वासन देता हूँ कि इस बल में काम करने वाले व्यक्तियों के हितों और अधिकारों की पूरी-पूरी रक्षा की जायेगी। उन्हें अपनी संस्थायें बना कर अपने मामलों के सम्बन्ध में अभ्यावेदन करने का अधिकार प्राप्त रहेगा जैसा कि अब तक प्राप्त है। मेरे विचार में सदन को इस विषय में कोई शंका नहीं होनी चाहिये।

श्री नम्बियार : किन्तु दण्ड के मामले बढ़ते ही जा रहे हैं, जिनकी जानकारी भी नहीं होने पाती है।

†श्री शाहनवाज खां : जब तक आप बुराई करने वालों को दंड न दें, आप बुराई को रोक नहीं सकते हैं ।

श्री एच० एन० मुकर्जी ने सियालदाह स्टेशन की इमारत की उपेक्षित स्थिति की ओर निर्देश किया । यह इमारत नई है और इसकी उचित देखभाल की जाती है । पूर्वी बंगाल से शरणार्थियों के आगमन के कारण और सियालदाह के चारों ओर सड़क यातायात के अत्यधिक हो जाने के कारण इस स्टेशन के आस पास बहुत गम्भीर समस्याएँ उत्पन्न हो गई हैं । यह स्टेशन कलकत्ता नगर के एक ऐसे क्षेत्र में स्थित है, जहां बहुत घनी आबादी है और जब तक इस स्टेशन के स्थान ही को न बदला जाये, कोई सुधार नहीं किया जा सकता है । किन्तु ऐसा करने की कोई संभाव्यता नहीं है ।

कलकत्ता उपनगरीय क्षेत्र में बिजली लगाने के काम के लिये स्वीकृति दे दी गई है और इसे १९५६-५७ के निर्माण कार्यक्रम में सम्मिलित कर लिया गया है । बिजली लगाने के साथ साथ सियालदाह स्टेशन की सुविधाओं में भी यथा सम्भव सुधार किया जायेगा ।

एक माननीय सदस्य ने लोको विभाग की अकर्मण्यता की ओर निर्देश किया था और कहा था कि कार्यकुशलता धीरे धीरे कम होती जा रही थी । किन्तु मैं सदन को आश्वासन देता हूँ । कि लोको विभाग की कार्यकुशलता में वृद्धि हो रही है । मेरे मित्र श्री फ्रेंक एंथोनी की भावभंगिमा से ऐसा प्रतीत होता है जैसे कि मेरे इस कथन पर उन्हें विश्वास नहीं है । किन्तु मैं सदन को आश्वासन देता हूँ । कि लोको विभाग की स्थिति में सुधार हो रहा है ।

बड़ी लाइन पर १९५२-५३ में प्रतिदिन इंजन-मीलों का आंकड़ा १०६ था जोकि १९५४-५५ में बढ़कर ११२ हो गया है । जिन इंजनों की मरम्मत हो रही है और जिनकी अभी होनी है ऐसे इंजनों की प्रतिशतता १९५२ में १७.६१ थी जोकि १९५४-५५ में घट कर १७.३२ रह गई है । इंजनों के खराब होने की घटनाएँ भी कम होती जा रही हैं । बड़ी लाइन पर खराब होने वाले प्रत्येक इंजन के लिये इंजन मीलों की संख्या १९५२-५३ में ५०,७७१ थी जब कि १९५४-५५ में यही संख्या ५४,०१२ मील थी । इसका अर्थ यह कि पहले की अपेक्षा अब अधिक दूरी तय करने के बाद इंजन खराब होते हैं । छोटी लाइन के इंजनों की कार्यक्षमता में भी उल्लेखनीय सुधार हुआ है । १९५२-५३ में खराब होने वाले प्रत्येक इंजन के लिये इंजन-मीलों की संख्या ३१,६४४ थी जब कि १९५४-५५ में यही संख्या ४६,६८० थी ।

इन सब बातों को देखते हुये माननीय सदस्य का यह आरोप, कि कार्यकुशलता का ह्रास हो रहा है, तथ्यों से समर्थित नहीं है ।

श्री नम्बियार ने यह आरोप लगाया है कि रेलवे अधिकारियों में भ्रष्टाचार फैला आ है । मैं इसे अस्वीकार नहीं करता हूँ । किन्तु जैसा कि कृपलानी समिति ने ठीक ही कहा है कि न केवल रेलवे में ही वरन सरकार के अन्य सभी विभागों में भ्रष्टाचार फैला हुआ है और रेलवे में जो भ्रष्टाचार है वह देश के अन्य विभागों में फैले भ्रष्टाचार से, अनुपात की दृष्टि से, अधिक नहीं है । श्री नम्बियार ने इस प्रकार भाषण दिया जिसे सुन कर किसी भी व्यक्ति को यह धारणा हो जा सकती कि रेलवे के अधिकारी और यहां तक कि रेलवे मंत्री स्वयं भी भ्रष्टाचारी हैं ।

†श्री नम्बियार : मैंने ऐसा नहीं कहा है ।

†श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य ने यही कहा है । उनके भाषण का अर्थ यही निकलता है । उन्होंने कहा कि यदि कोई व्यक्ति उत्तर प्रदेश का है तो चूंकि माननीय मंत्री उत्तर प्रदेश के हैं इसलिये उक्त व्यक्ति के विरुद्ध भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में किसी प्रकार की कोई कार्यवाही नहीं की जायेगी ।

†श्री नम्बियार : मैंने यह सब नहीं कहा है ।

†श्री शाहनवाज खाँ : जिस व्यक्ति की शीलनिष्ठता का समूचे देश में आदर होता हो उसके विरुद्ध इस प्रकार का आरोप लगाना अनुचित है । मैं अत्यन्त नम्रतापूर्वक यह निवेदन करता हूँ कि रेलवे में कोई दस लाख व्यक्ति सेवायुक्त हैं और उनमें से कुछ भ्रष्टाचारी हों यह सम्भव है । किन्तु इस आधार पर पूरे संगठन या व्यवस्था की भर्त्सना करना उस संगठन अथवा व्यवस्था के प्रति अन्याय करना होगा । प्रत्येक दिन हजारों रेलगाड़ियां चलती हैं, लाखों माल डिब्बे इधर से उधर आते जाते हैं, और यदि रेलवे का प्रत्येक अधिकारी नशेबाज हो या भ्रष्टाचारी हो तो रेलवे इतनी उत्तमता से अपना कार्य किस प्रकार कर सकती है ? रेलवे के अधिकारी और कर्मचारी माननीय सदस्यों से यह आशा करते हैं कि यदि वह कोई अच्छा कार्य करते हैं तो उन्हें प्रोत्साहन दिया जाये । इससे उन्हें बहुत सहायता मिलेगी । यदि कोई व्यक्ति सत्यनिष्ठ हो किन्तु आप उससे लगातार यह कहें कि वह झूठा है तो एक तरह से आपका यह कथन उसे झूठा बन जाने के लिये प्रेरित करेगा ।

†श्री नम्बियार : मैंने कहा था कि मैं सभी सत्यनिष्ठ अधिकारियों के समक्ष मैं नतमस्तक हूँ ।

†श्री शाहनवाज खाँ : किन्तु माननीय सदस्य के भाषण से किसी को भी यह धारणा हो सकती है कि ऐसे अधिकारी बहुत कम हैं । पंडित डी० एन० तिवारी ने कहा कि “यह कहना बहुत मुश्किल है कि रेलवे में कौन रिश्वत नहीं लेता ।” मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि इस प्रकार सामूहिक रूप से हमारी भर्त्सना न की जाये । मैंने सभी रेलवे क्षेत्रों का दौरा किया है, मैं अनेक रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों से मिला हूँ । और मैं यह कह सकता हूँ कि स्वतन्त्रता प्राप्ति के उपरान्त उनकी मनोवृत्ति में परिवर्तन हुआ है और ऊपर से लेकर नीचे तक रेलवे के सभी कर्मचारी अपने दायित्वों के निर्वहन के प्रति जागरूक हैं । मैं आपको आश्वासन देता हूँ कि व राष्ट्र के प्रति अपना कर्तव्य पालन करने के लिये दृढ़ प्रतिज्ञ हैं ।

†सभापति महोदय : अब मैं मांग संख्या ४ और ५ से सम्बन्धित सभी कटौती प्रस्तावों को मतदान के लिये रखूंगा ।

सभी कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुये ।

(निम्नलिखित मांगें सभापति महोदय द्वारा मतदान के लिये रखी गईं तथा स्वीकृत हुईं)

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

†मूल अंग्रेजी में

†सभापति महोदय : अब सभा मांग संख्या ६ से १० तक पर चर्चा करेगी, इनके लिये तीन घंटे का समय आवंटित किया गया है।

वर्ष १९५६-५७ के लिये अनुदानों की निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गईं:—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
६	साधारण कार्यवहन व्यय—संचालक कर्मचारी	५२,८७,४०,००० रुपये
७	साधारण कार्यवहन व्यय—संचालन ( ईंधन )	४२,०७,०३,००० रुपये
८	साधारण कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन	१५,६६,२६,००० रुपये
९	साधारण कार्यवहन व्यय—विविध व्यय	२६,४१,८१,००० रुपये
१०	साधारण कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	५,८८,८८,००० रुपये

†सभापति महोदय : जहां तक कटौती प्रस्तावों का सम्बन्ध है, माननीय सदस्य और विभिन्न दलों के नेता जिन कटौती प्रस्तावों को वह चुनें उनकी संख्या, पन्द्रह मिनट के अन्दर सचिव को बता दें। जिन माननीय सदस्यों ने कटौती प्रस्ताव रखे हैं वह यदि इस समय सभा में उपस्थित हों और यदि प्रस्ताव अन्यथा नियमानुकूल हों तो मैं उन्हें प्रस्तावित किया गया मान लूंगा।

†श्री बैरो ( नामनिर्देशित —आंग्ल भारतीय ) : महाशय मेरे नाम में जो कटौती प्रस्ताव संख्या ३२२ है वह विशेष रूप से रेलवे स्कूलों, जिनमें रेलवे कर्मचारियों के बच्चे पढ़ते हैं, के सम्बन्ध में है। जब मैंने आय व्ययक में यह देखा कि शिक्षा के शीर्ष के अर्न्तगत ३.४४ लाख रुपये की राशि बढ़ाई गई है तो मुझे प्रसन्नता हुई, किन्तु मेरी प्रसन्नता उस समय निराशा में बदल गई जब मैंने यह पाया कि उक्त राशि पंचवर्षीय योजना के अतिरिक्त कार्य-भार को वहन करने के लिये नियुक्त किये जाने वाले अतिरिक्त शिक्षकों और कर्मचारियों के लिये निर्धारित की गई है। मेरा ख्याल है कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के प्रति उपेक्षा की नीति अपनाई जा रही है। मुझे आशा थी कि रेलवे मंत्री बड़े शिक्षा केंद्रों में रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिये होस्टल खोले जाने के बारे में कोई निश्चित घोषणा करेंगे। मैं सदन को इस बात का स्मरण दिला दूँ कि यह योजना जिस समय श्री संधानम् रेलवे मंत्री थे तब हमारे समक्ष आई थी और उसकी प्रति ध्वनी हम बार बार सुनते आये हैं किन्तु कोई निश्चित कार्यक्रम नहीं बनाया गया है। मुझे आशा है कि रेलवे उपमंत्री अथवा सभा सचिव आज इस बात पर प्रकाश डालेंगे।

रेलवे के स्कूलों की संख्या १५४ है और रेलवे को उनके प्रति कोई उत्साह नहीं है। मैं यह स्वीकार करता हूँ कि समय समय पर रेलवे बोर्ड रेलवे के स्कूलों के प्रशासन में पैबंद लगाने का प्रयास करता रहता है किन्तु यह प्रयत्न पुरानी बोटलों में नई शराब भरने के समान ही है।

रेलवे बोर्ड अथवा रेलवे ने उक्त स्कूलों के प्रशासन में सुधार करने का कोई प्रयत्न नहीं किया है। शिक्षा के क्षेत्र में देश के पिछड़ेपन को देखते हुये इस प्रकार की उपेक्षावृत्ति मेरी राय में देश के नव-युवकों के प्रति अन्याय है। मेरी इस राय का समर्थन विभिन्न राज्यों के शिक्षा सम्बन्धी कार्यपालक अधिकारियों द्वारा भी किया गया है।

रेलवे के स्कूलों के कार्य संचालन के कुछ उदाहरण मैं आपको देता हूँ। कुछ वर्ष पूर्व हमें यह बताया गया था कि स्कूल समितियां नियुक्त कर दी गई थीं किन्तु वास्तव में कोई समितियां कार्य नहीं करती थीं।

†मूल अंग्रेजी में

[ श्री बैरो ]

१९५१ में रेलवे बोर्ड ने मुख्य प्रबन्धकों को एक परिपत्र परिचालित किया था कि उक्त समितियों की दो महीने में कम से कम एक बैठक अवश्य होनी चाहिये। हाल ही में मैं काजीपेट गया था और वहां मुझे ज्ञात हुआ कि स्कूल समिति की कोई बैठक १९५३ के बाद हुई ही नहीं थी। अन्य स्थानों में भी ऐसा ही हुआ है। नैनपुर में एक स्कूल है किन्तु उसके अस्तित्व का ज्ञान किसी को भी नहीं था। मैंने शिक्षा विभाग से पूछताछ की तो मुझे बताया गया कि उसने उक्त स्कूल का कभी निरीक्षण ही नहीं किया था। १९५४ में इस स्कूल का निरीक्षण किया गया किन्तु उसे अब तक मान्यता प्राप्त नहीं हुई है। स्कूल की प्रधान अध्यापिका उस समय तक अकेले ही सात कक्षाओं को सम्हालती थी और जब कि यह बात रेलवे अधिकारियों को बताई गयी तो उन्होंने एक और अध्यापक की नियुक्ति की। किन्तु प्रधान अध्यापिका को इतने दिनों तक अकेले कार्य करते रहने के लिये कोई क्षतिपूर्ति नहीं दी गई।

दूसरी ओर जहां समितियां हैं वहां उन समितियों के अध्यक्ष उत्साह के आधिक्य के कारण स्कूलों के कार्यकरण में हस्तक्षेप करने लगते हैं। इसके अतिरिक्त जो अध्यक्ष होते हैं उनका शिक्षा क्षेत्र से सम्बन्ध कम ही होता है और इस कारण स्कूलों और विद्यार्थियों की प्रगति में वह कोई योगदान नहीं दे सकते हैं।

मैं आपको और उदाहरण दे सकता हूं। निरीक्षण प्रतिवेदन स्कूलों को भेजा जाता है। ये प्रतिवेदन मुख्य प्रबन्धकों को भी भेजे जाते हैं। निरीक्षक स्वयं कहते हैं कि यदि सिफारिशों को कार्यान्वित नहीं किया जाता है तो स्कूल का निरीक्षण करने का कोई ही अर्थ नहीं है।

इसके अतिरिक्त मेरा नम्र निवेदन है कि रेलवे सेवा आयोग जिस ढंग से शिक्षकों का चुनाव करता है वह संतोषजनक नहीं है। हाल ही में मैं एक स्कूल में गया था और वहां मैंने देखा कि एक ऐसी अध्यापिका, को, जिस की सारी शिक्षा तेलगु भाषा में हुई थी, अंग्रेजी माध्यम की एक स्कूल में नियुक्त किया गया था। रेलवे सेवा आयोग को इस सम्बन्ध में सावधानी से कार्य करना चाहिये।

मैं यह सब बातें आलोचना की भावना से नहीं कह रहा हूं बल्कि मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय द्वारा इस प्रश्न पर नये सिरे से विचार किया जाये। स्कूलों के प्रशासन और कार्यकरण की जांच की जाये और इन स्कूलों को पृथक् रूप से चलाने के लिये कोई पृथक् विभाग होना चाहिये। होस्टलों के निर्माण के बारे में एक योजना है और मैं आशा करता हूं कि उसे क्रियान्वित किया जायेगा। रेलवे द्वारा समय समय पर कहा जाता है कि इन स्कूलों का स्तर बढ़ा कर उन्हें इंटरमीजियेट कालिज के स्तर तक लाया जायेगा। मेरा ख्याल है कि इस प्रकार की कार्यवाही से आप देश में शिक्षित बेकारों की संख्या को बढ़ाने जा रहे हैं। रेलवे के स्कूल बहु प्रयोजनीय अथवा प्रविधिक स्कूलों के पाठ्यक्रमों को बहुत अच्छी तरह से अपना सकते हैं। यदि रेलवे इस प्रश्न पर पूर्ण रूप से विचार करें और स्कूलों के प्रबन्ध को शिक्षा शास्त्रियों पर छोड़ दें तो इस देश की शिक्षा योजनाओं में वह एक महान योगदान देगी।

‡श्री कामत : मुझे केवल एक ही बात कहनी है। मांग संख्या ६ के बारे में मेरे नाम से दो कटौती प्रस्ताव—३१६ और ३१७ हैं। उनमें से एक को कल निपटा दिया गया था और वह मध्य रेलवे के संचालक गार्डों को वर्दी दिये जाने के बारे में था। मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्रालय उस पर जल्दी ही विचार करेगा और मैं यह भी आशा करता हूं कि मध्य रेलवे के संचालक गार्डों के प्रति किसी प्रकार का कोई पक्षपात नहीं किया जायेगा जब कि अन्य रेलवे में सभी संचालक गार्डों को वर्दियां दी जाती हैं। चूंकि रेलवे अब एक राष्ट्रीय उपक्रम है इसलिये उसकी नीति समान होनी चाहिये और किसी प्रकार का कोई भेदभाव नहीं किया जाना चाहिये।

‡रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : किसी प्रकार का कोई भेदभाव नहीं किया जायेगा।

‡मूल अंग्रेजी में

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : माननीय सदस्य का कटौती प्रस्ताव क्या है ?

†श्री कामत : मैं कटौती प्रस्ताव संख्या ३१६ को लेता हूँ। मैंने यह कटौती प्रस्ताव रेलवे मंत्री और सदन का ध्यान, किसी कर्मचारी द्वारा कितना कार्य किया जाना चाहिये इसका निर्धारण प्रशासन द्वारा जिस विचित्र तरीके से किया जाता है, उसकी ओर आकर्षित करने के लिये प्रस्तुत किया है। रेलवे में 'ग' श्रेणी के लेविल क्रासिंग (रेल की चौकियाँ) होते हैं। इन लेविल क्रासिंगों पर दिन रात के २४ घण्टों के लिये एक ही चौकीदार रहता है। मेरा निर्देश लेविल क्रासिंग संख्या २६४ की ओर है, उसे मैंने देखा है। उक्त लेविल क्रासिंग गोटेगांव के पास ५८३/१ मील पर स्थित है और वहाँ केवल एक ही चौकीदार रखा गया है।

[ श्रीमती रेणु चक्रवर्ती पीठासीन हुईं। ]

इन रेल-चौकियों पर कभी कभी तो रात में १५ मिनट तक रुका रहना पड़ता है। पिछली अप्रैल में हुये उप चुनाव के दौरान मैंने स्वयं इसका अनुभव किया है। संसद में इस प्रश्न को पूछने की अनुमति नहीं दी गई थी, पर संसद सचिवालय द्वारा मुझे बताया गया था कि उस स्थान विशेष पर इतना अधिक यातायात नहीं होता कि फाटक खोलने वाले दो चौकीदार रखे जायें। उस उत्तर के अन्तिम भाग में कहा गया था कि चौकीदारों का 'संकेन्द्रित कार्य' २४ घण्टों में से ६ घण्टों से भी कम का होता है। क्या सरकार अपने मंत्रालयों में भी इसी सूत्र को लागू करती है? 'संकेन्द्रित कार्य' का अर्थ क्या होता है? मान लीजिये कि प्रत्येक घण्टे में चौकीदार को १५ मिनट कार्य करना पड़ता है; तब क्या २४ घण्टों में वह ६ घण्टों का 'संकेन्द्रित कार्य' करेगा? मैं जानता हूँ कि इस चौकीदार विशेष को रात-दिन ड्यूटी बजानी पड़ती है। रात को इसके जागने की राह देखनी पड़ती है। बैलगाड़ी वालों से वह एक दो आने का कर भी वसूल करता है। गाड़ी वाले उससे डरते हैं और इसीलिये वह कर दे देते हैं।

†श्री एल० बी० शास्त्री : क्या इसका अर्थ यह नहीं है कि प्रत्येक रेल-चौकी पर दो व्यक्ति रख जायें? इसीलिये, हमें प्रत्येक रेल-चौकी पर एक के स्थान पर दो व्यक्ति रखने पड़ेंगे।

†श्री कामत : जी, हाँ। साथ ही, इस चौकीदार को कभी भी चार-पांच घण्टों का आराम नहीं मिल पाता है। उसे हर समय चौकी पर ही रहना चाहिये। इसीलिये, वह कभी-कभी फाटक खोलने में विलम्ब करता है और डांट खाने पर कहता है कि आप शिकायत कर दें। वह अपने को स्थानान्तरित कराना चाहता है; या फिर उसकी सहायता के लिये एक और चौकीदार दिया जाये।

†श्री एल० बी० शास्त्री : वह कौन सी रेल-चौकी है? कहां पर है?

†श्री कामत : जबलपुर के पास, गोटेगांव में मील ५८३/१, फाटक संख्या २६४।

उत्तर के पहले भाग में कहा गया था कि उस रेल-चौकी पर अधिक यातायात नहीं होता है। पता नहीं जांच कब की गई थी। गोटेगांव एक काफी बड़ी मण्डी है। पिछले नौ महीनों से लगातार शिकायतें आ रही हैं कि वहाँ बैलगाड़ी वालों को १५-१५ मिनट तक खड़ा रहना पड़ता है। मैं इस 'संकेन्द्रित कार्य' का आधार भी नहीं समझ सका हूँ। व्यवस्था ऐसी होनी चाहिये जिससे कि किसी भी चौकीदार को चौबीसों घण्टे ड्यूटी पर न रहना पड़े। यदि दो चौकीदार रहें, तो उन्हें भी आराम मिल जायेगा और जनता को भी असुविधा नहीं होगी।

†श्री नम्बियार : कल मैंने जो कुछ भी कहा था, उसका अर्थ यह नहीं था कि रेलवे में कोई भी अधिकारी ईमानदार नहीं है। अच्छे अधिकारी भी हैं। लेकिन मंत्रालय को इन अच्छे तथा ईमानदार अधिकारियों को भ्रष्ट अधिकारियों में नहीं मिला देना चाहिये, और न भ्रष्ट अधिकारियों को आड़



[ श्री नम्बियार ]

में रखने का प्रयास करना चाहिये। इन दोनों वर्गों को अलग-अलग रखना चाहिये। दुर्भाग्य की बात तो यह है कि ये अधिकारी लाखों संचालन कर्मचारियों का नियन्त्रण करते हैं। इसीलिये, यदि आप रेलवे की कार्य कुशलता का स्तर ऊंचा उठाना चाहते हैं, तो आपको उच्चाधिकारियों और इन संचालन कर्मचारियों दोनों ही में सुधार करना पड़ेगा। मेरे सुझाव का यही आशय था।

मैं रेलवे के सम्बन्ध में जो तथ्य आप के सामने रख रहा हूँ वह इस लिये नहीं कि मैं उस पर कीचड़ उछालना चाहता हूँ, बल्कि केवल इसीलिये कि उसको सुधारा जाय। रेलवे प्रशासन ने 'लोको शैडों' और 'रनिंग शैडों' को कारखाना अधिनियम के पर्यालोकन से क्यों निकाल लिया है? इसके लिये कोई भी औचित्य नहीं है। ऐसे शैड उन स्टेशनों पर ही हैं जहाँ ५०० से अधिक रेलवे कर्मचारी काम करते हैं। वहाँ चीबीसों घण्टे कार्य होता रहता है। अंग्रेज शासकों के काल में तो कारखाना अधिनियम के अन्तर्गत तमाम सुविधायें मिली हुई थीं, लेकिन स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद से उनसे वे सुविधायें छीन ली गई हैं। माननीय मंत्री को इस पर विचार करना चाहिये और उन्हें कारखाना अधिनियम के पर्यालोकन में ही फिर से रखना चाहिये।

वेतन निर्धारण के सम्बन्ध में भी अत्यधिक अनियमिततायें हैं। इस मामले को एक न्यायाधिकरण को सौंप दिया गया है, पर अभी तक इसका कोई निर्णय नहीं हो पाया है। यदि हो सके तो रेलवे कर्मचारी संघ के साथ उस पर चर्चा करके हमें उसे यथाशीघ्र अन्तिम रूप से तय कर लेना चाहिये।

इसके अतिरिक्त वर्षों से स्थानापन्न पदों या पदोन्नत पदों पर काम करने वाले कर्मचारियों के अपुष्टीकरण का भी प्रश्न है। गोल्डन राक कारखाने में २,००० मजदूर वर्षों से एक अत्यधिक प्रवीण श्रेणी का कार्य कर रहे हैं, पर अभी तक उन्हें उस श्रेणी में पुष्ट (पक्का) नहीं किया गया है। यदि उन पदों की आवश्यकता नहीं है, तो उन्हें हटाया जा सकता है। जब कारखानों का अधिक विस्तार करने का विचार किया जा रहा है, तब तो और भी अधिक पद बनाने पड़ेंगे। ऐसी परिस्थिति में इन कर्मचारियों को अस्थाई बनाये रखने का कोई भी औचित्य दिखाई नहीं देता है। क्या यह इस लिये नहीं किया जा रहा है कि ऊंची श्रेणी में रखने पर उन्हें कतिपय अधिक सुविधायें देनी पड़ेंगी? प्रत्येक श्रेणी के सम्बन्ध में यही सुनने को मिलता है। क्या मजूरी देयक (बिल) में कमी करने का यही तरीका है?

चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की भर्ती में सभी प्रकार का कालाबाजार हो रहा है। खलासियों की नौकरियां ३०० या ४०० रुपयों में बिकती हैं। अभी तक उचित प्रकार से भर्ती करने के लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

कर्मचारियों के लड़कों को भर्ती करने के प्रश्न के उठये जाने पर कहा गया था कि भारत का प्रत्येक नागरिक समान अधिकार रखता है, फिर कर्मचारियों के लड़कों को एक विशेष वर्ग में क्यों रखा जाय। पर, यह इसलिये आवश्यक है कि शहर से दूर स्थित स्टेशनों पर नियुक्त कर्मचारी अपने लड़कों को स्कूलों में नहीं भेज पाते हैं। ३४,००० मील लम्बे रेल मार्ग में ऐसे अनेक स्थान हैं। अंग्रेज शासक भी उन्हें यह सुविधा देते थे कि २०-३० प्रतिशत भर्ती उनमें से ही की जाती थी। हमें भी उनके लिये एक न्यूनतम प्रतिशतता निर्धारित कर देनी चाहिये।

पदोन्नति को दो प्रणालियां हैं:—चुनाव द्वारा, या वरिष्ठता के आधार पर। २०० रुपयों से अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों की श्रेणी में चुनाव द्वारा पदोन्नति की जाती है। लेकिन, अब तो अन्य श्रेणियों में भी वरिष्ठता द्वारा पदोन्नति करने के तरीके को त्याग दिया जाता है। इन पदोन्नतियों के लिये एक चुनाव और एक व्यापार परीक्षा रखी गई है। आजकल हर काम के लिये व्यापार-परीक्षायें रखी गई हैं। इतना ही नहीं, यदि इस व्यापार-परीक्षा के बाद एक वर्ष तक किसी कर्मचारी की पदोन्नति नहीं होती है, तो उसे अनर्ह मान लिया जाता है। उसे फिर परीक्षा में बैठना पड़ता है। और, इस परीक्षा में एक बार अनर्ह हो जाने पर वह सात वर्ष तक फिर परीक्षा में नहीं बैठ सकता। पता नहीं इन नियमों के

पीछे कैसी बुद्धि काम कर रही थी। माननीय मंत्री को इस पर विचार करना चाहिये और इस प्रक्रिया को सरल बनाना चाहिये। प्रत्येक कर्मचारी के पदोन्नति का अवसर दिया जाना चाहिये। अनुपयुक्त व्यक्तियों के अनर्ह हो जाने पर कोई भी आपत्ति नहीं करता, पर उचित व्यक्तियों को पदोन्नति न मिलने से भ्रष्टाचार में वृद्धि होती है।

रेलवेज में डाक्टरों को ऐसी स्थिति में रख दिया गया है कि छुट्टी की मंजूरी देने के लिये भी उन्हें आम तौर पर रुपया मिलता है। जो भी ईमानदार डाक्टर रिश्वत नहीं लेता है, लोग उसको स्थानांतरित करा देते हैं। रेलवे में यह एक नियम सा बन गया है।

इसके अतिरिक्त, रेलवे का चिकित्सा संघटन तो केवल कर्मचारियों की छुट्टियां मंजूर करने और उनकी व्यापार-परीक्षाएँ लेने का ही कार्य करता है। चिकित्सा सुविधाओं से उसे कोई प्रयोजन ही नहीं। गोल्डन रॉक में २०,००० रेलवे कर्मचारी हैं। उनके रेलवे अस्पताल में १०० बेड, और १० डाक्टर हैं, और अब इतने आन्दोलन के बाद लगभग १०,००० स्त्रियों के लिये एक महिला डाक्टर नियुक्त की गई है। तपेदिक के मरीजों के लिये कोई भी प्रबन्ध नहीं है।

निरोगता प्रमाण पत्र प्राप्त करने के सम्बन्ध में भी स्थिति इतनी ही बुरी है। रेलवे कर्मचारियों को निरोग तो होना ही चाहिये; पर इस निरोगता के नाम पर उन्हें तंग क्यों किया जाये? प्रत्येक कर्मचारी को अपने कार्य से सम्बन्धित अंगों की ही निरोगता का प्रमाण पत्र देना आवश्यक होना चाहिये। निरोगता के लिये कोई आम नियम नहीं बनाया जाना चाहिये। आजकल निरोगता का जो स्तर रखा गया है, वह साधारण स्तर से कहीं ऊंचा है। फिर, यदि २५ या ३० वर्ष तक सेवा करने के पश्चात् किसी कर्मचारी की आंखें कमजोर हो जाती हैं, जो स्वाभाविक भी है, तो उसे इतने वर्षों के बाद निरोग नहीं माना जाता है। ऐसा कर्मचारी कहां जाये? ऐसी परिस्थिति में, उचित यही होगा कि उसको किसी दूसरे कार्य पर लगा दिया जाये, जिसके लिये उसे निरोग माना जाये। लेकिन, प्रवीण श्रमिकों के बारे में यह किया जाता है कि, वर्षों की सेवा के बाद, यदि वे निरोगता परीक्षा में असफल रहते हैं तो उनका वेतन ३० रुपये कर दिया जाता है। यह बिल्कुल अनुचित है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस सम्बन्ध में जांच करें और ऐसे नियम बनायें जिनसे कि प्रवीण श्रमिकों के साथ भी न्याय किया जा सके।

नियमों के अनुसार, २५ या २० प्रतिशत एवजी कर्मचारी रहने चाहिये। लेकिन, आजकल ऐसा नहीं होता। कहीं-कहीं तो केवल ८ प्रतिशत एवजी कर्मचारी ही रखे जाते हैं। एवजी कर्मचारियों की कमी होने पर, श्रमिकों को छुट्टी नहीं मिलती है। छुट्टी पाने के लिये उन्हें बीमारी का प्रमाण-पत्र लेने के लिये डाक्टरों को रिश्वत देनी पड़ती है। इसीलिये, यह आवश्यक है कि अनिवार्य रूप से २५ या २० प्रतिशत एवजी कर्मचारी रखे जायें।

अब, मैं आवास के प्रश्न को लेता हूँ। आज जिस गति से कर्मचारियों के लिये मकान बनाये जा रहे हैं, उससे तो सौ वर्ष में भी यह समस्या नहीं सुलझ पायेगी। इस गति को तीव्र किया जाना चाहिये।

कैन्टीनों, ऋण-संस्थाओं, स्टोर संस्थाओं और अन्य के सम्बन्ध में कुछ कहने के लिये समय मेरे पास अब नहीं रहा है। तिरुचिरापल्ली के २,००० क्लर्कों को इस आधार पर एक सहकारी कैन्टीन खालने की अनुमति नहीं दी गई थी कि उसका संचालन स्टोर्स संस्था द्वारा ही किया जाना चाहिये। अधिकारी इसी दृष्टिकोण से इस समस्या को देखते हैं।

दूसरा उदाहरण लीजिये। दक्षिण रेलवे की एक सहकारी ऋण संस्था के कर्मचारियों द्वारा चुने हुए निदेशकों ने किसी याचिका पर हस्ताक्षर किये थे। उसके लिये उन्हें दण्ड दिया गया है। उनके तीन महीने की वेतन वृद्धि की कटौती कर ली गई है। तर्क यह दिया गया है कि वे कार्य करते समय किसी

[ श्री नम्बियार ]

में रखने का प्रयास करना चाहिये। इन दोनों वर्गों को अलग-अलग रखना चाहिये। दुर्भाग्य की बात तो यह है कि ये अधिकारी लाखों संचालन कर्मचारियों का नियन्त्रण करते हैं। इसीलिये, यदि आप रेलवे की कार्य कुशलता का स्तर ऊंचा उठाना चाहते हैं, तो आपको उच्चाधिकारियों और इन संचालन कर्मचारियों दोनों ही में सुधार करना पड़ेगा। मेरे सुझाव का यही आशय था।

मैं रेलवे के सम्बन्ध में जो तथ्य आप के सामने रख रहा हूँ वह इस लिये नहीं कि मैं उस पर कीचड़ उछालना चाहता हूँ, बल्कि केवल इसीलिये कि उसको सुधारा जाय। रेलवे प्रशासन ने 'लोको शैडों' और 'रनिंग शैडों' को कारखाना अधिनियम के पर्यालोकन से क्यों निकाल लिया है? इसके लिये कोई भी औचित्य नहीं है। ऐसे शैड उन स्टेशनों पर ही हैं जहां ५०० से अधिक रेलवे कर्मचारी काम करते हैं। वहां चीबीसों घण्टे कार्य होता रहता है। अंग्रेज शासकों के काल में तो कारखाना अधिनियम के अन्तर्गत तमाम सुविधायें मिली हुई थीं, लेकिन स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद से उनसे वे सुविधायें छीन ली गई हैं। माननीय मंत्री को इस पर विचार करना चाहिये और उन्हें कारखाना अधिनियम के पर्यालोकन में ही फिर से रखना चाहिये।

वेतन निर्धारण के सम्बन्ध में भी अत्यधिक अनियमिततायें हैं। इस मामले को एक न्यायाधिकरण को सौंप दिया गया है, पर अभी तक इसका कोई निर्णय नहीं हो पाया है। यदि हो सके तो रेलवे कर्मचारी संघ के साथ उस पर चर्चा करके हमें उसे यथाशीघ्र अन्तिम रूप से तय कर लेना चाहिये।

इसके अतिरिक्त वर्षों से स्थानापन्न पदों या पदोन्नत पदों पर काम करने वाले कर्मचारियों के अपुष्टीकरण का भी प्रश्न है। गोल्डन राक कारखाने में २,००० मजदूर वर्षों से एक अत्यधिक प्रवीण श्रेणी का कार्य कर रहे हैं, पर अभी तक उन्हें उस श्रेणी में पुष्ट (पक्का) नहीं किया गया है। यदि उन पदों की आवश्यकता नहीं है, तो उन्हें हटाया जा सकता है। जब कारखानों का अधिक विस्तार करने का विचार किया जा रहा है, तब तो और भी अधिक पद बनाने पड़ेंगे। ऐसी परिस्थिति में इन कर्मचारियों को अस्थाई बनाये रखने का कोई भी औचित्य दिखाई नहीं देता है। क्या यह इस लिये नहीं किया जा रहा है कि ऊंची श्रेणी में रखने पर उन्हें कतिपय अधिक सुविधायें देनी पड़ेंगी? प्रत्येक श्रेणी के सम्बन्ध में यही सुनने को मिलता है। क्या मजूरी देयक (बिल) में कमी करने का यही तरीका है?

चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की भर्ती में सभी प्रकार का कालाबाजार हो रहा है। खलासियों की नौकरियां ३०० या ४०० रुपयों में बिकती हैं। अभी तक उचित प्रकार से भर्ती करने के लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

कर्मचारियों के लड़कों को भर्ती करने के प्रश्न के उठाये जाने पर कहा गया था कि भारत का प्रत्येक नागरिक समान अधिकार रखता है, फिर कर्मचारियों के लड़कों को एक विशेष वर्ग में क्यों रखा जाय। पर, यह इसलिये आवश्यक है कि शहर से दूर स्थित स्टेशनों पर नियुक्त कर्मचारी अपने लड़कों को स्कूलों में नहीं भेज पाते हैं। ३४,००० मील लम्बे रेल मार्ग में ऐसे अनेक स्थान हैं। अंग्रेज शासक भी उन्हें यह सुविधा देते थे कि २०-३० प्रतिशत भर्ती उनमें से ही की जाती थी। हमें भी उनके लिये एक न्यूनतम प्रतिशतता निर्धारित कर देनी चाहिये।

पदोन्नति को दो प्रणालियां हैं:—चुनाव द्वारा, या वरिष्ठता के आधार पर। २०० रुपयों से अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों की श्रेणी में चुनाव द्वारा पदोन्नति की जाती है। लेकिन, अब तो अन्य श्रेणियों में भी वरिष्ठता द्वारा पदोन्नति करने के तरीके को त्याग दिया जाता है। इन पदोन्नतियों के लिये एक चुनाव और एक व्यापार परीक्षा रखी गई है। आजकल हर काम के लिये व्यापार-परीक्षायें रखी गई हैं। इतना ही नहीं, यदि इस व्यापार-परीक्षा के बाद एक वर्ष तक किसी कर्मचारी की पदोन्नति नहीं होती है, तो उसे अनर्ह मान लिया जाता है। उसे फिर परीक्षा में बैठना पड़ता है। और, इस परीक्षा में एक बार अनर्ह हो जाने पर वह सात वर्ष तक फिर परीक्षा में नहीं बैठ सकता। पता नहीं इन नियमों के

पीछे कैसी बुद्धि काम कर रही थी। माननीय मंत्री को इस पर विचार करना चाहिये और इस प्रक्रिया को सरल बनाना चाहिये। प्रत्येक कर्मचारी के पदोन्नति का अवसर दिया जाना चाहिये। अनुपयुक्त व्यक्तियों के अनर्ह हो जाने पर कोई भी आपत्ति नहीं करता, पर उचित व्यक्तियों को पदोन्नति न मिलने से भ्रष्टाचार में वृद्धि होती है।

रेलवेज में डाक्टरों को ऐसी स्थिति में रख दिया गया है कि छुट्टी की मंजूरी देने के लिये भी उन्हें आम तौर पर रुपया मिलता है। जो भी ईमानदार डाक्टर रिश्वत नहीं लेता है, लोग उसको स्थानांतरित करा देते हैं। रेलवे में यह एक नियम सा बन गया है।

इसके अतिरिक्त, रेलवे का चिकित्सा संघटन तो केवल कर्मचारियों की छुट्टियां मंजूर करने और उनकी व्यापार-परीक्षाएँ लेने का ही कार्य करता है। चिकित्सा सुविधाओं से उसे कोई प्रयोजन ही नहीं। गोल्डन रॉक में २०,००० रेलवे कर्मचारी हैं। उनके रेलवे अस्पताल में १०० बेड, और १० डाक्टर हैं, और अब इतने आन्दोलन के बाद लगभग १०,००० स्त्रियों के लिये एक महिला डाक्टर नियुक्त की गई है। तपेदिक के मरीजों के लिये कोई भी प्रबन्ध नहीं है।

निरोगता प्रमाण पत्र प्राप्त करने के सम्बन्ध में भी स्थिति इतनी ही बुरी है। रेलवे कर्मचारियों को निरोग तो होना ही चाहिये; पर इस निरोगता के नाम पर उन्हें तंग क्यों किया जाये? प्रत्येक कर्मचारी को अपने कार्य से सम्बन्धित अंगों की ही निरोगता का प्रमाण पत्र देना आवश्यक होना चाहिये। निरोगता के लिये कोई आम नियम नहीं बनाया जाना चाहिये। आजकल निरोगता का जो स्तर रखा गया है, वह साधारण स्तर से कहीं ऊंचा है। फिर, यदि २५ या ३० वर्ष तक सेवा करने के पश्चात् किसी कर्मचारी की आंखें कमजोर हो जाती हैं, जो स्वाभाविक भी है, तो उसे इतने वर्षों के बाद निरोग नहीं माना जाता है। ऐसा कर्मचारी कहां जाये? ऐसी परिस्थिति में, उचित यही होगा कि उसको किसी दूसरे कार्य पर लगा दिया जाये, जिसके लिये उसे निरोग माना जाये। लेकिन, प्रवीण श्रमिकों के बारे में यह किया जाता है कि, वर्षों की सेवा के बाद, यदि वे निरोगता परीक्षा में असफल रहते हैं तो उनका वेतन ३० रुपये कर दिया जाता है। यह बिल्कुल अनुचित है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस सम्बन्ध में जांच करें और ऐसे नियम बनायें जिनसे कि प्रवीण श्रमिकों के साथ भी न्याय किया जा सके।

नियमों के अनुसार, २५ या २० प्रतिशत एवजी कर्मचारी रहने चाहिये। लेकिन, आजकल ऐसा नहीं होता। कहीं-कहीं तो केवल ८ प्रतिशत एवजी कर्मचारी ही रखे जाते हैं। एवजी कर्मचारियों की कमी होने पर, श्रमिकों को छुट्टी नहीं मिलती है। छुट्टी पाने के लिये उन्हें बीमारी का प्रमाण-पत्र लेने के लिये डाक्टरों को रिश्वत देनी पड़ती है। इसीलिये, यह आवश्यक है कि अनिवार्य रूप से २५ या २० प्रतिशत एवजी कर्मचारी रखे जायें।

अब, मैं आवास के प्रश्न को लेता हूँ। आज जिस गति से कर्मचारियों के लिये मकान बनाये जा रहे हैं, उससे तो सौ वर्ष में भी यह समस्या नहीं सुलझ पायेगी। इस गति को तीव्र किया जाना चाहिये।

कैन्टीनों, ऋण-संस्थाओं, स्टोर संस्थाओं और अन्य के सम्बन्ध में कुछ कहने के लिये समय मेरे पास अब नहीं रहा है। तिरुचिरापल्ली के २,००० क्लर्कों को इस आधार पर एक सहकारी कैन्टीन खालने की अनुमति नहीं दी गई थी कि उसका संचालन स्टोर्स संस्था द्वारा ही किया जाना चाहिये। अधिकारी इसी दृष्टिकोण से इस समस्या को देखते हैं।

दूसरा उदाहरण लीजिये। दक्षिण रेलवे की एक सहकारी ऋण संस्था के कर्मचारियों द्वारा चुने हुए निदेशकों ने किसी याचिका पर हस्ताक्षर किये थे। उसके लिये उन्हें दण्ड दिया गया है। उनके तीन महीने की वेतन वृद्धि की कटौती कर ली गई है। तर्क यह दिया गया है कि वे कार्य करते समय किसी

[ श्री नम्बियार ]

याचिका पर हस्ताक्षर कैसे कर सकते हैं। यह एक कर्तव्य-उल्लंघन है। इसीलिये उनको दण्डित किया गया है। अधिकारी इसी तरह सोचते हैं।

श्री आर० एस० तिवारी (छत्तरपुर—दतिया—टीकमगढ़) : हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने जो सन् १९५६-५७ का लेखा-जोखा पेश किया है, उसमें उन्होंने गत वर्ष की हालत को भी बतलाया है और भविष्य में होने वाले कामों को भी बतलाया है। उन्होंने इस बात का प्रयत्न किया है कि समाज-वादी ढांचे के मुताबिक समाज की रचना में सहयोग प्राप्त हो। उन्होंने प्रथम साल में प्रथम दर्जे को तोड़ करके दूसरे दर्जे को प्रथम दर्जा बनाया, और उस पर कोई टैक्स नहीं बढ़ाया। अब उन्होंने इस वर्तमान वर्ष के लिये तीसरे दर्जे को तोड़ कर दूसरा दर्जा करने का प्रयत्न किया है। इसके लिये मैं उनको धन्य-वाद देता हूँ। इसके विषय में बहुत से हमारे सदस्यों ने कहा है कि जब रेलवे मंत्रालय तीसरे दर्जे को दूसरे दर्जे में परिणत करने जा रहा है, तो उस पर टैक्स बढ़ाया जायगा। यह मानी हुई चीज है कि जो खर्च की चीज होगी उसके लिये अगर खर्च नहीं निकाला जायेगा तो वह चीज चल नहीं सकती।

इस सभा के बहुत से माननीय सदस्यों ने यह भी शिकायत की है कि साहब तनखाहें नहीं बढ़ाई जा रही हैं। मैं उनसे यह साफ तौर से कह देना चाहता हूँ कि ऐसी बात कहना तभी ठीक होगा जब आप गवर्नमेंट को यह बतलायें कि आमदनी कैसे बढ़ाई जाये। जब तक आमदनी नहीं बढ़ती है तनखाहों का बढ़ना मुश्किल जान पड़ता है। इस वास्ते मैं उनसे प्रार्थना करूँगा कि पहले वे आमदनी को बढ़ाने के उपाय सुझायें और बाद में कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि की मांग पेश करें।

अब मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि बहुत से रेलवे स्टेशनों पर यह साफ लिखा होता है कि टिकिट घर २४ घण्टे खुला रहेगा या कम से कम गाड़ी के आने से दो घण्टे पूर्व खुल जायेगा। इस पर अम्ल नहीं होता है। मुसाफिरों को टिकिट ऐसे वक्त दिये जाते हैं जब कि गाड़ी पहुंच जाती है। उस वक्त तक इतनी भीड़ हो जाती है कि टिकिट लेना मुश्किल हो जाता है और कई लोग टिकिट न मिलने की वजह से गाड़ी पर चढ़ने से रह जाते हैं। मुसाफिर लोग टिकिट जल्दी इस वास्ते लेना चाहते हैं कि वे जाकर अपने लिये, अपने बच्चों के लिये और अपने सामान के लिये स्थान सुरक्षित कर लें ताकि बाद में जब भीड़ हो जाये तो उनको कठिनाई न हो। यही कारण है कि वे काफी पहले स्टेशन पर पहुंच जाते हैं। लेकिन जब उनको गाड़ी के आने के बाद टिकिट दिया जाता है तो उनकी कठिनाई वैसी की वैसी बनी रहती है। दो घण्टे या डेढ़ घण्टा पहले टिकिट न मिलने के कारण मुसाफिरों को बहुत भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री इस ओर ध्यान और आवश्यक आदेश जारी करें ताकि तीसरे दर्जे के यात्रियों को कठिनाई टिकिट लेने में न हो। मैंने यह भी देखा है कि पहले दर्जे और दूसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये जो टिकिट घर होते हैं वे तो समय पर खुल जाते हैं लेकिन तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये जो टिकिट घर होते हैं वे काफी देर बाद खुलते हैं। पहले दर्जे के और दूसरे दर्जे के डिब्बों में एक तो भीड़ कम होती है और स्थान आसानी से मिल जाता है और दूसरे उनके लिये स्थान भी सुरक्षित रहते हैं। लेकिन तीसरे दर्जे में ऐसी बात नहीं होती है और तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के जो टिकिट घर हैं यदि वे समय पर खुल जायें तो लोगों की तकलीफ काफी हद तक कम हो जायेगी। इस वास्ते मैं प्रार्थना करता हूँ कि कोई ऐसा प्रबन्ध किया जाये जिससे कि इन लोगों को सबसे पहले टिकिट मिलने शुरू हो जाया करें।

अब मुझे यह निवेदन करना है कि जो किराया माल की ढुलाई पर बढ़ाया गया है यानी एक आना फी रुपया, वह ठीक है। मुझे यह जान कर भी खुशी हुई कि जो सार्वजनिक हित की चीजें हैं जैसे अनाज हैं, दालें हैं, चारा है, खाद है, खादी है, अखबार आदि हैं उन पर इस बढ़ोतरी का कोई असर नहीं पड़ेगा। इसको मैं ठीक समझता हूँ।

एक बात पर मुझे थोड़ी सी शिकायत है और वह यह है कि आपने जो यह फैसला किया है कि ड्योढ़ा किराया लेकर वापसी टिकट जारी किये जायें और इस कंसेशन (रियायत) को कुछ महीनों तक ही सीमित रखा जाये, यह ठीक नहीं है। मैं चाहता हूँ कि यह जो रियायत दी गई है यह सारा साल जारी रहनी चाहिये न कि केवल कुछ महीनों में। इससे जो तीर्थ यात्रा के लिये जाने वाले हैं या देशाटन के लिये जाने वाले हैं या मेलों के लिये कहीं जाना चाहते हैं उनको बहुत सहूलियत हो जायेगी। इसलिये मेरा आप से निवेदन है कि इस कंसेशन को कुछ महीनों के लिये यानी जुलाई और अगस्त के लिये सीमित न रख कर सारे साल तक जारी रखा जाये।

अब मैं अपने प्रदेश के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। आपने रेलों का बहुत कुछ विस्तार तो किया है लेकिन मैं आपका ध्यान उन रियासतों को ओर दिलाना चाहता हूँ जिनको मिलाकर आपने प्रान्तों की रचना की थी। अब जो प्रान्त बने हैं वे पहले छोटे छोटे प्रदेशों में बंटे हुये थे। उन इलाकों में न तो पहले रेलवे लाइनें थीं और न अब ही उनकी ओर कोई ध्यान दिया जा रहा है। मैं विन्ध्य प्रदेश से आया हूँ और विन्ध्य प्रदेश में जो बुन्देलखण्ड का इलाका है उसमें सैकड़ों मील तक रेल की लाइन देखने को नहीं मिलती है। वहां के लोग यह नहीं जानते हैं कि रेल क्या चीज है। उस इलाके के बारे में मैंने तीन चार बार पहले मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया था और उस इलाके में रेलवे लाइन बिछाने के लिये मैंने उनसे प्रार्थना की थी, लेकिन अभी तक उस ओर ध्यान नहीं दिया गया है। सतना से रीवा तक एक रेलवे लाइन तो बिछा दी गई है लेकिन मैं समझता हूँ कि यह केवल इसीलिये किया गया है क्योंकि रीवा राजधानी है। जिस एरिया (क्षेत्र) से मैं आता हूँ वहां पर यातायात के कोई साधन नहीं हैं और लोगों को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। वह एक पहाड़ी इलाका है और जंगलों से घिरा हुआ है। वहां डकैतियां बहुत पड़ती हैं और इन डकैतियों को रोकने के लिये गवर्नमेंट ने पिछले दो तीन सालों में तकरीबन १३ लाख रुपया खर्च किया है लेकिन अभी तक डकैतियां बन्द नहीं हुई हैं। इसका सब से बड़ा कारण यह है कि वहां पर यातायात के साधन उपलब्ध नहीं हैं। अगर वहां पर यातायात के साधन उपलब्ध हो जायें तो गवर्नमेंट जो खर्चा डाकूओं के मारने पर कर रही है वह भी बहुत हद तक कम हो जायेगा। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि ललितपुर से टीकमगढ़, छत्तरपुर, नौगांव, पन्ना, सतना आदि यह सब स्टेशन रेल की लाइन बिछा कर यदि मिला दिये जायें तो इस भूभाग के लोगों को बहुत सहूलियत हो जायेगी।

आपने दूसरे पांच साला प्लान में कौंच कालपी से रेलवे लाइन निकालने की योजना बनाई है। यदि आप चाहें तो राठ होते हुये हरपालपुर, छत्तरपुर, सागर इत्यादि को इस लाइन से मिला दें तो यह भी काफी सुविधाजनक हो जायेगा। खुजराहो एक प्रसिद्ध जगह है जहां पर कि हर साल हजारों आदमी विदेशों से आते हैं। यह लोग केवल इस स्थान को देखने के लिये आते हैं। इन के अलावा हिन्दुस्तान से भी हर वर्ष कितने ही लोग इस स्थान की यात्रा के लिये आते हैं। इन लोगों को भी यातायात के साधन उपलब्ध न होने के कारण बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यह स्थान महोबा से केवल ३४ या ३५ मील की दूरी पर है। यदि इन दोनों स्थानों को भी रेल द्वारा मिला दिया जाये तो इससे जो बाहर के लोग आते हैं उनको बहुत सुविधा हो जायेगी। यह मांगें मैं लगातार पिछले दो तीन वर्षों से आपके सामने रखता आ रहा हूँ। लेकिन इन पर आपने कोई ध्यान नहीं दिया। मैं प्रार्थना करता हूँ कि जिन स्थानों पर मैंने रेलवे लाइन बनाने की अब फिर प्रार्थना की है, उसकी ओर ध्यान दिया जाये और जल्दी से जल्दी वहां पर रेल की लाइनें बिछाई जायें।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि जो मैंने सुझाव दिये हैं, कि टिकट घर गाड़ी आने से डेढ़ दो घण्टे पूर्व खुल जाया करें, वापसी टिकट सारा साल जारी हुआ करें और मेरे इलाके में नई रेलवे लाइनें बिछाई जायें जिसका जिक्र मैंने अभी किया है, उन पर सहानुभूति पूर्वक विचार किया जाये।

†पंडित सी० एन० मालवीय (रायसेन) : जिन मांगों पर चर्चा हो रही है उनके बारे में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। रेलवे मंत्रालय ने अपने कर्मचारियों की शिक्षा के लिये जो प्रयत्न किये हैं मैं उनकी सराहना करता हूँ। परन्तु फिर भी कुछ ऐसी बातें हैं जिनकी ओर रेलवे मंत्रालय को ध्यान देना चाहिये। उनमें से एक यह है कि उन कर्मचारियों की सुविधा को भी ध्यान में रखा जाना चाहिये जिनका प्रायः स्थानान्तरण होता रहता है। उनके बच्चों की पढ़ाई की हानि होती है। इसके लिये आवश्यक है कि दिल्ली, झांसी, इन्दौर, उज्जैन, इटारसी आदि जैसे प्रमुख स्थानों पर होस्टल खोले जायें जहां खाने और निवास का प्रबन्ध हो। द्वितीय पंच वर्षीय योजना अवधि में प्रयोगात्मक रूप से कुछ होस्टल खोले जायें और यदि वे सफल रहें तो अधिक होस्टल खोले जायें। वहां पर खर्च कम होना चाहिये ताकि कर्मचारी अपने बच्चों को वहां रखने में कठिनाई का अनुभव न करें।

कुछ स्टेशनों पर शिक्षा संस्थाएँ खोली गई हैं परन्तु वे बहुत कम स्टेशनों पर हैं। मेरे विचार से तो बड़े स्टेशनों पर पुस्तकालय, वाचनालय होने चाहियें ताकि यात्री गाड़ी की प्रतीक्षा करते हुये समय का उपयोग कर सकें।

सभी स्थानों पर रेलवे अस्पताल नहीं खोले गये हैं इसलिये मेरा सुझाव है कि इस विषय में प्रत्येक राज्य के स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ समन्वय किया जाना चाहिये। जहां कहीं सरकारी अस्पताल हैं उनमें रेलवे मंत्रालय अपनी ओर से एक डाक्टर और कुछ औषधियों की व्यवस्था करे। इससे सहकारिता की भावना भी पैदा होगी और कम से कम व्यय करके लोगों की आवश्यकता भी पूरी की जा सकेंगी। इस प्रकार बहुत सा खर्च बचाया जा सकता है। हमें केवल एक डाक्टर की ही व्यवस्था करनी पड़ेगी।

मैं श्री नम्बियार द्वारा दिये गये सुझाव का समर्थन करता हूँ। भ्रष्टाचार का अवश्य अन्त किया जाना चाहिये और ऐसा करने के लिये इसके मूल कारण को दूर करना होगा। रेलवे कर्मचारियों को प्रायः छुट्टी लेने के लिये झूठा मैडिकल सर्टिफिकेट लेना पड़ता है। इस बुराई को दूर करने के लिये हमें तुरन्त कार्यवाही करनी चाहिये और इस सम्बन्ध में नियम बना कर उन्हें सुविधाएँ देनी चाहियें ताकि आवश्यकता पड़ने पर वे छुट्टी ले सकें।

दुर्घटनाओं के कारण यात्रियों को प्रतिकर देना पड़ता है। मध्य रेलवे में अन्य रेलों से अधिक दुर्घटनाएँ हो रही हैं। इसका कारण यह है कि रेलवे लाइनों की मरम्मत आदि करने की ओर ध्यान नहीं दिया गया है। दुर्घटनाओं के और भी कारण हैं जिन्हें शीघ्र दूर किया जाना चाहिये। यदि इस्पात उपलब्ध नहीं है तो हमें लकड़ी के स्लीपरों को प्रयोग में लाना चाहिये और रेलवे के लिये अलग जंगल रख कर उनमें ऐसे वृक्ष लगाने चाहियें जिनसे स्लीपर बनाये जा सकें। इस सुझाव पर गम्भीरतापूर्वक विचार किया जाना चाहिये।

श्री दिगंबर सिंह (जिला एटा पश्चिम व जिला मैनपुरी—पश्चिम व जिला मथुरा—पूर्व) : इस विषय पर मंत्री महोदय जी को धन्यवाद मिले हैं। उनमें मैं अपना धन्यवाद भी शामिल करना चाहता हूँ। उस क्षेत्र की ओर से जिससे कि मैं चुन कर आया हूँ विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूँ क्योंकि उस क्षेत्र के लिये एक नई रेलवे लाइन निकाली जा रही है। इसका निर्णय स्वयं मंत्री जी ने वहां जा करके किया था। उस सम्बन्ध में इस वर्ष के लिये १० लाख रुपया रखा गया है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जितना कुल रुपया इस काम के लिये मंजूर हुआ है उसको देखते हुये यह इस वर्ष के लिये बहुत कम है। पिछले वर्ष जो रुपया बजट में मंजूर हुआ था वह खर्च नहीं हो पाया। हमको अन्देश है कि कहीं इस वर्ष भी ऐसा ही न हो। इसलिये मैं चाहता हूँ कि जो रुपया रखा गया है वह खर्च हो और यह कार्य जल्दी से जल्दी प्रारम्भ हो।

साथ ही साथ मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पिछले वर्ष एक किसान स्पेशल चला कर किसानों को एक विशेष सुविधा दी गयी थी। लेकिन उसमें सबसे बड़ी दिक्कत यह थी कि किसानों को सरकार द्वारा यह प्रमाणित करना पड़ता था कि वह किसान हैं। इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि किसानों को अपने को किसान प्रमाणित करने के लिये यह सुविधा और दी जाय कि वे अपने गांव की पंजायत द्वारा या पटवारी द्वारा या एम० पी० या एम० एल० ए० द्वारा यह प्रमाणित करवा सकें वही प्रमाण मान्य हो। इसके अतिरिक्त किसान को इस सम्बन्ध में एक और दिक्कत होती है। उसके परिवार के लोग, उसके साथ काम करने वाले मजदूर, किसानों में काम करने वाले कार्यकर्ता भी उसके साथ होते हैं। मेरा मंत्री महोदय से इसलिये यह निवेदन है कि इन लोगों को भी किसान की परिभाषा में रखा जाये ताकि ये भी किसान स्पेशल में जा सकें।

मैं एक किसान स्पेशल ले जाना चाहता था लेकिन उसमें एक यही असुविधा थी कि किससे उसके लिये बातचीत की जाये और कहां से स्वीकृति आदि ली जाये। मुझे ऐसा लगा कि जितनी सुविधा इस किसान स्पेशल से होगी उससे ज्यादा असुविधा उसकी स्वीकृति आदि लेने में होने की सम्भावना है। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि किसान की परिभाषा में किसान, किसान के खेत पर काम करनेवाले मजदूर, किसानों में काम करने वाले कार्यकर्ता और किसान के परिवार वाले शामिल किये जायें। दूसरी बात जो मैं निवेदन करना चाहता हूँ वह यह है (जो अपने अनुभव के आधार पर है) कि अलीगढ़ से बरेली के रास्ते में गाड़ी के डिब्बों में बहुत भीड़ होती है। लोग प्यासे बैठे रह जाते हैं। इस डर के नीचे स्टेशन पर उतर कर नहीं जाते कि लौट कर आने में कहीं उनकी जगह न छिन जाय और मैंने स्वयं यह देखा कि उनको पानी की सख्त असुविधा का सामना करना पड़ता है। वे और उनके दच्चे यासे बैठे रहते हैं। कई कई घंटे उनको पानी नसीब नहीं होता। दो, एक को तो मैंने स्वयं लोगों से लेकर थोड़ा पानी दिया तब कहीं बेचारों की जान में जान आई। यह भी देखने में आया कि रेलवे स्टेशनों पर जो आदमी पानी पिलाने के लिये रखे गये हैं वे बहुत कम हैं। उसके कारण थर्ड क्लास के लोगों को पानी की जितनी सुविधा मिलनी चाहिये, वह नहीं मिल पाती है। विशेषकर गर्मियों में तो पानी की समस्या और भी जटिल हो जाती है। पानी न मिलने के कारण मैंने छोटे छोटे बच्चों को बिलखते हुये देखा है लेकिन वे बेचारे मां, बाप भीड़ की वजह से नीचे उतर कर नहीं जा सकते क्योंकि उनको इस बात का डर बना रहता है कि अगर कहीं नीचे उतर कर गये तो फिर जगह नहीं मिलेगी। पानी पिलाने का प्रबन्ध बहुत ही असन्तोषजनक है और पानी पिलाने वाले स्टेशन पर दिखाई ही नहीं देते। एक आध होते भी हैं तो पता नहीं क्या बात है उनको वेतन कम मिलता है या जो भी कारण हो इतने धीरे धीरे चलते हैं कि स्टेशन पर गाड़ी आने और रवाना होने तक वे एक ही डिब्बे के मुसाफिरों को डिब्बे के आगे खड़े हो कर पानी पिला पाते हैं। दूसरे डिब्बे तक पहुंच ही नहीं पाते और गाड़ी रवाना हो जाती है। मुझे खेद के साथ आपको बतलाना पड़ता है कि यह सब मैं अपने जाती अनुभव पर कह रहा हूँ। मुझे स्वयं भी बावजूद कोशिश करने के एक बार चार, पांच घंटे तक पानी नहीं मिला। इसलिये इस बात की बहुत जरूरत है कि जहां आप मुसाफिरों के लिये और तरह तरह की सुविधायें प्रदान करने की कोशिश कर रहे हैं वहां आप इसका अवश्य ध्यान रखें और पानी की समुचित व्यवस्था करें ताकि यात्रियों को पानी पर्याप्त मात्रा में मिलसके और उनको पानी की दिक्कत महसूस न हो। यह सच है कि पहले से यात्रियों की सुविधाओं में विस्तार हो गया है। मुख्य मुख्य स्टेशनों पर ठंडा पानी भी मिलता है और कहीं कहीं पर काफी पानी मिलता है लेकिन मैं चाहता हूँ कि उन छोटे छोटे स्टेशनों पर जहां कि आम जनता के लोग सफर करते हैं और एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन को जाते हैं, वहां विशेष रूप से यात्रियों को पानी पिलाने का समुचित प्रबन्ध होना चाहिये।

अन्त में मैं अधिक समय न लेते हुये आपकी जानकारी के लिये बतलाना चाहता हूँ कि इस विभाग के सम्बन्ध में लोगों के क्या विचार हैं। मैं एक गाड़ी में आ रहा था एक व्यक्ति जो मेरे पास बैठा था यह कह रहा था कि इतना छोटा मिनिस्टर, इतनी बड़ी लोकाप्रयता। इतना बड़ा दिल और दिमाग किस



[ श्री दिगंबर सिंह ]

प्रकार अपने इस छोटे से शरीर में रखता है। उन्होंने यह भी कहा सरकारी विभागों में अगर किसी विभाग ने सबसे अधिक सुधार किये हैं और लोगों को सुविधा पहुंचाई है तो वह यह रेलवे विभाग है। आज इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता कि रेलवे विभाग ने जनता को पहले की अपेक्षा काफी आराम और सहूलियत पहुंचाई है। भ्रष्टाचार पहले की अपेक्षा बहुत कम हो गया है और करीब करीब नहीं के बराबर है। पहले रेलवे में इस कदर भ्रष्टाचार फैला हुआ था कि लोग कम फासले का चार आने का टिकट खरीदते थे और दूर का सफर करते थे। टिकट के साथ वे हाथ में अठन्नी या रुपया रखते थे और टिकट कलेक्टर के हाथ में टिकट के साथ वह अठन्नी या रुपया देकर वह बाहर निकल जाया करते थे। वह यह नहीं पूछते थे कि तुम्हारा टिकट कहां से कहां तक का है। अब इस तरह का भ्रष्टाचार टिकट कलेक्टरों में देखने में नहीं आता। रेलवे कर्मचारी यह समझने लगे हैं कि यह बुरी बात है। साथ ही वे यथासंभव यह भी समझने लगे हैं कि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधा पहुंचाना उनका कर्तव्य है और जहां तक संभव हो सके उनकी तकलीफों को दूर करें।

अन्त में मैं और अधिक न कह कर मैंने जो किसान स्पेशल की बात कही जो किसानों के विशेष फायदे के लिये रखी जा रही है के सम्बन्ध में कह कर समाप्त करता हूं। जिसमें जनता के लोग और खास तौर से किसान और किसानों के साथ काम करने वाले मजदूरों को भाखरा-नांगल जैसे बड़े-बड़े कामों को देखने की सुविधा दी गई है ताकि उनको देख कर वे यह अनुभव कर सकें कि सरकार उनके वास्ते क्या कर रही है मैं चाहता हूं कि उस स्पेशल की सुविधा से अधिक से अधिक आम लोग लाभ उठा सकें। ऊपर कही गई सुविधा अवश्य प्रदान की जाये।

**सभापति महोदय :** अब मांग संख्या ६, ७, ८, ९ और १० के सम्बन्ध में ये कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये जायेंगे :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या
६	६०, (मितव्ययता), ६१, ६२, ६३, ६४, ६५, ६६, ६७, १८२, १८३, १८५, १८६, १८२, १८३, २१७, २१६, २२०, २२१, २२२, ३१६, ३१७
८	१०५, (मितव्ययता), १०७, १०८, ३४२
९	२२५, ३१६
१०	११०, १११, ११२, ११४, ११७, ११८, ११६, १२०, १२१, १२४, २००, ३२२

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
६	श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तौड़)	पश्चिमी रेलवे के गोधरा और कोटा सैक्शनों पर बड़ी लाइनों पर अमित-व्ययी नये स्टेशनों की स्थापना।	१,००,००० रुपये
६	श्री यू० एम० त्रिवेदी	मथुरा, भोपाल, आगरा आदि जंक्शनों पर गाड़ियों के मेल के बारे में सामान्य प्रशासन में समन्वय का अभाव।	१०० रुपये
६	श्री यू० एम० त्रिवेदी	अहमदाबाद और गोधरा के बीच एक सीधी गाड़ी का न चलाया जाना।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
६	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिमी रेलवे पर स्टेशन मास्टरों और सहायक स्टेशन मास्टरों की सेवा सम्बन्धी शर्तें ।	१०० रुपये
६	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिमी रेलवे पर डी० ए० जी० सी० को गाड़ी के साथ चलने के भत्ते का उपबन्ध न किया जाना ।	१०० रुपये
६	श्री यू० एम० त्रिवेदी	गाड़ियों का ठीक समय पर न चलना ।	१०० रुपये
६	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिमी रेलवे के छोटी लाइन के विभागी—विशेषकर खंडवा-अजमेर विभाग में २०० पौंड से कम माल के यातायात में कमी ।	१०० रुपये
६	श्री टी० बी० विट्ठल- राव	कार्यवहन कर्मचारियों के लिये अपर्याप्त एवजी कर्मचारी ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	फायरमैन, रोलिंग-स्टाकमैन, गैंगमैनो आदि के कार्य के अनुसार उनके वेतन-क्रमों का पुनः वर्गीकरण ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	कुछ विशेष कार्यों के लिये अयोग्य परन्तु अन्य कार्यों के लिये योग्य पाये गये कर्मचारियों के वर्तमान वेतन का संरक्षण ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	दक्षिण रेलवे पर सब अस्थायी पदोन्नतियों का स्थायी बनाया जाना ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	नये कर्मचारियों की भर्ती के कारण पदोन्नतियों में रुकावट ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	गैंगमैन को जूते और वर्दियों का दिया जाना	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	चालू लाइनों के कर्मचारियों को साम्प्रदायिक छट्टियों का दिया जाना ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	भूतपूर्व दक्षिण भारत रेलवे के सभी-लोको-शेडों में कोयला खलासियों की कमी ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	वर्कशापों और लोकोशेडों में अदक्ष श्रमिकों के रूप में काम करना स्वीकार करने वाले गैंगमैनो का स्थानान्तरण ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
६	श्री नम्बियार	क्लर्कों के ५५-१३० रुपये के वर्तमान निम्नतम वेतनक्रम को बढ़ा कर ८०-२२० रुपये किये जाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	नैमित्तिक श्रमिकों की भर्ती की प्रणाली का समाप्त किया जाना ।	१०० रुपये
६	श्री नम्बियार	रेलवे भोजनालयों में काम करने वाले कर्मचारियों को पुनः भोजन की रियायत का दिया जाना ।	१०० रुपये
६	श्री कामत	मध्य रेलवे पर लैविल-क्रांसिग्स के गेटमैन	१०० रुपये
६	श्री कामत	मध्य रेलवे पर कंडक्टर गांडों को वर्दियों का न दिया जाना ।	१०० रुपये
८	श्री यू० एम० त्रिवेदी	माल गाड़ियों की रफ्तार में कमी ।	१,००,००० रुपये
८	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिम रेलवे पर जनता के सामान के चढ़ाने-उतारने में भ्रष्टाचार का होना ।	१०० रुपये
८	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिम रेलवे पर डी० जी० सी० को उपयुक्त वर्दियों का न दिया जाना ।	१०० रुपये
८	श्री यू० एम० त्रिवेदी	मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे में खोये हुए अथवा क्षतिग्रस्त सामान के प्रतिकर एवं सामान के उतारने-चढ़ाने के खर्चे आदि में असमानता ।	१०० रुपये
९	श्री रामचन्द्र रेड्डी (नल्लोर)	दक्षिण रेलवे पर अंगोल और गुडूर के बीच डीज़ल गाड़ियों का चलाया जाना ।	१०० रुपये
९	श्री के० के० बसु (डायमण्ड हार्बर)	विशाखापट्टनम पत्तन के प्रबन्ध को रेलवे मंत्रालय में अन्तर्गत रहने देना ।	१०० रुपये
१०	श्री यू० एम० त्रिवेदी	दक्षिण-पूर्वी रेलवे की स्वास्थ्य और कल्याण सेवाओं पर व्यय ।	१०० रुपये
१०	श्री यू० एम० त्रिवेदी	पश्चिम रेलवे पर रेलवे के कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा की व्यवस्था ।	१०० रुपये
१०	श्री नम्बियार	गोल्डन राक, रेलवे अस्पताल में तुरन्त प्रसुतिका-गृह खोले जाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१०	श्री नम्बियार	रेलवे अस्पतालों में डाक्टरों तथा अन्य चिकित्सक कर्मचारियों की कमी ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१०	श्री नम्बियार	रेलवे अस्पतालों और डिस्पेंसरियों में औषधियों की कमी ।	१०० रुपये
१०	श्री नम्बियार	दक्षिण रेलवे पर ओलावाकोट स्थान पर रेलवे कर्मचारियों के लिये डिस्पेंसरी की व्यवस्था ।	१०० रुपये
१०	श्री नम्बियार	प्रत्येक रेलवे अस्पताल और डिस्पेंसरी के लिये कर्मचारी मंत्रणा समितियों की स्थापना ।	१०० रुपये
१०	श्री नम्बियार	प्रत्येक रेलवे अस्पताल में महिला डाक्टरों की नियुक्ति ।	१०० रुपये
१०	श्री नम्बियार	चिकित्सा व्यवस्थाओं में सुधार करने के लिये दक्षिण रेलवे में गोल्डन राक रेलवे कालोनी की सफाई इत्यादि सम्बन्धी प्रशासन को चिकित्सा-प्रशासन से अलग करना ।	१०० रुपये
१०	श्री नम्बियार	रेल कर्मचारियों में से क्षय रोग से पीड़ित व्यक्तियों को चिकित्सा के लिये पूरे वेतन सहित एक वर्ष का अवकाश दिया जाना ।	१०० रुपये
१०	श्री गार्डिलिंगन गौड़	दक्षिण रेलवे पर अदोनी, नगरूर, मोलागावल्ली, अस्परी, नन्चेरला, बन्ताना हाल, बेरीन हाल उलिंदा-कोंडा, बेथम चेरला, धोने, मद्दीकेडा, तुग्गाली, पेंडेकील और मलयाला स्टेशनों पर कर्मचारियों को क्वार्टर न दिया जाना ।	१०० रुपये
१०	श्री बैरो	रेलवे स्कूलों का प्रशासन तथा कार्य-करण ।	१०० रुपये

†सभापति महोदय : ये सब कटौती प्रस्ताव सभा के समक्ष हैं ।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : वर्ष १९५३ में मैंने लोक-सभा में यह प्रश्न पूछा था कि क्या रेलवे मंत्रालय में ब्लाक इंस्ट्रुमेंट्स के निर्माण के लिये कोई कारखाना खोलने के बारे में विचार किया जा रहा था, तो यह उत्तर दिया गया था इस पर विचार किया जा रहा था । परिणाम यह हुआ कि इसे आश्वासन समिति को सौंप दिया गया । वह भी निर्णय न कर सकी कि कारखाना कब खोला जायेगा । ब्लाक इंस्ट्रुमेंट्स की बहुत मांग है और मैं रेलवे बोर्ड से प्रार्थना करता हूँ कि इनके निर्माण की व्यवस्था की जाये ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री एल० बी० शास्त्री : हम पहले ही यह कार्य कर रहे हैं। मैं माननीय सदस्य को सूचित करना चाहता हूँ कि सिगलिंग उपकरणों के निर्माण का काम मध्य रेलवे और अन्य रेलवेज की कर्मशालाओं में किया जा रहा है।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : धन्यवाद ! अब मैं उन स्थानों के, जहाँ गेज बदलते हैं, वाहनान्तर प्रबन्धों की बात लेता हूँ।

अधिक मात्रा में जाने वाली वस्तुओं के परिवहन के लिये जब तक यांत्रिक वाहनान्तर का प्रबन्ध नहीं किया जाता, तब तक इस दिशा में प्रगति करना कठिन है। भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मंडल संघ ने भी आज से दो वर्ष पूर्व जब एक ज्ञापन प्रस्तुत किया था तो उसमें इस बात पर जोर दिया था कि कम से कम अधिक मात्रा में जाने वाली कुछ एक वस्तुओं के लिये तो यांत्रिक वाहनान्तर का प्रबन्ध अवश्य किया जाना चाहिये।

†श्री एल० बी० शास्त्री : इससे और अधिक बेकारी फैल जायेगी।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव : हम उन्हें खनिज उद्योग में लगा लेंगे। अब मैं स्कूलों का प्रश्न लेता हूँ। रेलवे बोर्ड तथा रेलवे प्रशासन मेरे गांव में एक गोदाम को स्कूल में बनाने का विचार कर रहे हैं। मेरा निवेदन यह है कि वह स्थान स्कूल के योग्य नहीं है। अतः स्कूल का भवन किसी सुन्दर से स्थान पर बनाया जाये।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपने भाषण को सोमवार पर रखें। अब, हमें गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों पर विचार करना है।

### राष्ट्रीय विकास (जनता द्वारा भाग लिया जाना) विधेयक\*

†श्री एम० एल० द्विवेदी (जिला हमीरपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि राष्ट्रीय विकास कार्यक्रम में जनता द्वारा भाग लिये जाने का उपबन्ध करने वाले बिल (विधेयक) को पेश करने की अनुमति दी जाये।

सभापति महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया और स्वीकृत हुआ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं बिल को प्रस्तुत करता हूँ।

### राष्ट्रीय पर्व और त्यौहार पर सवेतन छुट्टी विधेयक\*

†श्री नम्बियार (मयूरम) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि समस्त औद्योगिक श्रमिकों के लिये राष्ट्रीय पर्व और त्यौहार पर सवेतन छुट्टी की प्रथा में एकरूपता लाने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाय।

सभापति महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया और स्वीकृत हुआ।

†श्री नम्बियार : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

### श्री काशी विश्वनाथ मन्दिर विधेयक

†सभापति महोदय : अब सभा २४ फरवरी, १९५६ को श्री रघुनाथ सिंह द्वारा प्रस्तुत किये गये श्री काशी विश्वनाथ मन्दिर विधेयक पर विचार करेगी।

†मूल अंग्रेजी में

\*भारत के गजट के असाधारण अंक दिनांक ६-३-१९५६ में प्रकाशित देखिये पृष्ठ.....

इसके लिये निर्धारित किये गये कुल १॥ घंटे में से ५५ मिनट बचते हैं। उस दिन श्री डी० सी० शर्मा बोल रहे थे। अब वह अपने भाषण को जारी रखेंगे।

†श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) : पिछली बार मैंने यह कहा था कि इस बात को ध्यान में रखते हुये कि उस मन्दिर में हरिजनों को प्रविष्ट होने की अनुमति नहीं है, इस मन्दिर का प्रबन्ध इस प्रकार से किया जाये कि हरिजनों को प्रवेश मिल सके।

मैं बता रहा था कि इस विधेयक के पारित होने में कोई विशेष कठिनाई नहीं है क्योंकि आज कल सभी हिन्दू पूजा स्थानों में सुधार करने के पक्ष में हैं। पंजाब में दरगाह खाजा शरीफ विधेयक पहले ही पास हो चुका है। अतः यह विधेयक कोई अप्रत्याशित क्रांतिकारी परिवर्तन नहीं लाना चाहता।

श्री रघुनाथ सिंह ने इसबात का उल्लेख किया है कि मन्दिर की प्रबन्ध समिति के सदस्य आपस में ही झगड़ते रहते हैं, वहां पर कोई व्यवस्था नहीं है। यह तो मन्दिर के पवित्र नाम पर एक लांछन है। अतः मेरे मित्र द्वारा प्रस्थापित समिति मन्दिर के प्रबन्ध के लिये अत्यन्त हितकारी सिद्ध होगी। यह समिति सभी प्रकार के लोगों का प्रतिनिधित्व करती है। अतः मैं समझता हूं कि यदि इस प्रकार की समिति स्थापित की गयी तो इससे मन्दिर के प्रबन्ध में बड़ा ही लाभ होगा। इसके बारे में मेरी यह प्रार्थना अवश्य है कि इस समिति में एक हरिजन प्रतिनिधि भी होना चाहिये।

जहां तक मन्दिर के पूजा सम्बन्धी कार्यों का सम्बन्ध है, यह समिति उनमें कोई हस्तक्षेप न करेगी। उसका सम्बन्ध मन्दिर के केवल सार्वजनिक प्रबन्ध से ही होगा।

जिन लोगों ने इस मन्दिर के निर्माण में योग दिया उनका उद्देश्य यह था कि यह एक सार्वजनिक पूजा का स्थान होना चाहिये। परन्तु आज उस उद्देश्य का हनन किया जा रहा है। जनता चाहती है कि इसे वास्तव में एक सार्वजनिक पूजा का स्थान बनाया जाये।

मुझे श्री रवीन्द्र नाथ ठाकुर की गीतांजलि का एक गीत याद आ गया है जिसमें उन्होंने लिखा है कि किसी नीच व्यक्ति की सेवा करना ही ईश्वर की सच्ची सेवा करना है। परन्तु इस मन्दिर के द्वार निम्न वर्ग के लोगों के लिये बन्द करके किस प्रकार की पूजा की जा रही है, यह मैं नहीं जानता।

इन कारणों के आधार पर मैं यह कहूंगा कि यह विधेयक अवश्य पारित किया जाये। इस मन्दिर के प्रशासन के सुधार से बनारस जाने वाले सभी लोगों को बड़ा लाभ होगा। अतः मैं इस विधेयक का पूर्ण समर्थन करता हूं।

श्री वी० जी० देशपांडे (गुना) : सभानेत्री महोदया, मैं बड़े दुःख के साथ यहां पर इस विधेयक का विरोध करने के लिये खड़ा हुआ हूं।

†सभापति महोदय : इस विधेयक पर चर्चा करने के लिये बहुत से सदस्य उत्सुक हैं। अतः मेरा सुझाव है कि कोई भी सदस्य ७ मिनट से अधिक समय न ले।

श्री वी० जी० देशपांडे : काशी विश्वनाथ का मन्दिर हिन्दुस्तान में अत्यन्त पवित्र मन्दिर है और भारत के प्रत्येक हिन्दू के जीवन के कर्तव्यों में काशी यात्रा करना, काशी में जाना, एक बड़ा पवित्र कर्तव्य माना गया है। हिन्दू ला (विधि) में भी इस बात को स्वीकार किया गया है कि हर एक को बनारस, प्रयाग और गया की यात्रा के लिये जाना है तथा विश्वनाथ का दर्शन भी बड़ा पवित्र कार्य है। कम से कम इस दृष्टि से यदि कोई सदस्य, इसलिये कि विश्वनाथ मन्दिर की व्यवस्था सुचारू रूप से हो, कोई विधेयक लाता तो उसका विरोध नहीं करूंगा। परन्तु जब मैं इस विधेयक की तरफ देखता हूं और जो कुछ उसके उद्देश्य और कारणों में कहा गया है उसे देखता हूं तो मैं नहीं समझता हूं कि उससे इस कार्य की सिद्धि होगी।

[ श्री वी० जी० देशपांडे ]

पहले तो इसमें यह कहा गया है, जो कि मुझे मंजूर नहीं है, कि इस विश्वनाथ मन्दिर का प्रारम्भ अहिल्याबाई, रणजीत सिंह और अवध के नवाब ने किया। मैं इसको कदापि मानने के लिये तैयार नहीं हूँ। अहिल्याबाई ने देश में रामेश्वरम् तक और देश के कोने कोने में बड़ा कार्य किया, मन्दिर बनवाये, इसके लिये मैं उनकी वन्दना करता हूँ। परन्तु इस मन्दिर पर केवल अहिल्याबाई, रणजीत सिंह तथा सिखों, अथवा अवध के नवाब का अधिकार है और उनकी यह इच्छा थी कि यह सारे धर्मों का स्थान बने, इसलिये यह कार्य होना चाहिये, इसको मैं नहीं मानता।

काशी के विश्वनाथ मन्दिर की केवल अहिल्या बाई ने ही रचना नहीं की है। मैं तो वहाँ पर जो मस्जिद है और जो नौबतखाना है इन सब को विश्वनाथ मन्दिर की चीजें मानता हूँ। मैं चाहता हूँ कि विश्वनाथ के मन्दिर की पुनर्रचना हो। यह बात मैं कम्युनिलिज्म (साम्प्रदायिकता) के कारण नहीं कह रहा हूँ। पंडित जी ने कुछ दिन पहले कहा था कि जामा मस्जिद की हमें पुनर्रचना करनी है, उसकी हमें रिपेयर करनी है। मैं पूछता हूँ कि इसकी रिपेयर क्यों नहीं की जाती है? मैं समझता हूँ कि केवल एक कमेटी नियुक्त करके काम नहीं चलेगा। यह भारत सरकार का कर्तव्य है कि वह बनारस के मंदिरों की पुनर्रचना करे। मैं देखता हूँ विश्वनाथ का जो मंदिर है उसके ऊपर मस्जिद बनी हुई है। किसी ने दो तीन सौ साल पहले इस मन्दिर को तोड़ कर इसके स्थान पर मस्जिद खड़ी कर दी थी। इस मन्दिर की पुनर्रचना करना यह भी भारत सरकार का परम कर्तव्य है।

आपने इस मन्दिर के प्रबन्ध के लिये जिस कमेटी को बनाने का सुझाव दिया है जब मैं उसके सदस्यों की ओर देखता हूँ तो मुझे हैरानी होती है। पहले तो आपने इंदौर के महाराजा या उनके वंशज के एक सदस्य को इस कमेटी में नियुक्त करने के लिये कहा है क्योंकि आप समझते हैं कि यह मन्दिर उन्होंने बनवाया था। दूसरे आपने कहा है कि एक सिखों का प्रतिनिधि लिया जाय। तीसरे काशी के महाराजा या उनके प्रतिनिधि का जिक्र आपने किया है। चौथे पार्लियामेंट के तीन सदस्य लेने का आपने अनुरोध किया है। आपने यह कहीं नहीं कहा कि पंडे जो.....

**श्री रघुनाथ सिंह (जिला बनारस—मध्य) :** आगे पढ़िये।

**श्री वी० जी० देशपांडे :** आगे जब मैं देखता हूँ तो यह पाता हूँ कि बनारस के डिस्ट्रिक्ट जज और डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को इसमें लिया जाना है। बनारस सिटी कारपोरेशन (निगम) के मेयर को लेने की भी बात कही गई है। इस प्रकार के नाम इसमें दिये गये हैं। इसमें यह कहीं नहीं कहा गया है कि मंदिर की पूजा करनेवाले देश के जो लाखों लोग हर साल यहां आते हैं, जो मूर्ति पूजा में विश्वास रखते हैं उनके प्रतिनिधि लिये जायें। मैं यह भी देखता हूँ कि गुरुद्वारों का जो प्रबन्ध होता है वह एक गुरुद्वारा प्रबन्धक कमेटी द्वारा होता है और इस प्रबन्धक कमेटी के चुनाव के लिये जो लोग खड़े होते हैं उनके लिये वोट देने का अधिकार उन सिखों को ही होता है जो कि स्मोक नहीं करते हैं। इस प्रकार से यह गुरुद्वारा प्रबन्धक कमेटी बनती है। मैं कहता हूँ कि आपका ख्याल उन लोगों की ओर नहीं गया जो मन्दिर की पवित्रता में विश्वास रखते हैं, जो महादेव के भक्त हैं, शंकर के भक्त हैं। इन लोगों के प्रतिनिधियों को लेने की बात आपने कहीं भी नहीं की है। आप तो उन लोगों की कमेटी बनाना चाहते हैं जो कि मूर्ति पूजा में विश्वास नहीं रखते हैं, जो मूर्ति को तोड़ने में विश्वास रखते हैं, जो सैक्युलर हैं, जो धर्म निरपेक्ष हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या कोई हरिजनों के प्रतिनिधि लेने की बात आपने कहीं कही है? मैं इस बात के विरुद्ध नहीं हूँ कि कोई हरिजन इस कमेटी में न लिया जाय। उनका विचार है कि हरिजन को रखने का कोई सुझाव दे तो वह उसको स्वीकार कर लेंगे। परन्तु जिस दृष्टि से इस बिल की रचना की गई है, जिस प्रकार से इसका प्रबन्ध करने की बात कही गई है, उससे जो हम चाहते हैं, वह हम पा लेंगे, इसमें मुझे सन्देह है। इस बात में भी मुझे सन्देह है कि जिन्होंने इस बिल की रचना की है उनके मन में भी इस प्रकार के विचार थे। यह मंदिर सैकड़ों साल पहले बनवाया गया था। यह अहिल्या बाई ने ही बनाया है इसको मैं नहीं मानता हूँ।

यह जो देवस्थान है यह अत्यन्त प्राचीन है। देश के कोने कोने में रहने वाला हिन्दू इस स्थान को एक पवित्र स्थान मानता है और इसमें कौन सी पावित्रिक भावना है, इसमें मैं आज नहीं जाऊंगा। इस पवित्र स्थान के प्रबन्ध के लिये, इसमें सुधार लाने के लिये, इसकी सुव्यवस्था करने के लिये यदि कोई योजना आप लेकर आते तो उसका समर्थन हम कर सकते थे। परन्तु कारपोरेशन के एक मेयर को लेकर, डिस्ट्रिक्ट जज को लेकर, डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट को लेकर जो आप एक कमेटी की रचना करना चाहते हैं और दो चार पार्लियामेंट के मੈम्बर और कोई जमींदार को इसमें स्थान देना चाहते हैं, इससे तो काम नहीं चलेगा। यह तो वही बात होगी कि कहीं का पत्थर कहीं का रोड़ा भानुमति ने कुनबा जोड़ा। यह सब लोग मिल कर हमारे मंदिर का क्या करेंगे मुझे तो कुछ पता नहीं चलता है पार्लियामेंट के एक मੈम्बर ने कहा है कि यहां पर सब धर्मों के लोग जाते हैं, सर्वधर्म के लोगों के आने का यह स्थान है, और इसलिये सब धर्मों के प्रतिनिधि इसमें लिये जा रहे हैं। मैं समझता हूं कि वही लोग इसमें आ सकते हैं जो कि शंकर में विश्वास रखते हैं, जो परलोक में विश्वास रखते हैं, जो हिन्दू धर्म में विश्वास रखते हैं, और वही इसका प्रबन्ध कर सकते हैं। इसी दृष्टि से, पावित्र्य के साथ, स्वच्छता के साथ, सच्चे हृदय से, यदि इसका प्रबन्ध हो तो वहां पर जो बुराइयां हैं वह दूर हो सकती हैं। इसकी स्वच्छता बनाये रखने के पक्ष में मैं हूं। धार्मिक और सामाजिक दृष्टि से और प्रगतिशीलता की दृष्टि से इसका विरोध करने के पक्ष में मैं नहीं हूं। इन सिद्धांतों में मेरा विश्वास है। काशी विश्वनाथ मंदिर में हिन्दू धर्म के जितने अंग हैं, उन सब को जाने का अधिकार है, इसको मैं मानता हूं। इस पर मेरा पूर्ण विश्वास है और मैं इसका विरोधी नहीं हूं। परन्तु सर्वधर्म के लोगों की एक परिषद् बना दी जाये और वह इसका प्रबन्ध करे, इसमें कहीं डेमोक्रेसी (प्रजातंत्र) नहीं है। राजाओं, महाराजाओं, जमींदारों को ले लेने से कोई काम बनने वाला नहीं है। इसमें कहीं कोई परम्परा की बात नहीं है। इस दृष्टि से विश्वनाथ मन्दिर के प्रबन्ध की इच्छा जो उनकी है, वह ठीक है, मैं उसका सत्कार करता हूं और इसका मैं विरोध करने वालीं में से नहीं हूं। लेकिन प्रबन्ध करने का जो तरीका उन्होंने खोजा है कि एक परिषद् स्थापित कर दी जाय, इसका मैं समर्थन नहीं करता हूं। मैं भारत सरकार से कहता हूं कि विश्वनाथ के मन्दिर के ऊपर जो आपने कुछ खर्च नहीं किया है उससे आज हिन्दुस्तान के हिन्दुओं के हृदयों के ऊपर आघात पहुंचता है। इस बात से भी उनको दुख होता है कि टोडर मल के जमाने में जब इस मन्दिर को बनवाया गया था, तब से इसके सिर के ऊपर एक मस्जिद खड़ी है। मैं यह नहीं कहता कि इस मस्जिद को तुड़वा दिया जाए, इसके पक्ष में मैं नहीं हूं। आज आप बहुत से समारक बनवा रहे हैं, भगत सिंह का समारक आप बनवा रहे हैं। सुभाश चन्द्र बोस का समारक आप बनवा रहे हैं। क्या आपका यह कर्तव्य नहीं है कि इस मंदिर पर भी आज आप कुछ खर्च करें। यह हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा मन्दिर है। इसको कई बार तोड़ दिया गया था। इसकी दीवारें आज भी खड़ी हैं। मन्दिर के अन्दर मूर्तियां भी हैं। ज्ञानवापी भी वहां हैं। वहां पर मस्जिद भी खड़ी है। इस मन्दिर के पुनर्प्रतिष्ठापन की, इस की पवित्रता को कायम रखने की, इसके सुचारू रूप से प्रबन्ध करने की जिम्मेवारी भारत सरकार की है। इस विधेयक से इस तरह का प्रबन्ध नहीं होगा।

इतना कहकर मैं इस विधेयक का विरोध करता हूं।

†विधि कार्य मंत्री (श्री पाटस्कर) : जहां तक इस महान् तीर्थ स्थान की वर्तमान अवस्था का सम्बन्ध है, वहां की अवस्था संतोषजनक नहीं है। वर्तमान अवस्था यह है कि 'तिवारियों'—मैं नहीं जानता कि इसका तात्पर्य क्या है—के बीच झगड़ा होने के कारण उन्होंने न्यायालय में मुकद्दमे बाजी प्रारम्भ कर दी है। जिसके फलस्वरूप उन्होंने कुछ रिसीवर नियुक्त कर दिये हैं। सरकारी सूचना भी यह है कि रिसीवर अन्य बातों से अधिक आपसी झगड़ों में लगे रहते हैं। वे दावा करते हैं कि वस्तुतः वे ही वहां के स्वामी हैं और वहां प्राप्त होने वाली सब दक्षिणा लेने तथा उसका उपयोग करने के अधिकारी हैं इसका परिणाम बहुत बुरा हुआ है।

†मूल अंग्रेजी में



†श्री के० के० बसु (डायमण्ड हार्बर) : क्या यह किसी निजी व्यक्ति का है ।

†श्री पाटस्कर : कुछ व्यक्तियों ने अपने अपने दावों के सम्बन्ध में मुकद्दमा दायर किया है ये दावे चाहे किसी प्रकार के हों, परिणाम यह हुआ कि न्यायालय ने चार रिसीवर नियुक्त किये हैं । उनके नाम हैं, श्री गौरी प्रसाद तिवारी, श्री लक्ष्मी शंकर तिवारी, श्री राम शंकर तिवारी और श्री कैलाशपति यह तिवारी नहीं हैं । परिणाम यह हुआ कि अवस्था बहुत शोचनीय है ।

इस मन्दिर विशेष के सम्बन्ध में मेरे माननीय मित्र श्री वी० जी० देशपांडे बहुत इच्छुक थे, लेकिन मैं इस समय उन्हें यहां नहीं देख रहा हूं । मैं आशा करता हूं कि मेरे अन्य मित्र भी पुरानी बातें कुरेदने की अपेक्षा इस मन्दिर के बारे में, वहां जो कुछ भी इस समय हो रहा है, अधिक रुचि लेंगे ।

वहां सम्बन्ध इतने खराब हो गये हैं कि कभी कभी झगड़े और मारपीट की नौबत पहुंच जाती है तथा थाने में शिकायत की जाती है । जनता की श्रद्धा से प्राप्त दक्षिणा का उपयोग इस प्रकार किया जाता है कि अभी कुछ समय पूर्व बिजली और टेलीफोन के बिल भी नहीं चुकाये जा सके थे और बिजली कम्पनी को बिजली बन्द कर देनी पड़ी थी । मैं उन सभी से विशेषतः जो लोग प्राचीन परम्पराओं को बनाये रखने में बहुत दिलचस्पी रखते हैं निवेदन करूंगा कि वे प्रश्न को इस दृष्टिकोण से देखें और इन मामलों में अधिक रुचि लें । मैंने उस इतिहास को पढ़ा है जो कि प्रस्तावक महोदय ने दिया है निस्सन्देह यह मन्दिर किसी राजा अथवा रानी का नहीं है । मेरे विचार से स्वर्गीय अहिल्या बाई ने इस मन्दिर का निर्माण किया, यह हो सकता है कि अन्यत्र भी कुछ प्राचीन मन्दिर हों, किन्तु काशी अब एक ऐसा स्थान माना जाता है कि जहां देश के कोने कोने से हिन्दू लोग पूजा के लिये आते हैं । मुझे इस भावना से कोई विरोध नहीं है । किन्तु मैं उन लोगों से, जो इन मामलों में रुचि रखते हैं, यह निवेदन करूंगा कि वे इस बात का प्रयत्न करें कि हमारे पुण्य स्थानों की पवित्रता बनी रहे । पहिले जो कुछ भी हुआ है, उसी पर ध्यान केन्द्रित करने से कोई लाभ नहीं होगा । धार्मिक मामलों में जिन लोगों के विचार भिन्न हों, उन्हें छोड़ दीजिये किन्तु उन लोगों ने भी, जो कि धार्मिक होने का दावा करते हैं, तथा जिन्हें प्राचीन संस्कृति पर गर्व है, इस दिशा में कोई प्रयत्न नहीं किया है । मैं इस बात को अनुभव करता हूं । कुछ दिन पूर्व मैंने पढ़ा था कि हरिजनों को मन्दिर में घुसने से रोकने की कोशिश की जा रही है—यह समाचार पत्र में एक संवाद था । क्या यह अच्छा नहीं है कि हम स्वयं हिन्दुओं को मन्दिरों में घुसने से रोकने के बजाय मन्दिर की पवित्रता को बनाये रखें । मुझे यह बताया गया है कि पिछले कुछ वर्षों से इन लोगों के आपसी लड़ाई झगड़ों के कारण, न्यायालय द्वारा सभी प्रयत्न करने के बावजूद भी वहां की अवस्था संतोषजनक नहीं है ।

मैं इस मामले में अधिक नहीं कहूंगा क्योंकि यह वहां के किसी मुकद्दमे का विषय है और यह उच्चतम न्यायालय तक जा चुका है तथा किसी अन्य न्यायालय में भी दूसरे रूप में आ सकता है । यह चक्र चलता ही रहेगा और कुछ न कुछ करना ही होगा । किन्तु मैं प्रस्तावक महोदय को यह बता दूँ कि इस मामले ने उत्तर प्रदेश सरकार का ध्यान भी आकर्षित किया है । उत्तर प्रदेश सरकार पहिले ही १९३६ में बद्रीनाथ मन्दिर अधिनियम पारित कर चुकी है । तत्पश्चात् यह अधिनियम केदारनाथ मन्दिर में भी लागू कर दिया गया । कुछ वर्षों पश्चात् उन्होंने केवल इस मामले पर ही नहीं अपितु अन्य पुण्य स्थानों के लिये भी—क्योंकि जैसा कि आप जानते हैं । उत्तर प्रदेश में हिन्दू मुसलमान तथा अन्य धर्मावलम्बियों के कई महत्वपूर्ण पुण्य स्थान हैं—एक विशेष पदाधिकारी नियुक्त किया । तब सरकार ने यह निश्चय किया कि प्रत्येक मन्दिर अथवा पुण्य स्थान के लिये एक अधिनियम होने के स्थान पर, कोई सामान्य अधिनियम, जो कि राज्य सरकारों को उसे सभी धार्मिक संस्थाओं पर, चाहे वे किसी भी साम्प्रदाय की क्यों न हों, लागू करने का अधिकार दे, अधिक अच्छा होगा । चाहे

वह कोई हिन्दू मन्दिर हो जिसकी व्यवस्था ठीक न हो, अथवा कोई मुसलमानों का पुण्य स्थान हो जिसकी व्यवस्था ठीक न हो, स्वतः समाज और सरकार का यह कर्तव्य हो जाता है कि ऐसी दुर्व्यवस्था को रोका जाय। इस दृष्टिकोण से सरकार ने जांच की थी। तत्पश्चात् सरकार ने राज्य विधान सभाओं में इस वर्ष १८ अप्रैल तक जनमत जानने के लिये एक विधेयक पुरःस्थापित किया। मेरा विश्वास है कि राज्य सरकार यथाशक्ति प्रयत्न कर रही हैं किन्तु मद्रास में इस विधान पर जो कुछ भी हुआ उसे देखते हुये मुझे इस विधान के भविष्य पर विश्वास नहीं है। ऐसी संस्थाओं से सम्बद्ध व्यक्तियों के लिये अपने स्वार्थ से उपर न उठना और बात को न्यायालय तक ले जाना आसान है। इस विधान को भी न्यायालय में चुनौती दी गई है। किन्तु इन बातों के बावजूद भी उत्तर प्रदेश की सरकार भरसक प्रयत्न कर रही है। उसने विधान पुरःस्थापित कर दिया है। मैं अपने माननीय मित्र प्रस्तावक महोदय को यह विश्वास दिला सकता हूँ कि मैंने इस विधेयक के उपबन्धों तथा प्रस्तावित अधिनियम के उपबन्धों को पढ़ लिया है। मैं इस नतीजे पर पहुंचा हूँ कि उत्तर प्रदेश विधान सभा में पुरःस्थापित किया गया विधेयक कहीं अच्छा है।

†श्री आलतेकर (उत्तर सतारा) : इस विधेयक का क्या नाम है तथा वह किस प्रकार का है ?

†श्री पाटस्कर : उसे उत्तर प्रदेश मन्दिर तथा धार्मिक निबन्ध (प्रशासन) विधेयक कहते हैं।

†श्री टी० बी० विट्ठल राव (खम्मम्) : यह कब पुरःस्थापित किया गया था ?

†श्री पाटस्कर : पिछले वर्ष। अब वह इस वर्ष १६ अप्रैल तक जनमत जानने के लिये परिचालित किया गया है। तब पुरातत्व विभाग के निदेशक से भी इस विषय पर परामर्श किया गया था क्योंकि इस प्रश्न का एक दूसरा पहलू भी है। उन्होंने अपना यह मत व्यक्त किया कि यह बात राज्य सरकारों पर ही छोड़ दिया जाय कि वे इस मामले की देखभाल करें। यह स्वाभाविक है क्योंकि यह सूची ३ की प्रविष्टि २८ से सम्बन्ध रखती है तथा हमारी यह नीति रही है कि समवर्ती-सूची के विषय के सम्बन्ध में—जब तक अन्य तरीके से कार्य करने के विशेष कारण न हों—कार्यवाही राज्य सरकारों पर छोड़ दी जाय। इस विषय के स्वरूप का ध्यान रखते हुये ऐसे मन्दिरों की व्यवस्था राज्य सरकार पर छोड़ना ही सबसे अच्छा है। इस विशेष मामले में मैं भी प्रस्तावक महोदय से यह निवेदन करूंगा कि वह इस बात को जान लें कि वस्तुतः राज्य सरकारें रुचि ले रही हैं। मुझे ज्ञात हुआ है कि राज्य सरकार द्वारा बद्रीनाथ मन्दिर का प्रबन्ध बहुत सन्तोषजनक रहा है। मेरे विचार से अब सरकार ऐसा व्यापक विधान बनाने का प्रयत्न कर रही है जिससे कि उसे भविष्य में ऐसी सभी धार्मिक संस्थाओं की व्यवस्था करने का अधिकार प्राप्त हो सके।

इसलिये इस विधान के उद्देश्य से सहमत होते हुये भी—क्योंकि इस सम्बन्ध में कोई मतभेद नहीं है कि काशी देश के करोड़ों व्यक्तियों के लिये पवित्र स्थान है—मैं प्रस्तावक तथा अन्य सदस्यों का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि इन सभी बातों के सम्बन्ध में यह अच्छा है कि हम उन्हें राज्य सरकारों पर छोड़ दें। वे ऐसी संस्थाओं की व्यवस्था अच्छी तरह कर सकती हैं। दोनों विधेयकों के उपबन्धों की तुलना करने पर भी मुझे उत्तर प्रदेश का विधेयक अच्छा ज्ञात होता है, यह स्वाभाविक है, क्योंकि इस विषय में पहिले के अनुभव के कारण उनके पास सुयोग्य व्यक्ति हैं। इसलिये इस विधान के प्रस्तुत करने में और सभा के सम्मुख मन्दिर की वर्तमान व्यवस्था को प्रस्तुत करने में—मैं उनसे इस विषय में पूर्ण सहमत हूँ—प्रस्तावक के उद्देश्य से सहानुभूति रखते हुये भी मैं उनसे यह निवेदन करता हूँ कि वह इस बात को ध्यान में रखते हुये कि एक विधेयक इससे पूर्व ही राज्य विधान सभा में पुरःस्थापित हो चुका है और जनमत जानने के लिये परिचालित किया जा चुका है, और राज्य सरकार भी यहां के प्रत्येक व्यक्ति की तरह ही यह चाहती है कि केवल इस मंदिर का ही नहीं अपितु अन्य धार्मिक संस्थाओं का संचालन भी उचित रूप से किया जाय, इस विधेयक को वापस ले लें।

**श्री नंद लाल शर्मा (सीकर) :** वाराणसीपुरपति मज विश्वनाथम् ।

जैसा कि पास्टकर जी ने अभी कहा, इसमें कभी दो विचार नहीं हो सकते कि किसी भी धार्मिक संस्था का, चाहे वह हिन्दू की हो, चाहे ईसाई की हो, चाहे मुसलमान की हो, चाहे सिख भाई की हो, सुप्रबन्ध होना चाहिये। इस दृष्टिकोण से हमारा विरोध किसी प्रकार भी नहीं है। तिस पर भी मैं बड़े खेदपूर्वक इस विधेयक का विरोध करता हूँ। इसमें कारण है और वह कारण यह है कि जैसी हमारी सरकार सैक्यूलर (धर्म निरपेक्ष) है वैसा ही यह बिल भी सैक्यूलर है और कमेटी भी सैक्यूलर है।

**श्री पाटस्कर :** जो नान सैकुलर मैनेजमेंट है, वह क्या कर रहा है ?

**श्री नंद लाल शर्मा :** मेरे शरीर में कोई रोग है, इसलिये मुझे कत्ल कर देना चाहिये, यह कोई मुनासिब तरीका नहीं है। आपका प्रयत्न रोगी का रोग दूर करने के लिये होना चाहिये, रोगी को खत्म करने का नहीं होना चाहिये।

**श्री पाटस्कर :** वही हम करना चाहते हैं।

**श्री नन्द लाल शर्मा :** इसीलिये मैं ने आपसे सहमति प्रकट की कि मैं किसी प्रकार यह नहीं चाहता हूँ कि काशी विश्वनाथ के मंदिर का सुप्रबन्ध न हो। सुप्रबन्ध होना चाहिये, इसके बारे में कोई दो मत नहीं हैं। मतभेद सिर्फ इस बात को लेकर है कि कमेटी किस प्रकार की बनाई जाय और ऐसी कमेटियों के बनाने का किन को अधिकार दिया जाय यह थोड़ी बहुत देखने की बात है।

स्वयं श्री पाटस्कर अपने मन में देखें कि यह हिन्दू विवाह विधेयक और तलाक विधेयक हिन्दू जाति की धार्मिक भावना के विरुद्ध उनके सिर पर जबर्दस्ती लाद दिया गया है। विधेयक के सम्बन्धित क्लोज नम्बर ४ में उन्होंने साफ लिखा है कि "विधि के सब पाठ, परम्परायें और निर्वाचन निरक्षित हो जायेंगे।"

**श्री पाटस्कर :** इस तरह का कानून बनाने में कोई धर्म की बात नहीं आती है।

**श्री नंद लाल शर्मा :** हिन्दू का विवाह क्या उसके धर्म की बात नहीं है ? मनु महाराज ने स्वयं लिखा है कि विवाह संस्कार स्त्रियों का एकमात्र वैदिक संस्कार है। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह अगर उनके धर्म की बात नहीं होगी, तो किस की होगी ? क्या मंदिर और शिवालय भी हिन्दुओं के लिये धर्म की बात नहीं रहे ? आपके इस विधेयक के स्टेटमेंट आफ आब्जेक्ट्स एण्ड रीजन्स में मुझे यह शब्द पढ़ कर बड़ी लज्जा आई कि यह मन्दिर हिन्दू, सिख और मुस्लिम एकता का जीता-जागता उदाहरण है। मेरे ऐसा कहने का आप कहीं यह अर्थ न लगा लें कि हम हिन्दू, सिक्ख और मुस्लिम यूनिटी (एकता) नहीं चाहते, परन्तु मेरा आक्षेप तो इस बात पर है कि इसमें हिन्दुओं को सिक्खों से अलग माना गया है और मैं उनको बतलाना चाहता हूँ कि हमारे यहां सिक्ख सम्प्रदाय हिन्दू धर्म का एक अंगभूत है और जैसे वैष्णव, शाक्य और शैवं सम्प्रदाय हिन्दू धर्म के अंग हैं उसी तरह सिक्ख सम्प्रदाय भी हिन्दू धर्म का ही एक अंग है और सिक्ख सम्प्रदाय के लिये भी हम वैसा ही मान रखते हैं जैसा कि किसी दूसरे सम्प्रदाय के लिये।

'स्टेटमेंट आफ आब्जेक्ट्स एण्ड रीजन्स' में यह लिखा गया है कि औरंगजेब ने इस मंदिर को डिमौलिश (उद्ध्वस्त) कराया और औरंगजेब द्वारा और भी कितने ही मंदिर उदाहरणार्थ रामजन्मभूमि और कृष्णजन्मभूमि डिमौलिश किये गये और वे टूटी फूटी अवस्था में पड़े हुये हैं। मुझे खेद है कि आज वह लौह पुरुष नहीं है जिसने सोमनाथ के मंदिर का जीर्णोद्धार करके और उसकी ठीक से मरम्मत करवा करके हिन्दू जाति के ऊपर और हम लोगों के ऊपर एक बड़ा भारी आभार प्रदर्शित किया और मैं उस महापुरुष को आज अपनी श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ। हम किसी के धर्म के सम्मान और प्रतिष्ठा पर आक्रमण नहीं करेंगे और उसके साथ ही दूसरों को अपने धर्म के ऊपर आक्रमण नहीं करने देंगे। हम इस सिद्धांत को स्वीकार करते हैं कि यदि हिन्दुओं ने मुसलमानों के किसी धार्मिक स्थान के ऊपर

अनाधिकार कर रक्खा है तो मैं समझता हूँ कि हिन्दुओं का यह धर्म और कर्तव्य है कि वे उस स्थान का सम्मान परिवर्तन मुसलमानों को कर दें और इसी तरह यदि हिन्दुओं के किसी धार्मिक स्थान पर किसी दूसरे ने आकर पाशविक बल के आधार पर और आक्रमण करके कब्जा कर लिया है तो उस धार्मिक स्थान को पुनः हिन्दुओं को सम्मानपूर्वक लौटा देना चाहिये। इसलिये मैंने जिस संशोधन की सूचना दी है उसके द्वारा मैं इतना चाहता था कि “but excluding the mosque” [परन्तु मस्जिद को छोड़ कर] शब्द हटा दिये जायें कमेटी को कोई मंदिर या मस्जिद में जाकर उनके पूजन या नमाज में विघ्न नहीं डालना है। कल जब सप्लीमेंटरी ग्रांट्स (अनुपूरक अनुदान) यहां पर पेश हुई थीं और जामा मस्जिद के लिये डेढ़ लाख रुपये ग्रांट हाउस की मंजूरी के लिये उपस्थित हुई थी तो मैंने यही प्रश्न किया था कि अगर उसका काम ठीक तरह नहीं चल रहा है और उसका मैनेजमेंट (प्रबन्ध) खराब है तो सरकार उसका मैनेजमेंट अपने हाथ में क्यों नहीं ले लेती। इसका हम को यह जवाब दिया गया कि गवर्नमेंट का कोई इरादा उसका मैनेजमेंट अपने हाथ में लेने का नहीं है और यह भी कहा गया कि जामा मस्जिद एक हिस्टारिकल और आर्किलाजिकल मौन्यूमेंट (ऐतिहासिक एवं पुरातत्व-स्मारक) है और इस वजह से उसकी देख-भाल की जानी चाहिये और सरकार को उसको ठीक अवस्था में बनाये रखने के लिये आर्थिक सहायता देनी चाहिये। उसकी रक्षा की जाय और उसको सहायता की जाय, मुझे इसका विरोध नहीं है, लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या काशी विश्वनाथ का मंदिर, जो कि उससे कई गुना पुराना है, हिस्टारिकल और आर्किलाजिकल मौन्यूमेंट नहीं है और क्या उसको सरकार अपना अनुदान नहीं दे सकती और केन्द्रीय सरकार द्वारा काशी विश्वनाथ के मंदिर को अनुदान न दिये जाने का क्या कारण है? केवल उसके ऊपर एक कमेटी बना कर अनुदान दिया जा सकता है, ऐसा अर्थ नहीं है। इसके सम्बन्ध में जैसा आपने कहा कि उत्तर प्रदेश की सरकार उसके लिये कोई बिल बना रही है तो मुझे उसमें थोड़ा मतभेद है। उत्तर प्रदेश की सरकार के बिल से मतभेद नहीं है उसकी वर्किंग से है, बल्कि उसके अनुसार बद्रीनाथ मंदिर के जो पुजारी थे, रावत थे, उनको सरकार ने अपना एक नौकर सा बनाये हैं और जितने भी अन्य कर्मचारी हैं वे अपने आप को सरकारी कर्मचारी समझने लगे हैं और वे सैमी गौड्स (अंशावतार) के रूप में मंदिर के चारों ओर घूमते रहते हैं और उनको कमी प्रतीत ही नहीं होती कि यहां पर ईश्वर या भगवान हैं। बद्रीनाथ मंदिर के जो रावत थे वह मेरे पास आकर रोकर मुझे बतलाने लगे कि गढ़वाल के डिप्टी कमिश्नर मि० खां जिस समय वहां मन्दिर में गये तो उनके आगे भगवान के सोने चांदी के पात्रों में खाना रक्खा गया और उसमें उन्होंने खाना खाया.....

**श्री वी० जी देशपांडे :** शेम, शेम ।

**श्री नंद लाल शर्मा :** हमारे मंत्री महोदय डिप्टी होम मिनिस्टर से कुछ बातें कर रहे प्रतीत होते हैं, वे इस बात को विचारें कि ऐसा करना कहां तक उचित था। उस कृष्णन् नम्बूदरी रावत ने रो रो कर मुझे सारी बात बताई और कहने लगा कि आप ही बतलाइये कि मैं उन बर्तनों में भगवान के आगे कैसे भोग लगाऊंगा। आपका एक ऐसे शख्स को कमेटी का मेम्बर बना देना जिसको मंदिर में विश्वास नहीं, भगवान और हिन्दू धर्म में विश्वास नहीं, अनुचित कार्य है और आप को ऐसा नहीं करना चाहिये। मैं आपसे सत्यतापूर्वक इस बात को कहता हूँ कि मेरे सामने रावत ने यह बात कही और मैं इसमें कुछ अपनी तरफ से नहीं कह रहा हूँ, जो कुछ उसने मुझे बतलाया वही मैंने आपके सामने रख दिया है। मैं यह बात किसी पर आक्रमण करने या आक्षेप करने की दृष्टि से नहीं कह रहा हूँ और यह भी बात नहीं है कि कोई एक एकाधिकार करने की भावना से ऐसा कह रहा हूँ कि आपकी इस तरह की सैकुलैरिज्म ठीक नहीं है मंदिर की कमेटी में किसी एक सिक्ख बंधु के होने में कोई हानि नहीं थी लेकिन वह सिक्ख बंधु ऐसा अवश्य होना चाहिये जो सनातनी सिक्ख हो, जो शंकर मैं विश्वास रखता हो और जो मंदिर की पूजा में विश्वास रखता हो और ऐसा सिक्ख हमारे लिये स्वागत योग्य है।

[ श्री नन्द लाल शर्मा ]

मैंने यहां पर देखा कि हरिजनों के नाम पर श्री डी० सी० शर्मा और अन्य मित्रों ने चूंकि हम कट्टर पंथी और सनातनी हैं और शास्त्र विश्वासी हैं, इसलिये हम पर बहुत आघात किया लेकिन मैं उन महानुभावों को बतलाना चाहता हूं कि राम राज्य परिषद् के हरिजन प्रतिनिधि वहां पर उस समय और हरिजन बन्धुओं के साथ मिल कर ऐसा मार्ग ढूंढ रहे हैं कि जिससे शास्त्रों की मर्यादा की भी रक्षा हो जाय और हरिजन बंधुओं को भी यह अनुभव न हो कि उन्हें मंदिर प्रवेश से रोका जा रहा है .....

**श्री पाटस्कर :** रास्ता कब मिलेगा ?

**श्री नंद लाल शर्मा :** हम लोग प्रयत्न कर रहे हैं। रामराज्य परिषद् के अन्दर जो हरिजन सदस्य हैं वहां पर कोई एक हल निकालने का प्रयत्न कर रहे हैं और शीघ्र ही कोई एक उचित हल निकल आने की आशा की जा रही है बशर्ते कि इस बीच में आप की ओर से वहां पर कोई शरारत न खड़ी कर दी जाय और आपके दिमाग में कहीं यह चीज न समा जाय कि राम राज्य परिषद् वाले इस सम्बन्ध में कोई क्रेडिट (श्रेय) न ले जायें। हम स्पष्ट रूप से इस बात की घोषणा कर देना चाहते हैं कि हम हरिजनों को अपने से अलग नहीं मानते। हम साथ ही किसी प्रकार से यह खयाल करके कि चूंकि वहां के रिसीवर तिवारी ने या किसी दूसरे ने गड़बड़ की है और वह दोषी है, इसलिये हम सारे सनातन धर्मियों को दंड देना उचित नहीं समझते। मेरा कहना है कि अगर तिवारी का दोष है तो कोर्ट को चाहिये कि उसको हटा कर किसी योग्य रिसीवर के हाथ में उसको सौंप दे। मैं मंत्री महोदय की उस संभावना के साथ तो सहमत हूं जिसमें इस विधेयक के प्रस्तावक महोदय से अपना प्रस्ताव वापिस लेने की अपील की गई है और इस विधेयक को अगर वे माननीय मेम्बर लौटा लेते हैं तो वह सबसे उत्तम बात है लेकिन ईश्वर न करे कहीं उनको ऐसी प्रेरणा मिले कि नहीं इसको वापिस नहीं लेना चाहिये तो मैं कम से कम सनातन धर्म जमात की ओर से यह कहना चाहता हूं कि मैं तो यह देखकर अचम्भे में रह गया कि एक लाख रुपये देने वाले शख्स को तो उसका लाइफ मेम्बर (आजीवन सदस्य) माना जा सकता है लेकिन यह बड़े आश्चर्य और खेद की बात है कि कमेटी की मेम्बरी के सम्बन्ध में यहां पर किसी शंकराचार्य का नाम नहीं आया, किसी धार्मिक आचार्य का नाम नहीं आया कि वे या उनके भी कोई प्रतिनिधि उस कमेटी के सदस्य हों सकेंगे। हमारे यहां तो स्पष्ट यह कहा गया है।

अर्थकामेष्वसक्तानां धर्मं ज्ञानंविधीयते ।

धर्मं जिज्ञासामानानां प्रमाणंपरमंश्रुतिः ॥

अर्थ और काम में जिन का मन आसक्त नहीं है, वे ही धर्म के विद्यार्थी होने के अधिकारी हैं और धर्म को जानने की इच्छा रखने वालों के लिये सबसे बड़ा प्रमाण श्रुति है। उसमें स्पष्ट रूप से यह शब्द कहे गये हैं :

ब्रह्मस्वं प्रणयादभुक्तं दहत्यासपत्यं कुलम् ।

बलात्कारेणतदभुक्तं दहत्याचन्द्र तारकम् ॥

इसका अर्थ यह हुआ कि ब्रह्मस्व को अगर प्रेम से खायेगा तो सात कुल उसके भस्म हो जायेंगे और बलपूर्वक उसका यदि उपयोग करेगा तो चन्द्र और तारा पर्यन्त उसका सर्वनाश हो जायेगा।

धार्मिक विश्वास रखने वाले और शास्त्रों में विश्वास रखने वाले लोगों को अपने विश्वास में लेकर और उनका सहयोग प्राप्त करके आप कोई योजना बनाने का यत्न करें ताकि जो भी उसमें कुरीतियां आ रही हैं वे दूर हो सकें, तो हमें उसका विरोध नहीं है और हम आपके साथी हैं। हमारा वहां के प्रबन्धकों से कोई सम्बन्ध नहीं है, वहां के पुजारियों से कोई रिश्ता नहीं है और हम उनके साथ कोई पक्षपात नहीं करना चाहते हैं और हम यह भी नहीं कहते कि हम दूध के धोये हैं और अगर दूध के धोये होते तो आप हमें बारबार गाली नहीं देते।

लेकिन मैं यह भी कहता हूँ कि इसका अर्थ यह न समझो कि रेल गाड़ी में ऐक्सिडेंट होते हैं, इस लिये रेल गाड़ी बन्द कर दो, हवाई जहाज में ऐक्सिडेंट होते हैं, इसलिये एयर सर्विसेज बन्द कर दो। इसका अर्थ यह नहीं है। इसका अर्थ स्पष्ट रूप से यह है कि उन दोषों को हटाने की चेष्टा की जाय। इस भावना से तो मैं श्री रघुनाथ सिंह जी का सोलहों आने समर्थक हूँ। फिर भी जो बिल का स्वरूप है, उस बिल के उद्देश्यों को देख कर मैं उसका विरोध करता हूँ। मैं यही निवेदन करता हूँ और आशा करता हूँ कि वह अपना बिल लौटा लेंगे।

†श्री बी० एस० मूर्ति (एलुरु) : सहसशीर्ष देवं विश्वाक्षं विश्वशंभुवं ।

विश्वतः परमान्नित्यं विश्वमेवेदं पुरुषः तदविश्वमुपजायति ॥

मैं एक हरिजन हूँ। श्री नन्द लाल शर्मा न काशी विश्वनाथ मन्दिर में हरिजनों के प्रवेश के सम्बन्ध में बड़े बड़े शास्त्रों का उल्लेख किया है, परन्तु वे इस बात को भूल गये हैं कि आज से एक हजार वर्ष पूर्व जब बुद्ध धर्म ब्राह्मण धर्म को विजत करता हुआ सारे देश में फैल रहा था, उस समय एक हरिजन ने ही तो श्री शंकराचार्य जी को अद्वैतवाद का ज्ञान दिया था। जिसके आधार पर उन्होंने फिर से सारे देश में हिन्दू धर्म का प्रचार किया था। यह किंवदन्ती सर्व प्रसिद्ध है कि भगवान शिव स्वयं एक हरिजन का रूप धारण करके आए थे और उन्होंने शंकराचार्य जी को अद्वैतवाद की शिक्षा दी थी। यदि हरिजन पवित्र आत्मा न होते तो शिवजी एक हरिजन का रूप ही क्यों धारण करते? इतना होने के उपरान्त भी यदि स्वामी करपात्री जी मन्दिर में हरिजनों के प्रवेश का विरोध करते हैं तो राम राज्य परिषद् के लिये यह लज्जा की बात है।

यदि प्रतिष्ठित तथा उत्तरदायी हरिजनों को रोका जाय तो मैं ऐसे कट्टर हिन्दुओं को यह उत्तर दूंगा कि यदि हमें काशी विश्वनाथ मन्दिर में प्रवेश प्राप्त नहीं है तो हम अपने आपको हिन्दू ही क्यों कहें? यदि मन्दिर तथा शास्त्र हमारी रक्षा नहीं करते तो हम उनकी चिन्ता क्यों करें? अतः राम राज्य परिषद् तथा हिन्दू महा सभा के सदस्यों से मेरी यही प्रार्थना है कि ...

†श्री वी० जी० देशपांडे : हिन्दू महा सभा तो हिन्दू धर्म के सभी अंगों का संगठन करना चाहती है।

†श्री नन्द लाल शर्मा : मैं राम राज्य परिषद् की ओर से भी यही बात कहना चाहता हूँ।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य को निर्वाध रूप से बोलने दिया जाय। बीच में कोई भी बाधा डालना ठीक नहीं।

†श्री बी० एस० मूर्ति : भगवान कृष्ण ने कहा है :—

“मम मंत्राधीनं मत्रं ब्राह्मणाधीनं ।”

भगवान मानव की एक सम्पत्ति है। अतः जहां तक मन्दिरों का सम्बन्ध है, मैं एक हिन्दू हूँ, एक पक्का सनातन धर्मी हूँ, और जहां तक दैनिक जीवन का सम्बन्ध है मैं सभी धार्मिक ग्रन्थों का आदर करता हूँ। अतः मैं सभी हिन्दू नेताओं से प्रार्थना करता हूँ कि वे इस प्रकार के धार्मिक स्थानों को नही केवल पंडों के हाथों से, अपितु हर प्रकार की बुराइयों तथा भ्रष्टाचारों से मुक्त कराने का प्रयत्न करें। अतः सरकार का सर्व प्रथम कर्तव्य है कि वह एक छोटी सी समिति नियुक्त करे जो कि इस प्रकार के सभी धार्मिक स्थानों पर जाय और उन में सुधार करने के सम्बन्ध में सोच कर विचार करे और देश का उत्थान करने के बारे में प्रयत्न करे।

†सभापति महोदय : अब केवल सात मिनट बचे हैं। अतः अब श्री रघुनाथ सिंह इस चर्चा का उत्तर देंगे।

†श्री रघुनाथ सिंह (जिला बनारस—मध्य) : मैं केवल पांच मिनट ही बोलूंगा, अतः सरकार इकबाल सिंह को बोलने की अनुमति दी जाय ।

†सभापति महोदय । उस स्थिति में आप के लिये केवल तीन मिनट बचेंगे । अस्तु अब सरदार इकबाल सिंह अपना भाषण देंगे ।

सरदार इकबाल सिंह (फाजिल्का—सिरसा) : सभानेत्री महोदया, यह बिल जो कि मेरे मित्र श्री रघुनाथ सिंह ने पेश किया है, इसका मैं हृदय से समर्थन करता हूं । मैं समझता हूं कि यह जो विश्वनाथ का मन्दिर है, इसमें हिन्दुस्तान के सब जातियों के लोग श्रद्धा रखते हैं और इसका आदर करते हैं । इस चीज को मद्देनजर (दृष्टि में) रखते हुये और इसका प्रबन्ध भली प्रकार चलाने की गरज (उद्देश्य) से जो यह बिल पेश किया गया है, इसको मैं उचित समझता हूं । मेरे कुछ भाई इस बिल का विरोध करते हैं लेकिन मैं उनके साथ एग्री (सहमत) नहीं करता हूं । यह एक तारीख (इतिहास) का वाक्या (घटना) है कि महाराजा रणजीत सिंह जी ने हिन्दुस्तान की सभ्यता की खातिर, हिन्दू धर्म को बचाने की खातिर और हिन्दू धर्म की रक्षा करने की खातिर इस मन्दिर पर सोने की पत्तल चढ़ाई थी । इसके बाद दूसरी पत्तल श्री दरबार साहब पर जो कि अमृतसर में है, चढ़ाई गई थी । इस वास्ते किसी भी धार्मिक स्थान के प्रबन्ध को बेहतर बनाने के लिये अगर कोई बिल आता है तो उसका समर्थन करना हमारा फर्ज हो जाता है, और इसी चीज को ध्यान में रखते हुये मैं इस बिल का ताईद (समर्थन) करता हूं ।

†श्री रघुनाथ सिंह उठे—

†कुछ माननीय सदस्य उठे—

†सभापति महोदय : शान्ति, शान्ति । केवल तीन मिनट शेष हैं । यदि श्री रघुनाथ सिंह जी की इस चर्चा में भाग लेने की इच्छा नहीं है तो मैं किसी और सदस्य को बुलाता हूं । वह बतायें क्या वह उत्तर देना चाहते हैं अथवा नहीं ।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं उत्तर देता हूं ।

सभानेत्री महोदया, इस सभा के माननीय सदस्यों ने जिस उदार हृदय से इस विधेयक का स्वागत और समर्थन किया है, उसके लिये मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं । मुझे यह देखकर खुशी हुई कि हमारे माननीय श्री देशपांडे जी और श्री नंद लाल शर्मा जी ने भी इस बिल के मूल सिद्धांतों का समर्थन किया है । इसके लिये मैं उनको धन्यवाद देता हूं । आपने यह भी कहा है कि इस मन्दिर को बहुत बार तोड़ा गया है । मैं उनसे अपील करता हूं कि वे पुरानी बातों को भूल जायें और नई बातों को ग्रहण करें । अगर एक मुसलमान ने काशी विश्वनाथ के मंदिर को तोड़ा है तो दूसरे मुसलमान बादशाहों ने उसी मंदिर की तरक्की के वास्ते, उसकी उन्नति के वास्ते, उसकी पवित्रता बनाये रखने के वास्ते बहुत कुछ किया है और नौबत खाने के वास्ते दान भी दिया है । यह नौबत खाना आज तक चला आ रहा है । आपको यह भी याद रखना चाहिये कि सिक्खों ने पहले अपने गुरुद्वारे ५२ सोने की पत्तल नहीं चढ़ाई बल्कि इस मंदिर पर चढ़ाई थी । काशी विश्वनाथ का मंदिर और काशी हिन्दुस्तान के लोगों का हृदय है और इसी दृष्टि में हमें इसका प्रबन्ध करने के बारे में भी विचार करना चाहिये । मेरे भाइयों ने शंकराचार्य का नाम लिया और दूसरे महात्माओं का नाम लिया है । मैं उनसे पूछना चाहता हूं कि उनकी पार्टी, हिन्दु महासभा और राम राज्य परिषद् ने इस मंदिर के सुचारू रूप से चलाये जाने के बारे में क्या कुछ किया है ? उन्होंने इस सम्बन्ध में एक शब्द भी नहीं कहा ... ..

श्री वी० जी० देशपांडे : कांग्रेस ने क्या किया है ?

†मूल अंग्रेजी में

श्री रघुनाथ सिंह : वह कर रही है। जो कुछ भी उसके करने का विचार है वह चन्द दिनों में आपके सामने आ जायगा।

ऐसी अवस्था में हम को एक नए इतिहास की रचना करनी है। मैं समझता हूँ कि इसके प्रबन्ध में हिन्दुओं, सिक्खों और मुसलमानों का उसी तरह से हाथ होना चाहिये जिस तरह कि इस मंदिर के निर्माण में उनका हाथ रहा है।

श्री वी० जी० देशपांडे : हम इसका विरोध करते हैं।

श्री रघुनाथ सिंह : इसी भावना से प्रेरित होकर मैंने इस विधेयक को आपके सम्मुख रखा था। अभी पाटस्कर जी ने कहा कि यू० पी० सरकार इस सम्बन्ध में एक सुन्दर विधेयक बना रही है और वह उसे यू० पी० असैम्बली (विधान सभा) के सम्मुख प्रस्तुत करेगी। तो मैं इस बात को देखते हुये कि सब धार्मिक स्थानों का प्रबन्ध यू० पी० की सरकार एक विधेयक द्वारा करने का विचार रखती है, इस विधेयक को वापिस लेता हूँ और जिन माननीय सदस्यों ने इस विधेयक के साथ सहानुभूति प्रकट की है, उनको धन्यवाद देता हूँ।

†सभापति महोदय : क्या माननीय सदस्य अपने विधेयक पर आग्रह करते हैं ?

†श्री रघुनाथ सिंह : नहीं, मैं इसे वापिस लेना चाहता हूँ।

†श्री के० के० बसु : हमारे यहां प्रायः यही प्रथा है।

†सभापति महोदय : क्या सभा माननीय सदस्य को विधेयक वापस लेने की अनुमति देती है ?

विधेयक सभा की अनुमति से वापस लिया गया

†सभापति महोदय : पंडित ठाकुरदास भार्गव तो अनुपस्थित हैं। अब श्री नम्बियार अपना विधेयक प्रस्तुत करें।

## भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक

(धारा ७१क आदि का हटाया जाना)

†श्री नम्बियार (मयूरम) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि भारतीय रेलवे अधिनियम, १८६० में और आगे संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

इस विधेयक को विचारार्थ प्रस्तुत करते समय मैं अपने प्रातःकाल के भाषण को जारी रखूंगा जो कि मैं रेलवे बजट पर वाद-विवाद के प्रसंग में दे रहा था।

†एक माननीय सदस्य : वही एक ही उत्तर मिलेगा।

†श्री नम्बियार : १९२६ में इसी सभा में एक ऐसा ही विधेयक प्रस्तुत हुआ था। उस पर वाद-विवाद भी हुआ। किन्तु अब इतिहास बदल गया है। भारत एक स्वाधीन देश बन गया है। अब हमें कुछ परिवर्तन करने चाहिये जिनकी कि बड़ी देर से प्रतीक्षा हो रही है।

[ श्रीमती सुषमा सेन पीठासीन हुई ]

मैं इस सभा को इस विधेयक के उद्देश्य तथा कारण बतलाता हूँ। इसके दो उद्देश्य हैं। एक, रेलवे कर्मचारियों के काम करने के घंटों की सीमा निश्चित करना और दूसरे, उनको काम करते समय रक्षा प्रदान करना। अर्थात् मेरा उद्देश्य यह है कि फेक्टरी एक्ट रेलवे कर्मचारियों पर भी लागू होना चाहिये और उनसे भी सप्ताह में ४८ घंटे ही काम लिया जाय। अब ऐसे कर्मचारी हैं जिन्हें ८४ घंटे तक काम



[ श्री नम्बियार ]

करना पड़ता है। और फिर कुछ ऐसे भी हैं जो क्रमशः ४४ तथा ४८ घंटे तक काम करते हैं। इस प्रकार कर्मचारियों की तीन श्रेणियां बन जाती हैं। यह नहीं होना चाहिये। न्यायाधीश राजाध्यक्ष ने भी उस प्रश्न पर यही मत दिया था।

इस विधेयक के पहले खंड द्वारा मैं भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा ७१ (क) और ७१ (ख) को हटवाना चाहता हूं। क्योंकि उनमें लिखा है कि कुछ रेलवे कर्मचारियों को ४८ घंटे से अधिक काम करने के लिये कहा जा सकता है। इसके अतिरिक्त शेष सभी खंडों में आनुषंगिक संशोधन करने की अपेक्षा है।

मैं रेलवे अधिनियम की धारा १०१ में भी संशोधन करवाना चाहता हूं, क्योंकि इसमें एक बड़ी भद्दी बात है। जिसका सारांश यह है कि रेलवे की सुरक्षा के लिये किसी भी ऐसे रेलवे कर्मचारी के कान खींचे जा सकते हैं जो जाने या अनजाने, भूल से अथवा अन्यथा कोई भी ऐसा कार्य करता है अथवा करने का इरादा रखता है जिससे कि लोगों की जान खतरे में पड़ने का भय हो। ऐसे व्यक्ति पर मुकद्दमा चलाया जा सकता है और उसे दो वर्ष तक का कारावास दण्ड दिया जा सकता है। ऊपर से तो दीखता है कि यह बड़ा आवश्यक है। रेलवे के लाखों लोगों की जान की रक्षा करनी ही चाहिये। किन्तु मैं पूछता हूं कि प्रत्येक बात और सभी बातों के लिये रेलवे कर्मचारी की ही क्यों गत बनाई जाय? मैं एक उदाहरण देता हूं। मान लीजिये कि ८ घंटे की ड्यूटी के बाद एक स्टेशन मास्टर के स्थान पर किसी दूसरे स्टेशन मास्टर को आना है। अब यदि नया व्यक्ति ५ मिनट देरी से आता है और दुर्भाग्य से उस पांच मिनट में पहले स्टेशन मास्टर से कोई दुर्घटना हो जाती है तो वह यह कह सकता है मैं ८ घंटे ड्यूटी करके थका हुआ था अतः यह गड़बड़ हो गई। अब रेलवे अधिनियम के अनुसार नये स्टेशन मास्टर को भी कुछ अंशों तक उस दुर्घटना का जिम्मेदार ठहराया जा सकता है। क्योंकि वह कहेंगे कि यदि वह ठीक समय पर आ जाता तो शायद दुर्घटना न घटित होती आदि। मेरा कहना है कि 'टके सेर भाजी टके सेर खाजा' का हिसाब नहीं होना चाहिये।

मैं भी यह कहता हूं कि रेलवे के कार्य में 'सुरक्षा' को अत्यधिक महत्व दिया जाना चाहिये। मैं उसकी अवहेलना नहीं करना चाहता हूं। किन्तु आजकल क्या हो रहा है? इस डर के मारे कि वह कुछ करें अथवा न करें उनकी गत बनाई जा सकती है लोग जब कोई इंजन अथवा मशीन आदि चलाते हैं तो उनसे कुछ न कुछ गलती हो ही जाती है। मेरा कहना है कि उन लोगों को यह साहस बंधाया जाना चाहिये कि अगर वे कोई ठीक काम करते हैं तो उनको सहारा दिया जायेगा। तभी वह अपना कार्य विश्वास और साहस के साथ कर सकते हैं। मैंने इसी आशय का एक परन्तुक धारा १०१ में जोड़ा है। इससे रेलवे कर्मचारियों में विश्वास की भावना उत्पन्न होगी। वे अपना कार्य चतुराई और सफलता से सम्पन्न करेंगे और उनके दिलों से १०१ का काला अंक भी दूर हो जायेगा।

काम के घंटों के सम्बन्ध में १९२६ में भी चर्चा हुई थी। उस समय दो सदस्यों, श्री अब्दुल मतीन चौधरी तथा श्री हरबिलास शारदा ने अपने विमति टिप्पण में यह सुझाव रखा था कि निरन्तर काम करने वाले के लिये सप्ताह में काम के ४८ घंटे होने चाहियें और सविराम काम करने वालों के लिये ६० घंटे। श्री केलकर भी इस मांग को अयुक्तियुक्त नहीं मानते थे। आज २७ वर्ष बाद मैं फिर इसी चीज की वकालत कर रहा हूं कि सप्ताह में ४८ घंटे ही काम के होने चाहियें। यह वही पुरानी चीज है जिसका कल हमारे कांग्रेसी नेता समर्थन करते रहे हैं। जो चीज हम अंग्रेजी राज्य में नहीं कर पाये थे उसे हमें कम से कम आज तो पूरा करना चाहिए। यह प्रश्न अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की स्थापना के साथ ही उठा था। वहां भी प्रत्येक व्यक्ति ४८ घंटे के पक्ष में था। किन्तु दुर्भाग्य से उस समय हिन्दुस्तान का प्रतिनिधान करने वाले अंग्रेजी मालिकों ने यह मांग की कि भारत इसका अपवाद रहे। वहां ६० घंटे का सप्ताह रहे और सविराम काम करने वालों के लिये तो जितनी मर्जी सीमा रखी जा सकती है। उस समय गणमान्य लेबर नेता स्वर्गीय श्री एन० एम० जोशी ने कहा था कि वह व्यक्तिगत रूप में मैं इस बात से सहमत हूं नहीं कि भारत

में ४८ घंटे का सप्ताह न रखा जाय। अखिल भारतीय रेल कर्मचारी संघ तथा भारत के मजदूर संघों ने भारत सरकार से काम के घंटों के बारे में बातचीत चलाई थी। तभी उनके दबाव के कारण यह विषय न्यायाधीश राजाध्यक्ष के सुपुर्द किया गया था। रेलवे कर्मचारी बड़ी देर से यह लड़ाई लड़ रहे हैं। यह बातें मेरे मस्तिष्क की उपज नहीं हैं। शायद आज सरकार यह कहे कि इन सब का क्या लाभ है। जो किसी छोटे स्टेशन पर काम करने वाला व्यक्ति, जैसे 'पाइंट्स मैन' केवल गाड़ी के आने जाने पर ही काम करता है उसके लिये काम के आठ ही घंटे निश्चित करने का क्या लाभ हो सकता है। वह क्यों न अधिक देर काम करे? किन्तु उन्हें स्मरण रखना चाहिए कि उसे १२ घंटे तक अपने स्थान से बंध कर रहना पड़ता है। वह उस दौरान में अपनी जगह से जरा भी नहीं हट सकता है। अगर वह सो जाय तो उसको नौकरी से बर्खास्त किया जा सकता है आदि। अतः यह कोई तर्क नहीं कि वह अधिक देर काम कर सकता है अथवा उसे अधिक देर काम करना चाहिये। अतः यह 'सविराम' शब्द कोई महत्त्व नहीं रखता है। यह तो अंग्रेजों ने मजदूर लोगों का शोषण करने के लिये एक नीति बना रखी थी। अब हमें इस भेद को समाप्त करके उनकी ड्यूटी १२ घंटे से घटाकर ८ घंटे कर देनी चाहिये।

अब मुझे 'रनिंग स्टाफ' (गाड़ी के साथ चलने वाले कर्मचारी) के सम्बन्ध में कुछ कहना है। इन लोगों को राजाध्यक्ष के पंचाट के बाद भी ५४ घंटे तक काम करना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि रेलवे कर्मचारी को २४ घंटे, तीसों दिन और साल में ३६५ दिन काम करना पड़ता है। उनका काम बड़ा कठोर है। ड्राइवर को रात में भी काम करना पड़ता है। एक ड्राइवर को ३०० से ४०० मील तक गाड़ी ले जानी पड़ती है। उसे इस सब समय में जागरूक रहना पड़ता है। ऐसी अवस्था में उसके काम के घंटे क्यों नहीं घटाये जाते हैं? एक बार मेने माननीय मंत्री जी से यह बात कही थी। उन्होंने जवाब दिया कि ड्राइवर लोग ऐसा नहीं चाहते हैं क्योंकि इससे उनका भत्ता कुछ कम हो जायेगा। इसका क्या तात्पर्य है? सरकार समय को घटाने के साथ ही उनकी उपलब्धियां भी कम करना चाहती है! किन्तु मैंने अपना विधेयक इसलिये नहीं प्रस्तुत किया है कि उनकी मजूरी में कमी कर दीजाय। मैं चाहता हूँ कि उनसे उपयुक्त समय के लिये ही काम लिया जाय जिसे आज सारा संसार स्वीकार कर रहा है। आज का श्रमिकवर्ग एक बड़ी भारी शक्ति बन गया है। अब उनका शोषण नहीं किया जा सकता है। यदि माननीय मंत्री आज यह बात नहीं मानेंगे तो वे लोग स्वयं ही इसे मनवा लेंगे। अतः हमें बदलते हुए हालात को स्वयं ही देख लेना चाहिये। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि मैं स्वयं भी १२ घंटे काम करने का शिकार बन चुका हूँ। मैं भी सविराम काम करने वाले व्यक्ति की स्थिति में रह चुका हूँ। इसीलिये मैं कर्मचारियों के कष्टों को समझता हूँ। अतः मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि वह काम के घंटे घटा कर ८ कर दें।

आप पूछ सकते हैं कि उसके लिये पैसा कहां से आवे? जब कभी मजदूरों का प्रश्न आता है पैसे का प्रश्न सबसे पहले सामने रख दिया जाता है। किन्तु जब हम समाजवाद—मैं खूब सोच विचार कर इस शब्द का प्रयोग कर रहा हूँ—की ओर बढ़ना चाहते हैं तो फिर यह सब क्यों होता है? हमें जो कुछ श्रमिक का हक है उसे देने से पीछे नहीं हटना चाहिये। जब हम ८ घंटे के काम की मांग करते हैं तो यह समाजवाद के विरुद्ध मांग नहीं है। सरकार को इस मामले पर ध्यान पूर्वक विचार करना चाहिये। उसे यह नहीं सोचना चाहिये कि अगर हम यह बात मान गये तो इसका श्रेय विरोधी दल को चला जायेगा। इससे उन के दल को कोई हानि नहीं होगी। वह चाहें तो इसका श्रेय खुद भी ले सकते हैं। मुझे इसकी कोई चिन्ता नहीं है।

किसी भी बात को 'दुर्घटना' कह दिया जाता है। यदि कोई गाड़ी पटरी से उतर जाय और उसमें २०० व्यक्ति मर जायें तो हम उसे दुर्घटना कह देते हैं किन्तु यदि कोई बैल गाड़ी से टकरा जाय और वह मर जाये तो उसे भी दुर्घटना कहा जाता है। यदि कोई यात्री जंजीर खींच देता है और गाड़ी खड़ी हो जाती

[ श्री नम्बियार ]

है तो उसे भी दुर्घटना कहा जाता है। मेरा निवेदन है कि ऐसी सब दुर्घटनाओं के लिये एक जैसा ही दण्ड विधान नहीं होना चाहिये।

अतः मेरा अनुरोध है कि इन सब वस्तुओं को निष्पक्ष भाव से देखा जाना चाहिये। इसमें कोई राजनैतिक चाल का प्रश्न नहीं आना चाहिये। हमें इस प्रश्न पर पूर्ण सहानुभूति के साथ और सच्चे दिल से विचार करना चाहिये। आप इस विधेयक के शब्दों को बदल सकते हैं किन्तु इसकी भावना को स्वीकृति देने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। सरकार इसे चाहे किसी भी रूप में रख सकती है।

†सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री टी० बी० विट्टलराव (खम्मम्) : मेरे मित्र श्री नम्बियार द्वारा प्रस्तुत विधेयक का मैं समर्थन करता हूँ। इतने बड़े राष्ट्रीय उपक्रम को चलाने वाले कर्मचारियों के काम करने के घंटों के निर्धारण की पार्श्वभूमि मैं बताना चाहता हूँ। संभवतः १९४६ में रेलवे कर्मचारी अखिल भारतीय हड़ताल करना चाहते थे। तब सरकार ने मजूरी के प्रश्न पर विचार करने के लिये एक केन्द्रीय वेतन आयोग काम के घंटों के प्रश्न पर विचार के लिये एक न्याय-निर्णोता और अतिरिक्त कर्मचारियों को काम पर लगाने के विषय में विचार करने के लिये एक उच्च-शक्ति प्राप्त समिति नियुक्त की। उसके बाद हड़ताल नहीं की गयी। इसके पहले एक अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन अभिसमय हुआ था जो कई वर्ष पूर्व स्वीकार किया गया था उसका अभी तक अनुसमर्थन नहीं किया गया है और न ही इसके सम्बन्ध में कोई अनुविहित उपबन्ध रखा गया है। हमारी अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिष्ठा इस बात पर निर्भर है कि हम कर्मचारियों से किस प्रकार व्यवहार करते हैं और अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की सिफारिशों और अभिसमयों का किस प्रकार पालन करते हैं। अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन द्वारा स्वीकृत ११० अभिसमयों में से केवल २० अभिसमयों का हमारी सरकार ने अनुसमर्थन किया है।

काम के घंटों के सम्बन्ध में, न्याय निर्णोता ने संपूर्ण प्रश्न पर विचार किया और पंचाट प्रस्तुत किया। १९४८ में दिये गये पंचाट की सिफारिशों कुछ हद तक १९५५ में कार्यान्वित की गयी हैं। फिर भी एक कमी है। न्याय निर्णोता के पंचाट में जितने घंटे का उल्लेख किया गया है उससे अधिक काम करने वालों को साधारण दर से केवल डेढ़ गुना अधिक मिलता है। कारखाना अधिनियम के अधीन, जो भी ओवरटाइम काम करते हैं उन्हें साधारण दर का दूना दिया जाता है। यहां यह अपवाद क्यों किया गया है? यह ओवरटाइम भी कुछ रेलों में केवल १९५४ से गार्ड और गाड़ी के साथ चलने वाले कर्मचारियों के लिये लागू किया गया है। कारखाना अधिनियम के अनुसार, ४८ घंटों से अधिक काम करने पर कर्मचारी को साधारण दर का दुगुना दिया जाना चाहिये। आज कल जब कि गाड़ियां देर से चल रही हैं, स्टेशन मास्टर्स और पाइंट्समैनों को लगातार अपने काम पर तैनात रहना पड़ता है। अतः लगातार या सविराम ४८, ५२, ५४ घंटों का काम मनमाने तौर पर निर्धारित करके यह बताने से कोई लाभ नहीं कि उसे ६ या १० घंटे तक अवश्य काम करना चाहिये। इस विधेयक में हम वही मांग कर रहे हैं जो किसी और उद्योग में मिलता है। कारखाना अधिनियम के अनुसार जो दिया जाता है वही हम मांग रहे हैं, उससे अधिक कुछ नहीं। १९४८ के पूर्व लोको-कर्मचारियों को जो सुभीते मिलते थे वे भी अब छीन लिये गये हैं। क्या यह न्यायोचित है कि लोको-रनिंग-शेड के सैकड़ों कर्मचारियों को कारखाना अधिनियम के क्षेत्र से बाहर कर दिया जाये?

अगले खंड के सम्बन्ध में, मैं माननीय रेलवे मंत्री द्वारा कुछ वर्ष पूर्व दिये गये भाषण का निर्देश करूंगा। उन्होंने कहा था कि मैं भारतीय रेलों में दुर्घटनाओं के डर से बहुत चिन्तित हूँ और इसलिये एक समिति नियुक्त कर रहा हूँ। उन्होंने श्री शाहनवाजखां की अध्यक्षता में एक समिति नियुक्त की, जिसने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है? उस प्रतिवेदन में उन्होंने सिफारिश की थी कि एक न्यायक अधिकारी

†मूल अंग्रेजी में

द्वारा सभी दुर्घटनाओं की जांच की जानी चाहिये। अब तक वह सिफारिश कार्यान्वित नहीं की गयी है। खान अधिनियम में उपबन्ध है कि जब कभी सरकार यह समझे कि एक गम्भीर दुर्घटना हुई है तो सरकार उच्च न्यायालय के एक न्यायाधीश की अध्यक्षता में एक जांच-न्यायालय नियुक्त कर सकती है जिसकी सहायता के लिये दो असेसर्स, एक शिल्पिक विशेषज्ञ और जनता में से एक व्यक्ति होगा। इससे बहुत कुछ सुधार होगा। हमें जानना चाहिये कि कौन उत्तरदायी है। यदि जांच न्यायालय यह निर्णय दे कि रेलवे कर्मचारी उत्तरदायी है तो आप सीधे उन्हें दंड दे सकते हैं। परिवहन मंत्रालय में हमारे निरीक्षक हैं। ये निरीक्षक अनुविहित हैं। किन्तु इन निरीक्षणों से दुर्घटनायें कम नहीं हुई हैं। अतः यह बहुत आवश्यक है कि कम से कम एक न्यायिक प्राधिकार नियुक्त किया जाये। जिस प्रकार सरकार चल रही है उससे हमें कुछ-कुछ संदेह उत्पन्न होता है। १९५४ में हैदराबाद में एक भीषण दुर्घटना हुई थी। किन्तु उस सम्बन्ध में एक भी व्यक्ति को अब तक दंड नहीं दिया गया है। जब कि दोनकिल में एक छोटी दुर्घटना के लिये सहायक स्टेशन मास्टर पर अभियोग चलाया जा रहा है। जो भी दोषी हो उसे दंड दिया जाना चाहिये किन्तु उसके लिये उचित जांच अवश्य होनी चाहिये। रेलवे आय-व्ययक की चर्चा के दौरान मैंने यह विषय उठाया था कि सरकार श्री शाहनवाज खां की अध्यक्षता में नियुक्त दुर्घटना जांच समिति का प्रतिवेदन प्रकाशित करना क्यों नहीं चाहती। इससे हमें संदेह होता है। यदि उस प्रतिवेदन में रेलवे बोर्ड या किसी कर्मचारी के विरुद्ध कोई आरोप लगाया गया है तो रेलवे बोर्ड सफाई देने के लिये समर्थ है। किन्तु वह प्रतिवेदन क्यों न प्रकाशित किया जाये? हम देखते हैं कि अनेक दुर्घटनायें हो रही हैं फिर भी हम कुछ नहीं कर रहे हैं। जो भी हो, मैं यह सिफारिश करता हूँ कि सभा यह विधेयक स्वीकार करे।

**रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) :** रेलवे आय-व्ययक की चर्चा के बीच में ही यह विधेयक सभा के सामने रखा गया है किन्तु कठिनाई यह है कि मेरे माननीय मित्र श्री नम्बियार वास्तविक तथ्य स्वीकार नहीं कर रहे हैं। मैं आशा करता हूँ कि वे जानबूझ कर अपनी आंखें नहीं बंद कर लेंगे। यह विधेयक १९५३ में पुनःस्थापित किया गया था। दुर्भाग्यवश हमारे समक्ष एक और विधेयक है जो दूसरी सभा में पारित हो चुका है और इस सभा में रखा जाने वाला है। वह भी १९५३ में ही पारित किया गया है। उससे यह दिखाई पड़ता है कि संसद् के सदनों में कितना अधिक कार्य है। इस सदन में काम का बोझ रेलगाड़ियों में यात्रियों की भीड़ की अपेक्षा कहीं अधिक है।

१९३० में भारतीय रेलवे अधिनियम में कुछ उपबन्धों के विषय में संशोधन किया गया था जिनके सम्बन्ध में माननीय सदस्य ने पुनः एक संशोधन हमारे सामने रखा है। यह ठीक है कि उद्देश्यों और कारणों का विवरण भारतीय रेलवे अधिनियम के शब्दार्थ से सहमत है किन्तु वह विद्यमान परिस्थितियों से सहमत नहीं है। यद्यपि अधिनियम में ही काम के कुछ घंटों आदि का उल्लेख किया गया है फिर भी बहुत पहले उनमें परिवर्तन किया गया है और मुझे आशा थी कि दोनों माननीय सदस्य विद्यमान परिस्थितियों का निर्देश करते। श्री नम्बियार से तो मुझे आशा नहीं थी कि वे तथ्य स्वीकार करते। किन्तु श्री विट्ठलराव जैसे गंभीर व्यक्ति से अवश्य यह आशा थी कि वे विद्यमान परिस्थितियों को स्वीकार करते और सभा को बताते कि क्या सुधार किया गया है और इस दिशा में और आगे क्या कार्यवाही की गयी है।

इस अधिनियम के पारित हो जाने के बाद की स्थिति मैं बताना चाहता हूँ। तब से काफी समय बीत चुका है और मेरे मित्र इस बात को बिलकुल नहीं सोच रहे हैं। १९४७ में न्याय निर्णोता ने अपना पंचाट प्रस्तुत किया था और १९४८ में वह स्वीकार किया गया था। न्याय निर्णोता ने स्वतः यह कहा है कि सारी बातों को कार्यान्वित करने से पहले कुछ थोड़ा समय बिताना होगा क्योंकि वह धीरे-धीरे करना होगा। पंचाट स्वीकृत किये जाने के बाद दो-ढाई वर्षों के दौरान में न्याय निर्णयता की सिफारिशों काम के घंटों

[ श्री अलगेशन ]

सम्बन्धी नियमों को संशोधित कर भारतीय रेलों में कार्यान्वित की गयी है। अधिनियम में कुछ हेर-फेर किये बिना ही कार्य प्रणाली में कुछ बहुत महत्वपूर्ण परिवर्तन किये गये हैं।

पहले केवल तीन वर्गीकरण थे अर्थात् “निरन्तर”, “मुख्यतः सविराम” और “अपवर्जित”। न्याय निर्णोता के पंचाट के फलस्वरूप एक और वर्गीकरण जोड़ दिया गया है और वह है “गहन” और उन्हें केवल ४५ घंटे काम करने के लिये कहा गया है। “निरन्तर” कर्मचारियों के सम्बन्ध में, काम के घंटे ६० से ५४ और “मुख्यतः सविराम” कर्मचारियों के सम्बन्ध में ८४ से ७५ कर दिये गये हैं।

वे “फायरमैन” और “रनिंग स्टाफ” आदि शब्दों की व्याख्या कर रहे थे। वे “रनिंग स्टाफ” को “फायरमैन” आदि भी कह कर सभा को “रनिंग स्टाफ” का अर्थ समझा रहे थे। वह एक आश्चर्य और मनोरंजन की बात है। किन्तु मैं सभा को बताना चाहता हूँ कि न्याय निर्णोता के पंचाट को कार्यान्वित करने के फलस्वरूप अब उस रनिंग स्टाफ को काम के घंटों सम्बन्धी नियमों के क्षेत्र के अन्तर्गत लाया गया है जो पहले उस क्षेत्र से बाहर थे और उन्हें “निरन्तर” के वर्ग में रखा गया है।

उन्होंने ओवरटाइम भुगतान का भी निर्देश किया था। न्याय निर्णोता के पंचाट के फलस्वरूप वह भी सवा गुना से बढ़ाकर डेढ़ गुना कर दिया गया है।

†श्री टी० बी० विट्ठलराव : वह दूना अवश्य कर दिया जाना चाहिये।

†श्री अलगेशन : मैं उसकी विवेचना करूंगा।

आगे, विश्राम की अवधियों के सम्बन्ध में, पंचाट को कार्यान्वित करने के फलस्वरूप, यहां भी स्थिति में सुधार किया गया है। पहले की स्थिति और अब की स्थिति का विवेचन मैं नहीं करना चाहता। मेरे माननीय मित्र उसे बहुत अच्छी तरह जानते हैं। केवल कुछ थोड़े लोगों को अपवर्जित कर्मचारी कहा गया है।

श्री कामत आज सुबह एक गेटमैन का मामला बता रहे थे शायद उसने निर्वाचन के समय उनके काम में बहुत बाधा डाली है जिससे उन्होंने उस छोटे से लेवेल-क्रासिंग के सम्बन्ध में एक पूरा भाषण दिया . . . .

†श्री कामत (होशंगाबाद) : सभी “सी” क्लास के लेवेल-क्रासिंगों के बारे में, केवल एक के बारे में नहीं।

†श्री अलगेशन : . . . . जैसे करोड़ों रुपयों की हमारी सब मांगें उस एक व्यक्ति के व्यवहार पर निर्भर हों। ऐसा होता है कि उस एक आदमी की तरह के व्यक्ति जिसने श्री कामत को इतना परेशान किया इस अपवर्जित श्रेणी में आते हैं। उनके पास अधिक काम नहीं रहता और जैसा उन्होंने कहा दिन भर में उनसे ६ घंटे काम करने की आशा की जाती है तथा उनको “अपवर्जित” श्रेणी में रखा जाता है।

†श्री कामत : मैं जानना चाहता था कि ‘छः घंटे’ किस प्रकार आगणित किये जाते हैं।

†श्री अलगेशन : यह चीज न्याय निर्णोता पंचाट में दी हुई है। मैं माननीय सदस्य के लिये इसे पढ़ता हूँ :

“और व्यवसायों की विभिन्नता के कारण काम की प्रकृति में काफी अंतर है। उदाहरण के लिये एक ओर तो व्यस्त क्षेत्र का ट्रेन कंट्रोलर है जिसे अनवरत दिमागी तनाव की स्थिति में कार्य करना पड़ता है और जिस कारण प्रशासन द्वारा ऐसे ट्रेन कंट्रोलर के लिये छः घंटे की पारी निर्धारित कर दी गई है। दूसरी ओर कुछ ऐसी श्रेणियों के कर्मचारी हैं जैसे विश्राम-गृह के चौकीदार, सैलूनों के कर्मचारी तथा अमहत्वपूर्ण लेवेल-क्रासिंगों के गेटकीपर जिनका काम इतना हलका है कि उनके लिये दो पारी करना

भी अपव्ययता होगा। इन दोनों उदाहरणों के मध्य आता है रेलवे स्टाफ का वह बड़ा भाग जिसमें सम्मिलित हैं अधिकतर स्टेशन मास्टर.....”

यह चीज किस प्रकार आगणित की गयी है, यह न्याय निर्णोता के पंचाट को पढ़ने पर ही जाना जा सकता है। इनको छोड़ कर दूसरों को जिन श्रेणियों में रखा गया है वह मैं बतला चुका हूँ। और उनमें से अधिकतर अनवरत कामगारों की श्रेणी में आते हैं। एक अच्छा प्रतिशत प्रगाढ़ कामगारों की श्रेणी में रक्खा गया है। इसलिये यदि इन अमहत्वपूर्ण लेवेल-कांसिगों पर यह ४८ घंटे की प्रणाली अपनाये तो इन लेवेल-कांसिगों पर तीन आदमी रखने पड़ेंगे। इसका अर्थ न केवल अपव्ययता होगा अपितु इसका बहुत बुरा नैतिक प्रभाव भी पड़ेगा। अब भी जो प्रतिक्रिया होती है वह इस प्रकार की है। गांवों में किसानों के कुछ भाई-बन्धु लेवेल-कांसिगों पर गेटकीपरी करते हैं और वे किसान इनसे डाह करते हैं क्योंकि जबकि उन्हें अपनी जीविका कमाने के लिये खेतों में कड़ा परिश्रम करना पड़ता है, इन लोगों को दिन भर में कुछ बार केवल कुछ मिनटों के लिये महज दरवाजा बंद करना और खोलना पड़ता है और फिर भी उन्हें इतने पैसे मिलते हैं। इस समय यह काम इस प्रकार की प्रतिक्रिया पैदा कर रहा है।

तो इन कुछ श्रेणियों के मजदूरों को छोड़कर शेष अन्यों को समुचित श्रेणियों में रख दिया गया है तथा इस पंचाट को क्रियान्वित कर दिया गया है।

भूतपूर्व स्टेट रेलवेज में इसे क्रियान्वित करने में कुछ विलम्ब हुआ था क्योंकि बाद में उनका एकीकरण हो गया था। किन्तु फिर भी विधेयक के पुरःस्थापन से पूर्व अथवा लगभग उसी समय वहां भी यह क्रियान्वित कर दिया गया था।

इसलिये मैं यह कहना चाहूंगा कि श्री नम्बियार इस विधेयक द्वारा एक ऐसे प्रेत से युद्ध करने का प्रयत्न कर रहे हैं जिसका अस्तित्व ही नहीं है। वह एक ऐसी तस्वीर खींचने का प्रयत्न कर रहे हैं जो वास्तविकता के अनुरूप नहीं है।

जहां तक ओवरटाइम के भुगतान का सम्बन्ध है, यह सच है कि फैक्ट्रीज एक्ट के अन्तर्गत ओवर-टाइम के लिये सामान्य मजदूरी का दूना दिया जाना चाहिये। किन्तु फैक्ट्रियों में दूना ओवरटाइम देने का प्रयोजन बिलकुल दूसरा है। वहां इससे यह आशा की जाती है कि मजदूरों से मालिक साधारणतया अधिक समय तक काम नहीं लेंगे। किन्तु रेलवे जैसे बड़े संगठन के सम्बन्ध में मुझे आशा है। मेरे माननीय मित्र सहमत होंगे कि वहां पर काम के निर्धारित घंटों से अधिक काम करना अवश्यम्भावी हो जाता है, और चूंकि दोनों ओवरटाइमों के आधार तथा प्रयोजनों में अंतर है इस लिये दोनों की राशियों में अंतर है।

मेरे माननीय मित्र द्वारा पुरःस्थापित किये गये विधेयक का तीसरा लक्ष्य यह है कि यदि दुर्घटना हो तो लोगों को दण्ड नहीं दिया जाय। यहां मैं दो बातें कहना चाहूंगा। मेरे माननीय मित्र ने दुर्घटना जांच समिति और उसकी उपपत्तियों की बात कही तथा उसके प्रतिवेदन को प्रकाशित करने की मांग करते हैं मानो हम सदन से कुछ छुपाना चाहते हैं। इस प्रकार की कोई बात नहीं है। जो भी सिफारिशें उसने की हैं वे दूसरी समिति के प्रतिवेदन में प्रकाशित हो चुकी हैं। हम चाहते हैं कि इन प्रतिवेदनों की सिफारिशों को क्रियान्वित किया जाय तथा जो लोग जिम्मेवार हों उन्हें दण्ड दिया जाय। हमारा केवल यही कहना है।

यदि श्री नम्बियार द्वारा प्रतिपादित स्थिति अपनायी जाय तो किसी को भी दण्ड देना सम्भव नहीं होगा। कोई गम्भीर दुर्घटना होने पर भी जिसमें कि लोगों को बहुत चोट आयी हो अथवा मृत्यु तक हो गयी हो, इस विधेयक के अंतर्गत किसी को दण्ड देना सम्भव नहीं होगा जब तक कि यह सिद्ध न हो जाय कि उसने जानबूझ कर नियमों का उल्लंघन किया है और अपने कर्तव्य की उपेक्षा की है। यह सिद्ध करना कहीं भी सम्भव नहीं होगा कि किसी व्यक्ति ने जानबूझ कर गाड़ी की दुर्घटना की है।

[ श्री अलगेशन ]

कुछ समय पूर्व मैंने दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में एक प्रश्न का उत्तर दिया था और विश्लेषण के दौरान में यह पाया गया कि अनेक दुर्घटनायें हमारे कर्मचारियों की गलती से हुईं। यदि कानून को इस प्रकार संशोधित किया जाय कि उन लोगों को दण्ड न दिया जा सके तो इससे कार्य-कुशलता में तथा काम के प्रति उदासीनता में वृद्धि ही होगी।

यदि रेलवे संचालन में हम अधिक सुरक्षा चाहते हैं तो जिम्मेदारियां हमें सीधी उन लोगों के कंधों पर रखनी होंगी। जिन पर कि वे होनी चाहिये और सम्बन्धित व्यक्तियों को शत प्रतिशत सुरक्षा का उत्तरदायी बनाना होगा।

जैसा कि शब्द 'दुर्घटना' से प्रतीत होता है, हमेशा के लिये यह सम्भव नहीं होता कि कोई अनहोनी न हो। कभी-कभी दुर्घटनायें होती हैं और वे न केवल कर्मचारियों की गलती से होती हैं वरन् अन्य दोषों के कारण भी होती हैं। सदन यह नहीं कर सकता कि मंत्रालय को दुर्घटनाओं के लिये झिड़कियाँ दे और साथ ही साथ यह कहे कि जो इनके लिये जिम्मेवार पाया जाय उन्हें दण्डित भी न किया जाय। मुझे आशा है यह स्थिति महसूस की जायेगी।

इन सब सिफारिशों को कार्यान्वित किया जा चुका है तथा वे अनेक वर्षों से प्रवर्तित की जा रही हैं। हमने विचार किया कि यह कहीं अच्छा होगा कि इतनी महत्वपूर्ण चीज जोकि एक बड़ी संख्या में कामगारों के काम की दशाओं से सम्बन्धित है केवल काम के घंटों पर निर्भर नहीं होनी चाहिये वरन् अधिनियम में उपबन्धित कर दी जानी चाहिये। इसी चीज के लिये दूसरे सदन में एक विधेयक पुरःस्थापित किया गया जो वहां पास हो चुका है और इस सदन में पास होने का इंतजार कर रहा है।

मुझे आशा है कि माननीय सदस्य अपना विधेयक वापस ले लेंगे। यदि वह अपना विधेयक वापस नहीं ले सकेंगे तो मुझे इसका विरोध करने के लिये मजबूर होना पड़ेगा।

†श्री नम्बियार : मुझे माननीय उपमंत्री का उत्तर सुनकर हंसी आई। मेरा विचार है कि उन्होंने मेरी बात पूर्णतया नहीं सुनी। मैं यह कह रहा था कि रेलवे कर्मचारियों की तीन श्रेणियां हैं। एक सप्ताह में ४८ घंटे काम करती है। दूसरी सप्ताह में ५४ घंटे तथा तीसरी सप्ताह में ८४ घंटे काम करती है।

†श्री अलगेशन : मैं उद्देश्य तथा कारण के विवरण की ओर निर्देश कर रहा था।

†श्री नम्बियार : माननीय उपमंत्री ने बताया था कि उद्देश्य तथा कारण के विवरण में परिवर्तन किये जा चुके हैं। और यह मेरा दोष नहीं है कि उस समय पुरःस्थापित विधेयक, आज विचार के लिये प्रस्तुत हो।

मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि वह इस विषय का अध्ययन करें और इसे समझें, मैं समझाने का प्रयत्न करता हूँ। मैंने कहा था कि भारतीय कर्मचारी द्वारा दिन में ८ घंटे तथा सप्ताह में ४८ घंटे काम करने की मांग १९१६ में उठाई गई थी। यह कर्मचारी चाहें रेलवे के हों अथवा और कोई हों। परन्तु आज तक यह मांग पूरी नहीं की गई है। न्याय-निर्णेत श्री राज्याध्यक्ष ने इन सभी तथ्यों की ओर निर्देश किया परन्तु यह निर्णय दिया कि कई कारणों से वह दिन में ८ घंटे काम करने की व्यवस्था को कम कराने की स्थिति में नहीं है और वह कुछ रियायत देने पर विचार करेंगे। न्याय निर्णेत द्वारा दी गई रियायत संतोषजनक नहीं थी क्योंकि सप्ताह में ४८ घंटे काम करने की मांग का मामला बहुत जोर पर था।

[ अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए ]

यदि माननीय उपमंत्री स्पष्ट उत्तर दे देते तो मैं संतुष्ट होने का प्रयत्न करता।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री अलगेशन : राज्याध्यक्ष पंचाट के सम्बन्ध में उद्देश्य तथा कारण के विवरण में एक शब्द भी नहीं दिया गया है।

†श्री नम्बियार : विधेयक की प्रस्थापना के समय राज्याध्यक्ष पंचाट लागू भी नहीं हुआ था।

†श्री अलगेशन : मैंने यह कहा था कि विधेयक पुरःस्थापित होने से तीन वर्ष पूर्व यह लागू किया जा चुका था।

†श्री नम्बियार : मेरा विचार है कि राज्याध्यक्ष पंचाट आज भी पूर्णतया लागू नहीं है। इस विवाद में न पढ़कर मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार दिन में ८ घंटे तथा सप्ताह में ४८ घंटे के काम की शर्त को स्वीकार करना चाहती है अथवा नहीं। मेरा निवेदन है कि आज ऐसे कर्मचारी भी हैं जो दिन में १२ घंटे काम करते हैं, तंजौर, ओलवक्कोट, चेंगलपेट जंक्शनों पर डिब्बों का फिटर १२ घंटे काम करता है। मैं चाहता हूँ कि इन घंटों में कमी की जाये। मेरे विधेयक का यही प्रयोजन है।

मैंने बड़े खेद से, माननीय मंत्री से यह सुना कि जो रेलवे की कार्यक्षमता के सम्बन्ध में लम्बी चौड़ी बातें करते हैं वह यह चाहते हैं कि दुर्घटनायें अधिक हों। परन्तु मैंने यह नहीं कहा था। यदि वह ध्यानपूर्वक मेरा भाषण पढ़ें तो उन्हें यह ज्ञात हो जायेगा कि मैंने यह कहा था कि लोगों को अनावश्यक रूप से तंग नहीं किया जाना चाहिये। उनके दिल से डर निकाल देना चाहिये। जिससे किसी कार्य को स्वतन्त्र रूप से करने में, उन्हें कोई भय न हो।

मैं अपने संशोधन को माननीय उपमंत्री के हितार्थ फिर दुहराता हूँ :

“परन्तु यह धारा उन रेलवे कर्मचारियों पर लागू नहीं होगी जो अपना कर्तव्य करते समय, ऐसी परिस्थितियों के कारण दुर्घटनाग्रस्त हो जायें, जिन पर कि उसका काबू न हो, तथा मामलों ऐसे में उसे अभियोजन से संरक्षण दिया जायेगा।”

इसका तात्पर्य यही है कि यदि उसके काबू के बाहर की कोई चीज होती है तो उसको संरक्षण मिलना चाहिये। मेरा यही निवेदन है। श्रीमान्, मैं अपना विधेयक वापस नहीं ले सकता हूँ।

[ अध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव रखा गया, तथा अस्वीकृत हुआ ]

## कारखाना (संशोधन) विधेयक

(धारा ५६ के स्थान पर नई धारा का रखा जाना)

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसिरहाट) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

“कि कारखाना अधिनियम, १९४८ में और आगे संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

जैसा कि उद्देश्य तथा कारण के विवरण में दिया गया है, यह एक छोटा सा संशोधन है। मैंने यह संशोधन सप्ताह में ४८ घंटों का काम करने के सम्बन्ध में किया है। कारखाना अधिनियम में ४८ घंटों के काम के पश्चात् काम करने के घंटों पर, अधिक काम करने का भत्ता दिया जाता है। मैं यह चाहती हूँ कि उन उद्योगों, जिनमें प्रबन्धकों तथा कर्मचारियों की एक सम्मति है कि काम के घंटे ४८ से कम होने चाहियें उन्हें निर्णीत अवधि के घंटों के पश्चात् अधिक काम करने का भत्ता मिलना चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में



[ श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ]

आंध्र का तम्बाकू उद्योग ले लीजिये । इसमें काम इतना कठिन है कि कोई भी कर्मचारी औसतन ४४ अथवा ४५ घंटे प्रति सप्ताह से अधिक काम नहीं कर सकता है परन्तु कभी-कभी कर्मचारियों को ४७ घंटे काम भी करना पड़ता है और अधिक काम करने का भत्ता उन्हें नहीं दिया जाता है क्योंकि कारखाना अधिनियम में ४८ घंटे निर्धारित हैं । इसलिये हमें श्रम के हित के लिये, उतने ही घंटे निर्धारित कर देने चाहियें जिन पर समझौता किया जा चुका है तथा उससे अधिक समय काम करने के लिये भत्ता मिलना चाहिये ।

कुछ दिन पूर्व, अक्टूबर, १९५५ के सत्र में प्रतिवेदन में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संघटन ने यह कहा था कि श्रम का सामर्थ्य, कर्मचारियों से कम काम लेकर, बढ़ाया जा सकता है । उन्होंने उदाहरण भी दिये हैं तथा यह भी कहा है कि कारखानों में सुरक्षा तथा स्वास्थ्य बढ़ाने की व्यवस्था होनी चाहिये । यही कारण है कि हमारे देश के कुछ उद्योगों में, उनकी विशेषता को ध्यान में रखकर प्रबन्धकों तथा श्रम में, सप्ताह में ४८ घंटे से कम काम करने के कई समझौते हुये हैं । उदाहरणतः बर्किंगहम तथा कर्नाटक मिल में, मैसूर कपड़ा मिल में कर्मचारी ४८ घंटे प्रति सप्ताह से कम काम करते हैं ।

रासायनिक उद्योग में काम की कठोरता के कारण, काम करने के घंटे, अलग-अलग कारखानों में अलग-अलग हैं । इस प्रकार यह जानकारी होती है कि हमारे देश में भी, कुछ उद्योगों में सप्ताह में ४८ घंटे से कम काम होता है । प्रबन्धकों का भी यही विचार है, कि निश्चित घंटों में काम करने से कर्मचारियों की कार्य क्षमता भी बढ़ती है ।

बहुत से व्यक्ति यह कह सकते हैं कि जब हमें उत्पादन बढ़ाना चाहिये उस समय ४८ घंटों को काम करना ठीक नहीं होगा । परन्तु मैं यह कहना चाहती हूँ कि कारखाना अधिनियम ने अधिकतम समय की व्यवस्था की है किन्तु न्यूनतम की नहीं की है । इसीलिये मेरी इच्छा है कि हमें न्यूनतम समय निर्धारित करना चाहिये जिनके पश्चात् कि कर्मचारियों को अधिक समय काम करने का भत्ता मिलना चाहिये । हमारे पूंजीपति, विदेशी श्रमिकों से हमारे श्रमिकों की तुलना करने लगते हैं परन्तु यदि अमेरिका तथा इंग्लैंड के श्रमिकों को उस दशा में रखा जाये जिस दशा में भारत के श्रमिक रहते हैं, तो फिर सही जानकारी हो सकती है कि वह ४८ घंटे काम करने योग्य हैं अथवा नहीं ।

इस्पात उद्योग में, इतना कठोर काम है कि वहां ४८ घंटे काम करना संभव नहीं है । विदेशों में कर्मचारी कम घंटे काम करते हैं । अर्जन्टाइना की कोयले की खानों में, ४४ घंटे काम की व्यवस्था है । इंग्लैंड की कोयले की खानों में ४७ घंटे काम की व्यवस्था है ।

रासायनिक उद्योग में कर्मचारी ४४ घंटे काम करते हैं । भवन निर्माण में, अमेरिका में ३५ घंटे काम करने की व्यवस्था है । निर्माण उद्योग को लीजिये । कनाडा में, ४२ तथा इंग्लैंड में ४४ घंटे काम किया जाता है । परिवहन उद्योग में, अमेरिका में ४० तथा इंग्लैंड में ४४ घंटों की व्यवस्था है । मैं कितने ही उदाहरण दे सकती हूँ । इस प्रकार यह ज्ञात हो जाता है कि जब विदेशों में काम करने के कम घंटे हैं तब अपने देश में हम अधिक समय काम करने के लिये भत्ता देने को भी तत्पर नहीं हैं ।

अन्त में, मैं यह कहना चाहती हूँ कि हमें काम के घंटे निर्धारित करते समय इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि उद्योग किस प्रकार का है । कारखाना अधिनियम लागू करते समय विभिन्न प्रकार के उद्योगों का जिनका विकास अब हो रहा है ध्यान नहीं दिया गया था और इसीलिये सब उद्योगों के लिये ४८ घंटों की व्यवस्था कर दी गई थी । परन्तु अब जब इन उद्योगों के प्रबन्धकों तथा कर्मचारियों में समझौते हो चुके हैं, तो हमें अधिक समय काम करने के भत्ते का लाभ कर्मचारियों को देना चाहिये । गत कुछ वर्षों में ८५ प्रतिशत उत्पादन बढ़ गया है । और यदि हम चाहते हैं कि हमारा उत्पादन इसी प्रकार बढ़ता

रहे और कम न हो तो हमें उनकी शक्ति बढ़ाने के लिये उचित भरण पोषण की व्यवस्था करनी चाहिये जिससे वह और अच्छा काम कर सकें। इसीलिये मेरा निवेदन है कि मेरा संशोधन स्वीकार कर लिया जाये।

†श्री नम्बियार (मयूरम) : साढ़ पांच बज चुके हैं।

†अध्यक्ष महोदय : माननीया सदस्या कितना समय और लेंगी।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : मैं कुछ और समय लूंगी।

†अध्यक्ष महोदय : तो आप सोमवार को अपना भाषण जारी रखें।

इसके पश्चात् लोक-सभा, सोमवार, १२ मार्च, १९५६ के साढ़े दस बजे तक के लिये स्थगित हुई।

---

**दैनिक संक्षेपिका**  
[ शुक्रवार, ६ मार्च, १९५६ ]

पृष्ठ

<b>आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना</b> ...	८६५
प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) ने आय-व्ययक का भेद खुल जाने की जांच-पड़ताल के बारे में एक वक्तव्य दिया।	
<b>अनुदानों की मांगें—रेलवे</b> ... ..	८६५—९२४
रेलवे की अनुदानों की मांग संख्या ४ और ५ पर आगे चर्चा जारी रही और मांगों की पूरी राशि स्वीकृत हुई। मांग संख्या ६ से १० पर चर्चा आरम्भ हुई। चर्चा समाप्त नहीं हुई।	
<b>गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक—पुरःस्थापित</b> ... ..	९२४
(१) श्री एम० एल० द्विवेदी का राष्ट्रीय विकास (जन सहयोग) विधेयक (२) श्री नम्बियार का राष्ट्रीय पर्व और त्यौहार पर सवेतन छुट्टी विधेयक	
<b>गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक—वापिस लिया गया</b>	९२४—३५
श्री रघुनाथ सिंह के काशी विश्वनाथ मन्दिर विधेयक पर और आगे विचार किया गया। इसके बाद विधेयक सभा की अनुमति से वापस ले लिया गया।	
<b>गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक अस्वीकृत हुआ</b>	९३५—४३
श्री नम्बियार ने भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक (धारा ७१, आदि का हटाया जाना) पर विचार करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। थोड़ी सी चर्चा के बाद प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ।	
<b>गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक—विचाराधीन</b> ... ..	९४४—५३
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने कारखाना (संशोधन) विधेयक (धारा ५९ के स्थान पर नई धारा का रखा जाना) पर विचार करने का प्रस्ताव किया। उनका भाषण समाप्त नहीं आ।	
<b>सोमवार, १२ मार्च, १९५६ के लिये कार्यावलि—</b>	
लेखा अनुदान की मांगें, अनुदानों की मांग—रेलवे, १९५५-५६ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगें—रेलवे, और रीलिया जांच समिति के तिवेदन पर चर्चा।	