

अंक १

संख्या १४



बृहस्पतिवार

५ जून, १९५२

# संसदीय वाद विवाद

— 101 —

## लोक सभा

शासकीय वृत्तान्त

[हिन्दी संस्करण]

— 101 —

भाग १--प्रश्न और उत्तर

विषय-सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर  
प्रश्नों के लिखित उत्तर

[पृष्ठ भाग ७९१—८३७]

[पृष्ठ भाग ८३७—८५८]

(मूल्य ४ आने)

# संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

## शासकीय वृत्तान्त

७९१

७९२

### लोक सभा

हस्तपतिवार, ५ जून, १९५२

सदन की बैठक सवा आठ बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

#### ग्राम विकास

\*५०४. श्री बी० आर० भगत: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत जो ग्राम विकास कार्यक्रम है उसे अंशतः कार्यान्वित करने के हेतु क्या सरकार का विचार किसी विस्तृत सेवा को संगठित करने का है;

(ख) यदि है, तो इस सेवा का कार्य-क्षेत्र; तथा

(ग) उक्त सेवा के लिये उपयुक्त संगठन की किस प्रकार और कब स्थापना होगी ?

कृषि तथा खाद्य मंत्री (श्री किदवई) :

(क) जी हां ।

(ख) और (ग) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २१]

श्री बी० आर० भगत : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या सरकार के समक्ष विभिन्न योज-

325 P.S.D.

नाओं में समन्वय स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है ?

श्री किदवई : जी हां ।

श्री बी० आर० भगत : यह कार्य किस प्रकार किया जायेगा ?

श्री किदवई : विभिन्न परियोजनाओं के संघटनकर्ताओं में सम्पर्क स्थापित करके ;

श्री बी० आर० भगत : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या फोर्ड फाउन्डेशन योजना के अन्तर्गत उपबन्धित विस्तार सेवा को इस पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित किया जायेगा ?

श्री किदवई : जी हां । कुछ प्रशिक्षण केन्द्र पहिले ही खोले जा चुके हैं ।

श्री बी० आर० भगत : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या इस समय देश के किसी भाग में कोई विस्तार योजना कार्यान्वित की जा रही है ?

श्री किदवई : यदि माननीय सदस्य विवरण देखें तो उन्हें विदित होगा कि प्रशिक्षण में छै से नौ मास तक लगेंगे । बिना प्रशिक्षित कार्यकर्ताओं के योजना को किस प्रकार कार्यान्वित किया जा सकता है ?

#### हिन्दी

\*५०५. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या संघ तथा राज्य लोक सेवा आयोगों द्वारा ली जाने वाली परीक्षाओं में

हिन्दी अथवा राष्ट्रभाषा एक नियमित विषय है;

(ख) यदि है, तो यह विषय वैकल्पिक है अथवा अनिवार्य; तथा

(ग) उक्त विषय में योग्यता का क्या स्तर निर्धारित किया गया है ?

**गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) :**

(क) और (ख) भारतीय प्रशासनिक सेवा तथा भारतीय पुलिस सेवा के परिवीक्षाधीनों को अन्तिम परीक्षा के लिये हिन्दी को एक अनिवार्य विषय रखा गया है। संघ लोक सेवा आयोग द्वारा ली जाने वाली अन्य परीक्षाओं में इसे सम्मिलित नहीं किया गया है।

राज्य लोक सेवा आयोगों द्वारा ली जाने वाली परीक्षाओं के नियम इस सम्बन्ध में मुझे ज्ञात नहीं हैं।

(ग) भारतीय प्रशासनिक सेवा के परिवीक्षाधीनों की हिन्दी वार्तालाप तथा शुद्ध लेखन में परीक्षा ली जाती है। भारतीय पुलिस सेवा परिवीक्षाधीनों को एक घंटे का ५० अंक का प्रश्न पत्र, जिसमें चौथे दर्जे तक की योग्यता अपेक्षित होती है, करना पड़ता है। उन्हें मौखिक परीक्षा भी देनी पड़ती है।

**श्री एम० एल० द्विवेदी :** क्या माननीय मंत्री का ध्यान उस बयान की तरफ आकर्षित कर सकता हूँ जो उन्होंने इस सदन में एक काम रोकने प्रस्ताव के सिलसिले में इसी विषय पर दिया था; मैं जानना चाहता हूँ कि उस बयान के आधार पर सरकार ने क्या प्रगति इस सम्बन्ध में अब तक की है।

**डा० काटजू :** आप कौन से सवाल की तरफ तवज्जह दिला रहे हैं ?

**श्री एम० एल० द्विवेदी :** इस प्रश्न पर एक काम रोकने प्रस्ताव उपस्थित किया

गया था, जिसमें सरकार की ओर से यह आश्वासन दिया गया था कि हिन्दी के तरक्की के लिये राज्यों तथा केन्द्रीय लोक-सेवा आयोग की परीक्षाओं में हिन्दी भी एक विषय रखा जायगा। श्री राजगोपालाचार्य ने इस तरह का एक आश्वासन यहीं इस सदन में उस समय दिया था; मैं उस सम्बन्ध में जानना चाहता हूँ कि सरकार ने उस बयान के आधार पर क्या कोई कार्यवाही की ?

**डा० काटजू :** स्थगन प्रस्ताव ८ जून, १९५१ को हुआ था और जो भाषण श्री राजगोपालाचार्य ने उस के जवाब में उस समय दिया था वह असेम्बली (संसद्) के रिकार्ड्स (अभिलेखों) में है और उस से जो मतलब माननीय सदस्य ने निकाला वह मैं नहीं निकालता।

**श्री एम० एल० द्विवेदी :** क्या मैं माननीय मंत्री महोदय से पूछ सकता हूँ कि प्रशासनिक सेवाओं और पुलिस सेवा के अलावा दोगर (अन्य) परीक्षाओं में हिन्दी विषय क्यों नहीं रखा गया है।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं समझता हूँ कि यह सूचना प्राप्त करने की अपेक्षा वाद-विवाद का विषय है।

**श्री थानू पिल्ले :** अभी जो प्रश्न और उत्तर हुए हैं क्या उन का अनुवाद हमें देने की कृपा करेंगे ?

**अध्यक्ष महोदय :** संक्षेप में, यह पूछा गया था कि हिन्दी को लोकप्रिय बनाने तथा शासन में प्रचलित करने का क्या प्रयत्न किया गया है। मूल प्रश्न कर्ता इस सम्बन्ध में वास्तविक कठिनाई को समझते होंगे।

**सेठ गोविन्द दास :** अभी जिन परीक्षाओं में हिन्दी की परीक्षा भी ली जाती है, उन के पर्व किस के द्वारा बनाये जाते हैं और वह परीक्षा किस के द्वारा ली जाती है ?

**डा० काटजू :** मैं इस सवाल के जवाब के लिये नोटिस चाहता हूँ क्योंकि अधिकतर परीक्षाओं में जो एक्जामिनर्स (परीक्षक) मुकर्रर होते हैं उन के नाम नहीं बताये जाते हैं ।

**डा० पी० ऐस० देशमुख :** क्या मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि गृहकार्य मंत्रालय की इस तथ्य के सम्बन्ध में कि देश भर में असंख्य कालेजों में प्रादेशिक भाषा को माध्यम बना लिया गया है और बहुत से मामलों में तो हिन्दी को बनाया गया है, क्या प्रतिक्रिया है ?

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य सूचना दे रहे हैं ।

**डा० पी० ऐस० देशमुख :** यह सूचना देना नहीं है श्रीमान्, यहां मेरा आप से मतभेद है ।

**अध्यक्ष महोदय :** : शान्ति, शान्ति । श्री चाको ।

**श्री पी० टी० चाको :** उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर से क्या हम यह समझें कि जो व्यक्ति हिन्दी नहीं जानते हैं उन्हें भारतीय पुलिस सेवा में नहीं लिया जायेगा ?

**डा० काटजू :** नहीं, नहीं । जहां तक प्रतियोगिता परीक्षाओं का सम्बन्ध है, हिन्दी परीक्षा का विषय नहीं है । किन्तु उम्मीदवारों के चुन लिये जाने के पश्चात् उन के परिवीक्षाधीन काल में उन्हें हिन्दी सिखाई जाती है और उन के अन्तिम रूप में पास होकर निकलने से पूर्व उन की परीक्षा ली जाती है कि वह हिन्दी लिख, पढ़, बोल सकते हैं अथवा नहीं ।

**सेठ गोविन्द दास . उठे—**

**अध्यक्ष महोदय :** मैं चाहता हूँ कि माननीय सदस्य उस विस्तृत वक्तव्य को भली भांति देखें जो मुझे अच्छी तरह याद है श्री राजा जी ने हम सदन में दिया था । यह एक लम्बा

वक्तव्य था जिसमें सब सम्भव कारण दिये हुए थे ।

**सेठ गोविन्द दास :** अध्यक्ष महोदय, मुझे उसी विवरण के सम्बन्ध में एक बात पूछनी थी ।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं अगला प्रश्न ले रहा हूँ ।

**अनुसूचित आदिम जातियां**

**\*५०६. डा० राम सुभग सिंह :** क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५२-५३ के लिये सरकार ने अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याणार्थ कितने रुपये मंजूर किये हैं ?

**गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) :** चालू वर्ष में इस के लिये आय व्ययक में १ करोड़, ८० लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है । इस राशि को विभिन्न राज्यों में किस प्रकार वितरित किया जाये इस पर विचार हो रहा है ?

**डा० राम सुभग सिंह :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि इस रकम का उपयोग करने के लिये क्या कोई योजना बनाई गई है ?

**डा० काटजू :** माननीय सदस्य का 'योजना' से क्या तात्पर्य है ?

**डा० राम सुभग सिंह :** यह धन-राशि किस प्रकार व्यय की जायेगी ।

**डा० काटजू :** विभिन्न राज्यों से अपनी आवश्यकताओं का प्राक्कलन भेजने को कहा जाता है । सामान्यतः यह प्राक्कलन बड़ी बड़ी धनराशियों के होते हैं और तब हम इस प्रयोजन के लिये आय-व्ययक में स्वीकृत की गई रकमों को विभिन्न राज्यों को वितरित कर देते हैं । इस का व्यय करना मुख्यतः राज्य सरकारों का कार्य है । जैसा सदन को याद होगा

एक आयुक्त नियुक्त किया गया है जो सामान्य परामर्श तथा समुचित सहायता देता है ।

**डा० पी० एस० देशमुख :** क्या इस योजना का परीक्षण करने के लिये कोई केन्द्रीय संस्था है अथवा यह केवल आयुक्त पर छोड़ दी गई है ?

**डा० काटजू :** अब तक कोई केन्द्रीय संस्था नहीं है । यह कार्य सम्बन्धित सरकारी विभाग में मुख्य आयुक्त द्वारा किया जाता है ।

**श्री ब्रह्मो-चौधरी :** मैं जान सकता हूँ कि इस धन में से कितनी रकम आसाम की आदिम जातियों के विकास के लिये व्यय की जायेगी ?

**डा० काटजू :** आसाम के लिये ३७ लाख रुपये निर्धारित किये गये हैं, १० लाख रुपये मैदानी आदिम जातियों के लिये और २७ लाख रुपये पहाड़ी जिलों के लिये हैं ।

**श्री गणपति राम :** क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि अनुसूचित जातियों की उन्नति के लिये भी इस प्रकार का कोई उपबन्ध है तथा कोई राशि रखी गई है ?

**डा० काटजू :** मैं निश्चय पूर्वक नहीं कह सकता । यह प्रश्न तो अनुसूचित आदिम जातियों के विषय में है ।

**श्री नटवरकर :** मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सत्य है कि गत वर्ष बम्बई सरकार ने आदिम जातियों के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा दिये गये अनुदान को किन्हीं कारणों से अस्वीकृत कर दिया था ?

**डा० काटजू :** इस प्रश्न के लिये मुझे पूर्वसूचना की आवश्यकता है ।

**श्री बैलायुधन :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि विभिन्न राज्यों में किये जाने वाले व्यय के सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या कोई योजना तैयार की गई है ?

**डा० काटजू :** मुख्य आयुक्त सामान्य परामर्श देता है और देखता है कि रुपया भली भाँति व्यय किया जाये । अन्यथा उत्तरदायित्व केन्द्रीय सरकार का है ।

**श्री एस० सी० सामन्त :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि इस १८० लाख रुपये में से विभिन्न आदिमजाति-क्षेत्रों में कितना कितना व्यय किया जायेगा ?

### बिजली ठेला

**\*५०७. सरदार हुक्म सिंह :** (क) क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या बैटरी से परिचालित बिजली का कोई ठेला डाक ले जाने के लिये खरीदा गया है और भारत में किसी स्थान पर काम में लाया जा रहा है ?

(ख) यदि है, तो उस पर कितना व्यय किया गया था ?

**संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) जी हाँ ।

(ख) ६,३०० रुपये ।

**सरदार हुक्म सिंह :** क्या मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि यह प्रयोग सर्वप्रथम कहाँ किया गया है ?

**श्री राज बहादुर :** लखनऊ रेलवे स्टेशन पर ।

**सरदार हुक्म सिंह :** क्या सरकार को इस सम्बन्ध में कोई अनुमान है कि इस से कितनी बचत होगी ?

**श्री राज बहादुर :** अभी तो यह प्रयोगात्मक स्थिति में है किन्तु यह आशा है कि इस में मशीन के लगाने के परिणामस्वरूप दो मजदूरों के वेतन की बचत को जायेगी ।

**सरदार हुक्म सिंह :** क्या इस प्रकार के ठेले के प्रयोग से डाक अधिक शीघ्रता से पहुंचाई जा सकेगी ? और यदि हाँ, तो कितनी शीघ्रता से ?

श्री राज बहादुर : निश्चय ही इस से शीघ्रता होगी ।

डा० पी० ऐस० देशमुख : क्या इस प्रकार की ठेला नागपुर हवाई अड्डे पर नहीं है ?

श्री राज बहादुर : बैटरी से चलाया जाने वाला नहीं है । प्रश्न का सम्बन्ध बैटरी से परिचालित ठेले से है ।

### केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन

\*५०८. सरदार हुकम सिंह : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५१-५२ में केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन द्वारा कितनी कांसवाली भूमि को कृषि योग्य बनाया गया है ?

(ख) उक्त वर्ष में केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन द्वारा कितनी भूमि-क्षेत्र की जुताई की गई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : (क) और (ख) सन् १९५१-५२ में २५ मई, १९५२ तक केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन द्वारा २,१०,००० एकड़ कांसवाली भूमि को कृषि योग्य बनाया गया, इस के अतिरिक्त १९,९०१ एकड़ वन्य भूमि साफ की गई जिस में से १७,६६७ एकड़ को बीज बोने लायक बनाया गया ।

सरदार हुकम सिंह : क्या माननीय मंत्री इस बात का कोई अनुमान बतला सकते हैं कि इस कृष्यकरण से कितना अतिरिक्त खाद्यान्न उत्पन्न होने की आशा है ?

श्री किदवई : तत्काल तो इसका उत्तर मैं नहीं दे सकता । जब कि कृषियोग्य बनाई गई भूमि पर खेती होगी तो निश्चय ही खाद्य उत्पादन में वृद्धि होगी ।

सरदार हुकम सिंह : भूमि के कृषि योग्य बनाने के कार्य में कितने ट्रैक्टर काम में लाये जा रहे हैं ?

श्री किदवई : इस प्रश्न के लिये मुझे पूर्व-सूचना की आवश्यकता है ।

सरदार हुकम सिंह : क्या वह सब नये ट्रैक्टर थे अथवा अमरीकी सेना के उत्सर्जन के सामान से प्राप्त हुए थे ?

श्री किदवई : प्रश्न का सम्बन्ध इस बात से नहीं है कि कौन से ट्रैक्टर प्रयुक्त किये गये थे और वह कहां से आये थे ?

सरदार लाल सिंह : क्या कोई व्यक्ति-गत संघटन भी भूमि के उद्धार कार्य में लगा हुआ है जिस से कार्यकुशलता तथा लागत का तुलनात्मक ज्ञान हो सके ।

श्री किदवई : इस प्रश्न का सम्बन्ध कृषि योग्य बनाई गई भूमि के एकड़ों से है इस कार्य को करने के लागत व्यय से नहीं ।

पंडित सी० एन० मालवीय : क्या माननीय मंत्री यह आंकड़े बता सकेंगे कि जो क्षेत्र कृषि योग्य बनाया गया है उस में कितना ऐसा था जो काश्तकारों के पास था और कितना ऐसा था जो सरकार के कब्जे में था ?

श्री किदवई : अगर काश्तकारों के कब्जे में होता तो कृषि योग्य बनाने का सवाल ही न पैदा होता ।

श्री एम० आर० कृष्ण : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि कृषि योग्य बनाई गई इस भूमि में से कितनी भूमि पर खेती की जा रही है और कितनी बिना खेती किये पड़ी है ?

श्री किदवई : जैसा मैंने बतलाया १९,९०१ एकड़ में से १७,६६७ एकड़ पर खेती की जा रही है । शेष लगभग २००० एकड़ के विषय में राज्यों ने आश्वासन दिया है कि उस पर खेती की जायेगी ।

### यक्ष्मा-निरोधी औषधि

\*५०९. सरदार हुक्म सिंह: क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी:

(क) क्या शीरिंग कारपोरेशन नामक अमरीकी फर्म ने भारत सरकार को यक्ष्मा के रोगियों की चिकित्सा करने के लिये आइसो-निआसिन हाइड्राजाइड औषधि देने का प्रस्ताव किया था ?

(ख) यदि किया था, तो क्या प्रस्ताव स्वीकृत कर लिया गया है और उक्त औषधि का आर्डर दे दिया गया है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) जी हां, इस फर्म ने तथा अन्य फर्मों ने भी उक्त औषधि देने का प्रस्ताव किया था ।

(ख) प्रस्ताव स्वीकृत कर लिये गये हैं । देश की विभिन्न यक्ष्मा रोग संस्थाओं में इस औषधि के प्रयोग किये जा रहे हैं ।

सरदार हुक्म सिंह: यह औषधि किन-किन देशों में प्रयुक्त की गई है और इसका वहां क्या प्रभाव हुआ है ?

राजकुमारी अमृत कौर : विदेशों में किये गये प्रयोगों के सम्बन्ध में हमें कोई सूचना नहीं है, किन्तु जहां यह तैयार की जाती है वहां इस का प्रयोग किया जा रहा है ।

सरदार हुक्म सिंह: क्या यक्ष्मा विरोधी हमारी कार्यवाही में हमें कोई अन्तर्राष्ट्रीय सहायता भी मिलती है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी नहीं; किसी ऐसी औषधि के लिये, जिसकी क्षमता पर अभी अनुसन्धान हो रहा है, हमें अन्तर्राष्ट्रीय सहायता नहीं प्राप्त हो सकती ।

श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या इस देश में स्ट्रेपटोमाइसीन अथवा क्लोमाइसिटीन जैसी क्षय-निरोधी औषधियां तैयार करने का प्रयत्न किया जा रहा है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी नहीं ।

कुमारी आनी मस्करोन : मैं ज्ञात कर सकती हूं कि क्या इस औषधि के लिये हमें विश्व स्वास्थ्य संगठन से कोई अंशदान मिल रहा है ?

श्री बी० पी० नायर : इस औषधि का मूल्य तथा क्षमता पैरा-ऐमिओ-सैलसिलिक ऐसिड अर्थात् पी० ए० एस० की तुलना में क्या है ?

राजकुमारी अमृत कौर : मैं ने बतलाया कि इस औषधि की क्षमता पर अभी अनुसन्धान हो रहा है । इसलिये मैं इस प्रश्न का उत्तर देने की स्थिति में नहीं हूं ।

### स्ट्रेपटोमाइसीन के मूल्य

\*५१०. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी :

(क) क्या भारत सरकार द्वारा स्ट्रेपटोमाइसीन के मूल्य कम किये जाने के लिये कोई कार्यवाही की जा रही है;

(ख) क्या इस औषधि के मुफ्त प्रदाय के लिये कोई प्रबन्ध किया गया है ; तथा

(ग) यदि किया गया है, तो इसके लिये कितना रुपया रखा गया है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) जी हां, स्ट्रेपटोमाइसीन को अधिक मात्रा में आयात करने की आज्ञा दी जा रही है तथा उसका मूल्य औषधि (नियंत्रण) अधिनियम, १९५० के अन्तर्गत नियंत्रित किया जा रहा है ।

(ख) जी हां ।

(ग) दरिद्र विस्थापित यक्ष्मा रोगियों को मुफ्त देने के लिये पुनर्वास मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित राशि की स्ट्रेपटोमाइसीन तथा पी० ए० एस० की स्वीकृति दी गई है ।

१९४९-५०	१३,२५० रु०
१९५०-५१	३३,६८५ रु०
१९५१-५२	५०,००० रु०

स्वास्थ्य मंत्री द्वारा 'स्वास्थ्य मंत्री की दान निधि' में से दरिद्र यक्ष्मा रोगियों के लिये स्ट्रेपटोमाइसीन तथा अन्य आवश्यकताओं की खरीद के लिये निम्नलिखित राशियों की स्वीकृति दी गई है :

१९४९-५०	—
१९५०-५१	७०० रु०
१९५१-५२	रु० १७७ रु०

केवल स्ट्रेपटोमाइसीन के लिये अलग आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : विवरण से ज्ञात होता है कि दरिद्र यक्ष्मा रोगियों के लिये स्ट्रेपटोमाइसीन के क्रय के हेतु 'स्वास्थ्य मंत्री की दान निधि' में से २,३७७ रुपये स्वीकृत किये गये हैं । मैं जान सकता हूँ कि क्या यह राशि इस कार्य के लिये पर्याप्त समझी गई है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी हां । सब अस्पतालों में यह दवा पर्याप्त मात्रा में मौजूद है । यदि किसी दरिद्र रोगी को विशेष सहायता की आवश्यकता हो तो इस निधि से वह सहायता दी जाती है । इस प्रकार के रोगियों के लिये ऐसी अन्य निधियां भी हैं ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : भारत में यह दवा कुल कितनी आयात की गई है और इसके लिये कितना मूल्य दिया गया है ।

राजकुमारी अमृत कौर : इस के लिये मुझे पूर्वसूचना की आवश्यकता होगी । यह दवा खुली सामान्य अनुज्ञप्ति में है और देश में काफी मात्रा में आयात की जाती है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या यह दवा भारत में भी कहीं बनाई जाती है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी नहीं ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : दवा के मुफ्त वितरण की क्या व्यवस्था है । यह किस प्रकार प्रमाणित किया जाता है कि किसी व्यक्ति विशेष को दवा की आवश्यकता है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जहां तक केन्द्रीय स्वास्थ्य मंत्रालय का प्रश्न है, प्रार्थनापत्र मेरे पास आते हैं । मैं उन्हें देखती हूँ कि वास्तव में जरूरतमन्द कौन कौन हैं और तब रुपया उस अस्पताल में भेज दिया जाता है जहां रोगी का इलाज हो रहा हो ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : गत वर्ष ऐसे कितने मरीजों की मुफ्त चिकित्सा की गई थी ?

राजकुमारी अमृत कौर : संख्या हजारों में होगी; मैं आप को यह सूचना इस समय नहीं दे सकती ।

पंडित ए० आर० शास्त्री : क्या उत्तर प्रदेश के भुवाली सेनेटोरियम के रोगियों को भी यह दवा मुफ्त दी गई है ?

राजकुमारी अमृत कौर : मैं समझी नहीं कौन सी दवा ।

पंडित ए० आर० शास्त्री : स्ट्रेपटोमाइसीन ।

राजकुमारी अमृत कौर : इस के बारे में मुझे पूछना होगा । लेकिन अगर भुवाली से कोई दर्खास्त आयी होगी तो मुमकिन है कि दी गई हो ।

संविलीन रियासतों के छंटनी किये गये कर्मचारी

\*५११. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या राज्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या संविलीन राज्यों के उन कर्मचारियों के जिन को संविलीन रियासतों के विलीनीकरण अथवा अन्य किसी कारण से यह सूचना दे दी गई थी कि अब उनकी सेवा की आवश्यकता नहीं है, निवृत्त-वेतनों



(पेन्शनों), उपदानों तथा क्षतिपूर्ति की समस्या अन्तिम रूप से निर्णीत हो चुकी है;

(ख) यदि नहीं, तो ऐसे कर्मचारियों में से कितने प्रतिशत कर्मचारी अभी इस निर्णय की प्रतीक्षा में हैं;

(ग) अन्तिम निर्णय होने में कितना समय लगने की संभावना है; तथा

(घ) ऐसे कर्मचारियों के मामलों की निर्णीत करने में विलम्ब होने के कारण क्या हैं ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू):

(क) से (घ). भूतपूर्व देशी रियासतें या तो पड़ोस के भाग क में के राज्यों में मिला दी गई हैं अथवा भाग ख में के राज्यों में संविलीन कर दी गई हैं या भाग ग में के राज्यों में बदल दी गई हैं। केन्द्रीय सरकार केवल भाग ग में के राज्यों की लोक सेवाओं के लिये उत्तरदायी है।

भाग ग में के राज्यों के सम्बन्ध में सूचना एकत्रित की जा रही है और यथासमय सदन पटल पर रख दी जायेगी।

श्री एम० एल० द्विवेदी: मैं जान सकता हूँ कि उन कर्मचारियों के पुनः सेवायुक्त कर लेने का प्रश्न अब तक क्यों विलम्बित किया जा रहा है जो पहले उन भाग ग में के राज्यों अथवा भाग ख में के राज्यों में थे जो अब भाग क में के राज्यों के साथ विलीन हो गये हैं ?

डा० काटजू: मैं विलम्ब वाली बात ठीक प्रकार समझा नहीं। जो उत्तर मैं ने दिया है उस के अनुसार जहाँ तक भाग क तथा भाग ख में के राज्यों का सम्बन्ध है इस बात के लिये वे ही जिम्मेदार हैं, किन्तु भाग ग में के राज्यों के सम्बन्ध में सूचना एकत्रित की जा रही है और यथा समय सदन पटल पर रख दी जायेगी।

श्री एम० एल० द्विवेदी: कुछ कर्मचारियों का भाग क में के राज्यों में स्थानान्तरण हो गया है। विलीन होने वाले राज्यों की उन की सेवाओं का ख्याल नहीं रखा जा रहा है और न अब तक दो वर्ष समाप्त हो जाने पर भी उन्हें पुनः सेवायुक्त नहीं किया गया है।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय ने बतलाया कि जब यह रियासतें उन राज्यों में मिल गईं तो यह सम्बन्धित राज्यों का मामला हो गया।

श्री एम० एल० द्विवेदी: मेरा तात्पर्य यह है कि यह उत्तरदायित्व इस मंत्रालय का है—इस ने ही राज्यों का विलीनीकरण किया है और इन कर्मचारियों की नौकरी का प्रश्न मूल रूप से इस मंत्रालय का उत्तरदायित्व है.....

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य तर्क न करें—जैसा उत्तर है उसे वैसा ही स्वीकार करें।

पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय: मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि कितने कर्मचारी इस संविलीनीकरण के कारण बेकार हो गये हैं ?

डा० काटजू: किन राज्यों में संविलीनीकरण ? भाग ग अथवा भाग ख ?

पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय: सब राज्यों में।

डा० काटजू: सब राज्यों में मैं तीसरी बार फिर बतलाता हूँ कि जहाँ तक भाग क तथा भाग ख में के राज्यों का प्रश्न है, मुझे ज्ञात नहीं है। भाग ग में के राज्यों की सूचना मैं बाद में दूंगा।

श्री एम० एल० द्विवेदी: मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या भाग ख में के राज्यों में सेवायुक्त कर्मचारियों के मामलों की ओर ध्यान देना राज्य मंत्रालय की जिम्मेदारी नहीं है ?

✓ **अध्यक्ष महोदय :** यह प्रश्न वह आय-व्ययक की मांगों के समय उठा सकते हैं । हमें यहां तर्क नहीं करना है ।

### खाद्य उत्पादन

\*५१२. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५२ के लिये कितने अतिरिक्त खाद्य उत्पादन का लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :** माननीय सदस्य का ध्यान २८ मई, १९५२ को श्री एस० एन० दास द्वारा पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २३७ के भाग (ग) के सम्बन्ध में दिये गये मेरे उत्तर की ओर आकर्षित किया जाता है ।

**डा० रामसुभग सिंह :** क्या इस अतिरिक्त खाद्य उत्पादन के लक्ष्य की प्राप्ति के लिये अतिरिक्त प्रयत्न करने का कोई विचार है ?

**श्री किदवई :** कुछ ऐसे प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है, किन्तु अभी से यह नहीं कहा जा सकता कि कोई निर्णय कर लिया गया है ।

**श्री सी० एन० पी० सिन्हा :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि बिहार के लिये अतिरिक्त लक्ष्य कितना है और क्या सरकार का विचार बिहार की आवश्यकताओं की पूर्ति करने का है ?

**श्री किदवई :** मेरे पास राज्यवार अलग अलग आंकड़े नहीं हैं ।

**श्री वी० पी० नायर :** क्या इस प्राक्कलन में सरकार ने अपने कार्यों में सामान्यतः होने वाली निराशा का भी अनुमान लगा लिया है ?

**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति ।

### अफगानिस्तान के साथ रेडियो टेलीफोन सम्बन्ध

\*५१३. डा० राम सुभग सिंह : (क) क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का विचार अफगानिस्तान और भारत के मध्य रेडियो टेलीफोन सम्बन्ध स्थापित करने का है ?

(ख) यदि है, तो भारत के किस स्टेशन से काबुल को मिलाया जायेगा

### संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां, जब भारत तथा अफगानिस्तान दो जगह इस कार्य के लिये अपेक्षित अतिरिक्त आवश्यक सामान उपलब्ध हो जायेगा ।

(ख) आवश्यक सामान प्रतिष्ठापित कर देने तथा उसका परीक्षण हो जाने के पश्चात् अफगानिस्तान की सरकार के परामर्श से यह निर्णय किया जायेगा ।

**डा० राम सुभग सिंह :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि इस अतिरिक्त सामान के कब तक प्राप्त होने की आशा है ?

**श्री राज बहादुर :** अफगानिस्तान के माननीय संचरण मंत्री के वक्तव्य के अनुसार आशा है कि यह सामान १८ मास के अन्दर ही मिल जायेगा ।

### चीन अथवा रूस से खाद्यान्नों का आयात

\*५१४. श्री वैलायुधन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारत को चीन अथवा रूस से वस्तु विनिमय के आधार पर अथवा किसी अन्य आधार पर खाद्यान्नों के प्रदाय का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; तथा

(ख) यदि हुआ है, तो भारत सरकार ने इस प्रस्ताव का क्या उत्तर दिया है ?

### खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) चीन से नकदी के बदले १,००,०००

मैट्रिक टन चावल देने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। रूस से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) हम ने चीन सरकार के इस प्रस्ताव का स्वागत किया है और उस से उक्त चावल खरीदने का संविदा कर लिया है।

**श्री वैलायुधन :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या सोवियेत रूस ने वस्तु विनिमय के आधार पर कोई चावल प्रदाय करने का प्रस्ताव किया है ?

**अध्यक्ष महोदय :** मैं समझता हूँ कि यह प्रश्न अनेक बार पहले भी पूछा जा चुका है।

**श्री किदवई :** मैं ने बतलाया कि रूस द्वारा कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है ?

**श्री गुरुपादस्वामी :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या यह सही है कि सरकार ने अमरीका के गेहूँ को वरीयता देते हुए चीन और रूस से चावल का आयात रोक रखा है ?

**अध्यक्ष महोदय :** यह सब प्रश्न पहले भी पूछे जा चुके हैं। यह मुझे याद नहीं है कि यह उन्हीं माननीय सदस्य द्वारा पहले पूछा गया था या किन्हीं दूसरे सदस्य द्वारा।

**श्री गुरुपादस्वामी :** मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस सम्बन्ध में कोई अस्वीकृति दी गई है।

**अध्यक्ष महोदय :** वही प्रश्न दोहराया जा रहा है।

**श्री के० सुब्रह्मण्यम् :** चीन का जो प्रस्ताव है उस के सम्बन्ध में मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या रूपया भारत में चीन के राजदूतावास को दिया जायेगा ?

**श्री किदवई :** मैं भुगतान की व्यवस्था के बारे में नहीं जानता। जिस समझौते पर हस्ताक्षर हुए हैं वह अभी हमारे पास पहुंचा नहीं है किन्तु रूपये का भुगतान सामान्य साधनों द्वारा ही किया जायेगा।

**श्री जी० पी० सिन्हा :** क्या यह लुभ्य है कि चीन की मांग अनाज के बदले आवश्यक वस्तुयें भेजने की है ?

**श्री किदवई :** किन्तु मैं बतला चुका हूँ कि यह समझौता नकदी के आधार पर हुआ है।

### राशनिंग

\*५१५. **श्री वैलायुधन :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) उन राज्यों के नाम जहां हाल ही में राशन की मात्रा बढ़ा दी गई है; तथा

(ख) उन राज्यों के नाम जिन्होंने अपने राशन में वृद्धि किये जाने की मांग की थी ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :** (क) केवल त्रावनकोर-कोचीन में इस वर्ष राशन में वृद्धि की गई है।

(ख) कोई नहीं।

**श्री वैलायुधन :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या सरकार को यह ज्ञात है कि यद्यपि इस राशन वृद्धि का आदेश दे दिया गया है तथापि राशन दिया नहीं जाता है ?

**श्री किदवई :** यदि माननीय सदस्य मेरे पास कोई ऐसा मामला लायें जिस में राशन नहीं बिया गया है, तो मैं त्रावनकोर-कोचीन सरकार से उस मामले की जांच करने को कहूंगा।

**श्री वैलायुधन :** मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार को यह विदित है कि राशन के मूल्य में वृद्धि होने के पश्चात् से राशन के क्रय में कमी हुई है ?

**श्री किदवई :** मुझे ज्ञात नहीं, किन्तु यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं जांच करा सकता हूँ।

श्री पुन्नस : क्या माननीय मंत्री बतला सकते हैं कि त्रावनकोर-कोचीन में कितना राशन दिया जाता है ?

श्री किदवई : चावल ६ औंस और गेहूं ६ औंस ।

श्री पोकर साहब : मैं जान सकता हूँ कि क्या मद्रास राज्य से चावल के राशन की वृद्धि किये जाने की मांग नहीं आई है ?

श्री किदवई : जी हाँ, चावल के राशन में वृद्धि किये जाने की मांग की गई है ।

श्री एम०एल० द्विवेदी : क्या मैं माननीय मंत्री से यह पूछ सकता हूँ कि क्या दिल्ली राज्य में चावल की किस्म में कोई सुधार होने की उम्मीद है ?

श्री किदवई : कोशिश की जा रही है कि विन्ध्य प्रदेश से यहां चावल मंगाया जाय और उम्मीद है कि वह अच्छा होगा ।

श्री पुन्नस : क्या माननीय मंत्री को विदित है कि इस समय त्रावनकोर-कोचीन में राशन की मात्रा ४॥ औंस चावल और १॥ औंस गेहूं है ? यह दोनों मिलाकर ६ औंस होते हैं ?

श्री किदवई : मेरे पास जो सूचना है वह यह है कि ६ औंस चावल तथा ६ औंस अन्य खाद्यान्न दिये जाते हैं ।

कुमरी आंती मस्करीन : इसे कार्यान्वित नहीं किया जा रहा है ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ।

श्रीमती रेनु चक्रवर्ती : चावल खाने वाले क्षेत्रों में बहुत दिनों से चली आ रही चावल की कमी को देखते हुए और यह देखते हुए कि हम अन्य देशों से चावल मंगा कर इस कमी को पूरा कर रहे हैं, क्या सरकार का विचार चावल खाने वाले क्षेत्रों, जैसे पश्चिमी बंगाल को दी जाने वाली चावल की मात्रा बढ़ाने का है ?

श्री किदवई : चावल का आयात उन्हीं राज्यों को देने के लिये किया जा रहा है, जहां चावल की कमी है ।

### भूमि उद्धार कार्यक्रम

\*५१६. श्री एस० एन० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भूमि उद्धार कार्यक्रम को पूरा करने के एक भाग के रूप में क्या राज्य सरकारों ने नियमित रूप से पानी मिलने वाले कुछ क्षेत्रों को चुना है जहां वह अपने "अधिक अन्न उपजाओ" आन्दोलन के प्रयत्नों को केन्द्रित कर सकें तथा आवश्यक रूपया एवं टेकनीकल सुविधायें प्राप्त करा सकें जिस से कि अल्प समय में ही अधिकतम उपज प्राप्त की जा सके; तथा

(ख) यदि ऐसा है, तो बिहार सरकार द्वारा कौन से क्षेत्र चुने गये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) जी हाँ ।

(ख) एक सूची सदन पटल पर रखी जाती है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २२]

श्री एस० एन० दास : इस अधिकाधिक प्रकीर्ण कृषिकार्य के लिये देश भर में कुल कितने एकड़ भूमि चुनी गई है ?

श्री किदवई : यह विवरण में दिया हुआ है ।

श्री एस० एन० दास : मैं देश भर के सब राज्यों की कुल भूमि का परिमाण जानना चाहता हूँ ।

श्री किदवई : प्रश्न केवल बिहार के सम्बन्ध में था और इसलिये मेरे पास सारे भारतीय आंकड़े नहीं हैं ।

**श्री एस० एन० दास :** अधिक अन्न उपजाओ आन्दोलन के लिये निर्धारित धन राशि में से कितना रुपया इस क्षेत्र को दिया जायेगा और कितना प्रतिशत अन्य क्षेत्रों को ?

**श्री किदवई :** रुपया राज्यों को दिया जाता है और यह उन पर निर्भर है कि वह किस भाग में उस रुपये को व्यय करें ।

**श्री एस० एन० दास :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या कोई ऐसी शर्तें भी लगाई गई हैं जो इन क्षेत्रों के किसानों को यदि वह रुपये के लिये आवेदन करें तो पूरी करनी होंगी ?

**श्री किदवई :** यह राज्य सरकारों पर निर्भर है कि वह कोई शर्त लगायें या न लगायें ।

### चीनी मिलें

**\*५१७. श्री एस० सी० सामन्त :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में कुल कितनी चीनी मिलें हैं (राज्यवार) ;

(ख) क्या सरकार का विचार निकट भविष्य में पश्चिमी बंगाल में कोई चीनी मिल स्थापित करने का है; तथा

(ग) सन् १९५१-५२ में पश्चिमी बंगाल में कितना गन्ना पैदा हुआ और चीनी बनी ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :** अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २३]

(ख) मामला विचाराधीन है ।

(ग) पश्चिमी बंगाल में सन् १९५१-५२ में गुड़ के आधार पर प्राक्वलित गन्ने का उत्पादन ८५,००० टन था । उक्त वर्ष में इस राज्य में ७,१५७ टन चीनी बनाई गई ।

**श्री एस० सी० सामन्त :** विवरण में कहा गया है कि पश्चिमी बंगाल में तीन चीनी की मिलें हैं । क्या मैं जान सकता हूँ कि यह मिलें कहां कहां स्थित हैं ?

**श्री किदवई :** मैं समझता हूँ कि स्वयं माननीय सदस्य यह बात मुझ से अधिक अच्छी तरह जानते हैं ।

**श्री एस० सी० सामन्त :** पश्चिमी बंगाल में स्थापित की जाने वाली प्रस्तावित मिलों की संख्या क्या है ?

**श्री किदवई :** नई मिलें कहां स्थापित की जायें इस सम्बन्ध में राज्य से कई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं, किन्तु अभी इस बात पर निर्णय नहीं किया गया है कि हमें अधिक मिलों की आवश्यकता है अथवा वर्तमान संख्या से ही काम चल जायेगा ।

**श्री एस० सी० सामन्त :** प्रश्न के भाग (ग) के सम्बन्ध में, क्या मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि पश्चिमी बंगाल में गुड़ तथा चीनी की प्रदाय मांग से कितनी कम होती है ?

**श्री किदवई :** पश्चिमी बंगाल इन चीजों को सदा से देश के अन्य भागों से मंगाता रहा है । यह मैं नहीं बतला सकता कि ठीक ठीक कुल कितनी खपत होती है । कितना माल चोरी छिपे पूर्वी बंगाल भेज दिया जाता है ।

**श्री बी० एस० मूर्ति :** सन् १९५१-५२ में कुल कितने और एकड़ भूमि में गन्ने की खेती की गई है ?

**श्री किदवई :** प्रश्न इस से सम्बन्धित नहीं था । मेरा ख्याल है कि पहले जितने एकड़ जमीन में खेती की जाती थी उस के अतिरिक्त उस से २५ प्रतिशत और अधिक भूमि में गन्ने की खेती होने लगी है ।

**श्री के० के० बसु :** मैं जान सकता हूँ कि क्या भारत की कोई चीनी फैक्टरियां उप-उत्पादों को भी काम में लाती हैं ?

श्री किदवई : कुछ उप-उत्पादों को काम में लाया जा रहा है ।

श्री के० के० बसु : कितनी फैक्टरियां इस का उपयोग कर रही हैं ?

श्री किदवई : पावर अलकोहल कई स्थानों पर बनाया जाता है, किन्तु चूंकि प्रश्न का सम्बन्ध इस विषय से नहीं था, अतः मेरे पास यह सूचना नहीं है ।

### तुंग वृक्ष

\*५१८. श्री एस० सी० सामन्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत के उन स्थानों के नाम जहां चीनी उद्भव के तुंग वृक्ष उगाये जाते हैं;

(ख) तुंग वृक्ष के फलों से क्या क्या चीजें बनाई जाती हैं और उन से विभिन्न उद्योगों में क्या सहायता मिलती है; तथा

(ग) आधुनिक मशीनों से सज्जित उन फैक्टरियों के स्थान जो तुंग वृक्ष के फलों का प्रयोग करती हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) तुंग वृक्ष आसाम, बिहार, बम्बई, कुर्ग, काश्मीर, मद्रास, मैसूर, पंजाब, ट्रावनकोर और कोचीन, उत्तर प्रदेश तथा पश्चिमी बंगाल में उगाये गये हैं ।

(ख) तुंग वृक्ष के फल से एक प्रकार का जल्दी सूखने वाला तेल निकलता है जिसमें जल से खराब न होने का गुण होता है । इस तेल का प्रयोग मुख्यतः रंग तथा वारनिश बनाने के उद्योगों में किया जाता है । अन्य कार्य, जिन के लिये यह प्रयुक्त किया जा सकता है, विशेष प्रकार का साबुन तथा भारतीय स्याही का निर्माण है ।

तेल निकालने के पश्चात् उस की जो खली बच रहती है उसे तुंग के तेल की गाद

के साथ मिला कर एक प्रकार की लेई बनाई जा सकती है जिसे नावों के छिद्रों में लगा देने से उन में होकर पानी नहीं आ सकता है । खली को खाद के रूप में भी प्रयुक्त किया जा सकता है ।

(ग) उपलब्ध सूचना के अनुसार कलकत्ते में दो फैक्टरियां हैं जो आधुनिक मशीनों की सहायता से तुंग का तेल निकालती हैं ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या माननीय मंत्री यह सूचना दे सकेंगे कि तुंग वृक्षों को उगाने के लिये किस प्रकार के मौसम तथा मिट्टी का होना आवश्यक है ? (अन्तर्वाधा)

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ।

श्री एस० सी० सामन्त : चीनी उद्भव के अन्य कौन से वृक्ष भारत में उगाये जाते हैं या उन पर परीक्षण किये जा रहे हैं ?

श्री किदवई : मुझे पूर्वसूचना चाहिये :

श्री एस० सी० सामन्त : यह वृक्ष सर्व प्रथम किन स्थानों पर उगाये गये थे ?

श्री किदवई : मुझे ठीक ठीक स्मरण नहीं है किन्तु जहां तक मैं समझता हूं बंगाल में ।

जनाब अमजद अली : क्या आसाम में तुंग तेल की फैक्टरी स्थापित करने का सरकार का कोई विचार है ?

श्री किदवई : जहां तक मुझे विदित है, ऐसा कोई विचार नहीं है ।

श्री बादशाह गुप्त : जिन राज्यों में यह वृक्ष नहीं पैदा हो रहा है उस का क्या कारण है ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ।

श्री किदवई : दो कारण हो सकते हैं । या तो वहां के रहने वालों में एन्टरप्राइजिंग स्पिरिट (उपक्रम भावना) नहीं है कि एक नई चीज का तजुर्बा (परीक्षण) करें, या वहां की जमीन इस काबिल नहीं है कि यह उग सके ।

### चेतावनी की सूचनायें

\*५१९. श्री एस० सी० सामन्त : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि १९५१-५२ में सूचीबद्ध अधिकारियों को भारी वर्षा तथा तूफान सम्बन्धी चेतावनियों की लगभग ३२०० सूचनायें भेजी गई थीं;

(ख) कितने मामलों और कितने स्थानों में यह चेतावनी सूचनायें गलत सिद्ध हुईं; तथा

(ग) क्या सूचीबद्ध अधिकारियों ने इन चेतावनी की सूचनाओं का कोई उत्तर भेजा था ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) सन् १९५१-५२ में ५,८६५ ऐसी सूचनायें भेजी गईं ।

(ख) २०६ मामलों में तथा ७७ स्थानों पर ।

(ग) जी नहीं, वह इन चेतावनी सूचनाओं के उत्तर नहीं देते हैं, अपितु उन में से कुछ वर्ष के अन्त में इस विभाग द्वारा निर्गमित किये गये परिपत्र के उत्तर में इन सूचनाओं की उपयोगिता पर अपना मत भेजते हैं ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या माननीय मंत्री सूचीबद्ध अधिकारियों के नाम बतलायेंगे और यह बतलायेंगे कि वह कृषकों को सूचना भेजने का प्रबन्ध किस प्रकार करते हैं ?

श्री राज बहादुर : यह एक बहुत लम्बी सूची है । प्रस्तुत वर्ष में १०६ सूचीबद्ध अधिकारियों को तूफान की तथा २२५ को भारी वर्षा की चेतावनी दी गई थी ।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या सरकार ने इन सूचनाओं में से सच न निकलने वाली सूचनाओं के कारणों की जांच की है ?

श्री राज बहादुर : हमारे यहां से जिन सूचीबद्ध अधिकारियों को यह सूचनायें भेजी जाती हैं ऐसा करना उन्हीं पर निर्भर है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह सत्य नहीं है कि निम्न वर्ग के कर्मचारियों को बहुत कम वेतन दिया जा रहा है जिस से कि वह अपना कर्तव्य पालन ठीक प्रकार से नहीं कर सकते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह अत्यधिक सामान्य प्रश्न है ।

निर्वाचन में पाकिस्तानी झण्डे का प्रयोग

\*५२०. श्री पी० टी० चाको : क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार के ध्यान में यह समाचार आया है कि निर्वाचन आन्दोलन के दिनों में कुछ स्थानों पर मुस्लिम लीग द्वारा पाकिस्तानी झंडा प्रयुक्त किया गया था ; तथा

(ख) यदि आया है, तो क्या सरकार ने इस मामले की जांच की है ?

गृहकार्य तथा राज्य-मंत्री (डा० काटजू) : (क) और (ख) । मद्रास राज्य से इस प्रकार के समाचार मिले थे । मद्रास सरकार से पूछताछ करने पर पता चला कि यह समाचार गलत थे ।

श्री पी० टी० चाको : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या नागरिकों, संस्थाओं अथवा संगठनों को किसी अवसर पर विदेशी राज्यों के झंडे प्रयोग करने की अनुमति है ?

डा० काटजू : उन का प्रयोग उन्हें नहीं करना चाहिये ।

श्री बेंकटारमण : संसद् के गत सत्र में मैं ने माननीय मंत्री का ध्यान मद्रास उच्च न्यायालय के एक निर्णय की ओर आकर्षित किया था जिसमें विदेशी झंडे के प्रयोग की

निष्ठा की गई थी और माननीय मंत्री ने कहा था कि सरकार इस प्रश्न पर विचार कर रही है। मैं जान सकता हूँ कि क्या इस सम्बन्ध में कोई निर्णय किया गया है ?

**डा० काटजू :** सदन को याद होगा कि उक्त निर्णय में एक न्यायाधीश ने अपनी सैद्धान्तिक सम्मति के अनुसार अपनी व्यक्तिगत राय जाहिर की थी। उन के सहकारी न्यायाधीश ने सावधानीपूर्वक कहा था कि वह कोई राय प्रकट नहीं कर रहे हैं और निर्णय के उस भाग विशेष के सम्बन्ध में उन्हें भागी नहीं समझा जाना चाहिये। इस के कानूनी पहलू पर विचार किया जा रहा है। प्रस्तुत प्रश्न यह था कि क्या झंडा वास्तव में प्रयुक्त किया गया था और सूचना यह है कि झंडा प्रयुक्त नहीं किया गया था।

**श्री बी० शिवा राव :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या यह सत्य नहीं है कि दक्षिण कनारा के कुछ भागों में मुस्लिम लीग के स्वयं सेवक पाकिस्तानी झंडों के साथ सड़कों पर घूमे; और इस सूचना को ध्यान में रखते हुए क्या माननीय गृह मंत्री मद्रास सरकार से उक्त जिले के कलक्टर से एक विशिष्ट रिपोर्ट मंगाने के लिये कहेंगे ?

**डा० काटजू :** यदि मेरे माननीय मित्र किसी क्षेत्र विशेष के सम्बन्ध में मुझे विशिष्ट सूचना दें तो मैं और जांच कराऊंगा। किन्तु इस समय मद्रास सरकार ने मालावार के एक गांव का जिक्र किया है और कहा है कि यह पाकिस्तानी झंडा नहीं था वरन् मुस्लिम लीग का झंडा था और दोनों झंडे एक दूसरे से बिल्कुल भिन्न हैं।

**पंडित ए० आर० शास्त्री :** यह जो जांच हुई है किस के द्वारा कराई गई ?

**डा० काटजू :** यह जांच मद्रास सरकार ने अपने द्वारा की होगी।

**श्री पोकर साहब :** क्या सरकार को विदित है कि निर्वाचनों में पाकिस्तानी झंडे को प्रयोग करने का यह प्रश्न मालावार से पराजित हुए एक मंत्री द्वारा उठाया गया था और यद्यपि निर्वाचनों के दिनों में हजारों सभायें हुई थीं परन्तु किसी ने भी इस प्रकार का झंडा काम में लाये जाते नहीं देखा और यह प्रश्न किसी ने भी नहीं उठाया ?

**अध्यक्ष महोदय :** मैं समझता हूँ कि यह सब सूचना है।

**श्री बैलायुधन :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या माननीय मंत्री को विदित है कि आज संसद भवन पर यूनियन जैक फहरा रहा है।

**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति। प्रश्न पूछने से पूर्व माननीय सदस्य को तथ्य के बारे में सुनिश्चय कर लेना चाहिये। बिना सूचना अथवा ज्ञान के प्रश्न पूछने से कोई लाभ नहीं है।

**श्री बैलायुधन :** किन्तु झंडा वहां है।

**अध्यक्ष महोदय :** झंडा है और किसी विशेष प्रयोजन से लगा हुआ है।

**श्री बैलायुधन :** मैं नहीं जानता ....

**अध्यक्ष महोदय :** यदि वह नहीं जानते हैं तो वह पूछ-ताछ करें। वह इस प्रकार के प्रश्न के अन्तर्राष्ट्रीय पहलू को नहीं समझते हैं।

**श्री बैलायुधन :** मैं विरोध करता हूँ।

**कई माननीय सदस्य :** शान्ति, शान्ति।

**अध्यक्ष महोदय :** आप सदन के बाहर विरोध कर सकते हैं, अन्दर नहीं।

**आईसो-निआसिन-हाइड्राजाइड**

\*५२१. श्री पी० टी० चाको : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी :

(क) क्या भारत में आईसो-निआसिन-हाइड्राजाइड औषध का यक्ष्मा के रोगियों



की चिकित्सा करने के लिये प्रयोग किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या परिणाम हुआ है ?

**स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :**

(क) भारत की कई यक्ष्मा संस्थाओं में यह प्रयोग किये जा रहे हैं कि आइसो-नियासिन हाइड्राजाइड यक्ष्मा की चिकित्सा में कहां तक प्रभावकारी है ।

(ख) इन प्रयोगों के सम्बन्ध में कुछ मास में रिपोर्टें मिलने की आशा है ।

**श्री पी० टी० चाको :** मैं ज्ञात कर सकता हूं कि इस इलाज के पूर्ण उपचार में कितना समय लगेगा ?

**राजकुमारी अमृत कौर :** यह डाक्टरों की रिपोर्ट पर निर्भर है ।

**श्री पी० टी० चाको :** एक रोगी के एक पूर्ण उपचार में कितना व्यय होगा ।

**अध्यक्ष महोदय :** यह उपचार की अवधि पर निर्भर करता है ।

**श्री पी० टी० चाको :** श्रीमान्, मैं प्रयुक्त की जाने वाली एक औषध विशेष का मूल्य जानना चाहता हूं ।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं समझता हूं कि यह बहुत अस्पष्ट प्रश्न है ।

**श्री धुलेकर :** जिस मूल्य से यह ड्रग (दवाई) आई क्या सरकार के पास कोई रिपोर्ट है कि इस पर वहां कोई तजुर्बा किया गया है और कितने बीमारों के ऊपर किया गया है ?

**राजकुमारी अमृत कौर :** इस ड्रग (दवाई) को आये हुए अभी थोड़े दिन हुए हैं । कोई ६ या ७ जगहों पर इसका तजुर्बा किया जा रहा है और अभी तक हमारे पास इस बारे में कोई रिपोर्ट नहीं आई ।

### अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक नभश्चरण संस्था (नभश्चरण विशेषज्ञ)

\*५२२. डा० एम० एम० दास : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारत तथा अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक नभश्चरण संस्था के मध्य कोई समझौता हुआ है जिसके अन्तर्गत कि उक्त संस्था द्वारा भारत को नभश्चरण विशेषज्ञ दिये जायेंगे ;

(ख) यदि हुआ है तो समझौते की तैश क्या है ; तथा

(ग) नभश्चरण की वह शाखाएं जिन में यह विशेषज्ञ दक्ष हैं ?

**संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :**

(क) जी हां ।

(ख) समझौते की एक प्रति सदन पटल पर रखी जाती है । [देखिये अनुच्छेद ३, अनुबन्ध संख्या २४]

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक नभश्चरण संस्था चार विशेषज्ञ भेजेगी जो इस में दक्ष होंगे : (१) वैमानिक निरीक्षण (जिसमें गवेषणा तथा विकास भी सम्मिलित हैं) ; (२) वायु मार्ग-परिवहन का परिव्यय लेखा ; (३) वैमानिक शिक्षा (उड़ान तथा भूमि कर्मचारियों सहित) और (४) वैमानिक संचरण ।

**डा० एम० एम० दास :** मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या इन विशेषज्ञों की देखरेख में हमारे भूमि कर्मचारी तथा वायुयान चालकों एवम् केन्द्रीय सरकार के निरीक्षण अधिदेश को पुनर्गठित करने का सरकार का कोई विचार है ?

**श्री राज बहादुर :** इस मामले पर विचार किया जा रहा है । निस्संदेह, विशेषज्ञों द्वारा दिये जाने वाले परामर्श पर ध्यान दिया जायेगा तथा यथाशक्ति उसे कार्यान्वित किया जायेगा ।

**डा० एम० एम० दास :** मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सत्य है कि इस देश में बढ़ती हुई वायु दुर्घटनाओं को देखते हुए इन विमान संचालन विशेषज्ञों से परामर्श लेना आवश्यक हो गया है ?

**श्री राज बहादुर :** इस प्रकार के परामर्श का सदा स्वागत है।

**डा० एम० एम० दास :** मैं जान सकता हूँ कि क्या जस्टिस चन्द्रशेखर अय्यर के सभापतित्व में जो जांच समिति हाल में दिल्ली में हुई वायु दुर्घटना की जांच कर रही है उस ने यह सिफारिश की है कि इन विशेषज्ञों की देखरेख में हमारे देश के वायु कर्मचारियों का प्रशिक्षण अधिक उत्तम बनाया जाये।

**संचरण मंत्री (श्री जगजीवन राम) :** जस्टिस चन्द्रशेखर अय्यर द्वारा रिपोर्ट प्रस्तुत किये जाने से पूर्व ही सरकार ने प्रशिक्षण, सुरक्षा तथा अन्य सम्बन्धित मामलों की जांच करने के लिए दो समितियों को नियुक्त किया था। इन दोनों समितियों के अतिरिक्त, सरकार प्रशिक्षण, सुरक्षा तथा अन्य मामलों में कार्य क्षमता बढ़ाने के लिए कार्यवाही कर रही है।

**डा० एम० एम० दास :** मैं जान सकता हूँ यह जो विशेषज्ञ बाहर से आ रहे हैं इनका वास्तविक कार्य किस प्रकार का होगा ?

**श्री राज बहादुर :** इसका वर्णन समझौते में किया गया है। हम उन्हें असैनिक नभश्चरण सम्बन्धी मामलों में सहायता देने के लिये चाहते हैं।

**डा० एम० एम० दास :** मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सत्य है कि हमारे देश में जो वायु यातायात नियंत्रण पदाधिकारी हवाई अड्डों पर नियुक्त हैं, उनका चुनाव अब भी अंतर्राष्ट्रीय असैनिक नभश्चर संस्था द्वारा होता है ?

325 P.S.D.

**श्री राज बहादुर :** इस सम्बन्ध में मैं सुनिश्चित नहीं हूँ।

**श्री सैयद अहमद :** क्या मैं विशेषज्ञों के नाम ज्ञात कर सकता हूँ ?

**श्री राज बहादुर :** समझौते पर २९ अप्रैल, १९५२ को हस्ताक्षर हुए थे और अब तक केवल एक विशेषज्ञ (वायु मार्ग परिवहन परिव्यय लेखन के लिये) की व्यवस्था हुई है। उस का नाम नहीं दिया गया है।

**डा० एम० एम० दास :** मैं जान सकता हूँ कि क्या माननीय मंत्री हमें यह बता सकेंगे कि यह जो विशेषज्ञ आ रहे हैं, उनका मासिक पारिश्रमिक क्या होगा ?

**श्री राज बहादुर :** समझौते के अनुच्छेद ५ (क) के अन्तर्गत पारिश्रमिक तथा अन्य व्यय अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक नभश्चरण संगठन द्वारा वहन किया जायेगा किन्तु समझौते में यह नहीं दिया गया है कि यह कितना होगा यह प्रत्येक विशेषज्ञ के साथ तय की गई शर्तों पर निर्भर होगा।

#### कानपुर के निकट रेलवे बस्ती

\*५२३. पंडित मनीश्वर दत्त उपाध्याय : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) कानपुर के निकट रेल कर्मचारियों के रहने के लिये जो बस्ती बनाने की योजना है वह कितनी बड़ी होगी और कितने व्यक्ति वहाँ रह सकेंगे; तथा

(ख) इस बस्ती में कितने मकान होंगे उनकी लागत क्या होगी और यह खर्चा कहां से पूरा किया जायेगा ?

रेल मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) :

(क) कानपुर के निकट प्रस्तावित बस्ती का क्षेत्रफल लगभग ३०० एकड़ होगा जिसमें लगभग २२५० रेलवे कर्मचारियों तथा उनके परिवारों को स्थान मिल सकेगा।

(ख) १ करोड़ ५ लाख रुपये के अनुमानित व्यय पर लगभग १,९०० मकान बनाने का प्रस्ताव है बशर्ते कि चालू वित्तीय वर्ष के पश्चात् इस कार्य के लिये आवश्यक धन राशि प्राप्त हो सके।

**पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय :** क्या मैं जान सकता हूँ कि किस क्षेणी के रेलवे कर्मचारी इस में निवास स्थान पायेंगे ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** तीसरी और चौथी श्रेणी के।

**पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय :** क्या कोई योजना ऐसी भी है जिस में चौथी श्रेणी के रेलवे मजदूर, जो रेलवे में काम करते हैं, वह भी स्थान पा सकेंगे ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** जी हां, चौथी श्रेणी के मजदूर भी इस में आते हैं।

**पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय :** क्या कोई ऐसी योजना भी है जिस में रेलवे में बड़े कर्मचारी जो बड़ी बड़ी तनख्वाह पाते हैं उन को भी इस में हिस्सा मिलेगा ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** अभी तक जो क्वार्टर्स बने हैं उन में इस तरह के कर्मचारी नहीं आ सकते।

**श्री धुलेकर :** क्या सरकार योजना में यह बात रखेगी कि जो मकानात बनाये जा रहे हैं वह हायर परचेज सिस्टम (क्रय-विक्रय प्रणाली पर) उन को दे दिये जायें जो उन में रहते हैं ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** जी नहीं, ऐसी योजना नहीं है।

**श्री घूसिया :** एक मकान की लम्बाई चौड़ाई कितनी होगी तथा उस में कितने व्यक्ति रह सकेंगे ?

**अध्यक्ष महोदय :** मैं समझता हूँ कि यह बहुत विस्तार में जाना है। आप योजना में यह सब देख सकते हैं।

**श्री बादशाह गुप्ता :** जो जमीन ली जाने वाली है क्या उसका फ़ैसला हो चुका है ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** जी हां, जमीन का फ़ैसला हो चुका है।

**श्री बी० एस० मूर्ति :** मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि हाल ही में चितरंजन में बनाये गये मकानों की तुलना में यह मकान कैसे हैं ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** मैं निश्चित रूप से नहीं कह सकता क्योंकि मुझे विस्तृत रूप में ज्ञात नहीं है, किन्तु मैं समझता हूँ कि वह यथा सम्भव चितरंजन जैसे ही बनाये जायेंगे।

**श्री नम्बियार :** सरकार ने मकानों में जगह के सम्बन्ध में प्राप्त हुए अभ्यावेदन के सम्बन्ध में जिन में यह कहा गया है कि मकान उदाहरण के लिये जैसे इस समय जो क, ख, ग और घ श्रेणी के मकान बन रहे हैं बहुत छोटे हैं, क्या कार्यवाही की है ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** यह प्रश्न कानपुर की बस्ती से सम्बन्धित है। माननीय सदस्य ने अत्यन्त सामान्य सा प्रश्न पूछा है। क, ख, ग और घ श्रेणी के वर्तमान मकानों में अधिक स्थान की व्यवस्था करने का प्रश्न विचाराधीन है।

### खाद्य साहाय्य (मूल्य)

\*५२४. **श्री टी० ऐन० सिंह :** (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि खाद्य साहाय्य बन्द कर दी जाने के फलस्वरूप खाद्यान्नों के मूल्यों में कितनी वृद्धि हुई है ?

(ख) उत्तर प्रदेश, पश्चिमी बंगाल, बिहार, बम्बई, मद्रास तथा मध्य प्रदेश राज्यों में अब तक अनाजों के मूल्यों में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है ?

(ग) क्या इस बात का कोई अनुमान किया गया है कि इस का वेतन स्तर तथा उपभोक्ता वस्तुओं के मूल्यों पर क्या प्रभाव पड़ा है ?

(घ) खाद्य साहाय्य के बन्द कर दिये जाने के परिणामस्वरूप क्या राज्यों के अनाज समाहार करने पर कोई प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई):

(क) श्री बी० के० दास द्वारा २० मई, १९५२ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ४० के भाग ख के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर में सदन पटल पर रखे गये विवरण की ओर माननीय सदस्य का ध्यान आकर्षित किया जाता है ।

(ख) विदेशी गेहूं, मोटे चावल तथा जवारी के बढ़े हुए प्रति शत मूल्यों को दिखाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २५ ]

(ग) जी नहीं ।

(घ) इस प्रकार की कोई सूचना नहीं है कि साहाय्य बन्द कर देने से राज्यों के समाहार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा हो ।

मैं विवरण में थोड़ा सुधार करना चाहता हूँ । यह दिखलाया गया है कि उत्तर प्रदेश में भी निर्गम मूल्य में कुछ वृद्धि हुई है । मैं नहीं समझता कि यह किस प्रकार विवरण में लिख दिया गया है क्योंकि यह सही नहीं है । वहां की सरकार मूल्य में वृद्धि करने का विचार कर रही है किन्तु अभी किया नहीं है ।

श्री टी० एन० सिंह : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या निर्गम मूल्य में वृद्धि होने के परिणामस्वरूप भारत सरकार ने प्रान्तीय सरकारों से समाहार मूल्य में भी वृद्धि करने को कहा है ?

श्री किदवई : इस के विपरीत भारत सरकार ने यह सुझाव दिया है कि कुछ राज्यों में, जहां गेहूं तथा अन्य अनाज बहुतायत से उपलब्ध हैं, तथा खुले बाजार और चोर बाजार का भाव कम है, समाहार मूल्य में कमी की जाये ।

श्री टी० एन० सिंह : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या सरकार को विदित है कि खाद्य साहाय्य के बन्द हो जाने के परिणामस्वरूप मजदूरों ने वेतन वृद्धि की मांग की है ?

श्री किदवई : जहां कहीं भी खाद्यान्नों के मूल्यों में वृद्धि हुई है, मजदूरी में वृद्धि होने की मांग स्वाभाविक है ।

श्री टी० एन० सिंह : क्या सरकार ने कभी बढ़े हुए मूल्य को मजदूरी स्तर के साथ संतुलित करने का प्रयत्न किया है ?

श्री किदवई : जहां तक संगठित श्रम का सम्बन्ध है, अधिकतर स्थानों पर यही होता है ।

श्री दाभी : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या बम्बई राज्य में अनाजों के निर्गम मूल्यों में ४७ प्रतिशत वृद्धि हुई है ?

श्री किदवई : बम्बई में यह वृद्धि ४७.६ प्रतिशत हुई है ।

श्री थानू पिल्ले : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या मद्रास में साहाय्य बन्द कर देने से पूर्व भी गेहूं नहीं लिया गया था ?

श्री किदवई : मद्रास राज्य में कुछ गेहूं है जो सरकार द्वारा अतिरेक घोषित कर दिया गया है ।

श्री थानू पिल्ले : क्या यह सत्य है कि यह गेहूं के न लिये जाने के कारण सड़ गया था और जब यह वितरित किया गया था तो कुछ पार्टियों ने बड़ा हो हल्ला मचाया था कि हम लोगों को सड़ा हुआ गेहूं दे रहे हैं ?

श्री किदवई : मुझे इस सम्बन्ध में विदित नहीं है किन्तु मैं माननीय सदस्य का वक्तव्य स्वीकार करने को तैयार हूँ ।

श्री के० जी० देशमुख : इस साहाय्य के बन्द कर दिये जाने पर कितने राज्यों में सत्याग्रह किया गया था ?

श्री किदवई : मेरा ख्याल है कि सत्याग्रह केवल बम्बई में किया गया था ।

श्री टी० एन० सिंह : क्या सरकार को विदित है कि इस वर्ष प्रत्येक राज्य में पहले वर्ष की तुलना में कम समाहार हुआ है ? मूल्यों में और कमी होने के परिणाम-स्वरूप, क्या सरकार को आशा है कि समाहार लक्ष्य प्राप्त हो सकेगा ?

श्री किदवई : यह सूचना तथ्यों के बिल्कुल विपरीत है; उत्तरी भारत की अधिकतर मंडियों में इतना अधिक अनाज लाया जा रहा है कि सरकार उसे संभाल नहीं सकती है ।

#### कृषिसारों का सौदा

\*१२७. श्री के० सुब्रह्मण्यम् : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या बम्बई उच्च न्यायालय के न्यायाधीश जी० एस० राज्याध्यक्ष की उपपत्तियों के आधार पर सरकार ने १ जुलाई, १९४६ से कृषिसारों की खरीद, संभाल, भेजने तथा वितरण के मामले पर नये सिरे से जांच किये जाने का आदेश दिया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : न्यायाधीश राज्याध्यक्ष की उपपत्तियों के आधार पर, सरकार ने पुलिस द्वारा जांच किये जाने का आदेश दिया है ।

श्री के० सुब्रह्मण्यम् : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि नये सिरे से जांच का आदेश देने का वास्तविक कारण क्या है ?

श्री किदवई : यह नये सिरे से जांच नहीं है । न्यायाधीश राज्याध्यक्ष की उपपत्ति थी कि यह पुलिस का मामला है और यह मामला पुलिस को सौंप दिया गया है ।

श्री के० सुब्रह्मण्यम् : क्या यह सत्य है कि इस घोटाले में सम्मिलित कुछ पदाधिकारियों का अन्य मंत्रालयों को स्थानान्तरण किया जा रहा है ?

श्री किदवई : जांच की रिपोर्ट अब भी गुप्त है । जैसा कि सदन के प्रत्येक सदस्य को विदित है कुछ पदाधिकारियों को गिरफ्तार कर लिया गया है और उन पर मुकदमा चलाया जायेगा ?

श्री के० सुब्रह्मण्यम् : इस घोटाले में कितनी रकम अन्तर्ग्रस्त है ?

श्री किदवई : इस का अनुमान भिन्न भिन्न है । एक मामले में यह ८६ लाख रुपये है और एक दूसरे अनुमान के अनुसार यदि सामान का आर्डर एक खास समय पर दिया गया होता तो यह राशि ६८ लाख रुपये या कुछ कम होती ।

#### महाराजा मनीपुर (भत्ते)

\*५२८. श्री एल० जे० सिंह : (क) क्या राज्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि मनीपुर रियासत का भारत सरकार के साथ विलय होने से पूर्व वहां के महाराजा को कितना मासिक भत्ता मिलता था ?

(ख) इस समय महाराजा को कितना भत्ता मिलता है ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) एक लाख साठ हजार रुपये वार्षिक (१,६०,००० रुपये) ।

(ख) तीन लाख रुपये प्रति वर्ष; किन्तु इसमें महाराजा के सम्बन्धियों को दिये जाने वाले भत्ते, सशस्त्र रक्षकों पर होने वाला व्यय, तथा महलों आदि का संधारण व्यय भी सम्मिलित है ।

श्री एल० जे० सिंह : मैं जान सकता हूँ कि मनीपुर राज्य की वार्षिक औसत आय क्या है ?

डा० काटजू : मैं अनुमान से आपको बतला सकता हूँ किन्तु मुझे ठीक ठीक आंकड़े नहीं मालूम ।

श्री एल० जे० सिंह : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या उक्त महाराजा को अपना भत्ता भारत सरकार के कोष से मिल रहा है अथवा मनीपुर राज्य के कोष से ?

डा० काटजू : महाराजा का निजी खर्चा (प्रिवी पर्स) भारत सरकार द्वारा दिया जाता है ।

अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

पच्छिमी बंगाल में खाद्य अभाव

श्री बो० के० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित किया गया है कि पच्छिमी बंगाल में खाद्य अभाव के कारण अनेक जिलों में बड़ी विषम स्थिति पैदा हो गयी है ;

(ख) कौन कौन से क्षेत्र प्रभावित हुए हैं और वहाँ की हालत क्या है ;

(ग) इन क्षेत्रों में चावल का भाव क्या है ; तथा

(घ) इस कष्ट को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किबवई) :

(क) और (ख) जी हाँ । चौबीस परगने के बशरीहाट सबडीवीजन तथा सुन्दरबन क्षेत्र में स्थिति बड़ी विषम है । गत दो वर्षों से सूखा पड़ने अथवा बाढ़ आने के कारण फसलें नष्ट हो गई हैं तथा लोगों की ऋय-शक्ति घट गई है ।

(ग) इन क्षेत्रों में खुले बाजार का चावल का कथित थोक भाव ४३ रुपये प्रति मन है ।

(घ) अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है ।

### विवरण

पच्छिमी बंगाल सरकार ने कमी वाले क्षेत्रों की स्थिति संभालने के लिये इन उपायों की स्वीकृति दी है :

सहायता का प्रकार	स्वीकृत राशि
(१) कृषि ऋण	२,५०,०००
(२) भूमि सुधार ऋण	६८,५५०
(३) फसल सम्बन्धी ऋण	५,०७,९००
(४) निःशुल्क सहायता	१,२०,०००
(५) दस्तकारों को ऋण	७००
(६) अकाल निवारण हेतु किये गये कार्य	६०,५५४

पच्छिमी बंगाल सरकार आवश्यकता वाले व्यक्तियों को ७,१६० पौंड दूग्ध-चूर्ण तथा ५३१ पौंड बहुप्रयोजनीय भोजन वितरित कर रही है । वह १०,००० कपड़े, कम्बल तथा बच्चों के कपड़े भी वितरित कर रही है ।

वृद्ध तथा दुर्बल स्त्रियों व बच्चों को निःशुल्क सहायता पहुंचाने की भी व्यवस्था की गयी है । सशक्त व्यक्तियों को काम दिलाने के लिए अकाल-निवारण निर्माण कार्य सुविधाजनक केन्द्रों में प्रारम्भ कर दिये गये हैं । इन केन्द्रों के समीप ही विशेष दूकानें खोल दी गयी हैं जहाँ पर स्थानीय विक्रेताओं द्वारा पौने चार आने सेर के हिसाब से बेचे जाने के लिए टूटा चावल भेज दिया गया है । सशक्त स्त्रियों को कुछ क्षेत्रों में 'ढेकियों' द्वारा धान कूटने के कार्य में सहायता पहुंचाने की व्यवस्था की जा रही है । बच्चों के लिए दूध एवम् कपड़े तथा आपदग्रस्त व्यक्तियों को कपड़े बांटे जा रहे हैं ।

श्री बी० के० दास : प्रश्न के भाग (ग) के सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने बतलाया है कि यह ४३ रुपये है। क्या यह औसत मूल्य है अथवा अधिकतम ?

श्री किदवई : यह चोर बाजार का मूल्य बतलाया जाता है जिसका सुनिश्चय करना कठिन है।

श्री बी० के० दास : जो सहायता के उपाय किये गये हैं उन के सम्बन्ध में मैं यह जान सकता हूँ कि क्या उस क्षेत्र में कोई सस्ती अनाज की दूकानें खोली गई हैं और इन दूकानों की संख्या कितनी है ?

श्री किदवई : जो सूचना उपलब्ध है वह विवरण में दे दी गई है। मैं माननीय सदस्य को सूचित कर दूँ कि मैं वहाँ यह देखने के लिए जा रहा हूँ कि और क्या सहायता दी जा सकती है। मैं इस मामले पर पच्छिमी बंगाल सरकार से विचार-विमर्श करूँगा।

श्री बी० के० दास : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या उस क्षेत्र में नई राशन व्यवस्था लागू कर दी गयी है ?

श्री किदवई : मेरे पास कोई सूचना नहीं है। विवरण में यह कहा गया है :

“वृद्ध तथा दुर्बल स्त्रियों व बच्चों को निःशुल्क सहायता पहुंचाने की भी व्यवस्था की गई है। सशक्त व्यक्तियों को काम दिलाने के लिए अकाल-निवारण निर्माण कार्य प्रारम्भ कर दिये गये हैं। इन केन्द्रों के समीप ही विशेष दूकानें खोल दी गयी हैं जहाँ पर स्थानीय विक्रेताओं द्वारा पौने चार आने सेर के हिसाब से बेचा जाने के लिए टूटा चावल भेज दिया गया है। सशक्त स्त्रियों को कुछ क्षेत्रों में ढेकियों द्वारा धान कूटने के कार्य के रूप में सहायता

पहुंचाने की व्यवस्था की जा रही है..... इत्यादि।”

श्री बी० के० दास : इस अभाव अवस्था होने से पूर्व पच्छिमी बंगाल सरकार ने सन् १९५२ के लिए कितनी कमी बतलाई थी और उस की गेहूँ तथा चावल की मांग की तुलना में इन की पृथक् पृथक् कितनी मात्रा दी गई थी ?

श्री किदवई : हम ने आवंटन किया था। हमारे तथा पच्छिमी बंगाल सरकार के मध्य यही व्यवस्था निश्चित हुई थी। अब वहाँ की सरकार कुछ चावल और मांग रही है। जो कुछ भी संभव है किया जायेगा।

श्री बी० के० दास : उसने कितने और चावल की मांग की है ?

श्री किदवई : मेरा ख्याल है दो लाख टन। मैं ठीक-ठीक आंकड़े नहीं बता सकता वे कागज मेरे पास इस समय नहीं हैं।

श्री ए० सी० गुहा : यदि मैं ने माननीय मंत्री के उत्तर को ठीक प्रकार सुना है तो उन्होंने केवल २४ परगने का नाम लिया था। क्या उन्हें नदिया जिले के रानाघाट सब-डिवीजन में इस प्रकार को अन्न कष्ट की कोई सूचना नहीं मिली है ?

श्री किदवई : नहीं।

श्री ए० सी० गुहा : क्या मैं माननीय मंत्री का ध्यान प्रेस समाचारों तथा कलकत्ते के समाचार पत्रों में रानाघाट तथा २४ परगने के उत्तरी भागों में खाद्यान्न की कमी के सम्बन्ध में छपी तस्वीरों की ओर आकर्षित कर सकता हूँ ?

श्री किदवई : मैं ने कुछ समाचार पढ़े हैं और इस सदन के जो माननीय सदस्य मुझ से मिले हैं उन से भी मैंने कुछ सुना है। मैं ने बतलाया कि मैं पश्चिमी बंगाल सरकार से इन पीड़ित व्यक्तियों को दी जाने वाली

सहायता के सम्बन्ध में बातचीत करने जा रहा हूँ ।

श्री ए० सी० गुहा : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि किन क्षेत्रों में अकाल निवारण निर्माण कार्य प्रारम्भ कर दिये गये हैं ?

श्री किदवई : उन क्षेत्रों में जिन का नाम मैं ने अपने उत्तर में लिया ।

श्री ए० सी० गुहा : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या नदिया जिले में कोई सस्ती अनाज की दुकानें खोली गई हैं ?

श्री किदवई : मैं ने बतलाया कि इस बारे में मुझे कोई ज्ञान नहीं है ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : मैं ज्ञात करना चाहती हूँ कि जो निःशुल्क सहायता की जा रही है वह प्रति व्यक्ति कितनी है : क्या माननीय मंत्री के पास इस सम्बन्ध में कोई सूचना है ?

श्री किदवई : मेरे पास इस सम्बन्ध में कोई सूचना नहीं है ।

श्री टी० के० चौधरी : क्या माननीय मंत्री को विदित है कि हुगली नदी के दोनों ओर मुर्शिदाबाद जिले के दक्षिणी भाग में खाद्य संकट तेजी से बढ़ रहा है और चावल या तो बिल्कुल दुर्लभ है अथवा अत्यन्त ऊँचे मूल्य पर बिक रहा है ?

श्री किदवई : पश्चिमी बंगाल सरकार से हमें जो सूचना मिली है वह मैं पढ़ कर सुना चुका हूँ । जैसा मैं ने बतलाया, पश्चिमी बंगाल के कुछ माननीय सदस्यों ने गत कुछ दिनों में अनेक बातें बतलाई हैं । इसलिये मैं ने स्वयं वहां जाकर वहां की दशा देखने का निश्चय किया है । मुख्य मंत्री ने भी मुझे वहां आने को आमंत्रित किया है, जिस से कि हम आपस में विचार विमर्श कर के यह निश्चय कर सकें कि कितनी सहायता दी जा सकती है ।

श्री ए० सी० गुहा : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या माननीय मंत्री उन विपदाग्रस्त क्षेत्रों को देखने भी जायेंगे ?

श्री किदवई : हो सकता है कि मैं कुछ स्थानों पर जाऊँ; सब स्थानों पर जाना संभव नहीं हो सकेगा ।

डा० एस० पी० मुखर्जी : माननीय मंत्री ने जो सूचना दी है क्या वह पश्चिमी बंगाल सरकार से प्राप्त हुई सूचना पर आधारित है ?

श्री किदवई : निस्सन्देह ।

डा० एस० पी० मुखर्जी : माननीय मंत्री ने बतलाया कि चोर बाजार का मूल्य ४१ रुपये था ?

श्री किदवई : मैंने ४३ रुपये कहा था ।

डा० एस० पी० मुखर्जी : क्या माननीय मंत्री को विदित है कि इन में से अनेक क्षेत्रों में खुले बाजार का मूल्य ५० रुपये है । चोर-बाजार का नहीं ?

श्री किदवई : किन्तु यही तो चोर बाजार का मूल्य कहलाता है क्योंकि यह सरकार द्वारा निर्धारित मूल्य से अधिक है ।

इडित ए० आर० शास्त्री : क्या माननीय खाद्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों में भी खाद्य समस्या की लगभग यही स्थिति है ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । इस प्रश्न पर हम बंगाल तक ही सीमित रहेंगे ।

श्री बी० के० दास : श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि अभाव की स्थिति के उत्पन्न होने से एक मास पूर्व चावल का क्या मूल्य था ?

श्री किदवई : मुझे चोर बाजार के तुलनात्मक मूल्य ज्ञात नहीं हैं ।



श्री ए० सी० गुहा : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि विपदाग्रस्त क्षेत्र अधिकतर ग्रामीण क्षेत्र हैं, राशन वाले क्षेत्र नहीं हैं और यदि ऐसा है, तो चोर बाजार के मूल्य का प्रश्न किस प्रकार आता है ?

श्री किडवई : मूल्यों पर सब स्थानों में नियंत्रण है ।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि वह तर्क कर रहे हैं ।

श्री किडवई : रानाघाट के सम्बन्ध में मेरे पास पर्याप्त सूचना नहीं है ।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि इस विषय पर पर्याप्त चर्चा हो चुकी है । इस एक प्रश्न पर दस मिनट लग गये हैं ।

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

श्री नॉरिस डॉड का आगमन

\*५२५. श्री बर्मन : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि मार्च, १९५२ में श्री नॉरिस डॉड ने किन किन स्थानों तथा परियोजनाओं को देखा था ?

(ख) क्या उन्होंने कोई रिपोर्ट प्रस्तुत की है ?

(ग) भारत में कृषि परियोजनाओं के विकास के सम्बन्ध में उनकी क्या सम्मति है ?

(घ) सन् १९५२ में खाद्य तथा कृषि संस्था द्वारा भारत को कितनी आर्थिक सहायता दी जायेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किडवई) :

(क) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २६]

(ख) और (ग). श्री डॉड ने जो विभिन्न स्थानों और परियोजनाओं का निरीक्षण किया था उन के विषय में कोई रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है, किन्तु उन्होंने एक पत्र भेजा था जिस में उन्होंने यह विचार प्रकट किया था कि हमारी विस्तार परियोजनायें हमारी उत्पादन बढ़ाने की समस्या को हल करने में बड़ी सीमा तक सहायक होंगी ।

(घ) खाद्य तथा कृषि संस्था की विस्तारित प्रविधिक सहायता के अन्तर्गत दी जाने वाली प्रविधिक सहायता इन बातों तक सीमित है : (१) विशेषज्ञों को भेजना, (२) प्रविधिक वृत्तियाँ प्रदान करना, (३) प्रदर्शन कार्य के लिये सामान प्रदान करना । सन् १९५२ में हमें वहाँ से दो पशु चिकित्सा विशेषज्ञ, एक मत्स्य पालन विशेषज्ञ तथा एक फार्म मशीनरी विशेषज्ञ प्राप्त हुए हैं ।

### हंदराबाद-नागपुर सड़क का निर्माण

\*५२९. श्री जी० एस० भारती : (क) क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का विचार हैदराबाद को नागपुर से एक सीधी सड़क से मिलाने का है ?

(ख) क्या सरकार सड़क बनाने का विचार रखती है और यदि हाँ, तो कब ?

(ग) क्या सरकार का विचार इस सड़क के निर्माण पर सड़क निधि में से व्यय करने का है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) जी हाँ ।

(ख) जी हाँ, कार्य प्रारम्भ हो चुका है ।

(ग) इस सड़क पर केन्द्रीय सड़क निधि में से नहीं, अपितु सदन द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए स्वीकृत राशि में से व्यय किया जायेगा ।

### तीसरी श्रेणी के यात्रियों को सुविधायें

\*५३०. पंडित एम० बी० भार्गव :  
क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) कितनी रेल गाड़ियों में अभी तीसरी श्रेणी के डब्बों में पंखे लगाने शेष हैं और कब तक उन के लगाने को आशा है ;

(ख) सन् १९५१-५२ में तीसरी श्रेणी के मुसाफिरों को अन्य क्या क्या सुविधायें दी गई ; तथा

(ग) इन सुविधाओं पर कितनी धन-राशि व्यय की गई ।

यातायात तथा रेल मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) तीसरी श्रेणी में अभी लगभग २,००० डब्बों में पंखे लगाने शेष हैं । यह कार्य कब तक पूरा होगा इस सम्बन्ध में कोई निश्चित तिथि बताना सम्भव नहीं है । रेलवेज्ज को यह निदेश भेज दिया गया है कि इस कार्य को यथासम्भव शीघ्र पूरा किया जाये ।

(ख) सन् १९५१-५२ में मुसाफिरों को दी गई अन्य सुविधाओं के व्यौरे के लिये माननीय सदस्य का ध्यान "टुवर्डस बॉटर कन्डीशन्स ऑफ़ ट्रेन्सपोर्ट" नामक पुस्तिका की ओर आकर्षित किया जाता है जिसे सदन के समस्त सदस्यों में वितरित कर दिया गया है ।

(ग) लगभग तीन करोड़ रुपये सन् १९५१-५२ में मुसाफिरों को सुविधायें प्रदान करने पर खर्च हुए । यह रकम उन तीन करोड़ रुपयों के अतिरिक्त है जो कि नये रेल डब्बों में अतिरिक्त सुविधायें देने में व्यय हुए हैं ।

### पाकिस्तान से खाद्यान्नों का आयात

\*५३१. श्री एन० पी० सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या चावल या गेहूं अथवा दोनों चीजें

भारत में सन् १९५१-५२ के वित्तीय वर्ष में पाकिस्तान से आयात की गई थीं ?

(ख) यदि की गई थीं, तो प्रत्येक की कितनी मात्रा आयात की गई थी और किस किस मूल्य पर ?

### खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किबवाई) :

(क) जी हां ।

(ख) चावल	१७६,३१७ टन
गेहूं	१४,१५४ टन

इस समय मूल्य बतलाना लोकहित में उचित नहीं होगा ।

### मनीपुर और त्रिपुरा का आसाम में संविलय

\*५३२. श्री रिशांग किशिंग : क्या राज्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या मनीपुर और त्रिपुरा को आसाम राज्य में विलीन कर दिया जायेगा ;

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक हो तो अनुमानतः कब तक इस विलय के होने की सम्भावना है ; तथा

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो, जनता की इच्छाओं का आदर करने के लिये क्या सरकार का विचार इन राज्यों की सरकार का प्रजातंत्रीकरण करने का है ?

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) :  
ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(ग) भाग 'ग' राज्य सरकार अधिनियम में मुख्य आयुक्त को अपन कर्तव्य पालन में सहायता देने के लिये एक परामर्श-दात्री परिषद् की व्यवस्था की गई है । उक्त परिषद् की स्थापना का प्रश्न विचाराधीन है ।

### केन नदी पर पुल

\*५३३. श्री आर० ऐस० तिवारी : क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय सरकार ने केन नदी पर पुल बनाने के लिये यदि धन का प्रावधान किया है तो कितना;

(ख) पुल बनाने का कार्य कब आरम्भ होगा; तथा

(ग) यह कार्य कब तक पूरा हो जायेगा ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) विन्ध्य प्रदेश में सतना-नौगांव सड़क पर केन नदी के ऊपर पुल बनाने के लिये ११.६ लाख रुपये की राशि अलग रख दी गई है।

(ख) यह कार्य फरवरी, १९५२ से आरम्भ कर दिया गया है।

(ग) १९५३ के अन्त के लगभग।

### रेल इंजन

\*५३४. श्री धूसिया : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५२ में कितने रेल इंजन आयात किये जायेंगे और कहां से ?

(ख) उन में से कितने भारत में आ चुके हैं और शेष के अनुमानतः कब तक आ जाने की आशा है ?

(ग) उन में से कितने बड़ी लाइन के हैं और कितने छोटी लाइन के ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) से (ग). सन् १९५२ में छोटी और बड़ी लाइन के कितने कितने इंजन किस किस देश से आ चुके हैं या आने वाले हैं यह दिखलाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २७]

### रायलसीमा को खाद्यान्न भेजने के लिये यातायात की व्यवस्था

\*५३५. श्री बी० ऐस० मूर्ति : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) अतिरेक वाले क्षेत्रों से अकाल प्रभावित रायलसीमा को शीघ्रता से अनाज पहुंचाने की क्या विशेष व्यवस्था की गई है ; तथा

(ख) क्या ऐसी कोई शिकायतें प्राप्त हुई थीं कि डब्बों के पर्याप्त संख्या में न मिलने के कारण सहायता पहुंचाने के कार्य में बाधा पड़ रही है, और यदि हुई है, तो इस विषय में अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) रायलसीमा सहित समस्त अकाल प्रभावित क्षेत्रों को अनाज तथा चांग भेजने के मामले में प्राथमिकता दी गई है।

(ख) इस प्रकार की कोई शिकायत नहीं प्राप्त हुई प्रतीत होती है।

### पिछड़ी हुई जातियों की दशाओं की जांच करने के लिये आयोग

\*५३६. श्री जे० एन० हजारिका : क्या गृह कार्य मंत्री ११ अगस्त, १९५० को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५२७ के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर की ओर निर्देश करते हुए यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या संविधान के अनुच्छेद ३४० के अन्तर्गत किसी आयोग की नियुक्ति की जा चुकी है ;

(ख) यदि हां, तो उस के सदस्यों के नाम ; और

(ग) उसके निर्देश पद ?

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) से (ग). मैं माननीय सदस्य का ध्यान

२१ मई, १९५२ को सदन में दिये गये अपने भाषण की ओर आकर्षित करता हूँ ।

### आई० ए० ऐस० प्रशिक्षण स्कूल

\*५३७. प्रो० अग्रवाल : (क) क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या वर्तमान भारतीय प्रशासनिक सेवा प्रशिक्षण स्कूल को किसी अधिक उत्तम स्थान पर ले जाने की कोई योजना है ?

(ख) इस स्कूल में क्या विषय पढ़ाये जाते हैं ?

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) जी नहीं ।

(ख) सदन पटल पर रखे गये विवरण से ज्ञात होगा कि पाठ्यक्रम में विविध प्रकार के विषय हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २८]

### मालडब्बों का चलान

\*५३८. श्री रघुरामय्या : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि व्यापार मंडल, त्रिचूर से सरकार को दक्षिणी रेलवे के मालडब्बों की मन्द गति के विषय में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ?

(ख) दक्षिणी रेलवे में माल के डब्बों के आवागमन को तेज करने के लिये सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) जी हां, किन्तु उस में जो बातें कही गई थीं वह रेल संचालन की विधि के अधूरे ज्ञान पर आधारित थीं । अभ्यावेदन का विस्तार से उत्तर भेज दिया गया है ।

(ख) किसी विशेष कार्यवाही की, खास कर दक्षिणी रेलवे पर, आवश्यकता प्रतीत नहीं होती है किन्तु डब्बों का अधिक अच्छी प्रकार प्रयोग करने के लिये कार्यक्षमता में वृद्धि करना तथा गति में तेजी

लाना इत्यादि प्रश्नों पर रेलवे पदाधिकारी तथा रेलवे पर्षद् बराबर विचार करते रहते हैं ।

### रूस से गेहूं

\*५३९. श्री बंसल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१ में रूस से आयात किये गये गेहूं की मात्रा तथा उस का मूल्य और भाड़ा ;

(ख) रूसी गेहूं का भारत में बन्दरगाह पर पड़ा औसत मूल्य; तथा

(ग) रूस से आयातित भारत में गेहूं का जो मूल्य पड़ा है क्या वह संयुक्त राज्य अमेरिका, अर्जेन्टाइना तथा आस्ट्रेलिया इत्यादि देशों से आयातित गेहूं के मूल्य से अधिक है; तथा

(घ) यदि है, तो अधिक मूल्य के रूसी गेहूं के आयात करने का कारण ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवाई) : (क) से (ख) रूस से १९५१ में एक लाख मैट्रिक टन गेहूं आयात किया गया था । यह गेहूं हमने चाय, लाख, तम्बाकू तथा पटसन के बदले लिया था और इसलिये इसका मूल्य इस बात पर निर्भर करता है कि जो चीजें हम ने गेहूं के बदले में दीं उन का मूल्य कितना था । हमें कुछ तम्बाकू अब भी देना है और अभी पूरी तरह से हिसाब नहीं लगाया गया है जिस से कि गेहूं का दिया गया मूल्य आंका जा सके ।

(ग) तथा (घ) . विनियोग की शर्तें तय करते समय हम ने यह अनुमान लगा लिया था कि समस्त सम्भव वैकल्पिक स्रोतों की तुलना में इस गेहूं का मूल्य बहुत अधिक नहीं होगा ।

**बीजापुर-खेरालू रेलवे लाइन**

\*५४०. श्री एस० जी० पारिख : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का विचार बीजापुर को लाडोल होकर खेरालू से रेलवे लाइन द्वारा मिलाने का है ?

(ख) क्या सरकार को विदित है कि भूतपूर्व बड़ौदा राज्य ने रेलवे बोर्ड से इस लाइन के निर्माण करने का आवेदन किया था और इस लाइन पर प्रारम्भिक मिट्टी डालने का कार्य किया भी जा चुका है ?

**रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) :** (क) बीजापुर और रांसीपुर को एक रेलवे लाइन द्वारा मिलाने का एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन था किन्तु यह परियोजना अब स्थगित कर दी गई है ।

(ख) भूतपूर्व बड़ौदा राज्य ने सन् १९२० में बीजापुर से वादनगर तक रेल की लाइन बनाने के लिये स्वीकृति मांगी थी और उसे यह स्वीकृति मिल गई थी । किन्तु बड़ौदा राज्य का बम्बई में विलय होने से कुछ ही पूर्व बड़ौदा सरकार ने अकाल सहायता के रूप में इस पर मिट्टी बिछाने का कार्य प्रारम्भ किया था और कुछ सीमा तक वह पूरा भी हो चुका था । चूंकि मूल सरकारी स्वीकृति ३० वर्ष से अधिक समय पूर्व दी गई थी, अतः अग्रेतर निर्माण कार्य करने से पूर्व नये सिरे से परीक्षा प्रारम्भ करना आवश्यक समझा गया । बाद को इस परियोजना को स्थगित करने का निश्चय किया गया चूंकि राष्ट्रीय हित को देखते हुए इसे अधिक प्राथमिकता देना आवश्यक नहीं समझा गया । प्राथमिक पर्यालोकन से भी यही पता चला कि आर्थिक रूप से भी यह परियोजना न्यायोचित नहीं रहेगी ।

**कांगपोकपी-तमांगलॉंग सड़क**

\*५४२. श्री एल० जे० सिंह : क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) मनीपुर राज्य में कांगपोकपी से तमांगलॉंग के हिल सब-डिवीजन तक सड़क बनाने के कार्य में कितनी प्रगति हो चुकी है ;

(ख) मनीपुर राज्य में सड़क विकास कार्य में कितनी धन-राशि विनियोजित की गई है ; और

(ग) क्या यह सत्य है कि इस सड़क को तमांगलॉंग सब-डिवीजन तक बनाने के पश्चात् वहां से मनीपुर तिरीबाम सब-डिवीजन तक ले जाया जायेगा, जहां कि राज्य के किसी भी प्रशासनिक इकाई से मिलाने वाले कोई संचरण साधन नहीं हैं ?

**रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) :** (क) कांगपोकपी से पहले २६ मील तक सड़क निर्माण का कार्य १५ मार्च, १९५२ को प्रारम्भ हुआ था और अब तक लगभग ३२ प्रतिशत मिट्टी डालने का काम पूरा हो चुका है । शेष ५२ मील का विस्तृत प्राक्कलन तथा योजना तैयार की जा रही है ।

(ख) मनीपुर की पंचवर्षीय सड़क विकास योजना में कुल ८१.२६ लाख रुपये का प्रावधान है जिस में से २५ लाख रुपये इस सड़क के लिये भी हैं ।

(ग) इस समय तमांगलॉंग से आगे सड़क बनाने की कोई योजना नहीं है ।

**अनुसूचित जातियों के लिये आयुक्त**

\*५४३. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या अनुसूचित जाति कल्याण आयुक्त ने अपना तथ्य जानने सम्बन्धी भ्रमण सप्ताह कर लिया है ;

(ख) क्या उन्होंने कोई अन्तरिम रिपोर्ट प्रस्तुत की है; तथा

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (ख) का उत्तर स्वीकारात्मक हो तो उक्त रिपोर्ट की मुख्य मुख्य बातें क्या हैं ?

**गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) :** (क) और (ख). जैसा कि संविधान के अनुच्छेद ३३८ (२) में अपेक्षित है अनुसूचित जाति कल्याण आयुक्त ने एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है ।

(ख) रिपोर्ट विचाराधीन है और यथा-समय सदन पटल पर रख दी जायेगी ।

#### सचिवालय कर्मचारीवर्ग

\*५४४. श्री बी० ऐस० मूर्ति : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों रेलों के सचिवालय कर्मचारीवर्ग के लिये भी स्वीकार कर ली गई हैं ?

**रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) :** जी हां ।

**मनीपुर तथा आसाम के मध्य चावल तथा ढोरों का आवागमन**

\*५४५. श्री रिशांग किंशिग : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को विदित है कि मनी-पुर तथा आसाम के मध्य चावल एवं ढोरों के आवागमन पर कोई प्रभावपूर्ण नियंत्रण नहीं है ?

(ख) मनीपुर में चावल उत्पादकों को उचित मूल्य दिलाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवाई) :** (क) मनीपुर तथा आसाम के बीच चावल के आवागमन पर पूर्ण नियंत्रण है । किन्तु ढोरों के आवागमन पर कोई नियंत्रण नहीं है ।

(ख) चावल उत्पादकों को, दलालों को नहीं, उचित मूल्य दिलाने के लिये राज्य सरकार ने जनवरी, १९५२ से चावल का मूल्य ११ रुपये प्रति मन निर्धारित कर दिया है जब कि सन् १९५१ में यह मूल्य ७ रुपये २ आने से १० रुपये १३ आने तक था ।

#### डी० एम० कालिज की हड़ताल

\*५४६. श्री रिशांग किंशिग : (क) क्या राज्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि इम्फाल में डी० एम० कालिज की हड़ताल में फौज बुला ली गई थी तथा गोली चलाई गई थी ?

(ख) क्या सरकार ने कथित पुलिस ज्यादतियों की कोई जांच की है ?

**गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) :** (क) जी नहीं । मैं माननीय सदस्य का ध्यान श्री ए० सी० गुहा द्वारा पूछे गये एक प्रश्न के सम्बन्ध में अपने पूर्वाधिकारी द्वारा ५ मार्च को दिये गये उत्तर की ओर आकर्षित करता हूँ ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न हो नहीं होता है ।

#### शिशु मरण

\*५४७. श्रीमती खोंगमन : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी कि भारत में शिशु मरण की प्रतिशतता किस राज्य में सबसे अधिक है ?

(ख) शिशु मरण के क्या कारण हैं ?

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा यदि कोई बाल कल्याण केन्द्र चलाये जा रहे हों तो विभिन्न राज्यों में उनकी संख्या क्या है ?

#### स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) यह सूचना केवल भाग 'क' में के राज्यों तथा दिल्ली, अजमेर एवं कुर्ग के भाग 'ग' में के राज्यों के सम्बन्ध में उपलब्ध है । इन

राज्यों में मध्य प्रदेश राज्य में भारत भर में सब से अधिक शिशु मरण की प्रतिशतता है ।

(ख) शिशु मरण के लिये उत्तरदायी रोग अधिकतर निमोनिया, पेचिश, अतिसार, आंतों की सूजन, ऐंठन, कुपोषण, जन्मजात दुर्बलता, मस्तिष्क की सूजन तथा चेचक हैं ।

(ग) केन्द्रीय सरकार राज्यों में कोई बाल कल्याण केन्द्र नहीं चला रही है । भाग 'ग' में के राज्यों में बाल कल्याण केन्द्रों की संख्या ७९ है ।

#### अण्डमान द्वीपों में विधियां

\*५४८. श्री नम्बियार : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि अण्डमान तथा निकोबार द्वीपों में समस्त दण्ड सम्बन्धी विधियां, विनियम तथा रूढ़ियों को हटाने के लिये सरकार ने अब तक क्या कार्यवाही की है ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : अण्डमान में वर्तमान विधियों तथा विनियमों में उपयुक्त परिवर्तन करने तथा अप्रचलित विधियों व विनियमों को हटाने का प्रश्न भारत सरकार के विचाराधीन है । इस बीच पुरानी दण्ड विधियों तथा विनियमों को वास्तव में लागू नहीं किया जा रहा है ।

#### अण्डमान निवासियों की सरकारी

#### पदों पर नियुक्ति

\*५४९. श्री नम्बियार : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि अण्डमान तथा निकोबार द्वीपों के निवासियों को प्रशासनिक अथवा अन्य सरकारी स्थानों पर नियुक्त करने तथा वेतन में उन के साथ कोई भेदभाव बरता जाता है ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : इस के अतिरिक्त और कोई भेदभाव नहीं बरता जाता कि भारत की मुख्य भूमि से नियुक्त किये गये व्यक्तियों को ३३ १/३

प्रतिशत विशेष वेतन और दिया जाता है (जो ३०० रु० मासिक से अधिक नहीं हो सकता है) ।

#### अण्डमान में शिक्षा तथा चिकित्सा सम्बन्धी सुविधायें

\*५५०. श्री नम्बियार : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि अण्डमान तथा निकोबार द्वीपों में कितने प्राथमिक स्कूल, हाई स्कूल तथा अस्पताल हैं तथा स्कूलों में कितने अध्यापक और अस्पतालों में कितने डाक्टरों, कम्पाउण्डर तथा परिष-विकाये हैं ?

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण में सदन पटल पर रखता हूं । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २९]

#### रायलासीमा में अकाल

\*५५१. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भूतपूर्व खाद्य मंत्री तथा प्रधान सेनापति ने अपने रायलासीमा क्षेत्र के भ्रमण के पश्चात् कोई रिपोर्ट प्रस्तुत की थी;

(ख) यदि की थी, तो वहां की परिस्थिति पर उन के विचार क्या थे तथा उन्होंने क्या क्या सहायता कार्यों का प्रस्ताव दिया था; तथा

(ग) सरकार ने उनके सुझावों को कहां तक कार्यान्वित किया है ?

#### खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) से (ग) श्री मुन्शी ने रायलासीमा की खाद्य स्थिति पर एक रिपोर्ट तैयार की थी । उनके सुझावों को तथा उन पर भारत सरकार

द्वारा की गयी कार्यवाही को दिखाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है ।  
[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३०]

प्रधान सेनापति ने कोई रिपोर्ट नहीं दी थी ।

### ट्रैक्टरों का आयात

८८. श्री के० सी० सोधिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में सन् १९५०-५१ में (१) सरकार द्वारा, तथा (२) निजी व्यक्तियों द्वारा आयात किये गये ट्रैक्टरों की संख्या ;

(ख) प्रत्येक मद में लागत मूल्य तथा जिन देशों से आयात किये गये उनके नाम ; तथा

(ग) सन् १९५२-५३ में ट्रैक्टरों के आयात के सम्बन्ध में क्या नीति है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किंदवाड़ी) :

(क) और (ख). सन् १९५०-५१ में आयात किये गये कुल ट्रैक्टरों की संख्या तथा उनके आयात के देशों के नाम बतलाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है ।  
[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३१]

उसी अवधि में खाद्य तथा कृषि मंत्रालय द्वारा आयात किये गये ट्रैक्टरों की संख्या ११७ थी जैसा कि इस विवरण में दिखलाया गया है :

देश जिन से आयात किये गये	संख्या	मूल्य
		रुपये
ग्रेट ब्रिटेन	४१	३,५६,७७४
संयुक्त राज्य अमरिका	७६	४५,३४,१६८
कुल योग . .	११७	४८,९०,९४२

(ग) वर्तमान नीति के अनुसार, जो कि जून के अंत तक वैध है, १५ अश्वशक्ति से कम के ट्रैक्टरों का तथा उन ट्रैक्टरों का जो पेट्रोल से चलते हैं, आयात पूर्णतया निषिद्ध कर दिया गया है क्योंकि यह ट्रैक्टर भारतीय परिस्थितियों में कृषि-कार्यों के लिए उपयोगी नहीं समझे गये हैं । इन निर्बन्धनों के अतिरिक्त ट्रैक्टरों के आयात की अनुज्ञप्तियां मुक्त रूप से दी जाती हैं बशर्ते कि आयातकर्ता इन शर्तों को पूरा करें :

(१) आयातकर्ता आयात किये जाने वाले ट्रैक्टरों के निर्माताओं के प्रमाणित एजेंट हों ।

(२) आयातकर्ता ट्रैक्टरों के विक्रय के पश्चात् उन की मरम्मत आदि सम्बन्धी पर्याप्त सुविधायें दे सकें और इस कार्य के लिये उन के पास निपुण इंजीनियर हों ;

(३) आयातकर्ता आयात किये गये ट्रैक्टरों के मूल्य के १५ प्रतिशत मूल्य के उनके पुर्जों आयात करें ;

(४) आयात किये गये ट्रैक्टरों के साथ आयात किये जाने वाले देश की सरकार का अधिकृत जांच प्रमाण-पत्र हो ।

आधे वर्ष अर्थात् जुलाई दिसम्बर, १९५२ के लिए ट्रैक्टरों के आयात के लिए अनुज्ञपति सम्बन्धी नीति अभी विचाराधीन है और शीघ्र ही घोषित कर दी जायेगी ।

### रेलवे कोयला-खानों का वाणिज्यीकरण

८९. श्री एन० पी० सिन्हा : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का विचार सरकारी रेलवे कोयला खानों का वाणिज्यीकरण करने तथा एक संयुक्त स्कंध समवाय बनाने का है ?



(ख) यदि उपरोक्त भाग(क) का उत्तर स्वीकारात्मक हो तो इसके क्या कारण हैं तथा क्या संसद की राय ले ली गई थी अथवा नहीं?

(ग) कोयला खानों के अधीक्षकों, प्रबन्धकों तथा अन्य लोगों की सेवाओं में क्या परिवर्तन होने की सम्भावना है ?

(घ) क्या उन को उसी वेतन, तथा छुट्टियों, पेंशन, भविष्य-निधि इत्यादि की उन्हीं सुविधाओं पर रख लिया जायेगा जिनके कि वह आजकल अधिकारी रहे हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) यह प्रश्न अभी विचाराधीन है और कोई अन्तिम निर्णय अभी नहीं किया गया है।

(ख) से (घ) : इस समय यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होते हैं।

आसाम के मैदानों आदिमजाति क्षेत्र

९०. श्री ब्रह्मो चौधरी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि आसाम सरकार ने आसाम के मैदानी आदिमजाति क्षेत्रों में सुधार सम्बन्धी कार्यों की एक योजना संघ सरकार को प्रस्तुत की थी तथा संविधान की धारा २७५ के अंतर्गत उक्त योजना को क्रियान्वित करने के लिए अनुदान की मांग की थी और यदि की थी, तो कितनी धन राशि की मांग की थी ?

(ख) क्या संघ सरकार ने उक्त धन राशि आसाम सरकार को दे दी है ?

(ग) यदि नहीं तो उक्त कार्य के लिए यह रूपया उसे कब दिया जायेगा ?

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू)

(क) जी हां, राज्य सरकार द्वारा सन् १९५२-५३ के लिए २२.६ लाख रुपये की योजना प्रस्तुत की गई थी।

(ख) और (ग). मामला अभी विचाराधीन है तथा कुछ समय में ही आदेश जारी कर दिये जाने की आशा है।

रेलवे के लिए हिन्दी पर्यायवाची नाम

९१. डा० राम सुभग सिंह : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) हाल में निर्मित भारतीय रेलों के छैः विभिन्न खंडों के हिन्दी पर्यायवाची नामों के सस्बन्ध में क्या सरकार ने कोई निश्चय किया है; तथा

(ख) यदि किया है, तो वह पर्यायवाची नाम क्या हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) जी हां।

(ख) हिन्दी पर्यायवाची नाम यह हैं :

सदर्न रेलवे—दक्षिण रेलवे

सेन्ट्रल रेलवे—मध्य रेलवे

वेस्टर्न रेलवे—पच्छिम रेलवे

नार्दन रेलवे—उत्तर रेलवे

नॉर्थ-ईस्टर्न रेलवे —पूर्वोत्तर रेलवे

ईस्टर्न रेलवे—पूर्व रेलवे

हिन्दी परीक्षाएँ

९२. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत सरकार द्वारा सरकारी नियुक्तियों के लिये विश्वविद्यालयों की पद्धति पर परिचालित हिन्दी माध्यम के द्वारा कार्य करने वाली संस्थाओं द्वारा ली जाने वाली कितनी परीक्षाओं को मान्यता दी गई है;

(ख) यदि इस प्रकार की किसी परीक्षा को मान्यता नहीं दी गई है तो क्यों; तथा

(ग) ऐसी परीक्षाओं को कब तक मान्यता दी जाने की सम्भावना है ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्रों (डा० काटजू) :  
(क) अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण में सदन पटल पर रखता हूँ। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३२]

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

तम्बाकू की खेती के अन्तर्गत भूमि

९३. श्री पी० रेन० राजभोज : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५१ के बाद से कितनी अतिरिक्त भूमि में तम्बाकू की खेती होने लगी है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किशवर्दी) :  
सन् १९५०-५१ से तम्बाकू की खेती वाली भूमि में कोई वृद्धि नहीं हुई है। अखिल भारतीय द्वितीय प्राक्कलन के अनुसार सन् १९५१-५२ में खेती वाला क्षेत्र ७,६१,००० एकड़ था जब कि गत वर्ष यह ८,६०,००० एकड़ था। इस के क्षेत्र में कमी होने का मुख्य कारण बुवाई के समय अपर्याप्त वर्षा का होना है।

बिहार को खाद्यान्नों का आवंटन

९५. श्री एन० पी० सिन्हा : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या बिहार को सन् १९५१ में केन्द्र द्वारा आवंटित अनाज का समस्त कोटा मिल चुका है ?

(ख) यदि मिल चुका है, तो प्रत्येक प्रकार के खाद्यान्न की कितनी कितनी मात्रा दी गई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किशवर्दी) :  
(क) जी हां, बिहार को १९५१ में प्रति मास आवंटित खाद्यान्नों का कोटा दे दिया गया था।

(ख) सन् १९५१ में बिहार को ९४ हजार टन चावल, ४७७ हजार टन गेहूँ तथा १९५ हजार टन अन्य खाद्यान्न दिये गये थे।

सरकारी कर्मचारियों के विरुद्ध  
अनुशासनात्मक कार्यवाही

९६. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार ने नियम विरुद्ध आचरण करने वाले सरकारी कर्मचारियों के विरुद्ध अविलम्ब अनुशासनात्मक कार्यवाही करने के निमित्त वर्गीकरण, नियंत्रण तथा अपील नियमों के पुनर्विलोकन के लिये कोई कार्यवाही की है; तथा

(ख) लोक लेखा समिति की रिपोर्ट (द्वितीय १९४८-४९ के लेखे पर लोक सेवा समिति की द्वितीय रिपोर्ट) की सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गई है और क्या वचन दिये गये हैं ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्रों (डा० काटजू) :  
(क) और (ख). समिति ने नियमों में कोई खास दोष नहीं बतलाये हैं तथा केवल एक सामान्य सिफारिश की है कि दोषी सरकारी कर्मचारियों के विरुद्ध अविलम्ब अनुशासनात्मक कार्यवाही करने के लिये प्रक्रिया में सुधार अथवा सरलता लाई जाये। सरकार ने समिति को सूचना दे दी है कि उस की राय में कोई विशेष रूपेण परिवर्तन करना आवश्यक अथवा संभव नहीं है क्योंकि नियमों में न्याय तथा समानता के सामान्य सिद्धान्त के पालन किये जाने की बात कही गई है कि सुनवाई का अवसर दिये बिना किसी को दंड न दिया जाये। प्रक्रिया की जांच करने में यह बात भी देखना जरूरी है कि संविधान के अनुच्छेद ३११ के अन्तर्गत उपबन्धित "उचित अवसर" से दोषी कर्मचारी को वंचित न किया जाये। इस सम्बन्ध में कोई अन्तिम निर्णय, कि नियमों को कहां तक परिवर्तित अथवा सरल किया जाये, कानूनी परामर्श प्राप्त होने पर किया जायेगा।

## संचित निधियां

१७. श्री के० सी० सोहि या: (क) क्या राज्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या भारत सरकार द्वारा संविधान के अनुच्छेद २९१ (१) के अन्तर्गत किये गये भुगतानों के सम्बन्ध में भाग क तथा ख में के राज्यों की संचित निधियों में से कोई राशि अंशदान के रूप में ली गई थी ?

(ख) यदि ली गई थी, तो सन् १९५१-५२ में प्रत्येक राज्य से कितनी राशि ली गई थी ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) :  
(क) जी हां, कुछ भाग क तथा ख में के राज्यों से ।

(ख)

राज्य	१९५१-५२ के लिये केन्द्र को देय राशि
	रुपये
पैप्सू	२८,८०,०००
राजस्थान	३२,००,०००
मध्य भारत	४७,८६,०००
मद्रास	८५,०००
उड़ीसा	५,७०,६००

## विवरण

आंकड़े '००० टनों में

	संभरित मात्रा				
	१९४८	१९४९	१९५०	१९५१	१९५२ (१०-५-५२ तक)
आंतरिक स्रोतों से	११९	१०२	१४०	२७	२३
विदेशों से	६६८	९७२	५८६	१०५१	४२२
योग	७८७	१०७४	७२६	१०७८	४४५

## बेकार भूमियां

१८. श्री संगण्णा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भारत के प्रत्येक राज्य में कितनी कितनी भूमि बेकार पड़ी है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्र. (श्री किबवई) :  
उपलब्ध सूचना सदन पटल पर रखी जाती है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३३]

## बम्बई को खाद्यान्नों का प्रदाय

१९. श्री पाटसकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९४८-४९, १९४९-५०, १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में बम्बई राज्य को संभरित खाद्यान्नों की मात्रा ;

(ख) उपरोक्त वर्षों में बम्बई राज्य को संभरित आयातित खाद्यान्नों की मात्रा ; तथा

(ग) उपरोक्त वर्षों में अन्य राज्यों से बम्बई राज्य को संभरित खाद्यान्नों की मात्रा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किबवई) :  
(क) से (ग). मूल योजना को पत्री वर्ष के आधार पर लागू किया जाता है । सन् १९४८ से १९५२ तक के वर्षों में बम्बई को दिये गये बाहर से आयातित खाद्यान्नों तथा आन्तरिक स्रोतों से संभरित खाद्यान्नों की मात्राओं को दिखाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है ।



बृहस्पतिवार,  
५ जून, १९५२

# संसदीय वाद विवाद



1st

## लोक सभा

प्रथम त

### शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

# संसदीय वाद विवाद

( भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही )

## शासकीय वृत्तान्त

८६५

### लोक सभा

बृहस्पतिवार ५ जून १९५२

सदन की बैठक सवा आठ बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्न और उत्तर

( देखिये भाग १ )

९-१५ म० पू०

श्री एच० जे० खण्डेकर का स्वर्गवास

अध्यक्ष महोदय : आगे की कार्यवाही करने से पूर्व मुझे सदन को श्री एच० जे० खण्डेकर के शोकजनक स्वर्गवास की सूचना देनी है जिन की २५ मई, १९५२ को नागपुर में मृत्यु हो गई। वह भारत की संविधान सभा और संविधान सभा (वैधानिक) के जनवरी १९५० तक सदस्य थे। उन के परिवार के साथ समवेदना प्रकट करने के लिये सदन मेरे साथ होगा। शोक प्रकट करने के लिये सदन एक मिनट के लिये शान्तिपूर्वक खड़ा हो जाय।

ब्रिंश झण्डे का संसद् भवन पर फहराना

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसीरहाट):  
श्रीमान्, क्या मैं इस विषय में स्पष्टीकरण

491 P. S. D.

८६६

मांग सकती हूँ कि ग्रेट ब्रिटेन का झण्डा इस सदन पर क्यों लहरा रहा है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि सदन में इस प्रकार के प्रश्न न पूछना ही अच्छा है। माननीय सदस्य को यह जानकारी गृह मंत्री या प्रधान मंत्री से मिल जायेगी। अच्छा यही होगा कि इस प्रकार के अन्तर-राष्ट्रीय प्रश्नों को पहले व्यक्तिगत रूप से पूछ लिया जाये और जानकारी प्राप्त कर ली जाये। उस के बाद वे जो कुछ पूछना चाहें पूछ सकते हैं। मैं नहीं समझता कि इस का स्पष्टीकरण करना मेरा काम है। यद्यपि मैं यह जानता हूँ कि इस के पर्याप्त कारण हैं। इस विषय में मतभेद हो सकता है। किन्तु इस प्रकार के प्रश्न उठाना विशेषतया अनुपूरक प्रश्नों के द्वारा और उस समय जब कि इस विषय का मुख्य प्रश्न से सर्वथा कोई सम्बन्ध न हो अदूरदर्शितापूर्ण होगा। अतः यह अधिक अच्छा होगा कि माननीय सदस्य माननीय गृह मंत्री से मिलें और मुझे पक्का निश्चय है कि माननीय सदस्य जो जानकारी चाहते हैं उन्हें यह दे देंगे।

श्री एच० एन० मुखर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) : गृह मंत्री या प्रधान मंत्री इस का चाहे जो भी स्पष्टीकरण दें यदि वह सन्तोषजनक न हो तो क्या आप हमें इस बात को पुनः उठाने की अनुमति देंगे।

**अध्यक्ष महोदय :** यह तो एक भिन्न बात है। यह तो इस समय संदिग्ध है। मैं इस अवस्था में अपने आप को किसी चीज के लिये वचनबद्ध नहीं करना चाहता। यह माननीय सदस्य का अधिकार है कि वे चाहे जिस भी बात को उठायें। निस्सन्देह उन्हें कहां तक ऐसा करने देना चाहिये। यह एक भिन्न बात है। वह किसी बात को पूछ सकते हैं।

**श्री एच० एन० मुखर्जी :** मुझे आशा है कि आप इस बात को अनुभव करते होंगे कि इस सम्पूर्ण-प्रभुत्व-सम्पन्न सभा पर एक विदेशी झंडे के लहराने की असाधारण घटना से बड़ी घबराहट फैल गई है।

**अध्यक्ष महोदय :** यह कोई इतनी अधिक घबराहट की बात नहीं है। इस का कुछ अन्य प्रश्नों से भी पिछला सम्बन्ध है। मेरे विचार में राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा के समय माननीय सदस्य को भारत के राष्ट्रमंडल में रहने के विरुद्ध अपना विरोध प्रदर्शित करने का अवसर मिल गया था। उस से माननीय सदस्य को इस के कारण का पता लग जायेगा। यदि वे चाहें तो राष्ट्रमंडल के प्रश्न को उठा सकते हैं।

**कनल जैदी (जिला हरदोई-उत्तर-पश्चिम व जिला फर्रुखाबादा—पूर्व व जिला शाह-जहांपुर दक्षिण) :** क्या यह सत्य है कि विंडसर प्लेस के सरकारी भवनों पर कोई अन्य झण्डा लहरा रहा है ?

**अध्यक्ष महोदय :** यह तो एक अलग बात है। हमें इस प्रश्न पर चर्चा नहीं करनी चाहिये। (अन्तर्बाधा)। शान्ति, शान्ति। अब यह प्रश्न समाप्त हो चुका है।

**रेलवे आयव्ययक—अनुदानों की मांगें**

**अध्यक्ष महोदय :** अब सदन रेलवे आयव्ययक सम्बन्धी अनुदानों की मांगों तथा कटौती प्रस्तावों पर चर्चा करेगा। भाषणों की समयावधि के सम्बन्ध में सामान्यतया यह प्रथा है कि

कटौती प्रस्तावों के प्रस्तावकों सहित सभी वक्ताओं को १५ मिनट मिलते हैं। और उत्तर देने वाले मंत्रियों को २० मिनट मिलते हैं। अब मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या सदन के विभिन्न दलों में जिनमें कि सरकारी दल भी सम्मिलित है, इस सम्बन्ध में किसी प्रक्रिया पर समझौता हुआ है। यदि कोई समझौता नहीं हुआ तो मैं एक एक को बुलाऊंगा। यदि कोई समझौता हो गया है तो मैं उस के अनुसार कार्य करूंगा।

**श्री ए० के० गोपालन (कन्नानूर) :** इधर के दो तीन दलों में मांगों तथा कटौती प्रस्तावों के बारे में समझौता हो गया है और हमें उसे कांग्रेस दल के सदस्यों को बतलाने का समय नहीं मिला। हम ने यह निश्चय किया है कि मांग संख्या १ पर कृषक मजदूर प्रजा पार्टी, समाजवादी दल तथा अन्य दो दल कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे.....

**अध्यक्ष महोदय :** उन्हें इस अवस्था में यह सब बतलाने की आवश्यकता नहीं है। यह समझौता हुआ है कि कतिपय कटौती प्रस्तावों को लिया जाये, सब को नहीं।

**श्री ए० के० गोपालन :** सब को नहीं ?

**अध्यक्ष महोदय :** मांग संख्या १ तथा मेरे विचार में मांग संख्या ४ पर।

**श्री ए० के० गोपालन :** जी हां, यही समझौता हुआ था कि मांग संख्या ४ को कल लिया जायेगा और मांग संख्या १ को आज।

**अध्यक्ष महोदय :** यह कोई समझौता नहीं हुआ है, यह तो विरोधी दल के सदस्यों की इच्छा है। मैं यह जान सकता हूं कि सरकार को यह कैसी जंचती है ?

**संसद कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिन्हा) :** हमें यह अभी मिला है और इस के लिये समय बहुत थोड़ा है। कल मैं ने विभिन्न दलों के नेताओं से प्रार्थना की

थी और उन्होंने ने आज प्रातः यह सूचना भेज देने का वचन दिया था, किन्तु यदि वे आज सारे दिन मांग संख्या १ पर चर्चा करना चाहते हैं तो हमें इस पर कोई आपत्ति नहीं है। हम इस से सहमत हो सकते हैं।

**अध्यक्ष महोदय :** मेरे विचार में इस विषय में भी समझौता हो गया है कि इन विशेष कटौती प्रस्तावों को जिन का कि उन्होंने ने उल्लेख किया है लिया जाये।

**श्री सत्य नारायण सिन्हा :** यदि वे सब सहमत हैं, तो हमें कोई आपत्ति नहीं है।

**अध्यक्ष महोदय :** क्या उन्हें कोई और कटौती प्रस्ताव सुझाना है ?

**श्री सत्य नारायण सिन्हा :** जहां तक हमारा सम्बन्ध है, हम तो कोई कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं करेंगे।

**अध्यक्ष महोदय :** इसलिये, कम से कम आज का तो निश्चय हो गया। चर्चा तो तीन दिन तक चलेगी। इस बीच दल आपस में मिल-जुल कर कल तथा परसों के लिये कोई समझौता कर सकते हैं।

**श्री सत्य नारायण सिन्हा :** वे कल तथा परसों के बारे में इस सूचना को आज मध्याह्नोत्तर तक भेज दें।

**अध्यक्ष महोदय :** जी हां, इन बातों का निश्चय करने में कुछ समय लगेगा। कोई प्रथा निर्धारित करने से पहले सरकार तथा विरोधी पक्ष दोनों को इस बात का निश्चय हो जाना चाहिये कि दोनों के साथ न्याय हो रहा है, क्योंकि प्रथायें तो किसी दल विशेष के दृष्टिकोण से नहीं अपितु सारे सदन के लिये बनाई जाती हैं।

**श्री सत्य नारायण सिन्हा :** श्रीमान्, यह सत्य है कि इस की सूचना बाद में दी गई थी।

**अध्यक्ष महोदय :** तो मैं यह समझ लेता हूं कि कम से कम आज के लिये तो सब सहमत हैं कि आज की सारी बैठक में मांग संख्या १ पर चर्चा होगी जिस का अर्थ यह है कि मुझे रेल मंत्री को १ बजने में २० मिनट पर बुलाना होगा क्योंकि मैं ने समयावधि निश्चित कर दी है और मैं समझता हूं कि मैं मंत्री महोदय के सम्बन्ध में भी इस का पालन करूंगा। मैं पहिले अध्यक्ष की ओर से उस मांग को प्रस्तुत करूंगा और इस के पश्चात् वे कटौती प्रस्ताव होंगे जिन पर सब सहमत हैं। विरोधी पक्ष का कुल नौ कटौती प्रस्ताव अर्थात् प्रस्ताव संख्या २२६, २२७, २२९, २४७, २४८, २७१, २७७, २८१ तथा ५३५ लेने का विचार है।

**श्री ए० के० गोपालन :** संख्या ३२७ भी।

**अध्यक्ष महोदय :** वह तो मांग संख्या ४ पर है, जो कि कल के लिये है। मैं ने कहा कि आज हम मांग संख्या एक को ले रहे हैं क्योंकि इस पर समझौता हो चुका है।

एक और बात भी स्पष्ट हो जानी चाहिये। क्या विरोधी पक्ष की यह इच्छा है कि प्रत्येक कटौती प्रस्ताव के लिये कुछ निश्चित समय मिलना चाहिये अथवा क्या वे एक एक कर के कटौती प्रस्तावों को लेंगे ? इस का यह परिणाम हो सकता है कि यदि १२-४० म० ५० तक पहिले तीन या चार कटौती प्रस्तावों पर ही चर्चा होती रहे तो अन्य प्रस्ताव स्वयंमेव रह जायेंगे।

**डा० एस० पी० मुखर्जी (कलकत्ता दक्षिण-पूर्व) :** श्रीमान्, सभी कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत समझा जायेगा और चर्चा एक एक कर के होगी या इन कटौती प्रस्तावों के विषय तक सीमित रहेगी।

**अध्यक्ष महोदय :** इस समय तो मैं इस की अनुज्ञा दे दूंगा, किन्तु इस विषय में मैं अपने विचार फिर दोहरा देता हूँ। किसी कटौती प्रस्ताव को प्रस्तुत करने का उद्देश्य यह होता है कि चर्चा उसी बात पर विशेष रूप से हो। मांग तो पहिले ही प्रस्तुत है। अतः कोई कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय उस विशेष कटौती प्रस्ताव की चर्चा में उस मांग के अन्तर्गत सभी संभव विषय आ जायेंगे। इसीलिये मैं इस विषय में निश्चित होना चाहता था क्योंकि यदि कटौती प्रस्ताव समय से पूर्व समाप्त हो जायें तो उस मांग पर सामान्य रूप से चर्चा हो सकती है, किन्तु प्रस्तुत किये जाने वाले कटौती प्रस्तावों की संख्या को ध्यान में रखते हुए यह सम्भव नहीं प्रतीत होता। अब हमारे पास कुल तीन घंटे का समय है और इस के लिये नौ भी बहुत अधिक हैं, किन्तु यह तो बोलने वाले सदस्यों तथा विरोधी पक्ष पर निर्भर करता है।

**डा० एस० पी० मुखर्जी :** हमारी कठिनाई समय के आवंटन के सम्बन्ध में रही है। मैं इस बात पर तुरन्त कोई निर्णय करने के लिये नहीं कह रहा हूँ, किन्तु यह अधिक अच्छा होगा यदि हम अपनी चर्चा को अलग अलग प्रत्येक कटौती प्रस्ताव तक ही सीमित रखें। तब चर्चा अधिक यथार्थ होगी। मुझे ज्ञात हुआ है कि आपने आधा समय सरकारी पक्ष को तथा आधा समय हमें देने का निश्चय किया है। अतः मैं आप से इस पर पुनः विचार करने के लिये कहूँगा। कटौती प्रस्तावों पर हमें कुछ अधिक समय लगेगा क्योंकि सरकारी दल तो कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत कर ही नहीं रहा यह तो केवल विरोधी पक्ष द्वारा ही प्रस्तुत किये जा रहे हैं।

**अध्यक्ष महोदय :** ऐसा प्रतीत होता है कि कुछ गलतफहमी हो गई है। मैं औपचारिक रूप से यह नहीं मान सकता कि मैंने किसी बात को स्वीकार कर लिया है। यह ५० प्रतिशत

भी हो सकता है और आवश्यकता पड़ने पर ६० प्रतिशत भी हो सकता है। अवसर पड़ने पर यह ३० प्रतिशत भी हो सकता है। यह तो एक भिन्न बात है। किन्तु जब कोई कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत हो जाता है तो यह सदन की सम्पत्ति बन जाता है और उस चर्चा में सभी सदस्य भाग ले सकते हैं। इस का तात्पर्य यह है कि सभी दलों को कुछ न कुछ समय मिले। यदि कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये जायें तो इस का अर्थ यह नहीं कि केवल विरोधी पक्ष के सदस्य ही उन पर बोलेंगे और कांग्रेस दल के सदस्य नहीं बोलेंगे। सारा प्रश्न तो समय का है। यदि सभी दल आपस में सहमत हो जायें तो बहुत अच्छी बात है। किन्तु इस सत्र के आरम्भ में विस्तृत बातों पर सहमत होना जरा कठिन प्रतीत होता है। उद्देश्य यह है कि सभी कटौती प्रस्तावों पर सामान्य रूप से चर्चा की जाये।

**श्री पोकर साहेब (मलप्पुरम्) :** श्रीमान्, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्योंकि विरोधी पक्ष में न केवल दल और गुट ही हैं, अपितु कई ऐसे सदस्य भी हैं जिन का किसी दल से कोई सम्बन्ध नहीं है, अतः क्या इन स्वतंत्र सदस्यों को भी कोई कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करने या चर्चा में भाग लेने का अवसर मिलेगा?

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य ने एक महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया है। मुझे उन व्यक्तियों को अवसर देने में कोई आपत्ति नहीं है जो सामान्य समझौते से सहमत नहीं हैं। यदि वे सब से सहमत हो जायें तो यह सब के लिये अच्छा होगा। सदन के सभी सदस्यों को सन्तुष्ट करना कठिन है। हमें इस प्रश्न को सारे सदन के दृष्टिकोण से देखना चाहिये। मैं उन्हें अवसर देने की प्रत्याभूति तो नहीं कर सकता किन्तु मैं यह भी नहीं कहता कि उन्हें अवसर नहीं मिलेगा।

**श्री पोकर साहेब :** श्रीमान्, मैं यह कहना चाहता था कि स्वतंत्र सदस्यों की भी संलाह ली जाये।



अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । एक विरोधी गुट के सदस्य अभी कह रहे थे कि उन्हें पर्याप्त समय नहीं मिलता । मुझे आशा है, कि विरोधी दल वाले अपने कटौती प्रस्तावों, संकल्पों, प्रस्तावों आदि के समय की चर्चा करते समय स्वतंत्र सदस्यों का भी ध्यान रखेंगे ।

डा० एस० पी० मुखर्जी : स्वतंत्र सदस्य हमारे साथ मिल जायें ।

अध्यक्ष महोदय : यह तो उन की इच्छा है । मैं उन्हें बाधित नहीं कर सकता ।

अब मैं मांग संख्या १ सदन के समक्ष प्रस्तुत करूंगा और उस के बाद कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये जायेंगे । यदि चर्चा पहिले समाप्त न हो गई तो यह १२-३०- म० प० तक चलेगी ।

#### मांग संख्या १ रेलवे बोर्ड

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव यह है कि :

“३१ मार्च, १९५३ को समाप्त होने वाले वर्ष में ‘रेलवे बोर्ड’ के निमित्त जो व्यय होगा उस की पूर्ति के लिये राष्ट्रपति को, भारत की संचित निधि में से २१,९७,००० रुपये तक की राशि दी जाये ।”

(१) तृतीय तथा मध्यम श्रेणी के यात्री ।

(२) रेलवे का पुनर्वर्गीकरण ।

(३) किराये तथा भाड़े ।

श्री टी० के० चौधरी (बरहामपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

(१) “‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

(२) “‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

(३) “‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

#### भारत

श्री पी० सुब्बा राव (नौरंगपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि

“‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

#### श्रम नीति

श्री एन० एस० नायर (क्विलोन ब मावेलिक्कारा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

#### पदाधिकारियों के वेतन

श्री वीरस्वामी (मयूरम-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

#### संचालन कार्य पटुता

श्री दामोदर भेनन (कोजिकोडि) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

#### सामान्य नीति

श्रीमती सुचेता कृपलानी (नई दिल्ली) : मैं प्रस्ताव करती हूँ कि :

“‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

## मजदूरों की दशा

श्री मुनिस्वामी ( टिंडीवनम् ) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“ ‘रेलवे बोर्ड’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।”

अध्यक्ष महोदय : ये सब कटौती प्रस्ताव अब सदन के समक्ष प्रस्तुत हैं ।

श्री टी० के० चौधरी : अभी उस दिन मैंने सदन के समक्ष यह निवेदन किया था कि हम रेल मंत्री तथा रेलवे बोर्ड के उच्च अधिकारियों के भाषणों तथा प्रेस वक्तव्यों से जहाँ तक समझ सके हैं गत १४ अप्रैल से लागू की गई उत्तरी, उत्तरपूर्वी, तथा उत्तरी रेलवे सम्बन्धी वर्तमान योजना केवल संचालन कार्यपटुता के आधार पर नहीं बनाई गई थी । गत रेल राज्य मंत्री श्री के० सन्थानम् ने तो यहाँ तक कह डाला था कि इस पुनर्वर्गीकरण में परिवर्तनों को कार्यपटुता को ध्यान में रख कर नहीं किया गया है । गत फरवरी में अस्थायी संसद् में जब रेलों के पुनर्वर्गीकरण पर चर्चा हो रही थी तो श्री अमोलक चन्द के सरकार से राज्य सरकारों के विचार जानने की प्रार्थना करने पर उत्तर प्रदेश के एक निवासी श्री टी० एन० सिंह ने टोक कर कहा था कि : “ऐसा न करने पर सत्याग्रह किया जायेगा ।” उसी समय पहिले पहिल इस विषय में प्रान्तीयता तथा स्वार्थ की भावना में प्रवेश किया था ।

रेलवे आयव्ययक पर चर्चा के समय मैंने सदन से यह निवेदन किया था कि इस विषय में संचालन कार्यपटुता तथा आर्थिक दृष्टि से उपयोगिता के अतिरिक्त जनता की राय आदि जान कर किसी अन्य ढंग से कोई निश्चय न किया जाये । किन्तु श्री गोपालस्वामी आर्यंगार अधिक लोकतंत्रवादी बनने के लिये इस सत्याग्रह की धमकी के आगे झुक गये ।

मैंने कहा था कि यदि सत्याग्रह या जनता की इच्छा से ही यह किया गया तो इस का कोई अन्त नहीं होगा । । इसलिये विरोधी पक्ष ने इस सारे प्रश्न पर किसी संसदीय आयोग या किसी विशेषज्ञ समिति द्वारा पुनर्विचार किये जाने की मांग की थी । मेरा यह निवेदन है कि ऐसा करने से कोई हानि नहीं होगी । विरोधी पक्ष की अब भी यही मांग है कि इस सारे प्रश्न पर पुनर्विचार किया जाये ।

इस के बाद मैं रेलवे बोर्ड की श्रम नीति के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ । मैं राष्ट्रीय रेलवे सेवा (राष्ट्रीय सुरक्षा का संरक्षण) नियम, १९४९ के अन्तर्गत रेल श्रमिकों से किये जाने वाले व्यवहार का विशेष रूप से उल्लेख करना चाहता हूँ । ये नियम ९ मार्च १९४९ को होने वाली सम्भावित रेल हड़ताल से ठीक पहिले लागू किये गये थे । यह हड़ताल तो हुई ही नहीं और अब अवस्था भी बिल्कुल बदल चुकी है किन्तु फिर भी ये नियम लागू हैं और कई एक रेल कर्मचारियों को बिल्कुल थोथे आधारों पर बिना कोई बचाव का अवसर दिये नौकरियों से अलग कर दिया गया है । इस प्रकार रेल कर्मचारियों को रेलवे सेवा सुरक्षा नियमों तथा किसी राजनैतिक दल से सम्बद्ध होने पर निवारक निरोध अधिनियम इन दोनों का ही भय लगा रहता है । उदाहरणार्थ गार्डेन रीच स्थित बी० एन० रेलवे के एफ० ए० एंड सी० ए० ओ० के कार्यालय के अन्न विभाग के एक क्लर्क श्री शैलेन्द्र नाथ सरकार को फरवरी १९४९ में पश्चिमी बंगाल सुरक्षा अधिनियम के अधीन गिरफ्तार कर के मई १९४९ में रिहा कर दिया गया था । यद्यपि उसने ९ मार्च की हड़ताल का विरोध किया था किन्तु फिर भी उसे रेलवे सुरक्षा नियमों के अधीन नौकरी से अलग कर दिया गया । और पश्चिमी बंगाल सरकार

के गृह विभाग का उस के रेल की नौकरी करनेपर कोई आपत्ति न होने का प्रमाणपत्र दिये जाने पर भी उसे अभी तक नहीं रखा गया है। रेल कर्मचारियों के प्रति अब भी इस अत्याचारपूर्ण श्रम नीति का प्रयोग किया जा रहा है। मुझे ज्ञात हुआ है कि लगभग ५०० रेल कर्मचारी अब भी नौकरियों से अलग किये हुए हैं। मैं यह बता दूँ कि इन में से अधिकांश मामलों का सम्बद्ध व्यक्ति के किसी प्रकार के विध्वंसकारी आन्दोलन या पक्षपात सम्बन्धी, राज्य विरोधी कार्यवाहियों से सम्बद्ध राजनीतिक सम्बन्ध से कोई सम्बन्ध नहीं है। इस कारण इन लोगों को फिर से तुरन्त नौकरी पर बहाल न करने और सरकार द्वारा रेलवे सेवा (राष्ट्रीय सुरक्षा का संरक्षण) नियमों को तुरन्त वापिस लेने के प्रश्न पर विचार न किये जाने का कोई कारण नहीं दिखाई देता।

मुझे आशा है कि रेल मंत्री कम से कम विरोधी पक्ष की इन दो बातों पर विचार करने की प्रार्थना को अवश्य मान लेंगे। संक्षेप में हमारी यह मांगें हैं। पुनर्वर्गीकरण के सारे प्रश्न कि किसी विशेषज्ञ आयोग द्वारा फिर से जांच करवाई जाये और इन सुरक्षा नियमों को वापिस लिया जाये जिन से रेल कर्मचारियों की जीविका खतरे में पड़ी हुई है।

**श्री एम० एल० द्विवेदी :** अध्यक्ष महोदय, मेरे मित्र ने, जो कि अभी भाषण दे रहे थे, हमारे रेलवे अधिकारियों पर और रेलवे मिनिस्टर (मंत्री) पर कुछ लांछन लगाये हैं। मुझे खेद है कि वह सदस्यगण जो कि दूसरी तरफ बैठे हुए हैं शासन सम्बन्धी विषयों को न समझ करके ऐसे लांछन लगाते हैं जो कि अनधिकृत हैं। रेलवे की किसी भी व्यवस्था में जहाँ कोई प्रबन्ध करना होता है या किसी भी विभाग के प्रबन्ध के सम्बन्ध में यह देखना होता है कि जो कर्मचारीगण हैं वे ठीक तरह से नियमों का पालन करते हैं या नहीं, जो कर्तव्य उन को सुपुर्द

किये गये हैं उन को ठीक तरह से करते हैं या नहीं। यदि उन के कर्तव्य में कोई त्रुटि होती है तो अधिकारीवर्ग का यह कर्तव्य है कि उन्हें ठीक रास्ते पर लायें और अगर ठीक रास्ते पर नहीं आते तो उनके सम्बन्ध में ऐसी कार्यवाही करें जो कि उचित है। मेरा ख्याल है कि जिन कर्मचारियों के सम्बन्ध में हमारे दूसरे सदस्यों के पास तार व चिट्ठियां आती हैं उनका मतलब केवल प्रोपेगेंडा (प्रचार) करने का है। उनका यह आशय नहीं है कि प्रबन्ध ठीक तरह से चले, अन्यथा शिकायत की कोई गुंजाइश नहीं होती। यदि आप ध्यानपूर्वक देखें तो सारे भारतवर्ष में रेलों का प्रबन्ध दूसरे विभागों के इन्तजाम से कहीं ज्यादा श्रेष्ठ और उत्तम है। यही नहीं अब रेलों का ठीक समय में चलना बिल्कुल ठीक हो गया है। रेलवे कर्मचारियों की तनख्वाह भी कहीं ज्यादा हो गई है और सरकार उन को हर प्रकार की सुविधायें दे रही है। बल्कि और भी ऐसी ऐसी सुविधायें हमारे रेलवे बोर्ड ने रेलवे कर्मचारियों को दी जिन का यहां पर वर्णन करना उचित नहीं है।

यदि हमारे माननीय सदस्यगण रेलवे बजट (आयव्ययक) पर गौर करें और जो मंत्री महोदय ने अपना अभिभाषण इस सिलसिले में इस सदन में दिया, अगर उस को ठीक तरह से पढ़ें और जो रिपोर्ट उन के सामने पेश की गई है उस पर ध्यान दें तो उन को वस्तुस्थिति आ अच्छी तरह से ज्ञान हो जायेगा। वास्तव में आज रेलवे कर्मचारियों की हालत देखी जाय तो पहले की अपेक्षा बहुत अच्छी मिलेगी। हमारे जो रेलवे विभाग के मंत्री महोदय हैं वह यह बात नहीं चाहते कि किसी विभाग का कर्मचारी यदि वह कुछ राजनीतिक विचार रखता है तो उस को दबाया जाय। जहां तक अनुशासन का सम्बन्ध अगर वह उस

[श्री एम० एल० द्विवेदी]

के हृद तक काम करता रहेगा तो उस के कामों में किसी प्रकार की रुकावट नहीं डाली जायगी । मगर यह शासन का कर्तव्य हो जाता है कि अनुशासन को ठीक तरह से चलाने के लिये व्यवस्था का प्रबन्ध करें । मेरे कहने का मतलब यह है कि हर चीज के दो पहलू हुआ करते हैं । एक तो विध्वंसात्मक है और दूसरा यह कि हम किसी बात को रचनात्मक दृष्टि से देखें । यदि हम रचनात्मक दृष्टि से देखेंगे तो हम को यह विदित होगा कि शासन व्यवस्था में गड़बड़ होती जा रही है । जो कर्मचारी अपना कर्तव्य अच्छी तरह से पालन नहीं कर रहे हैं उन को ठीक रास्ते पर लाना होगा । आप लोगों ने देखा होगा कि आजकल कर्मचारियों में कितना भ्रष्टाचार बढ़ता चला जा रहा है । अगर हम इस व्यवस्था को ठीक नहीं करेंगे तो कैसे हमारा प्रशासन ठीक हो सकता है । एक तो आप व्यवस्था की शिकायत करते हैं और दूसरी तरफ छोटी छोटी शिकायतों को लेकर व्यक्तिगत शिकायतों के आधार पर शासन के सामने आते हैं । मेरा आप लोगों से यह निवेदन है कि अगर हम केवल शिकायतों के आधार पर यहां बोलने लगेंगे तो इस का असर हमारे शासन प्रबन्ध पर अच्छा नहीं होगा । कोई भी समाज, कोई भी संस्था या कोई भी पार्टी शासन व्यवस्था को ठीक तरह से चलाने में तभी कामयाब हो सकती है जब कि आप अनुशासन हीनता को प्रोत्साहन न दें । यदि आप कर्मचारियों को भडकाने की कोशिश करेंगे तो कोई भी संस्था अच्छी तरह से शासन प्रबन्ध नहीं चला सकती है । इसलिये हमारा यह कर्तव्य हो जाता है और ओपोजीशन (विरोधी पक्ष) वालों को भी यह बात समझनी चाहिये कि हमें यहां पर रचनात्मक

बातों के बारे में अधिक कहना चाहिये । हमें यहां पर इस तरह की बातें नहीं कहनी चाहियें जिस से हमारे देश की तरक्की न हो सके । छोटी छोटी बातों से और गलत बातें करने से कोई व्यवस्था दुरस्त नहीं हो सकती है । यह बात आप को ध्यान में रखनी चाहिये और मैं आप से प्रार्थना करता हूँ कि जिस समय आप संसद में भाषण करें, इस बात को ध्यान में रखें कि दलों की राज-नैतिक प्रतियोगिता में देश की कर्तव्य निष्ठा में गड़बड़ी न पैदा हो ।

**अध्यक्ष महोदय :** यह तो माननीय सदस्य की इच्छा पर निर्भर है कि वे चाहे हिन्दी में बोलें या अंग्रेजी में । किन्तु जब वे विरोधी पक्ष की आलोचनाओं का उत्तर दे रहे हों तो उन्हें ऐसी भाषा में बोलना चाहिये जिसे कि विरोधी पक्ष के अधिकांश सदस्य या कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करने वाले सदस्य समझ सकें ।

दूसरी बात यह है कि प्रश्न के अन्य पहलुओं की चर्चा करना अनुचित और असंगत भी है । चर्चा कटौती प्रस्ताव के विषय के अन्तर्गत ही होनी चाहिये । अतः उन्हें चर्चा के विषय का ही उल्लेख करना चाहिये प्रश्न के अन्य पहलुओं का नहीं ।

**श्री टी० एन० सिंह (जिला बनारस—पूर्व) :** श्रीमान्, आप के भाषा सम्बन्धी इस सुझाव को ध्यान में रखते हुए क्या किसी सदस्य का हिन्दी में भाषण देना अन्य सदस्यों के प्रति अशिष्टतापूर्ण नहीं होगा ?

**अध्यक्ष महोदय :** ऐसा प्रतीत होता है कि माननीय सदस्य को कुछ गलत फहमी हो गई है । हिन्दी में बोलना असंगत या असम्बद्ध नहीं है । हिन्दी को अवश्य प्रधानता दी जानी चाहिये । मेरा तात्पर्य यह था कि चर्चा एक दूसरे के विचारों

को समझने के लिये होनी चाहिये । आप हिन्दी या अंग्रेजी किसी में भी बोल सकते हैं। यह तो केवल शिष्टाचार की बात है ।

श्री सैय्यद अहमद (होशंगाबाद) : अभी आप ने जो मशविरा दिया है उस के सम्बन्ध में मैं एक प्रार्थना करना चाहता हूँ और वह यह है कि मुझे को हमारे उन मित्रों के साथ जिन को हिन्दी नहीं आती है बहुत सहानुभूति है लेकिन जैसा आप को ज्ञात है इस हाउस (सदन) में कुछ सज्जन ऐसे भी हैं कि जिनको अंग्रेजी भी नहीं आती है ।

अध्यक्ष महोदय : यह ठीक है ।

श्री सैय्यद अहमद : तो अगर उन को हमारे दोस्तों के भाषणों का जवाब देना हो तो जैसे अंग्रेजी का आप ने मशविरा दिया है उस के अनुसार वह नहीं दे सकेंगे ।

अध्यक्ष महोदय : यह ठीक बात है, यह मैं समझ रहा हूँ । लेकिन आप देखिये कि जिन को अंग्रेजी बिल्कुल नहीं आती है ऐसे बहुत थोड़े हैं, जिन को हिन्दी नहीं आती है ऐसे बहुत हैं । इसलिये ज्यादातर मੈम्बर (सदस्य) समझ सकें उस भाषा का उपयोग करना है, और खास कर के अपोजीशन (विरोधी पक्ष) के मੈम्बर, क्योंकि यह डिबेट (वाद विवाद) का एक तरीका है कि अपोजीशन वाले अपना कहना कहते हैं उनको सरकार को अपना जवाब देना चाहिये । इसलिये मैं ने यह बात कही दूसरे जिन को अंग्रेजी नहीं आती है तो ऐसे भी होंगे जिन को हिन्दी भी नहीं आती है तो अब उन की मातृभाषा क्या है । तो फिर यहां पर डिबेट रीजिनल लैंग्वेजेज (वाद विवाद प्रादेशिक भाषाओं) में चलेगी तो एक दूसरे को समझ नहीं सकेंगे । और अपना उद्देश्य तो हिन्दी को डैवलप (उन्नत) करना है, तो आहिस्ता आहिस्ता चलेंगे

तो मुझे विश्वास है कि सब समझ सकेंगे । अगर एक दम चलेंगे तो कुछ होने वाला नहीं है । अब हम को इस पर बहस करने की जरूरत नहीं है ।

श्री पी० एन० राजभोज (शोलापुर—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : हिन्दी जानने वाले बहुत हैं ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : अध्यक्ष महोदय, आप की आज्ञा से मैं पहले हिन्दी में कहूंगा, लेकिन फिर अन्त में दो चार शब्द अंग्रेजी में कहूंगा ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अब हिन्दी में अपना भाषण जारी रखें ।

मैं माननीय मंत्री को यह सुझाव देता हूँ कि यदि वे चाहें तो हिन्दी में भी बोल सकते हैं किन्तु अन्त में अंग्रेजी में अपने भाषण का सारमात्र दे दें ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : अध्यक्ष महोदय, जो आप ने मुझे चेतावनी दी उसके लिये मैं आपका आभारी हूँ और मैं नहीं चाहता कि विपक्ष में जो लोग बैठे हुए हैं उनके लिये ऐसी भाषा में बोलूँ जिस को वह न समझ सकें । मैं अपने विचार मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूँ—कुछ उन बातों के बारे में जिनके लिये कि मैं ने कटौती प्रस्तावों की सूचना दी थी और जिनको बाद में मैंने वापस ले लिया है । लेकिन कुछ ऐसी बातें कि जो विपक्ष वाले कहते हैं और हमारी टिप्पणी करते हैं तो उस का भी उत्तर देना हमारे दल का कर्तव्य है । इसलिये दो चार शब्द मैं इस सम्बन्ध में कहूंगा ।

इस के पहले कि मैं कुछ और बातें कहूँ पहले मैं मंत्री महोदय का ध्यान कुछ विशेष बातों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जिन का सम्बन्ध रेलवे विभाग से है । सब से पहले मैं माननीय मंत्री

[ श्री एम० एल० द्विवेदी ]

महोदय का ध्यान उस रियासती क्षेत्र की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि जो हमारे एकीकरण और विलीनीकरण से हमारे भारतवर्ष के अन्तर्गत आ गया है। वे रियासतें ऐसी थीं कि जहाँ पर राजे महाराजे पहले रेलें बनाना उचित नहीं समझते थे और जहाँ पर रेलवे के अधिकारियों के बहुत कोशिश करने पर भी वह प्रबन्ध नहीं हो सका था। इन क्षेत्रों के हिन्दुस्तान के साथ एकीकरण होने के साथ साथ यह आवश्यक था कि उन स्थानों पर कि जहाँ रेलें नहीं हैं, जहाँ रेलों की कोई व्यवस्था नहीं है, वहाँ रेलों का प्रबन्ध किया जाय। एक तरफ तो हम रेलों में बड़ी बड़ी सुविधायें पैदा कर रहे हैं, और बहुत कुछ खर्च कर रहे हैं, पंखे वगैरह लगा रहे हैं और जनता एक्सप्रेस गाड़ियां चला रहे हैं। जहाँ पर कि रेलें पहले से चल रही हैं उन्हीं स्थानों को और भी सुविधायें दी जायें यह बहुत अच्छी बात है, ऐसी सुविधायें होनी चाहियें। और यह ठीक भी है कि किसी भी देश में स्वतंत्रता के प्राप्त होने के बाद जो कुछ सुविधायें दी जा सकती हैं, देनी चाहिये। लेकिन क्या यह उचित होगा कि एक शब्द जिसने कि भोजन पूर्ण रूप से किया है उसको और मिठाई आदि खिलाई जाये और अच्छे अच्छे व्यंजन दिये जायें, परन्तु जो भूखा बैठा है वह भूखा ही बैठा रहे? मेरा तात्पर्य यह है कि देसी रियासतों में जहाँ कि रेलों की कोई व्यवस्था नहीं थी, जहाँ यातायात के कोई साधन नहीं थे, जहाँ अब भी ऐसी स्थिति नहीं है कि लोग अपना आवागमन कर सकें वहाँ कोई व्यवस्था न की जाय। यही नहीं है, बल्कि वहाँ बहुमूल्य खनिज पदार्थ भी हैं और ऐसे साधन हैं जिन से कि देश की बहुत ज्यादा उन्नति हो सकती है। वहाँ के लिये हमारे मंत्री महोदय ने पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत बहुत सी योजनायें बनाई हैं जिन में सुधार

होने की गुंजायश है। लेकिन मेरे ख्याल से वह इतना कम है कि उस से रियासती क्षेत्र का कोई भी ठीक काम नहीं बनता। उदाहरण के लिये मैं उन भूभागों की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करूंगा कि जहाँ पर अभी रेलों के सम्बन्ध में और यातायात के सम्बन्ध में बड़ी बड़ी दिक्कतें हैं। न वहाँ पर ठीक तरह से सड़कें हैं और न वहाँ पर यातायात के दूसरे साधन हैं और रेलों का तो वहाँ अभी प्रादुर्भाव हुआ ही नहीं है। बुन्देलखंड एक ऐसा क्षेत्र है कि जहाँ आबादी के लिहाज से उत्पादन बहुत ज्यादा है। अन्न के सम्बन्ध में यह सरप्लस एरिया (फ़ालतू अनाज का क्षेत्र) है। यहाँ इतना अधिक अन्न उत्पन्न होता है कि दूसरे क्षेत्रों को बहुत ज्यादा सुविधा हो सकती है। लेकिन यातायात के साधन न होने से, मोटरों और रेलों के न होने से इस काम में बड़ी दिक्कत पड़ती है। इस के अलावा विन्ध्य प्रदेश के आधे हिस्से में भी बुन्देलखंड का कुछ भूभाग है और यहाँ पर लोहे की खानें हैं, कोयले की खानें हैं, वहाँ हीरा निकलता है और अभ्रक की खानें हैं, एल्यूमीनियम की खानें हैं और तरह तरह के अनेक खनिज पदार्थों की खानें हैं। अगर वहाँ रेल हो जाये तो यही नहीं कि रेलों की आमदनी बहुत बढ़ जायेगी बल्कि हमारे प्रदेश की भी तरक्की होगी और वह प्रदेश जो अब तक पिछड़ा हुआ था वह भी उसी दशा में आ जायेगा जिस में कि भारतवर्ष के दूसरे भाग हैं।

आप ने यह देखा होगा और अनुभव किया होगा कि रियासती विभाग के मंत्री महोदय ने जब कि भारतवर्ष का इंटीग्रेशन (एकीकरण) हुआ था, जब कि रियासतों को मिलाने का सवाल था, एक बड़ा भारी आश्वासन दिया था और वह यह था कि एकीकरण का

उद्देश्य यह है कि रियासतों का स्तर इतना उठाया जाये कि वह हर दिशा में एक भाग की रियासतों के बराबर आ जायें। लेकिन जब से एकीकरण हुआ है, मर्जर (विलीनीकरण) हुआ है, तब से रियासतों के लिये कोई ऐसा कदम नहीं उठाया गया है कि जिस से वह उनकी बराबरी में आ सकें। आप देखते हैं कि जहां रेलें होती हैं वहां शिक्षा के साधन भी होते हैं। जहां यातायात के साधन होते हैं वहां संस्कृति भी होती है और अनेक प्रकार की उन्नति होती है। वहां इस प्रकार के साधन जुड़ जाते हैं कि उन्नति बहुत शीघ्र होने लग जाती है। लेकिन वह भूभाग जो कि रेलों से दूर है और जहां मोटरों और बसों के भी साधन नहीं हैं वहां पर यह बहुत मुश्किल है। इसलिये मैं इस विषय पर अधिक न कह कर मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि जो वादा सरदार पटेल साहब ने अपनी स्पीच (भाषण) में इंडीग्रेशन के समय किया था उस के पालन करने की कृपा करें और बुन्देलखंड के हिस्सों में और विन्ध्य प्रदेश के हिस्सों में जहां कि रेलें नहीं हैं और जहां रेलों की अत्यन्त आवश्यकता है वहां ऐसी व्यवस्था करें कि इस पंचवर्षीय योजना में कम से कम एक तो रेल बन जाय। मैं नहीं चाहता कि आप का सारा धन बुन्देलखंड की ओर ही जाय। नहीं, भारतवर्ष भर में जहां जहां जिन जिन रियासतों में अब तक रेलें कभी नहीं थीं वहां पर रेलें बनाई जायें और हर स्थान को थोड़ा थोड़ा धन दिया जाय।

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन]

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे समय बहुत कम दिया गया है और ऐसे थोड़े समय में तमाम बातें तो मैं नहीं कह सकता। लेकिन एक दूसरी बात जिस की तरफ मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता

हूं वह यह है कि चित्रकूट का जो स्थान है वह बड़ा धार्मिक स्थान है। वहां पर हर महीने में हर पक्ष में बड़े बड़े मेले लगते हैं और आदमी लाखों की तादाद में वहां जाते हैं। यह स्थान झांसी और मानिकपुर सैक्शन (विभाग) में है। बांदा और मानिकपुर के बीच में जो रेलें जाती हैं उन में इतनी भीड़ होती है कि कुछ कहा नहीं जा सकता। वहां कोई पुलिस का इन्तजाम नहीं है। न वहां टिकट कलैक्टर (टिकट संग्रहकर्ता) रहते हैं और न ट्रैवलिंग मैजिस्ट्रेट (यात्रा करने वाले दंडाधिकारी) का ही वहां इन्तजाम है। नतीजा यह होता है कि जो लोग वहां टिकट खरीद कर जाते हैं उन को गाड़ी में बैठने को जगह नहीं मिलती बाज्र वक्त उन लोगों की जानें भी गई हैं, उन के चोटें लगती हैं और उन को जायदादों तथा अपने धन से भी हाथ धोना पड़ा है। इसलिये कुछ ऐसा प्रबन्ध होना चाहिये किया तो रेलें अधिक चलाई जायें या केवल मेले के समय में कुछ ऐसी स्पेशल ट्रेनें चलाई जायें कि जिस से उस समय रेलों में भीड़ न हो और जो लोगों की जानें जाती हैं वह बच सकें। साथ ही साथ मेरा यह भी अनुरोध है कि अगर टिकट खरीदने पर लोगों को विवश किया जायेगा तो यह भीड़ बहुत कम हो जायेगी और जो टिकट न लें उनको उचित दंड दिया जाना चाहिये। मैं ने एक बार मेले के समय वहां टिकट कलैक्टर और दूसरे मित्रों से पूछा कि चैकिंग (टिकट परीक्षा) क्यों नहीं करते तो उन्होंने कहा कि रेलवे विभाग की तरफ से हमारी जान की रक्षा के लिये कोई प्रबन्ध नहीं है। अगर हम इन लोगों से टिकट मांगते हैं तो हमारे साथ वह झगड़ा करते हैं और हम को जान से भी हाथ धोना पड़ता है। कई बार बड़ी बुरी तरह से वह पीटे भी गये हैं और उन के बड़ी बड़ी चोटें भी आई हैं।

[ श्री एम० एल० द्विवेदी ]

इसलिये मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस तरफ भी आकर्षित करना चाहता हूँ कि चित्रकूट मेले के समय में जो हर महीने दो मर्तबा होता है कुछ ऐसी विशेष रेलें चलायें और प्रबन्ध करें, ताकि ये दिक्कतें न रहें।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आपका समय खत्म हो गया।

**श्री एम० एल० द्विवेदी :** अब समय नहीं है तो मैं आज्ञा लेता हूँ।

**श्री के० के० बसु (डायमंड हार्बर) :** मैं रेलों के पुनर्वर्गीकरण के सम्बन्ध में 'रेलवे बोर्ड' शीर्ष के अन्तर्गत कटौती प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। मैं विशेष रूप से इसके पूर्वी भाग के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा। सदन के इस ओर बैठे हुए हम लोग प्रान्तीयता और स्वार्थ-साधन की बातें कह कर कटुता पैदा करना नहीं चाहते। हम इस बात को समझते हैं कि पुनर्वर्गीकरण आवश्यक है।

भूतपूर्व रियासतों के भारत संघ में एकीकरण के पश्चात् भारतीय रेलों ने बहुत सी रेलें संभाल ली थीं और उन्हें अलग रखना आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद समझा जाता था। पुनर्वर्गीकरण के प्रभावों को जानने के लिये हमें यह देखना चाहिये कि यह रेल मंत्री के संचालन कुशलता और निकटवर्ती प्रदेशों में आर्थिक सम्बन्ध और स्वाभाविक यातायात के सिद्धांतों पर किस हद तक पूरा उतरता है।

मैं विशेष रूप से उत्तर-पूर्वी तथा पूर्वी रेलवे पर विचार करूंगा जिस से कि हमारे पश्चिमी बंगाल में काफी उत्तेजना फैली है। हम इन दोनों रेलों के क्षेत्रों के आर्थिक सम्बन्ध पर पुनर्वर्गीकरण के प्रभाव पर विचार करते हैं। कलकत्ता न केवल पटसन उद्योग के यातायात का केन्द्र है,

अपितु पश्चिमी बंगाल, बिहार तथा उत्तर प्रदेश की औद्योगिक पट्टी के लिये बाहर जाने का मार्ग भी है। उत्तरी बिहार की चीनी का निर्यात करने के लिये इसे कलकत्ता पहुंचना होगा। इसी प्रकार इन औद्योगिक प्रदेशों की अन्य वस्तुएं भी इसी मार्ग से बाहर जाती हैं। अतः कलकत्ते का बन्दरगाह इन सब क्षेत्रों के लिये महत्वपूर्ण है। उत्तर प्रदेश के सब से बड़े उद्योगिक केन्द्र कानपुर का माल भी कलकत्ते की बन्दरगाह से बाहर भेजा जाता है। दूसरी बात यह है कि इन औद्योगिक क्षेत्रों को पश्चिमी बंगाल और बिहार की कोयला खानों से कोयला मिलता है। अतः पुनर्वर्गीकरण करते समय हमें पश्चिमी बंगाल और बिहार तथा उत्तर प्रदेश के अधिकांश भाग के निकट सम्बन्धों को अवश्य ध्यान में रखना चाहिये। आसाम केवल एक छोटे से भूमि के टुकड़े से भारत के साथ मिला हुआ है। आसाम पर पुनर्वर्गीकरण का क्या प्रभाव हुआ है? यदि हमें विदेशी मुद्रा प्राप्त करनी है और आसाम के मुख्य निर्यात को बाहर भेजना है तो कलकत्ते के बन्दरगाह से करना पड़ेगा। मैं कहता हूँ कि यदि वर्तमान पुनर्वर्गीकरण व्यवस्था को जारी रखा गया तो देश के पूर्वी भाग के व्यापारी समुदाय पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ेगा। इन चीजों के व्यापारियों को कलकत्ते के बन्दरगाह से बहुत दूर से माल के डिब्बे तथा अन्य आवश्यक वस्तुएं मंगवानी पड़ेंगी। अतः मैं यह जोर दे कर कहता हूँ कि आज कल जो पुनर्वर्गीकरण हुआ है वह आर्थिक सम्बन्ध और यातायात के प्रवाह की कसौटी पर पूरा नहीं उतरता। विभिन्न विशेषज्ञ समितियों तथा हाल ही में कुंजरू समिति ने भी इस बात पर बल दिया है कि ईस्ट इंडियन रेलवे को इस प्रकार बांटा नहीं जा सकता जिस से कि बंगाल का कोयला



उत्तरी भारत के उद्देश्य स्थानों तक सरलता से न पहुंच सके। रेल मंत्री जी ने तथा भूतपूर्व रेल मंत्री श्री गोपालस्वामी अय्यंगार ने भी सदन में यह बतलाया था कि कई अन्य बातों के कारण हमें ऐसा निश्चय करना पड़ा जिस से कि इन भद्र पुरुषों की सिफारिशें ठीक नहीं रहीं। मैं समझता हूँ कि कम से कम उन की बुद्धिमता को ध्यान में रखते हुए ही हमें इन सिफारिशों पर उचित ध्यान देना चाहिये था।

इस के बाद मैं प्रशासनात्मक कुशलता के प्रश्न को लेता हूँ। यह तो हम सब जानते हैं कि पुनर्वर्गीकरण के अन्तर्गत पूर्व रेलवे पर ही सब से अधिक यातायात रहेगा। पूर्व रेलवे पश्चिमी बंगाल, बिहार और उड़ीसा तथा मध्यवर्ती भारत के कुछ भाग की औद्योगिक पट्टी के काम आती है। हम जानते हैं कि वर्तमान बंगाल नागपुर रेलवे की लाइनें भारत के बड़े खनिज क्षेत्रों तथा टाटानगर जैसे औद्योगिक केन्द्रों में फैली हुई हैं। हम यह भी जानते हैं कि भारत का भविष्य औद्योगीकरण पर निर्भर है। इसलिये हमारे माननीय मित्रों ने यह योजना आयोग का प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है। अतः पुनर्वर्गीकरण करते समय हमें केवल वर्तमान कठिनाइयों पर ही विचार नहीं करना चाहिये, अपितु भविष्य पर इस के प्रभाव को भी सोचना चाहिये। अतः यदि उड़ीसा, मध्यवर्ती भारत तथा बिहार के कुछ भागों की खनिज शक्ति तथा औद्योगीकरण की सम्भावनाओं को ध्यान में रखते हुए इस भाग में रेल के जाल को बढ़ने दिया गया तो इस पूर्व रेलवे को संभालना कठिन हो जायेगा। इसलिये, इस आधार पर मैं यह समझता हूँ कि वर्तमान पुनर्वर्गीकरण की व्यवस्था प्रशासनात्मक कुशलता की कसौटी पर भी पूरी नहीं उतरती।

हमारे देश में केवल ३३,००० मील लम्बी रेल है। १९०७ में यह सिफारिश की

गई थी कि भारत में कम से कम १,००,००० मील लम्बी रेल होनी चाहिये। वर्तमान पुनर्वर्गीकरण की व्यवस्था से न तो यह आशा पूरी हो सकती है और न प्रशासनात्मक कुशलता का ध्येय पूरा हो सकता है।

एक और बात जिस पर कि वेजवुड समिति ने बल दिया था और कुंजरू समिति ने भी जिसका समर्थन किया था प्रशासन में साथ साथ काम करने की भावना के विषय में है। हमारे देश में स्टेशन बड़ी दूर दूर हैं। अतः पुनर्वर्गीकरण से कर्मचारियों को भी कष्ट होगा और बड़ी बड़ी रेल प्रणालियां होने पर उन पर बहुत बोझ पड़ेगा जिस से कि हम मीलों में इस की लम्बाई को नहीं बढ़ा सकेंगे।

हमें बार बार यह कहा जाता है कि हमारी वित्तीय स्थिति कोई अधिक अच्छी नहीं है। मैं ने गणना की है कि इस पुनर्वर्गीकरण की योजना के फलस्वरूप तथा गोरखपुर और दिल्ली में मुख्यालय बनाने के लिये संभवतः दो एक वर्ष तक अतिरिक्त स्थान पर ५० लाख रुपये व्यय करने पड़ेंगे। जब हमारी वित्तीय स्थिति अच्छी नहीं है और जब पाई पाई को भविष्य को अधिक अच्छा बनाने पर व्यय करने की आवश्यकता है तो हम इतनी जल्दी से यह धन व्यय क्यों करें। हम यह स्थानान्तरण क्यों करें जिस की कि गलत या ठीक इतनी आलोचना की जा रही है? मैं समझता हूँ कि माननीय रेल मंत्री को जल्दी को छोड़ कर इस इस पुनर्वर्गीकरण की योजना को क्रियान्वित करने का निश्चय करने से पूर्व विरोधी पक्ष के दृष्टिकोण को अधिक महत्व देना चाहिये।

मुख्यालय का स्थान निश्चित करना एक टेढ़ा प्रश्न है। उत्तर-पूर्वी महाखण्ड में मुख्यालय गोरखपुर स्थानान्तरित कर दिया गया है। मेरा तात्पर्य उत्तर-पूर्व रेलवे के मुख्यालय से है। मैं इस बात से सहमत हूँ

[ श्री के० के० बसु ]

कि उत्तर प्रदेश में रेल की लम्बाई को देखते हुए वहां मुख्यालय का होना न्यायसंगत हो सकता है, किन्तु हमें इस बात पर विचार करना है कि पुनर्वर्गीकरण से सारे सम्बद्ध क्षेत्र का हितसाधन हो सकता है या नहीं। श्वेतपत्र में भी यह लिखा हुआ है कि बिहार, आसाम और उत्तर प्रदेश के उत्तरी भागों को बन्दरगाह की सुविधायें प्राप्त कराने के लिये मुख्यालय कलकत्ता में होना आवश्यक है।

मैं श्रमिकों के भय और आशंका को प्रकट करना चाहता हूं। श्रमिकों का यह भय ठीक ही है कि पुनर्वर्गीकरण की योजना के फलस्वरूप और लोग उन से पहिले उन्नति कर जायेंगे और उन्हें पुनः नीचे पद पर लौटा दिया जायेगा और वे वहां पड़े सड़ते रहेंगे। निस्संदेह यह बचन दिये गये हैं कि कोई दुर्व्यवहार या अन्याय नहीं किया जायगा, किन्तु हमें सरकार की ओर से दिये गये वचनों का खूब अनुभव है। दक्षिण से तथा पश्चिम के एक भाग से भी छटनी के समाचार आने लगे हैं और लोगों को ऐसे स्थानों में स्थानान्तरित किया जा रहा है जहां कि उन्हें त्यागपत्र देने के लिये बाधित होना पड़ता है। इसलिये, न केवल देश के पूर्वी भाग को ही कष्ट हो रहा है, अपितु दक्षिण तथा पश्चिम के लोगों को भी कष्ट हो रहा है।

हमारा यह सुझाव है कि इस पुनर्वर्गीकरण के प्रश्न पर पुनर्विचार किया जाये। हम विरोधी पक्ष की ओर से माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करते हैं कि वे इस सारे प्रश्न पर नये सिरे से विचार करें और यदि आवश्यकता हो तो एक संसदीय आयोग नियुक्त करें जिस में इस सदन के सदस्य, रेलवे बोर्ड के सदस्य व्यापरी वर्ग तथा श्रमिकों के प्रतिनिधि सम्मिलित हों। यदि यह आयोग कहे कि पुनर्वर्गीकरण आवश्यक है तो हम विरोधी

पक्ष वाले निश्चय ही इस का समर्थन करेंगे। हम भारत की एकता को भंग नहीं कर सकते और स्वार्थ तथा प्रांतीयता की भावनाओं को भारत के हितों को हानि नहीं पहुंचाने दे सकते। किन्तु हम इस एकता को शक्ति के द्वारा स्थापित नहीं रखना चाहते। हम भारत की भिन्न भिन्न जातियों में मित्रता और सद्भावना को बढ़ाना चाहते हैं और इस प्रकार अपने उस स्वप्न को पूरा करना चाहते हैं जिस के लिये कि हम लगभग गत पचास वर्षों से संघर्ष कर रहे हैं।

श्री टी० एन० सिंह : श्रीमान् जी, मैं हिंदी में बोलूंगा, क्योंकि यह मेरी मातृ-भाषा है, किन्तु यदि आप अनुमति दें तो मैं विरोधी पक्ष की कुछ बातों का उत्तर अंग्रेजी में दूंगा, क्योंकि उन में से कुछ एक हिंदी नहीं समझ सकते।

श्री ए० के० गोपालन : जैसा कि अध्यक्ष महोदय ने कहा था विरोधी पक्ष के अधिकांश सदस्य हिंदी नहीं जानते हैं। अतः हम हिंदी में बोलने वाले उन सब माननीय सदस्यों से जो अंग्रेजी में बोल सकते हैं, अंग्रेजी में बोलने की प्रार्थना करते हैं जिससे कि हम उन्हें समझ सकें।

श्री एन० एस० नायर : मुझे ज्ञात हुआ है कि ऐसे भी लोग हैं जो हिंदी या अंग्रेजी कोई भी नहीं समझ सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्हें यहां नहीं आना चाहिये था।

श्री टी० एन० सिंह : श्रीमान्, मैं बहुत ही अनुग्रहीत हूं कि आप ने मुझे हिंदी में बोलने की अनुमति दी। मेरा ख्याल है कि मेरी भाषा हमारे दक्षिण के भाई भी समझ सकेंगे क्योंकि मैं उस नगरी का रहने वाला हूं जहां संस्कृत और हिंदी एक साथ करीब करीब बोली जाती है। इसलिये मेरी

भाषा में संस्कृत के अधिक शब्द होंगे और उस को समझने में उन को कठिनाई नहीं होगी। आज अंग्रेजी भाषा को हमारे दुर्भाग्य से राष्ट्रीय भाषा का सा हक दिया जा रहा है। हमारे भाई ही उस हक पर जोर दे रहे हैं। मेरा विचार है कि यदि वह अपनी स्मृति को जागरूक करेंगे तो उन को मालूम होगा कि मेरी भाषा में अधिकतर हमारी पुरानी राष्ट्रभाषा के शब्द हैं और यह उनको हमारी पुरानी राष्ट्रभाषा का ध्यान दिलायेगी।

अस्तु, मुझे हार्दिक वेदना हो रही थी जब मैं अपने भाइयों से प्रांतीयता की बातें सुन रहा था। मेरा दुर्भाग्य है कि मैं ने जो कुछ यहां किसी वक्त आज से ६ महीने पहिले इस जटिल विषय पर, जिस पर बहुत सा वाद विवाद हुआ था, कुछ विचार प्रकट किये थे उस को तोड़ मरोड़ कर उन का उद्धरण किया गया है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं ने उस समय सिर्फ यह कहा था कि यद्यपि हम उत्तर प्रदेश के निवासी कहलाते हैं लेकिन उस प्रांत में हर प्रांत के लोग बसते हैं। उस की जन संख्या प्रायः साढ़े ६ करोड़ है। यदि इतने बड़े प्रांत में जिस की जन संख्या इतनी अधिक है और जिसका विस्तार इतना लम्बा चौड़ा है किसी वजह से अकस्मात कोई केन्द्र पड़ा हुआ है तो भगवान् के लिये उसे क्यों हटाया जाता है। यह भी कहा गया कि यह तो जनमत के आधार पर होना चाहिये। आजकल का राज्य ऐसा है कि उस में जनमत का जरूर जोर चलेगा। तो फिर उस वक्त मैं ने यह कहा था कि अगर जनमत की बात है तो मैं आप से कह सकता हूं कि प्रदेश का जनमत इस बात को साफ जाहिर कर देगा कि वह क्या चाहता है और हमें अपना जनमत प्रकट करने का अभ्यास भी है। अभी चुनावों में हमने अपने जनमत को इफैक्टिव और प्रभावशाली

तरीके से प्रकट किया है। यही बात हम ने कही थी। इस में कहां सत्याग्रह की या दुराग्रह की बात है। और फिर मैं कहता हूं कि सत्याग्रह तो हो सकता है, उस के लिये तो गांधी जी ने कहा है कि हर समय हर व्यक्ति को हक है, परन्तु दुराग्रह का तो हक नहीं होता है। आज जो इस विषय पर बहुत सी घटनायें हो रही हैं जिन में वायलेंस (हिंसा) होता है और हिंसा होती है वह कहां तक सत्याग्रह है। इस वास्ते मैं ने आप से इतनी बातें कहीं।

फिर यदि इस पर ठंडे दिल से विचार किया जाय तो मैं यह पूछूंगा कि उत्तर प्रदेश में जो रेलवे लाइन है, जिसे छोटी लाइन कहल जाता है और जो कि बिहार होती हुई आसाम तक जाती है उस का इतने दिनों तक शासन-प्रबन्ध गोरखपुर केन्द्र से हो सकता था, आज क्या आवश्यकता हो गई कि उसका केन्द्र कलकत्ता कर दिया जाय जहां कि बड़ी लाइन है और छोटी लाइन जहां से मीलों दूर है? यह बात कहां तक न्यायसंगत है? यह मैं ने कहा था। इस में कौन सी अनुचित बात है और किस कारण से। हमारे बंगाल के निवासियों को या आसाम के निवासियों को या और किसी प्रांत के निवासियों को इस का विरोध क्यों हो सकता है। मेरी समझ में नहीं आया कि हमारे इतने बयोवृद्ध नेता डाक्टर श्यामा प्रसाद मुखर्जी को भी इस का विरोध है। अभी तक मैं यह समझता था कि इस उम्र में आदमी का दिल ठंडा हो जाता है। लेकिन शायद यह समझ कर कि हमारे प्रांत में यह केन्द्र होना चाहिये उन्होंने यह सोचा कि कुछ बोलना ही चाहिये चाहे वह न्यायसंगत या उचित हो बखबा न हो।

थोड़ी देर पूर्व बंगाल के एक माननीय सदस्य ने मेरे अस्थायी संसद् में किये गये एक भाषण का उल्लेख किया था। उस भाषण में मैंने यह कहा था कि मेरी समझ में नहीं आया

[ श्री टी० एन० सिंह ]

कि गोरखपुर को जहां कि पहिले ही छोटी लाइन का मुख्यालय है, क्यों छोड़ा जा रहा है। मैं ने यह भी पूछा था कि कलकत्ता और बम्बई जैसे नगर जहां कि पहिले ही एक एक मुख्यालय है दो दो मुख्यालय रखवाने पर क्यों अड़े हुए हैं। मैं ने प्रांतीयता का कोई प्रश्न नहीं उठाया था। मैं बंगालियों का कभी विरोध नहीं करना चाहता था। लोकमान्य तिलक, महात्मा गांधी और अरबिंद घोष का अनुयायी होने के नाते मैं यह बतला देना चाहता हूं कि हम प्रांतीयता को कभी सहन नहीं करेंगे। सरकार ने तो केवल छोटी लाइन के मुख्यालय को अपने पहिले स्थान पर ही रहने दिया है।

अब मैं इस प्रश्न के गुणावगुण को लेता हूं। पुनर्वर्गीकरण की व्यवस्था के अनुसार जिस का कि सभी सदस्यों को एक एक मानचित्र मिला हुआ है— पूर्वी विभाग की लम्बाई जिसका कलकत्ता में मुख्यालय है, ५,६६७ मील है; उत्तर-पूर्वी विभाग की लम्बाई, जिस का मुख्यालय गोरखपुर में है, केवल ४,७६० मील है। मैं देखता हूं कि लगभग और सभी विभागों की लम्बाई ५,५०० और ६,००० मील के बीच है। अतः अब कोई यह कैसे कह सकता है कि पूर्व रेलवे की लम्बाई और बढ़ा दी जाये ?

मैंने तत्कालीन रेल मंत्री से चर्चा करते समय भी यही कहा था कि आप कुछ क्षेत्रों में बने हुए मुख्यालयों को वहां से न हिलाइये चाहे उस की मीलों की लम्बाई कितनी ही रखिये या उन के साथ कोई भी भाग जोड़ दीजिये। किंतु इस सारी व्यवस्था में कुछ न कुछ संतुलन अवश्य रहना चाहिये। इस समस्या पर केवल इस के गुणावगुण के आधार पर ही विचार किया जाना चाहिये।

मैं यह अनुरोध करता हूं कि हमें इस सारी रेल प्रणाली पर एक ही प्रणाली के रूप

में विचार करना चाहिये। हम इस गुट बन्दी पर इतना बल क्यों देते हैं जिससे कि प्रांतीयता की भावना बढ़ती है ? मैं माननीय सदस्यों से यह अनुरोध करूंगा कि वे ऐसे प्रश्नों पर गुणावगुण और वैज्ञानिक तथ्यों के आधार पर विचार करें और प्रांतीयता की भावना को छोड़ दें।

मैं समझता हूं कि इस संबंध में नौकरी का प्रश्न बड़ा महत्वपूर्ण है और इस बात की ओर उचित ध्यान दिया जाना चाहिये कि इन प्रशासनात्मक परिवर्तनों से किसी को नौकरी से हाथ न धोना पड़े। रेल मंत्री जी के आश्वासन के पश्चात् हमारे मन में ऐसा कोई भय नहीं रहना चाहिये।

मैं समझता हूं कि रेलवे हमारा सब से बड़ा राष्ट्रीयकृत धन्धा है। हमें इस के प्रति सहानुभूति प्रदर्शित करनी चाहिये और इस का अधिक से अधिक समर्थन करना चाहिये। हमें इस की अन्धाधुन्ध आलोचना नहीं करनी चाहिये। इस से हमें जो बहुमूल्य अनुभव प्राप्त होगा उस का हम अन्य उद्योगों के राष्ट्रीयकरण में प्रयोग कर सकेंगे। आखिर कमियां तो सभी कामों में होती ही हैं, किंतु मैं चाहता हूं कि माननीय सदस्यगण रेल संबंधी सब प्रश्नों पर शांति-पूर्वक विचार किया करें। मैं समझता हूं कि रेलों में युद्ध के पश्चात् जिस तेजी से पुनरुद्धार हुआ है और इस की अवस्था में जो आमूलचूल परिवर्तन हुआ है उस के लिये रेल मंत्री के पूर्वाधिकारी बघाई के पात्र हैं।

हमें रेलों की सारी समस्या पर शांति-पूर्वक विचार करना चाहिये और अपने रचनात्मक सुझाव देने चाहिये। किंतु थोड़े दिनों में कोई चमत्कार तो हो नहीं सकता। इन परिवर्तनों के होने में कुछ समय लगेगा। कुछ समय बाद ये कठिनाइयां दूर हो जायेंगी।

रेल प्रशासन को सदा निम्न श्रेणियों की सुविधाओं का ध्यान रहा है। हम भी यही समझते हैं कि तीसरी श्रेणी के यात्रियों को अधिकाधिक सुविधायें मिलनी चाहियें। रेलों की वित्तीय स्थिति अच्छी है। और यदि हमारे मित्र अनावश्यक आलोचना नहीं करेंगे तो रेलें प्रति वर्ष प्रगति की ओर अग्रसर होती जायेंगी।

श्री जी० डी० सोमानी (नागौर-पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री महोदय ने उस दिन हिन्दी में उत्तर दिया था और मैं भी इस विषय में ठीक उन्हीं का अनुकरण करना चाहता हूँ।

वाबू राम नारायण सिंह (हजारीबाग पश्चिम) : बहुत ठीक।

श्री जी० डी० सोमानी: मुझे जो दो चार शब्द निवेदन करने हैं उन में सब से पहले मैं रेलवे की जो फ्रेट रेट (भाड़े की दर) की पालिसी (नीति) है उस पर अपने विचार प्रकट करूंगा। इस सम्बन्ध में कुछ दो चार बातें उस दिन भी निवेदन की थीं और उसी सम्बन्ध में कुछ और बातें निवेदन करनी हैं। हमें उत्तर में यह कह दिया गया था कि रेलवे का जो वर्तमान फ्रेट स्ट्रक्चर (भाड़े का ढांचा) है वह बहुत कुछ जांच-पड़ताल करने के बाद बनाया गया था और इसलिये फ्रेट स्ट्रक्चर के सम्बन्ध में अब और किसी भी तरह की जांच करने की गुंजाइश नहीं है। मैं जानता हूँ कि इस तरह का जवाब समय समय पर रेलवे बोर्ड की ओर से व्यापारिक संस्थाओं को दिया गया है और माननीय मंत्री ने उन्हीं शब्दों को उस दिन दुहरा दिया था। लेकिन कोई नीति होनी चाहिये, कोई आधार होना चाहिये जिस के ऊपर कि रेलवे के फ्रेट स्ट्रक्चर अवलम्बित हो। अगर कई एक वस्तुओं की जांच करने से यह प्रमाणित हो जाय कि जिस नीति के आधार पर

अर्थात् वस्तु की कीमत के हिसाब से जिस तरह उस के ऊपर फ्रेट लागू किया जाता है उसी नीति के अनुसार अगर रेलवे बोर्ड के सदस्यों को प्रमाणित कर दिया जाय कि अमुक वस्तु के ऊपर जो फ्रेट रेट लगा दिया गया है वह अनुचित है और असह्य है तो अवश्य ही उस सम्बन्ध में जांच होनी चाहिये। हो सकता है कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय कोई बाहर के या व्यापार के या इंडस्ट्रीज़ (उद्योगों) के प्रतिनिधियों को लेकर जांच न करना चाहें लेकिन कम से कम अपने डिपार्टमेन्ट (विभाग) के द्वारा ही, रेलवे बोर्ड के द्वारा ही, इस तरह की जांच करवा सकते हैं कि किस तरह से गये ४, ५ वर्षों के अन्दर बहुत सी व्यापारिक संस्थाओं के द्वारा इस सम्बन्ध में कितने निवेदन उन की सेवा में किये गये हैं और उस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है। उदाहरण के लिये मैं एक बात आप के सामने रख सकता हूँ और वह लाइम स्टोन (चूने का पत्थर) के ऊपर फ्रेट रेट की है। लाइम स्टोन ऐसी चीज़ है जो इंग्लैंड आदि देशों में भी बिल्कुल लोवेस्ट क्लास रेट (निम्नतम दर की श्रेणी में) के विभाग में रखा गया है। लेकिन हमारे यहां यह डब्लू० एल० सी० क्लास रेट में रख दिया गया है जो नीचे के क्लास रेट से बहुत अधिक है। लाइम स्टोन एक ऐसी चीज़ है जो हैवी केमिकल इंडस्ट्रीज़ (मूल रासायनिक उद्योगों) और सीमेंट वर्गों की जो बेसिक इंडस्ट्रीज़ (आधारभूत उद्योग) हैं उन में बहुत बड़ी तादाद में काम में आता है। आप को यह जान कर आश्चर्य होगा कि लाइम स्टोन को स्टेशन तक लाने में साढ़े पांच रुपये कीमत पड़ती है लेकिन मुझे मालूम है कि साढ़े पांच रुपये टन के लाइम स्टोन को अपनी फ़ैक्टरी में ले जाने के लिये पौने बारह रुपये टन के हिसाब से देना पड़ता है। इसी तरह से सीमेंट फ़ैक्टरी को जिस कीमत पर लाइम

[श्री जी० डी० सोमानी]

स्टोन आता है उस से कहीं अधिक फ्रेट उन को बेना पड़ता है। आप अन्दाज़ा लगा सकते हैं कि जब व्यापार और उद्योग को प्रोत्साहन देने की हमारी सरकार की नीति है, तो राँ मैटीरियल (कच्चे पदार्थ) जिस पर सारा उद्योग निर्भर करता है, उस पर इस तरह का भारी बोझ लाद देना, यह जो सरकार की नीति है कि उत्पादन बढ़ाया जाय, उस से यह कहां तक मेल खाता है। उदाहरण के लिये यहां पर बहुत सी वस्तुओं का नाम लिया जा सकता है जिन पर कि उल्टा और बोझ लाद दिया गया है, लेकिन अभी न तो उस के लिये समय ही है और न आवश्यक ही है। यह जो वर्तमान फ्रेट चार्ज (भाड़ा व्यय) का स्ट्रक्चर है और जो उद्योग और व्यापार धंधों की बहुत सी ऐसी वस्तुएं हैं, उन पर जो आज अधिक बोझ लदा हुआ है, उस के बारे में मेरा निवेदन है कि अगर एक प्रकार की इन्क्वायरी कमेटी (जांच समिति) नहीं तो कम से कम रेलवे बोर्ड ही जो इधर चार पांच वर्षों से उस के पास इन व्यापारिक संस्थाओं की ओर से जो निवेदन अथवा रिप्रेजेंटेशन (अभ्यावेदन) आये हैं उन के सम्बन्ध में वह जांच करे और कम से कम उन संस्थाओं को इस बात का मौका दे कि वह यह साबित करें कि उन्होंने ने फ्रेट रेट के जो आंकड़े दिये हैं वे वास्तव में उचित हैं या नहीं।

दूसरी बात यह है कि रेलवे को ज्यादा आमदनी की ज़रूरत है, रेलवे के सामने बहुत सी ऐसी योजनाएँ हैं, जिन में एक काफ़ी बड़ी रकम खर्च करनी पड़ेगी, यह सब ठीक है और हम इस का कोई विरोध नहीं करते, लेकिन आखिर जिस उद्योग और व्यापार से रेलवे को इतनी बड़ी आमदनी होती है, उस की आवश्यकताओं के सम्बन्ध में भी कोई नीति होनी चाहिये और उन उद्योगों के प्रोत्साहन के लिये जो कम से कम

किया जा सकता हो, करना सरकार का फ़र्ज है और उस के सम्बन्ध में हमारा एक निश्चित दृष्टिकोण अवश्य होना चाहिये। जब यह फ्रेट स्ट्रक्चर बदला गया था उस समय शार्ट डिस्टेंस (थोड़ी दूर) की दस मील की सीमा थी, उस को बढ़ा कर बीस मील की सीमा कर दी गई। ऐसे मेरे पास बहुत से उदाहरण हैं जिन में टोटल (कुल) फ्रेट चार्ज जो लगाया जाता है, उस से इसका करीब ८० प्रतिशत बोझ इस शार्ट डिस्टेंस के फ्रेट से पड़ जाता है। कहने का मतलब यह है कि कच्ची वस्तुएं जैसे लाइम स्टोन और दूसरी बहुत सी ऐसी वस्तुएं हैं जिन के आधार पर बहुत से हमारे उद्योग धंधे चलते हैं और वह शार्ट डिस्टेंसेज के ऊपर ले जाई जाती हैं। इसलिये ज़रूरत इस बात की है कि इस शार्ट डिस्टेंसेज और टरमिनल चार्ज (गन्तव्य व्यय) के बारे में जांच की जाये ताकि जो उद्योग और धंधे उन के बोझ से दबे हुए हैं, उन के साथ न्याय किया जा सके।

अभी उस दिन माननीय मंत्री महोदय ने कोयले के सम्बन्ध में बताया, मुझे याद नहीं है, जीरो प्वायंट (शून्य दशमलव) कुछ कोयले के ऊपर जो तीस प्रतिशत फ्रेट बढ़ाया गया, उस से उद्योग धंधों पर इतना ही बोझ पड़ता है, लेकिन इस समय सवाल खर्चा घटाने का है और किस तरह से जो उद्योग धंधों में लगे हुए हैं वह अपने उत्पादन के कास्ट (लागत व्यय) को घटायें, तो ऐसे मौके पर, उस बोझ को लादना जब कि बोझ को और कम करने की आवश्यकता है, कहां तक उपयुक्त और उचित है। कोयले के सम्बन्ध में बोलते हुए मैं ने पहले भी निवेदन किया था कि इतना अधिक बोझ लाद करके भी अभी बहुत से उद्योगों को कोयले के लिये वैगन्स (माल के डिब्बे) नहीं मिलते हैं। मैं ने बम्बई की टैक्सटाइल (कपड़ा) मिलों का

उदाहरण दिया था। टेक्सटाइल इंडस्ट्री (कपड़ा उद्योग) का हमारे देश में क्या स्थान है, यह बताने की आवश्यकता नहीं है। फ्यूल आयल (ईंधन का तेल) को यहां इम्पोर्ट (आयात) करने में जो पांच, छै करोड़ रुपया हमारा बाहर चला जाता है, वह आंकड़े भी गवर्नमेंट (सरकार) के सामने हैं। हम ने बार बार रेलवे बोर्ड से निवेदन किया कि कोयला लाने के लिये हम को वैगन मिलने चाहियें, लेकिन अभी तक इस सम्बन्ध में कोई सन्तोषजनक उत्तर नहीं मिल पाया है और शायद जो उत्तर मिला है, वह यह है कि उन के पास वैगन नहीं हैं। इस समय जब इतना फ्रेट बढ़ा दिया गया है, इस समय भी कोयले के लिये जब वैगन नहीं मिल पाते हैं, हालांकि जब कि आज रेलवे में इतना विस्तार और फैलाव हो चुका है। इतना सब कुछ विस्तार होने के बाद भी आज यह परिस्थिति है कि इस तरह की आवश्यक इंडस्ट्री (उद्योग) को जिस को सौ पर सेंट रिक्वायरमेंट्स (शत प्रतिशत आवश्यकताओं) के लिये ग्रान्ट (मंजूरी) दी गई है और सीमेंट, टेक्सटाइल आदि को रेलवे बोर्ड की ओर से आश्वासन दिया गया था कि उन की आवश्यकताओं की शत प्रतिशत पूर्ति की जायेगी, ऐसी इंडस्ट्री के लिये आज कोयले को ले जाने के लिये वैगन नहीं मिल रहे हैं और बम्बई की मिलें फ्यूल आयल से चल रही हैं बाकी बहुत सी ऐसी मिलोंको कोयले के अभाव में बौटेलनेक (तंगी) में जाना पड़ रहा है और बन्दहोजाने की नौबत आ गई है। यह सारी परेशानी जो कोयले की जरूरत के सम्बन्ध में विभिन्न उद्योगों को है, उस पर भी एक कमेटी द्वारा जांच होनी चाहिये कि किस तरह से इस कोयले की बढ़ती हुई मांग और देश के विभिन्न उद्योगों की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये रेलवे को क्या कार्यवाई करनी चाहिये और इस बात की

कोई निश्चित व्यवस्था हो जानी चाहिये ताकि देश के विभिन्न उद्योगों को अपनी कोयले की आवश्यकता के लिये किसी तरह की कठिनाई न उठानी पड़े। इतनी बात में रेलवे फ्रेट्स के सम्बन्ध में आपके सामने कहना चाहता था।

एक दो बात राजस्थान के बारे में भी मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करना चाहूंगा। राजस्थान एक पिछड़ा हुआ प्रान्त है उस का क्षेत्रफल करीब एक लाख तीस हजार वर्ग मील में है। जिस समय राजस्थान का आर्थिक एकीकरण हुआ था उस समय एक एग्रीमेंट (करार) भारत सरकार और राजस्थान के राजप्रमुख के बीच हुआ था। उस की शर्त के अनुसार भारत सरकार ने आश्वासन दिया था कि राजस्थान की विभिन्न क्षेत्रों की आवश्यकताओं का अध्ययन करके इस बात का प्रयत्न किया जायेगा कि जल्द से जल्द राजस्थान की परिस्थिति उन बढ़े हुए प्रान्तों के अनुरूप ला सकें जिस से उस का जो पिछड़ा हुआ स्वरूप है, उस में परिवर्तन हो सके। उस में इस बात का भी उल्लेख है कि भारत सरकार की ओर से विभिन्न क्षेत्रों में इस विषय की जांच की जायगी। मुझे मालूम नहीं कि हमारे रेलवे बोर्ड की ओर से राजस्थान की रेलवे की आवश्यकताओं के सम्बन्ध में जांच हुई है या नहीं, लेकिन इतना तो स्पष्ट है कि जब रेलवे का एकीकरण हुआ था, उस समय राजस्थान के अन्दर जो जो रेलवेज काम कर रही थीं और उन के सामने जो विकास योजनायें थीं, वह भी आज बिल्कुल खटाई में पड़ रही हैं और उन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। रेलवे बजट (आय-व्ययक) में नई लाइनों के विस्तार के सम्बन्ध में जो प्राविजन (उपबन्ध) है, वह रेलवे की परिस्थिति को देखते हुए और हमारे देश की आवश्यकताओं को देखते हुए बहुत कम है और नाकाफ़ी है। जहां तक राजस्थान का

[श्री जी० डी० सोमानी]

सवाल है, वह एक सीमा प्रदेश है, और उस का करीब आठ सौ मील का बार्डर (सीमा) पाकिस्तान से मिलता है और वहां पर सड़कों तथा यातायात का बहुत ही शोचनीय अभाव है। जब रेलवे का एकीकरण हुआ, जब राजस्थान की सारी रेलवेज़ बिना किसी कम्पेनसेशन (क्षतिपूर्ति) के भारत सरकार को सौंप दी गयीं, उस समय उस प्रान्त की पिछड़ी हुई अवस्था को देखते हुए और वहां देश की डिफेंस (प्रति रक्षा) को दृष्टि से भी और सारे देश की सिक्क्योरिटी (सुरक्षा) के ख्याल से भी राजस्थान की रेलवे की आवश्यकताओं की पूर्ति करने का एक बहुत ज्यादा अर्जेंट (अत्यावश्यक) और आवश्यक प्रश्न सरकार के सामने होना चाहिये। सवाई माधोपुर से जयपुर या सांभर तक ब्राड गेज (बड़ी) लाइन करने की आवश्यकता है। इस स्थान से हो कर बहुत सा सामान बाहर से आता है और वहां, जो लोग व्यापार व उद्योग में लगे हुए हैं उन का यह अनुभव है कि सवाई माधोपुर में आ कर सामान सारा पड़ा रहता है और कई कई दिनों तक सामान वहां से मूव (हटाया) नहीं होता है, यह दिक्कत तभी दूर हो सकती है जब सवाई माधोपुर से जयपुर और सांभर तक ब्राड गेज लाइन कर दी जाय।

इस के सिवा राजस्थान में और भी बहुत सी ऐसी जगहें हैं जहां पर नई रेलवे लाइनें बनाने की आवश्यकता है, और जहां पर रेलवे लाइनों के अभाव में न केवल व्यापार और उद्योग का ही विस्तार नहीं हो सकता बल्कि और जो सुविधायें जनता को मिलनी चाहियें वह नहीं मिल रही हैं।

मेरा निवेदन करने का मतलब यह है कि जब भारत सरकार ने इस एकीकरण के समय स्वयं आश्वासन दिया है, और जो उत्तरदायित्व उस ने लिया है उस उत्तरदायित्व

को निभाने के लिये उस को इस सम्बन्ध में पूरी जांच करनी चाहिये और जो राजस्थान की रेलवे के विस्तार की आवश्यकतायें हैं उन की ओर ध्यान देना चाहिये।

श्री एस० बी० रामस्वामी (सलेम) : मैं माननीय रेल मंत्री को उन के अत्यन्त योग्यतापूर्ण आयव्ययक पर बधाई देता हूं। उन्होंने ने जिस निपुणता से आयव्ययक बनाया है वह निस्सन्देह प्रशंसनीय है। मुझे आशा है कि रेलों के पुनर्वर्गीकरण के फलस्वरूप प्रशासन में और अधिक मितव्ययता होगी जिस से कि कुल आय का व्यय के साथ अनुपात और कम हो जायेगा और पूंजी का शुद्ध राजस्व के साथ अनुपात बढ़ जायेगा जिस से जनता को लाभ होगा।

बहुत से लोग जिन में पढ़े लिखे व्यक्ति भी सम्मिलित हैं इस बात को अनुभव नहीं करते कि रेलें हमारी सब से बड़ी राष्ट्रीय सम्पत्ति हैं। जो लोग यह प्रचार करते फिरते हैं कि भारत में जनता की कोई सम्पत्ति नहीं है वे इस बात को भूल जाते हैं कि लगभग ६०० करोड़ की रेलों की सम्पत्ति जनता की सम्पत्ति है। इस के अतिरिक्त डाक और तार विभाग की सम्पत्ति, लोक निर्माण विभाग की सम्पत्ति जल-विद्युत् की योजनायें और सिंचाई की योजनायें सब जनता की सम्पत्ति हैं। पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत हम २,००० करोड़ रुपये व्यय करने जा रहे हैं। ये सब जन साधारण की सम्पत्ति हैं। हमारा देश आश्चर्यजनक रूप से सम जवादी है। यदि राज्यों और केन्द्र दोनों की सारी सम्पत्ति की गणना की जाये तो यह १०,००० करोड़ रुपये के लगभग आती है, जो कि इस देश के प्रत्येक नागरिक की सम्पत्ति है। इन का ब्याज केन्द्र तथा राज्यों के विभिन्न आय-व्ययकों को जाता है जिस से निर्धन जनता का कर-भार हल्का होता है। अतः हमारा देश



कोई पूंजीवादी देश नहीं है, अपितु एक समाजवादी देश है।

इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि लोगों के मन में अब भी यही भावना काम कर रही है कि रेलें व्यक्तिगत सम्पत्ति हैं या किसी समवाय की सम्पत्ति हैं। इसी कारण तो रेलों में लगे हुए बिजली के बल्ब या बटन आदि चोरी हो जाते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री को यह सुझाव दूंगा कि वे लोगों को यह बतायें कि रेलें जनता की सम्पत्ति हैं। प्रत्येक डिब्बे में एक विज्ञापन लगा हुआ हो कि रेलें जनता की सम्पत्ति हैं और सभी को जनता की सम्पत्ति की रक्षा करनी चाहिये। इस प्रकार लोगों में नागरिकता के उत्तरदायित्व की भावना पैदा हो जायेगी जिस की कि अत्यधिक आवश्यकता है।

मैं एक सुझाव और देता हूँ। १९४७ में जब दक्षिण भारत रेल मजदूर संघ ने हड़ताल की घमकी दी थी तो देश में जो खिचाव और अनिश्चितता की भावना पैदा हो गई थी, ज़रा उसे स्मरण कीजिये। १९२६ में सामान्य हड़ताल के समय इंग्लैंड में भी ऐसा ही हुआ था। किन्तु वहाँ के विद्यार्थियों और अध्यापकों ने अपनी सेवायें अर्पित करके उस हड़ताल को विफल बना दिया था। हमारे यहां भी नागरिकों को इस प्रकार की शिक्षा देनी चाहिये जिस से कि वे ऐसे संकट के समय काम आ सकें। १९४७ में मैं ने दक्षिण भारत रेलवे के महा-प्रबन्धक को लिखा था कि यदि हड़ताल हुई तो मैं इंजिन चलाऊंगा। मेरा यह निवेदन है कि लोगों को इस नागरिक उत्तरदायित्व की भावना से संकटकाल में सरकार की सहायता करनी चाहिये। यदि इस प्रकार देश संकट का सामना करने के लिये तैयार रहेगा तो कोई संघटन या संघ देश के आर्थिक जीवन को छिन्न भिन्न करने का दुस्साहस नहीं कर सकेगा।

इस के बाद मैं रक्षित निधि को लेता हूँ; लेखे को देखने से हमें ज्ञात होता है कि हमारे पास लगभग १६० करोड़ रुपये रक्षित निधि में हैं। हमें इन का अधिक से अधिक उपयोग उठाना चाहिये। सरकार के लिये धन का एकमात्र महत्व इस का देश की उन्नति के लिये अधिक से अधिक सदुपयोग है।

मैं यह प्रार्थना करूंगा कि इस धन को पुरानी लाइनें फिर बिछाने और नई लाइनें खोलने पर तुरन्त प्रयोग किया जाना चाहिये। उदाहरणार्थ मेरे जिले में दो लाइनें उखाड़ दी गई हैं। एक तो मोरपुर-होसूर लाइन और दूसरी तिरुप्पतूर-कृष्णगिरि लाइन—और होसूर बंगलौर से केवल २५ मील दूर है जो कि यातायात का एक महत्वपूर्ण केन्द्र है। यदि इन लाइनों को फिर से बिछा कर बंगलौर तक बढ़ा दिया जाये तो इससे एक तो जालारपेट जंक्शन पर यातायात की बहुत भीड़ नहीं रहेगी और दूसरे यात्रा की दूरी भी कम हो जायेगी। तिरुप्पतूर से कृष्णगिरि तक की लाइन जो कि महायुद्ध के समय उखाड़ दी गई थी फिर से बिछा दी जानी चाहिये और इसे उसी लाइन से मिला देना चाहिये ताकि इस अत्यधिक पिछड़े हुए विशाल भूखण्ड की आवश्यकतायें पूरी हो सकें।

मेरे जिले में सलेम और त्रिची के बीच बहुत अधिक यातायात है, अतः यदि नामक्कल के रास्ते एक नई लाइन बिछा दी जाये तो मैं माननीय रेल मंत्री को यह प्रत्याभूति देता हूँ कि इस में विनियोजित धन तो चुकता ही जायेगा इस से इस विस्तृत क्षेत्र की आवश्यकतायें भी पूरी हो जायेंगी।

मैं यह भी सुझाव दूंगा कि अरुप्पुकोटई से गुजरती हुई वीरभद्रनगर से मनमदुरई तक एक नई लाइन बना दी जाये। अरुप्पुकोटई एक महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्र है।

[श्री एस० वी० रामस्वामी]

इस सम्बन्ध में मैं मद्रास के केन्द्रीय स्टेशन में सुधार करने का सुझाव दूंगा। बड़ी लाइन का केन्द्रीय स्टेशन एक स्थान पर है तो छोटी लाइन का एगमोर स्टेशन वहां से डेढ़ मील दूर है। दोनों में कोई सम्बन्ध नहीं है। यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है। अब भी ये दोनों लाइनें बीच स्टेशन पर मिलती हैं। मैं चाहता हूं कि इन का अन्तिम स्टेशन एक ही होता तो बहुत अच्छा होता। मैं यह सुझाव गंभीरता से दे रहा हूं क्योंकि मद्रास के केन्द्रीय स्टेशन पर तथा एगमोर रेलवे स्टेशन पर भी प्लेटफार्म बहुत कम हैं और इस कारण गाड़ियों को बाहर के सिगनल के पास आधे आधे घंटे और एक एक घंटे तक रुकना पड़ता है। यदि इस सुरक्षित निधि से दोनों लाइनों का एक संयुक्त स्टेशन बना दिया जाये तो इस से दक्षिण के लोगों का बड़ा लाभ होगा।

पृष्ठ ६ से मुझे ज्ञात हुआ है कि माननीय रेल मंत्री ने नई लाइनें बिछाने के लिये केवल ९० लाख रुपये अलग रखे हैं जब कि उन के पास १६० करोड़ रुपये सुरक्षित निधि में हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह प्रार्थना करूंगा कि वे इस राशि को बढ़ाने के प्रश्न पर विचार करें।

पृष्ठ ३० से ज्ञात होता है कि यात्रियों के यातायात से होने वाली आय का ९० प्रतिशत भाग तीसरी श्रेणी के यात्रियों से प्राप्त होता है। अतः कुल राजस्व का कम से कम ५० प्रतिशत अंश तो तीसरी श्रेणी के यात्रियों की सुविधाओं पर व्यय किया ही जाना चाहिये जिस से दोनों में कुछ समान वितरण हो सके। आशा है माननीय मंत्री इस पर तुरन्त विचार करेंगे।

सिंगारेनी की कोयला खानों में बहुत सा कोयला इकट्ठा हो जाने से दक्षिण में ईंधन

की स्थिति कठिन प्रतीत होती है। सौभाग्य से दक्षिण अरकाट में भूरे कोयले (लिंगनाइट) के निक्षेप हैं और मुझे बताया गया है कि भूरा कोयला रेलवे इंजनों में भी काम में लाया जा सकता है। ऐसा प्रतीत होता है कि दक्षिण अरकाट की खानों को चलाने में बहुत देर हो रही है। यदि केन्द्रीय सरकार इसे सम्भाल ले और उन्हें पर्याप्त धन दिया जाये तो मुझे निश्चय है कि दक्षिण अरकाट की खानों के भूरे कोयले से सिंगारेनी और मद्रास तथा अन्य स्टेशनों के बीच यातायात का जमाव काफी कम हो जायेगा।

मेरा यह विनम्र निवेदन है कि रेल के पुलों पर सड़क भी बना दी जानी चाहिये। रेल और सड़क के मिले जुले पुल होने चाहिये इस से एक तो बचत होगी और दूसरे जनता को बड़ा लाभ होगा क्योंकि वे लम्बे चक्कर से बच जायेंगे।

श्री पोंकर साहेब : मुझे इस बात का खेद है कि रेलवे आयव्ययक की चर्चा के समय रेलों के पुनर्वर्गीकरण के एक कम महत्वपूर्ण प्रश्न को बहुत अधिक तूल दे दी है और इस की चर्चा में इतना समय और शक्ति नष्ट की गई है। रेलों कोई मुख्यालय के स्थान निश्चित करने के लिये थोड़े ही होती हैं। ये तो लोगों को संचरण की सुविधा प्रदान करने और वस्तुओं को इधर लाने ले जाने के लिये बनी हैं। यही रेलों का मुख्य उद्देश्य है। पुनर्वर्गीकरण या मुख्यालयों के स्थान निर्धारित करना तो इस उद्देश्य की प्राप्ति के साधन मात्र हैं। पुनर्वर्गीकरण के प्रश्न का भी अपना महत्व है और मैं माननीय रेल मंत्री से यह प्रार्थना करूंगा कि वे इस सम्बन्ध में विरोधी पक्ष के विचारों को ध्यान में रख कर इस प्रश्न पर पुनर्विचार करें। प्रायः देखा जाता है कि केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें सदन के सदस्यों की

सम्मतियों की उपेक्षा करती हैं और समितियों की राय को बहुत महत्व देती हैं, मेरे विचार में यह ठीक नहीं है। मैं कलकत्ता या गोरखपुर का कोई पक्षपोषक नहीं हूँ, किन्तु माननीय मंत्री से मैं केवल यही प्रार्थना करूँगा कि वे इस सदन में व्यक्त की गई सम्मतियों, विशेषतया विरोधी पक्ष के विचारों को उचित महत्व दिया करें।

एक महत्वपूर्ण बात जिस का कि मैं उल्लेख करूँगा तीसरी श्रेणी के यात्रियों की दयनीय दशा है जिसे देख कर सचमुच रोना आता है। यद्यपि रेलों को ९० प्रतिशत आय तीसरी श्रेणी के यात्रियों से होती है, किन्तु उन की दशा को सुधारने के लिये क्या किया गया है? उन्हें रात भर डिब्बे में खड़े हो कर गजारनी पड़ती है और अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंच कर उन के पैर सूज जाते हैं और वे बीमार हो जाते हैं। यह तो प्रतिदिन का अनुभव है कि तीसरी श्रेणी के यात्रियों को टिकट ले कर भी डिब्बे में खड़े होने तक का स्थान नहीं मिलता और उन्हें निराश हो कर यात्रा करने का इरादा छोड़ देना पड़ता है। यह तो रेलों को ओर से संविदा को भंग करने के समान है जो तीसरी श्रेणी के यात्रियों को उचित सुविधायें नहीं दी जातीं।

डिब्बों में सुविधाओं की तो बहुत ही निन्दनीय अवस्था है। किसी में नल नहीं है, तो किसी में पानी नहीं है या प्रकाश का कोई प्रबन्ध नहीं है। अतः डिब्बों को किसी गाड़ी के साथ जोड़ने से पहले इस बात की देखभाल कर लेनी चाहिये कि उन में सब सुविधायें हों। यह बात केवल तीसरी श्रेणी वालों के साथ ही नहीं होती, अपितु प्रथम और द्वितीय श्रेणी में भी ऐसा ही होता है। अतः गाड़ी चलने से पहले यह अधीक्षण नितान्त आवश्यक है।

पश्चिमी तट में हाल में अचानक गाड़ियों का समय बदल दिया गया था किन्तु उस का टाइम टेबिल बहुत दिनों तक नहीं मिलता था। अतः मेरा यह निवेदन है कि तीसरी श्रेणी के यात्रियों की असुविधाओं की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये।

मैं माननीय रेल मंत्री का रेलों के ऊपर पुल बनवाने की आवश्यकता की ओर भी ध्यान दिलाऊँगा। मद्रास में उच्च न्यायालय के पूर्वी पार्श्व की ओर रेलवे लाइन पर पुल बनवाने की बड़ी आवश्यकता है क्योंकि यहां से बहुत से लोग गुजरते हैं और उन्हें लाइन पार करने के लिये १० से १५ मिनट तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है। मद्रास में और कई स्थानों पर रेल के ऊपर पुल बनवाने की आवश्यकता है।

ग्रामीण क्षेत्रों में कई रेल के फाटकों पर कार वालों तथा अन्य व्यक्तियों को बड़ी कठिनाई होती है, क्योंकि ये फाटक सदा बन्द रहते हैं। इन का भी कोई प्रबन्ध होना चाहिये।

यह सलाह दी गई है कि कोई सदस्य पहिले हिन्दी में बोल कर फिर उस का सारांश अंग्रेजी में बतला सकते हैं। इस प्रकार माननीय रेल मंत्री पहिले अंग्रेजी में बोल कर फिर हिन्दी में इस का सारांश बतला सकते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से इस बात पर पुनर्विचार करने की प्रार्थना करूँगा। इस सम्बन्ध में मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि यह धारणा गलत है कि हिन्दी सरकारी भाषा है और अंग्रेजी गौण भाषा है। पन्द्रह वर्ष तक अंग्रेजी ही सरकारी भाषा है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** रेलवे आयव्ययक पर चर्चा करते समय हमें इन बातों पर वाद विवाद नहीं करना चाहिये। हिन्दी सरकारी भाषा है और कोई माननीय सदस्य केवल हिन्दी में भाषण दे कर भी बैठ सकते हैं। माननीय रेल मंत्री पहिले अंग्रेजी में और बाद हिन्दी में भाषण

[अध्यक्ष महोदय]

देने के सुझाव पर निश्चय ही विचार करेंगे। किन्तु उन्हें इस बात की पूर्ण स्वतंत्रता है कि वे जैसा चाहें करें।

श्री एस० जी० पारिख (मेहसाना पूर्व) : मैं कटौती प्रस्तावों का विरोध करता हूँ और रेलों में युद्ध की कठिनाइयों तथा सामग्री की कमी को ध्यान में रखते हुए जो प्रगति हुई है उस के लिये रेल मंत्री जी तथा उन के मंत्रालय को बधाई देता हूँ।

मैं पश्चिम रेलवे की विशेष रूप से अपनी ओर की छोटी लाइन की कठिनाइयों को बतलाऊंगा। छोटी लाइन की सदा उपेक्षा की जाती रही है। युद्ध काल में छोटी लाइन के इंजिन माल के डिब्बे और यात्री डिब्बे आदि सभी युद्ध प्रयत्नों के लिये ले लिये गये थे। किन्तु आज तक उन की मरम्मत नहीं की गई। इसे सब से अधिक प्राथमिकता मिलनी चाहिये। अहमदाबाद और मेहसाना के बीच गाड़ियों में बहुत भीड़ रहती है और लोग पायदानों पर यात्रा करते हैं। जब कभी बारातें जाती हैं तो लोग छतों पर बैठ कर यात्रा करते हैं। वहां सड़कें भी नहीं हैं। इसी कारण गाड़ियों में इतनी भीड़ रहती है। पाटन जाने वाली गाड़ी और तरंग जाने वाली गाड़ी में तो बहुत ही भीड़ रहती है।

इस में सुधार करने के लिये अधिक शक्ति के इंजिन लगाये जायें और कुछ और डब्बे भी लगाये जायें। यदि अधिक शक्ति के इंजिन न हों तो दो दो इंजिन लगाये जायें जिस से कि अधिक डब्बे खींचे जा सकें। तरंग की गाड़ी में उच्च श्रेणी का केवल एक डब्बा होता है जिस में केवल १७-१८ व्यक्ति यात्रा कर सकते हैं। उस में उच्च श्रेणी का एक और डब्बा लगा दिया जाये तो यात्रा में बड़ी सुविधा हो।

शाखा लाइनों की दशा तो और भी बुरी है। पाटन और मेहसाना के बीच की लाइन पर महीने में प्रायः एक या दो बार तो रास्ते में इंजिन खराब हो ही जाता है। इस का कारण यह बताया जाता है कि इंजिन पुराने हैं और नये इंजिन मिलते नहीं हैं। कभी कभी तो इस यात्रा में चार पांच घंटे लग जाते हैं। मेहसाना जंक्शन होने से यात्रियों को बहुत कष्ट उठाना पड़ता है।

इस भीड़भाड़ को कम करने के लिये मैं दूसरा सुझाव यह दूंगा कि अहमदाबाद और मेहसाना के बीच दोहरी लाइन बिछा दी जाये। पश्चिम रेलवे की रेल मंत्रणा दातृ समिति ने भी सरकार से यह सिफारिश की है वहां तुरन्त दोहरी लाइन बिछाई जाये। अहमदाबाद और मेहसाना में २४ घंटे में ४० गाड़ियां आती जाती हैं। अतः किसी गाड़ी या रेल में कुछ गड़बड़ होने से सभी गाड़ियां लेट हो जाती हैं। यहां दोहरी लाइन बिछाने पर कोई अधिक व्यय भी नहीं आयेगा, क्योंकि रास्तों में केवल एक साबरमती नदी पड़ती है जिस पर पहिले ही दोहरी लाइन बिछी हुई है। अब एक माल-गाड़ी को अहमदाबाद से मेहसाना पहुंचने में चार से पांच घंटे तक लग जाते हैं जब कि साधारणतया इसे केवल दो घंटे लगने चाहिये। इस प्रकार शक्ति का अपव्यय होता है। अतः सरकार को यथाशीघ्र यहां दोहरी लाइन बिछाने का काम आरम्भ कर देना चाहिये।

दूसरी बात यह है कि साबरमती में यातायात का बड़ा जमाव है। यदि दोहरी लाइन बन जाये तो माल साबरमती से आगे जल्दी जाने लग जाये। एक और महत्वपूर्ण बात भी है, क्योंकि अब कांडला का पत्तन बन रहा है अतः अब इस शाखा पर और भी अधिक यातायात बढ़ जायेगा। इसलिये यातायात के जमाव को रोकने के लिये दोहरी लाइन और भी आवश्यक है।

बम्बई से आगे छोटी लाइन पर उत्तर की ओर माल भेजने में बड़ी कठिनाई होती है जो कि दोहरी लाइन बन जाने से दूर हो जायेगी ।

गाड़ियों में अधिक भीड़ के कारण बहुत से यात्री बिना टिकट यात्रा करते हैं क्योंकि टिकट देखने वाले उन तक पहुंच नहीं सकते । अतः रेलवे के हित के लिये यह उचित है कि यदि अभी गाड़ियों की संख्या नहीं बढ़ाई जा सकती तो कम से कम डिब्बों की संख्या तो बढ़ा ही दी जाये ।

मैं माल के भाड़े की दरों के सम्बन्ध में भी कुछ कहना चाहता हूं । विरोधी पक्ष के मेरे मित्र श्री सोमानी ने यह सुझाव दिया है कि रेल मंत्रालय इन दरों की जांच करवाने के लिये एक समिति नियुक्त करे और यदि आवश्यकता हो तो वह इस सम्बन्ध में सदन के सदस्यों की या किसी व्यापारिक निकाय की राय लें ताकि इन मन्दी के दिनों में दरें कुछ कम की जा सकें । विशेष रूप से कोयले की भाड़े की दर में यह ३० प्रतिशत की वृद्धि तो बहुत ही असाधारण है । इस के समर्थन में यह युक्ति दी जाती है रेलों को एक टन कोयला ले जाने में ८.४५ पाई व्यय करने पड़ते हैं । किन्तु कई ऐसी वस्तुयें भी तो हैं जिन पर लगभग १५ से १६ पाई तक भाड़ा लिया जाता है । अतः यह कमी इन से पूरी हो जाती है । कोयले के भाड़े से तो केवल उद्योग को ही हानि नहीं पहुंचती, इस का भार तो सभी पर पड़ता है, और इस से जीवन थापन व्यय का स्तर बढ़ जाता है । यह तो एक प्रकार का अप्रत्यक्ष कर सा है जो कि रेलों की वर्तमान वित्तीय स्थिति को ध्यान में रखते हुए लगाया जाना अनिवार्य नहीं था । अतः मैं रेल मंत्री से फिर एक बार कहूंगा कि वह इस बात पर विचार करें और इस विषय में जो भी संभव हो सके करें ।

समाचार-पत्रों में यह समाचार प्रकाशित हुआ था कि त्रय-मासिक टिकट समाप्त कर दिये जायें । यदि यह ठीक है तो इस से लोगों को बड़ी कठिनाई होगी । अतः रेल मंत्रालय को इस विषय में कुछ ऐसा कार्य करना चाहिये जिस से कि जनसाधारण ऐसी चीजों से लाभ उठा सके ।

अहमदाबाद का रेलवे स्टेशन आज से चालीस वर्ष पूर्व बना था जब वहां की जनसंख्या २ लाख थी । अब वहां की जनसंख्या आठ लाख है । मेरे विचार में रेल मंत्रालय कई वर्षों से इस स्टेशन में सुधार करने के प्रश्न पर विचार कर रहा है । मैं यह कहूंगा कि इसके पुनर्निर्माण को सब से अधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिये । मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस प्रश्न पर विचार करें और चाहे जो कुछ भी लागत आये इसे बनवा दें क्योंकि उन का यह धन अच्छी तरह चुकता हो जायेगा ।

अन्त में मैं एक बार फिर इस बात पर बल दूंगा कि पाटन और तरंग की स्थानीय गाड़ियों के सम्बन्ध में अवश्य कुछ न कुछ किया जाये । क्योंकि इस से वहां के लोगों को बड़ी कठिनाई हो रही है ।

**श्री पुरुषोत्तम दास टडन** (जिला इलाहाबाद—पश्चिम): सभापति महोदय, मैं इस रेलवे विभाग के विषय में बड़ा व्याख्यान देने नहीं खड़ा हुआ हूं । दो तीन बातें मुझ को सूझी हैं उन को इसलिये निवेदन करना चाहता हूं कि इस विभाग के मंत्री महोदय सोचें कि क्या वह उन की ओर कुछ काम कर सकते हैं ।

मेरा अनुभव यह है और मेरा विश्वास है कि वर्तमान मंत्री महोदय का भी अनुभव होगा कि रेल विभाग में, जो हमारे देश की सब से बड़ी व्यापारी संस्था है, सब से अधिक भ्रष्टाचार है । साधारण रीति से बड़े बड़े स्टेशनों पर तो नहीं किन्तु छोटे स्टेशनों

## [श्री पुरुषोत्तम दास टंडन]

पर टिकट बाबू टिकट के मूल्य से अधिक पैसा वसूल करते हैं और क्या बड़े या छोटे स्टेशनों पर क्या कलकत्ता और क्या इलाहाबाद और क्या दिल्ली में पार्सल और लगेज (सामान) और माल का प्रबन्ध जिनके हाथ में है वे तो हजारों रुपये बनाया करते हैं। मैं कहता हूँ कि यह हम लोगों का साधारण अनुभव है। मैं तो व्यापारी नहीं, लेकिन व्यापारियों से हर एक आदमी को इस का पता लग सकता है। मुझे तो ऐसा मालूम होता है कि एक मानी हुई गन्दगी, एक छिपी हुई गन्दगी इस गवर्नमेन्ट (सरकार) के हर विभाग में सब जगह मौजूद है। मैं चाहता हूँ कि सब से बड़ी व्यापारी संस्था के रूप में रेल विभाग यह यत्न करे कि हमारे देश के चतुर्मुखी व्यापार में कुछ अधिक नैतिकता दिखाई पड़े। आज हमारे देश का दुर्भाग्य है कि हमारे व्यापार तथा उद्योग में, क्या मिल मालिकों में, क्या कलकत्ता और बम्बई के बड़े बड़े व्यापारियों में ऊँचे दर्जे की नैतिकता, शुद्धता बहुत कम दिखाई देती है। व्यापार का कुछ ऐसा रूप हो गया है कि जब किसी व्यापारी से बात करो तो वह कहता है कि अगर हमें व्यापार करना है तो बिना घूस दिये हुए हमारा काम चल ही नहीं सकता, या तो हम व्यापार छोड़ दें या हम घूस दें बिना इस के काम नहीं चल सकता। मुझे एक सार्वजनिक सेवक होने के नाते व्यापारियों से बराबर सम्पर्क रहता है और इस प्रकार का उत्तर मुझ को मिलता है। मैं सुझाव देता हूँ मंत्री जी को कि उन के सामने बड़ा भारी अवसर है। यदि यह जो सब से बड़ी व्यापारी संस्था हमारे देश की है उस में नैतिकता आये, उस में से घूस खाना हट जाय तब हम दूसरे व्यापारियों से यह आशा कर सकते हैं कि उन के व्यापार का नैतिक

स्तर ऊँचा हो। मैं जानता हूँ कि यह काम बहुत आसान नहीं है। सब विभागों में जहाँ जहाँ घूसखोरी चलती है उसे हटाना आसान नहीं है किन्तु फिर भी मेरी यह धारणा है कि यह असम्भव नहीं है। केवल इस में लगने की आवश्यकता है। शक्ति के साथ, मुरौवत छोड़ कर हमें इस विभाग के प्रबन्ध को ऊँचा करना होगा। इस प्रतिज्ञा से, इस धारणा से यदि मंत्री महोदय लगे तो वह हमारे देश की कृतज्ञता के पात्र होंगे।

एक दूसरा सुझाव है। हमारी राष्ट्रीय कांग्रेस ने अपने सामने यह ध्येय रखा है, और सभापति जी आप जानते हैं कि मैं उस का एक छोटा सेवक हूँ हम लोगों ने अपने सामने एक ध्येय यह रखा है कि समाज वर्गहीन हो। अंग्रेजी भाषा में, हमारे मंतव्य में, क्लासलेस (वर्गहीन) शब्द रखा गया है। हम क्लासलेस सोसायटी (वर्गहीन समाज) बनाना चाहते हैं। मेरा विश्वास है कि इस में विरोधी दल और कांग्रेस दल में कोई मतभेद नहीं होगा। यह रेल विभाग हमारे देश का इतना बड़ा विभाग है कि इस के कामों का हमारे समाज के निर्माण पर बराबर असर पड़ता है। यदि हमारी गवर्नमेन्ट इस ओर झुकना आरम्भ करे कि हम समाज को वर्गहीन बनायें तो इस के लिये बहुत अच्छा अवसर है कि वह कम से कम रेल गाड़ियों को तो वर्गहीन कर दे, अर्थात् उन में जो क्लास एक, क्लास दो क्लास इण्टर्मीडिएट और क्लास तीन यह चार दर्जे हैं उन्हें हटाकर रेलगाड़ियों को क्लासलेस बना दे। वर्गहीन समाज का जो हमारे सामने ध्येय है उस को पूरा करने की और अगर हम सचमुच झुकना चाहते हैं तो यह एक व्यवहारिक सुझाव है।

हां, यह एक दिन में नहीं हो सकता। कोई भी बड़ा काम एक दिन में नहीं हो सकता, कुछ समय लेता है। सम्भव है कि बहुत से भाइयों को सुनने में यह लगे कि अजीब बात कह दी, यह व्यवहारिक नहीं है जो लोग ऐसा सोचते हैं उन को एक क्लासलेस सोसायटी (वर्गहीन समाज) का स्वप्न भी नहीं हो सकता। जो एक क्लासलेस सोसायटी की बात करे, वर्गहीन समाज की बात करे, उस को इस का स्वागत करना होगा कि हमारी गवर्नमेंट यह काम आरम्भ करे। कम से कम रेल गाड़ियों में एक दर्जा हो, केवल एक दर्जा। और जो दर्जे हैं वह हट जायें। हमारे एक भाई ने जो तीसरे दर्जे के बारे में शिकायत की था वह बहुत कुछ तब हट जायेगी। जब हम सब तीसरे दर्जे में चलेंगे तो स्वभावतः उसके प्रबन्ध में बहुत अन्तर हो जायगा। यह मेरा मुख्य सुझाव है।

दूसरे विषयों में मुझे इस समय अधिक कहना नहीं है। मैं बिल्कुल व्यवहारिक रूप से मंत्री महोदय के सामने रख रहा हूँ कि इन दोनों सुझावों पर वह गहरी दृष्टि से विचार करें और उन पर अमल करें।

हां, चलते हुए मुझे उस विषय पर भी दो चार शब्द कहना है जिस की चर्चा कई बार यहां पर हुई है। वह पुनःसंगठन के सम्बन्ध में है। मुझको ऐसा भास रहा है कि इस में कुछ प्रदेशीय भावनाओं ने बल पकड़ा है।

मेरा निवेदन है कि जहां तक सम्भव हो हम ऐसे प्रश्नों को केवल प्रदेशीय भावनाओं से न देखें। मुझको सब बातों पर विचार करके यह लगा कि जो नया प्रबन्ध हुआ है, जिस में एक केन्द्र कलकत्ता में रहेगा, एक बिहार और उत्तर प्रदेश के कार्यकर्ताओं का ध्यान रख कर गोरखपुर में रखा गया और एक दिल्ली में रखा गया मुझको

ऐसा लगता है कि यह प्रबन्ध इस प्रकार का नहीं है कि उस के विरुद्ध हम बहुत कड़वी बातें कहें। सुझाव दिये जायें। लेकिन कोई ऐसी बात इस में नहीं है जिस में हम एक दूसरे के उपर ईर्ष्या और द्वेष का आक्षेप करें। मैं और अधिक नहीं कहना चाहता।

इन तीन बातों पर मेरे मन में जो कुछ आया, उपाध्यक्ष महोदय, मैंने आप से निवेदन किया।

श्री नन्द लाल शर्मा (सीकर) : मैं टंडन जी इसे पूछना चाहता हूँ कि वह इस सदन की जानकारी के लिये बतलायें कि रेलवे में जो क्लासलेस नियम बना रहे हैं उस का आर्थिक सन्तुलन कैसे होगा। गरीबों के लिये और धनवानों के लिये किस तरह से इस में प्रबन्ध होगा। इस पर वह प्रकाश डालें।

उपाध्यक्ष महोदय : यह जवाब मिनिस्टर मंत्री साहब देंगे।

श्री पुरुषोत्तमदास टंडन : मुझे सवाल का जवाब देने का यहां अधिकार नहीं है। उपाध्यक्ष जी की अनुमति से मैं इतना मेम्बर साहब से निवेदन कर सकता हूँ कि वह अगर चाहें तो मुझे से इस विषय में घर पर बात कर सकते हैं।

१२ बजे मध्याह्न

श्री वीरस्वामी : हम इस महान् संसद् भवन में कोई आमोद प्रमोद या मनोरंजन करने नहीं आये हैं। अपितु जनता की सेवा करने आये हैं। संसद् का हरेक कार्य ऐसा होना चाहिये जिस से लाखों लोगों का भला हो। हम यहां कम वेतन पाने वाले सरकारी नौकरों की ओर से बोलने के लिये हैं। गत पांच वर्षों से शासन की बाग डोर कांग्रेस दल के हाथ में है जिस के शिरोमणि पंडित नेहरू हैं। वन्तु कांग्रेस दल अपने उस कराची प्रस्ताव को

[श्री वीर स्वामी]

बिल्कुल भूल गया है जिस में यह कहा था कि स्वतंत्र भारत की सरकार में किसी व्यक्ति को ५०० रुपये मासिक से अधिक और १०० रुपये मासिक से कम वेतन नहीं मिलेगा।

रेलवे बोर्ड में मुख्यायुक्त को ५,००० रुपये, वित्तीय आयुक्त को ४,००० रुपये, प्रत्येक सदस्य को ४,००० रुपये प्रति मास मिलते हैं। संचालकों को २,५०० रुपये से ३,००० रुपये तक, सचिवों को २,५०० रुपये से २,८०० रुपये तक, उपसंचालकों को ६०० रुपये से १,१५० रुपये तक और २०० रुपये का विशेष वेतन मिलता है। और रेल विभाग के एक मजदूर को ३० रुपये मासिक तथा चपड़ासी को ३० रुपये मासिक वेतन मिलता है। एक क्लर्क ५५ रुपये मासिक से आरम्भ करके २१ वर्ष की नौकरी के पश्चात् १३० रुपये तक पहुंचता है। ज़रा कल्पना कीजिये कि ५,००० रुपये और ३० रुपये मासिक में कितना अन्तर है।

केन्द्रीय वेतन आयोग ने यह सिपारिश की है कि कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों को जीवन देशनांक में प्रति २० अंश की वृद्धि पर महंगाई भत्ता और मिलना चाहिये। मद्रास में जीवन देशनांक ३७० है, अतः प्रत्येक कम वेतन पाने वाले सरकारी नौकर को लगभग ७० रुपये महंगाई भत्ता मिलना चाहिये। किन्तु रेल विभाग ने केन्द्रीय वेतन आयोग की सिपारिशों को क्रियान्वित करने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की है।

हमारे देश के सभी सरकारी विभागों के अनुसार रेल विभाग में भी पक्षपात और परिवारपोषण का बोलबाला है। जब से रेलें चली हैं तब से कभी किसी अनुसूचित जाति

के व्यक्ति को गज़ेटेड पद पर नियुक्त नहीं किया गया। लगभग दो लाख व्यक्ति स्थायी होने शेष हैं। उन्हें स्थायी किया जाना चाहिये। यदि उन्हें नौकरी में सुरक्षा प्राप्त नहीं होगी तो वे अपना ध्यान काम में पूरी तरह कैसे लगा सकेंगे? जो व्यक्ति एक वर्ष या इस से अधिक सेवा कर चुके हों उन्हें स्थायी कर देना चाहिये। कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों की उच्च श्रेणी में उन्नति पर भी विचार किया जाना चाहिये। रेलवे अधिकारियों के अनुसार अनुशासन नियमों के हज़ारों लोग शिकार हो रहे हैं, कइयों को नौकरी से अलग कर दिया गया है और अनेकों को बिना किसी कारण के स्थानान्तरित किया जा रहा है। अतः कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों के हित में इन नियमों को उड़ा देना चाहिये।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि प्रत्येक सरकारी नौकर का वेतन कम से कम १०० रुपये होना चाहिये और प्रतिवर्ष पांच रुपये बढ़ोतरी होनी चाहिये और यदि वह सरकार तथा देश की २० वर्ष सेवा करे तो निवृत्त होने तक उसे कम से कम २०० रुपये तक पहुंच जाना चाहिये। केवल इतना ही नहीं। इस समय रेलवे में भविष्य निधि की प्रणाली है। इस से यद्यपि लोगों को कुछ लाभ होता है किन्तु मैं यह सुझाव दूंगा कि इसके साथ ही रेलवे की नौकरी को निवृत्ति वेतन वाली भी बना दिया जाये। यदि यह नहीं होगा तो उन्हें सेवा निवृत्ति होने के पश्चात् आय का कोई साधन न होने के कारण सारे जीवन भर बड़ी कठिनाई होगी। मैं सरकार से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि वह हमारी आलोचनाओं और सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करे और इस प्रकार कार्य करे जिस से कि लोगों को सन्तोष हो सके।



कम वेतन पाने वाले सरकारी नौकरों के वेतन तथा भत्तों को बढ़ाना चाहिये जिस से कि वे अच्छे स्तर तक आ जायें। इस के साथ ही राष्ट्रपति से लेकर जिला कलक्टर (समाहर्ता) तक सभी अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों के वेतनों में पर्याप्त कमी की जानी चाहिये। इस प्रकार दोनों में समता स्थापित होने पर लोगों का जीवन स्तर ऊंचा हो जायेगा और जनता सुख से रह सकेगी।

**डा० एस० पी० मुखर्जी :** मेरे माननीय मित्र श्री पुरुषोत्तम दास टंडन ने जो दो बातें कही हैं, मैं समझता हूँ कि उन से सामान्यतया सभी सहमत होंगे। भ्रष्टाचार को दूर करने का प्रश्न तो न केवल रेलवे प्रशासन से ही सम्बद्ध है, अपितु देश के सारे प्रशासन पर इस का प्रभाव है। मैं इस बात पर बल देना चाहता हूँ कि केवल घूस लेने वाले को ही दोष नहीं देना चाहिये अपितु घूस देने वाले को भी दोषी ठहराना चाहिये। जब तक जनता और सरकार मिल कर भ्रष्टाचार को दूर करने का प्रयत्न नहीं करेंगी तब तक कोई सन्तोषजनक फल नहीं निकल सकता।

तृतीय श्रेणी के यात्रियों को अधिक सुविधायें देने के प्रश्न पर वर्षों से चर्चा होती रही है। इस विषय में एक क्रियात्मक सुझाव दिया गया है कि क्या हम देश में एक ही श्रेणी नहीं बना सकते। मैं रेल मंत्री जी से इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करने के लिये कहूंगा, क्योंकि ऐसा होने पर जो लोग अब तृतीय श्रेणी में यात्रा नहीं करते वे भी अपना दृष्टिकोण बतलायेंगे और अपना प्रभाव डालेंगे जिस से उन सुविधाओं का सामान्य स्तर ऊंचा हो जायेगा।

कल माननीय वित्त मंत्री ने कहा था कि किसी सरकार की परीक्षा इस बात से

की जाती है कि वह किस हद तक दिवालिया है और किसी सरकार को अपने पास अधिक फालतू धन नहीं रखना चाहिये। रेल मंत्री जी को उन के इस कथन का कुछ अंश तक पालन करना चाहिये ओर इतनी बड़ी राशि रक्षित निधि में न रख कर इसे उन प्रयोजनों के लिये व्यय करना चाहिये जिन का कि भूतकाल में वचन दिया गया था और जो अभी तक अधूरे पड़े हैं।

भाड़े की दरों में विशेषतया कोयले, अनाज और तिलहन के भाड़े की दरों में जो वृद्धि हुई है उस का प्रभाव उपभोक्ताओं पर पड़ेगा और कुछ बहुत महत्वपूर्ण वस्तुओं के निर्यात व्यापार पर भी इस का प्रभाव पड़ेगा। जिन परिस्थितियों के कारण सरकार को कुछ समय पूर्व भाड़े की दरों में ये संशोधन करने पड़े थे उन्हें मैं अच्छी तरह समझता हूँ, किन्तु क्योंकि आजकल अवस्था बदल गई है, अतः सरकार को आय-व्ययक में बतलाई गई अपनी सामान्य आर्थिक नीति के अनुसार ही भाड़े की दरों में भी संशोधन करना चाहिये।

श्रेणी १ तथा श्रेणी २ के पदाधिकारियों के मध्य भेदभाव दूर करने के सम्बन्ध में तो एक पुराने सदस्य सर एडवर्ड बैन्थल ने भी आश्वासन दिया था। कुछ श्रेणी २ के पदाधिकारी उत्तरदायित्वपूर्ण पदों पर बड़ा अच्छा कार्य कर रहे हैं, अतः इस भेदभाव को बनाये रखने का जो कि रंग भेद या अन्य किसी पक्षपात के आधार पर किया गया था अब कोई कारण नहीं है। मैं चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री इस सम्बन्ध में तुरन्त कोई निर्णय करें।

अब मैं पुनर्वर्गीकरण के प्रश्न को लेता हूँ। इस सम्बन्ध में कुंजरू समिति के प्रतिवेदन में युक्ति सहित कारण दिये हुए हैं कि पुनर्वर्गीकरण एक विशेष रूप रेखा के आधार पर क्यों होना चाहिये। सरकार ने

[डा० एस० पी० मुखर्जी

भी इस पर ढाई वर्ष तक अच्छी प्रकार विचार करके और विशेषज्ञों तथा जनता की राय ले कर कुछ निश्चय किया था जो कि सदन में परिचालित भी कर दिया गया था। सरकार ने उस समय यह स्पष्ट कर दिया था कि वह यह वर्गीकरण किसी प्रान्तीय या कुछ लोगों के हित के लिये नहीं कर रही है, अपितु सारे राष्ट्र के आर्थिक हित के लिये, अधिक कार्यकुशलता के लिये और विभिन्न क्षेत्रों के प्रशासन में परस्पर सम्पर्क स्थापित करने के लिये कर रही है। २७ फरवरी तक तो सभी मंत्रियों ने इस योजना का पूर्णतया समर्थन किया। किन्तु ६ मार्च को अचानक ही यह इतना बड़ा मौलिक परिवर्तन कर दिया गया। इस का उत्तर भूत-पूर्व रेल मंत्री जी ने यह दिया कि उन्होंने एक प्रजातंत्रवादी के नाते जनता की सम्मति को ध्यान में रख कर ही यह परिवर्तन किया है। किन्तु यह कैसा प्रजातंत्र है कि आप सार्वजनिक निकायों और व्यापारियों के अभ्यावेदनों तथा अपने पदाधिकारियों के निश्चयों को भी ठुकरा दें और अपने वचन से भी बदल जायें। देश को ऐसे प्रजातंत्रवादियों की आवश्यकता नहीं है।

हम तो केवल इतना ही कहते हैं कि इस प्रश्न पर पुनर्विचार किया जाये और इस की फिर से परीक्षा की जाये। गोरखपुर से कुछ छीन लेने का प्रश्न नहीं है। अब तो सभी यह जानते हैं कि पश्चिमी बंगाल की सरकार ने या वहां के मुख्य मंत्री ने सात महाखण्ड बनाने का एक नया सुझाव दिया था जिस में गोरखपुर में भी एक मुख्यालय रखने का प्रस्ताव किया गया था। किन्तु आप ने दो बड़े बड़े परिवर्तन किये हैं वे सभी विशेषज्ञों की सम्मति के विरुद्ध हैं। बार बार यह मंत्रणा दी गई है कि सरकार को ईस्ट इंडियन रेलवे को मुगलसराय पर

कभी भी दो भागों में नहीं बांटना चाहिये। कुंजरू समिति ने भी अपने प्रतिवेदन में यही सिपारिश की थी। अतः जनता की राय इस के विरुद्ध कैसे हो सकती है। अभी तक हमें इस परिवर्तन का कोई कारण नहीं बतलाया गया है।

यह कहा जाता है कि पश्चिमी बंगाल को सियालदह डिवीजन दे कर समझौता कर लिया गया है। किन्तु ऐसी बात नहीं है। जैसा कि माननीय सदस्यों को विदित है विभाजन के पश्चात् बंगाल दो भागों में बंट गया है। एक दक्षिणी बंगाल और दूसरा उत्तरी बंगाल। दक्षिणी बंगाल में बड़ी लाइन बिछी हुई है और उत्तरी बंगाल में छोटी लाइन है। किन्तु हमें आशा है कि एक दिन अवश्य आयेगा जब कि उत्तरी और दक्षिणी बंगाल में रेल और सड़क से सीधा सम्बन्ध स्थापित हो जायेगा। आप के अपने ही विशेषज्ञों ने यह कहा है कि इस बात को ध्यान में रख कर ही कार्य किया जाना चाहिये। यह बंगाल की सहायता करने के लिये नहीं किया जाना चाहिये, अपितु इसलिये किया जाना चाहिये क्योंकि आप के पास बड़ा भारी पटसन उद्योग है और चाय उद्योग है जिन का मार्ग कलकत्ते हो कर जाता है। किसी के न चाहने से इन वस्तुओं का कलकत्ते हो कर जाना बन्द नहीं किया जा सकता। कलकत्ता आज भारत की सम्पूर्ण अर्थव्यवस्था का केन्द्र है। आज भी लगभग ६० प्रतिशत मूल उद्योग कलकत्ते में या उस के आस-पास हैं। ५० प्रतिशत से अधिक पत्तन सम्बन्धी हलचल कलकत्ते में होती है। यदि आप अब बंगाल के उपरी भाग को अलग करके गोरखपुर से जोड़ देंगे तो इन वस्तुओं के कलकत्ते हो कर जाने की उचित सुविधायें कैसे मिल सकेंगी? आप का

मुख्यालय तो गोरखपुर में होगा जब कि ये सब महत्वपूर्ण निश्चय कलकत्ते में किये जायेंगे ।

माननीय रेल मंत्री यह जानते हैं कि नई योजना में बड़ी बड़ी कमियां हैं । उन्हें रेल मंत्रालय द्वारा कुछ लोगों को सन्तुष्ट करने के लिये की गई भूल को सुधारने के लिये कुछ एक नये पद बनाने पड़े । आप ने ३,००० रुपये के वेतन पर तीन वरिष्ठ उप महा-प्रबन्धकों के पद बनाये हैं ; आप ने २,००० रुपये मासिक वेतन पर कुछेक प्रादेशिक पदाधिकारियों के अतिरिक्त पद बनाये हैं ; आप ने ३,००० रुपये वेतन पर कलकत्ता में एक आवागमन संचालक का पद बनाया है ; आप ने मुगलसराय में १,५०० रुपये के वेतन पर एक आवागमन उपसंचालक का पद बनाया है और लगभग ३५ लाख रुपये गोरखपुर में कार्यालयों तथा कर्मचारियों के क्वार्टरों के लिये और लगभग ६५ लाख रुपये दिल्ली में निर्माण के लिये मंजूर किये हैं । यह सब सरकार को इसलिये करना पड़ा क्योंकि वह विशेषज्ञों की सलाह मानने तथा अपने २७ फरवरी १९५२ के निश्चय को क्रियान्वित करने के लिये तैयार नहीं हुई ।

गोरखपुर में अवध तिरहुत रेलवे का मुख्यालय रह सकता है । किन्तु पुनर्वर्गीकरण का उद्देश्य तो देश के यातायात में सौकर्य, मितव्ययता और संचालन कुशलता में अभिनवीकरण लाना है ।

मैं यह सुभाव देता हूं कि उन्हें एक समिति की सहायता लेनी चाहिये । इस में हानि भी क्या है यदि इस प्रश्न पर निष्पक्ष रूप से विचार करने के लिये कोई समिति नियुक्त कर दी जाये । यदि उस समिति के विचार विमर्श के फलस्वरूप सरकार इस परिणाम पर पहुंचे कि कुछ

परिवर्तन आवश्यक हैं तो उन्हें किया जाना चाहिये । किन्तु इस प्रकार जनता के एक भाग की सम्मति तथा विशेषज्ञों की मंत्रणा के विरुद्ध शीघ्रता में कार्य करने से रेलों को बहुत हानि पहुंचेगी । मैं श्री पुरुषोत्तमदास टन्डन तथा अन्य कुछ मित्रों के इस सुभाव से सहमत हूं कि हमें इस प्रश्न पर निष्पक्ष हो कर विचार करना चाहिये । मुझे आशा है कि माननीय मंत्री अब भी हमारी इस युक्तिसंगत प्रार्थना को मान लेंगे । कलकत्ता की अभूतपूर्व हड़ताल ने जनमत का रुख बतला दिया है : यह प्रदर्शन केवल बंगालियों ने नहीं किया था । किन्तु जनता के सभी वर्गों की ओर से जनमत का स्वाभाविक प्रदर्शन किया गया था जिस की कोई भी अच्छी सरकार उपेक्षा नहीं कर सकती । आप को ऐसे निश्चय पर अड़े नहीं रहना चाहिये जिसे कि आप स्वयं गलत समझते हैं और जो अन्त में देश के लिये विनाशकारी होगा ।

श्री एल० बी० शास्त्री : डिप्टी स्पीकर (उपाध्यक्ष) महोदय, बहुत थोड़े वक्त में मेरे लिये यह कठिन है कि मैं तमाम बातों का जवाब इस हाउस में दे सकूं ।

श्री ए० के० गोपालन : क्या मैं उन से यह प्रार्थना कर सकता हूं कि वह पहिले अंग्रेजी में बोलें ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रार्थना पहिले ही माननीय मंत्री से की जा चुकी है । किन्तु उन्होंने यह निश्चय किया है कि वह पहिले हिन्दी में बोलेंगे और फिर उस का सार अंग्रेजी में बतला देंगे । अतः इस से कोई अन्तर नहीं पड़ता । प्रत्येक सदस्य या मंत्री इस बात को समझता है कि उस का उद्देश्य अधिक से अधिक व्यक्तियों को अपनी बात समझाना है । अतः यह किसी भी माननीय सदस्य या मंत्री की इच्छा

[उपाध्यक्ष महोदय]

पर निर्भर है कि वह चाहे जिस किसी भी भाषा में बोले ।

श्री एल० बी० शास्त्री : श्रीमान्, हिन्दी या अंग्रेजी के सवाल पर मैं कुछ कहना नहीं चाहता । रेलवे बजट (आयव्ययक) के सम्बन्ध में जो बातें मुझे कहनी हैं वही कहूंगा । लेकिन एक वाक्य, एक जुमला, कहना चाहता हूँ कि मेरा यह विश्वास है कि यहां के ९८ प्रतिशत मेम्बर (सदस्य) हिन्दी समझते हैं । चाहे वह बोल सकते हों या न बोल सकते हों, लिख सकते हों या न लिख सकते हों लेकिन मेरे ख्याल से ९८ प्रतिशत, शायद मैं कम कह रहा हूँ, ९८ प्रतिशत से ज्यादा हिन्दी समझते हैं और मुझे तकलीफ़ इस बात से होती है कि हमारे माननीय सदस्य उसे सुनने का भी तैयार न हों जिसे कि हम राज भाषा बनाना चाहते हैं । तो मुझे और भी इच्छा होती है कि हिन्दी में ही बोलूँ ।

जो चार पांच सवाल यहां उठाये गये हैं उन के बारे में अब कुछ शब्द कहना चाहता हूँ । सब से पहली बात फ़्रेट (माल का भाड़ा) के बारे में कही गई कि जो किराया बढ़ाया गया है और खास तौर पर जो माल का किराया बढ़ाया गया है उस के बारे में फिर से विचार करने की ज़रूरत है । मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य किस बजट से, खास तौर पर, इस बात को फिर से उठाने की राय देते हैं । अभी तीन चार वर्ष पहले इस मसले पर विचार हुआ था और इस विषय पर विचार करने के बाद जो फ़ैसला हुआ उस फ़ैसले में थोड़ा सा अन्तर इधर हुआ है, ऐसा माननीय सदस्यों ने कहा है । लेकिन मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि रेलवे के काम का जो खर्च बढ़ा है, रेलवे आपरेशन (रेल संचालन) का जो खर्च बढ़ा है वह २३० फ़्री सदी है और जो गुड्स रेट (माल के भाड़े की दर) है बढ़ा है या माल का जो किराया

बढ़ा है वह ७६ फ़्री सदी से ज्यादा नहीं बढ़ा है । तो एक तरफ़ तो रेलवे का खर्च २३० फ़्री सदी बढ़ जाये और अगर उस पर हम फ़्रेट और किराया ७६ फ़्री सदी बढ़ायें तो उस पर आपत्ति की जाय, यह बात मेरी समझ में नहीं आती ।

दूसरी बात यह कही गई है कि व्यापार, या उद्योग या इंडस्ट्रीज़ को नुकसान यानी घाटा पहुंचा है और उस की उन्नति में बाधा पड़ी है या रुकावट आई है । उस के बारे में मेरा कहना यही है कि अगर आंकड़े देखे जायें, मैं उन आंकड़ों को इस समय व्योरे के साथ नहीं देखना चाहता तो यह मालूम होगा कि इधर लगातार इंडस्ट्रियल प्रोडक्शन (औद्योगिक उत्पादन) में पैदावार में बढ़ती हुई है और अगर सन् ४६ को १०० माना जाय, यानी इस आधार पर चलें कि उस समय १०० पैदावार थी तो वह पैदावार सन् ५० में १०५ हुई, सन् ५१ में ११७ हुई और सन् ५२ की फ़रवरी में १३० हुई तो यह कहना कि इस फ़्रेट के कारण उद्योग और व्यापार और धंधे को नुकसान पहुंचा है, या कमी हुई है, जो आंकड़े हमारे पास हैं उस से साबित नहीं होती । हां, जहां तक कि सवाल किराये के घटाने या बढ़ाने का है अगर किसी खास चीज़ के बारे में जैसे एक सदस्य ने लाइम स्टोन (चूने के पत्थर) का जिक्र किया, या किसी खास विषय, किसी खास आर्टिकिल (पदार्थ) या किसी चीज़ के बारे में कोई आपत्ति हो तो उसे तो हम विचार करने के लिये हमेशा तैयार होंगे । मैं यह नहीं कहता कि मैं इस विषय पर विचार करना नहीं चाहता । मैं इस मामले को देखने के लिये तैयार हूँ और फिर से देखूंगा, मगर मैं यह नहीं समझता हूँ कि इस बात की ज़रूरत है कि इस के लिये कोई कमेटी बिठाई जाये । यह भी सार है

कि जो आमदनी इस से होती है उस आमदनी से हम नई रेलवे लाइन बनाना चाहते हैं, हम पुरानी लाइनों को फिर से धीरे धीरे नई बनाना चाहते हैं और इस रुपये को खर्च करना चाहते हैं तीसरे दरजे के मुसाफ़िरो के आराम और सुविधा के लिये। इसलिये जबकि हमारे ऊपर मांग होती है कि हम ज्यादा से ज्यादा अच्छा इन्तज़ाम रेलवे का करें, ज्यादा से ज्यादा नई लाइनें खोलें, तब फिर ऐसी हालत में हमारे लिये आवश्यक हो जाता है कि हम अपनी आमदनी को कम न करें बल्कि जो जनता का या अवाम का फ़ायदा करना है उस को ज्यादा से ज्यादा करें। इस के बाद अगर कोई सवाल किराये के घटाने या इन बातों का हो सकता है तो किया जाय।

यह कहा गया है कि हमारे पास जो रिज़र्व (रक्षित निधि) है वह बहुत बड़ी रकम है और हमारा डैफ़िसिट बजट (घाटे का आयव्ययक) भी हो सकता है। मुझे इस में कोई आपत्ति नहीं। मैं इस सिद्धान्त को मानता हूँ कि अगर देश का डेवेलपमेंट हो, विकास हो, उन्नति हो और इस के लिये हम को डैफ़िसिट से काम लेना पड़े तो हमें उस के लिये तैयार रहना चाहिये। और मैं इस पर विचार करने के लिये तैयार हूँ कि अगर हमारे मौजूदा रिज़र्व को कम करना रेलवे के फ़ायदे में हो या जनता के फ़ायदे में हो तो ऐसा किया जाये। मुझे इस पर सोच विचार करने में आपत्ति नहीं है कि मैं उस रिज़र्व को कम करूँ और कम कर के उस को लोगों के फ़ायदे के लिये खर्च करूँ।

अभी माननीय टंडन जी ने खासतौर पर करप्शन (भ्रष्टाचार) और घूस-खोरी की चर्चा की और यह भी कहा कि रेलवे में कोई क्लासेज़ (श्रेणियाँ) न हों। जहाँ तक इन दोनों बातों का सवाल है मैं नहीं समझता हूँ कि हम लोगों में से कोई जो कांग्रेसी

विचारधारा को मानता है, वह इन दोनों बातों से किसी तरह से ऐतराज करेगा या कहेगा कि यह बातें नहीं होनी चाहियें।

**बाबू रामनारायण सिंह :** तब करते क्यों नहीं ?

**श्री एल० बी० शास्त्री :** उन की तरफ से यह सुझाव है। उन के जैसे ऊँचे व्यक्ति का सारे देश में सम्मान है और उन की राय का असर न सिर्फ़ गवर्नमेंट पर बल्कि सारे देश पर पड़ता है और पड़ सकता है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि उन के जैसे सम्मानित व्यक्ति का सभा के दूसरे सदस्य और विरोधी दल के सदस्य भी हाथ बटायें जिस में करप्शन और घूसखोरी के खिलाफ़ जनमत पैदा हो। मैं आप से कहता हूँ कि मैं इस चीज़ के खिलाफ़ लड़ना चाहता हूँ। मैं इस को रोकना चाहता हूँ। लेकिन अकेले गवर्नमेंट की शक्ति इस को सम्भवतः नहीं रोक सकती है, जब तक कि हर एक आदमी इस में पूरी तरह से मदद करने को तैयार न हो। अगर आप इस तरह का कोई क़ायदा निकालना चाहते हैं कि जो रिश्वत में पकड़ा जाय उस का हाथ काट दिया जाय या जो कहीं रिश्वत में पकड़ा जाय उस को पेड़ पर टांग कर उस की नाक या आंख काट दी जाय और अगर आप इस तरह से करप्शन को रोकना चाहते हैं तो आप शायद इस प्रकार के दण्डों द्वारा एक हद तक करप्शन को जल्दी दूर कर सकते हैं। इस में कोई शक नहीं। लेकिन यह समझना कि हम अपने क़ायदे क़ानून के अन्दर चलते हुए बिना जनमत बनाये हुए करप्शन को रोक सकते हैं, मैं समझता हूँ या तो मेरे लिये या किसी के लिये भी सम्भव बात नहीं है। गवर्नमेंट का फ़र्ज़ है कि वह उस को रोके, लेकिन इस में शक नहीं कि इस के लिये यह बात आवश्यक है कि इस में गवर्नमेंट की मदद की जाय। आज हमारी रेलवे

[श्री एल० बी० शास्त्री]

की यूनियनों (संघ) काफ़ी बड़ी बड़ी मांगें पेश करती हैं, रेलवे एम्पलाईज़ (रेल कर्मचारी) के लिये मांग करती हैं। यह सही है। उन को इस का अधिकार है। लेकिन किसी रेलवे यूनियन ने क्या कभी इस बात का भी प्रयत्न किया कि करप्शन या घूसखोरी को रोका जाय। मैं तो कहना चाहता हूँ कि न सिर्फ़ उन्होंने ऐसा करने का प्रयत्न ही किया मगर उल्टे अगर हम किसी के खिलाफ़ आज कार्यवाही करते हैं तो वह अपीलें करते हैं दरखास्तें देते हैं और डैपूटेशन (प्रतिनिधि दल) लाते हैं और यह साबित किया जाता है कि जो कार्यवाही की गई है वह ग़लत कार्यवाही है वह इस तरह से साबित नहीं होती है या उस में यह टैकनिकल (प्रविधिक) वारीकी रह गई है। इस तरह की तमाम बातें पेश की जाती हैं। तो मैं आप से कहना चाहता हूँ कि ऐसी स्थिति में यह कोई इतना आसान मसला नहीं है कि जिस को हम और आप देखते देखते हल कर लेंगे। मैं मानता हूँ कि यह एक कड़ा सवाल है। इस को हल करना है। इस में रेलवे के कर्मचारियों की मदद की ज़रूरत है, इस में इस हाउस के सदस्यों की मदद की ज़रूरत है और साथ ही साथ इस में गवर्नमेंट को अपनी पूरी शक्ति लगानी पड़ेगी।

जहां तक कि क्लासेज़ को हटाने की बात है मैं इस में कोई बहुत जल्दी नहीं करना चाहता। यह मैं ने पहले भी कहा था। ऐसा नहीं है कि मेरे मन में यह बात नहीं है। मैं उस को करना चाहता हूँ। लेकिन एक बार पहले भी इस प्रकार का प्रयत्न किया गया था और परिवर्तन हुआ था और फिर उन परिवर्तनों को हटाना पड़ा और जो पुराना तरीका था उस को वापस लाना पड़ा। इसलिये इस चीज़ को

अच्छी तरह से सोच विचार कर के ही हम को फैसला करना पड़ेगा। लेकिन जो मुझाव माननीय टंडन जी ने दिया है उस मुझाव पर मैं अवश्य विचार करूंगा। यह तो मेरा विचार ज़रूर है कि फर्स्ट क्लास (प्रथम श्रेणी) को रखने की ज़रूरत नहीं है और फर्स्ट क्लास को मैं और बातों की सोच समझ कर जल्द से जल्द खत्म करना चाहता हूँ। उस के बाद फिर और क्लासेज़ के बारे में विचार कर के हमें फ़ैसला करना पड़ेगा। लेकिन सम्भव है कि इस में कुछ देर लगे।

**श्री फ़ीरोज़ गांधी:** एयर कंडीशंड कोचेज़ (शीतोष्ण नियमितडिब्बों) का क्या होगा ?

**श्री एल० बी० शास्त्री:** जो फर्स्ट क्लास में चलने वाले हैं वह उन में चलेंगे।

**डा० एस० पी० मुखर्जी:** क्या ये तीसरी श्रेणी वालों को भी उपलब्ध होंगे ?

**श्री एल० बी० शास्त्री:** जहां तक रिग्रूपिंग (पुनर्वर्गीकरण) की बात है उस के बारे में मेरे लिये कुछ ज्यादा कहना बड़ी मुश्किल है। श्री श्यामा प्रसाद मुखर्जी ने भी इस बात को अभी कहा है कि इस मामले पर कोई आखिरी राय मेरे लिये देना कठिन है। लेकिन मैं तो इतना ही उन से निवेदन करना चाहता हूँ, और बंगाल के सारे सदस्यों से ख़ास तौर पर, कि अगर हम इस स्कीम (योजना) को फिर देखना शुरू करें और इस पर फिर से विचार करना शुरू करें तो मुझे इस बात में सन्देह है और शक है कि यह स्कीम ठीक तरह से चल सकेगी। अगर हम ऐसा करेंगे तो सब के दिमाग़ एक ही तरफ़ लग जायेंगे और इस स्कीम को जो काम ठीक तरह से चलाने की बात है वह चलना भी कठिन हो जायेगा।

इसलिये ऐसी स्थिति में मैं ने पहले भी कहा था और अब भी निवेदन करना चाहता हूँ कि इस मसले को इस वक्त वह जैसा है वैसा ही चलने दें। यह मानना पड़ेगा कि रियूनिंग की मौजूदा स्कीम के बारे में देश का बहुमत यानी प्रान्तों का बहुमत इस स्कीम के साथ है। जहाँ तक ईस्टर्न (पूर्व) और नार्थ ईस्टर्न (उत्तर पूर्व) रेलवे का सवाल है छोटी मोटी बातों पर मतभेद के अलावा बिहार, आसाम, उत्तर प्रदेश ये सब प्रान्त इस स्कीम को इस वक्त थोड़े बहुत अन्तर के साथ आखिरी मानते हैं। लेकिन वेस्ट बंगाल (पश्चिमी बंगाल) इस को नहीं मानता है। इस समय अगर इस हाउस में राय ली जाय तो बहुत बड़ा बहुमत इस स्कीम को आखिरी मानता है। ऐसी स्थिति में अब यह कहना कि इस स्कीम पर हम फिर से विचार करना फौरन गुरु कर दें मुझे कठिन मालूम होता है और ठीक भी नहीं मालूम होता है। लेकिन यह जरूर है कि अगर दर असल इंडस्ट्री के लिहाज से, व्यापार के लिहाज से, मूवमेंट (आवागमन) के लिहाज से, सामानों के आने जाने के और ट्रैफिक (यातायात) की दृष्टि से हम को ऐसा लगा कि प्रबन्ध बिल्कुल खराब हो गया है, व्यवस्था नहीं चल पाती है, इन्तजाम ठीक नहीं बनता है तो मैं यह नहीं कहता कि मैं उस पर फिर से विचार करने को तैयार नहीं हूँ। हम को इसका अन्दाज़ा चार छः महीने इस का वर्किंग (संचलन) देखने से लग सकता है कि इसके जरिये हमारी इंडस्ट्रीज को, हमारे व्यापार को फायदा पहुंचता है या नहीं। कहीं बाटिलनैक (यातायात का जमाव) तो नहीं हो जाता है और कहीं ट्रैफिक तो नहीं रुक जाता है। यह तमाम बातें हम अगले चार छः महीनों में देख लेंगे। हम प्रेस्टिज (आत्मसम्मान) के ऊपर नहीं अड़ना चाहते हैं कि जो कर दिया सो कर दिया यह सवाल

नहीं है। हमारे लिये तो प्रश्न यह है कि जिस में अधिक फायदा हो उस को हम करना चाहते हैं जिस से हम को नुकसान होता हो उस से हम फौरन पीछे हटना चाहते हैं।

एक चीज मैं और माफ़ कर दूँ। माननीय श्यामा प्रसाद मुखर्जी ने कहा कि हम ने इस वक्त बहुत से अफसर नियुक्त कर दिये हैं, डिप्टी डाइरेक्टर (उप मंचालक) और रीजनल आफिसर्स (प्रादेशिक पदाधिकारी) इत्यादि। उन के कहने से ऐसा लगता था कि हम ने तनख्वाह दे कर यह नये आदमी नियुक्त किये हैं। बात ऐसी नहीं है। हमारे यहां जितनी रेलवेज थीं उन सब को मिला कर छेड़ रेलवे कर दी गई हैं। हम ने अभी एक भी नया अफसर नियुक्त नहीं किया है। जो उन रेलवेज के जनरल मैनेजर्स (महा प्रबन्धक) थे उन को ही रखा है। ये पुराने अफसर उन रेलवेज के हैं जो आज मिला कर एक कर दी गई हैं। इन्हीं अफसरों को नई नई जगहों पर रीजनल अफसर कर के रख दिया है। इन्हीं में से मुगलसराय में डिप्टी डाइरेक्टर और कलकत्ता में डाइरेक्टर रखे गये हैं। इन अफसरों को रखने में हम को कोई नया खर्च नहीं करना पड़ा है।

इस के अलावा मैं और कुछ ज्यादा तो कहना नहीं चाहता सिर्फ यही कहना चाहता हूँ कि जहाँ तक कि मुसाफिरों को तकलीफ की बात है उस के बारे में मैं अपनी राय आप के सामने प्रकट कर चुका हूँ और कह चुका हूँ मैं यह फिर आप से कहना चाहता हूँ कि इस सम्बन्ध में जितना हमारे बस में है और जो कुछ हमारी शक्ति में है उसे हम पूरा करेंगे। लेकिन एक बात बहुत सारू है कि अगर कोई ऐसा समझता है कि हम ६ महीने में या साल भर के अन्दर सारी समस्याओं को हल कर देंगे तो ऐसा कहना तो मेरे लिये उचित नहीं होगा और मैं समझता

[श्री एल० बी० शास्त्री]

हूं कि वह ठीक भी नहीं होगा। लेकिन मैं यह कह सकता हूं कि अगर आप देखें कि हमारी जो योजना है, हमारी जो तीन चार या पांच साल की जो स्कीम है उस स्कीम के अनुसार हम ठीक रास्ते पर चले जा रहे हैं, जो हमारा डेस्टीनेशन (ध्येय) है, जहां हमें पहुंचना है उस तरफ हम ठीक तरक्की कर रहे हैं और हम ६ महीने में सौ कदम चलते हैं तो बाद में दो सौ और हजार कदम आगे पहुंच जाते हैं, इस तरह पर हम अपनी स्कीम को चला रहे हैं। जो आज हमारा कदम ज़रा धीमा उठता है उस से आप को घबराना नहीं चाहिये। आप एक जनरल (सामान्य) बात कहें और खंडन करें और कन्डेम (निन्दा) करें कि हम ने परवाह नहीं की और तीसरे दरजे की वही हालत है तो यह ज़रा न्याययुक्त नहीं होगा कि इस तरह से आप हमारा खंडन करें। मैं जानता हूं कि कमियां हैं, खराबियां हैं, और हमें उन को दूर करना है। इस में मुझे कोई सन्देह नहीं है कि कुछ समय में हम उन को दूर कर डालेंगे। मैं हाउस को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि हमारा और सारे रेलवे बोर्ड का पूरा कर्तव्य होगा कि बिना किसी विलम्ब के हम उन कमियों को दूर करें और जनता को और सफ़र करने वाली पब्लिक को ज़्यादा से ज़्यादा फ़ायदा पहुंचायें।

अब मैं उन दो बातों का उत्तर दूंगा जिन का कि साम्यवादी दल के सदस्यों ने उल्लेख किया था। यह आरोप लगाया गया था कि रेल कर्मचारियों को हजारों की संख्या में नौकरी से निलम्बित और अलग किया जा रहा है। मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य को ये आंकड़े कहां से मिले हैं। मैं उन से यह प्रार्थना करूंगा कि यदि वह चाहें तो मुझे विशिष्ट मामले बतायें। किन्तु मैं

इस आरोप का खण्डन करता हूं कि हजारों की संख्या में कर्मचारियों को निलम्बित किया जा रहा है। राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों के अन्तर्गत कार्यवाही तो की गई है। राष्ट्रीय सुरक्षा नियमों के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। परन्तु मैं यह स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि ये राष्ट्रीय सुरक्षा नियम असैनिक सरकारी नौकरों के लिये बनाये गये नियमों के अनुसार ही १९४९ में लागू किये गये थे। रेल कर्मचारियों के सम्बन्ध में कोई विशेष बात नहीं की गई थी। अतः यह स्पष्ट है कि ये नियम केवल रेल कर्मचारियों के लिये ही नहीं बनाये गये गये थे। मैं यह चाहूंगा कि माननीय सदस्यगण ज़रा इस बात पर विचार करें कि यदि रेलों में कोई बाधा डाली जाये या विध्वंसकारी कार्य किया जाये तो क्या होगा? मुझे इस में ज़रा भी सन्देह नहीं कि यदि सामान्य हड़ताल हुई तो इस अव्यवस्था का प्रभाव सारे देश पर पड़ेगा। रेलें आवश्यक सेवाओं की श्रेणी में आती हैं। हमें ऐसी हड़तालों को रोकना पड़ेगा जो कि सरकार का अंग भंग करने के लिये की जाती हैं। अतः कुछ निरोधक कार्यवाही आवश्यक हो जाती है। मैं इस सम्बन्ध में की गई कार्यवाही के सदन को कुछ आंकड़े बतलाऊंगा। अब तक सारी रेलों में केवल १७९ अधोषित कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही की गई है। और ऐसे कर्मचारियों की संख्या जो अब भी निलम्बित हैं या अनिवार्य छुट्टी पर हैं ८७ से अधिक नहीं है। अतः यह कहना कि हजारों पर अभियोग चलाये जा रहे हैं और हजारों निलम्बित हैं तथा नौकरी से हटाये जा रहे हैं बिल्कुल असत्य कथन है। मैं यह चाहता हूं कि साम्यवादी दल के सदस्य मेरे इन आंकड़ों को देख कर अपनी सम्मति बदल लें। जैसा कि मैं ने पहिले कहा, यदि



कोई विशेष मामला हो तो वे उसे मेरे ध्यान में ला सकते हैं और मैं उस पर विचार करने को तैयार हूँ। राष्ट्रीय सुरक्षा नियम तो जैसे हैं वैसे ही अभी रहेंगे। परन्तु, जब तक आवश्यकता न हो सरकार के लिये इन नियमों के अधीन कोई कार्यवाही करना आवश्यक नहीं। यह अधिकार तो है किन्तु इसका प्रयोग केवल तभी किया जायेगा जब नितान्त आवश्यक होगा।

यह भी कहा गया है कि सभी रेल कर्मचारी अस्थायी हैं। मैं एक बात स्पष्ट कर देना चाहता हूँ। यह बिल्कुल सत्य है कि अस्थायी कर्मचारियों की संख्या बहुत अधिक है। किन्तु रेल विभाग में बहुत अधिक अस्थायी कर्मचारियों का होना अनिवार्य है। कुल ९६,००० अस्थायी कर्मचारी हैं। प्रति मास ५,००० के हिसाब से इन लोगों को स्थायी किया जा रहा है। किन्तु, जैसा कि मैं ने पहिले बतलाया लगभग ५०,००० अस्थायी कर्मचारी तो सदा रहेंगे ही। शेष इस वर्ष स्थायी कर दिये जायेंगे। परन्तु, माननीय सदस्यों को एक बात याद रखनी चाहिये। यह मत समझिये कि अस्थायी कर्मचारियों को कोई हानि उठानी पड़ रही है। अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी कर्मचारियों की लगभग सभी विशेष सुविधायें प्राप्त हैं। वे भविष्य निधि में अंशदान दे सकते हैं और उन्हें उपदान मिल सकता है। आवश्यकता होने पर उन्हें सेवा समाप्त करने की पूर्वसूचना पाने का अधिकार है। बिना शुल्क यात्रा के लिये पत्र (पास) तथा अन्य सुविधायें उन्हें स्थायी कर्मचारियों के समान ही मिलती हैं। तथापि, हम उन्हें प्रतिमास ५,००० के हिसाब से स्थायी भी करते जा रहे हैं।

मुझे अन्य बातों पर कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है। बहुत से सुझाव दिये गये हैं और इस ओर के सदस्यों ने कतिपय ठोस प्रस्ताव रखे हैं। विशेष रूप से श्री

एस० वी० रामस्वामी ने कुछ बहुत ही बहु-मूल्य सुझाव दिये हैं। अन्य माननीय सदस्यों ने कुछ कमियाँ और कष्ट बतलाये हैं। मेरा उन में से प्रत्येक पर विचार करने का इरादा है। इस समय विस्तृत बातों में जाना सम्भव नहीं है; किन्तु मैं उन्हें यह आश्वासन देता हूँ उन की बातों पर विचार किया जायेगा और मेरा यह भी विचार है कि उन्हें इस बात की सूचना दी जाये कि उन के सुझावों तथा प्रस्तावों के सम्बन्ध में हम ने क्या कार्यवाही की है। मैं आशा करता हूँ कि माननीय सदस्यगण इसी प्रकार मुझे अपने बहु-मूल्य सुझाव देते रहेंगे। मैं सदा सभी प्रकार की आलोचना सुनने को तैयार हूँ। किन्तु मेरी केवल यही प्रार्थना है कि जहाँ तक हो सके यह आलोचना रचनात्मक होनी चाहिये। इस सदन में जो कुछ भी सुझाव दिये जायेंगे मैं उन पर बहुत सहानुभूति पूर्वक विचार करूँगा और यदि मैं माननीय सदस्यों के सुझावों के सम्बन्ध में कुछ कर सकूँ तो मैं इसे अपना अहोभाग्य समझूँगा।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अब मैं कटौती प्रस्तावों पर सदन का मत लूँगा। मैं उन्हें उसी क्रम से रखूँगा जिस क्रम से कि वे प्रस्तुत किये गये हैं।

कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत हुए और अस्वीकृत हुए।

**उपाध्यक्ष महोदय :** प्रश्न यह है कि :

“३१ मार्च, १९५३ को समाप्त होने वाले वर्ष में 'रेलवे बोर्ड' के निमित्त जो व्यय होगा उस की पूर्ति के लिये राष्ट्रपति को, भारत की संचित निधि में से २१,९७,००० रुपये तक की राशि दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

इस के पश्चात् सदन की बैठक शुक्रवार, ६ जून, १९५२ के सवा आठ बजे तक के लिये स्थगित हो गई।