तृतीय माला, खण्ड १४—अंक १३

बुधवार, ६ मार्च, १९६३

१५ फाल्गुन, १८८४ (शक)

# लोक-सभा
# वाद-विवाद

(चौथा सत्र)

3rd Lok Sabha

( खण्ड १४ में अंक ११ से अंक २० तक हैं )

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

एक रुपया (देश में)

चार शिलिंग (विदेश में)

## विषय-सूची


पृष्ठ

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर—**

तारांकित प्रश्न संख्या* २७६, २७८, २८० से २८६, २८८, २८९ और २९१ ११२३—४८

**प्रश्नों के लिखित उत्तर—**

तारांकित प्रश्न संख्या २७५, २७७, २८७, २९०, २९२ से २९६ और २९८. ११४८—५२

अतारांकित प्रश्न संख्या ४९८ से ५२३, ५२५ से ५३३ और ५३५ से ५५५ . ११५३—७४

**मिट्टी के तेल पर चर्चा के बारे में** . . . ११७४-७५

**सभा-पटल पर रखे गये पत्र** . . . . . . ११७५

**कार्य मंत्रणा समिति—**

चौदहवां प्रतिवेदन . . . . . . ११७५—७८

**रेलवे आय व्ययक-सामान्य चर्चा** . . . . ११७८—१२०५

श्री सुबोध हंसदा . ११७८—८१

श्री यशपाल सिंह . ११८१—८६

श्री दी० चं० शर्मा . ११८६—८७

श्री कृ० ल० मोरे . . ११८७—८८

श्री स० मो० बनर्जी . ११८८—८९

श्री अब्दुल गनी गोनी . . . ११८९—९०

श्री मु० इस्माइल . ११९०

श्रीमती अकम्मा देवी . . ११९०—९१

श्री स्वर्ण सिंह ११९१—१२०५

**अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९६३-६४** . . . १२०५—२७

श्री फ० गो० सेन . १२०६

श्री काशी राम गुप्त . . १२०६—१०

डा० मा० श्री० अणे १२१०

श्री हरि विष्णु कामत . १२१०—११

श्रीमती रेणुका राय . . . . . . १२११—१४


*किसी नाम पर अंकित यह + चिह्न इस बात का द्योतक है कि प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने वास्तव में पूछा था।

[शेष मुख पृष्ठ तीन पर

# लोक-सभा वाद-विवाद

## लोक-सभा

बुधवार, ६ मार्च, १९६३
१५ फाल्गुन, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

**व्हिटल परिषदें**

+

†*२७६. { **श्री स० मो० बनर्जी :**
**श्रीमती सावित्री निगम :**

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए व्हिटले परिषदें बनाने के बारे में कोई अन्तिम निर्णय कर लिया गया है ;

(ख) यदि नहीं, तो इस असामान्य विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस):** (क) और (ख). जी, नहीं। मामला अभी तक सरकार के विचाराधीन है ।

†**श्री स० मो० बनर्जी :** यह निर्णय तो केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की १९६० में हुई हड़ताल के पश्चात् ही लिया जाने वाला था। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या किसी निर्णय के लिए जाने की सम्भावना है क्योंकि केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए समझौता वार्ता का कोई मार्ग नहीं रहा है ।

†**श्री हजरनवीसः** मैं इससे सहमत हूं कि निर्णय को अन्तिम रूप देने में कुछ समय लग गया है । परन्तु मुझे आशा है कि यह अत्यन्त शीघ्र ही कर लिया जायेगा ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स० मो० बनर्जी : वास्तव में, यह उत्तर हमने अनेक बार सुना है । ६ दिसम्बर, १९६२ को माननीय गृह-मंत्री ने एक सभा का आयोजन किया था जिसमें केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के विभिन्न संगठनों के प्रतिनिधियों ने बिना किसी शर्त के सहयोग दिया था तथा बदले में सुझाव दिया था कि . . . . . . . . . . .

†अध्यक्ष महोदय : उन्हें प्रश्न करना चाहिए ।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या सरकार ने, दूसरे कर्मचारियों के समान, केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए भी स्वैच्छिक मध्यस्थ-निर्णयन तथा न्यायनिर्णयन की व्यवस्था करने के प्रश्न पर विचार किया है ? यदि हां, तो क्या उन्होंने इस बारे में कोई निर्णय कर लिया है अथवा करेंगे ?

†श्री हजरनवीस: यदि निर्णय को अन्तिम रूप दे दिया गया होता तो निश्चय ही मैंने स्वीकारात्मक उत्तर दिया होता । परन्तु अभी भी हमें निश्चय करना है । जिस सम्मेलन का माननीय सदस्य उल्लेख कर रहे थे उसमें हमें महत्वपूर्ण सुझाव मिले थे । हमें आशा है कि हम इस मामले में शीघ्र ही अन्तिम निर्णय कर लेंगे ।

†श्रीमती सावित्री निगम : व्हिटले परिषदों का गठन करने का निर्णय करने में गृह-कार्य मंत्रालय के मार्ग में क्या कठिनाइयां हैं जब कि इनका गठन इतना महत्वपूर्ण समझा गया है ?

†श्री हजरनवीस : इस प्रश्न की जटिलता तथा सम्बन्धित व्यक्तियों का बहुत बड़ी संख्या में होना ही कठिनाइयां हैं ।

†श्री रामनाथन चेट्टियार : इस योजना की मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं तथा इसके कब तक लागू किये जाने की संभावना है ?

†श्री हजरनवीस : निर्णय को अन्तिम रूप दिये जाने के बाद ही यह बताया जा सकता है ।

†श्री काशीनाथ पांडे: : क्या श्रमिक संगठनों के प्रतिनिधियों को भी सम्मेलन में आमंत्रित किया गया था ? यदि हां, तो उन्होंने इस सम्बन्ध में क्या सुझाव दिये थे ?

†श्री हजरनवीसः : यहां मेरे पास कार्यवाही का वृत्तान्त नहीं है । इसलिए मैं निश्चित रूप से यह नहीं बता सकता कि क्या सुझाव दिये गए थे ।

†श्री बी० चं० शर्मा : सरकारी कर्मचारियों तथा सरकार के बीच विवादों को निबटाने के लिए इस समय क्या व्यवस्था कार्य कर रही है ?

†श्री हजरनवीस : यह एक ऐसा प्रश्न है जिसका कि मैं उत्तर नहीं दे सकता ।

†श्री दाजी : इस बात को देखते हुए कि परिषदों के गठन में बहुत विलम्ब हुआ है तथा इस कार्य में कुछ और अधिक समय लगेगा, क्या सरकार तुरन्त ही कुछ इस प्रकार की समझौता वार्ता व्यवस्था बनायेगी जिससे कि कर्मचारियों की प्रतिवेदनाओं को भली भांति दूर किया जा सके ?

†अध्यक्ष महोदय : जयह तो कार्य के लिए एक सुझाव है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

## वैज्ञानिकों की तलाश की राष्ट्रीय योजना

†*२७८. **श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्र योग्य लड़कों तथा लड़कियों को छात्रवृत्तियों आदि द्वारा प्रोत्साहन देकर विश्वविद्यालयों में वैज्ञानिक अनुसन्धान के संवर्द्धन के लिये वैज्ञानिकों की तलाश की कोई राष्ट्रीय योजना बना रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस योजना की मुख्य विशेषतायें क्या हैं ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली):** (क) जी, हां। इसका मुख्य उद्देश्य वैज्ञानिक प्रतिभा वाले छात्रों का पता लगाना है।

(ख) अग्रिम योजना के रूप में इसका परीक्षण किया जा रहा है तथा एक पुस्तिका जिसमें योजना की मुख्य विशेषतायें बताई गई हैं सभा पटल पर रख दी गई हैं। [**पुस्तकालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० ६१२/६३**]

†**श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :** भारत सरकार द्वारा चलाई गई इस योजना के अतिरिक्त, कलकत्ता में जगदीश बोस 'साइंस टेलेन्ट सर्च' नामक एक संस्था पहिले ही से विद्यमान है जो कि प्रतिभाशाली लड़कों तथा लड़कियों को छात्रवृत्तियां प्रदान करके वैज्ञानिक अनुसन्धान का संवर्द्धन करती है। क्या इस संस्था द्वारा समस्त देश के छात्रों को छात्रवृत्तियां दी जाती हैं अथवा वे केवल बंगाल निवासी छात्रों तक ही सीमति हैं ? दूसरे, क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा इस संस्था को कोई वित्तीय सहायता दी जाती है ?

†**डा० का० ला० श्रीमाली :** प्रश्न तो उस योजना के सम्बन्ध में था जो कि शिक्षा मंत्रालय ने बनाई है। माननीय सदस्य कलकत्ता की एक संस्था का उल्लेख कर रहे हैं जिसकी कि वहां भी इसी प्रकार की योजना है। परन्तु वह प्रश्न इस प्रश्न से सम्बन्धित नहीं है।

†**श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :** इस बात को देखते हुए कि वैज्ञानिक तथा प्रविधिक अनुसंधान से उद्योग ही अधिकतम लाभ उठाते हैं, क्या मैं जान सकता हूं कि इस प्रकार के प्रतिभाशाली विद्यार्थियों की तलाश करने वाली योजनाओं के संवर्द्धन के लिए भारत के उद्योगों द्वारा क्या अंशदान दिया जा रहा है ?

†**डा० का० ला० श्रीमाली :** जहां तक इस योजना का सम्बन्ध है, यह पूर्णतया ही भारत सरकार द्वारा वित्तपोषित की जाती है।

†**श्रीमती सावित्री निगम :** इस योजना के अन्तर्गत अब तक कितने लड़कों तथा लड़कियों को छात्रवृत्तियां दी गई हैं ?

†**डा० का० ला० श्रीमती :** योजना अभी-अभी चालू की गई है तथा दस छात्रवृत्तियां देने का विचार है।

†**अध्यक्ष महोदय :** कितनी दे दी गई हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]National Science Talent Search.

†डा० का० ला० श्रीमाली : योजना अभी प्रारम्भ की गई है ।

†अध्यक्ष महोदय : अभी तक कोई छात्रवृत्ति नहीं दी गई ।

†श्री विश्राम प्रसाद : वैज्ञानिक तथा प्रौद्योगिकीय अध्ययनों के लिए छात्रवृत्तियों के रूप में केन्द्रीय सरकार द्वारा कितना धन व्यय किया जा रहा है, और आपातकाल को ध्यान में रखते हुए छात्रवृत्तियों में वृद्धि करने का सरकार क्या विचार कर रही है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : इससे यह प्रश्न नहीं उठता ।

†श्री श्यामलाल सर्राफ : क्या इन लड़कों तथा लड़कियों के प्रशासन तथा चुनने का कार्य शिक्षण संस्थाओं अथवा राज्य सरकारों पर ही छोड़ दिया जायेगा अथवा इसे केन्द्रीय सरकार करेगी ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : परीक्षायें ली जायेंगी तथा परीक्षायें लिये जाने के बाद, वास्तव में, शिक्षा विभाग द्वारा छात्रवृत्तियां प्रदान की जायेंगी ।

†श्री दी० चं० शर्मा : यह योजना उच्चतर माध्यमिक तथा बहु-प्रयोजनीय विद्यालयों तक ही क्यों सीमित है तथा विश्वविद्यालयों तक इसका विस्तार क्यों नहीं किया जा रहा है ? क्या यह सच नहीं है कि इसे विश्वविद्यालयों से ही प्रारम्भ करना चाहिये था, न कि उच्चतर माध्यमिक विद्यालयों से ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : उद्देश्य यह है कि ऐसे छात्रों को यथासम्भव शीघ्र खोज लिया जाय ताकि जब विद्यार्थी विश्वविद्यालयों के अध्ययन तक पहुंचें तब उसे भली भांति विकसित किया जा सके ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या योजना के कार्यक्षेत्र में विस्तार करने का सरकार का कोई विचार है और क्या देश के अन्य क्षेत्रों में भी इस के चलाने की योजना है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : अग्रिम परियोजना से जो कुछ अनुभव प्राप्त होगा यह बहुत कुछ उसी पर निर्भर करता है । यदि यह लाभदायक सिद्ध हुआ तो योजना के कार्यक्षेत्र का विस्तार करने का विचार है ।

†श्री कृ० चं० पंत : एक ऐसी योजना है जिसके अधीन के विदेशों में विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी[1] के पाठ्यक्रमों में अध्ययन करने वाले भारतीय विद्यार्थियों को उन के अध्ययन में लगने से पूर्व तथा उन के धन्धों पर न लगने की अवधि में भी नियत वृत्तिकायें[2] दी जाती हैं । क्या इस योजना के अन्तर्गत भारत के प्रतिभावान लड़कों, हमारे विश्वविद्यालयों में प्रथम श्रेणी के छात्रों, के लिए भी इसी प्रकार की व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : इस योजना का क्षेत्र बहुत सीमित है । इस योजना का उद्देश्य यह है कि पाठशालाओं में प्रतिभावान छात्रों का पता लगाया जाय तथा छात्रों को छात्रवृत्तियां दी जायें ताकि प्रतिभाशाली छात्र लाभ उठा सकें और विश्वविद्यालयों में जाने पर अपनी प्रतिभा का चमत्कार दिखा सकें । मुझे आशा है कि माननीय सदस्य अन्य किसी ऐसी योजना का उल्लेख कर रहे हैं जोकि कदाचित् अन्य देशों में विद्यमान है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Technology

[2]Stipends.

†श्री कृ० चं० पंत : जी, नहीं । इसी देश के अन्दर ही ।

†डा० का० ला० श्रीमाली: इस का उस के साथ कोई सीधा सम्बन्ध नहीं है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मंत्री महोदय ने जो यह पाएलट योजना की पुस्तक दी है उस में लिखा है कि दिल्ली में अप्रैल १९६३ में ऐसी परीक्षाएं ली जायेंगी, मैं जानना चाहता हूं कि यह पाएलट योजना केवल दिल्ली के लिए बनाई गई है या सभी केन्द्र शासित प्रदेशों के लिए यह होगी ?

डा० का० ला० श्रीमाली : यह पाएलट योजना अभी दिल्ली में शुरू की गई है । अगर इस में कामयाबी हासिल हुई तो फिर और राज्यों में भी इस का विस्तार किया जायेगा ।

†श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : क्या माननीय मंत्री महोदय इस बात से संतुष्ट हैं कि देश में अब तक खोजी गई प्रतिभा का सर्वोत्तम प्रयोग किया जा रहा है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह तो अपनी-अपनी राय का मामला है ।

## आसाम में केन्द्रीय सरकार के पदाधिकारी

†*२८०. +
श्री हरि विष्णु कामत :
श्री हेडा :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती :
श्री राम सेवक यादव :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री बेरवा कोटा :
श्री बड़े :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नेफा पर चीनी आक्रमण के समय तेजपुर में या आसाम में किसी अन्य स्थान पर केन्द्रीय सरकार के असैनिक अधिकारियों के आचरण की कोई जांच की गई है जिन पर कर्तव्य विमुखता का आरोप लगाया गया है ;

(ख) यदि हां, तो यह जांच कितने अधिकारियों के विरुद्ध की गई है और उन में से प्रत्येक किस पद पर था ; और

(ग) प्रत्येक मामले में जांच का क्या परिणाम रहा ?

†मूल अंग्रेजी में

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस) : (क) से (ग) जानकारी एकत्रित की जा रही है तथा जैसे ही पूर्ण जानकारी प्राप्त होगी एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया जायेगा ।

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या इन कुछ समाचारों में कोई सचाई है कि सम्बन्धित अधिकारियों में से एक अथवा अधिक नौकरी से हटा[1] दिए गए थे न कि पदच्युत[2] किये गये थे—नौकरी से हटाया जाना फिर से नौकरी लगने में रुकावट नहीं है जबकि पदच्युत होना रुकावट है—और यदि हां, तो ऐसे एक अधिकारी अथवा अधिकारियों के लिए अवांछित नरमी क्यों बरती गई जोकि परीक्षा की घड़ी में अपने कर्तव्य-पद को छोड़ कर भाग गये थे ?

श्री हजरनवीस : मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य दरांग जिले के भूतपूर्व डिप्टी कमिश्नर, डा० पी० के० दास के मामले की बात कर रहे हैं । उन पर यह आरोप था कि वह अपने स्थान को छोड़ कर भाग गये थे । उन से स्पष्टीकरण मांगा गया था । श्री पी० के० दास द्वारा दिये गये स्पष्टीकरण को मिला कर, मामले की समस्त परिस्थितियों पर विचार करते हुए राष्ट्रपति द्वारा यह निर्णय किया गया था कि क्योंकि वे अपने पद को संकटकाल में छोड़ कर भाग गये थे अतः वे सेवा में रखे जाने के योग्य नहीं हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : इन का प्रश्न तो यह था कि उन्हें नौकरी से हटाये जाने को ही क्यों पर्याप्त समझा गया और इस मामले में पदच्युति क्यों नहीं की गई ।

†श्री हजरनवीसः जो कार्यवाही की गई थी वह संविधान के अनुच्छेद ३११ के परन्तुक के भाग (ग) के अनुसार है ।

†श्री हरिविष्णु कामत : जांच की कार्यवाहियों के दौरान क्या यह स्पष्ट कर दिया गया था कि बौमडिला तथा सेला के हाथ से चले जाने के बाद कुछ सैनिक अधिकारियों से यह सुन कर कि शत्रु सेनायें तेजपुर को कुछ चन्द ही घंटों में घेर सकती हैं इन सम्बन्धित अधिकारियों में से एक अथवा अधिक आतंकित हो गए थे, और यदि हां, तो क्या यह सूचना प्रतिरक्षा मंत्रालय को उचित कार्यवाही करने के लिए भेज दी गई है ?

†श्री हजरनवीस : यह बात इस प्रश्न से मुश्किल से ही उठती है जोकि अधिकारियों के विरुद्ध की गई कार्यवाही के सम्बन्ध में है । परन्तु मैं माननीय सदस्य को यह आश्वासन देता हूं कि जांच के दौरान जो कोई भी महत्व की बात हमारे ध्यान में आती है वह सम्बन्धित प्राधिकारियों को आवश्यक कार्यवाही करने के लिए अवश्य ही भेजी जायेगी ।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : ऐसे जो आफ़िसर्स अपने कर्तव्य से भाग गए, क्या उन पर सैनिक अदालत में मुकदमा चलाने का सरकार का विचार है ?

श्री हजरनवीस : यह तो कानून का सवाल है ।

†अध्यक्ष महोदय : क्या उन पर सैनिक न्यायालय में मुकदमा चलाया जायेगा ?

†श्री हजरनवीस : मैं उस प्रश्न का उत्तर नहीं दे सकता जब तक कि इस विषय पर एक विशिष्ट प्रश्न न हो ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Removed.

[2]Dismissed.

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच नहीं है कि शिलांग स्थित भारत सरकार के संपर्क अधिकारी ने एक परिपत्र जारी किया था जिस में लिखा था कि केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के परिवारों द्वारा उस स्थान के खाली किये जाने के लिए सड़क परिवहनों, वायुयानों तथा विशेष रेलगाड़ियों की व्यवस्था की गई है ; और यदि हां, तो क्या यह भी सच नहीं है कि इस परिपत्र ने, उन लोगों के अतिरिक्त जो संकट का सामना करने के लिए अपने परिवार के लोगों के साथ अकेले रह गये थे, राज्य सरकार के कर्मचारियों के अनुशासन तथा उत्साह को भंग किया अथवा उन की मन:स्थिति पर विपरीत प्रभाव डाला ? . . . (अंतर्बाधायें) परिपत्र मेरे पास है ।

†श्री हजरनवीस : यदि माननीय सदस्य एक अलग विशिष्ट प्रश्न पूछ सकें, तो मैं जांच पड़ताल करूंगा । जहां तक अनुमान का सम्बन्ध है मैं निश्चय ही इसका खंडन करता हूं ।

†श्री नाथपाई : क्या यह सच है कि डिप्टी कमिश्नर श्री दास ने, जिन का उल्लेख माननीय मंत्री ने किया है, अपने बचाव में यह स्पष्टीकरण दिया था कि उन्होंने रेडियो पर प्रधान मंत्री का भाषण सुना था तथा वे इस निष्कर्ष पर पहुंचे कि हम बहुत कुछ हार गये हैं और इसलिए वे अपना पद स्थान छोड़ कर भाग गये ?

†श्री हजरनवीस: जी नहीं । उनका स्पष्टीकरण, यदि मैं उसे पढ़ूं, तो यह है . . .

†श्री वी० चं० शर्मा : यह प्रधान मंत्री पर एक आक्षेप है . . . . . .

†श्री नाथ पाई : बेकार की बात । इतना राजभक्त होने का बहाना न करिए . . . (अन्तर्बाधायें)

†अध्यक्ष महोदय : यह कोई आक्षेप नहीं है ।

†श्री हजरनवीस : जो उन्होंने कहा है उसका यही अर्थ है । २० नवम्बर, १९६२ को वह अपने परिवार को भेजने की व्यवस्था करने हवाई अड्डे पर गये थे । वह इतने व्याकुल तथा थके मांदे थे जब वह अपने परिवार से अलग होने वाले थे तो उनका पूर्णतया हृदय टूट गया था। अचानक ही कोई विचार आने पर उन्होंने परिवार को स्वयं कलकत्ता ले जाने का तथा अगले मिलने वाले वायुयान से वापस आने का निश्चय कर लिया । उनके पास अपने आयुक्त से बात करने तथा उसे अपने अचानक जाने के सम्बन्ध में सूचित करने का समय नहीं था परन्तु उन्होंने खुफ़िया विभाग के सहायक निदेशक को जो कि उसी वायुयान के भीतर था यह कहा कि वह उनके जाने के सम्बन्ध में तथा जिन परिस्थितियों में वह जा रहे हैं आयुक्त को सूचित कर दें । अतः माननीय सदस्य ने जो कुछ कहा है वह सत्य से बहुत परे है ।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, इस घटना को हुए साढ़े तीन महीने से अधिक हो चुके हैं और यह प्रश्न केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों से सम्बन्धित है । मैं यह जानना चाहता हूं कि इस अवस्था में इस बारे में सूचना एक करने में इतनी देर क्यों हो रही है और देर से देर कब तक यह काम पूरा हो जायेगा ।

श्री हजरनवीस : जितनी जल्दी हो सकेगा, उतनी जल्दी इस को किया जायेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या इस बारे में देर होने के कोई खास कारण हैं ।

**श्री हजरनवीस** : कोई खास कारण तो नहीं है, लेकिन आने जाने में समय लगता है ।

†**श्री भागवत झा आजाद** : जिन अधिकारियों के विरुद्ध कर्त्तव्य-विमुखता के प्रत्यक्ष आरोप सिद्ध हो गये थे, क्या जांच के दौरान उन्हें निलम्बित कर दिया गया था अथवा वे अभी तक बहाल हैं ?

†**श्री हजरनवीस** : बहुत से अधिकारियों के विरुद्ध वैभागिक जांच पड़ताल की गई थी किन्तु मैं यह नहीं कह सकता कि प्रत्येक मामले में क्या कार्यवाही की गई थी । अनुमान है कि कार्यवाही अवश्य की गई होगी ।

†**श्री हेडा** : क्या गृह-कार्य मंत्रालय द्वारा भेजे गये किसी सामान्य परिपत्र के किसी भाग से यह संकेत मिलता था कि सरकारी अधिकारी शत्रु के हाथों में पड़ने से बचें और इसके लिए उन्हें भाग जाना चाहिए ?

†**श्री हजरनवीस** : जैसा कि मैं ने पहिले ही कहा था, इस विषय पर एक विशिष्ट प्रश्न होना चाहिए और तब मैं उत्तर दूंगा ।

†**श्री दाजी** : क्या सरकार उन कर्मचारियों की कुल संख्या बता सकेगी जिनके विरुद्ध कार्यवाही की जाने वाली है तथा ऐसे व्यक्तियों की संख्या जिन्हें जांच होने से पहले ही निलम्बित कर दिया गया है ?

†**श्री हजरनवीस** : यही जानकारी हम एकत्रित कर रहे हैं और इसके मिलते ही हम इसे दे देंगे ।

**श्री रघुनाथ सिंह**: मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या तेजपुर के एस० पी० के खिलाफ़ कोई शिकायत है और यदि है, तो क्या उस के खिलाफ़ कोई जांच हो रही है ?

**श्री हजरनवीस** : अभी तक मेरे पास इस की कोई खबर नहीं है । अगर बाद में आ जायेंगी, तो उस की जांच की जायेगी ।

### दिल्ली में व्यक्तिगत मकान बनाने वालों को सुविधायें

+
*२८१. { **श्री प्रकाशवीर शास्त्री** :
**श्री जगदेव सिंह सिद्धांती** :
**श्री म० ला० द्विवेदी** :
**श्रीमती सावित्री निगम** :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार दिल्ली में निवास की समस्याओं का समाधान करने के लिये व्यक्तिगत मकान बनाने वालों को सुविधा देने के प्रश्न पर विचार कर रही है;

(ख) क्या यह भी सच है कि मकानों का अभाव होने के कारण दिल्ली में किराये बहुत अधिक हैं;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या यह सच है कि दिल्ली प्रशासन सहकारी समितियों को भूमि का आवंटन करने में बहुत देरी कर रहा है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार का इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हजरनवीस)**: (क) भारत सरकार के निर्माण, आवास तथा पुनर्वास मंत्रालय ने नागरिक क्षेत्र में व्यक्तिगत मकान बनाने वालों को वस्तुतः अपने निवासके लिए मकान बनाने के हेतु आर्थिक सहायता देने के लिए "न्यून आयुवर्ग आवास योजना" तथा "माध्यमिक आयवर्ग आवास योजना" नामक दो योजनाएं बनाई हैं। दिल्ली में भूमि के उच्चस्तरीय अधिग्रहण, विकास तथा निपटान" की योजना (जिसकी मुख्य-मुख्य बातें लोक सभा में २३ मार्च, १९६१ को श्री पी० जी० देव द्वारा दिये गये अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय के नोटिस के सम्बन्ध में लोक सभा के सभा-पटल पर रखे गये विवरण में समाविष्ट हैं) के अधीन विकसित रिहायशी प्लाट भी उपलब्ध किये जा रहे हैं।

(ख) जी, नहीं। दिल्ली में किरायों का नियंत्रण "दिल्ली किराया नियंत्रण अधिनियम, १९५८" के अधीन किया जाता है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

**श्री लहरी सिंह**: अध्यक्ष महोदय, यह तो संस्कृत बोली जा रही है।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री**: क्या सरकार ने इस प्रकार का कोई सर्वेक्षण कराया है कि भारत की राजधानी दिल्ली में अभी तक कितने नागरिक इस प्रकार के हैं, जिनके निवास की व्यवस्था नहीं हो सकी है ? यदि हां, तो उनकी संख्या का क्या अनुमान लगाया गया है ?

**श्री हजरनवीस**: उनकी संख्या का अनुमान तो नहीं लगाया गया है, लेकिन उनकी संख्या बहुत बड़ी है।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री**: क्या सरकार ने कोई इस प्रकार की जानकारी लेने का भी यत्न किया है कि राजधानी में किराये अपने अनुपात से कई प्रतिशत अधिक बढ़ गये हैं ? यदि हां, तो क्या सरकार ने उसके समाधान के सम्बन्ध में कोई विशेष चेष्टायें की हैं और यदि की हैं, तो वे क्या हैं ?

**श्री हजरनवीस**: जैसा कहा गया है कि किराये का नियंत्रण दिल्ली रैंट कंट्रोल एक्ट के मुताबिक होता है और उसकी जो क्लाज ६ है, उसके मुताबिक स्टैंडर्ड रैंट मुकर्रर किया जाता है। उस स्टैंडर्ड रैंट से ज्यादा किराया नहीं लिया जा सकता है।

**अध्यक्ष महोदय**: वह कहते हैं कि किराये बढ़े हुए हैं। क्या सरकार ऐसे सामान कर रही है कि और मकान बनाये जायें ताकि किरायों को बढ़ने से रोका जा सके ?

**श्री हजरनवीस**: इसके लिए तो जैसा मैंने कहा दो स्कीम्ज बनाई गई हैं, एक तो कम आमदनी वालों के लिए घर बनाने की योजना है और दूसरे मध्यम आमदनी वालों के लिए घरों की योजना है।

---

†मूल अंग्रेजी में

**श्री रामेश्वरानन्द :** प्रश्न और है तथा उत्तर दूसरा ही है।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं क्या कर सकता हूं।

**श्री जगदेव सिद्धांती :** जो निज रूप से सहकारी समितियां हैं, जोकि छोटे लोगों के लिए, कम आमदनी वाले लोगों के लिए मकान बनाने की योजना कर रही हैं और अपने पैसे भी लगाती हैं, सरकार उनको क्या सहायता देगी ?

**श्री हजरनवीस :** सरकार उनको भी सहायता दे रही है। जैसे अभी-अभी मैंने कहा कि दस कोआपरेटिव सोसाइटीज के लिए जगह दी गई है जो ८५० एकड़ है। फिर ग्यारह सोसाइटीज ऐसी हैं जिनके लिए जगह मुकर्रर की गई है। अगर वे पैसा जमा कर देंगी तो उनको दे देंगे। कुल ७१ ऐसी कोआपरेटिव सोसाइटीज हैं जिनके बारे में विचार किया जा रहा है।

**श्री म० ला० द्विवेदी :** क्या सरकार को मालूम है कि जो सुविधायें मकान बनाने की सरकारी कर्मचारियों और अधिकारियों को दी गई ह, उन से जो मकान बनाये गये हैं, वे उनको दो नागरिकों को किराये पर लगा देते हैं और सस्ते मकान जो सरकार उनको किराये पर देती है, उन में वे खुद रहते हैं और इससे किराया बढ़ रहा है ? इस बढ़ौतरी को रोकने के लिए सरकार क्या उपाय कर रही है ?

**श्री हजरनवीस :** जहां तक मेरा खयाल है, एक ऐसा नियम है कि अगर किसी आदमी का घर दिल्ली में है, चाहे खुद के नाम से हो और चाहे रिश्तेदार के नाम से हो, वह सरकारी मकान अपने लिए नहीं ले सकता है।

†**श्रीमती सावित्री निगम :** यह कहां तक सही है कि जब कि बहुत सी ऐसी संस्थायें हैं जिन्होंने सब शर्तें पूरी कर दी हैं, केवल दो स्थायें, जिन में से एक में उच्च अधिकारी हैं तथा दूसरी . . .

†**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति। वह किसी संस्था की ओर से तर्क कर रही हैं।

†**श्रीमती सावित्री निगम :** जी, नहीं। मैं तर्क नहीं कर रही हूं। कृपया मुझे प्रश्न पूरा करते दीजिये और तब आप निर्णय करें। क्या मैं जान सकती हूं कि यह कहां तक ठीक है कि केवल दो संस्थाओं को भूमि आवंटित की गई है जब कि अन्य संस्थाओं को जिन्होंने सभी शर्तें पूरी कर दी हैं भूमि आवंटित नहीं की गई है।

†**श्री हजरनवीस :** माननीया सदस्या मेरा पहला उत्तर नहीं समझ पाई हैं। मैंने कहा था कि दस आवास तंस्थाओं को पहिले ही भूमि आवंटित की जा चुकी है और ग्यारह को आवंटित की जायेगी। भूमि पहिले ही निर्धारित की जा चुकी है और ११ संस्थाओं को, ज्योंही वे डिपाजिट प्रीमियम दे ेंगी, भूमि दे दी जायेगी। प्राधिकार के विचाराधीन अभ्यावेदनों की कुल संख्या ७१ है।

**श्री गु० सि० मुसाफिर :** दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन ने फैसला किया था कि जिन कोआपरेटिव सोसाइटीज ने १३-११-१९५९ के बाद जमीन खरीदी थी, उनको मीन एलाट न की जाए। क्या इससे कोई हार्डशिप हो रही है लोगों को ? उनका लाखों रुपया ब्लाक हो गया है। क्या सरकार इस पर गौर करने के लिए तैयार है कि यह १३-११-१९५९ वाली जो शर्त है, इसको हटा दिया जा ?

**अध्यक्ष महोदय :** यह केवल एक सुझाव है।

---

†[मूल अंग्रेजी में]

**श्री भागवत झा आजाद :** क्या यह सच है कि देश के अन्य भागों की तरह दिल्ली में भी संकट काल की स्थिति में निम्न आय के लोगों को जो सहायता दी जा रही थी मकान बनाने के लिए वह बन्द कर दी गई है ?

**श्री हजरनवीसः** मेरी जानकारी में ऐसी कोई शिकायत नहीं आई है ।

**श्री भक्त दर्शन :** माननीय मन्त्री जी ने बताया है कि दिल्ली में किराया नियन्त्रण कानून लागू किया गया है । क्या उन्होंने इस बात का पता लगाने की कोशिश की है कि उसकी शर्तों का किस कद्र पालन किया जा रहा है और अभी भी कितने परसेंट अधिक पगड़ी देनी पड़ रही है मकान लेने के लिए ?

**श्री हजरनवीस :** ऐसा कोई केस मेरी जानकारी में नहीं है जिसमें पगड़ी देनी पड़ी हो । अगर किसी चीज़ के बारे में शिकायत है तो अदालत में उस मामले को ले जाया जा सकता है ।

†**श्री आ० प्र० जैन** : क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने ३०० रुपये से ४०० रुपये तिवर्ग गज तक की दर पर भूमि नीलाम की है और भूमि के ऊंचे मूल्य ही दिल्ली में अधिक किरायों का कारण हैं ?

†**श्री हजरनवीस :** ऐसा सुझाव दिया जा सकता है ?

†**श्री श्यामलाल सर्राफ :** क्या सरकार दिल्ली में भीड़भाड़ को कम करने के लिए कुछ एक कार्यालयों को दिल्ली से बाहर भेजने जैसे उपाय कर रही है ताकि अधिक स्थान उपलब्ध हो सके ?

†**अध्यक्ष महोदयः** यह कार्य के लिये सुझाव है ।

## कोयली में तेल शोधक कारखाना, गुजरात

†*२८२. **श्री यशपाल सिंहः** क्या खान और ईंधन मन्त्री २३ जनवरी, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४४७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात में, कोयली स्थित सरकारी क्षेत्र के तेल शोधक कारखाने का संचालन करने के लिए बनाये जाने वाले सीमित समवाय (लिमिटेड कम्पनी) के बारे में कोई निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो स्थापित समवाय का गठन कब तक हो जायगा ।

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय):** (क) अभी नहीं ।

(ख) अभी प्रश्न ही नहीं उठता ।

**श्री यशपाल सिंह :** क्या में जान सकता हूं कि शीड्यूल्ड टाइम पर तैयार होने में कोई देरी हुई है और कब तक आशा की जा रही है कि यह योजना पूरी हो जाएगी ?

**श्री के० दे० मालवीयः** तमाम प्रबन्ध चालू हो गया है और अभी प्राजक्ट रिपोर्ट पर आखिरी समझौता सोवियत एक्सपर्ट्स और आयल एण्ड नेचुरल गैस कमीशन के बीच नहीं हुआ है । चन्द दिनों में ऐसी आशा है कि आखिरी समझौता हो जाएगा और सरकार को पूरा निश्चय है कि तृतीय योजना के पहले ही यह कोयली रिफाइनरी पूरी पूरी तैयार हो जाएगी और चालू हो जाएगी ।

**श्री यशपाल सिंह :** किस फारेन कोलेबोरेटर्ज से यह काम हो रहा है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

**श्री के० दे० मालवीय :** कोयली रिफाइनरी सोवियत कोलेबोरेशन से बन रही है।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा :** क्या सरकार ने तेल शोधन कारखाने के लिये अपेक्षित सब भूमियों का अधिग्रहण कर लिया है और क्या उन्होंने सब व्यवस्था कर ली है ?

†**श्री के० दे० मालवीय :** तेल शोधन कारखाने के लिये भूमि अधिग्रहण के सम्बन्ध में लागत जमा कर दी गई है और भूमि का कब्जा लेना आरम्भ कर दिया गया है। नगर के लिये भूमि के सम्बन्ध में, गुजरात सरकार ने अब बाजूआ रेलवे स्टशन तथा कोमाली गांव के बीच तेल शोधन कारखाने के दक्षिण में कारखाने के टाउनशिप के लिये प्रस्तावित मूल भूमि को अधिग्रहण करना स्वीकार कर लिया है। कुछ कामों के लिये टेंडर मंगवाये गये हैं।

†**श्री पु० र० पटेल :** क्या कारखाने की क्षमता ३० लाख टन होगी या अधिक जब यह कार्य आरम्भ कर देगा ?

†**श्री के० दे० मालवीय :** कारखाने की मल योजना २० लाख टन तेल साफ करने की थी। अब बढ़ा कर ३० लाख टन कर दी गई है, जिसके संभरण की व्यवस्था हम गुजरात के तेल क्षेत्रों से करेंगे। समय सारिणी के बारे में इरादा यह था कि २० लाख टन कारखाना १९६४ के अन्त तक चलने लगेगा। अब हमें कुछ और महीने लग जायेंगे, संभव है, मार्च या अप्रैल १९६५ जब ३० लाख टन क्षमता का कारखाना कार्य आरम्भ कर देगा।

## अहमदाबाद के निकट गैस के नये क्षेत्र

†*२८३. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या खान और ईंधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी, फरवरी, १९६३ में गुजरात में अहमदाबाद के निकट गैस के एक बड़े नये क्षेत्र का पता लगा है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) :** (क) और (ख). सानन्द क्षेत्र में पहले कुएं में तथा अन्य कुएं में कालोल क्षेत्र में, जो अहमदाबाद के समीप हैं, गैस दिखाई दी है। तथापि अभी इन क्षेत्रों की उत्पादन क्षमता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

†**श्री दी० चं० शर्मा :** इस गैस की अनुमानतः उत्पादक क्षमता मालूम होने के लिये कितने कुएं खोदे जायेंगे ?

†**श्री के० दे० मालवीय :** कुछ अच्छी मात्रा में गैस तथा कुछ तेल सानन्द क्षेत्र के पहले कुएं में पाये गये हैं। किन्तु हमें खोदना पड़ेगा, मैं नहीं कह सकता कि कितने, परन्तु यह अनुमान लगाने के लिये काफी संख्या में कुओं में आवश्यकता होगी कि सानन्द क्षेत्र में जो गैस या तेल है, क्या वह सारे क्षेत्र में है, जिससे हमें काफी मात्रा में तेल और गैस मिल सकेगा। अब हम दो और कुएं खोद रहे हैं, जिनकी अगले सप्ताह में पूर्ण हो जाने की सम्भावना है। अन्य चार कुएं भी खोदे जायेंगे।

†**श्री दी० चं० शर्मा :** तीसरी योजना की समाप्ति तक भारत के सब राज्यों से कितना गैस मिलने की सम्भावयता है ? क्या इसका अनुमान लगाया गया है ?

†**श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :** क्या घरेलू उपयोग के लिये यह गैस प्राप्त करने के लिये कोई योजना बनाई गई है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय** : पहले हमें इसे पा तो लेना चाहिये ।

†**श्री भागवत झा आजाद** : क्या पहला कुआं खोदने के परिणामस्वरूप प्राप्त प्रारम्भिक सांख्यिकी हमें किसी प्रकार यह बता सकेगी कि हमें उनसे कितनी मात्रा में तेल और गैस मिल सकेगा ?

†**अध्यक्ष महोदय** : अभी तो यह प्रयोग ही है ।

†**श्री के० दे० मालवीय** : स्थिति आशाजनक है ।

†**श्री पु० र० पटेल** : क्या कालोल के गांधीनगर क्षे में गैस या तेल है ?

†**श्री के० दे० मालवीय** : जी हां ।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा** : अहमदाबाद के पास कालोल और गांधीनगर है, कालोल में तेल की खुदाई से क्या परिणाम निकला है ?

†**श्री के० दे० मालवीय** : कालोल अहमदाबाद के समीप अवश्य है, परन्तु यह सानन्द से २० मील दूर है ।

†**श्री पु० र० पटेल** : गांधी नगर की क्या स्थिति है ?

†**श्री के० दे० मालवीय**: गांधीनगर भी कालोल से कुछ मील दूर है । किन्तु गांधीनगर में कुआं संख्या २ में कुछ तेल मिला है, कुआं संख्या १ में नहीं, कालोल में तेल और गैस दोनों मिले हैं, और सानन्द के पहले कुएं में गैस मिला है तथा सम्भव है थोड़ा तेल भी मिला हो । परन्तु इन सबके लिये पर्याप्त संख्या में कुएं खोदने पड़ेंगे, आधे दर्जन विभिन्न स्थानों पर, और तब हमें तेल की मात्रा का कुछ प्रारम्भिक केत मिल सकेगा ।

†**श्री पु० र० पटेल** : माननीय मन्त्री का यह कहने का क्या तात्पर्य है कि गांधीनगर में कुआं क्रमांक २ में 'कुछ तेल' है ?

## मद्यपान

\+
***२८४. { श्री भक्त दर्शन :**
**श्री भागवत झा आजाद :**
**श्रीमती सावित्री निगम :**

क्या **गृह-कार्य** मन्त्री ८ अगस्त, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या ९५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकारी सेवाओं के प्रयोजन के लिये मद्यपान को अनर्हता घोषित करने का जो प्रश्न विचाराधीन था, उसके बारे में इस बीच क्या गति हुई है ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : अखिल भारतीय सेवा (आचार) नियम, १९५४ तथा केन्द्रीय सिविल सेवा (आचार) नियम, १९५५ में उपयुक्त संशोधन कर दिये गए हैं । इन संशोधनों की प्रतिलिपि सदन की मेज पर रखदी गई है ।

**श्री भक्त दर्शन** : चूंकि मुझे इन संशोधनों को देखने का अवसर नहीं मिला, क्या मन्त्री महोदय संक्षेप में बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या संशोधन किये गये हैं और उन्हें कब से लागू किया जा रहा है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय :** एक या दो महत्वपूर्ण परिवर्तन किये जा सकते हैं ?

†**श्री हजरनवीस :** ह काम पर ऐसे मद्यपान के नश के अन्दर, नशे की हालत में सार्वजनिक स्थानों पर जाना अधिक मात्रा में ऐसे मद्यपानों का स्वभावगत प्रयोग आदि, ये काम दण्ड के योग्य हैं ।

**अध्यक्ष महोदय** : उन्हें कब से लागू किया जायेगा ?

†**श्री हजरनवीस :** ये लागू हो चुके हैं ।

**श्री भक्त दर्शन:** मैं जानना चाहता हूं कि इस बात का निर्णय कौन करेगा कि सार्वजनिक ढंग से कोई सज्जन या कोई सरकारी कर्मचारी शराब पिये हुए हैं या नहीं, या उन्हें स्वयं घोषणा करनी पड़ेगी और उसका क्या ंग होगा ?

**श्री हजरनवीस :** स्वयं घोषणा करेंगे या नहीं यह तो उनकी जो हालत होगी उस पर अवलम्बित होगा । लेकिन अगर उनके खिलाफ कोई तहकीकात करनी होगी तो इसके लिये जो अधिकारी मुकर्रर किये गये हैं वे क ेंगे ।

**श्री भागवत झा आज़ाद :** इन संशोधित नियमों को लागू करने के बाद क्या सरकार यह बतला सकती है कि उन नियमों का अ कतर पालन हो रहा है या पालन के रूप में उसकी उपेक्षा हो रही है ?

**श्री हजरनवीस :** मैं तो समझता हूं कि पालन हो रहा है पूरी तौर से ।

†**श्रीमती सावित्री निगम :** क्या इसके बारे में विविध राज्यों को परिपत्र भेजे जा चुके हैं और क्या कोई जांच की गई है कि आया इन उपायों को ठीक से कार्यान्वित किया गया है ?

†**श्री हजरनवीस :** हमने उनको भारत के राजपत्र में प्रकाशित कर दिया है और उनको लागू हुआ समझा जाना चाहिये । किन्तु मैं मा० सदस्य के सझाव के अनुसार उनका परिचालन करवा दूंगा ।

†**श्री प्र० के० देव :** क्या राज्य सरकारों को मद्यनिषेध नीति के बारे में धीरे चलने के लिये हिदायतें दी गयी हैं; और क्या यह सही नहीं है कि अर्ध प्रतिशत जनता को सुधारने के लिये समूची जनता को तंग किया जा रहा है ?

†**श्री हजरनवीस** : यह इस प्रश्न से नहीं उठता ।

†**श्री हरि विष्णु कामत :** सरकार के निर्णय के अनुसार लोगों को मद्य पीने से रोकने का प्रयत्न किया जा रहा है या नशे की हालत में बदमस्त व्यवहार करना रोका जा रहा है ?

†**श्री हजरनवीस :** मेरे लिये नियमों का निर्वचन करना ठीक नहीं होगा ।

†**श्री हरि विष्णु कामत :** क्या मा० मन्त्री अपने द्वारा रखे गये कागज का निर्वचन देने में सक्षम नहीं हैं ?

†**अध्यक्ष महोदय:** उनका निर्वचन अन्तिम नहीं होगा, सम्भवतः वह न्यायालय में जाये और न्यायालय उन पर अपना निर्णय दें । इसलिये हम उनका निर्वचन यहां, प्रश्न काल में नहीं चाहते ।

---

† ूल अंग्रेजी में

†श्री हरि विष्णु कामत : कार्यपालिका को नियमों को लागू करना होता है अतः उनको उनका यथार्थ अर्थ आना चाहिये ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं प्रार्थना करूंगा कि वह इस समय तर्क में न पड़ें ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या मैं जान सकता हूं कि गृह मंत्रालय ने सरकारी कर्मचारियों को मद्यपान के सम्बन्ध में जो आदेश दिये हैं, कोई सरकारी विभाग इस प्रकार का है जिस ने इन नियमों के पालन में अपनी असमर्थता दिखलाई है ? यदि हां, तो वह विभाग कौन सा है ?

श्री हजरनवीस : किसी ने भी असमर्थता प्रकट नहीं की है ।

†श्री प्रिय गुप्त : क्या सरकारी कर्मचारियों के आचरण नियमों में मद्यपान को अयोग्यता मानने के पश्चात्, अफसरों को डाक्टरी प्रमाणपत्र मिलने में वृद्धि हुई है और यदि हां, तो कितनी ?

†श्री हजरनवीस : मुझे पता नहीं ।

†श्री विश्राम प्रसाद : क्योंकि, मद्य पान, घूस खोरी और भ्रष्टाचार प्रत्येक सरकारी विभाग में संक्रामक रोगों के समान फैले हुये हैं, सरकार इनको रोकने के क्या उपाय कर रही है ?

†श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि यदि सरकारी कार्यालय का कोई गज़ेटेड अफसर शराब पिये हुये पाया जाय तो इसके लिये कौन सा प्रमाण दिया जा सकता है कि वह पब्लिकली पिये हुये था ताकि उस पर कोई कारवाई की जा सके ?

श्री हजरनवीस : अगर किसी ने कोई गुनाह किया है तो सबूत देने के बहुत से तरीके हैं । उनमें से कौन सा तरीका इस्तेमाल किया जायेगा यह परिस्थिति पर निर्भर करता है ।

### अन्दमान द्वीपसमूह तथा मुख्य भूमि के बीच परिवहन सुविधायें

+

†*२८५. { श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :
श्री प्र० चं० बरुआ : }

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अन्दमान तथा निकोबार द्वीप समूह तथा मुख्य भूमि के बीच इस समय क्या परिवहन सुविधायें हैं ;

(ख) क्या उनको बढ़ाने की कोई योजना है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस) : (क) दो जहाज एम० वी० अन्दमान और एम० वी० निकोबार भारत और इन द्वीपों के बीच चलते हैं । इन के अतिरिक्त इंडियन एयर-लाइन्स कारपोरेशन कलकत्ता और पोर्टब्लेयर के बीच अच्छे मौसम में एक साप्ताहिक विमान चलता है ।

(ख) और (ग). भारत तथा इन द्वीपों के बीच संचार साधनों को बढ़ाने के लिये एक यात्री एवं माल जहाज तथा एक माल जहाज लेने का प्रस्ताव विचाराधीन है ।

†श्री सुरेन्द्रपाल सिंह : जब दोनों जहाज लेकर चलाये जायेंगे, तो पोर्टब्लेयर तथा भारत के बीच स्टीमर सेवा की बारम्बारता की क्या संभावना है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हजरनवीस : वर्तमान बारम्बारता प्रति वर्ष ३६ है। इसका बढ़ाया जाना ऐसे समय पर निर्भर होगा, जब हम यात्री जहाज लेंगे, जिस का ब्योरा अभी प्राप्त करना है।

†श्री सुरेन्द्रपाल सिंह : अन्दमान वर्ग में कितने द्वीप हैं जहां लोग रहते हैं और अन्तर्द्वीपीय संचार को बढ़ाने के लिये क्या प्रयत्न किये जा रहे ताकि द्वीपों का सर्वतोमुखी और संतुलित विकास हो सके ?

†अध्यक्ष महोदय : यह सूचना प्रकाशित पुस्तकों में दी गयी है।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सच है कि इस समय अन्दमान और भारत के बीच बारम्बारता दो सप्ताहों में तथा कभी कभी तीन सप्ताहों में एक बार है ?

†श्री हजरनवीस : मैंने बताया है कि बारम्बारता वर्ष में ३६ है। मैं दो यात्राओं के बीच का अन्तर नहीं बता सकता।

### त्रिवर्षीय स्नातक पाठ्यक्रम

*२८६. { †श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री राम शेखर प्रसाद सिंह :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिवर्षीय स्नातक पाठ्यक्रम देश के सभी विश्वविद्यालयों में लागू हो गया है ;

(ख) क्या इसके शिक्षा के स्तर, अध्यापकों तथा विद्यार्थियों पर प्रभाव का अध्ययन किया गया है ; और

(ग) क्या समस्त देश में इस पाठ्यक्रम में अखिल भारतीय स्तर पर समानता रखने का ध्यान रखा गया है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (ग). विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

### विवरण

भाग (क) : उत्तर प्रदेश के चार राज्य विश्वविद्यालयों (अर्थात् आगरा, इलाहाबाद, गोरखपुर और लखनऊ) तथा बम्बई विश्वविद्यालय ने अभी तक त्रिवर्षीय डिग्री पाठ्यक्रम लागू नहीं किया है।

भाग (ख) : त्रिवर्षीय डिग्री पाठ्यक्रम योजना के कार्य का अभी तक कोई मूल्यांकन नहीं किया गया है। फिर भी विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा हाल ही में नियुक्ति की गयी प्रामाणिक समिति सम्भवतः, इस बात का अध्ययन करेगी कि विश्वविद्यालय शिक्षा स्तर पर ि वर्षीय डिग्री पाठ्यक्रम योजना के क्रियान्वित किये जाने का क्या प्रभाव पड़ा है।

भाग (ग) : विश्वविद्यालय स्वायत्त शासी निकाय हैं और अध्ययन के अपने अपने पाठ्यक्रम तैयार करने में स्वतन्त्र हैं। फिर भी विश्वविद्यालय शिक्षा के समन्वय और प्रोत्साहन तथा शिक्षण, परीक्षा और विश्वविद्यालयों में अनुसंधान के स्तरों की स्थिरिता और निर्धारण से संबंधित विश्वविद्यालय अनुदान आयोग इस पहलू को भी ध्यान में रखता है।

---

†मूल अंग्रेजी में

**श्री सिद्धेश्वर प्रसाद** : स्टेटमेंट को देखने से मालूम होता है कि कई विश्वविद्यालयों में इस पाठ्यक्रम को लागू नहीं किया गया है। तो इस के लिये क्या प्रबन्ध किया जा रहा है कि उन विश्वविद्यालयों में भी यह पाठ्यक्रम लागू हो ?

**डा० का० ला० श्रीमाली** : जो प्रबन्ध मिनिस्ट्री का है उस का स्टेटमेंट में वर्णन किया गया है।

**अध्यक्ष महोदय**: जिन में लागू नहीं हुआ है उन में लागू करने के लिये क्या किया जा रहा है ?

**डा० का० ला० श्रीमाली** : मेरे ख्याल से उन्होने यह पूछा था कि बहुत से विश्वविद्यालय ऐसे हैं जहां कि पर कि यह डाइवर्सिफाइड कोर्स लागू नहीं किया गया है। इस का उत्तर देते हुए मैंने कहा कि मिनिस्ट्री ने जो प्रबन्ध किये हैं वह स्टेटमेंट में दिये गये हैं ।

**श्री सिद्धेश्वर प्रसाद**: जिन विद्यालयों ने इस पाठ्यक्रम को लागू किया है, क्या यह सही है कि उन्होंने इसको पूरी तरह लागू नहीं किया है ? विद्यार्थियों और शिक्षकों का जो अनुपात दिया गया है उस अनुपात में यह कार्यक्रम किसी विद्यालय में नहीं चल रहा है, इसकी क्या वजह है ?

**डा० का०ला० श्रीमाली** : यह सही है कि जो नये कोर्सेज़ खुले थे वे बहुत सफल नहीं हुये। इसी दृष्टि से मिनिस्ट्री ने निश्चय किया है कि चार रीजनल कालिजेज़ स्थापित किये जायें और वह अगली जुलाई से प्रारम्भ हो जायेंगे, और इन रीजनल कालिजेज़ में टीचर्स की ट्रेनिंग होगी जो जाकर विद्यालयों में प्रक्टिकल सबजेक्ट्स पढ़ायेंगे ।

†**श्री तिरुमल राव** : प्रश्न के भाग (ख) के सम्बन्ध में, क्या यह सच है कि कुछ विश्वविद्यालय यह अनुभव कर रहे हैं कि तीन वर्षीय योजना के कारण स्तर गिर रहा है ? यदि हां, तो उन विश्वविद्यालयों के क्या नाम हैं ?

†**डा० श्रीमाली** : जहां तक स्तर का प्रश्न है, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने इस बात की जांच के लिए एक समिति नियुक्त की है। उस ने अभी रिपोर्ट नहीं दी। मैं उस रिपोर्ट के बाद ही कोई बात निश्चित रूप से कह सकूंगा।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी** : हम विवरण से देखते हैं कि पांच विश्वविद्यालयों ने तीन साला पाठ्यक्रम जारी करना स्वीकार नहीं किया। क्या सरकार को कारण बताये गये हैं और क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने उन विश्वविद्यालयों के त्रिवर्षीय पाठ्यक्रम को जारी करने के लिये प्रेरित करने का अग्रेतर प्रयत्न किया है ?

†**डा० श्रीमाली** : जी हां, जिन विश्वविद्यालयों ने इसे कार्यान्वित नहीं किया वे हैं बम्बई, आगरा, इलाहाबाद, गोरखपुर और लखनऊ। उत्तर प्रदेश सरकार ने एक समिति बनाई है जो इस प्रश्न की जांच कर रही है। हमें अभी उन की ओर से सूचना नहीं मिली कि आया उस ने इस मामले पर कोई सिफारिश की है। बम्बई ने त्रिवर्षीय पाठ्यक्रम जारी न करने का निश्चय किया है।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी** : कारण नहीं बताये गये। इन विश्वविद्यालयों ने क्यों इसे स्वीकार नहीं किया ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†डा० श्रीमाली : उत्तर प्रदेश में इन को कठिनाई हो रही है क्योंकि वहां शिक्षा का ढांचा अन्य राज्यों से थोड़ा भिन्न है। बम्बई ने कहा है कि वे रूपभेद करना नहीं चाहते। वे वर्तमान स्तर से संतुष्ट हैं जो उन की आवश्यताओं को पूरा करता है।

†श्री चतुर्वेदी : क्या यह सच है कि कुछ राज्यों ने वित्तीय भार के कारण इस योजना को कार्यान्वित करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : केवल उत्तर प्रदेश राज्य ने इसे कार्यान्वित नहीं किया और उन्हों ने स प्रश्न को अग्रेतर जांच के लिए एक समिति नियुक्त की है।

†श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या यह सच है कि कुछ शिक्षा पंडितों ने पुरानी प्रणाली को पुनः लाने के लिए बड़ा जोर दिया है ? यदि ऐसी बात है तो इस के बारे में सरकार की नीति क्या है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : सरकार की नीति यह है कि हम व्यवस्था को उलटना नहीं चाहते। विविध शिक्षा निकायों के बीच बड़े ध्यानपूर्वक विचार तथा चर्चा के पश्चात् यह त्रिवर्षीय पाठ्यक्रम स्वीकार किया गया था। सरकार को इसे बदलने का कोई इरादा नहीं है।

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार को पता है कि इस पाठ्यक्रम से हमारी एजूकेशन का स्टैंडर्ड गिर जाने की तो आशंका नहीं है ?

डा० का० ला० श्रीमाली : जी नहीं, ऐसी कोई आशंका नहीं है।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच है कि तीन वर्षीय पाठ्यक्रम उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा वित्तीय कठिनाइयों के कारण कार्यान्वित नहीं किया गया है, यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार उसे लागू करने के लिए वित्तीय सहायता देने का प्रयत्न कर रही है ?

†डा० श्रीमाली : यही एक कारण नहीं। वित्तीय सहायता के लिये केन्द्रीय सरकार तथा वि० अ० आयोग उन की इच्छा को यथासंभव पूरा करने को तैयार है। यदि वे शत प्रतिशत सहायता मांगें तो वह संभव नहीं है, किन्तु हम वित्त के लिये उन की मांगों को पूरा करने में काफी सहायता करने को तैयार हैं।

†श्री श्यामलाल सर्राफ : यह पाठ्यक्रम देश में उच्चतर माध्यमिक स्कूलों के खोलने से जुड़ा हुआ है। क्या सरकार को पता है कि इस विषय में समूचे देश में प्रगति बहुत धीमी है और इस के परिणामस्वरूप त्रिवर्षीय पाठ्यक्रम उचित ढंग से लागू नहीं किया गया ?

†डा० श्रीमाली : यह अंशतः सच है कि हम हाई स्कूलों को उच्चतर माध्यमिक स्कूलों में नहीं बदल पाये, परिणामतः पहला वर्ष अर्थात् प्राग विश्वविद्यालय पाठ्यक्रम, हाई स्कूलों में नहीं, बल्कि अधिकांश विश्वविद्यालयों में खोला जा रहा है। परन्तु हमें आशा है कि ज्यों ज्यों अधिक धन मिलेगा हाई स्कूलों को उच्चतर माध्यमिक स्कूल बनाया जायगा। उन में से काफी तो बनाये जा चुके हैं। धन प्राप्ति के साथ इस काम में अग्रेतर प्रगति होगी।

†अध्यक्ष महोदयः अगला प्रश्न।

†श्री म० ला० द्विवेदीः यह एक ज़रूरी सवाल है।

†अध्यक्ष महोदयः मुझे खेद है।

---

†मूल अंग्रेजी में

## रद्दी कोयले का संभरण

\+
*२८८. { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री सरजू पाण्डेय :

**क्या खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने रद्दी कोयला भेजने वाले खान मालिकों के विरुद्ध कड़ी कार्य-वाही करने का निश्चय किया है ;

(ख) यदि हां, तो यह कार्यवाही किस प्रकार की होगी ; और

(ग) रद्दी कोयला भेजने वाले कितने खान मालिकों के विरुद्ध अब तक कार्यवाही की गई है ?

**खान और ईंधन मंत्री के सभा-सचिव (श्री तिम्मय्या):** (क) से (ग). खदान नियंत्रण आदेश के संशोधन से सरकार को यह अधिकार है कि सरकार खदान के स्वामी, एजेन्ट या मैनेजर को कोयला दिखाने के लिए कह सकती है कि उस ने लदान घोषित विशिष्टियों के अनुसार किया है। यदि कोयला वांछित विशिष्टियों के मुताबिक न हो तो सरकार वैगनों या ट्रकों से कोयले के उतारने का आदेश दे सकती है। कोयला नियंत्रक को निदेश दिया गया है कि वह अपने निरीक्षण करने वाले कर्मचारियों द्वारा लदान के निरीक्षण में सख्ती करे। आखिरी तीन महीनों या लगभग इसी अवधि के दौरान में रद्दी कोयले के लदान के १०० मामले मालूम हुए हैं। इन मामलों में कोयले नियंत्रक द्वारा उचित कार्यवाही की गई थी।

†**श्री प्र० र० चक्रवर्ती :** क्या यह सच है कि दिन के समय ५ घंटों के नियत समय के अन्दर वैगनों में माल लादने से कठिनाई उत्पन्न होती है और शीघ्रता में बुरा कोयला लादा जाता है और यदि हां, तो सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय):** यह सच है कि पांच घंटे बहुतेरे मामलों में पर्याप्त नहीं हैं। रेलवे से कहा गया था और दोनों मंत्रालयों के बीच सलाह मशविरे के बाद, दस घंटे तक बढ़ाने का फैसला किया गया है। हमें आशा है कि कोयला खान मालिक अपनी कुशलता को बढ़ायेंगे और वैगनों को अधिक नहीं रोकेंगे।

†**श्री प्र० र० चक्रवर्ती :** क्या सरकार यह अनुभव करती है कि ब्लाक रेट लदान की नवीन प्रणाली से भी दूसरी कठिनाई पैदा हो गई है जिस से कोयला खान मालिकों को जल्दी में वैगन लादने को बाध्य होना पड़ता है जिस से कठिनाई होती है ? उसे दूर करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

†**श्री के० दे० मालवीय :** परिस्थितियों में, इस से बेहतर कोई उपाय नहीं दिखाई देता। मुझे आशा है कि यथासमय उपभोक्ता और उत्पादक इन परिस्थितियों में अपने आप को ढाल लेंगे।

†**श्री विश्राम प्रसाद :** यदि लदान के स्थान पर कोयले की श्रेणी और किस्म की जांच के लिए कोई प्रविधिक व्यक्ति हो—तो बुरी तरह के कोयले के संभरण के लिए उस अफसर के विरुद्ध सरकार क्या कार्रवाई करने का विचार करती है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री के० दे० मालवीय :** इस के लिए किसी एक अफसर को पकड़ने का सवाल नहीं। कुछ कारणों से गुणप्रकार में गिरावट हुई है : समय की कमी, कोयला खान मालिकों की गलतियां आदि। हम ने नियमों में संशोधन किया और खान मालिकों को चेतावनी दी तथा प्रत्येक को सतर्क रहने को कहा। हम ने कुछ लोगों को दंड भी दिया। हम समझते हैं कि हाल ही में किस्म अच्छी हो गई है। हम अग्रेतर बेहतरी की आशा करते हैं।

**श्री बेरवा कोटा :** श्रीमन्, मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि जो अच्छे कोयले की जगह खराब कोयला भेजा गया इस से रेलवे का कितना नुकसान हुआ ?

†**श्री भागवत झा आजाद :** हाल की ब्लाक प्रणाली की ढलान की कठिनाई के अतिरिक्त तथा रेलवे द्वारा बढ़ाये गये समय के अतिरिक्त क्या यह सच नहीं कि अधिकतर कठिनाइयां लाभ कमाने के उद्देश्य के कारण हैं, जिन के कारण कि १०,००० टन कोयला में पत्थर आदि मिला कर १२,००० टन कर देते हैं। सरकार इसको कैसे रोकने का विचार करती है ?

†**श्री के० दे० मालवीय :** मैं इस बात को विशिष्ट रूप में नहीं मान सकता। चारों ओर अधिक सतर्कता तथा निगरानी होनी चाहिये और कोयला उत्पादन करने में कुशलता और उत्तम उपायों का प्रयोग होना चाहिये तथा उत्पादकों को सरकारी नियमों एवं विनियमों का पालन करना चाहिये।

## विश्वविद्यालय में भीड़भाड़

\+

†*२८९. श्री दाजी :<br>श्री स० मो० बनर्जी :<br>श्री इन्द्रजीत गुप्त :<br>श्री प्र० चं० बरुआ :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्वविद्यालयों में भीड़ को कम करने की दृष्टि से सरकार का शिक्षा पद्धति में परिवर्तन करने के लिए कदम उठाने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो किन उपायों पर विचार किया गया है ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली):** जी हां। सरकार की नीति अधिकाधिक स्कूलों में विविध पाठ्यक्रम जारी करने की है।

(ख) तीसरी योजना में बहु-उद्देशीय स्कूलों को सबल करने के लिए निम्न उपाय किये जायेंगे :

(१) चार प्रादेशिक प्रशिक्षण कालेज, व्यवहारिक विषयों के अध्यापकों को प्रशिक्षण देने के लिये खोले जायेंगे।

(२) राज्यों तथा संघ राज्य-क्षेत्रों में चुने गये बहु-उद्देशीय स्कूलों में कुशलता का ऊंचा स्तर बनाया जायेगा।

†**श्री दाजी :** क्या यह सच है कि कुछ विश्वविद्यालय प्रवेश पर कुछ प्रतिबंध लगाने का विचार रखते हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†डा० का० ला० श्रीमाली : बहुत से विश्वविद्यालयों में अब भी प्रवेश पर पाबंदियां हैं ।

†श्री दाजी : विशेषकर तीसरी श्रेणी के विद्यार्थियों के मामले में, क्या कुछ विश्वविद्यालय यह सोच रहे हैं कि तृतीय श्रेणी में पास हाई स्कूल विद्यार्थियों को विश्वविद्यालयों में दाखिल न किया जाये और सरकार की नीति क्या है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : मैं उत्तर दे चुका हूं ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि हमारे पालिटैक्निक बहुत कम हैं, जहां उन विद्यार्थियों को, जिन्होंने हाई स्कूल परीक्षा में अच्छे अंक प्राप्त नहीं किये, प्रवेश मिल सकता था, क्या उस समय तक जब कि पर्याप्त संख्या में पालिटैक्निक न हो जायें, विद्यार्थियों को विश्वविद्यालयों में जाने दिया जाये और उन को अपनी शिक्षा तथा भावी व्यवसायिक संभाव्यताओं को न काटना पड़े ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : इस में मतभेद हो सकता है ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : वे क्या करें ? यदि वे तृतीय श्रेणी में पास होते हैं, तो पालिटैक्निक या स्कूलोत्तर पाठ्यक्रम में जाये बिना क्या करें ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : मैं उत्तर दे चुका हूं, किन्तु इस मामले में माननीय सदस्या का मत भिन्न है । इसीलिये मैंने उत्तर नहीं दिया ।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या विश्वविद्यालयों में भीड़भाड़ को देखते हुए, हम अधिक विश्वविद्यालय बनायेंगे ? उत्तर प्रदेश में कानपुर, मेरठ और बरेली में तीन विश्वविद्यालय बनाने के प्रस्ताव का क्या हुआ ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : प्रश्न विद्यार्थियों को अवसर प्रदान करने का है जो हाई स्कूल से पास होते हैं । परन्तु मुख्य कठिनाई देश में यह है कि हमारे पास हाई स्कूल पास विद्यार्थियों के लिये पर्याप्त अवसर नहीं हैं अतः इसीलिये वे विश्वविद्यालयों में जाते हैं । इस का कुछ सम्बन्ध आर्थिक विकास से है और यह बड़ा व्यापक प्रश्न है अतः इस का परीक्षण विचारपूर्वक करना होगा । माननीय सदस्य, जिसने प्रश्न पूछा है, उस समिति के सदस्य हैं, जो इस प्रश्न की जांच करने के लिये नियुक्त की गई है, और मुझे विश्वास है कि वह समुचित सिफारिश करेंगे ।

†श्री स० मो० बनर्जी : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया कि तीसरी योजना अवधि में उत्तर प्रदेश में स्थापित की जाने वाली यूनिवर्सिटियों का क्या होगा ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : नवीन विश्वविद्यालय स्थापित करना राज्य सरकारों का काम है । केन्द्रीय सरकार उनकी स्थापना नहीं करती । अतः, मैं इस का उत्तर नहीं दे सकता ।

श्री राम सेवक यादव : अभी मंत्री महोदय ने बतलाया कि कुछ विश्वविद्यालयों ने अपने यहां थर्ड डिवीजनर्स के दाखिले पर एक प्रतिबंध लगा दिया है, मैं जानना चाहता हूं कि क्या इस प्रतिबंध के बाद से गांवों में ख़ासकर पिछड़ी जातियों के और हरिजन लोग जोकि ज्यादातर थर्ड डिवीज़न में ही पास होते हैं, उनको आगे पढ़ने से रोकने में मदद करेगा, और अगर ऐसा हो तो इसको रोकने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

डा० का० ला० श्रीमाली: माननीय सदस्य को मालूम है कि जहां तक विद्यार्थियों के दाखिले का प्रश्न है, इसको भारत सरकार निर्धारित नहीं करती है। युनिवरसिटीज़ जोकि आटोनमस बौडीज़ हैं वे ही इस मामले में फैसला करती हैं।

### तेल की खोज

†*२९१. श्री प्र० क० देव :
श्री बिशनचन्द्र सेठ :
श्री यशपाल सिंह :
श्री मणियंगाडन :
श्री कर्णी सिंहजी
श्री दी० चं० शर्मा :
श्रीमती विमला देवी :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री धर्मलिंगम :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री दलजीत सिंह :
श्री फ० गो० सेन :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री प० कुन्हन :
श्री अ० ना० विद्यालंकार :
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री इ० मधुसूदन राव :
श्री राम हरख यादव :
श्री महेश्वर नायक :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री विद्याचरण शुक्ल :
श्री बेरवा कोटा :
श्री विश्वनाथ राय :
श्री रा० शि० पाण्डेय :

क्या खान और इंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा १९६२-६३ में तेल की विस्तृत खोज के लिए कौन से क्षेत्रों को चुना गया है ;

(ख) क्या इन क्षेत्रों में पहले भी कोई जांच की गई थी;

(ग) यदि हां; तो किसने तथा उसके क्या परिणाम निकले; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) यह प्रस्तावित खोज सरकारी क्षेत्र अथवा गैर-सरकारी क्षेत्र अथवा किसी विदेशी सहयोग से की जायेगी ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)**: (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

**विवरण**

(क) पंजाब में पहाड़ी तराई वाले क्षेत्र में, उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिमी बंगाल में गंगा के मैदान में, आसाम के गोलाघाट–रुद्रसागर क्षेत्र में, आन्ध्र में गोदावरी–कृष्णा के बेसिन में, मद्रास में कावेरी के बेसिन में, विभिन्न स्थानों (गुजरात के आल्पाद, कोसम्बा, कैम्बे, गांधीनगर और मेहसाना क्षेत्र) में, कच्छ में भुज के उत्तर व दक्षिण में, राजस्थान के बारमेर क्षेत्र में भू-भौतिकीय सर्वेक्षण हो रहे हैं।

गुजरात के गोधा तथा पद्रा क्षेत्रों में और उत्तर प्रदेश के कासगंज क्षेत्र में निर्माण छिद्रण कार्य किया गया था एवं आशा है कि यह कार्य मद्रास के पट्टूकटैया क्षेत्र में शीघ्र आरम्भ हो जायेगा ।

गुजरात के आल्पेद, कालोल और गान्धीनगर क्षेत्रों में, उत्तर प्रदेश के उझानी क्षेत्र में, और आसाम के रुद्रसागर क्षेत्र में गहरे छेद किये गये थे । इसके अतिरिक्त, पंजाब, उत्तर प्रदेश और बिहार में अनेक स्थानों पर परीक्षात्मक गहरे छेद किये जायेंगे । अब तक बिहार में रक्सौल और पूर्नियां और उत्तर प्रदेश में शाहजहानपुर को चुना गया है ।

उपरोक्त प्रदेशों में तलछटी दृश्यांश शैल[1] वाले स्थानों पर और जम्मू तथा काश्मीर राज्य, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश ए ' अण्डमान तथा निकोबार द्वीप समूह के भागों में भूतत्वीय जांच पड़ताल की गई थी ।

(ख) और (ग). प्रारम्भिक भू-भौतिकीय कार्य बर्मा आयल कम्पनी ने आसाम में ब्रह्मपुत्र की घाटी में, जिसमें गोलाघाट–रुद्रसागर क्षेत्र शामिल है, किया था जिससे उस प्रदेश की निर्माण स्थितियों का कुछ ज्ञान हुआ ।

एक अन्य गैर-सरकारी संस्था ने गुजरात के गोधा-क्षेत्र में उथले छेद किये थे जिनका कोई निश्चित परिणाम नहीं निकला ।

(घ) उपरोक्त भाग (क) के अन्तर्गत उल्लिखित सभी जांच पड़तालें सरकारी क्षेत्र में हैं और उन्हें तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग विभागीय आधार पर कर रहा है ।

†**श्री प्र० के० देव**: क्या यह सच नहीं है कि कुछ समय पहिले स्टानवाक वालो ने पश्चिमी बंगाल में तेल खोजने का प्रयास किया था और काफी धन व्यय करने के बाद भी वे असफल रहे और यदि हां, तो आगामी वर्ष में तेल की खोज के प्रोग्राम में पश्चिमी बंगाल को शामिल करने के क्या कारण हैं ?

†**श्री के० दे० मालवीय**: तेल की खोज करने वालों में यह साधारण बात है कि जहां तेल का पता लगाने में एक कम्पनी असफल हो जाती है वहां अन्य कम्पनियां दिलचस्पी रखना बन्द नहीं करतीं और वे अपना प्रयास जारी रखती हैं ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

[1]Sedimentary rock-outcrops.

†श्री प्र० के० देव : क्या यह सच नहीं है कि कुछ समय पहिले मंत्री महोदय ने हमें यह बताया था कि जीवन निर्वाह की अति कठिन परिस्थितियों के कारण भू-कम्पीय और भू-भौतिकीय सर्वेक्षणों तथा जमशेदपुर में निर्माण-छिद्रण कार्य सम्बन्धी खोज बन्द करनी पड़ी और, यदि हां, तो क्या उस क्षेत्र में अगले वर्ष खोज कार्य जारी रखने का कोई प्रोग्राम है ?

†श्री के० दे० मालवीय : नहीं, मुझे याद नहीं कि मैं ने ऐसा कहा था कि जमशेदपुर में हमारा तेल की खोज का काम बन्द कर दिया गया है . . . .

†श्री प्र० के० देव : उन्होंने यही कहा था ।

†श्री के० दे० मालवीय : . . . . परन्तु संभव है कि उस समय कुछ विशेष कारण से उसे रोक दिया हो परन्तु हम ने अब जैसलमेर क्षेत्र में तेल की खोज का कार्य पूरी तरह आरम्भ कर दिया है और हमें फ्रांसीसी दलों से कुछ टेक्निकल सहायता मिली है । वे आजकल तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग का कार्य कर रहे हैं ।

†श्री रंगा : इसका क्या कारण है कि उड़ीसा या आन्ध्र प्रदेश या मध्य प्रदेश में अब तक तेल या गैस का पता लगाने का कोई प्रयास नहीं किया गया है ?

†श्री के० दे० मालवीय : वर्तमान सैद्धान्तिक विचारानुसार यह संभावना नहीं है कि हमें मध्य प्रदेश में तेल मिलेगा । आन्ध्र में केवल तटीय पट्टियों में तेल की खोज की जा सकती है । इसे कोई उच्च प्राथमिकता नहीं दी गई है क्योंकि बेसिन बहुत विस्तृत नहीं है केवल संकरी सी पट्टी है ।

†श्री कर्णी सिंहजी: राजस्थान में तेल की खोज कनाड़ा की जिस टीम ने की थी क्या उसे कोई सफलता मिली और क्या उन्हें तेल मिलने की आशा है ?

†श्री के० दे० मालवीय : नहीं, राजस्थान में कनाडा की किसी टीम ने तेल की खोज न की थी । तीन या चार वर्ष पहले कनाडा की एक टीम ने बंगाल से जैसलमेर क्षेत्र तक विस्तृत वायु चुम्बकीय सर्वेक्षण किया था जिसका उद्देश्य भूतल में पहाड़ों की निश्चित रूपरेखा का पता लगाना था । उन्होंने अपना निर्वचन दे दिया है और हम उस पर कार्यवाही कर रहे है । उस के आधार पर हमने बिहार, उत्तर प्रदेश, जैसलमेर और पश्चिमी बंगाल में तेल की खोज का काय आरम्भ कर दिया है ।

श्री यशपाल सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि पिछले साल फ़तेहपुर ( ? ) गांव में यह काम शुरू किया गया था, यदि हां, तो उसका क्या परिणाम रहा ?

अध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य तो एक एक गांव के बारे में जानना चाहते है ।

श्री यशपाल सिंह : मैं यह जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के ज़िला सहारनपुर में क्या यह काम शुरू किया गया ?

श्री के० दे० मालवीय : जी नहीं ।

†श्री तिरुमल राव : क्या स्टानवाक, ने पश्चिमी बंगाल में किसी पिछली सैद्धान्तिक जानकारी के आधार पर खोज की थी ?

†श्री के० दे० मालवीय : हां, ज्यादातर यही बात है । अब भी भूवेत्ताओं का मत है कि यह खोज छोड़ी न जाये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स० चं० सामन्त : क्या यह सच है कि १९६२–६३ से पहिले केवल दक्षिण बंगाल में खोज का काम हुआ था और उस बार यह काम उत्तरी बंगाल में हो रहा है ? क्या भावी कायक्रम में कोई अन्य स्थान चुना गया है ?

†श्री के० दे० मालवीय : बंगाल की उत्तरी भाग में तेल की खोज का प्रयास उस का ेक्रम के फलस्वरूप हो रहा है जो कुछ समय पहिले तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग ने वायु-चुम्बकीय सर्वेक्षण के परिणाम के अध्ययन के बाद तैयार किया था। जहां तक दक्षिण बंगाल का सम्बन्ध है, वहां स्टैन्र्डड वेक्वाम के कर्मचारियों ने भारत सरकार के सहयोग से किया था। अब वहां भी उस से आगे कार्य आरम्भ करने का हमारा विचार है जहां स्टेन्डर्ड ेक्वाम वालों ने छोड़ा था।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या सरकार ने इसका अध्ययन किया है कि बी० ओ० सी० तथा अन्य गैर-सरकारी फर्मों ने अपनी पहिली खोज का कार्य क्यों छोड़ दिया और उस तरह अन्य बातों से संरक्षण किया ?

†श्री के० दे० मालवीय : हमने उन सब बातों पर विचार कर लिया है। जब कोई तेल कम्पनी किसी क्षेत्र में अपना प्रयास समाप्त करती है तो अनेक बातों पर—आर्थिक धन लगाने की कम्पनी की क्षमता और क्षेत्र संबंधी उसका अपना मूल्यांकन—विचार करना पड़ता है। अब हमारा विचार है कि बाद में—एक कम्पनी के कार्य छोड़ देने पर—हम उससे आगे काम आरम्भ कर सकते हैं जहां उसे छोड़ा गया था बशे कि कार्य आरम्भ करने का कोई कारण हो।

†श्री दी० चं० शर्मा : पंजाब में तेल की खोज के काम की निश्चित स्थिति क्या है ? हो यह रहा है कि कभी किसी क्षेत्र को चुना जाता है और छोड़ दिया जाता है। पंजाब में तेल की खोज की क्या संभावना है और क्या इस बारे में सरकार का कोई निश्चित विचार तथा निश्चित नीति है कि वह उस क्षेत्र में क्या करेगी ?

†श्री के० दे० मालवीय : हम पंजाब में बहुत धन व्यय कर चुके हैं। अब भी हमें निश्चित रूप से कुछ पता नहीं लग रहा है। शायद हम पंजाब में गहरे बेसिनों के बारे में अनिश्चित रहेंगे। परन्तु टेक्नि कल मूल्यांकन यह है कि पंजाब एक ऐसा क्षेत्र है जहां हमें और कुछ समय तक तेल की खोज का कार्य समाप्त नहीं करना चाहिये। जब तक वहां तेल मिलने की संभावना है, हम खोज जारी रखेंगे।

†श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या ज्वालामुखी में उपलब्ध हुई गैस का प्रयोग किया जा रहा है या किया जायेगा ?

†श्री के० दे० मालवीय : वह गैस भ्रमक सिद्ध हुई।

†श्री कृ० चं० पन्त : विवरण से पता लगता है कि रचना-छिद्रण कार्य गुजरात के कुछ क्षेत्रों में और उत्तर प्रदेश के कासगंज क्षेत्र में हुआ था। क्या उनका आशाजनक परिणाम निकला है। यह भी पता लगता है कि गहरे परीक्षात्मक छेद भी किये जा रहे हैं।

†श्री के० दे० मालवीय : कासगंज क्षेत्र में जानकारी एकत्रित करने के लिये छेद किया गया था। इस का उद्देश्य वहां तेल या गैस का पता लगाना न था। हमें कुछ जानकारी प्राप्त हुई है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री कृ० चं० पन्त : मैं ने पूछा था कि क्या संतोषजनक परिणाम निकले हैं ?

†श्री के० दे० मालवीय : मैं ने कहा कि यह छेद जानकारी के लिये किया गया था और हमें कुछ जानकारी प्राप्त हुई है। इसका संबंध तेल और गैस प्राप्त करने से नहीं है। हमें स्तर के बारे में सैद्धान्तिक जानकारी मिली है।

श्री प्रिय गुप्त : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि नार्थ बिहार में कटिहार में आयल-एक्सप्लोरेशन की जो कोशिश की गई थी, क्या उस को ोहराया जायगा या नहीं?

श्री के० दे० मालवीय : नार्थ बिहार में कटिहार में आयल-एक्सप्लोरेशन का कुछ काम किया गया था। उसको छोड़ दिया गया है। स वक्त हम नार्थ बिहार में पूर्णिया में कर रहे हैं।

---

# प्रश्नों के लिखित उत्तर

## दिल्ली शिक्षा संहिता

†*२७५. श्री बिशन चन्द्र सेठ : क्या शिक्षा मंत्री १४ नवम्बर, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३९३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र के लिए नई शिक्षा संहिता को अन्तिम रूप दे दिया गया है ;

(ख) यदि हां, ो उस का ब्योरा क्या है ; और

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (ग) इस बीच में यह संहिता तैयार हो गई है और अब उसकी अन्तिम जांच हो रही है। आशा है कि वह बहुत जल्द तैयार हो जायेगी।

## संस्कृत परीक्षायें

†*२७७. श्री श्रीनारायण दास : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में संस्कृत परीक्षाओं के समान नाम और स्तर निर्धारित करने के लिये कोई कार्यवाही की गई है, और यदि हां, तो क्या ;

(ख) क्या स विषय के संबंध नें विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से परामर्श किया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग और सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :(क) से (ग). केन्द्रीय संस्कृत बोर्ड ने जो संस्कृत के प्रचार तथा विकास संबंधी मामलों पर सरकार को मंत्रणा देता है, पाठशालाओं में पुनर्गठित संस्कृत शिक्षा की एक योजना तैयार की है **[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये एल० टी० संख्या ९१३–६३]** और सिफारिश की है कि देश में प्राचीन आधार पर संस्कृत परीक्षायें

---

†मूल अंग्रेजी में

लेने वाले सभी परीक्षण निकायों को यह योजना स्वीकार करनी चाहिये। सरकार ने बोर्ड की सिफारिश स्वीकार की और रुचि रखने वाले सभी व्यक्तियों से प्रार्थना की कि वे बोर्ड की सिफारिश के अनुसार विभिन्न संस्कृत परीक्षाओं के समान नाम तथा स्तर स्वीकार करें। इस मामले पर विश्वविद्यालय अनुदान आयोग तथा भारत के अन्तर-विश्वविद्यालय बोर्ड के साथ भी वार्ता की गई है। भारत का अन्तर-विश्वविद्यालय बोर्ड तो योजना से पूर्णतया सहमत है परन्तु विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अभी उस पर विचार कर रहा है।

संस्कृत परीक्षाओं के समान नाम तथा स्तर देश में सामान्य शिक्षा के नमूने पर पहिले से ही विद्यमान हैं।

## कलकत्ता विश्वविद्यालय की परीक्षा पद्धति

†*२८७. **श्रीमती मैमूना सुल्तान** : क्या **शिक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फोर्ड फाउंडेशन के तीन व्यक्तियों के दल ने, जिसे कलकत्ता विश्वविद्यालय की परीक्षा पद्धति और प्रशासन की जांच पड़ताल करने का कार्य सौंपा गया था, अपना प्रतिवेदन दे दिया है ;

(ख) यदि हां, तो उनके मुख्य निष्कर्ष और सिफारिशें क्या हैं ; और

(ग) यदि कलकत्ता विश्वविद्यालय में इन सिफारिशों को और साधारण प्रकार की सिफारिशों को अन्य विश्वविद्यालयों में लागू करने के लिए कोई कार्यवाही की जा रही है ; तो क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)** : (क) जी हां। फिर भी शिक्षा मंत्रालय को अभी तक कोई प्रति प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) और (ग) कलकत्ता विश्वविद्यालय के उप-कुलपति रिपोर्ट के ब्यौरे का अध्ययन कर रहे हैं और विश्वविद्यालय के अनेक अधिकारियों ने उसे नहीं देखा है। जहां तक अन्य विश्वविद्यालयों का संबंध है, यह उनकी इच्छा पर है कि वे सामान्य सिफारिशों की कार्यान्विति पर विचार करें।

## बेलाडिला लौह अयस्क परियोजना

†*२६०. **श्री विद्याचरण शुक्ल** : क्या **खान और ईंधन मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बेलाडिला लौह अयस्क खनन परियोजना में अब तक किस अवस्था तक प्रगति हुई है;

(ख) क्या अन्य सम्बन्धित परियोजनाओं जैसे रेलवे तथा विद्युत् का विकास भी बिल्कुल इसके साथ साथ ही हो रहा है ; और

(ग) क्या ये विकास कार्य बिल्कुल निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार ही किए जा रहे हैं ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)** : (क) क्षेत्र से लौह अयस्क का निर्यात करने की लक्ष्य तारीख वर्ष १९६६ का मध्य है और ४० लाख टन प्रतिवर्ष भेजने का ठेका किया गया है।

---

†मूल अंग्रेजी में

अयस्क संचय १४ जिला निक्षपों में है और आशा है कि इनमें से २ या ३ निक्षेपों से आवश्यक निर्यात हो सकेगा। निक्षेप संख्या १० की खोज पूरी हो गई है और निक्षेप के लाभप्रद प्रयोग की परि-योजना रिपोर्ट तैयार हो रही है। निक्षप संख्या ५ की खोज समाप्त होने वाली है। निक्षप संख्या १४ की खोज आरम्भ हो गई है और जून, १९६३ तक वह समाप्त हो जायेगी। निक्षप संख्या ११ की भी खोज करने की कार्यवाही की जा रही है।

(१) निर्माण काल में विद्युत् संभरण, (२) एक बसे-केम्प की स्थापना, (३) विभिन्न निक्षेपों तक सड़कें बनाना, और (४) जलसंभरण के लिए उपयक्त स्थान ज्ञात करने के लिए भी कार्य आरम्भ हो गया है।

(ख) जी, हां।

(ग) जी, हां।

## नई दिल्ली में 'आदर्श युवक होस्टल'

†*२९२. { श्री रा० शि० पाण्डेय :
श्री सुरेन्द्र पाल सिंह:

क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने नई दिल्ली में एक 'आदर्श युवक होस्टल' बनाने की योजना बनाई है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)**: (क) जी हां।

(ख) होस्टल में १२८ विस्तर होंगे और वह चाणक्यपुरी में ०.८१ एकड़ भूमि पर बनाया जायेगा। विस्तृत नक्शे तथा प्राक्कलन तैयार हो रहे हैं। वर्ष १९६३–६४ में निर्माण आरम्भ हो जायगा और आशा है कि वह १९६४–६५ में पूरा हो जायेगा।

## भारत में विज्ञान की शिक्षा

†*२९३. { श्री सुरेन्द्र पाल सिंह:
श्री सुबोध हंसदा:
श्री स० चं० सामन्त :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि यूनेस्को संगठन का एक सलाहकार शिष्टमण्डल कुछ महीने पहले माध्यमिक स्तर पर विज्ञान शिक्षा के विकास की योजना तथा चुने हुये विश्वविद्यालयों में अनु-सन्धान केन्द्र स्थापित करने के बारे में भारत सरकार को परामर्श देने के लिये भारत आया था; और

(ख) यदि हां, तो शिष्टमण्डल की मुख्य सिफारिशें क्या हैं ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)**: (क) जी हां।

---

†मूल अंग्रेजी में।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये एल० टी० संख्या ६१४/६३]

**मध्य प्रदेश को माताटीला परियोजना से पानी तथा बिजली**

†२६४. श्री हरि विष्णु कामत :
श्री विद्याचरण शुक्ल:
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

क्या **गृह-कार्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या माताटीला बांध से मध्य प्रदेश को सिंचाई के लिये पानी तथा बिजली दिये जाने के सम्बन्ध में कोई निर्णय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ;

(ग) यदि नहीं, तो निर्णय कब तक होने की आशा है ; और

(घ) क्या मध्य क्षेत्रीय परिषद् की भोपाल में कोई बैठक हुई थी तथा इस विषय पर विचार हुआ था ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हजरनवीस)**: (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) तथा (घ). भोपाल में मध्य क्षेत्रीय प्रिरषद् की २९ तथा ३० जनवरी, १९६३ को बैठकें हुई। माताटीला परियोजना से बिजली देने के प्रश्न पर परिषद् की १९ तथा २० फरवरी, १९६३ को नई दिल्ली में हुई स्थगित बैठक में आगे विचार किया गया था। इस विषय की जांच करने के हेतु श्री एम० आर० सचदेव, सचिव, सिंचाई तथा बिजली मन्त्रालय की अध्यक्षता में एक समिति निर्मित की गई थी। इस समिति की सिफारिशों को अन्तिम रूप देने के हेतु १८ मार्च को समिति की एक और बैठक होगी।

**बरौनी तथा कोयली के तेलशोधक कारखाने**

†*२६५. श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या **खान और ईंधन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में ही रूसी विशेषज्ञों ने बरौनी तथा कोयली के तेल शोधक कारखानों का, इन कारखानों के विस्तार के लिये वहां के संयन्त्रों के बारे में जानकारी प्राप्त करने के लिये दौरा किया था ;

(ख) यदि हां, तो अन्तिम योजना के अन्तर्गत तेल शोधक कारखानों में क्या वृद्धि/परिवर्तन करने का विचार है ; और

(ग) इस सम्बन्ध में रूस द्वारा क्या सहायता दी जायेगी ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय): (क) नहीं, श्रीमान्।

(ख) और (ग). ये विचाराधीन हैं।

**स्नेहन तेल संयंत्र**

†*२९६. श्री दी० चं० शर्मा:
श्री सुबोध हंसदा:
श्री सं० चं० सामन्त:
श्री रघुनाथ सिंह:
श्री सुरेन्द्रपाल सिंह:

क्या खान और ईंधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संघ सरकार तथा "एस्सो" के संयुक्त उद्यम से स्थापित किये जाने वाले स्नेहन तेल संयन्त्र की स्थापना को सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय): (क) और (ख). मामला अभी विचाराधीन है।

**दक्षिण भारत में गैर-सरकारी क्षेत्र में तेल-शोधक कारखाना**

†*२९८. श्री सुरेन्द्र पाल सिंह:
श्री विभूति मिश्र:
श्री राम रतन गुप्त:
श्री रघुनाथ सिंह:
श्री प्र० चं० बरुआ:
श्री इन्द्रजीत गुप्त:
श्री जं० ब० सिं० बिष्ट:
श्री अ० क० गोपालन:
श्री प० कुन्हन:
श्री बाल कृष्ण वासनिक:

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि मद्रास के कुछ उद्योगपतियों ने दक्षिण भारत में गैर-सरकारी क्षेत्र में एक तेलशोधक कारखाना स्थापित करने का प्रस्ताव किया है तथा उनका प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव के लाभदायक पहलू क्या हैं तथा उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय): (क) और (ख). दो प्रस्ताव प्राप्त हुए थे परन्तु जांच करने के बाद पता लगा कि वे अप्रैल, १९५६ में अपनाये गये औद्योगिक नीति संकल्प के अनुसार नहीं हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

**अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारियों को पदोन्नति**

†४६८. **श्री सुबोध हंसदा :** क्या गृह-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सचिवालय में पिछले चार वर्षों में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कितने कर्मचारियों को (१) लोअर डिवीजन क्लर्क से अपर डिवीजन क्लर्क, (२) सेक्शन आफिसर से अन्डर सेक्रेटरी, और (३) श्रेणी २ से श्रेणी १ के पदों पर पदोन्नत किया गया ; और

(ख) क्या उन्हें रक्षित कोटा में पदोन्नति दी जाती है या सामान्य कोटा में ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस) :** (क) और (ख). वरिष्ठता या योग्यता के आधार पर अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों को पदोन्नति देने के लिए कोई संरक्षण नहीं किया जाता । अतः पिछले चार वर्षों में पदोन्नति प्राप्त ऐसे कर्मचारियों की ठीक संख्या के बारे में तत्काल जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

**सन्थाल परगना में मैट्रक के बाद अध्ययन के लिये छात्रवृत्तियां**

†४६६. **श्री मरण्डी :** क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार ने १ जनवरी, १९६२ से मैट्रक के बाद अध्ययन के लिए बिहार के सन्थाल परगने की अनुसूचित आदिम जातियों के निर्धन तथा पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को कितनी छात्रवृत्तियां दीं;

(ख) इस प्रकार इस पर कितना धन व्यय हुआ ; और

(ग) यदि कोई छात्रवृत्ति नहीं दी गई है, तो इसका क्या कारण है ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) :** (क)

१९६१–६२ . . . १७४

१९६२–६३ . . . १३४१ इसके अतिरिक्त ९६ विद्यार्थियों के प्रार्थनापत्र बिहार सरकार के विचाराधीन हैं जो योजना का लागू करती है ।

(ख) १९६१–६२ . . ९५,८९९

१९६२–६३ . . ५७,१५८ (फरवरी, १९६३ तक)

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

**जिला कांगड़ा (पंजाब) में कोयले की खानें**

५००. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :** क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कांगड़ा जिले में कोयले की एक खान का पता चला है ;

(ख) यदि हां, तो क्या पाये गये कोयले की किस्म और परिमाण की जांच की गई है; और

(ग) क्या उक्त खान की खुदाई की व्यवस्था की जा चुकी है; यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

**खान और इंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)**: (क) सरकार के पास ऐसी कोई सूचना नहीं है ।

(ख) और (ग) : प्रश्न ही नहीं उठता ।

**खनिज तेल**

†५०१. **श्री कृष्ण देव त्रिपाठी**: क्या खान और इंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) आजकल भारत में विभिन्न किस्म के खनिज तेलों का कितना उत्पादन तथा उपभोग होता है ;

(ख) वर्ष १९६२–६३ में अब तक ऐसे तेलों की कितनी मात्रा का आयात तथा निर्यात किया गया ; और

(ग) इन तेलों के आयात व निर्यात से कितनी विदेशी मुद्रा प्राप्त हुई या व्यय हुई (प्रत्येक किस्म के तेल के लिये अलग अलग) ?

†**खान और इंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)**: (क) से (ग). अभी यह जानकारी देना लोक हित में नहीं है ।

**प्रादेशिक इंजीनियरी कालेज, वारंगल**

†५०२. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या वैज्ञानिक-अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रादेशिक इंजीनियरी कालेज, वारंगल की इमारत कब तक पूरी होगी उसमें अभी कितनी प्रगति हुई है ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक कार्य-मंत्री (श्री हुमायून कबिर)** : कालेज ने सूचना दी है कि चार होस्टल, कर्मशालाओं के दो एकक, इंजीनियरी और विज्ञान प्रयोगशालायें, कक्षा कक्ष तथा ड्राइंग हाल पूरे हो गये हैं और उनका प्रयोग किया जा रहा है । दो और होस्टल, शेष प्रयोगशालायें और अस्थायी आवास के दस शैड के जून, १९६३ तक तैयार हो जाने की आशा है । बाकी के बारे में आशा है कि वह जुलाई, १९६४ तक तैयार होगा ।

**आन्ध्र प्रदेश में राष्ट्रीय अनुशासन योजना**

†५०३. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में कुछ कितनी संस्थाओं में राष्ट्रीय अनुशासन योजना लागू की गई है ; और

(ख) वहां इस योजना के अन्तर्गत कुल कितने विद्यार्थी प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)**: (क) और (ख) : जानकारी "शून्य" है ।

**औद्योगिक डिजाइन प्रशिक्षण केन्द्र**

†५०४. **श्री सुरेन्द्र पाल सिंह**: क्या वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पूर्व केन्द्रीय सरकार ने देश में औद्योगिक डिजाइन प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना के बारे में परामर्श देने के लिये ब्रिटेन से एक औद्योगिक डिजाइन विशेषज्ञ बुलाया था ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या वह विशेषज्ञ यहां आ चुका है और उसकी मुख्य सिफारिशें क्या हैं ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून कबिर)**: (क) और (ख) माननीय सदस्य का ध्यान २१–११–६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ६५६ के उत्तर की ओर आकर्षित किया जाता है ।

**केन्द्र का राज्यों को निदेश**

†५०५. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने संविधान की सातवीं अनुसूची में समवर्ती तथा राज्य सूचियों के विषय पर राज्य सरकारों को संकट की स्थिति के अधीन अपना अधिकार प्रयोग किया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्योरा है ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) भारत प्रतिरक्षा अधिनियम, १९६२ के अन्तर्गत जारी किये गये नियम जिन विषयों पर लागू होते हैं उनमें सहमत तथा राज्य की अनुसूचियों में उल्लिखित मामले शामिल हैं । फिर भी, संविधान के अनुच्छेद ३५३ (क) के अन्तर्गत संकट कालीन शक्तियों को इस बारे में राज्य सरकारों को निदेश देने के लिये प्रयोग करने का कोई अवसर नहीं आया है कि राज्य की प्रशासी शक्ति का प्रयोग कैसे किया जाय ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

**अपराधियों की गिरफ्तारी**

†५०६. **श्रीमती सावित्री निगम** :
**श्री म० ला० द्विवेदी** :

क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९६१–६२ में अनैतिक पण्य दमन अधिनियम के अधीन संघ राज्य क्षेत्रों में गिरफ्तार किये गये अपराधियों की संख्या क्या है ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर)** : अपेक्षित जानकारी नीचे दी जाती है :

| संघ राज्य क्षेत्र | १९६१–६२ में अधिनियम के अधीन गिरफ्तार किये गये व्यक्तियों की संख्या |
|---|---|
| १. दिल्ली . . . . | २३८ |
| २. त्रिपुरा . | १५ |
| ३. हिमाचल प्रदेश | कोई नहीं |
| ४. मनीपुर . . . | कोई नहीं |
| ५. लक्कादीव, मिनिकाय और अमीनदीवी द्वीप समूह . . | कोई नहीं |

अन्दमान तथा निकोबार द्वीपों से ऐसी ही जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

†मूल अंग्रेजी में

## दिल्ली में रक्षा गृह

५०७. { श्रीमती सावित्री निगम :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्त्री और बच्चों के अनैतिक व्यापार अधिनियम के अन्तर्गत कोई रक्षा गृह दिल्ली में स्थापित किया गया है ; और

(ख) कितने व्यक्ति इस अधिनियम के अन्तर्गत गिरफ्तार किये गये हैं ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर)** : (क) जी नहीं ।

(ख) १५ फरवरी, १९६३ तक ९८२

## सांस्कृतिक संस्थाओं को सहायता

†५०८. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :

क्या वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विविध सांस्कृतिक संस्थाओं को नये भवनों के निर्माण के लिये दी जाने वाली वित्तीय सहायता बन्द कर दी गई है ;

(ख) पिछले वित्तीय वर्ष १९६२–६३ में सहायता के लिये कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुये थे ; और

(ग) क्या सोच विचार के बाद इन सभी पर इन्कार कर दिया गया था अथवा कुछ भुगतान किया गया था ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून कबिर)**: (क) जी नहीं ।

(ख) अभी तक ८७ ।

(ग) आवेदन पत्रों की छानबीन करने के बाद अभी तक १४ संस्थाओं को २,३८,८०७ रुपये दिये गये हैं ।

## उत्तर प्रदेश में नये विश्वविद्यालय

†५०९. **श्री स० मो० बनर्जी** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में तीन नये विश्वविद्यालय बनाने के बारे में कोई अन्तिम निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्र कितनी राशि की मंजरी देगा ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)** : (क) अभी नहीं ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग नये विश्वविद्यालयों को स्थापना के लिये कोई अनुदान नहीं देता। वह वर्तमान विश्वविद्यालयों के विस्तार के लिये सहायता देता है।

**कृत्रिम क्रयोलाइट का निर्माण**

†५१०. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या **वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में उपलब्ध कच्चे माल से हमारे देश में कृत्रिम क्रयोलाइट बनाने के लिये कोई सफल प्रयास किया गया है ;

(ख) यदि हां, अब तक क्या प्रगति हो चुकी है ; और

(ग) इससे कितनी विदेशी मुद्रा की बचत होने की संभावना है ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून कबिर)**: (क) जी हां। केन्द्रीय विद्युत् रसायन अनुसन्धान संस्था, करायकुडी में ; राष्ट्रीय धातुकर्मक प्रयोगशाला, जमशेदपुर में भी कुछ काम हो रहा है।

(ख) केन्द्रीय विद्युत्-रसायन अनुसंधान संस्था, करायकुडी संस्था में २० पौंड प्रतिदिन की क्षमता का एक स्वमापी संयंत्र[1] चला रही है और गुंडी में २० किलो प्रति दिन की क्षमता वाला एक संयंत्र स्थापित कर रही है।

(ग) अनुमान है कि यदि भारतीय उत्पादन से ही हमारी मांगें पूर्णतः पूरी हो जायें तो लगभग १० लाख रुपये प्रतिवर्ष बचत होगी।

**देशी राज्यों के भूतपूर्व शासकों द्वारा राष्ट्रीय रक्षा कोष में अंशदान**

†५११. {
**श्री हरि विष्णु कामत :**
**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :**
**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :**
**श्री भागवत झा आजाद :**
**श्री भक्त दर्शन :**
**श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :**
**श्रीमती लक्ष्मीबाई :**

क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देशी राज्यों के भूतपूर्व शासकों से अपनी निजी थैलियों में स्वेच्छा से कटौती करने और वही राशि राष्ट्रीय रक्षा कोष में देने के लिये अपील की है ;

(ख) यदि हां, तो अपील का उत्तर देने वालों की संख्या क्या है ; और

(ग) अपील के प्रति नकारात्मक प्रतिक्रिया दिखाने वालों की संख्या क्या है और प्रत्येक मामले में यदि कोई कारण हों तो वे क्या हैं ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) हां।

(ख) उत्तर अभी तक आ रहे हैं।

(ग) कोई नहीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Batch Plant.

## नेताजी का स्मारक

†५१२. **श्री हरि विष्णु कामत :** क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार नेताजी सुभाष चन्द्र बोस की आजाद हिन्द फौज का—जिस का प्रमुख नारा 'चलो दिल्ली' था; एक उपयुक्त स्मारक, अधिमानतः लाल किले के सामने, बनाने का विचार रखती है ;

(ख) यदि हां, तो कब ;

(ग) परियोजना का ब्योरा क्या है ; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस) :** (क) ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते ।

(घ) लाल किले के निकट स्थान शहीदों का स्मारक बनाने के लिये निर्धारित कर दिया गया है ।

## अल्युमिनियम का औद्योगिक उपयोग

†५१३. **श्री विभूति मिश्र :** क्या वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद् की धातु समिति ने सिफारिश की है कि औद्योगिक उपयोगों के लिये अल्युमिनियम और उस की मिश्र धातुओं के स्थान पर तांबा, टीन, जस्त और पीतल को रखा जाये ;

(ख) यदि हां, तो सरकार इस सिफारिश को क्रियान्वित करने के लिये क्या उपाय करना चाहती है ; और

(ग) इस सिफारिश से कितनी बचत होगी ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) :** (क) जी हां, और तदनुसार विस्तृत प्रविधिक अध्ययन करने और सिफारिशें करने के लिये धातुकर्मकों की एक समिति बनाई जा रही है ।

(ख) जब सिफारिशें प्राप्त होंगी तो सरकार उन पर पूरी तरह विचार करेगी ।

(ग) बचत का अनुमान तो विस्तृत अध्ययन के पूरा हो जाने के बाद ही लगाया जा सकेगा ।

## विद्यार्थियों के चरित्र का मूल्यांकन

५१४. **श्री रामेश्वरानन्द :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार विद्यार्थियों की परीक्षा में उनके चरित्र, स्वास्थ्य एवं अनुशासन के आधार पर भी कोई नम्बर देने की योजना पर विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)** : (क) और (ख). भारत सरकार ऐसी किसी योजना पर विचार नहीं कर रही है जिसके अन्तर्गत विद्यार्थी के चरित्र, स्वास्थ्य और अनुशासन पर अंक देने की व्यवस्था हो। फिर भी शारीरिक शिक्षा और मनोरंजन के केन्द्रीय सलाहकार बोर्ड ने सिफारिश की है कि एस० एस० एल० सी० परीक्षा से एक स्तर नीचे तक शारीरिक शिक्षा को अनिवार्य परीक्षा विषय और बी० ए० तथा बी० एस० सी० में इसे एक वैकल्पिक विषय बना दिया जाये ।

संकटकालीन स्थिति को देखते हुए देश के सभी माध्यमिक स्कूलों में कार्यान्वित करने के लिए राष्ट्रीय अनुशासन और शारीरिक शिक्षा का एक कार्यक्रम तैयार किया गया है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत सभी राज्य सरकारों से यह अनुरोध करने का प्रस्ताव है कि संकटकालीन समकालिक योजना के कार्यक्रम में नियतकालिक तथा प्रत्येक वर्ष के अन्त में परीक्षाएं ली जाएं और वार्षिक तरक्की या उच्च परीक्षा में बैठने की अनुमति देते समय इन परीक्षाओं के परिणामों को भी ध्यान में रखा जाये ।

**द्वितीय विश्व युद्ध में सेवा करने वाले सरकारी कर्मचारियों के वेतन**

†५१५. { **श्री बी० चं० शर्मा :**
　　　　**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :**

क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि द्वितीय विश्व युद्ध में सेवा करने वाले बहुत से सरकारी कर्मचारियों के वेतन अभी तक निर्धारित किये जाने वाले हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि ऐसे बहुत से कर्मचारी सेवानिवृत्त हो चुके हैं और अपनी पेंशनों के निर्धारित न होने के कारण तदर्थ भुगतान पा रहे हैं ; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं और इस बारे में क्या उपाय करने का विचार है ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) से (ग). जिन लोगों ने द्वितीय विश्व युद्ध में युद्ध-सेवा की थी और जिन्हें अब असैनिक पदों पर नियुक्त कर दिया गया है, उन के वेतन-निर्धारण के बारे में गृह-कार्य मंत्रालय ने १९४७ में आदेश जारी किये थे। ऐसा पूर्वानुमान है कि ऐसे व्यक्तियों का वेतन संबंधित प्रशासी प्राधिकारियों द्वारा बहुत पहले ही इन आदेशों के अन्तर्गत निर्धारित हो गया होगा। उल्लिखित प्रकार के मामलों के बारे में गृह-कार्य मंत्रालय के पास कोई जानकारी नहीं है ।

**रूस के साथ सांस्कृतिक समझौता**

†५१६. **श्री बी० चं० शर्मा** : क्या **वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूस और भारत के बीच १९६३ के लिए एक उभयपक्षीय सांस्कृतिक समझौते को अन्तिम रूप दिया दे दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून कबिर)**: (क) और (ख) भारत और रूस के बीच एक सांस्कृतिक समझौते पर १२ फरवरी, १९६० को हस्ताक्षर किये गये

†मूल अंग्रेजी में

थे और १० सितम्बर, १९६० को उसका अनुसमर्थन किया गया था। १९६३ के लिये ऐसा कोई उभयपक्षीय सांस्कृतिक समझौता नहीं है ।

**अन्दमान और निकोबार द्वीपों के लिये योजना के अन्तर्गत आवंटन**

†५१७. **श्री अ० क० गोपालन** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१-६२ और १९६२-६३ के लिये योजना के अन्तर्गत अन्दमान और निकोबार द्वीपों के लिये कितनी राशि आवंटित की गई है ; और

(ख) प्रत्येक वर्ष में अभी तक कितना वास्तविक व्यय किया गया है ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क)

| | (लाख रुपये) |
|---|---|
| १९६१-६२ | १५२.५२१ |
| १९६२-६३ | २५८.९०८ |
| (ख) १९६१-६२ | ११२.८१७ |
| १९६२-६३ | ६३.५२४ |
| | (दिसम्बर, १९६२ तक) |

**कोयला उत्पादन के लिये भूमि**

†५१८. **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कोयला खानों के मालिकों से कोयला उत्पादन के लिए भूमि अर्जित करने में उन्हें होने वाली कठिनाइयों के बारे में अभ्यावेदन मिले हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने सम्बन्धित राज्य सरकारों को ऐसे अभ्यावेदनों के सदाशय की जांच करने और कोयला उत्पादन को सुकर बनाने के लिये राज्य सरकारों द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन उन्हें भूमि देने को कहा है; और

(ग) राज्य सरकारों द्वारा अभी तक प्राप्त प्रतिक्रिया क्या है और यदि उन्होंने सम्बन्धित सम्पत्ति के अर्जन की अपेक्षित शर्तों को पूरा करने के बारे में कोई सुझाव भेजे हों तो वे क्या हैं ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)**: (क) से (ग). कोयला खानों के मालिकों से कोयला उत्पादन के लिये आवश्यक भूमि को अर्जित करने में, विशेषत: बिहार में, उन्हें होने वाली कठिनाइयों के बारे में अभ्यावेदन प्राप्त होने के बाद राज्य सरकार को भूमि अर्जन में होने वाली कठिनाइयों को दूर करने के लिये उपाय करने को कहा गया था । मामला अभी उस सरकार के विचाराधीन है ।

**खेत्री तांबा खानों में प्रशिक्षणार्थी**

†५१९. **श्री हेम राज** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भू-विज्ञान में ऐसे दुहरे स्नातकों की संख्या क्या है जिन्हें सरकारी खर्च पर खेत्री तांबा खानों में क्रियात्मक प्रशिक्षण के लिये प्रविष्ट किया गया था और उनके प्रशिक्षण की अवधि क्या थी;

(ख) ऐसे छात्रों की संख्या क्या है जिन्होंने प्रशिक्षण समाप्त कर लिया है और जिन्हें नौकरी में लगा दिया गया है;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) ऐसे प्रशिक्षार्थियों की संख्या क्या है जिन्हें अभी नौकरी नहीं मिली है; और

(घ) इन खानों में काम के विस्तार को देखते हुए उन्हें नौकरी न मिलने के क्या कारण हैं ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय ):** (क) से (घ). भू-विज्ञान के ऐसे कोई विद्यार्थी, जिनके पास स्नातकोत्तर अर्हतायें थीं, खेत्री तांबा खानों में विशेषतः क्रियात्मक प्रशिक्षण के लिये प्रविष्ट नहीं किये गये थे तथापि, भारतीय खान ब्यूरो ने वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्रालय की वरिष्ठ वृत्तिक योजना के अधीन मैंटलीफैरस और कोयला निक्षेपों की खोज के लिये क्षेत्रकार्यों में स्नातकोत्तर अर्हतायें रखने वाले दो व्यक्तियों को और दो भूतत्वीय स्नातकों को क्रियात्मक प्रशिक्षण दिया था। उनके प्रशिक्षण के दौरान दो प्रशिक्षार्थी, जो भूतत्व में स्नातक थे, खेत्री में तीन महीनो के लिये प्रशिक्षित किये गये थे। उपर्युक्त चार स्नातक प्रशिक्षार्थियों में से केवल एक ने सफलतापूर्वक प्रशिक्षण पूरा किया था और उसे तब से भारतीय खान ब्यूरो मे कनिष्ठ प्रविधिक सहायक की नौकरी दे दी गई है। अन्य तीन प्रशिक्षार्थियों ने भारतीय भू-विज्ञान सर्वेक्षण संस्था और तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग में नौकरी मिल जाने के कारण अपना प्रशिक्षण बीच ही में छोड़ दिया था। इस प्रशिक्षण प्रणाली के अधीन प्रशिक्षण की अवधि को सफलतापूर्वक समाप्त कर लेने पर नौकरी दिलाना आभार्य नहीं है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय भू-विज्ञान सर्वेक्षण संस्था ने भी भू-विज्ञान में स्नातकोत्तर विद्यार्थियों को क्रियात्मक प्रशिक्षण देने की अपनी ही योजना के अधीन १९५९-६०, १९६०-६१ और १९६१-६२ में लगभग ६ महीने की अवधि के लिये छः भू-विज्ञान स्नातकोत्तरों को खेत्री क्षेत्र में क्षेत्र-मानचित्रण का प्रशिक्षण दिया था। योजना के अन्तर्गत बाद में भारतीय भू-विज्ञान सर्वेक्षण संस्था में नौकरी देना आभार्य नहीं है। फिर भी एक प्रशिक्षार्थी को भारतीय भू-विज्ञान सर्वेक्षण संस्था में सहायक भू-तत्ववेत्ता के पद पर चुना गया था; अन्य पांच प्रशिक्षार्थियों की नौकरो के बारे में कोई जानकारी नहीं है।

### केरल में खानों की खोज

†५२०. **श्री कोया :** क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खान ब्यूरो केरल राज्य में खोज कर रहा है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)** : (क) जी नहीं। अभी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

### विशेष पुलिस संस्थापन

†५२१. **श्री प्रिय गुप्त :** क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशेष पुलिस संस्थापनों में अधिकतर पद स्थायी और/या नियमित पदाली पर बनाये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या विभिन्न राज्यों से प्रतिनियुक्त पुलिस अधिकारियों को विशेष पुलिस संस्थापन संगठन में विलीन होने का वरणाधिकार दिया गया है; और

(ग) क्या आर० एस० ओ० रेलवे विभागीय अधिकारियों की पदाली भी इस प्रकार विचाराधीन है ?

---

†मूल अंग्रेजो में

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) १२ अगस्त, १९६० को तीन वर्ष से अधिक के अस्थायी पदों, जिनके अनिश्चित काल तक जारी रहने की संभावना थी, में से ८० प्रतिशत को उस तिथि से स्थायी बना दिया गया है ।

(ख) ऐसे पुलिस अधिकारियों को जिन्हें विशेष पुलिस संस्थापन में उनके काम के आधार पर योग्य समझा जाता है और जो इस समय विभिन्न राज्यों से प्रतिनियुक्ति पर आये हुए ह राज्य सरकारों से परामर्श के साथ विशेष पुलिस संस्थापन में स्थायी रूप में विलीन किया जा रहा है। सम्बन्धित पुलिस अधिकारियों की इच्छा जान ली गई है ।

(ग) रेलवे विभागीय अधिकारियों के पद रेलवे मंत्रालय में बनाये जाते हैं और वे उसी मंत्रालय के स्टाफ में दिखाये जाते हैं यद्यपि अधिकारी विशेष पुलिस संस्थापन के निरीक्षण में काम करते हैं । इसलिये उनके विशेष पुलिस संस्थापन में स्थायी रूप में विलीन किये जाने का प्रश्न ही नहीं उठता ।

## हिन्दी के विकास के लिए अनुदान

†५२२. **श्री यशपाल सिंह** : क्या **शिक्षा** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिन्दी के विकास कार्य के लिए किन-किन स्वयं सेवी संगठनों और व्यक्तियों को सरकार से १९६२-६३ में अब तक अनुदान प्राप्त हुए हैं; और

(ख) उन में से प्रत्येक को कितना-कितना अनुदान प्राप्त हुआ है ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)** : (क) और (ख). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । **[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी०—९१५-६३]**

## शिक्षा स्तर

५२३. **श्री विभुति मिश्र** : क्या **शिक्षा** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय विश्वविद्यालयों में शिक्षा का स्तर गिर रहा है;

(ख) क्या यह भी सच है कि अमरीका के एक शिक्षा विशेषज्ञ डा० जुलियस ए० स्ट्रेटन बे भी दिल्ली विश्वविद्यालय में भाषण देते समय इसकी पुष्टि की है; और

(ग) यदि हां, तो भारतीय विश्वविद्यालयों के छात्रो की शिक्षा का स्तर ऊंचा करने के लिये सरकार कौन सी कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)** : (क) उच्च शिक्षा के स्तर से संबंधित समस्याओं की प्रणालीबद्ध और उद्देश्यपूर्ण जांच के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने जो समिति नियुक्त की है वह इस बात का भी पता लगायेगी कि क्या विश्वविद्यालय शिक्षा के स्तर में कोई गिरावट आई है ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर में जिस समिति का उल्लेख किया गया है उसने अभी अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है । इसी बीच विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विश्वविद्यालयों के शिक्षा स्तर को सुधारने के लिए बहुत सी कार्रवाइयां की हैं जैसे :—उच्च अध्ययन केन्द्रों की स्थापना, सामान्य शिक्षा सुधारने के लिए कार्रवाइयां, पुनर्विलोकन समितियों की नियुक्ति, परीक्षा प्रणाली में

---

†मूल अंग्रेजी में

सुधार, ग्रीष्म स्कूल और पुनश्चर्या पाठ्यक्रम आयोजित करना, शिक्षण और अनुसंधान को सुदृढ़ बनाने के लिए विकास योजनाओं की क्रियान्विति, वेतन-मानों में बढ़ोत्तरी आदि ।

### कोयला परिवहन

†५२५. **श्रीमती सावित्री निगम** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे कि १९६१-६२ में समुद्र तथा नदियों से कुल कितने मीट्रिक टन कोयला पहुंचाया गया ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)** : १९६१-६२ में रेल-तथा-समुद्र मार्ग और नदियों से ले जाये गये कोयले की मात्रा इस प्रकार रही :—

| | |
|---|---|
| रेल तथा समुद्र मार्ग से . . | १५.५ लाख मेट्रिक टन |
| नदियां . | गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड द्वारा ७,३६० मेट्रिक टन । |

### हिन्दी में कार प्लेटें

५२६. { **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद:**
**श्री राम शेखर प्रसाद सिंह :**

क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जिन मोटरों में हिन्दी में लिखी नम्बर प्लेटें लगी होती हैं, दिल्ली पुलिस ने हाल ही में उनके चालान कर दिये हैं; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) ऐसे कुछ मामले ध्यान में आये हैं ।

(ख) दिल्ली मोटर यान नियमों के नियम ३.७(२) तथा मोटर यान अधिनियम, १९३९ की छटी अनुसूची के अनुसार मोटर यान पर रजिस्ट्रेशन मार्क—अक्षर तथा संख्या दोनो अंग्रेजी में लगानी चाहियें। मोटर यानों की नम्बर-प्लेटों में अंग्रेजी अक्षर तथा संख्या होना अपराधों के नियंत्रण तथा निरोध और सड़क पर सुरक्षा की दृष्टि से आवश्यक है, क्योंकि किसी भी राज्य में रजिस्ट्री हुए मोटर यान सारे भारत में घूमने के लिए अधिकृत होते हैं ।

### मनीपुर प्रशासन के कर्मचारियों को अग्रिम तरक्कियां

†५२७. **श्री रिशांग किशिंग** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनीपुर प्रशासन के अधीन विभिन्न श्रेणियों के पदों पर काम करने वाले कितने अफसरों को १९५८ से जनवरी, १९६३ की अवधि में पेशगी तरक्की दी गयी है;

(ख) किस सिद्धान्त के अनुसार पेशगी तरक्की दी जाती है; और

(ग) ऊपर भाग (क) में उल्लिखित कितने अफसरों को पेशगी तरक्की दिये जाने से अधिकतम वेतन मिल रहा है ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) से (ग). यह जानकारी मनीपुर प्रशासन से इकट्ठी की जा रही है और वह प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जायगी ।

---

†मूल अंग्रेजी में

## सुगनू पुलिस चौकी

†५२८. **श्री रिशांग किशिंग** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बैते आदिमजाति के कुछ लोगों ने मनीपुर में सुगनू पुलिस चौकी पर हमला किया था ;

(ख) यदि हां, तो इस हमले का कारण क्या था ;

(ग) दोनों पक्षों की ओर कितने व्यक्ति हताहत हुए ; और

(घ) ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए प्रशासन ने क्या कदम उठाये हैं ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) और (ग). २६ जनवरी, १९६३ को ११ बजे रात बैते आदिम जाति के लगभग ३० सशस्त्र आदमियों के गिरोह ने सुगनू पुलिस चौकी पर हमला किया और गोलाबारी की । गोलाबारी आधी रात तक जारी रही जिसमें एक हमलावर मारा गया और पुलिस चौकी का इंचार्ज अफसर और उसकी पत्नी को चोट आयी ।

(ख) मालूम होता है कि यह हमला मनीपुर और बर्मा से कुछ हिस्से निकाल कर एक स्वतंत्र राज्य बनाने के लिए बैते जाति के कुछ गैर-जिम्मेदार लोगों की मांग के लिए किया गया था ।

(घ) कई हमलावरों को गिरफ्तार कर लिया गया है और कुछ दूसरे लोगों को गिरफ्तार करने की कोशिश जारी है । बोलयांग और डोग्यांग के दो गांवों पर सामूहिक दंड लगाया गया है । गिरोह के अधिकांश लोग यहीं के हैं । पर्याप्त संरक्षणात्मक उपाय भी किये गये ह ।

## विदेशों को भेजे गये सांस्कृतिक शिष्टमंडल

†५२९. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या **वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १५ फरवरी, १९६३ को समाप्त वर्ष में भारत ने कितने सांस्कृतिक शिष्टमंडल विदेशों में भेजे ;

(ख) उन शिष्टमंडलों के सदस्यों के रूप में कितने व्यक्ति विदेश गये ; और

(ग) उस प्रयोजन के लिए कितनी विदेशी मुद्रा दी गयी ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर)**: (क) पन्द्रह ।

(ख) एक सौ उन्नीस ।

(ग) १५,३७२ रुपये ६१ नये पैसे ।

## नहरकटिया मोरेन क्षेत्र का भूतत्वीय सर्वेक्षण

†५३०. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या **खान और इंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने नहरकटिया मोरेन क्षेत्र में कुछ नये भागों का भूतत्वीय सर्वेक्षण करके १९६३ में आयल इंडिया कंपनी की सहायता करना मंजूर कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस बीच सर्वेक्षण आरंभ हुआ है और अब तक उसके क्या परिणाम है ?

†मूल अंग्रेजी में

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)** : (क) जी हां। तेल और प्राकृतिक गैस आयोग ने आयल इंडिया लिमिटेड को एक भूगर्भ सर्वेक्षण दल सौंप दिया है।

(ख) अनुमान है कि सर्वेक्षण निकट भविष्य में आरंभ होगा।

**देशभक्ति विषयक कथानक वाले नाटक**

†५३१. **श्रीमती मैमूना सुल्तान** : क्या **वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केवल उन्हीं नाटकों के लिए जिनका विषय देशभक्ति से संबंधित हो, निर्माण-अनुदान देने का निश्चय किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो इस निश्चय के बाद से कितनी नाटक मंडलियों को ऐसे अनुदान दिये गये हैं ; और

(ग) जो नाटक तैयार किये जाने वाले हैं वे कौन-कौन से हैं और प्रत्येक के लिए कितना अनुदान दिया गया है ?

†**वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर)** : (क) जी नहीं। थियेटर ग्रूपों को सुझाव दिया गया है कि वे ऐसे नाटक तैयार करें जिनका विषय देशभक्तिपूर्ण हो।

(ख) और (ग). निम्नलिखित नाटकों के लिए १८ थियेटर ग्रूपों को प्रत्येक के लिए ४,००० रुपये का अनुदान मंजूर किया गया है बशर्ते कि संबंधित राज्य सरकार उसके विषय को स्वीकृत करे :

"देशम् कोवम्", "चिराग", "मान ना क्षिमजी", "अलिक्जेन्डर", 'राष्ट्रवीर', "सीपॉय", "एक तमन्ना", "नसून आब्वां" "पायेर डाक", "संख्या", "महाप्रेम", "माथेर डाक", "पायेर छवी", "अग्नि कोने", "अभिजान" "रानी आफ झांसी", "प्रतिरोध" और "गुरुशिष्ट संवाद"।

**नूनमती तेल शोधक कारखाना**

†५३२. **श्री बी० चं० शर्मा** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूमानिया के सहयोग से असम में स्थापित नूनमती तेल शोधक कारखाना अब पूरी तौर से भारतीय कर्मचारियों द्वारा चलाया जाता है ; और

(ख) यदि नहीं, तो अब भी रूमानिया के कितने लोग तेल शोधक कारखाने में काम कर रहे हैं और उनकी जगह काम करने के लिए भारतीय कर्मचारियों को प्रशिक्षित करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)** : (क) अभी नहीं।

(ख) रूमानिया के ७ व्यक्ति अब भी काम कर रहे हैं जिनमें से अधिकांश के स्थान पर जून, १९६३ तक भारतीय शिल्पिक काम करने लगेंगे।

---

†[मूल अंग्रेजी में]

## जिला होशियारपुर (पंजाब) का भूतत्वीय सर्वेक्षण

†५३३. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के सर्वेक्षण विभाग ने हाल ही में पंजाब राज्य के होशियारपुर जिले की खनिज सम्पत्ति की कोई छानबीन की है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)**: (क) जी हां ।

(ख) ब्यौरा इस प्रकार है :

**लिग्नाइट** : राजनवतो और तलभा में लिगनाइट की पतली परतों का पता लगा है । सिवालिक युग को चट्टानों में इस प्रकार की लिग्नाइट की परतें बहुत मिलती हैं और आर्थिक दृष्टि से उनका कोई महत्व नहीं है ।

**शीशे की रेत : जैजों** और गरही मनसावल के आसपास के क्षेत्रों की छानबीन इस उद्देश्य से की गई थी कि शीशे के उद्योग के लिए क्वार्टजाइट का उपयोग कहां तक किया जा सकता है । यह सामग्री सोडियम सिलीकेट बनाने के काम में लायी जा रही है और वह साधारण शीशा तैयार करने के लिए भी उपयुक्त है । अनुमान है कि गैंगा क्षेत्र में लगभग २०० लाख मेट्रिक टन और गरही मनसावल क्षेत्र में लगभग २६० लाख मेट्रिक टन क्वार्टजाइट प्राप्त होगा ।

**कैल्क तफा:** बीरमपुर और महिन्दरपुर में मिलने वाले कैल्क तूफा की विस्तृत जांच से पता चला कि इन चीजों के निक्षेप सीमित मात्रा में हैं और उनका कोई आर्थिक महत्व नहीं है ।

## राजस्थान में अनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों के लिये छात्रावास

५३५. **श्री बेरवा कोटा** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में गत पांच वर्ष में अनुसूचित जातियों के छात्रों के लिये सरकार ने कितने छात्रावास स्थापित किये हैं और इस समय ऐसे छात्रावासों की संख्या क्या है ; और

(ख) क्या अनुसूचित जातियों के असिस्टेंट कमिश्नर छात्रावासों के संचालन के सम्बन्ध में सरकार को समय-समय पर प्रतिवेदन देते रहे हैं ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर)** : (क) सूचना राज्य सरकारों से मांगी गई है, तथा प्राप्त होने पर एक विवरण सदन के सभा पटल पर रख दिया जायेगा ।

(ख) जी हां ।

## रूस द्वारा पेट्रोलियम से बनी वस्तुओं की सप्लाई

†५३६. **श्री प्र० कु० घोष** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पेट्रोलियम से बनी चीजों की सप्लाई के लिए इंडियन आयल कम्पनी और रूसी अधिकारियों के साथ त्रिवर्षीय समझौता कब समाप्त होना है ;

(ख) क्या इस समझौते का संभवतः नवीकरण किया जायगा ; और

(ग) यदि हां, तो क्या वह अधिक परिमाण के लिए होगा और उसका ब्योरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय): (क) से (ग). पेट्रोलियम से बनी चीजों की सप्लाई के लिए इंडियन आयल कम्पनी और सोवियत निर्यात संगठन के बीच चार साल का वर्तमान ठेका ३१-१२-६४ को समाप्त होगा। संभव है कि यह ठेका फिर से दोहराया जायेगा लेकिन मात्रा या ब्यौरे के बारे में अभी कोई जानकारी नहीं बतायी जा सकती।

## महाराष्ट्र में पोलिटेकनीक

†५३७. श्री दे० शि० पाटिल : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि महाराष्ट्र सरकार ने १९६३-६४ में नांदेड और यवतमाल में पोलिटेकनीक चालू करने का निश्चय किया है; और

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने यह योजना मंजूर कर ली है?

†वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्यमंत्री (श्री हुमायून् कबिर): (क) और (ख). केन्द्रीय सरकार के परामर्श से महाराष्ट्र सरकार ने १९६४-६५ में दो पोलिटेकनीक्स में छात्रों की भरती करने का निश्चय किया है।

## कानपुर में जूट मिल

†५३८. { श्री दाजी :
श्री स० मो० बनर्जी :

क्या गृह-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कानपुर में एक जूट के कारखाने की तलाशी लेने के बाद जांच पड़ताल का कार्य समाप्त हो गया है ; और

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

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस:) (क) और (ख). विशेष पुलिस प्रतिष्ठान ने कानपुर के किसी भी जूट कारखाने की तलाशी नहीं ली है। उन्होंने कुछ समय पूर्व मैसर्स न्यू सैण्ट्रल जूट मिल्स कम्पनी लिमिटेड के परिसर की, उस कम्पनी के विरुद्ध एक शिकायत प्राप्त होने पर, अवश्य तलाशी ली थी। इस मामले में जांच पड़ताल समाप्त हो गई है तथा विधि मन्त्रणा दाताओं के परामर्श में इस प्रश्न की जांच की जा रही है कि सार्थ के ऊपर मुकदमा चलाया जाय अथवा नहीं।

## अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के रक्षित पदों का भरना

†५३९. श्री दलजीत सिंह : क्या गृह-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९६० से १९६३ के दौरान समस्त श्रेणियों के कर्मचारियों के ऐसे कितने स्थान थे जो कि अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिए सुरक्षित किए गए थे परन्तु अनुसूचित जातियों एवं अनुसूचित आदिम जातियों से उपयुक्त अभ्यर्थियों के न मिलने के कारण जिन्हें अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के अतिरिक्त अन्य जातियों के अभ्यर्थियों को लेकर भरा गया था ?

†मूल अंग्रेजी में

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चंद्रशेखर): अपेक्षित जानकारी एकत्रित की जा रही है। यथासम्भव शीघ्र विवरण सभा पटल पर रख दिया जायेगा ।

### भारत में विदेशी विद्यार्थी

†५४०. { श्री दलजीत सिंह :
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :

क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १६६२-६३ में कितने विदेशी विद्यार्थी भारत में अध्ययन के लिये आये हैं ;

(ख) वे किस प्रकार की शिक्षा प्राप्त कर रहे हैं ; और

(ग) जो भारत सरकार से छात्रवृत्ति प्राप्त कर रहे हैं उनकी संख्या कितनी है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): (क) १५८१ ।

(ख) कला, विज्ञान, चिकित्सा, इंजीनियरिंग प्रविधिक तथा अन्य व्यावसायिक पाठ्यक्रमों में अवर-स्नातक तथा उत्तर-स्नातक कक्षाओं में अध्ययन ।

(ग) शिक्षा मन्त्रालय द्वारा चलाई गई योजना के अन्तर्गत २१२ ।

### हिन्दी लेखक

†५४१. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार ने अहिन्दी-भाषी क्षेत्रों के हिन्दी लेखकों तथा हिन्दी भाषी क्षेत्रों के अहिन्दी लेखकों को जनसामान्य की रुचि की पुस्तकें लिखने के लिए उन्हें प्रोत्साहित करने के हेतु क्या कदम उठाये हैं ;

(ख) ऐसे लेखकों को यदि कोई पुरस्कार दिए गए हैं तो वे क्या हैं ; और

(ग) उनके क्या ब्यौरे हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (ग). भारत सरकार ने हिन्दी साहित्य के सृजन को प्रोत्साहन देने के लिए अनेक योजनायें बनाई हैं, जैसे कि लोकप्रिय पुस्तकों के सस्ते संस्करणों का निकालना, हिन्दी पाण्डुलिपियों को तैयार करने तथा उनका मुद्रण कराने के लिए स्वैच्छिक हिन्दी संस्थाओं को वित्तीय सहायता देना, विभिन्न विषयों को हिन्दी पुस्तकों पर पुरस्कार देना, अहिन्दी भाषा-भाषी राज्यों को निःशुल्क सम्भरण करने के लिए हिन्दी की चुनी हुई पुस्तकें खरीदना, जिनका वे पाठशालाओं, विद्यालयों तथा सार्वजनिक पुस्तकालयों में निःशुल्क वितरण करेंगे, नव-साक्षरों के लिए भिन्न-भिन्न भाषाओं की पुस्तकों पर पुरस्कार देना और इसी प्रकार की अन्य योजनायें। ये योजनायें हिन्दी भाषा-भाषी तथा अहिन्दी भाषा-भाषी दोनों क्षेत्रों के लेखकों तथा संस्थाओं के लिए हैं ।

### सह-भाषा के रूप में अंग्रेजी

†५४२. { श्री धर्मलिंगम् :
श्री महेश्वर नायक :

क्या गृह-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १६६५ के पश्चात् भी अंग्रेजी भाषा को सह-भाषा के रूप में बनाये रखने के लिए संविधान को संशोधित करने का कोई प्रस्ताव है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो ऐसा कदम कब उठाया जायेगा ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) से (ग) संविधान के अनुच्छेद ३४३ के खण्ड (३) के अनुसार, लोक-सभा के चालू सत्र में ही, १६६५ के पश्चात् हिन्दी के अतिरिक्त अंग्रेजी के भी प्रयोग का उपबन्ध करने के लिए, एक विधेयक पुरःस्थापित करने का विचार है ।

**कोयली तेल क्षेत्र**

†५४३. **श्री याज्ञनिक** : क्या **खान और इंधन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अहमदाबाद के निकट कोयली क्षेत्र में अब तक खोदे गये उन कुओं की संख्या कितनी है जिनमें तेल तथा गैस निकली है ;

(ख) क्या सरकार ने उस क्षेत्र में गांधीनगर की प्रस्तावित राजधानी को बसाने के लिए स्थल के सम्बन्ध में गुजरात सरकार को कोई निदेश दिए हैं ; और

(ग) क्या इस क्षेत्र के वाणिज्यिक उपयोग की सम्भावना के सम्बन्ध में अन्तिम निश्चय पर पहुंचने के लिए सरकार का इस क्षेत्र में और अधिक कुएं खोदने का विचार है ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)**: (क) से (ग). कोयली क्षेत्र में कोई कुएं नहीं खोदे गए हैं । तथापि, अहमदाबाद के निकट कलोल क्षेत्र में छः कुएं खोद लिये गए हैं तथा एक खोदा जा रहा है । इनमें से, तीन कुओं में तेल तथा एक में गैस होने के वाह्य चिह्न मिले हैं; शेष दो कुओं के अभी परीक्षण करने हैं । गुजरात की नई राजधानी (गांधीनगर) को वावेल क्षेत्र में बसाने का विचार है जहां कि दो कुएं पहिले ही खोद लिये गए हैं तथा उनमें से एक में तेल होने के वाह्य चिह्न मिले हैं । इस क्षेत्र के वाणिज्यिक उपयोग की सम्भाव्यता के सम्बन्ध में अन्तिम निश्चय करने के लिए आयोग का इस क्षेत्र में कुछ और कुएं खोदने का विचार है ! इस बीच में, गुजरात सरकार को आयोग के अन्तिम निश्चय की प्रतीक्षा करने के लिए प्रार्थना की गई है । तथापि, उस सरकार का राजधानी के निर्माण के लिए योजनायें चालू रखने का विचार है तथा किसी तेल और गैस क्षेत्र की खोज हो जाने की स्थिति में वह योजना में ऐसी छोटी मोटी अदला बदली करने की अनुमति दे देगी जो कि आवश्यक हों ।

**कोयली का तेल शोधक कारखाना**

†५४४. **श्री याज्ञनिक** : क्या **खान और इंधन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात में प्रथम तेल शोधक कारखाना स्थापित करने के लिए सरकार ने, कोयली तथा निकटवर्ती क्षेत्रों की भूमि के वास्तविक अर्जन को मिला कर, वास्तव में क्या कदम उठाये हैं;

(ख) इस तेल शोधक कारखाने के आकार में अपेक्षित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए क्या कारखाने की परियोजना का प्रतिवेदन तैयार करने में देरी होने की आशा है ;

(ग) क्या कोई मशीनरी पहिले ही आ गई है तथा तेल शोधक कारखाने के स्थल पर भेज दी गई है; और

(घ) तेल शोधक कारखाने में वास्तव में कब तक कार्य प्रारम्भ हो जायेगा ?

†**खान और इंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय )** : (क) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

**विवरण**

**भाग (क)**

(१) तेल शोधक कारखाने के लिए अपेक्षित १३४० एकड़ भूमि में से लगभग १२५० एकड़ भूमि अर्जित कर ली गई है ।

(२) तेल शोधक कारखाने के स्थल पर २१ अस्थायी गोदामों, कार्यालयों आदि का निर्माण प्रारम्भ कर दिया गया है ;

(३) पश्चिम रेलवे ने तेल शोधक कारखाने के लिए रैलवे साइडिंग बनाने का अपना प्रस्ताव भेज दिया है, तथा तेल शोधक कारखाने के प्राधिकारियों ने भी एक वैकल्पिक रेल-लाइन बनाने का अपना प्रस्ताव दे दिया है। योजना को शीघ्र ही अन्तिम रुप दे दिया जायेगा ।

(४) सड़कें, बाढ़ लगाने तथा निश्चित एवं सूक्ष्म खाका बनाने के लिए निविदायें प्राप्त हो गई हैं तथा उनकी जांच पड़ताल की जा रही हैं ।

(५) गाड़ियां, क्रेन्स, ट्रेलरस तथा ट्रैक्टरस मंगाने के सम्बन्ध में कार्यवाही प्रारम्भ कर दी गई है ।

(६) १६० मिलीमीटर की १६० टन छड़ों तथा ५ मिलीमीटर की लगभग ३०० टन मोटी प्लेट्स की शीघ्र ही कारखाने के स्थल पर पहुंच जाने की आशा है ।

(७) निर्माण कार्यालय खोल दिया गया है ।

(ख) और (ग) जी, नहीं ।

(घ) १९६४ के अन्त तक प्रथम दस लाख टन यूनिट्स निकालने की सम्भावना है ।

**नागालैंड में प्राविधिक कर्मचारी**

†५४५. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या गृह-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व क्षेत्रीय परिषद् की हाल में ही हुई एक बैठक में नागालैण्ड में प्राविधिक कर्मचारियों की कमी के प्रश्न पर चर्चा की गई थी ; और

(ख) यदि हां, तो इस स्थिति का सामना करने के लिए कौन कौन से मार्गोपायों पर चर्चा की गई तथा कौन कौन से निश्चय किये गए ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस):** (क) जी, हां ।

(ख) परिषद् के निश्चयों का उल्लेख करने वाली कार्यवाहियों के प्रतिवेदन की प्रतिलिपियां उनको अन्तिम रूप दिये जाने के तुरन्त बाद ही संसद् पुस्तकालय में रख दी जायेंगी ।

**अन्तर्राज्यिक समस्यायें**

†५४६. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या गृह-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी क्षेत्रीय परिषद् की हाल ही में हुई एक बैठक में किन किन अन्तर्राज्यिक समस्याओं पर चर्चा की गई थी ; और

(ख) ऐसी समस्याओं के सम्बन्ध में क्या निर्णय लिये गए थे ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) और (ख) पूर्वी क्षेत्रीय परिषद् की ६ और १० फरवरी, १९६३ को शिलांग में हुई अन्तिम बैठक में बहुत सी अन्तर्राज्यिक समस्याओं पर चर्चा की गई थी। परिषद् के निश्चयों का उल्लेख करने वाली बैठक की कार्यवाहियों का प्रतिवेदन अन्तिम रूप दिए जाने के तुरन्त पश्चात् ही संसद् पुस्तकालय में रख दिया जायेगा।

**इंडिया आयल कम्पनी की भाण्डार क्षमता**

†५४७. **श्री बासप्पा** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इंडिया आयल कम्पनी ने अब तक देश में कितनी भाण्डार क्षमता का निर्माण कर लिया है ; और

(ख) निर्धारित लक्ष्य क्षमता से यह कितनी कम है ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)** : (क) २८ फरवरी, १९६३ तक कम्पनी ने अपने पत्तन पर, अन्तर्देशीय संस्थापनाओं तथा अन्तवर्ती डीपोज में २ लाख ४२ हजार २६२ टन की भाण्डार क्षमता की व्यवस्था की है ; ३९ हजार ४६२ टन की दूसरी भाण्डार क्षमता की ३१ मार्च, १९६३ तक बनाये जाने की आशा है।

(ख) ३१ मार्च, १९६३ तक निर्धारित लक्ष्य ८४ प्रतिशत तक प्राप्त हो जायेगा।

**अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के आयुक्त के पंजाब के दौरे**

†५४८. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के आयुक्त ने १९६२-६३ मे पंजाब का कितनी बार दौरा किया था ; और

(ख) उस राज्य में उन्होंने किन किन स्थानों का दौरा किया था ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर)** : (क) दो बार।

(ख) डलहौजी, ग्राम दुलेरा (तहसील पठानकोट, जिला गुरदासपुर), ग्राम गग्गल (तहसील कांगड़ा, जिला कांगड़ा), धर्मशाला, नगरोटा भवन (तहसील तथा जिला कांगड़ा), ग्राम भक्षुनाथ (तहसील तथा जिला कांगड़ा), ग्राम मुहाल (तहसील तथा जिला कांगड़ा), ग्राम गुम्भार (तहसील देहरा गोपीपुर, जिला कांगड़ा), ग्राम लोहना (तहसील पालमपुर, जिला कांगड़ा), कुलू (जिला कांगड़ा), ग्राम बेन्ची (तहसील कुलू, जिला कांगड़ा), ग्राम मनाली डोंगरी (तहसील कुलू, जिला कांगड़ा, रोहतांग पास, ग्राम अल्लोऊ (तहसील कुलू, जिला कांगड़ा), ग्राम नाग्गर (जिला कांगड़ा), ग्राम सरना (तहसील पठानकोट, जिला गुरदासपुर), चंडीगढ़।

**भारत-पाक सीमा पर डाकुओं के गिरोह**

†५४९. **श्री सुरेन्द्र पाल सिंह** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दोनों देशों के पुलिस कर्मचारियों के पारस्परिक सहयोग से सीमावर्ती क्षेत्रों में डाकुओं के गिरोहों को समाप्त करने के मार्गोपाय सोच निकालने की दृष्टि से राजस्थान-पाकिस्तान सीमा के किसी स्थान पर कुछ समय पूर्व भारत तथा पाकिस्तान के उच्च पुलिस अधिकारियों के बीच एक सम्मेलन हुआ था ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो उस सम्मेलन का क्या निष्कर्ष निकला और क्या उस वार्ता के परिणाम-स्वरूप किसी संतोषजनक फैसले पर पहुंचा गया ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) जी, हां । नग्गी-करनपुर में १९ फरवरी, १९६३ को पाकिस्तान पुलिस के अधिकारियों तथा पाकिस्तानी रेंजर्स की एक सभा हुई थी ।

(ख) पाकिस्तानी रेंजर्स ने गिरोहों को ढूंढ निकालने तथा उन को समाप्त करने अथवा बाहर खदेड़ निकालने के हेतु कार्यसाधक उपाय करने के लिए अपने सहयोग देने का राजस्थान पुलिस को आश्वासन दिया था ।

## गांधी नगर क्षेत्र में तेल के कुएं

†५५०. **श्री पु० र० पटेल** : क्या **खान और ईंधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गांधी नगर क्षेत्र में, जो कि गुजरात की भविष्य में होने वाली राजधानी का स्थल है, खोदे गये तेल के कुओं की संख्या कितनी है ;

(ख) क्या वहां तेल अथवा गैस मिली है जिसका वाणिज्यिक उपयोग किया जा सके ?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)**: (क) दो ।

(ख) कुओं में से एक में तेल के बाह्य चिह्न मिले हैं । तदपि, इस क्षेत्र की सम्भाव्यताओं को आंकना भी अत्यन्त अकालिक है ।

## दिल्ली में विवाहित सिपाहियों के लिए क्वार्टर

†५५१. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :**
**श्री दी० चं० शर्मा :**
**श्री बेरवा कोटा :**
**श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :**

क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में बहुत से विवाहित सिपाहियों को स्टाफ़ क्वार्टर नहीं दिए गए हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उन्हें स्थान देने के लिए सरकार का क्या करने का विचार है ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) जी हां ।

(ख) १५९७ सिपाहियों को परिवार सहित रहने के लिए पहिले ही जगह दे दी गई हैं । ८३५ सिपाहियों के लिए भी फैमिली क्वार्टर्स की स्वीकृति दे दी गई है तथा कार्य प्रगति कर रही है ।

अन्य ७९५ परिवारों के लिए मकानों की योजनायें तथा प्राक्कलन केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा तैयार किये जा रहे हैं । इस के अतिरिक्त, ३० एकड़ भूमि भी सिपाहियों के लिए आवासिक स्थान बनाने के लिए अलग सुरक्षित कर ली गई है ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

## दिल्ली के न्यायालयों में लम्बित मुकदमे

†५५२. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **गृह-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच अथवा अधिक वर्षों से दिल्ली के न्यायालयों में लम्बित मुकदमों की संख्या कितनी है ; और

(ख) उनके निर्णय में विलम्ब होने के क्या कारण हैं ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री हजरनवीस)** : (क) और (ख) जानकारी एकत्रित की जा रही है। जैसे ही वह उपलब्ध होगी सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

## निरक्षरता

†५५३. { **श्री जसवन्त मेहता :**
**श्रीमती सत्यभामा देवी :**

क्या **शिक्षा** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनगणना प्रतिवेदन के अनुसार गत दस वर्षों में निरक्षर-व्यक्तियों की वास्तविक संख्या घटाने के बजाय बढ़ गई है ; और

(ख) उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)**:(क)जी हां। गत दस वर्षोंमें साक्षरों की प्रतिशत संख्या में कुछ वृद्धि होने पर भी, इसी अवधि में कुल जनसंख्या में लगभग ८ करोड़ की वृद्धि होने के कारण निरक्षर-भट्टाचार्यों की वास्तविक संख्या में लगभग तीन करोड़ की वृद्धि हुई है।

(ख) जनसमुदाय की निरक्षरता समाप्त करने के लिए सरकार ने जो मुख्य कार्यक्रम अपनाया है वह है प्राथमिक शिक्षा का विस्तार करना तथा अनिवार्य शिक्षा प्रारम्भ करना।

## सामान्य ज्ञान तथा अन्य परीक्षाओं के लिए विद्यार्थियों से ली जाने वाली फीस

†५५४. **श्री बूटासिंह** : क्या **शिक्षा** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि शिक्षा निदेशालय, दिल्ली के अधीन गैर सरकारी अभिकरणों/संस्थाओं द्वारा सामान्य ज्ञान की तथा अन्य परीक्षायें/प्रतियोगितायें लेने/चलाने के लिए विद्यार्थियों से फीस ली जाती है ;

(ख) यदि हां, क्या सरकार ने ऐसी फ़ीस लेने के लिए अनुमति दे दी है ;

(ग) क्या इस प्रकार के किसी मामले की सरकार को सूचना दी गई है ; और

(घ) इस मामले में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं अथवा उठाने का विचार है ?

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)** : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) इस प्रकार की फीस लगाने पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया है।

(ग) जी, नहीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

**आंध्र प्रदेश से आने वाले भारतीय प्रशासन सेवा, भारतीय पुलिस सेवा तथा भारतीय विदेश सेवा के अधिकारीगण**

†५५५. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उन भारतीय प्रशासन सेवा, भारतीय पुलिस सेवा तथा भारतीय विदेश सेवा के अधिकारियों की संख्या कितनी है जोकि आंध्र प्रदेश से उस राज्य के बनने के समय से ले कर सीधी नियुक्ति कर के अथवा पदोन्नति दे कर भी भरती किए गए हैं ?

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : भारतीय प्रशासन सेवा तथा भारतीय पुलिस सेवा के अधिकारियों के सम्बन्ध में अपेक्षित जानकारी नीचे दी गई है :

| सेवा | नियुक्त किये गये अधिकारियों की संख्या | |
|---|---|---|
| | वार्षिक प्रतियोगिता परीक्षा द्वारा सीधे भरती किए गए | पदोन्नति दे कर भरती किए गए |
| भारतीय प्रशासन सेवा . | २६ | ३२ |
| भारतीय पुलिस सेवा . . . | २३ | २४ |

गृह मंत्रालय के पास भारतीय विदेश सेवा के सम्बन्ध में संगत जानकारी नहीं है क्योंकि उस में वैदेशिक कार्य मंत्रालय द्वारा नियुक्तियां की जाती हैं तथा वह उसी मंत्रालय के प्रशासी नियंत्रण के अधीन भी है ।

---

## मिट्टी के तेल पर चर्चा के बारे में

**श्री बागड़ी** (हिसार) : अध्यक्ष महोदय, मिट्टी के तेल के बारे में मैं अर्ज करना चाहता हूं कि आज देश भर में मिट्टी का तेल नहीं मिल रहा है । जब हम लोगों को नार्थ एवेन्यू और साउथ एवेन्यू में मिट्टी का तेल नहीं मिल रहा है,, तो इस से अन्दाज़ा लगाया जा सकता है कि इस सम्बन्ध में देश का क्या हाल हो रहा होगा ।

**अध्यक्ष महोदय** : अगर मिट्टी का तेल नहीं मिल रहा है, तो मैं इस वक्त उस की सप्लाई कैसे खोल सकता हूं ? माननीय सदस्य ने कहा है कि उन को नार्थ एवेन्यू और साउथ एवेन्यू में मिट्टी का तेल नहीं मिल रहा है । हाउस में बजट का डिस्कशन आने वाला है और उसमें हर एक विषय पर विचार प्रकट किये जा सकते हैं । जब बजट के लिए इतना समय मिलेगा, तो उस के दौरान में हर एक बात डिस्कस की जा सकती है ।

**श्री रामसेवक यादव** (बाराबंकी) : अध्यक्ष महोदय, मेरा निवेदन यह है कि यह तो एक तात्कालिक महत्व का सवाल है । बजट में तो बहुत सी बातों पर बहस चल सकेगी, लेकिन आज-कल क्या हो रहा है और आज-कल लोगों को क्या तकलीफ़ हो रही है, इस पर भी विचार किया जाना चाहिये । मिट्टी के तेल के सम्बन्ध में दिल्ली में हमारे यहां जो स्थिति है, उससे हम सारे देश का अन्दाज़ा लगा सकते हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

**अध्यक्ष महोदय** : जिस बात के लिए जल्दी अवसर आने वाला है, उस के लिए हम सब अवसर नहीं दे सकते हैं ।

**श्री बागड़ी** : अध्यक्ष महोदय, मिट्टी का तेल न मिलने की वजह से रोटी नहीं बनती है ।

## सभा पटल पर रखे गये पत्र

### दिल्ली चुंगी (दूसरा संशोधन) नियम

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस)** : मैं दिल्ली नगर निगम अधिनियम, १९५७ की धारा ४७९ की उपधारा (२) के अन्तर्गत, दिनांक ६ दिसम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १६/३८/६०–दिल्ली–२ की, जिसमें दिल्ली चुंगी (दूसरा संशोधन) नियम, १९६२ दिये हुये हैं एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं ।

**[पुस्तकालय में रखी गयी । देखिये संख्या एल० टी० ९११/६३ ।]**

## कार्य मन्त्रणा समिति

### चौदहवां प्रतिवेदन

†**संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिंह)**: मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के चौदहवें प्रतिवेदन से, जो ५ मार्च, १९६३ को सभा में उपस्थापित किया गया था, सहमत है ।"

†**श्री हरिविष्णु कामत** (होशंगाबाद) : मुझे खेद है कि संसद् कार्य मंत्रालय को एक विभाग मात्र बना दिया गया है और वास्तव में अणुशक्ति विभाग के नीचे रखा गया है । मेरी प्रार्थना है कि इस मंत्रालय को विभाग समझे जाने की भूल को शीघ्र ही ठीक कर लिया जाये ।

†**श्री दाजी**: (इंदौर) : हमें जो कार्य-सूची दी गई है उसका कार्य निबटाने में कई दिन लगेंगे । विवियन बोस समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा करने के लिये समय कब दिया जायेगा ? हम चाहते हैं कि बजट पर चर्चा आरम्भ करने के पूर्व ही इस पर चर्चा की जाये ।

†**श्री नाथपाई**: (राजापुर) : प्रतिरक्षा पर चर्चा करने की जो अवधि रखी गई है वह अपर्याप्त है । राष्ट्र की प्रतिरक्षा तैयारियों पर विचार करने से अधिक महत्वपूर्ण कार्य और कोई नहीं है । १० घंटे में इस पर गंभीरता पूर्वक विचार नहीं किया जा सकता । इसलिये मेरी प्रार्थना है कि सम्बन्धित मंत्री परामर्श करके इसका समय बढ़ाने की कोई युक्ति निकालें । हम सब इस विषय पर बोलना चाहते हैं ; क्योंकि अन्य सब बातें गौण हैं ।

**श्री बागड़ी** : अध्यक्ष महोदय, पार्लियामेंट एफेयर्ज का महकमा बड़ा अहम है ।

**श्री रामसेवक यादव** : अध्यक्ष महोदय, कल बिजिनेस एडवाइजरी कमेटी की बैठक में यह निश्चय हुआ था कि मिनिस्ट्री आफ पार्लियामेंटरी एफेयर्स पर भी बहस होगी । क्या वह बात पक्की है ?

**अध्यक्ष महोदय** : यह लिखा हुआ है । माननीय सदस्य उस को देखते तो हैं नहीं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

**श्री योगेन्द्र झा** (मधुबनी): अध्यक्ष महोदय, बिहार विधान सभा में अध्यक्ष महोदय ने एक बार यह व्यवस्था दी थी कि सदन के नेता की सीट रिक्त रहने पर कोई दूसरा माननीय मंत्री या सदस्य उस पर नहीं बैठ सकता। हम देखते हैं कि सदन में सदन के नेता का स्थान रिक्त होने पर मिनिस्टर आफ पर्लियामेंटरी एफेयर्स उस पर बैठे हुये हैं। मैं जानना यह चाहता हूं कि क्या वह व्यवस्था यहां पर भी लागू है।

**अध्यक्ष महोदय** : हम पर यह कोई पाबन्दी नहीं है कि बिहार विधान सभा में जो कुछ हुआ था, हम भी वहीं करें। इस बारे में पहले ही सवाल उठाया गया था और उसका फैसला हो चुका है।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : क्या सामान्य बजट पर चर्चा बुलेटिन में दिये हुये निश्चित दिनांक ८ को ही आरम्भ होगी ?

†**अध्यक्ष महोदयः** : १२ को।

†**श्री सत्यनारायण सिंह** : श्रीमान्, यह प्रश्न राज्य सभा में भी माननीय सदस्य के दल के नेता द्वारा पूछा गया था। मैंने उनसे यह कहा था कि मंत्रि-मंडल द्वारा नियुक्त समिति इस विषय की जांच करेगी और प्रतिवेदन आने पर कुछ लाभदायक चर्चा की जा सकेगी। इसलिये हम उसकी प्रतीक्षा कर रहे हैं। वह इस उत्तर से सन्तुष्ट हो गये थे। प्रधान मंत्री ने भी कहा था कि उस प्रतिवेदन के उपलब्ध होते ही हम इस पर चर्चा आरम्भ कर देंगे।

†**श्री हरिविष्णु कामत** : इसे मंत्रालय न कह कर विभाग की श्रेणी में क्यों रखा गया है ? (अन्तर्बाधाय)

†**श्री सत्यनारायण सिंहः** : मैं तुरन्त यह नहीं कह सकता कि प्रतिवेदन कब मिलेगा और उस पर चर्चा कब की जायेगी। कुछ विधि विशारदों जैसे महान्यायवादी को नियुक्त किया गया है। वह कुछ समय लेंगे। उन्होंने हमें यह नहीं बताया कि वह कितना समय लेंगे, किन्तु हमने उनसे प्रार्थना की है कि इसे यथा शक्य शीघ्र समाप्त कर दिया जाय।

†**श्री स० मो० बनर्जी** (कानपुर) : उनका वैधिक मत उपलब्ध होने में काफी समय लग जायेगा और प्रतिवेदन पर चर्चा नहीं की जा सकेगी।

†**श्री दी० चं० शर्मा** (गुरुदासपुर) : अणुशक्ति मंत्रालय के नियत समय को कम से कम ४ घंटे और बढ़ा दिया जाये।

†**अध्यक्ष महोदय** : पूर्व अनुभव से हमें पता लगता है कि अधिक सदस्य उसमें भाग नहीं लेते। इसलिये कार्य मंत्रणा समिति ने इतना ही समय पर्याप्त समझा। प्रतिरक्षा मंत्रालय को आवंटित समय के विषय में मैं यह कहना चाहता हूं कि समय का आवंटन करते समय मंत्रालय का प्रतिनिधि भी समिति में उपस्थित था। यदि कोई आवश्यकता उत्पन्न हुई तब हम फिर विचार करेंगे।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : बोस समिति के प्रतिवेदन को ले लिया जाये।

†**अध्यक्ष महोदय** : उस ओर सरकार का ध्यान आकर्षित किया गया है।

†**श्री दाजी** : हमें सभा में वैधिक विषयों पर विचार नहीं करना अपितु इस पर राजनैतिक स्तर पर विचार करना है। क्या इस विषय को बजट पर चर्चा समाप्त होने तक लटकाये रखा जायेगा।

†**अध्यक्ष महोदय** : वह अपने स्थान पर बैठ जायें।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री सत्यनारायण सिंह** : उस प्रतिवेदन के प्रशासकीय पहलू को भी समिति को सौंप दिया गया है । उनका मत हमारे सामने हो तो वह भी लाभप्रद होगा ..... **(अन्तर्बाधायें)**

†**अध्यक्ष महोदय** : वह यह जनाना चाहते हैं कि विधि विशारदों के पास से आने के बाद बजट पर चर्चा के दौरान में ही इस पर चर्चा की जायेगी अथवा बजट पर चर्चा समाप्त होने तक इसे रोका रखा जायेगा ।

†**श्री सत्यनारायण सिंह** : प्रतिवेदन प्राप्त होने के तुरन्त पश्चात् हम इसके लिये समय निकालने का प्रयत्न करेंगे । प्रतिवेदन अभी मेरे हाथ में नहीं है .... **(अन्तर्बाधायें)**

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के चौदहवें प्रतिवेदन से, जो ५ मार्च, १९६३ को सभा में उपस्थित किया गया था, सहमत है "।

**प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।**

†**अध्यक्ष महोदय** : अब हम कार्यावलि के दूसरे विषय को लेंगें ।

†**श्री हरिविष्णु कामत** : मैं गृह-कार्य मंत्री से निवेदन करता हूं कि यदि आज नहीं तो कल नेपाल नरेश से हुई वार्ता पर वक्तव्य दें ।

†**अध्यक्ष महोदय** : यह बहुत बुरी बात है । माननीय सदस्य ने यह प्रश्न उठाने के विषय में मेरी आज्ञा मांगी थी । मैंने उनसे ऐसा न करने के लिये कहा था : क्योंकि मैं इस के विषय में पता कर रहा था । किन्तु उन्होंने मेरी बात की अवज्ञा की और खड़े हो गये । यह बहुत बुरा है ।

†**श्री हरिविष्णु कामत** : यह एक अविलम्बनीय, महत्वपूर्ण विषय है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : हो सकता है यह अत्यन्त महत्वपूर्ण हो । किन्तु जब उन्होंने मुझसे लिख कर आज्ञा चाही और मैंने अस्वीकार कर दिया तब उन जैसे वरिष्ठ और अनुभवी सदस्य का इस प्रकार खड़े होकर हस्तक्षेप करना क्या उचित है ?

†**श्री हरिविष्णु कामत** : मैंने केवल यह पूछा था कि क्या वह कल वक्तव्य दे सकेंगे । मैंने आज के लिये नहीं कहा ।

†**अध्यक्ष महोदय** : किन्तु वह खड़े होते हैं और हस्तक्षेप करते हैं ।

†**श्री हरिविष्णु कामत** : मैंने आप से निवेदन किया था । मैंने यह नहीं पूछा था कि क्या मंत्री महोदय आज वक्तव्य दे सकेंगे । मैंने कल के लिये पूछा था ।

†**अध्यक्ष महोदय** : शांति, शांति । उन्होंने कार्यवाही में हस्तक्षेप किया है यही उद्दिष्ट था कार्यवाहियां भंग हुई हैं ।

†**श्री हरिविष्णु कामत** : यह महत्वपूर्ण प्रश्न है । यदि आप इसे पूछने की आज्ञा नहीं दे सकते तो मैं नहीं समझता संसद का क्या हो रहा है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं नहीं जानता संसद का क्या होता जा रहा है, यह भी नहीं जानता आगे क्या होगा । किन्तु यह निश्चित है कि यदि मेरी आज्ञा नहीं मांगी गई होती तो मैं इसका कुछ अर्थ लगाता । किन्तु आज्ञा मांगने के बाद, और उसे अस्वीकार किये जाने के बाद वह खड़े हो जाते हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हरिविष्णु कामत : मैंने आपसे माननीय मंत्री से विज्ञप्ति की प्रतिलिपि सभा पटल पर रखने की मांग करने क विषय में आज्ञा चाही थी। किन्तु मैंने अभी तो यही पूछा था कि क्या माननीय मंत्री आज नहीं तो कल एक वक्तव्य दे सकेंगे ? आप इन दोनों में भिन्नता को देखिये। ऐसा प्रश्न सब संसदों में पूछा जाता है। किन्तु मुझे रोका जाता है। मैं इस प्रकार की कार्य-प्रणाली को नही समझ सका ।

†अध्यक्ष महोदय : यहां पर इसी प्रकार की कार्य प्रणाली है। मुझे खेद है यदि वह इसे नहीं समझ सकते ।

सभा अब रेलवे बजट पर पुनः चर्चा आरम्भ करेगी। श्री सुबोध हंसदा ।

---

## रेलवे आय-व्ययक-समान्य-चर्चा

†श्री सुबोध हंसदा (झाड़ग्राम) : श्रीमन्, कल मैं इस बात पर जोर दे रहा था कि रेलवे पुलिस काफ़ी संख्या में होते हुए भी रेलवे में चोरी इत्यादि के मामलों को नहीं रोक सकती । यदि यह चोरी इत्यादि को नहीं रोक सकती तो इसको समाप्त कर दिया जाना चाहिये । सड़कों के विकास के बाद बहुत सा यातायात सड़कों द्वारा होने लगा है ।

मैं हानियों के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूं । १९६३ के लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन में हानियों के सम्बन्ध में कई वस्तुओं का उल्लेख किया था । गत ३ वर्षों में आसनसोल और धनबाद के कोयलाखान-क्षेत्र से रेलवे को १० लाख रुपये की हानि हुई । किन्तु रेलवे प्रशासन ने कह दिया कि इन हानियों के लिये कोई भी उत्तरदायी नहीं है । दूसरी हानियां भी हैं भिलाई इस्पात संयंत्र में २७ लाख की हानि का अनुमान है और टाटा इस्पात संयंत्र की कुल हानि १.२० लाख रुपये की है। रूरकेला इस्पात संयंत्र की हानियों का अभी मूल्यांकन नहीं किया गया। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री बता सकेंगे कि इन हानियों के लिये कौन उत्तरदायी है ।

लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन में इस बात का भी उल्लेख है कि भुगतान ऊंची दरों पर किया गया है । एक मामले में यह निश्चित दर से ५०० गुना अधिक था । दूसरे एक मामले में ठेकेदार ने निश्चित समय के अन्दर काम नहीं किया । उस कार्य की पुनः निविदा मांगी गई और फिर वह उसी ठेकेदार को दिया गया ।

कुछ मामले ऐसे हैं जिनमें ठेकेदारों को अधिक भुगतान किया गया है । दक्षिण-पूर्व रेलवे के एक निर्माण-कार्य के सम्बन्ध में २५ लाख रुपये का अधिक भुगतान किया गया है । मेरा विचार है इसके लिये कुछ इंजीनियर उत्तरदायी हैं । कुछ काल के लिये इन्हें सेवा से मुअत्तिल कर दिया गया था । किन्तु अब सुना है कि इनकी पदोन्नति कर दी गई है । मैं नहीं समझ सकता यदि यही बातें होती रहीं तो सरकार रेलवे में भ्रष्टाचार को कैसे रोक सकेगी ?

हम प्रायः सुनते हैं कि स्लीपर्स आग द्वारा नष्ट हो गये । १९६१ में ढिलवान में लगी आग में रेलवे को १.५० करोड़ रुपये की हानि हुई । फरवरी, १९६२ में विमलगढ़ में लगी आग में १३,००० स्लीपर जल गये थे और रेलवे को २ लाख रुपये की हानि हुई थी । रेलवे प्रशासन ने इस हानि का कारण यह बताया कि वहां थप्पी लगाने का उचित प्रबन्ध नहीं था । किन्तु जहां तक मेरी जानकारी है ठेकेदार ने इनका संभरण किया ही नहीं था और उसे भुगतान भी पूरा कर दिया गया था । यह बात सतर्कता विभाग ने मालूम की थी । किन्तु जांच पड़ताल के समय ही आग लग गई । सतर्कता विभाग का कार्य सराहनीय है किन्तु इस विभाग को कार्यगर नहीं बनाया

†मूल अंग्रेजी में

गया। भ्रष्टाचार विरोधी और अन्य समितियों की सिफारिशों को पूर्णतः कार्यान्वित नहीं किया गया ।

गाड़ियों के चलने में काफ़ी विलम्ब होता है । दक्षिण-पूर्व रेलवे की गाड़ियां वर्ष के ३६५ दिनों में से ३६० दिन विलम्ब से चलती हैं ।

गाड़ियों में भीड़ अधिक होत है । दक्षिण-पूर्व रेलवे के हावड़ा-नागपुर क्षेत्र में स्वाधीनता के बाद एक भी गाड़ी और नहीं जोड़ी गई । यह क्षेत्र बहुत महत्वपूर्ण है । दो-सार्वजनिक और एक निजी इस्पात संयंत्र इस क्षेत्र में हैं । दूसरे उद्योग भी इस क्षेत्र में प्रगति कर रहे हैं । आश्चर्य की बात है कि जनता एक्सप्रेस सब महत्वपूर्ण क्षेत्रों में चला दी गई हैं किन्तु इस क्षेत्र में यह भी नहीं किया गया ।

मेरा सुझाव है कि टाटा नगर से खड़गपुर तक एक स्थानीय गाड़ी चला दी जाये । बहुत दिनों से हावड़ा से गोमो तक एक गाड़ी चल रही है जो १३ घंटे में ३५० किलोमीटर की यात्रा करती है । सुझाव दिये गये थे कि गोमो से जाने वाली कई गाड़ियों में से एक गाड़ी को खड़गपुर के मार्ग से हावड़ा तक चला देना चाहिये । किन्तु यदि यह सुझाव भी व्यवहार्य न हो तो गोमो से खड़गपुर होते हुए हावड़ा तक एक तेज चलने वाली गाड़ी चला देना चाहिये ।

खड़गपुर-गोमो लाइन पर से एक स्टेशन, बोगड़ी हटा दिया गया है जिससे लोगों को बहुत असुविधा हो रही है । इस विषय में रेलवे के पास अभ्यावेदन भी भेजे गये थे । मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इस विषय पर विचार करें ।

जहां तक नियोजन का सम्बन्ध है सामयिक श्रम के विषय में बहुत कुछ कहा जा चुका है । उदाहरणार्थ गैंगमेन को रेलवे निरीक्षक नियुक्त करते हैं । दक्षिण-पूर्व रेलवे के विषय में मुझे मालूम है कि इनको तब नियुक्त किया जाता है जब यह निरीक्षक को कुछ रुपये दे दें । उन्हें ३ माह के लिये नियुक्त किया जाता है । दोबारा नियुक्त करने के समय उन से फिर १५ दिन का वेतन मांगा जाता है । जो यह न दे सकें उन्हें सेवा से हटा दिया जाता है । इस सम्बन्ध में मैंने एक अभ्यावेदन मंत्री महोदय के पास भेजा था । मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इस विषय पर विचार करें कि जो व्यक्ति वर्षों से कार्य कर रहे हैं वह जब तक स्वयं न चाहें सेवा से अलग नहीं किये जायें ।

इस विषय में सब से अधिक कष्ट-भोगी दक्षिण-पूर्व रेलवे के अनुसूचित जाति और विशेषतः अनुसूचित जन जातियों के लोग हैं । मैं इस समुदाय के हजारों लोगों को जानता हूं जिन्हें सेवा से हटा दिया गया है । यदि उनके साथ इसी प्रकार का व्यवहार रहा तो उनकी अर्थ-व्यवस्था का विकास किस प्रकार हो पायेगा ? मैंने एक प्रश्न पूछा था कि रेलवे में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी में इस समुदाय के कर्मचारियों की संख्या कितनी है ? किन्तु यह बात रेलवे प्रशासन को भी विदित नहीं । और जो आंकड़े रेलवे प्रशासन प्राप्त करेगा वह, मुझे विश्वास है, परिवर्धित होंगे ।

यह भी कहा जाता है कि अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के अभ्यर्थी रक्षित पदों के लिये अनर्ह हैं और इसी बात की आड़ में नियुक्तियां करने वाले उन व्यक्तियों को नियुक्त कर लेते हैं जो उन्हें पैसा देते हैं । मैं प्रार्थना करता हूं कि इस विषय की भी जांच की जाये ।

अधिकतर अनुसूचित जाति और अनुसूचित जन जातियों के व्यक्ति अस्थायी रूप से नियुक्त किये जाते हैं । टिकट कलेक्टर की नियुक्तियां और अन्य निरीक्षण सम्बन्धी पदों पर नियुक्तियां जो प्राविधिक स्वरूप के नहीं हैं, रेलवे सेवा आयोग द्वारा की जाती हैं । किन्तु वहां भी इन लोगों को

अनर्ह घोषित कर दिया जाता है जबकि इन्हीं जैसी अर्हता वाले अन्य व्यक्तियों को नियुक्त कर लिया जाता है ।

मैं इस बात से सहमत हूं कि इन समुदायों में प्राविधिक कर्मचारियों को कमी है । किन्तु न लोगों को तकनीकी शिक्षा प्राप्त करने के विषय में कोई सुविधायें भी नहीं दी गई ।

श्रीमान्, मेरा सुझाव है कि सब नियुक्तियां करने वाले बोर्डों में इन समुदायों का एक प्रतिनिधि हो ।

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री मु० इस्माइल ।

†**एक माननीय सदस्य** : वह उपस्थित नहीं हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री यशपाल सिंह ।

किन्तु उनके भाषण आरम्भ करने से पूर्व मैं एक बात स्पष्ट कर देना चाहता हूं । समय कम है और मुझे मंत्री महोदय से उत्तर देने के लिये कहना है । इसलिये मैं अधिकांश सदस्यों को, जो बोलने के इच्छुक हैं अवसर नहीं दे पाऊंगा । एक और बात को मैं ध्यान में लाना चाहता हूं । मांग संख्या १---रेलवे बोर्ड पर चर्चा---सामान्य चर्चा का ही एक भाग है । यही बातें वहां दोहराई जायेंगी । अब भी मंत्रालय की अधिक आलोचना नहीं की गई । केवल निर्वाचन-क्षेत्रों की मांगें और ऐसी ही बातें सामने लाई गई हैं । इसलिये यदि सभा की अनुमति हो तो माननीय मंत्री के उत्तर देने के बाद मांग संख्या १ पर वाद-विवाद ५, ६ अथवा ७ घंटे तक जारी रखा जा सकेगा । माननीय मंत्री इस वाद-विवाद के दौरान उठाये गये महत्वपूर्ण प्रश्नों का उत्तर देंगे और निर्वाचन-क्षेत्र की मांगें इत्यादि का उत्तर वह मांग नं० १ की चर्चा पर उत्तर देने तक अस्थगित कर सकेंगे । किन्तु तब भी उन्हें वही बातें कहनी पड़ेंगी ।

†**एक माननीय सदस्य** : वह कब उत्तर देंगे ?

†**अध्यक्ष महोदय** : यदि सभा की अनुमति हो तो श्री यशपाल सिंह के भाषण के ठीक पश्चात् ।

†**श्री बड़े** (खारगोन) : किन्तु हमारा विचार था कि वह अभी नहीं बोलेंगे ।

†**अध्यक्ष महोदय** : किंतु निर्धारित समय समाप्त हो गया है । माननीय मंत्री १।। घंटा चाहते हैं । मैं श्री यशपाल सिंह के बाद उन्हें बुलाऊंगा । इसलिये मैं उन्हें जल्दी नहीं बुला रहा । किन्तु यदि सभा की इच्छा न हो तो मैं ज़ोर नहीं देता । किन्तु उस अवस्था में हमें उसके लिये समय मांग संख्या १ के लिये निर्धारित समय में से लेना होगा ।

†**श्री स० मो० बनर्जी** (कानपुर) : माननीय मंत्री के भाषण देते समय उन लोगों को सभा में उपस्थित रहना चाहिये जिन्होंने अपने भाषणों में आपत्तियां उठाई हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : जब मैं माननीय मंत्री को इस चर्चा के लिये निर्धारित समय के समाप्त होने के पश्चात्, उचित समय पर बुला रहा हूं तो शिकायत की क्या आवश्यकता है ?

†**श्री नरेन्द्रसिंह महीड़ा** (आनन्द) : वक्ता नहीं हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : बहुत हैं। मैं तो यह समझता हूं कि समय पर्याप्त नहीं। श्री यशपाल सिंह।

**श्री यशपालसिंह** (कैराना) : अध्यक्ष महोदय, शुरू में मैं अपने माननीय रेलवे मन्त्री जी को इस बात के लिए मुबारकबाद पेश करता हूं कि उन्होंने मौके के बर बर उठ करके देश की रक्षा की। जब ब्रह्मपुत्र में पाकिस्तान की साजिशों से हड़ताल हुई तो आप उस वक्त ६५ परसेंट ज्यादा ट्रैफिक ले गए और पूरा काम किया वरना तो हड़ताल करने वालों ने तो यह सोचा था कि हमारी मशीनरी फल हो जाएगी और दुश्मन हमारे ऊपर हावी हो जाएगा। इसके लिए मैं आपको अनेक अनेक मुबारकवाद पेश करता हूं कि आपने शेर की तरह इस मौके का मुकाबला किया और हिन्दुस्तान की रक्षा की।

इसके साथ साथ में यह जरूर कहता हूं कि जो दिक्कतें पिछले साल थीं वे ही आज भी हैं, वे दूर नहीं हुई हैं। जो क्लास ४ के सरवेंट हैं उनकी आज भी वही हालत है जो कि पिछली दफा थी। उनके लिए कोई ट्रेनिंग सेंटर नहीं है और न रहने के लिए मकानात हैं। उसको ८० रुपए माहवार पर खरीदा जाता है, जबकि आज भी गधे का भत्ता सौ रुपया दिया जाता है, खच्चर का भत्ता ६५ रुपया दिया जाता है और घोड़े का भत्ता ८५ रुपए दिया जाता है। यह चीज इंसाफ से बहुत दूर है कि आप अभी भी क्लास ४ के सरवेंट को ८० रुपया माहवार देते हैं।

आपकी १६,००० चौकियां अनमेंड हैं, उनका जब जिक्र आता है तो रेलवे मन्त्रालय कह देता है कि स्टेट गवर्नमेंटस से इस बारे में परामर्श किया जा रहा है। मेरी समझ में यह बात नहीं आती। जब रेलवे १६ करोड़ का सरप्लस बजट दिखाती है, जब रेलवे मन्त्रालय ३० करोड़ रुपए का फायदा दिखाता है, तब इन चौकियों को मैन करने के लिए क्यों राज्य सरकारों से परामर्श किया जाता है। यह काम रेलवे मन्त्रालय को अपने हाथ में लेना चाहिए और अनमैंड चौकियों को मैन करना चाहिए। इसके लिए राज्य सरकारें जिम्मेवार नहीं हैं। बल्कि यह तो दुनिया का एक अनरिटिन ला है कि जब हम रेलवे से सफर करते हैं तो अपने जीवन का बीमा रेलवे के हाथों करा देते हैं। इसलिए इन चौकियों के लिए रेलवे जिम्मेवार है। इसके लिए राज्य सरकारों से मशविरा क्यों किया जा रहा है। अगर आप इनका इन्तिजाम नहीं करेंगे तो ये एक्सीडेंट रुक नहीं सकेंगे।

जो एक्सीडेंट होने की दूसरी बातें मेरे सामने आती हैं उन पर भी में रोशनी डालना चाहता हूं। जो एक्सीडेंट होते हैं उनमें ४६ परसेंट ह्यूमैन फेल्योर की वजह से होते हैं और वे चीजें ये हैं :— दिमागी कमजोरी, शक्ति हीनता, निर्णय में भूल, विस्मृति, आलस्य, भ्रान्ति, इत्यादि इन कारणों से ह्यूमैन फेल्योर होता है जिससे एक्सीडेंट होते हैं। इन कारणों के पीछे गरीबी का मुख्य कारण है। जिन लोगों के पास रहने को मकान नहीं है वे लोग सही काम नहीं कर सकते। साउन्ड माइंड इन ए साउण्ड बाडी। अगर किसी का ब्रेन बरीड है, अगर उसके बाल बच्चे तकलीफ में हैं तो यह लाइन पर ठीक काम नहीं कर सकता।

मैं आज से बीस साल पहले की बात कहता हूं। आज से बीस साल पहले रेलवे लाइन के बार बार चक्कर यह देखने के लिए लगाए जाते थे कि कहीं लाइन खराब तो नहीं हो गयी है और आज हम देखते हैं कि महीनों महीनों तक रेलवे लाइन का पता नहीं लिया जाता। जो हमारी सेफ्टी के लिए कमिश्नर रखा हुआ है उसको आपने शिमला में रखा है। कहां शिमला और कहां दिल्ली। उसे शिमले से दिल्ली तक आने जाने में १६ घंटे लगते हैं। जो सबसे बड़ी आथारिटी है, रेलवे कमिश्नर फार सेफ्टी उसको आपने शिमला में रखा है, और जब उसको एक्सीडेंट का पता लगता है तो वह दिल्ली आता है। इसलिए हमारी सेफ्टी का और एक्सीडेंटस का इन्तिजाम नहीं हो सकता।

पहले सुपरसानिक ट्रैक डिटेक्टर का ज्यादा इस्तेमाल किया जाता था। उसके इस्तेमाल से फौलाद की पोजीशन का उसी तरह पता चल जाता है जैसे कि अपोजीशन की वजह से गवनमैंट की रोजी-

---

†मूल अंग्रेजी में

शन साफ हो जाती है। अपोजीशन वह आइना है जिसमें कि गवनमैंट की शक्ल दिखायी देती है। सुपरसोनिक ट्रेक डि क्शन इस्तेमाल किया जाना चाहिए ताकि फौलाद की खराबी मालूम हो जाए। और एक्सीडेंट रोके जा सकें।

आज रेलों में ४५ लाख मुसाफिर रोज सफर करते हैं और आपके पास केपेसिटी है सिर्फ २० लाख की। इसलिए जरूरी है कि या तो आप रेलों की केपेसिटी बढ़ाएं या टिकटों का बेचना रेस्ट्रिक्ट किया जाए और २० या २२ लाख से ज्यादा टिकट इश्यू न किए जाएं। जब एक्सीडेंट हो जाते हैं तो हम पछताते हैं, लेकिन बाद में पछताने से क्या होता है, जरूरी तो यह है कि इसका पहले से ही इन्तिजाम कर दिया जाए ताकि एक्सीडेंट हो ही न। मैं देखता हूं कि खास तौर से मेलों के मौकों पर स्पेशल ट्रेंस का नतिजाम नहीं होता इसलिए बड़ी दिक्कत होती है।

हमको सेलून सिस्टम को खत्म करना चाहिए। अगर ऐसा कर दिया जाए तो ढाई हजार कम्पार्टमैंट और चल सकते हैं और उनसे पेसिंजर्स का बड़ा फायदा हो सकता है। सेलून किसी खास मौके के लिए ही होने चाहिए। सैर के लिए या आराम के ख्याल से उनका इन्तिजाम नहीं करना चाहिए।

सबसे बड़ी जरूरत यह है कि जो हमारे इंजीनियर्स हैं वेगन्स को जाकर देखा करें। हमारे देश में तीन लाख के करीब वेगन हैं। मगर हमारे आफिसर्स उनकी तरफ से लापरवाह हैं। इसीलिए आडिट रिपोर्ट में लिखा है कि २९ वेगन गुम हो गए। इतनी बड़ी सरकार है। रेलवे का इतना इन्तिजाम है, रेलवे प्रोटेक्शन पुलिस है फिर भी २९ गन गुम हो गए और उनका पता नहीं लगा यह अच्छी बात नहीं है। स बारे में हमें दिन रात सावधान रहना चाहिए।

इसके अलावा फस्ट क्लास के साथ साथ एअर कंडीशन्ड डिब्बे भी लगाए जाते हैं। हमने देखा है कि ये एअर कंडीशन्ड डिब्बे अक्सर खाली चलते हैं और रेलवे को उनका खर्चा बेकार उठाना पड़ता है। इसलिए यह जरूरी है कि फस्ट क्लास के साथ एयर कंडीशन्ड डिब्बे तभी लगाए जाएं जब कि उन की जरूरत का पहले से पता हो।

रेलवे मन्त्रालय में रामास्वामी मुदालियर कमेटी कायम की थी। श्री रामास्वामी उसके चेयरमैन थे। स कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में यह सिफारिश की थी कि फ्रेट रेट में २५ परसेंट की कमी की जाए लेकिन ऐसा नहीं किया गया। मेरा कहना है कि या तो आप कोई कमेटी कायम ही न कर और अगर करते हैं तो उसकी रिपोर्ट पर अमल करना चाहिए। आज देश खर्च के नीचे दबा जा रहा है। और इसको बरदाश्त नहीं कर सकता। आप जो ३७ या ३८ करोड़ का फायदा भाड़ा बढ़ा कर दिखाते हैं यह अच्छी बात नहीं है।

रेलवे की आमदनी का ६० परसेंट स्टाफ पर खर्च होता है। इसके कारण कंस्ट्रक्शन का कार्य रुक जाता है। रशिया की आबादी हमारे देश की आबादी से बहुत कम है, लेकिन रशिया हर साल हमसे चौगुनी ज्यादा रेलें बिछाता है। देश को जरूरत है ज्यादा ट्रेफिक ढोने की क्षमता की। यह हमारे लिए अच्छी बात नहीं है कि अगर हम अपना माल रेल के बजाए ट्रक से ले जाएं तो हमको रेल से आधा भाड़ा देना पड़ता है। रेलभाड़ा सस्ता होना चाहिए।

इसी के साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि एक्सीडेंटस को रोकने के लिए यह बहुत जरूरी है कि क्लास ४ के सरवेंटस के मामले में सिफारिशें न चलें। मैं यह बात कहना नहीं चाहता था लेकिन मुझे कहनी पड़ती है। सच्ची और सख्त बात बहुत बुरी भी लगती है। आप देखेंगे कि जो देश में एक्सीडेंट

होते है उनकी ज्यादा तादाद बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश में होती है। इस क्षेत्र में जो क्लास ४ के लोग रखे गए है उनको बिरादरी, या ाविन्स आदि के बेसिस पर रखा गया है। यही कारण है कि बिहार में और पूर्वी उत्तर प्रदेश में ज्यादा एक्सीडेंट होते हैं। इस प्रकार के पक्षपात को रोका जाए। यह बात मैं बिना किसी प्रकार के प्रेजुडिस के कहता हूं ......

**श्री स० मो० बनर्जी** : श्रीमान् मुझे इस पर आपत्ति है। कोई किसी का रिश्तेदार नहीं है।

**श्री यशपाल सिंह** : यह बात आप बाद में कह सकते है, मेरे पास समय कम है।

तो में यह कह रहा था कि एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए यह जरूरी है कि सिफारिश के बेसिस पर क्लास ४ के सरवेंट्स को न रखा जाए। अगर एक प्वाइंट्स मैन गलती करता है, अगर एक चौकीदार गलती करता है, अगर एक गेटमैन गलती करता है तो रेलवे ोड का चेयरमैन या रेलवे बोर्ड का मैम्बर भी उस गल ी को नहीं सुधार सकता। इसलिए जो बातें मेंने कहीं है उन पर ध्यान दिया जाए। यह अनरिटिन ला है कि जब हम रेल से यात्रा करते हैं तो रेलवे को अपना जीवन बीमा कराते है। इसलिए एक्सीडेंटस को रोकने के लिए खास तौर से कोशिश की जाए। एक्सीडेंट्स का रुक जाना कोई बड़ी बात नहीं है। यह बहुत छोटी बात है। यह गाड गिविन नहीं है, यह मैन मेड है। अगर गाड गिविन होता तो यह न होता कि उन्हीं गाड़ियों के एक्सीडेंट होते जिन पर हम जैसे गरीब लोग, किसान और मजदूर सफर करते हैं। हम देखते हैं कि जिन गाड़ियों में बड़े लोग चलते है उनके एक्सीडेंट नहीं होते। जिन गाड़ियों में गरीब चलते हैं उनमें ही एक्सीडेंट होते हैं।

यहां बिजली गिरे या उस चमन में आंधियां आएं,
बहर सूरत गरीबों का ही घर बरबाद होता है।

इसके साथ ही साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड का खर्चा बहुत ज्यादा बढ़ गया है। मेम्बर को चार हजार मिलता है, एडीशनल मेम्बर को साढ़े तीन हजार दिया जाता है, ज्वाइंट डाइरेक्टर को १६०० रुपए माहवार दिए जाते है और जो डिप्टी डाइरेक्टर हैं उसकी तनख्वाह १७५० रुपए है। इन तनख्वाहों को कम किया जाना चाहिए।

अंग्रेज के जमाने में जो आसाम की लाइन है उसका माइलेज १७०० मील था। उस वक्त एन० एफ० रेलवे में खच का यह हिसाब था कि टोटल ६७ गज ेड आफिसर थे। अंग्रेजों के जमाने में गजेटेड आफिसर कुल ६७ थे जबकि ६७ की जगह ३३१ गजेटेड आफिसर्स रखे जाते हैं। अफ़सरों में जहां इतनी बढ़ोतरी हुई है वहां माइलेज सिर्फ १४७ मील बढ़ी है। कुल १४७ मील की हमने तरक्की की जबकि हमारा खर्चा चौगुना बढ़ता जा रहा है जिसका कि भार पब्लिक पर पड़ता है, किसी सरमायेदार के ऊपर नहीं पड़ता है। यह खर्चा गरीब मजदूरों और किसानों के ऊपर पड़ता है। इसलिए यह तनख्वाह कम की जायें और जो क्लास ४ के लोग हैं उनकी तनखा हें बढ़ाई जायं। चूंकि क्लास फोर पर सारे रेलवे डिपाटमेंट का दामोमदार है और यदि उनकी तनख्वाहें हम नहीं बढ़ायेंगे, तो रेलवे का काम ठीक नहीं हो सकेगा।

एक, एक बंगले के ऊपर, श्रीमन्, एक, एक लाख रुपया खर्च किया जाता है। पांडु में जो अभी जनरल मैनेजर के लिए बंगला तैयार हो रहा है उस में पूरा एक लाख रुपया खर्च हो चुका है जबकि उस की फरनिशिंग अभी बाक़ी रहती है। सब से पहले मेरी अर्ज यह है कि इस खर्चे को कम कर के क्लास ४ की तनख्वाहों को बढ़ाया जाये।

रेलवे अधिकारियों को हम पास देते हैं, उस की ओर भी ध्यान दिया जाय और यह देखा जाय कि दरअसल इन पासों की कोई जरूरत है भी या नहीं। जो बग़ैर सोचे समझे काम किये जाते हैं

[श्री यशपाल सिंह]

उन को रोका जाय। ईस्टर्न रेलवे में पहले डी० सी० कनैक्शन के लिए लोकोमोटिव इंजन तैयार किये गये। फिर कहा गया कि डी० सी० नहीं ए० सी० चाहिए। इस काम में मुल्क को लगभग ८५ लाख रुपये का नुकसान उठाना पड़ा। मैं नाम नहीं लेता लेकिन जिन साहब की वजह से ८५ लाख का नुकसान उठाना पड़ा उन्हीं साहब को भूपाल की हैवी एलेक्ट्रिकल्स का इनचार्ज बना कर भेजा गया आज वह वहां के सर्वेसर्वा है। मेरा कहना है कि यह ८५ या ८७ लाख रुपया जो ज्यादा खर्च हुआ है इस खर्चे को भी पूरा करने की कोशिश करनी चाहिए।

रेलवे का मुहकमा बहुत बड़ा है। हमारी मिलेटरी में भी इतने आदमी नहीं हैं जितने कि रैलवे में काम करते हैं। यह देश का सब से बड़ा मुहकमा है। इस वक्त देश की सच्ची सेवा यह है कि छोटे कर्मचारियों, क्लास फोर वालों के खाने, पीने का और उन की तनख्वाहों का इंतज़ाम किया जाय। जैसाकि कल श्री बागड़ी ने फरमाया कि हमें सरदार स्वर्ण सिंह को सोने में तोलने की ज़रूरत है, मैं समझता हूं कि आप को सोने में तोलने की ज़रूरत नहीं है। आप खुद स्वर्ण हैं। आप के पास कैरैक्टर का सोना है। आप के पास देशभक्ति का सोना है। आप के पास जब सच्चा सिंहत्व ईमानदारी और देशभक्ति का सोना है तो फिर आप को किस सोने में तोलने की ज़रूरत है? धातु रूपी सोना बेकार हो जायगा, फेल हो जायगा लेकिन देशभक्ति और कैरक्टर रूपी सोना हमेशा क़ायम रहेगा। बैजल साहब जोकि रेलवे बोर्ड के चेअरमैन हैं मैं उन से उम्मीद करता हूं और डिप्टी मिनिस्टर साहब से यह उम्मीद करता हूं कि देश को अगर बचाना है, देश की आर्थिक स्थिति को यदि सुधारना है तो बजाय इस के कि आप बड़े बड़े आदमियों और अधिकारियों की तनख्वाहें बढ़ायें, छोटे आदमियों की तनख्वाहें बढ़ानी पड़ेंगी।

एस० एस० रेलवे जोकि देश के ऊपर भार है इस एस० एस० रेलवे, जोकि सहारनपुर से शाहदरा तक चलती है, उस का नेशनलाइज़ेशन होना चाहिए। जब तक इस का नेशनलाइज़ेशन नहीं होगा तब तक यात्रियों के लिए सुविधाएं पैदा नहीं हो सकतीं : इस का नेशनलाइज़ेशन किया जाय देश की सुविधा के सामान तैयार किया जाय। जो लोग ऐसा ख़याल करते हैं कि कोई बाहर से आ कर इस काम को कर देगा वे ग़लती पर हैं। इस काम को बाहर वाला नहीं कर सकता है। इस काम को तो वही लोग करेंगे जोकि इस में लगे हुए हैं।

मैं एक स्टेशन के ऊपर गया। अगर मैं दस मिनट जा कर नहीं चिल्लाता तो वहां का चौकीदार जोकि फाटक खोलने वाला था वह कहीं हुक्का पीने के लिए गया हुआ था, मैंने शोर मचाया और आवाज़ लगाई। अपने साथी को जो मेरे साथ था भेजा और वह उसे बुला कर लाया। अगर वह नहीं बुलाया जाता तो उस के हुक्का पीते रहने के कारण ट्रेन का ऐक्सीडेंट ज़रूर हो जाता। यह ज़रूर है कि जब हमें ही यह सारा इंतज़ाम करना है तो ऐसा भी क़ायदा क़ानून बनाना पड़ेगा कि नशीली चीज़ें जिन का कि आज रेलवे कर्मचारियों द्वारा इस्तेमाल किया जाता है, उन नशीली चीजों का प्रयोग बन्द हो जाय। जब तक हर एक भारतीय अपनी जिम्मेदारी को नहीं समझेगा तब तक भारत आगे नहीं बढ़ सकता और रेलवेज़ का इंतज़ाम ठीक नहीं हो सकता।

मैं हमेशा इस बात को देखने की कोशिश करता हूं कि हमारे अफ़सरान जो काम करते हैं उन में काम करने की एफिशिएंसी घटी है या बढ़ी है। मुझे अफ़सोस के साथ यह मंज़ूर करना पड़ता है कि एफिशिएंसी बहुत घटी है। लेकिन अगर हम चाहें तो उस एफिशिएंसी को बढ़ा सकते हैं।

रेलवे एक्सीडेंट्स की तादाद भी बढ़ी है और पैसेंजर्स ट्रेंस जहां कि किसी तरह का इमकान नहीं होता उन पैसेंजर्स ट्रेंस में भी एक दो नहीं ४१ एक्सीडेंट्स हुए हैं। यह ४१ ऐक्सीडेंट्स जो हुए

हैं उन की वजह से बहुत भारी चिन्ता है। यह ठीक है कि हमारा काम बढ़ा है। पहले फाइव इयर प्लान में ६१ मिलियन टन सामान ढोते थे, दूसरे प्लान के आखिरी साल में १६·१ करोड़ टन माल ढोते थे जबकि अब थर्ड फाइव इयर प्लान में हमारा टार्गट २६ करोड़ टन का हो गया है। एक दम हम लोग इतना बढ़े हैं। लेकिन इसी के साथ साथ हमारी एफिशिएंसी भी बढ़नी चाहिए।

जीप जो एक गुम हुई है उस को ढूंढना चाहिये। एक जीप के गुम होने और उस का पता न लगने के माने यह हैं कि रेलवे मंत्रालय इनएफिशिएंट है और इनकौम्पीटेंट है।

जो सुझाव मैंने रक्खे हैं उन में सब से बड़ा सुझाव यह है कि जहां हम बग़ैर बिजली के ट्रेनें चला सकते हैं वहां हमें बग़ैर बिजली के ट्रेनें चलानी चाहिएं। एक ट्रेन को जब हम बिजली से चलाते हैं तो इस का मतलब यह होता है कि हमारी रेलवे वर्कशाप में जो ५००० मजदूर काम कर रहे हैं वह ५,००० मज़दूर बेकार हो जाते हैं। जिस पावर की आज हमें एग्रीकल्चर के लिए ज़रूरत है, इंडस्ट्री के लिए ज़रूरत है, और जिस पावर की आज हमारी आर्डिनेंस फैक्टरीज़ में ज़रूरत है और जिस से कि हम रायफलें तैयार कर सकते हैं, हम लड़ने का सामान तैयार कर सकेंगे, उस पावर को हमें रेलें चलाने में ख़राब नहीं करना चाहिये। जहां बिलकुल अनएवाएडेबैल हो, वहां रेलों को बिजली से चलाना चाहिए वरना अपनी बिजली को हथियार बनाने, ज़रूरी औज़ार बनाने और बंदूक बनाने वाली फैक्ट्री के लिए महफ़ूज़ रखना चाहिए। बिजली से ट्रेनें सिर्फ उसी जगह पर चलानी चाहियें जहां दूसरा उस के लिए कोई उपाय न हो। अगर आज हम ने यह बिजली नहीं बचाई तो देश को और भी ज्यादा नुकसान होगा।

इस के साथ ही साथ मैं ज्यादा वक्त न लेते हुए सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि जो लोकोमोटिव इंजन हम ने विदेशों से ख़रीदे हैं, जो इंजन हमारे पास आये हैं उन में लगभग साढ़े १८ करोड़ रुपया लगा है। साढ़े १८ करोड़ रुपया लगने के बाद भी वह इंचन हमारी लाइनों पर फ़िट नहीं करते हैं। लाइनें हमारी ६०, ७० साल पहले की बनी हुई हैं जबकि इंजन आज बने हैं। उन लाइनों को ओवरहाल किया जाय। दुर्गापुर से भिलाई तक हर जगह यह इंतज़ाम कर दिया जाय कि वह लाइनें देश में तैयार हों। अगर वह देश में तैयार नहीं हो सकतीं तो फौरेन एक्सचेंज का हमें इंतज़ाम करना पड़ेगा। फ़ौरेन एक्सचेंज चाहे जितना लगे लेकिन उन इंजनों के साथ अगर हम रेलवे लाइन फिट नहीं करेंगे तो फिर ऐक्सीडेंट्स होंगे और इस तरह ऐक्सीडेंट्स रुक नहीं सकते हैं। रेलवे का काम तभी ठीक से चल सकता है और ऐक्सीडेंट्स होना बन्द हो सकते हैं जब एक छोटे से रेलवे सर्वेंट से ले कर जनरल मैनेजर तक अपनी जिम्मेदारी को महसूस करेगा। यह जो चीज़ें हम बाहर से मंगाते हैं उन के साथ साथ हमें ज़रूरी सामान पुर्जे वग़ैरह भी मंगा लेने चाहियें। हम बाद में उन की मरम्मत का सामान मंगाते हैं, उन के पुर्जे वगैरह मंगाते हैं और इस तरह उस में लाखों रुपया ख़राब करते हैं।

दिल्ली जैसी जगह में ऐक्सीडेंट का होना रेलवे के लिए चिन्ता का विषय होना चाहिये। क्लास फोर्थ सर्वेंट्स की हालत बड़ी ख़स्ता है। उन को रहने के लिए मकान नहीं मिलते हैं यह बहुत दिक्कततलब है और इस की ओर ऐडमिनिस्ट्रेशन को तुरन्त ध्यान देना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं अर्ज करता हूं कि इन ख़ामियों को दूर किया जाय। ब्रह्मपुत्र दरिया में जो दिक्कत आई और एक स्ट्राइक की गई थी उस में सरदार स्वर्ण सिंह जी ने जो काम किया उस के लिए मैं आप को मुबारकबाद देता हूं।

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री महेश्वर नायक। वह भाषण देने के लिये प्रस्तुत नहीं हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री महेश्वर नायक (मयूरभंज) : मैं रेलवे बोर्ड पर बोलना चाहता हूं ।

†अध्यक्ष महोदयः : श्री दी० चं० शर्मा । मैं माननीय मंत्री को २ बजे बुलाऊंगा । क्या यह उन के लिए सुविधाजनक रहेगा ।

†श्री महेश्वर नायक । ४ बजे ।

†अध्यक्ष महोदय : २ बजे ।

†श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : अध्यक्ष महोदय, श्रीमान्, मैं रेलवे मंत्री के कार्य की सराहना करता हूं । मैं आशा करता हूं कि रेलवे का कार्य दिन-प्रतिदिन उन्नति करता जायेगा ।

मेरा चिवार है कि रेलवे का कार्य संतोषजनक नहीं है । इस का क्या कारण ? सार्वजनिक क्षेत्र में जितने भी दूसरे समवाय हैं वह अपने लाभ की राशि से निरंतर अपनी आस्तियां बढ़ा रहे हैं । किन्तु रेलवे से जो लाभ हमें मिल रहा है वह उन पर लगाई गयी लागत की तुलना में बहुत कम है । ऐसा क्यों है ?

इस का कारण यह है कि एक ओर तो हम रेलवे को लोकोपयोगी संस्था समझते हैं और दूसरी ओर उसे व्यापारिक उपक्रम कहते हैं । हमें हमेशा के लिये यह निश्चय कर लेना चाहिए कि यह दोनों में से क्या है । क्योंकि यदि मैं इन की उन्नति के लिये कोई सुझाव रखता हूं तो यह कह दिया जाता है कि यह व्यापारिक उपक्रम है और यदि दूसरा सुझाव रखता हूं तो यह कह दिया जाता है कि यह लोकोपयोगी संस्था है ।

जब तक इस बात का निश्चय नहीं हो जाता रेलवे के कार्य में वांछित प्रगति नहीं की जा सकती । इसलिये अब समय आ गया है कि इनको व्यापारिक संस्था समझा जाये जो कि देश की सारी आवश्यकताओं को भी पूरा करे । जब भी कोई दोष हो अथवा पर्याप्त लाभ न हो तब यह कह कर टाल देना कि यह लोकोपयोगी संस्थायें हैं उचित नहीं ।

इस बात का निश्चय करने के लिये एक समिति निययुक्त कर देनी चाहिये । इससे रेलवे के बहुत से दोष दूर हो जायेंगे ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं यह है कि द्वितीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर रेलवे ने उचित रूप से विचार नहीं किया है । इतने वर्षों बाद भी अभी जांच पूरी नहीं हुई है । उसके प्रतिवेदन को थोड़ा-थोड़ा करके कार्यान्वित किया जा रहा है । इसका अर्थ यह है कि रेलवे मंत्रालय कर्मचारियों की उन्नति के विषय में अधिक उत्सुक नहीं । इसे चाहिये था कि असैनिक विभाग में सरकारी कर्मचारियों के संबंध में की गई सिफारिशों को तो अपनाती ही, साथ ही अपना स्वयं का वेतन आयोग भी नियुक्त कर देती । रेलवे में कर्मचारियों के कई केडर हैं । और कई श्रेणियां हैं । हमें इनमें कमी कर देनी चाहिये । इनके अधिक होने से कर्मचारियों में असंतोष की मात्रा भी अधिक होगी । इस लिये मेरा सुझाव है कि रेलवे के सम्बन्ध में एक वेतन आयोग नियुक्त कर दिया जाये । विभिन्न प्रवर्गों और कोटियों का सुव्यवस्थाकरण हो । इस सभा में किसी न किसी प्रवर्ग अथवा कोटि की शिकायतें सुनने को मिलती रही हैं । मैंने

†मूल अंग्रेजी में

भी स्टेशन मास्टरों और सहायक स्टेशन मास्टरों द्वारा लिखा हुआ एक अभ्यावेदन माननीय मंत्री को दिया था। मुझे पता नहीं उसका क्या हुआ। किन्तु ऐसा होता क्यों है? यह कर्मचारी एक दूसरे के प्रति विद्वेष और असन्तोष की भावनायें क्यों रखते हैं? इसका कारण यह है कि रेल मंत्री ने इस समस्या को सुव्यवस्थित रूप से नहीं सुलझाया है।

रेलवे मंत्रालय पुरानी आदतों के अनुसार काम कर रहा है और इस ने अपने कर्मचारियों के असंतोष को कम करने का प्रयत्न नहीं किया। इस को अपनी पदालियों और श्रेणियों में जो कि संख्या में ७३१ हैं कभी करनी चाहिये। ताकि रेलवे कर्मचारियों में जो असंतोष है उसे कम किया जा सके।

चित्तरंजन के कारखाने में जो इंजन बनाये जा रहे हैं, उन पर मुझे गर्व है। किन्तु मैं यह पूछना चाहता हूं कि उन सब चीज़ों में आत्म-निर्भरता प्राप्त करने के लिए जो कि रेलवे के उचित संचालन के लिए आवश्यक हैं डीज़ल इंजन, बिजली के इंजन, डिब्बे सिगनल का सामान, पहाड़ी लाइनों का सामान, स्लीपर आदि कितना समय लगेगा।

लन्दन, मास्को और विश्व के अन्य शहरों में रेलों के द्वारा परिवहन की समस्या हल कर ली गई है। दिल्ली के लिए भी रिंग रेलवे बनाने का आश्वासन दिया गया था, किन्तु उस के बारे में कुछ नहीं किया गया। बड़े शहरों की परिवहन समस्याओं को हल करने के लिए रेलवे को कदम उठाने चाहियें।

पठानकोट से जम्मू तक महत्वपूर्ण रेलवे बनाने के बारे में कुछ नहीं किया गया। उत्तर-पूर्वी सीमान्त रेलवे के कार्यकरण में सुधार किया जाये। इस का काम इतना अच्छा नहीं है।

श्रम कल्याण के सम्बन्ध में मेरा विचार है कि श्रम संघों और महा प्रबन्धकों में अधिक अच्छे सम्बन्ध होने चाहियें। श्रमिकों और पदाधिकारियों के सम्बन्ध भी अच्छे होने चाहियें। इसके अतिरिक्त रेलवे मंत्रालय को रेलवे कर्मचारियों के आवास, उन के बच्चों की शिक्षा और डाक्टरी सुविधाओं पर अधिक रुपया लगाना चाहिये।

†मोरे, श्री कृ० ल० (हतकंगले): मैं रेलवे आय-व्ययक का स्वागत करता हूं। इस का सब से बड़ा पहलू यह है कि यात्री किरायों में आपातकाल के बावजूद कोई वृद्धि नहीं हुई। फिर भी माल और पार्सल की दरों में थोड़ी सी वृद्धि की गई है। मैं इन वृद्धियों का समर्थन करता हूं। फिर भी रेलवे मंत्री को मेरा एक सुझाव है कि वे समाचारपत्रों, सब्जियों, दूध आदि के अलावा अन्य वस्तुओं के बारे में भी छूट दें, ताकि छोटे उद्योगपतियों, व्यापारियों और कृषकों की सहायता की जा सके।

रेलवे का काम विकसित होने वाली अर्थ व्यवस्था के अनुकूल है किन्तु इस में सुधार की बहुत गुंजाइश है। मैं रेलवे मंत्री को पूनामिराज मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने पर उन्हें बधाई देता हूं। मैं चाहपा हूं कि यह कार्यक्रम मिराज-कोल्हापुर मीटर गेज रेलवे तक बढ़ा दिया जाये। कोल्हापुर में बहुत से उद्योग चालू हो गये हैं और यह वाणिज्य और व्यापार का केन्द्र बन गया है। अतः यदि मिराज से कोल्हापुर की लाइन को वर्तमान कार्यक्रम में सम्मिलित न किया गया तो यह उस क्षेत्र के आर्थिक विकास में एक बड़ी

†मूल अंग्रेजी में

[श्री क० ल० हतकंगले]

बाधा होगी । इस के अतिरिक्त उन यात्रियों के लिए जो रत्नागिरि और कोंकन से आते हैं, बहुत कठिनाइयां पैदा हो जायेंगी । विशेषकर वर्षा के दिनों में ।

कोल्हापुर ६ जिलों के लिए विश्वविद्यालय नगर बन गया है । अतः मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि कोल्हापुर तक मीटर गेज के स्थान पर बड़ी लाइन बनाई जाये, ताकि अर्थ व्यवस्था विकसित की जा सके ।

†**श्री स० मो० बनर्जी** (कानपुर) : आपातकाल में रेलवे कर्मचारियों और रेलवे प्रशासन ने जिस कुशलता से कार्य किया है उस के लिये यह दोनों बधाई के पात्र हैं ।

रेलवे मंत्री द्वारा रेलवे यात्रा किराया न बढ़ाने पर जनता में सन्तोष की लहर दौड़ गई ; परन्तु रेलवे माल भाड़े में वृद्धि क्यों की गई, यह आश्चर्यजनक बात है, क्योंकि इस में वृद्धि से जो थोड़ी सी राशि उपलब्ध हुई है वह राशि भ्रष्टाचार का निवारण कर के भी प्राप्त हो सकती थी ।

भ्रष्टाचार हमारे राष्ट्रीय जीवन का अंगमात्र बन चुका है, अतः इसे समाप्त करने के उद्देश्य से मंत्रालय द्वारा क्या विशेष पग उठाये गये हैं, यह हम जानने के लिये उत्सुक हैं । यह भी बताया जाय कि क्या रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति के प्रतिवेदन को कार्यान्वित किया गया है । कार्मिक संघों को भी भ्रष्टाचार निवारण संबंधी कार्यों में सहयोग देना चाहिए ।

ठेकेदारों द्वारा रेलवे के सामान के सम्भरण की प्रथा भी भ्रष्टाचार की जड़ है, क्योंकि चोरी किया गया माल ठेकेदारों द्वारा पुनः रेलवेज़ को बेच दिया जाता है । इसलिये यदि आप ठेकेदारी की प्रथा को पूर्णतया समाप्त नहीं कर सकते, तो कम से कम सामान ठेकेदारों से लेना चाहिए । इससे भ्रष्टाचार कम हो जायगा ।

ढले हुए लोहे के स्लीपरों की बजाय आर एस स्लीपरों के प्रयोग में लाने से रेलवे दुर्घटनाओं में कमी होने की सम्भावना है । फ्रांस, आदि, देशों में इन्हीं स्लीपरों का प्रयोग होता है । इस लिये आर एस स्लीपरों के उत्पादन के लिये क्या कोई कारखाना स्थापित किया गया है ? यह हमें बताया जाय ।

प्राप्त सूचनाओं के अनुसार कई कर्मचारियों को लगातार २१६, १०३, १११ और १०४ घंटों तक काम करना पड़ा । रेलवे दुर्घटनाओं में वृद्धि का एक कारण यह भी है। अतः दुर्घटनाओं के लिये केवल कर्मचारियों को ही हम उत्तरदायी नहीं ठहरा सकते । रेलवे बोर्ड के सदस्यों और अन्य उत्तरदायी व्यक्तियों को इस सम्बन्ध में अधिक सजग रहने का आदेश दिये जाने चाहिए ।

कुछ लाइट रेलवेज़ में स्थिति बहुत चिन्ताजनक है, अतः दिल्ली रोहतक लाईन और दिल्ली सहारनपुर पर चलने वाली रेलवे, आदि, लाइट रेलवे के राष्ट्रीयकरण की व्यवस्था करनी चाहिए ।

बिना टिकट यात्रा को तभी समाप्त किया जा सकता है यदि तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ को कम किया जाय । अधिक भीड़ के कारण बिना टिकट के यात्रियों को पकड़ना भी कठिन हो जाता है । अत : इस प्रयोजनार्थ गाड़ियों के साथ अधिक मात्रा में तीसरे दर्जे के डिब्बे लगाने चाहिएं ।

---

†मूल अंग्रेजी म

स्लीपींग बर्थों में एक के ऊपर एक की "तीन बर्थ" वाली व्यवस्था को समाप्त करना चाहिये, क्योंकि सब से ऊपर वाले यात्री के लिये नीचे उतरना बहुत कठिन हो जाता है। इस के अतिरिक्त ऐसे डिब्बों को अधिक बड़ा होना चाहिये।

मुगलसराय से परे की कोयले की स्थिति में सुधार नहीं हुआ है।

श्री लक्ष्मण सिंह नामक एक टिकट-निरीक्षक को १९४७ से उपदान (ग्रेच्युटी) नहीं मिल पाया है। रेलवे में इस प्रकार की अनियमितता नहीं होनी चाहिये। मुझे आशा है कि इस मामले को शीघ्र निबटाया जायेगा।

जिन कर्मचारियों को १९६० की हड़ताल के फलस्वरूप नौकरी से हटाया गया था उन्हें अब पुनः नौकरी पर अवश्य लगाना चाहिये। इस कार्यवाही से कारखानों के श्रमिकों आदि में अधिक संतोष उत्पन्न होगा और कुशलता बढ़ेगी।

†**श्री अब्दुल गनी गोनी** (जम्मू तथा काश्मीर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बजट का समर्थन करते हुए एक बात आपके ध्यान में लाना चाहूंगा कि भारतीय रेलवे मानचित्र में जम्मू तथा काश्मीर राज्य को न पाकर मुझे बहुत आश्चर्य होता है।

पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाईन के निर्माण की मांग बहुदा की गई है। १९५४ से पठानकोट में इस का निर्माण कार्य आरम्भ भी किया गया है, परन्तु इस पर संतोषजनक गति से कार्य नहीं हो रहा है। रेलवे मंत्री ने सूचित किया है कि कठुआ तक यह लाईन मार्च १९६४ तक पूरी हो जायगी, जब कि जम्मू तथा काश्मीर के लोग यह आशा करते हैं कि जम्मू, रियासी और ऊदमपुर तक लाईन तृतीय योजना की कालावधि में तैयार हो जायगी। मुझे यह सुन कर खेद हुआ कि कठुआ से जम्मू तक की लाइन का अब केवल सर्वेक्षण ही हो रहा है। जम्मू तथा काश्मीर राज्य की स्थिति को देखते हुए यह आवश्यक है कि रेलवे लाईन केवल जम्मू तक ही न हो कर रियासी, ऊदमपुर और कालाकोट खानों तक होनी चाहिये। गत वर्ष मंत्री द्वारा इस संबंध में आश्वासन भी दिया गया था। १९४७ से पूर्व सियालकोट से जम्मू तक, और रावलपिन्डी से श्रीनगर तक लाईन हुआ करती थी, और काश्मीर जाने वाले पर्यटकों द्वारा इन का लाभ उठाया जाता था। पाकिस्तान के आक्रमण के फलस्वरूप रावलपिन्डी वाला मार्ग बन्द हो गया और सियालकोट से जम्मू तक की लाइन भी तोड़ दी गई। इस के परिणामस्वरूप स्थिति बहुत शोचनीय हो गई। पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाईन के निर्माण की मांग केवल यात्रियों की सुविधा को सम्मुख रखकर हो नहीं बल्कि कुछ अन्य कारणों से भी उचित है। काश्मीर के निर्यात व्यापार में वृद्धि हो रही है; विशेषतया फल उद्योग तथा-जंगल उद्योग उन्नति कर रहे हैं; और खनिज निक्षेपों का जांच कार्य भी बढ़ रहा है, जैसे कालाकोट में कोयला खानें इसलिये रेलवे लाईन का होना समस्त राज्य के लिये और देश के लिये विभिन्न पहलुओं से अत्यावश्यक है।

इस के अतिरिक्त पठानकोट को जम्मू से मिलाने वाली केवल एक ही सड़क है जिस को कभी भी हानि पहुंचाई जा सकती है। इस लिये यह और भी आवश्यक है कि पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाईन शीघ्र बनाई जाय। ऐसा करना देश की सुरक्षा के हित में होगा। जम्मु तथा काश्मीर की समस्याओं की ओर सर्वप्रथम ध्यान दिया जाना चाहिये।

जम्मू तथा काश्मीर से रेलवे सम्पर्क स्थापित करके हम केवल पंजाब के लिये ही नहीं बल्कि समस्त देश के लिये लाभदायक कार्य करेंगे। इस से कोयले, जो कि हमारे राज्य में बड़ी

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री अब्दुल गनी गोनी]

मात्रा में और अच्छे गुण वाला प्राप्त हो सकता है, की समस्या हल हो सकती है। विशेषकर उत्तरीय भारत में आवश्यकता के अनुसार कोयला उपलब्ध किया जा सकता है। ट्रकों द्वारा कोयले की ढुलाई पर अधिक खर्चा आता है।

मुझे आशा है कि इस कार्य को प्राथमिकता दी जायगी।

†श्री मु० इस्माइल (मंजेरी) : रेलवे यात्री किराये में वृद्धि नहीं की गई, परन्तु माल भाड़े की दर बढ़ा दी गई है। आवश्यक धन राजस्व रक्षित निधि से प्राप्त कर के माल भाड़े में वृद्धि को रोका जा सकता था।

निर्यात की जाने वाली कुछ वस्तुओं के संबंध में भाड़े में रियायत की गई है, परन्तु इन्हीं प्रवर्गों की अन्य वस्तुओं, जैसे खल, पर भी रियायत दी जानी चाहिये थी।

रेलवे मंत्री द्वारा रेलवे संबंधी कार्यों तथा रेलवे प्रशासन में हुए सुधार की चर्चा की गई है परन्तु वास्तविकता इस की साक्षी नहीं है। रेलों की समयनिश्ठा में गत १० वर्षों में बड़ी लाइनों पर केवल ४ १/२ प्रतिशत, और छोटी लाइनों पर १० प्रतिशत का सुधार हुआ है, जो कि नगण्य के बराबर है। इसी प्रकार बिना टिकट यात्रा करने वालों की संख्या में अधिक कमी नहीं हो पायी है।

रेलवे में असमानता भी बहुत हद तक पाई जाती है। सारे देश में प्रति हजार जनसंख्या के लिये औसतन १३० किलोमीटर रेलवे है; परन्तु केरल तथा मद्रास के लिये जिन की जनसंख्या ५०५ लाख है, केवल ३००० किलोमीटर रेलवे है, जब कि देश की औसत के अनुसार इन राज्यों में ६५०० किलोमीटर रेलवे होनी चाहिये।

इस दृष्टि से केरल राज्य सब से पिछड़ा हुआ राज्य है जहां पर शोरानूर से निलाम्बूर तक और कालीकट से मद्रास तक की छोटी ब्रांच लाइनों के अतिरिक्त केवल त्रिवेन्द्रम से कासरेगोड़ तक की लाईन है। अल्लेपी और पोनानी जैसे महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्रों में भी रेलवे लाइन नहीं है। इस राज्य के कुछ क्षेत्रों में प्रकाष्ठ, काफी, काली मिर्च, आदि, जैसी प्राकृतिक सम्पत्तियां उपलब्ध हैं और इनके यातायात के लिये रेलवे द्वारा कोई प्रबन्ध नहीं किया गया। कल्लायी जो कि संसार में द्वितीय स्थान रखने वाला प्रकोष्ठ यार्ड है रेलवे लाइन से वंचित है। कई बार इन लाइनों के निर्माण की मांग रखी गई है। इन स्थानों पर रेलवे लाइनों के न होने से केवल संबद्ध राज्य को ही नहीं बल्कि समस्त देश को क्षति हो रही है।

दक्षिण में जिन लाइनों के महत्व को स्वीकार कर लिया गया है उन पर भी कार्य बड़ी धीमी गति से हो रहा है, जैसे केप कोमोरिन से त्रिवेन्द्रम तक और नागरकोयल से तिरुनेलवेलि तक की लाइनों पर कार्य में प्रगति बहुत धीमी गति से हो रही है। तम्बारम से विल्लूपुरम तक की लाइन के विद्युतीकरण का कार्य भी उचित गति से नहीं हो रहा। इस से इस प्रदेश के आर्थिक तथा औद्योगिक विकास पर बहुत प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है।

†श्रीमती अकम्मा देवी (नीलगिरि) : रेलवे मंत्री द्वारा रेल किराया बढ़ाने पर मैं उन्हें धन्यवाद देती हूं।

---

†मूल अंग्रेजी में

भारतवर्ष के अनेकों विशेष पर्वतीय क्षेत्र लोक-प्रिय हो रहे हैं, महत्वपूर्ण पर्यटक स्थान बन रहे हैं। वहां तक रेलवे लाइनों आदि में अनेकों सुधार-कार्य किये गये हैं, परन्तु मुझे खेद है कि विद्यमान लाईनों तथा गाड़ियों में उचित सुधार-कार्य नहीं हुआ है।

मेत्तुपालायम से ऊटकामण्ड तक की लाइन पर पुराने इंजन और घटिया दर्जे की कोयले का प्रयोग किया जाता है जिस के फलस्वरूप गाड़ियों के चलने में ढील होती है। इन त्रुटियों को यदि दूर कर दिया जाय तो पर्यटकों को प्रोत्साहन मिलेगा और वह रेलवे द्वारा सफर करेंगे। इस से रेलवे राजस्व में वृद्धि होगी।

मेत्तुपालायम स्टेशन पर ऊपरी-पुल की बहुत आवश्यकता है क्योंकि यहीं से आसपास की पहाड़ियों से आने वाला माल देश के अन्य भागों में भेजा जाता है; और यात्रियों को टिकट लेने के लिये लाइन पार कर के स्टेशन से बाहर जाना पड़ता है।

आपात संबंधी आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, अरुवंकाडू के आयुद्ध कारखाने को, बंगाल तथा बिहार के कोयला क्षेत्रों से, कोयले के परिवहन में विलम्ब बहुत हानिकारक है, अतः इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

अरुवंकाडू आयुद्ध कारखाने के निकट ही अरुवंकाडू रेलवे स्टेशन है जिस के स्टेशन मास्टर के लिये अपने भारी उत्तरदायित्व का बोझा अकेले उठाना कठिन है, अतः मेरा सुझाव है कि उस स्टेशन पर एक सहायक स्टेशन मास्टर का उपबन्ध भी होना चाहिये।

अधजले कोयले की देश में, घरों में तथा लोहारों द्वारा बहुत मांग है और यह कोयला स्टेशनों पर बेकार पड़ा रहता है। इस के संरक्षण और उचित समय पर नीलामी की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये। इस से काफी धन उपलब्ध हो सकता है।

रेलवे कर्मचारियों तथा श्रमिकों के लिये भी सुविधायें उपलब्ध होनी चाहियें। उचित चिकित्सा सुविधाओं का विशेषकर प्रबन्ध होना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूं।

†रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं उन सदस्यों के प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूं जिन्होंने इस वाद-विवाद में भाग लिया है और जिन्होंने रेलवे प्रशासन-सम्बन्धी विभिन्न समस्याओं पर सावधानीपूर्वक विचार किया है, जिन में से कुछ समस्यायें काफी जटिल हैं। रेलवेज की व्यवस्था अथवा इस का वित्तीय ढांचा अधिक आसान विषय नहीं है, इस के बावजूद भी कुछ माननीय सदस्यों ने महत्वपूर्ण सुझाव दिये हैं। इस के साथ साथ, कुछ पहलू जो टेक्निकल और विशेष प्रकार के हैं, उन पर ध्यानपूर्वक और विस्तृत अध्ययन के साथ टिप्पणियां दी गई हैं।

लगभग ५२ माननीय सदस्यों ने इस वाद-विवाद में भाग लिया है। वह देश के विभिन्न राज्यों से आते हैं, और विभिन्न पक्षों के साथ सम्बन्ध रखते हैं, अतः उन्होंने कई प्रकार की समस्याओं का प्रतिनिधित्व किया है।

उन के अनुभवों को सुन कर मुझे बहुत लाभ प्राप्त हुआ है, क्योंकि रेलवे जैसी सेवा के उचित कार्य-सम्पादन और कुशलता की अंतिम सूचक उपयोगकर्त्ता की प्रतिक्रिया ही हुआ करती है। माननीय सदस्यों ने जो विचार व्यक्त किये हैं वह उनके निजी अनुभव तथा ज्ञान पर और उस

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री स्वर्ण सिंह]

सूचना पर, जो उन के सार्वजनिक जीवन में महत्वपूर्ण स्थान होने के नाते उन्हें मिल पाई है, आधारित हैं। इस लिये मैं उन के प्रति हार्दिक कृतज्ञता प्रकट करता हूं।

आपात-काल में रेलवे कर्मचारियों के कार्य-पालन पर जो सामान्य सन्तोष पाया जाता है उसे देख कर मुझे प्रसन्नता हुई। मुझे विश्वास है कि इन प्रशंसापूर्ण शब्दों से देश के विभिन्न भागों में अधिक काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों को केवल प्रोत्साहन ही नहीं मिलेगा बल्कि भविष्य में अधिक दुर्भर, कठिन और जटिल कार्यों तथा उत्तरदायित्वों का अधिक सक्रियता और निष्ठा से सामना करने में प्रेरणा भी मिलेगी। इस माननीय सभा में अभिव्यक्त प्रशंसापूर्ण शब्द प्रशासन द्वारा दिये जाने वाले किन्हीं पुरस्कारों आदि, से भी अधिक महत्व रखते हैं। इस लिये मैं रेलवे कर्मचारियों की ओर से, इन प्रशंसापूर्ण शब्दों के लिये माननीय सभा के प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूं।

इस अवसर पर हमें केवल वित्तीय ढांचे पर ही नहीं, जिस के बारे में कि मैं कुछ समय पश्चात बोलूंगा, बल्कि रेलवेज़ के सामान्य कार्य-सम्पादन पर भी विचार करना है। इस कार्य सम्पादन को हमें विभिन्न पहलुओं से और मान्यता प्राप्त कसौटियों के अनुसार देखना है। क्या तृतीय पंच-वर्षीय योजना में रेलवे को सपुर्द किये गये कार्य सम्पन्न हो रहे हैं? क्या रेलवेज़ का कार्य सम्पादन वर्ष प्रति वर्ष निर्धारित लक्ष्यों के अनुसार हुआ है? यही सब से स्पष्ट कसौटी है। मैं माननीय सदस्यों के इस कथन से सहमत हूं कि वास्तविक कार्य-सम्पादन के सर्वश्रेष्ठ द्योतक आंकड़े हैं। परन्तु केवल आंकड़ों को आधार न मान कर, देखना यह है किस प्रकार देश की आवश्यकताओं को पूरा किया गया है। इसी आधार पर हम देख सकते हैं कि कार्य सम्पादन उचित रूप से हुआ है या नहीं। इन दोनों पहलुओं से देखते हुए मैं माननीय सभा के सामने यह कहने का साहस कर सकता हूं कि इस वर्ष रेलवेज ने सन्तोषजनक कार्य किया है।

गत वर्ष, १९६१–६२, की तुलना में वर्ष १९६२–६३ में रेलों द्वारा १५० लाख टन अतिरिक्त माल ढोया गया है। मुझे सभा को यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि रेलवेज़ द्वारा १६० लाख टन के अतिरिक्त यातायात का भार सहन किया जा चुका है जब कि उस का लक्ष्य बारह मासों का १५० लाख टन का था। क्योंकि तीन सप्ताह से ऊपर समय अब भी शेष है, इस लिये मुझे पूर्ण विश्वास है कि चालू वर्ष में रेलों द्वारा गत वर्ष की तुलना में १६५ लाख टन अतिरिक्त माल का वहन किया जा सकेगा। इसे हम उचित कार्य-सम्पादन कह सकते हैं और सभा को यह जान कर प्रसन्नता होगी कि गत वर्ष की तुलना में माल के वहन में १६५ लाख टन की बढ़ोतरी भारतीय रेलवेज के इतिहास में अद्वितीय बात है।

कोयले के और विभिन्न औद्योगिक संस्थाओं के लिये और कच्चे माल के कम संभरण के बारे में और खाद्यान्नों और बनाए गए माल के परिवहन के बारे में एक वर्ष पूर्व जो शिकायतें थीं वे अधिकतर दूर हो गई हैं। इस समय देश की परिवहन की आवश्यकताएं, माल के परिवहन की भी पूरी नहीं हो रही है। मैं यह चाहता हूं कि हम सारे माल का परिवहन कर सकें, परन्तु हम यह कह सकते हैं कि कोयला, इस्पात, सीमेंट, चीनी के कारखाने और अन्य बड़े औद्योगिक उपक्रमों की कच्चे माल के यातायात की और बने हुए सामान के यातायात की आवश्यकताएं काफी हद तक पूरी हो चुकी हैं।

सामान्य माल के सम्बन्ध में भी हम बढ़ोतरी का वही स्तर कायम रखने में सफल रहे हैं जो कि कोयले के यातायात की प्रतिशत बढ़ोतरी का स्तर है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा था कि हम कोयले के परिवहन की ओर अधिक ध्यान देते हैं और ऐसा करने से सामान्य माल के यातायात को हानि पहुंचती है। यह सही बात नहीं है। पिछले वर्ष के मुकाबले में यद्यपि कोयले का यातायात कुछ अधिकतर अच्छा रहा है, सामान्य सामान के यातायात में प्रतिशत बढ़ोतरी १०–११ प्रतिशत हुई है, जो कि सारे सामान की यातायात में हुई है।

मैं सभा के सामने कुछ तथ्य रखूंगा जिस से यह सिद्ध होगा कि हमने आस्तियों का अच्छी प्रकार प्रयोग किया है।

इस सम्बन्ध में यह जानना महत्वपूर्ण ह कि धन, व्यवहारिक रूप इत्यादि में हमारी उपलब्धियों की प्रतिशत बढ़ोतरी से यह पता चलता है कि रेलवे की कार्यक्षमता में कुछ बढ़ोतरी हुई है। इंजनों और डिब्बों का कुछ प्रयोग किया गया है। इस सम्बन्ध में आवश्यक बात यह है कि डिब्बे इत्यादि में जितनी वृद्धि हुई है उससे कहीं अधिक कार्य संपादन में हुई है।

उदाहरणतया उन इंजनों और डिब्बों का कार्य संपादन काफ़ी अधिक हुआ है और जितनी इंजनों और डिब्बों आदि की संख्या में बढ़ौतरी हुई है उससे अधिक कार्य संपादन हुआ है। कुछ सदस्यों ने यह कहा है कि यद्यपि यातायात में कुछ वृद्धि हुई होगी आस्तियों का उचित प्रयोग नहीं हुआ है और हम ने अधिक व्यय किया है और नाम कम हुआ है। यह सही नहीं है।

कार्य संचालन की कुशलता क्रमशः बढ़ती रही है। १९६१–६२ में वृद्धि की जो कम दर रही है उस की कमी चालू वर्ष में पूरी हो गई है। १९३८–३९ को आधारभूत मानते हुए इस वर्ष देशनांक १०० की कल्पना कर चालू वर्ष में कार्य-संचालन व कुशलता देशनांक ११७·५ है जब कि १९५०–५१ में यह ९८·८ था। आस्तियों का इतना अच्छा प्रयोग हुआ है कि १९६१–६२ में बड़ी लाइन पर प्रतिदिन १० लाख शुद्ध टन के यातायात के लिये २५ सामान से जाने वाले इंजनों और १,०२८ वैगनों की जरूरत पड़ी थी जब कि १९५०–५१ में ३४ इंजनों और १,४०८ वैगनों की और १९५५–५६ में २८ इंजनों और १,१३० वैगनों की आवश्यकता पड़ी थी। छोटी लाइन पर भी आस्तियों का उतना ही अच्छा प्रयोग हुआ। १९६१–६२ में २,१९९० लाख टन किलोमीटर सामान रेलों द्वारा लाया गया है जब कि १९५०–५१ में १,२३२० लाख टन और १९५५–५६ में १,५९७० लाख टन। छोटी लाइन के आंकड़ों से भी उतनी प्रगति मालूम पड़ती है।

इस से पता चलता है कि भौतिक आस्तियों के रूप में रेलवे का विनियोग विशुद्ध टन किलोमीटर के रूप में यातायात परिमाण से काफ़ी नीचे रखा गया है।

श्री फ्रेंक एन्थनी ने कहा था कि यद्यपि वे सब बढ़ोतरियां हुई हैं, प्रारम्भिक लक्ष्य जो निर्धारित किए गए थे वे कम थे और ये कम ध्येय भी पूरे नहीं किए गए थे। यहां तक लक्ष्यों की निर्धारण का सम्बन्ध है, दो बातों का ख्याल रखा जाता है—एक तो देश में समस्त आर्थिक कार्यवाई का ध्यान रखा जाता है और दूसरे संसाधनों की उपलब्धि की ओर ध्यान दिया जाता है। हम देश के कुल संसाधनों का ध्यान न करते हुए रेलवे के लिये अलग से नहीं सोच सकते। अतः स्पष्ट है कि जब कि बराबर महत्व और प्राथमिकता की मांगें हों और समस्त संसाधन कम हों तो कुछ नियन्त्रण लगाना पड़ेगा। अतः समस्त संसाधनों को ध्यान में रखते हुए समस्त आवंटन उचित हुआ है।

[श्री स्वर्ण सिंह]

क्या जो लक्ष्य निर्धारित किए गए थे, वे पूरे किए जा चुके हैं ? श्री फ्रेंक एन्थोनी ने जिन्हें काफी जानकारी है उन्होंने वे आंकड़े दिए जिस से जो बात वे कहना चाहते थे वे स्पष्ट नहीं कर सके। उन्होंने पिछले वर्ष के आंकड़ों का उल्लेख किया है। महत्वपूर्ण तथ्य यह है कि १५० लाख टन का अतिरिक्त लक्ष्य को हमारे लिये निर्धारित किया गया था उसे भी १५ लाख टन अधिक हमारा कार्य संपादन हुआ है। अतः मुझे उन का तर्क ठीक नहीं मालूम हुआ। भूतकाल की असफलताओं की ओर अधिक ध्यान नहीं देना चाहिये। आगे की ओर ध्यान देना चाहिये।

[ अध्यक्ष महोदय (पीठासीन हुये ]

श्री एन्थनी ने दो और इतराज़ किए हैं। एक तो उन्होंने कहा है कि वैगन के लदे जाने में जो अन्दरावधि होती है उस में कोई प्रगति नहीं हुई है। दूसरे मालगाड़ियों की रफ्तार कम हो गई है। मैं "वैगन १ टन भार राउंड' का अर्थ स्पष्ट करना चाहता हूं। इस का अर्थ एक ही वैगन के उतरोत्तर लादे जाने में अन्तरावधि है। वैगन के फेरे का देश के आकार से भी सम्बन्ध है, किस प्रकार की वस्तुएं वैगन को ले जानी पड़ती हैं उस से भी सम्बन्ध है। कई ऐसी बातें हैं। इंग्लैंड जैसे छोटे देशों के साथ मुकाबला नहीं किया जा सकता। अतः फेरे को बढ़ रहे यातायात और उस के बदलते नमूने को ध्यान में रखते हुए देखना है। हमारे देश में औसत फासला बढ़ रहा है। यहां तक थोड़ी दूरी के यातायात का सम्बन्ध है, यह सड़क से किया जा रहा है। अब चूंकि फासला अधिक है, अतः फेरे पर भी इस का प्रभाव होगा। उदाहरणतः कच्चे लोहे से भरी हुई गाड़ी को इस्पात संयंत्र को ले जाया जाता है। वहां से खाली गाड़ी को फिर कच्ची धातु की खान को लाया जाता है और फिर उसे इस्पात संयंत्र को लाया जाता है। इस तरह से उत्तरोत्तर माल के लादने में समय का अन्तर बढ़ता जाएगा। हमें इस पर औसत फासले और यातायात की किस्म का भी ध्यान रखते विचार करना है। उदाहरणतः यदि बंगाल से बिहार को कोयला ले जाना है, तो भरी हुई गाड़ियों को खाली वापिस लाना पड़ता है यदि वहां से वापसी पर कोई सामान लादने के लिये न हो। कई बार वैगनों को खाली रखना पड़ता है, क्योंकि अगले दिन उन की आवश्यकता होती है। इन सब बातों को ध्यान में रखना है। वैगनों के कार्य का यथार्थ देशनांक विशुद्ध टन किलोमीटर प्रतिदिन है १९५०–५१ में यह ७१० था, १९६१-६२ में ९७३ और १९६२–६३ में यह बढ़ कर १०२६ तक पहुंच गया था।

मालगाड़ियों की रफ्तार यातायात की गहनता से प्रभावित हुई है। इन का औसत इसलिए कम है कि पटरियों पर रेलों की संख्या तो बढ़ गई थी, परन्तु पटरियां अधिकांश इकहरी हैं। दोहरी पटरियां बहुत कम हैं। अतः औसत रफ्तार भले ही कम हो किन्तु हमें अधिक यातायात परिवहन से ही सन्तोष प्राप्त करना होगा।

यात्री परिवहन में कल्पनातीत वृद्धि हुई है और इसलिये रेलों की भीड़ की समस्या बनी हुई है। पिछली योजना की अवधि में १५ प्रतिशत बढ़ोतरी की व्यवस्था थी। यात्रियों के परिवहन में २१ प्रतिशत वृद्धि हुई है : गाड़ियों की भीड़ चलती रही। सड़कों की सेवाएं उपलब्ध होने पर भी यात्रियों के परिवहन में वृद्धि हुई है। इह का मतलब यह हुआ कि लोगों की आर्थिक स्थिति के सुधार के साथ साथ लोग परिवहन के साधनों का अधिक से अधिक प्रयोग करते हैं। चूंकि रेलवे के लिये समस्त संसाधनों की उपलब्धि की भी सीमा है अतः माल यातायात सुविधाओं और यात्रियों की सुविधाओं में संसाधनों का आवंटन स्वविवेक पर निर्भर है। बढ़ती हुई आर्थिक व्यवस्था में सामान को अधिकतर महत्व दिया जाता है क्योंकि जब तक हमारी आर्थिक बुनियाद मजबूत नहीं होती और ये चीज प्रगति नहीं कर सकती। अतः हमारा यह रवैया रहा है कि सामान की मांगों को पूरा किया जाए।

यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या का जितना अनुमान लगाया गया था उस से अधिक यात्रियों की संख्या है अतः इतनी अधिक भीड़ है। कुछ सदस्य यह सुझाव तो देते हैं कि और डिब्बे बना लेने चाहियें, कुछ इंजन बनाए जाने चाहिए और कुछ अधिक गाड़ियां चलानी चाहियें। ऐसा भी तो किसी हद तक हो सकता है, क्योंकि पटरियों की क्षमता भी तो सीमित है। समस्त संसाधनों का या तो इंजन डिब्बों इत्यादि पर खर्च किया जाए या पटरियों पर जब तक हमारे सम्पूर्ण संसाधनों की स्थिति में सुधार हो कर रेल मार्गों और इंजन डिब्बों आदि की संख्या में वृद्धि नहीं होती है हमें अभी इस असुविधा का कुछ समय और सामना करना पड़ेगा।

कुछ सदस्यों ने सुझाव दिया कि भीड़ में कुछ कमी हो सकती है। यदि सैलून और वातानुकूलित इत्यादि डिब्बों को हटा दिया जाए। इस से बहुत कम अन्तर होगा। केवल मनोवैज्ञानिक सन्तोष ही होगा। रेलों के नियमित रूप से टलने में कुछ 'जोनल' रेशों में सामान्य सुधार हुआ है परन्तु ऐसी भी कुछ रेलें हैं जहां इस मामले की ओर ध्यान देना चाहिए। जब पिछली समय सारणी त्यार की गई थी तो रेल प्रशासन को पटरियों की मरम्मत और रेलों की समय निष्ठता में बाधा डालने वाली बातों को ध्यान में रखने के लिए कहा गया था। उन्हों ने नई समय सारणी त्यार कर ली। कुछ रेलों पर समय समय निष्ठा के स्तर में यद्यपि सुधार हुआ है, परन्तु वह अपेक्षित स्तर तक ही हुआ है। जब नई समय सारणी बानाई जाएगी, जो इस काम पर पुनः विचार किया जाएगा और यहां पटरियों इत्यादि की मरम्मत हो चुकी होगी समय कम कर दिया जाएगा। उचित परिवर्तन में सुधार हो जाएगा। आपात कालीन स्थिति का उस पर प्रभाव पड़ा, परन्तु रेल गाड़ियों ने सहर्ष से इसे बर्दाश्त किया।

वर्तमान वर्ष में राजस्व ५४९.६ करोड़ रुपए है। अवमूल्यन निधि ६७ करोड़ रुपए है। कुल ४४० करोड़ रुए हुए। विकास निधि में २३ करोड़ रुपये जमा हुए हैं ३६३ करोड़ रुपये तीन या चार मुख्य शीर्षकों पर व्यय हुए हैं। कर्मचारियों पर व्यय मुख्य ऐकक है। उस से आगे ईंधन आता है। दूसरा मख्य व्यय इंजन, डिब्बों और पटरियों के कायम रखने पर है।

बहुत से सदस्यों ने शिकायत की है कि कर्मचारियों पर व्यय बहुत अधिक है। यदि सभा विभिन्न पहलुओं को देखें तो उसे यकीन हो जाएगा कि कर्मचारियों पर व्यय अधिक नहीं है। कुछ माननीय सदस्यों ने जो श्रम संघों से सबन्ध रखते हैं कहा कि रेलवे प्रशासन में कम कर्मचारी हैं। दूसरे कहते हैं कि कर्मचारियों की संख्या अधिक है। इससे मामले को बड़े ध्यान पूर्वक देखा जाता है और सही निर्णय किया जाता है। इस मामले के सम्बन्ध में अधिक चिन्तित होने की आवश्यकता नहीं है। कर्मचारियों की वृद्धि और रेलों के भार में अविकयता परस्पर सम्बन्धित तथ्य हैं। यहां तक कर्मचारियों पर लागत का सम्बन्ध है कुल निर्माण व्यय का ६० प्रतिशत बहुत अधिक प्रतीत होता है।

किन्तु यह स्मरण रखा जाये कि कर्मचारियों के वेतन की दर और सेवा की स्थिति में उत्तरोत्तर सुधार होने और उन के कल्याण और चिकित्सा सुविधाओं में सुधार होने के कारण कर्मचार्रायों का प्रति व्यक्ति खर्च बढ़ जाना अनिवार्य है। अतः वास्तविक कसौटी यह है कि यद्यपि ३१ मार्च, १९५६ से ३१ मार्च, १९६५ तक सवारी यातायात में ३२ प्रतिशत, माल यातायात में ३२ प्रतिलत, और प्रतिटन किलोमीटर में ५० प्ररतिशत की वृद्धि हुई है। तथापि कर्मचारियों में केवल १४.८ प्रतिशत वृद्धि हुई है। सभा यह जानना चांहेगी कि इंगलैंड फ्रांस जर्मन कनाडा और अमरीका की रेलवे में यद्यपि उन का बहुत यंत्रीकरण हो चुका है तथापि वहां कुछ खर्च का ५५ से ६९ प्रतिशत तक खर्च कर्मचारियों पर होता है। वहां वेतन ज्यादा हैं परन्तु यंत्रीकरण के कारण कर्मचारी कम हैं। इस प्रकार सभी देशों में खर्च का अनुपात प्रायः यही है। मैं यह नहीं कहता कि किसी पदाली में भी कमी नहीं की जा सकती। इस बारे में विचार किया जा रहा है। श्री हनुमंतैया ने लेखा कर्मचारियों में वृद्धि की ओर निर्देश किया जोकि माधाव बढ़ी और उस पर खर्च बढ़ जाने के कारण हुआ है। रेलवे में आन्तरिक बिना लेखा

[श्री स्वर्ण सिंह]

संगठन बहुत बढ़ा है। वर्ष भर में १५० से १६० करोड़ तक सवारियों का यायात होता है। बहुत बड़ी संख्या में माल डिब्बों की व्यवस्था करनी पड़ती है पार्सलों कर्मचारियों और उन की भविष्य निधि का हिसाब रखना होता है। इस प्रकार लाखों लोगों के न्तिीय लेन देन की व्यवस्था करनी होती है। जिन में बहुत सी छोटी छोटी राशियों का हिसाब होता है। बड़ी बड़ी राशियों का लेन देन बहुत कम होता है। इस कारण लेखे का काम बहुत अधिक होता है और वह तभी अच्छी तरह हो सकता है यदि काफी कर्मचारी हों।

एक सदहय ने कहा था कि उन्हें पता नहीं कि मूल्य निधि का क्या होता है। इस निधि में ६० या ७० करोड़ रुपया होता है। इस में से हर वर्ष काफी खर्च होता है। अधिकांश खर्च पटरियों की मरम्मत और उन के बदलने पर होता है: एक माननीय सदस्य ने चिन्ता प्रकट की थी कि टूटे फूटे डिब्बों और इंजनों के बदलने की आवश्यकता है। उस के लिए यह निधि पर्यात नहीं है। रेलवे अभिसमय समिति ने तत्कालीन वित्त व्यवस्था और मानदंडों के आधार यह निधि निर्धारित की थी। इस कारण मैं ने इस निधि में १० करोड़ रुपया बढ़ा दिया है। चालू वर्ष की अपेक्षा इस वर्षा इस निधि से अधिक खर्च किया जाएँगा। इसलिये मैं लालची साहूकार की प्रवृत्ति को नहीं अपना रहा बल्कि इस से बहुत खर्च कया जाना है क्योंकि तीसरी योजना में पटरियों और डिब्बों तथा इंजनों पर खर्च किया जाना ह।

†श्री रंगा: (चित्तूर): आप ने स्वयं रिपोर्ट में स्वीकार किया है कि पटरियों के बदलने के लिये काफी खर्च नहीं किया जा रहा।

†श्री स्वर्ण सिंह: यह आपत्ति उठाई जा सकती है किन्तु मैं ने कहा है कि चालू सर्ष में खर्च प्राय: उतना ही है जिस से आपत्ति का उत्तर मिल जाता है। हमें इस की चिन्ता है कि निधि का उपयोग किया जाय और मैं इस का आश्वासन देता हूं।

विकास निधि में से भी जमा रकम के बराबर ही खर्च किया गया है। पहले राशियां इन निधियों में जमा की जाती हैं और फिर रेलवे अभिसमय के अनुसार जो खर्च इन में से करना उचित है उन्हें संसद् की अनुमति से किया जाता है। अत: यह निधियां आवश्यक हैं और निर्धारित प्रयोजन के लिये कम की जाती हैं।

श्री फ्रेन्क एन्थनी ने कहा कि रेलवे सामान राजस्व को क्यों ८० करोड़ रुपया देती है जब श्री हरिहेचन्द्र माथुर ने कहा कि यह अंशदान ४.५ प्रतिशत से बढ़ा कर ६ प्रतिशत कर देना चाहिये। रेलवे अभिसमय ने ध्यानपूर्वक विचार के उपरान्त ८.२५ प्रतिशत का सुझाव दिया था और मैं ने सभा के समक्ष यह प्रस्ताव रखा है कि सामान्य राजस्व ९ करोड़ रुपया अधिक अर्थात् ४.५ प्रतिशत ऋण दिया जाय। सामान्य राजस्व की अंशदान देना बहुत उपयुक त है। देश के समुदाय में इन राष्ट्रों ने अनेक करों और ऋणों से रेलवे में पैसा लगा रखा है। अत: यह अंशदान उचित ही है। यदि यह निधि प्रार्थनाओं से नहीं आयेगी तो सामान्य करदाताओं को वेनी पड़ेगीं। लोग तो वही है: अत: लोगों पर बोझ डालने की अपेक्षा रेलवे के अंशदान उपयुक्त है और इसे अपने उत्तरदायित्व से पीछे नहीं हटना चाहिये।

चाहे काम की दृष्टि से, इतिहास की दृष्टि से या रेलवे अभिसमय की व्यवस्था से देखें यह अंश-दान उचित ठहरता है।

---

†मूल अंग्रेजी में

यह भी कहा गया है कि माल भाड़े में बार बार वृद्धि की गयी है। मैंने इसके इतिहास पर विचार किया है। रेलवे भाड़ा व्यवस्था जांच समिति ने १९५६–५७ और १९५५–५६ में प्रचलित मूल्यों के अनुसार सिफारिश की थी कि भाड़े की दरों में १३ प्रतिशत वृद्धि होनी चाहिये। रेलवे के समक्ष दो विकल्प थे कि या तो एक साथ भाड़ा बढ़ा दिया जाये। या उस में थोड़ी थोड़ी वृद्धि की जाये। थोड़ी थोड़ी वृद्धि करने में रेल प्रोफेक्शन को लाभ था इस लिए मैं ने ऐसा सोचा और मैं इसकी आलोचना का स्वागत करता हूं।

अतः प्रश्न यह है कि क्या यह सारी वृद्धि उपयुक्त है या नहीं किन्तु अधिकांश तः इस का विरोध नहीं किया गया विकासशील अर्थ व्यवस्था में यह स्वाभाविक है। इस से जो कुछ मूल्यों में वृद्धि होगी वह उत्पादन में वृद्धि से ठीक हो जायगी क्योंकि जो कुछ वृद्धि मैंने की है वह केवल सीमातिक है।

एक सदस्य ने जो सम्भवतः स्वतंत्र दल के थे—बजट भाषण के आधार पर ड़ीज़ल इंजनों को चलाने का उल्लेख करते हुए कहा कि भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता नहीं है। किन्तु मैंने उसकी मात्रा में ही डीज़ल तेल के उपयोग से वास्तविक कार्य का उल्लेख किया था। किन्तु परिवहन पर कुल खर्च डीज़ल का ही नहीं। उस में कर्मचारियों और मूल्यह्रास का खर्च भी शामिल है। मैं ने तो केवल यह कहा था कि क्योंकि प्रायः रगड़ विहीन पटरी पर और विशेष प्रकार के इंजनों पर रेलवे ने बहुत ऊंचा खर्च किया है। जिस से रेलवे उतनी ही मात्रा के इंधन से अधिक दूरी तक माल ले जा सकती है। किन्तु वह रेलवे का कुल खर्च नहीं है। मेरा अभिप्रायः तो यह था कि डीज़ल के प्रयोग से अधिक काम किया जा सकता है कि इसका प्रयोग रेलवे में अभी बहुत कम है।

ट्रक की अपेक्षा डीज़ल इंजन उतने ईंधन से अधिक दूरी तक माल ले जा सकता है। अतःरेलवे को इसके लिये विदेशी मुद्रा काम व्यय करनी होगी।

**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा** (अनन्द) गुजरात आदि में तेल साफ करने के कारखाने चालू होने पर पश्चिमी रेलवे में डीज़ल तेल के प्रयोग से अन्तर पड़ेगा।

**†श्री स्वर्ण सिंहः** यह सुझाव अच्छा है जब डीज़ल इंजन बनने लगेंगे तो तेल शोधक कारखानों के चालू होने पर इन इंजनों के उपयोग में लाया जायगा। इसीलिए हम वाराणसी में डीज़ल इंजनों का कारखाना स्थापित कर रहे हैं।

मैं अनुभव करता हूं कि श्री भागवत झा आजाद और एक और सदस्य ने यह ठीक कहा था कि भाड़े में तदर्थ वृद्धियां करने की वजाये इसे युक्तिसंगत बनाना चाहिये। हमने इस सिलसिले में कुछ कार्य किया है किन्तु अभी भाड़े की व्यवस्था को डिब्बों आदि की लागत पर निर्भर करके युक्तिसंगत नहीं बनाया जा सकता है। अतः अभी इस लम्बी प्रक्रिया को अपनाने की बजाय मोटे तौर पर अतिकर लगा दिया गया है। क्योंकि समय थोड़ा होने के कारण इस बजट में भाड़े को युक्ति संगत नहीं बनाया जा सकता था।

---

†मल अंग्रेजी में

[श्री स्वर्ण सिंह]

मैं कुछ सदस्यों की इस आपत्ति से सहमत हूं कि व्यर्थ के व्यय को रोकना चाहिये ताकि भाड़े आदि में वृद्धि न करनी पड़े। संभवतः वे रेलवे के इस दिशा में प्रयत्नों से सहमत नहीं है।

लेखा परीक्षा में ऐसी ही अनियमिताओं का उल्लेख रहता है। अतः उन पर तर्कों को आधारित करना सुगम होता है किन्तु मैं लेखापरीक्षा रिपोर्ट को ठीक रूप में प्रस्तुत करना चाहता हूं।

कुछ समय पहले मैंने कुल राजस्व के बारे में आंकड़े दिये थे जो चालू वर्ष में ५५० करोड़ रूपये हैं। राजस्व के अतिरिक्त खर्च अधिक है क्योंकि रेलों को ठीक ठाक रखने मरम्मत नवीकरण आदि पर खर्च होता है और हम रेलों का विस्तार भी कर रहे हैं नये पुल बना रहे हैं। नई लाइने बिछा रहे हैं। अतः चालू वर्ष में कुल व्यय ८०० या ९०० करोड़ रुपये होगा। जब रेलवे को इतना खर्च और इतने अधिक लेन देन करने पड़ते हैं तो कुछ गलतियां होना भी स्वाभाविक है। मेरा यह सुझाव नहीं है कि उन्हें क्षमा कर देना चाहिये। हमें भली प्रकार उनकी जांच करनी चाहिये और संसद् ने इस जांच के लिये उपयुक्त व्यवस्था बना रखी है। यह लेखा परीक्षा प्रतिवेदन लोक लेखा समिति को सौंपा जायेगा और सम्बन्धित अधिकारियों की कड़ी जांच की जायेगी और उन से स्पष्टीकरण मांगा जायगा और फिर लोक लेखा समिति के प्रतिवेदन पर हम निर्णय कर सकेंगे कि ये गलतियां सामान्य और प्रक्रिया सम्बन्धी ही है या महत्वपूर्ण हैं।

लेखा परीक्षा प्रतिवेदन की बात की जांच करने पर भी आप देखेंगे कि रेलवे का व्यय इतना त्रुटिपूर्ण नहीं है यद्यपि हमें लापरवाह नहीं होना चाहिये। और सदा यह प्रवृत्ति होनी चाहिये कि कार्य में सुधार किया जाय। ये अभिनियमिततायें या तो प्रक्रिया सम्बंधी है या दाण्डिक अपराध सम्बन्धी है जिनकी जांच पड़ताल की जा रही है और जब उनके बारे में ठीक ज्ञान न प्राप्त उन्हें गंभीर नहीं समझना चाहिये यद्यपि अपराध चिंता का विषय है।

माननीय सदस्यों की ही तरह मुझे भी यह चिन्ता है कि फजूलखर्ची न हो और ईंधन आदि का खर्च कम से कम हो। बगैर टिकट सफर और सामान चोरी होने से जो राजस्व की हानि होती है उसे रोकना चाहिये। दावों की राशि तो कम हो गई है यह १९५९-६० में ३.७ करोड़, १९६०-६१ में ३.६ करोड़ रुपये थी। और १९६१-६२ में ३.३ करोड़ रुपये थी। कुल टन भार और दावों की क्षति पूर्ति के मूल्यों के देशनांक इस प्रकार प्रकार हैं १९६१-६२ के लिए ५५.७ जब कि १९५०-५१ में १०० थे। ईंधन की खपत का देशनांक १९५०-५१ में १००.१ जो १९६१-६२ में १६०.६६ हो गया और सफलकार्य कि उत्पादन का किलोमीटर टनों में देशनांक १०० से बढ़ कर १७५.१ हो गया है। इस प्रकार कार्य विद्यमान ईंधन की खपत की अपेक्षा अधिक है किन्तु यदि अधिक माल का यातायात करना हो तो स्वभावतः ईंधन की अधिक खपत होगी।

आयव्ययक प्रलेखा के साथ दी गई समीक्षा में मरम्मत और संभरण सम्बन्धी अन्य खर्च के आंकड़े भी देखे जा सकते हैं।

प्रतिकर के दावों में उत्तरोत्तर कमी इस बात की द्योतक है कि रेलवे सुरक्षा बल प्रभावशाली रूप से कार्य कर रहा है। श्री त्रिवेदी ने यह कहा है कि राज्य पुलिस को ही यह कार्य

सौंपा जाये और रेलवे सुरक्षा बल अनावश्यक है। इस संबंधमें संवैधानिक स्थिति यह है कि रेलवे सुरक्षा बल रेलवे की सम्पत्ति तथा उपकरणों की रक्षा करती है जब कि राज्य पुलिस वहां कानून और व्यवस्था बनाये रखती है । इसके लिये रेलवे राज्य सरकारों को अंशदान के रूप में कुछ राशि देती है ।

आपात काल में रेलवे सुरक्षा बल ने बहुत प्रशंसनीय कार्य किया है। इस संबंधमें सभा को रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, १९६३ पर गौर करना चाहिये। इस प्रतिवेदन में जिन बातों का उल्लेख किया गया है उन से किसी निश्चय निष्कर्ष पर पहुंचा जाय उचित नहीं है । हमें इस संबंध में संसद् की रिपोर्ट की प्रतीक्षा करनी चाहिये । लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में यह कहा गया है कि ९६ लाख रुपयों की जो कुल हानि दिखायी गयी है उसमें प्राकृतिक संकटों से होने वाली हानियां भी शामिल हैं। यह राशि १९६१–६२ के कुल पूंजी और राजस्व व्यय का .११ प्रतिशत है । रेलवे लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में इस विषय का सराहना-पूर्ण उल्लेख किया गया . है कि दण्डकारण्य बोलनगीर-किरिबुरू लाइन के इंजीनियरों ने इंजीनियरिंग सम्बन्धी सुधारों द्वारा, अपनी परियोजनाओं में ६½ करोड़ रुपये की बचत की है । इस तथ्य का भी उल्लेख किया गया . है कि इस बचत को जोड़ कर भी १९६१–६२ के आय-व्ययक में ६.८ प्रतिशत की कमी हुई जब कि १९५९–६० में यह कमी ८.४ प्रतिशत और १९६०–६१ में ११.४ प्रतिशत थी । भारतीय रेलों में बहुत बड़े पैमाने पर लेन देन होता है इस बात को ध्यान में रखते हुए हमें तत्काल किसी भी परिणाम पर नहीं पहुंचना चाहिये । निसंदेह व्यक्तिगत मामले पर कड़ी कार्यवाही करनी चाहिये। जहां तक रेलों में बिना टिकट यात्रा करने का सम्बन्ध है, इसके लिये कुछ सदस्यों ने हमारी जनता के नैतिक चरित्र को और कुछ ने रेलवे कर्मचारियों को जिम्मेदार ठहराया है । कारण चाहे कुछ भी हो रेलवे प्रशासन इस से प्रसन्न नहीं है क्योंकि इस से रेलवे प्रशासन को राजस्व की हानि होने के साथ साथ उसकी बदनामी भी होती है ।

आज की जनता इतनी अनजान नहीं है कि वे बिना टिकट लिये ही उसके पैसे दे दें । । हां यह संभव हो सकता है कि रेलवे सुरक्षा बल या टिकट चैकर दल कुछ व्यक्तियों को बिना टिकट ले गया हो । क्योंकि ये सभी लोग भारतीय समाज के अंग हैं और वे ऐसा कर सकते हैं।

इसके लिये रेलवे प्रशासन जिन तरीकों का इस्तेमाल कर रहा है वे इस प्रकार हैं । चैकिंग में कठोरता बरती जा रही है, अपराधियों को कठोर दंड दिया जा रहा है, नवयुवक अधिकारी जो पहिचाने नहीं जा सकते हैं वे गुप्तवेश में यात्रा करते हुये रेलवे कर्मचारियों पर कड़ी निगाह रखते हैं ।

इस संबंध में मैं यह उल्लेख करना चाहता हूं कि ऐसे रेलवे कर्मचारियों को जिन्होंने अपने पास का दुरुपयोग किया उन्हें कड़ा दंड दिया गया, उन्हें नौकरी से अलग कर दिया गया । तथापि हम इस दिशा में जनता का सहयोग प्राप्त करने का भी प्रयत्न कर रहे हैं । मैंने राज्य के शिक्षा मंत्रियों को इस संबंध में शिक्षा संस्थाओं का सहयोग प्राप्त करने को लिखा है । यदि इस संबंध में मैं किसी वर्ग विशेष का उल्लेख करूंगा तो लोग बुरा अनुभव करते हैं । मेरे विचार से इसका कारण हमारी आर्थिक दुरावस्था और पिछड़ापन हैं क्योंकि विदेशों में लोग इस प्रकार एक रुपये या आठ आने बचाना पसन्द नहीं करते हैं ।

एक माननीय सदस्य ने रेलवे से कोयले की चोरी के बारे में कहा है। सके लिये भी हमारी देश की आर्थिक दुरावस्था जिम्मेदार है । एक या दो बोझ कोयला चोरी करना इस बात का प्रमाण है क वे अत्यन्त गरीब हैं ।

[श्री स्वर्ण सिंह]

उदाहरणार्थ माननीय सदस्यों ने कोयले की चोरी के विषय में चिन्ता व्यक्त की है। यह दुर्भाग्य की बात है कि हमारे देश में लोगों का जीवन-स्तर ऐसा है कि वे कोयला चुराने जैसे कार्य को करने योग्य समझते हैं। यदि बड़ी मात्रा में इसकी चोरी की गई होती तो भी इसका कुछ अर्थ समझा जा सकता था। किन्तु एक या दो टोकरे की चोरी से यह पता चलता है कि लोगों में इतनी शोचनीय दरिद्रता है कि वह ऐसा करने में प्रवत्त होते हैं। ऐसे कारण जिनको मैं न्याय-संगत नहीं ठहरा सकता; किन्तु जिनकी मैं अवहेलना भी नहीं कर सकता।

इस सब को जानते हुये हमें इस समस्या को सुलझाने का सतत प्रयत्न करना है। मैं समझता हूं कि यह तथ्य, कि संसद् द्वारा इसके महत्व पर बल दिया गया है, आठ विभिन्न दलों से संबंध रखने वाले इस सभा के सदस्यों द्वारा प्रभावित जनमत दोनों स्वयं ही जनता के मस्तिष्क में यह भावना उत्पन्न करने में बहुत सहायक सिद्ध होते हैं कि यह एक समाज विरोधी बात है। इसलिये हमें इसे उस दष्टि कोण से सुलझाना है।

कुछ हालत सुधरी है। जैसे अपराध के पता लगाने के कार्य से अच्छे परिणाम निकले हैं। बड़ी रकमें वसूल करने से यह पता चलता है कि या तो टिकट निरीक्षकों का कार्य अधिक सुयोग्यता से किया जाता है अथवा बिना टिकट यात्रा के अनुपात में वद्धि हुई है। किन्तु संकेत इस प्रकार के हैं कि निरीक्षण कर्मचारियों के कार्य में सक्रियता और तीव्रता के कारण ही वह अधिक रकम वसूल करने में सफल हुये हैं। उस संबंध में कई सुझाव दिये गये हैं। मैं सभा को आश्वासन देता हूं कि इन सुझावों को रेलवे को हस्तान्तरित कर दिया जायेगा और मुझे आशा है कि रेलवे इन सुझावों से अधिकतम लाभ उठायेगा।

मेरे आदरणीय मित्र श्री दी० चं० शर्मा ने कहा था कि हमें यह भूल जाना चाहिये कि रेलवे एक लोकोपयोगी सेवा है और हमें स्पष्ट रूप से घोषित कर देना चाहिये कि यह पूर्ण व्यापारिक संस्था है। मैंने इसका अर्थ समझने का अत्यन्त सावधानी पूर्वक प्रयत्न किया, किन्तु मैं स्वीकार करता हूं कि मुझे कुछ अधिक ज्ञात नहीं हो सका। आप इस तथ्य को नहीं भुला सकते कि यह एक लोकोपयोगी सेवा है। यही इसका सम्पूर्ण आधार है। यही कारण है कि, परिवहन परिव्यय और यातायात की सघनता पर ध्यान दिये बिना, हम सम्पूर्ण देश में एक दम किराया और दरें बनाये रखने का प्रयास कर रहे हैं। यही कारण कभी कभी इस प्रश्न को उत्पन्न कर देता है कि दक्षिण रेलवे अथवा उत्तर-पूर्वी अथवा उत्तर-पूर्व सीमांत रेलवे में घाटा हो रहा है जबकि अन्य रेलवे में लाभ हो रहा है। प्रकट रूप से यह एक आकर्षण हो सकता है कि सर्वथा व्यापारिक दष्टिकोण अपनाया जाये और अलग अलग किराये और दरों द्वारा उन भिन्नताओं को दूर किया जाये तो भौगोलिक स्थितियों और यातायात के स्वरूप में अन्तर्भुत हैं। मेरे विचार में यह घोषणा कर देना कि यह लोकोपयोगी सेवा नहीं है और इसके प्रति पूर्णतः व्यापारिक दष्टिकोण अपनाना एक प्रतिकूल पग उठाना होगा।

दोनों कार्यों में कोई वि ोध भी नहीं है। हम कुछ कुछ सामञ्जस्य के साथ कार्य करने का प्रयत्न कर रहे हैं और मेरा विचार है कि हम उसमें सफल हुये हैं। हम स अर्थ में इसे व्यापारिक संगठन के रूप में चला रहे हैं कि हम अपक्षय एवं विकास के लिये सामान्य व्यवस्था करते हैं और हम सामान्य राजस्व में अंशदान की भी व्यवस्था करते हैं; क्योंकि एक व्यापारिक संस्था के लिये यह अत्यन्त आवश्यक है कि नियोजन के फलस्वरूप कुछ भुगतान किया जाये। हम लगभग इस आधार पर निर्भर करते हुये कि यह सब आवश्यकतायें वह स्वस्थ वित्तीय कसौटी है जो प्रत्येक

व्यापारिक संस्था को अपनाना चाहिये, वस्तु एवं यात्री यातायात से राजस्व प्राप्त करते हैं। इस प्रकार के सामञ्जस्य पर हम कार्य कर रहे हैं और मैं समझता हूं कि इस प्रकार का प्रयास उचित है। यदि पूर्णतः व्यापारिक ढंग से कार्य किया जाये तो बहुत से रेलवे बन्द करने होंगे। यह कार्य, मैं समझता हूं बहुत से रेलवे का प्रयोग करने वालों को रुचिकर प्रतीत नहीं होगा। वास्तव में सभा में देश के विभिन्न भागों से आये हुये सदस्यों ने कई बार मांग की थी कि रेलवे का विकास किया जाये। इससे केवल यह आशय निकलता है कि वह इस संस्था के उपयोगिता वाले पहलू पर महत्व देते हैं। माननीय सदस्य सभा के सदस्यों की सामान्य भावना की अवहेलना कर सकते हैं किन्तु सरकार ऐसा नहीं कर सकती। हमें सब बातो पर विचार करके कार्य करना है और यह दष्टिकोण अपनाना है कि रेलवे व्यापारिक बातों का विचार रखते हुये चलने वाली लोकोपयोगी सेवा है। साथ ही हम यह भी प्रयत्न करते हैं कि रेलवे का प्रयोग करने वालों की कठिनाइयों को यथा संभव दूर कर दिया जाये और वित्तीय सुस्थिरता और वित्तीय अनुशासन प्राप्त किया जाये।

कई सदस्यो ने मीटर गेज और ब्रोडगेज का उल्लेख किया है, और मैं समझता हूं कि मुझे स्पष्टीकरण के रूप में कुछ कहना चाहिये। कुछ सदस्यों ने तो यहां तक कह दिया कि कोई भी नई लाइन बनाते समय उसे ब्रोडगेज की ही बनाया जाये। श्री हनुमन्तैया ने, जो स्वयं एक उदग्र कल्पना-शील व्यक्ति हैं, अपने औदार्य में यह कहा कि मंत्रालय को चाहिये कि इन समस्याओं को कल्पना-शक्ति द्वारा अतिशय कल्पनात्मक ढंग से सुलझाये। अपने उत्तरदायित्व का निर्वहन करने में एक सार्वजनिक अधिकारी जितनी कल्पना शक्ति अथवा औदार्य का प्रयोग कर सकता है उस सबके होते हुये भी हम अंकगणित और वित्त के कठोर सत्यो की अवहेलना नहीं कर सकते। उनका भी उतना ही महत्व है।

यह वह महत्वपूर्ण वस्तु है जिसके आधार पर हम गणना करते हैं।

हमारी रेलवे व्यवस्था के मार्ग की कुल मील संख्या ३४,००० या ३५,००० है।

†**डा० क० ल० राव :** (विजयवाड़ा) : ३६,०००।

†श्री स्वर्ण सिंह : ३६,००० का अंक ठीक हैं। हमें हमेशा अंक गणित की याद दिलाने के लिये हमारे इंजीनियर सहयोगी यहां हैं। हमारे पास लगभग १६,००० मील लम्बी मीटर गेज की लाइनें हैं। मैंने स्थूल गणना करने का प्रयत्न किया था। यदि कल मेरी कल्पना मुझ पर हावी हो जाये और मैं इस सब को ब्रोडगेज में परिणित करने का निश्चय कर लूं तो मुझे सभा के समक्ष मतदान के लिये कितनी राशि का प्रस्ताव रखना होगा? मैंने उसे आंकने का प्रयत्न किया है।

†**श्री रंगा:** वह चाहते थे कि कार्य में तेजी लाई जाये।

†**श्री स्वर्ण सिंह** : मान लिया जाये कि मीटर गेज लाइनों को ब्रोड गेज में परिणित करने का परिव्यय प्रति मील ६.५ लाख रुपया हो, जो किसी प्रमाप के अनुसार अधिक नहीं है, तो १६,४०० मील के लिये १,०६६ करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी।

†**एक माननीय सदस्य** : यह अधिक नहीं है।

†**श्री स्वर्ण सिंह** : मेरे मित्र कहते हैं कि यह अधिक नहीं है।

†**श्री बासप्पा:** आप एक क्रम बार कार्य क्रम बना सकते हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

†एक माननीय सदस्य : हमें ठोस जानकारी दीजिये।

†श्री स्वर्ण सिंह: मेरे विचार में आंकड़े ठोस जानकारी ही थे।

जहां तक इंजिन डिब्बे आदि का प्रश्न है, क्योंकि आपको याद रखना चाहिये कि मीटर गेज पर चलने वाला प्रत्येक इंजिन, सवारी और माल डिब्बा बदला जायेगा, इसके लिये कम से कम ३६० करोड़ रुपये की और आवश्यकता होगी। यदि नैरो गेज का प्रश्न भी उठा लिया गया तो २६३ करोड़ रुपये की और आवश्यकता होगी। इस प्रकार कुल व्यय १,५०० करोड़ रुपया होगा। यह कुल योजना की रेलवे कार्यक्रम संबंधी राशि से बहुत अधिक है। इसके अतिरिक्त यातायात का विस्थापन इत्यादि का भी प्रश्न है। यह समस्या का परिमाण है।

यह सुझाव दिया गया है कि लोग यह प्रत्याशा नहीं करते कि यह कार्य एक साथ ही कर दिया जाये। हम एक क्रमवार कार्यक्रम बना सकते हैं। किसी विशेष क्षेत्र की यातायात आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुये या तो हमने मीटर गेज को ब्रोड गेज में परिणित कर दिया है अथवा अतिरिक्त ब्रोड गेज की व्यवस्था भी कर दी है। हमें यह बात याद रखनी चाहिये कि किसी विशेष क्षेत्र की यातायात संबंधी आवश्यकातायें ही इसकी कसौटी हों। यह पक्का निश्चय नहीं कर लेना चाहिये कि हमें सब लाइनों को ब्रोड गेज में परिणित करना है जिससे कि फिर संसाधनों के लिये प्रयत्न करना पड़े। जहां आवश्यकातायें इस बात की मांग करें और जहां हम विद्यमान मीटर गेज से यातायात की पूर्ण व्यवस्था नहीं की जा सकती वहां हमें निश्चय ही दूसरी मीटर गेज की अथवा एक अन्य ब्रोड गेज की अथवा मीटर गेज को ब्रोडगेज में परिणित करने की व्यवस्था करनी चाहिये। यह सुझाव भी, कि प्रत्येक लाइन ब्रोड गेज की ही होनी चाहिये, व्यवहार्य नहीं है क्योंकि उसके लिये कई यानान्तरण स्थान बनाने होंगे।

हसन-मंगलौर लाइन, जो मीटर गेज लाइन बनाई जाने वाली है, का स्पष्ट उदाहरण लीजिये। यह प्रमुखतया लौह अयस्क को खानों से भर कर इसे निर्यात के लिये मंगलौर पत्तन तक ले जाने के कार्य के लिये है। इन सब लौह अयस्क की खानों के लिये मीटर गेज पद्धति की व्यवस्था है। इसलिये यदि नई लाइन ब्रोडगेज की हो तो हमें हसन पर एक बड़ा यानान्तरण स्थान बनाना होगा जहां सब मीटर गेज पर चलने वाले डिब्बों को पार किया जाये और हमें वहां दोहरा प्रबन्ध करके उन्हें आगे ले जाना होगा। सभा इस बात को अनुभव करेगी कि यह ध्येय उचित नहीं होगा जब तक कि आप अयस्क खान तक की सारी लाइन को भी ब्रोड गेज में परिणित न कर दें। इसलिये हमें ऐसा निर्णय लेना है जो परिथितियों कोई देखते हुये सर्वोत्तम हो। हसन और मंगलौर के बीच इस नयी लाइन बिछाने की योजना इस प्रकार बनाई गई है और तदनुसार इसके पुल, पुलियायें और निर्बाधन (क्लियरेंस) इस प्रकार के कि यदि इस लाइन को ब्रोड गेज में परिणित किया जाये तब भी इन सुविधाओं का उपयोग किया जा सकेगा।

वहां पर यातायात के पर्याप्त रूप से विकसित हो जाने पर यह काम किया जा सकेगा। एक दूसरी गलत फहमी जो हमें है वह यह है कि मीटर गेज हमेशा आमितव्ययिता पूर्ण है और केवल मात्र इसे ब्रोड गेज में परिणित करने से यह लाभकारी हो जायेगी। यह इतनी सरल बात नहीं है। ऐसे परिवर्तन के बाद भी लाभकारी स्वरूप यातायात की सघनता और अन्य कारणों पर आश्रित होगा। यातायात में वद्धि ही लाइनों को कम अथवा अधिक लाभकारी बनाती है। मीटर गेज के क्षेत्र से आये हुये सदस्यों को कम से कम इस बात का तो संतोष होना चाहिये कि इसके कुछ अधिक मंहगा मात्र होने से वहां का किराया और दरें ऊंची नहीं

†मूल अंग्रेजी में

है। इसी स्थान पर उपयोगिता का दष्टिकोण, जिसका मैंने उल्लेख किया था, आता है। हमने सारे लोगों के लिये रेलवे सेवा की व्यवस्था करदी है। और जो हानियां होती हैं वह ब्रोड गेज लाइनों द्वारा वहन की जाती हैं।

†**एक माननीय सदस्य :** नैरो गेज के विषय में?

†**श्री स्वर्ण सिंह :** मैं उस विषय को ले रहा हूं। नेरो गेज की पद्धति आरम्भ से ही चली आ रही है। यह कुल २४८६ मील लंबी है। इसमें से २२७ मील तो पहाड़ी प्रदेश में है; जिन्हें कि अवश्य ही वैसा ही रखा जायेगा। दक्षिण-पूर्व रेलवे पर सतपुड़ा पर्वत श्रेणी में ६२६ मील लंबी नेरो गेज लाइन जिसके विषय में पहले ऐसा प्रस्ताव रखा गया था कि इसे वैसा ही रखा जाय क्योंकि वह प्रदेश दुर्गम है। यह सच है कि कम दुर्गम क्षेत्रों में संसाधनों और यातायात उपलब्ध को ध्यान में रखते हुये नेरो गेज लाईनों को समाप्त करने का प्रश्न सशक्त है। यह विभिन्न बातें हैं जो उस तरह का निर्णय लेते समय ध्यान में रखनी है और मैं आशा करता हूं कि सभा चालू रेलवे कार्यक्रम का मूल्यांकन करते समय इस पष्ठभूमि पर विचार करेगी।

†**श्री हेम राज :** नेरो गेज सेवाओं में सुधार के विषय में?

†**श्री स्वर्ण सिंह :** मैं सहमत हूं --- (**अन्तर्बाधायें**)। इसी कारणवश हम थोड़ी दूरी के लिये डीजल इंजनों की व्यवस्था करने की योजना बना रहे हैं। किसी भी अवस्था में उन्हें उतना अनुतोष तो मिलना ही चाहिये जिसके वह पूर्ण रूप से पात्र हैं।

†**डा० मा० श्री० अणे० :** क्या आप अव्यवस्थित नेरो गेज लाइनों को फिर से चालू कर देंगे। . . . ?

†**श्री स्वर्ण सिंह :** हम परिवर्तन के विषय में, न कि फिर से चालू करने के विषय में, वार्ता कर रहे हैं। यदि गुणावगुणों के आधार पर लाइनों को फिर से चालू किया जाना युक्तियुक्त प्रतीत हुआ तो इस पर विचार किया जायेगा; किन्तु यह भिन्न विषय है। मैं तुरन्त कुछ नहीं कह सकता। यदि माननीय सदस्य मुझे समस्या के ब्यौरे से अवगत करायें तो मैं इसकी जांच करूंगा: वह एक आदरणीय सहयोगी हैं और जो कुछ वह कहते हैं उस पर वास्तव में मैं बिना सोचे विचारे उत्तर नहीं देना चाहता।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा :** किस रेलवे प्रदेश में सबसे अधिक लम्बी नेरो गेज लाइनें हैं।

†**श्री स्वर्ण सिंह :** आसाम उत्तर पूर्व सीमांत में मीटर गेज लाइनों की प्रतिशतता सबसे अधिक है: (**अन्तर्बाधायें**)।

†**एक माननीय सदस्य :** पश्चिमी रेलवे।

†**श्री स्वर्ण सिंह :** मेरा विचार है आप यही उत्तर चाहते थे।

बहुत सी असुविधायें हैं। कुछ स्थानीय समस्यायें भी हैं जैसे एक स्थान से दूसरे स्थान तक के लिये डिब्बों का प्रबन्ध करना। इस समय में केवल यही कह सकता हूं कि इनमें से बहुत से सुझाव अच्छे प्रतीत होते हैं। हम उनकी जांच करेंगे और अन्य असुविधाओं के विषय में जो

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री स्वर्ण सिंह]

प्रश्न हैं उन्हें रेलवे के विचारार्थ भेज देंगे। उन सुझावों से अवश्य ही रेलवे को लाभ पहुंचेगा। और रेलवे की सेवा में काफी मात्रा तक सुधार होगा।

भाषण समाप्त करने के पहले मैं दो पहलुओं का उल्लेख करूंगा। मैं समझता हूं गोआ से आये हुये माननीय सदस्य ने कहा था कि वास्तविक गवेषणा पर तो खर्च कम होता है किन्तु गवेषणा के लिये जो कर्मचारी हैं उनपर खर्च अधिक है। मैं उस समय हस्तक्षेप नहीं करना चाहता था। गवेषणा कार्य यथार्थ रूप से इस प्रकार का है कि इसके कर्मचारियों पर अधिक खर्च करना ही पड़ता है क्योंकि यह कोई उत्पादी इकाई नहीं है। जहां वह पदार्थों का उत्पादन करें। वह प्रयोग करते हैं और काम में आने वाली सामग्री का उस राशि से कोई अनुपात नहीं होता जो गवेषणा करने वाले इंजीनियरों, प्राविधिकों आदि पर खर्च करनी होती है। बहुत से उपकरण जिस पर वह गवेषणा करते हैं, चाहे वह सिगनल हों चाहे इंजिन हों चाहे धातु के बने कोई अन्य पदार्थ जिनके कार्य का परीक्षण करना होता है रेलवे अथवा निर्माणशालाओं द्वारा दिये जाते हैं। वह नमूने आदि के रूप में भेजे जाते हैं। कुछ परीक्षण किये जाते हैं और गवेषणा केन्द्र किन्हीं निष्कर्षों पर पहुंचते हैं। यह सामान्य प्रक्रिया है जिसे हमें प्रोत्साहित करना चाहिये। गवेषणा केन्द्र उत्पादी इकाई नहीं हैं, जहां पर कार्य-सम्पादन का निर्णय धन के रूप में किया जाता है। कभी कभी वर्षों बीत जाते हैं तब कोई मूर्त निष्कर्ष सामने आता है। कुल मिलाकर गवेषणा केन्द्रों का कार्य सन्तोषप्रद है। उदाहरणार्थ भूरी पारेषरस एक ऐसा आविष्कार है जिस पर किसी भी देश को गर्व हो सकता है।

मेरा इस समय कर्मचारियों के व्यक्तिगत मामलों पर बोलने का इरादा नहीं है। किन्तु कई सदस्यों ने मकान किराये में वृद्धि किये जाने का उल्लेख किया है। यह सच है कि मकान किराये के विषय में रेलवे कर्मचारियों को कतिपय रियायतें दी हुई हैं। वेतन आयोग ने इस विषय पर विचार किया था और अतिरिक्त वेतन, भत्ते आदि के विषय में कुछ सिफारिशें की थीं। उन्होंने यह भी कहा था कि रेलवे कर्मचारियों से भी केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के समान व्यवहार किया जाना चाहिये तथा उनसे भी किराया उसी आधार पर लिया जाना चाहिये जिस पर केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों से लिया जाता है। हमने इस विषय पर अत्यन्त सावधानीपूर्वक विचार किया और इस निष्कर्ष पर पहुंचे कि इन सिफारिशों को अस्वीकार करना उचित नहीं होगा। इसके बावजूद भी कुछ सीमायें हैं। एक कर्मचारी को, जो मान लीजिये १५० रु० पाता है अपनी उपलब्धियों का कुछ प्रतिशत ही देना होता है, किन्तु इसकी एक सीमा है, इसलिये इस वृद्धि का वास्तविक प्रभाव भी सीमित है। मैं जानता हूं कि इसे गम्भीरता से देखा जा रहा है। यदि उनके दृष्टिकोण पर विचार करने की इच्छा होने पर भी......

†**श्री प्रिय गुप्त** : इसे दुगुना कर दिया गया है।

†**श्री स्वर्ण सिंह** : मुझे ऐसे उचित कारण नहीं दिखाई देते जिनसे मैं वेतन आयोग की सिफारिशों से भिन्न दृष्टिकोण अपनाऊं। जहां मुझे कर्मचारियों का विचार रखना होता है वहां सामान्य कर दाता और रेलवे का प्रयोग करने वालों के विषय में भी सोचना पड़ता है और मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूं कि वेतन आयोग जैसी तटस्थ समिति ने जब इस पर सावधानी पूर्वक विचार किया है तब उसकी सिफारिशों को स्वीकार करना ही उचित होगा। यह प्रशासकीय निर्णय नहीं है अपितु एक तटस्थ समिति की सिफारिशों को स्वीकार करना मात्र है। इस संबंध में मेरी स्थिति ऐसी है।

†मूल अंग्रेजी में।

†**श्रीमती यशोदा रेड्डी** (करनूल) : रेलवे के प्रदेशों को छोटा करने और उनकी संख्या बढ़ाने के विषय में माननीय मंत्री का क्या मत है ?

†**श्री स्वर्ण सिंह:** मुझे खेद है कि मैंने इस विषय में कुछ नहीं बतलाया। अब मैं इस विषय में कुछ शब्द कहूंगा। प्रदेशों के पुनर्गठन के संबंध में मेरा विचार है कि कार्यकुशलता और कार्य-सम्पादन इसकी कसौटी होना चाहिये। क्योंकि देश में यातायात का स्वरूप बदलता जा रहा है और कुछ प्रदेशों पर वर्तमान अपेक्षाकृत अधिक यातायात का भार बहुत ज्यादा है, हमारे लिये सम्पूर्ण रूप से पुनर्गठित करने की समस्या पर विचार करने की आवश्यकता है। मुझे कुछ झिझक इस कारण थी कि यदि वर्तमान आपात काल में हमने पुनर्गठन का कार्य आरम्भ कर दिया तो सारा संगठन कुछ सीमा तक अव्यवस्थित हो जायेगा। कर्मचारियों पर भी इसका प्रभाव पड़ेगा क्योंकि, जैसा कि माननीय सदस्य, जो रेलवे संघों से संबंधित हैं, जानते होंगे, इस पुनर्गठन के मामले में विभिन्न कर्मचारियों की वरिष्ठता निश्चित करने और उनके स्थानांतरण आदि का कार्य काफी कठिन है। कुछ और भी संबंधित समस्यायें हैं जो अन्य संबंधित व्यक्तियों को विक्षुब्ध कर देंगी। इसलिये इस विषय के संबंध में मेरा मस्तिष्क पूर्वाग्रह-रहित है। मेरा विचार है कि इस पर कार्यकुशलता और कार्य-सम्पादन के दृष्टिकोण से देखते हुये सावधानीपूर्वक विचार किया जाये। यदि परिस्थितियों की पुकार हुई तो मैं नये प्रदेश अथवा प्रदेशों की स्थापना करने में नहीं झिझकूंगा।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा:** मैं जानना चाहता हूं कि रेलवे में शोर करने के विषय में कोई गवेषणा की जा रही है और क्या आ० ए० एस० और आई० पी० एस० की भांति भारतीय रेलवे सेवा स्थापित किये जाने का भी विचार है ?

†**श्री स्वर्ण सिंह :** दो प्रकार के शोर होते हैं : एक तो प्लैट फार्म पर और दूसरा चलती रेल में। मेरा विचार है कि माननीय सदस्य दूसरे प्रकार के शोर के विषय में कह रहे हैं। इस पर रेलवे ध्यान दे रहा है। कुछ भी हो चूंकि अब माननीय सदस्य ने इसका उल्लेख कर दिया है रेलवे स्वभावतः इस पर अधिक ध्यान देगा।

---

## अनुदानों की मांगें—रेलवे

†**अध्यक्ष महोदय:** अब सभा में रेलवे के १९६३-६४ के बजट के संबंध में, जिसके लिये ११ घंटे रखे गये हैं, चर्चा और मतदान होगा। मांग नं० १ के लिये ७ घंटे और अन्य मांगों के लिये ४ घंटे उचित होंगे। क्या सभा सहमत है ?

†**श्री श्यामलाल सर्राफ** (जम्मू तथा काश्मीर) : हां :

†**कुछ माननीय सदस्य :** हां।

†**अध्यक्ष महोदय:** जो माननीय सदस्य मांग नं० १ पर कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं वह १५ मिनट के अन्दर सभा-पटल पर एक कागज पर लिख कर रखवा ।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी** (जोधपुर) : कुछ सदस्यों का विचार है कि मांग नं० १ पर ७ घंटे का समय कुछ अधिक रखा गया है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय:** तब इसके लिये ६ घंटे उपयुक्त रहेंगे। क्या कोई सदस्य बोलना चाहते हैं? श्री फ० गो० सेन ।

†**श्री फ० गो० सेन** (पूर्निया) : इस संकट काल में, विशेष रूप से उत्तर पूर्व सीमांत रेलवे ने बहुत अच्छा कार्य किया है। मीटर गेज और नैरो गेज लाइन को ब्रोडगेज में परिणित करने के विषय में सभा में बहुत कुछ कहा गया है। कटिहार से बरौनी तक एक मीटर गेज लाइन है। इसके दोनों ओर ब्रोडगेज लाइन हैं। यदि उस लाइन को भी ब्रोड गेज में परिणित कर दिया तो आसाम और उत्तर बंगाल तक सीधी गाड़ियां जा सकेंगी। यह लाभप्रद भी होगा क्योंकि वहां भीड़-भाड़ अधिक होती है ।

प्रतिरक्षा सामान और सेना के वहन के कारण आसाम की रेलवे पर बहुत भीड़ रहती है। जनता को काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। आसाम मेल में ८० प्रतिशत स्थान प्रतिरक्षा विभाग द्वारा घेरा हुआ होता है। मेरा सुझाव है कि कानपुर एक्सप्रेस को कटिहार तक चला देना चाहिये ।

हमारा विचार है कि रेलवे फरक्का पुल परियोजना का कार्य आरम्भ कर देगी। यह बहुत महत्वपूर्ण कार्य है। गंगा के ऊपर सकरीगली घाट और मनिहारी घाट पर भी पुल बना दिये जाने चाहियें क्योंकि इनके द्वारा उत्तरी बंगाल और आसाम तक यातायात हो सकेगा।

धनबाद के लिये २ गाड़ियां हैं एक कालका मेल और दूसरी कोलफील्ड एक्सप्रेस। कोलफील्ड एक्सप्रेस धनबाद से ५-३० पर चल देती है। इसे देर से ७ या ८ बजे चलाया जाना चाहिये।

कांचरापाड़ा की लिल्लू कर्मशाला में बहुत अच्छा कार्य हो रहा है। मिस्त्री और चार्जमैन 'सी' का कार्य एक जैसा ही है इसलिये इन्हें एक ही प्रवर्ग में मिला देना चाहिये।

पदोन्नति करते समय मिस्त्रियों में से २० प्रतिशत लिये जाते हैं शेष ८० प्रतिशत बाहर से लिये जाते हैं। यह न्यायसंगत नहीं क्योंकि उन्हें कार्य तो लगभग वही करना होता है।

उन्हें जमालपुर कर्मशाला के मिस्त्रियों के समान ही सुविधायें दी जानी चाहियें। मिस्त्रियों की शिकायत है कि रेलवे बोर्ड द्वारा जो सुविधायें उन्हें स्वीकार की जाती हैं उन्हें कार्यान्वित नहीं किया जाता।

रेलवे मंत्री को इन शिकायतों पर ध्यान देना चाहिये। हम समाजवादी व्यवस्था के लिये प्रयत्न कर रहे हैं और इन लोगों के कार्य पर बहुत कुछ निर्भर करता है। आपात काल में उन्होंने सराहनीय कार्य किया है। उनका अतिरिक्त समय का भत्ता भी उनको दे दिया जाना चाहिये।

**श्री काशीराम गुप्त** (अलवर) : अध्यक्ष महोदय, साधारणतया यह देखा जाता है कि जो लोग आम जनता का शोषण करते हैं उनको हम बुरा कहते हैं, किन्तु यदि रेलवे थर्ड क्लास पैसिंजर्स का शोषण करे तो उसको हम कुछ बुरा नहीं समझते हैं। थर्ड क्लास पैसिंजर्स से १५२ करोड़ रुपया इस वर्ष के बजट में आमदनी में दिखलाया गया है, और यह सब जानते हैं कि इसमें जो भीड़-भाड़ होती है उससे बहुत बड़ा हिस्सा आता है। यदि अनुमान लगाया जाय तो मालूम होगा कि एक चौथाई रकम जो फालतू नजर आती है वह इस भीड़-भाड़ के कारण से मिलती है। यदि इस भीड़-भाड़ को कम कर दिया जाये और सवारी गाड़ियां बढ़ायीं जायें तो निश्चय ही यह रकम फिर घट जायेगी इस बजट से क्योंकि उसका खर्चा बढ़ जायेगा। पिछले इतने वर्षों से जो

†मूल अंग्रेजी में

भीड़-भाड़ कम नहीं हो रही है उसके लिये हमारे रेलवे मंत्री महोदय बार-बार कहते हैं कि इस बीमारी का इलाज अभी नहीं हो सकता। इसका अर्थ यह निकलता है कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय और हमारा रेलवे बोर्ड यह समझने लगे हैं कि भीड़-भाड़ से जो आमदनी होती है वह जायज़ है। मैं निवेदन करूंगा कि इस प्रकार की आमदनी जायज़ नहीं है और इस आमदनी को आमदनी नहीं मानना चाहिये बल्कि उसको वास्तव में घाटा मानना चाहिये जो कि आगे जाकर होने वाला है।

यह आमदनी होते हुये भी हमको यह देखने को मिलता है कि जो पैंसिजर ट्रेंस हैं उनमें एक्सपेंस रेशियो आमदनी से ज्यादा है। जो भी आमदनी है वह गुड्स से होती है। यह चीज परमानेंट हो गयी है। इसके बारे में रेलवे मंत्रालय क्या सोचता है यह अभी सदन के सामने नहीं आया है। अगर पैंसिजर ट्रेफिक से हमेशा हानि होती है तो फिर उसके कारणों में हमें जाना होगा और मैं समझता हूं कि जो रोड ट्रेफिक चल रहा है जब तक उसके साथ इसका सामंजस्य स्थापित नहीं किया जाता तब तक इस बीमारी का कोई वास्तविक हल नहीं निकल सकता। पिछली बार भी मैंने सदन में कहा था कि जो हमारा फ्रेट स्ट्रक्चर है वह कितनी ही बातों से प्रभावित है और उसमें बहुत बड़ी बात यह है कि शिपिंग, रेलवे और रोड इन तीनों के ट्रेफिक का सामंजस्य कैसे हो। तो मैं यह निवेदन करूंगा कि इस बारे में बहुत कुछ सोचने और करने की आवश्यकता है।

इसके आगे यह भी देखना है कि रेलवे पर जो लम्बे फासले का पैंसिजर ट्रेफिक है उसमें तो रेलवे की उपयोगिता नजर आती है लेकिन जो थोड़ी दूर का है उसमें रेल को रोड के साथ कम्पिटीशन करने की जो प्रवृत्ति है वह नहीं होनी चाहिए, और उसके बारे में जो रेलवे बार-बार ऐतराज उठा देती है उन ऐतराजों का वज़न कुछ नहीं होना चाहिये। मैं यह समझता हूं कि आज भी थर्ड क्लास में जो ट्रेफिक चलता है वह ५० फीसदी छोटे स्टेशनों का होता है और उसका मुख्य कारण यह है कि जब कभी भी सड़क बनाने की योजना होती है तो रेलवे उस योजना पर ऐतराज करती है अगर सड़क रेलवे के साथ-साथ बनने वाली होती है।

इसके आगे जहां तक प्रश्न है बिना टिकट सफर करने का, मैं यह निवेदन करूं कि यह तो वही हाल हो रहा है कि एक सेठ जी थे वह दो आने का रोज दूध मंगाते थे। उनको मालूम हुआ कि उनका नौकर उसमें से दो पैसे ले लेता है और उतना पानी मिला लेता है। उन्होंने एक और नौकर रक्खा। वह भी और दो पैसे लेने लगा और पानी ज्यादा मिलाने लगा। उन्होंने तीसरा नौकर रखा वह भी ऐसा ही करने लगा और आखिर सेठ जी के पास पानी ही आने लगा। इसी प्रकार जो आप स्टाफ पर स्टाफ बढ़ाते हैं उसका नतीजा यह है कि टिकटलैस ट्रेविल तो कम नहीं होता लेकिन जो रकम टिकट लैस ट्रेविल करने वालों से वसूल की गई दिखाई जाती है वह बनावटी होती है। अगर आप इस बात को अलग-अलग करके देखें तो पायेंगे कि टी० टीज० जो रसीदें बनाते हैं उन में कितनी ही रसीदें तो ऐसी होती हैं जो कि टिकटों के आधार पर आगे जरनी करने के वास्ते बनाई जाती हैं या और कुछ कारणों से बनी हैं। बिना टिकट सफर करने वालों के लिये जो रसीदें बनती हैं और जो लोग बगैर टिकट सफर करते हुये टी० टीज० द्वारा पकड़े जाते हैं, उनमें, आमतौर से वह लोग होते हैं जो कि या तो भीड़ के कारण टिकट नहीं ले पाते या किसी विशेष कारण से गाड़ी में अचानक भागते हुए जा बैठे और चैक हो गये। लेकिन दरअसल में जो कसदन बगैर टिकट के रेल यात्रा किया करते हैं वह उनकी पकड़ में नहीं आते हैं। रोज़ रेलवेज़ में यह देखा जाता है कि रेल के जितने भी बाबू लोग हैं, सर्वेंट्स लोग हैं उन के घर के रिश्तेदार और मित्र आदि बराबर बेधड़क रेलवेज़ में बगैर टिकट के चलते हैं। उन को कौन पकड़ने वाला है? सब एक दूसरे को जानने वाले और पहचानने वाले हैं और एक से दूसरे का काम निकलता रहता है। पुलिस वाले

[श्री काशीराम गुप्त]

भी रेलवे वालों से मिले रहते हैं और दोनों में मिली भगत चलती है। अगर रेलवे वाले पुलिस वालों को बगैर टिकट के लिये पकड़ते हैं तो पुलिस वाले उनके लिए ख़तरा पैदा करें और पुलिस वाले यदि रेलवे मुलाज़िमों को नाजायज़ काम करते हुये पकड़ें तो रेलवे वाले पुलिस वालों के लिये ख़तरा और परेशानी पैदा कर दें। इसलिये दोनों चुप रहते हैं और भ्रष्टाचार पनपता रहता है। इस बीमारी का इलाज तभी हो सकता है जब चैकिंग का जो स्टाफ हो वह रेलवेज़ से सम्बन्धित न हो कर इस प्रकार का एक अलग से स्पेशल स्टाफ हो जो कि एक तरह से खुफिया काम करे और जो कि केवल इस बात की निगरानी करे। ऐसे लोगों को खास तौर से पकड़ सकें जो कि रोज़ाना अपने रिश्तेदारों को बगैर टिकट के रेल में सफर करवाते हैं या टिकटलैस ट्रैवल का पैसा अपनी जेबों में डाल लेने की जिनकी आदत पड़ गई है।

एक बात मैं आपके सामने और रखना चाहता हूं। रेलवेज़ जो सहूलियतें और एमैनेटीज़ हमको देती हैं जनता को देती हैं उसका किस प्रकार से मिसमैनेजमेंट होता है और किस प्रकार से एक जोन दूसरी जोन के स्टेशन वालों से सौतेला व्यवहार करती है। इसको बाबत मैं थोड़ा आपको बतलाना चाहता हूं। रिवाड़ी का एक स्टेशन है। वह नार्थर्न रेलवे पर है। वहां से गाड़ियां वैस्टर्न रेलवे की भी जाती हैं। वहां का स्टाफ हमेशा लापरवाही करता है और जब कभी कोई शिकायत की जाती है तो वैस्टर्न रेलवे के जो गार्ड वगैरह हैं वह कहते हैं कि साहब हम क्या करें? यह नार्थर्न रेलवे वाले हैं, यह हमारी नहीं सुनते। एक ट्रेन जाती है शाम को ६ बजे रिवाड़ी से और वह बांदीकुई को जाती है। उसमें पौने छे बजे तक फर्स्ट और सैकेंड क्लास में ताला लगा रहता है और वहां का स्टाफ आ कर उन्हें नहीं खोलता। अगर उस स्टाफ से यह कहा जाता है कि यह देरी क्यों कर रहे हैं तो वह जवाब देते हैं कि साहब हमको बहुत सी गाड़ियों में जाना है हम क्या करें। जब उन से यह कहा जाता है कि भाई इससे पहले तो कोई गाड़ी जाने वाली नहीं है इससे बाद में जाने वाली हैं तो उनका जवाब मिलता है कि आप हमारी रिपोर्ट कर सकते हैं, हम अपना जवाब दे देंगे क्योंकि वह जानते हैं कि यह वैस्टर्न रेलवे के लोग हैं, उनकी रिपोर्ट हमारी नौर्थर्न रेलवे में अगर आई तो हम उसको दबा देंगे। इस प्रकार के हालात होते हैं।

दूसरा मिसमैनेजमेंट का मामला मैं आप से अर्ज करूं कि अभी मैं अहमदनगर पूना साइड में गया था। वहां पर क्या देखा कि जो फैन और रोशनी के स्विचेज़ हैं वे सब गायब हैं और न मालूम कितने दिन से वे गायब हैं। जब उसकी बाबत गार्ड को बुला कर बतलाया गया तो वह कहने लगा कि हमें गाड़ी के अन्दर जा कर तो देखते नहीं हैं। इस पर टैक्नीशियन को बुलाया गया तो उसने कहा कि मैं क्या कर सकता हूं, हमारे पास सामान ही नहीं है। हम ने रिपोर्ट की हुई है। जब महीने, दो महीने में सामान हमें सप्लाई होगा तब लगाया जा सकेगा। मेरा कहना यह है कि एमैनेटीज़ के बारे में इस तरह से लापरवाही होना और उन स्विचेज़ का न होना, ऐसे ही चलते देना और अगर कहीं किसी का हाथ लग जाय तो बिजली से उसको झटका लग सकता है, ऐसी बातों के लिये भी लापरवाहीयां होती हैं।

स्लीपिंग कोचेज़ का जहां तक सवाल है, जहां तक मीटरगेज का सवाल है, मैं कह सकता हूं और उसके लिये मुझे क्षमा किया जाये यह कहने के लिये कि उन में कोई बहुत छोटे क़द का आदमी भले ही आ जाय बाक़ी जो दरमियाने दर्जे के लोग हैं उनके पैर उसमें पूरी तरह नहीं पसर सकते हैं। मैं समझता हूं कि वह कोचेज शायद भूतपूर्व रेलवे मंत्री महोदय के जमाने में बनी थीं क्योंकि उनका साइज़ बहुत छोटा था। मेरा निवेदन है कि उनके साइज़ में काफ़ी फर्क करना चाहिये। अगर हमारे माननीय मित्र श्री यशपाल सिंह को कभी मीटरगेज में जाने का मौका मिले तो उनका

तो शायद उसमें लेटना ही मुश्किल हो जायगा। इसलिए उन कौचेज में सुधार करने की आवश्यकता है और थ्री टायर कोचेज को हटा कर टू टायर कोचेज बनाने की आवश्यकता है।

करप्शन का जो मामला है उस के बारे में क्या कहा जाय ? रेलवे के करप्शन के बारे में तो मैं यह कहा करता हूं कि माल बाबू या टिकट कलक्टर्स जिनका कि पेशा रिश्वत लेना हो गया है और माल बाबू तो उसको दस्तूरी समझ कर लेते हैं बेहतर यह होगा कि यह बारहों महीने चलने वाला करप्शन अगर रैगुलराइज़ कर दिया जाय तो वह ज्यादा अच्छा होगा बनिस्बत इसके कि आप इसे करप्शन कहें।

इसके साथ अन्त में मैं एक करप्शन का मामला यहीं दिल्ली जंक्शन का बतलाता हूं। स्टेशन के बाहर जहां स्कूटर्स खड़े होते हैं वहां पर यह हालत है कि ऐसे ऐसे गुंडे लोग खड़े होते हैं जोकि स्कूटर वालों से पैसा लेते हैं और न देने पर उनको मारते पीटते हैं। पुलिस वाले उनसे मिले रहते हैं और उनका भी उसमें हिस्सा रहता मालूम पड़ता है। यह गुंडागर्दी और लूट दिल्ली स्टेशन पर दिनदहाड़े और खुले खजाने होती रहती है और कोई इसकी ओर ध्यान नहीं देता है इसको देख कर आश्चर्य होता है।

अब मैं कुछ बातें अपने क्षेत्र की बाबत भी अर्ज कर दूं। अलवर से भरतपुर की नई रेलवे लाइन बनाने के लिये मैंने पिछली दफ़े भी जिक्र किया था ब्रौडगेज के लिये उसका सर्वे हुआ था। वह नाकाफ़ी हुआ। इसके मानी यह हैं कि वह सर्वे ग़लत हुआ है, ग़लत तरीके से हुआ है और उसको दुबारा सर्वे किया जाय ताकि उसका बनना निश्चित हो जाय भले ही वह फोर्थ प्लान में क्यों न बनाई जाय।

खोदरीवा जहा तांबा निकलता है और वहां मार्बल और लाइमस्टोन भी बहुत है और अगर खोदरीवा को अलबर से जोड़ा जाय और दूसरी तरफ़ खेतरी से जोड़ा जाय तो इससे तांबा मार्बल आदि खनिज पदार्थों के उठाने और एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में सुविधा होगी। इस योजना से जहां वहां के लोगों को लाभ होगा वहां रेलवे को भी लाभ होगा। रेलवेज़ की आमदनी भी होगी और लोगों को रोजगार भी मिलेगा।

जहां तक कांगड़ा वैली रेलवे का प्रश्न है उसके नैरोगेज की हालत बहुत ख़राब है और लगभग सब तरफ से उसका लदान हमेशा बंद रहता है। इसलिये या तो उसकी हालत सुधारी जाय या उसको मीटरगेज में तबदील किया जाय। वैस्टर्न रेलवे से लदान के० वी० रेलवे के लिये हमेशा बंद रहता है। उसकी सारी बुकिंग बंद रहती है।

जहां तक डबल लाइन का सवाल है मैं यह निवेदन करूंगा कि रिवाड़ी से डाबला के लिए डबल लाइन इसलिये होनी चाहिये क्योंकि यह रिवाड़ी फ़ुलेराकोर्ड ऐसे स्थान पर हैं जहां पर मालगाड़ियों का आवागमन बहुत ज्यादा होता है। यहां पर गुड्स की ट्रैफिक बहुत है इसलिये डबल लाइन करना बहुत फायदेमंद होगा।

दिल्ली से कैनटूनमेंट जो ब्रौडगेज लाइन है इसको कम से कम गुड़गांव तक बढ़ा देना चाहिये जिससे वहां पर फौजी सामान के आने जाने में सुविधा हो।

अन्त में मुझे यह कहना है कि एक शटल ट्रेन रिवाड़ी और अलवर के बीच जारी होना बहुत आवश्यक है क्योंकि उधर बहुत भीड़ चलती है और उधर सड़क भी कोई नहीं है जिससे बस वगैरह चल सकें। इसलिये सुबह के वक्त वह ट्रेन रिवाड़ी से अलवर को चले और शाम को वहां से वापिस रिवाड़ी आ जाय। इसके लिये मैं ने वैस्टर्न जोन की कंसलटेटिव कमेटी में कहा था।

[श्री काशीराम गुप्त]

मुझे बहुत दुःख के साथ यह कहना पड़ता है कि पिछले एक वर्ष से उसकी कोई मीटिंग नहीं हो रही है । इसलिये पता नहीं कि क्या हो रहा है । मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस ओर वे ध्यान दें । अन्त में मैं आपको धन्यवाद देते हुये अपना स्थान लेता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया ।

†**डा० मा० श्री अणे०** : रेलवे मंत्री द्वारा रेलवे खंड व्यवस्था पर पुनर्विचार सम्बन्धी जो आश्वासन दिया गया है मैं उस का स्वागत करता हूं । वर्तमान खंड व्यवस्था अधिक उपयोगी सिद्ध नहीं हुई है इसलिये इस में रूपभेद लाना आवश्यक है । इस प्रसंग में मैं एक सुझाव यह देना चाहता हूं कि नये खंडों की व्यवस्था करते समय कुछ मार्गदर्शक सिद्धान्त अवश्य सम्मुख रखे जायें, केवल भाषा के आधार पर खंड स्थापित करने से जनता में एकता की भावना को आघात पहुंचेगा । अतः इस आधार पर खंडों की स्थापना नहीं होनी चाहिये ।

दारवाह से पुसाड़ तक की छोटी लाइन के सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि प्रथम विश्व युद्ध की कालावधि में जब उस समय की सरकार को युद्ध सम्बंधी आवश्यक ताओं के अनुसार अतिरिक्त सामान की जरूरत पड़ी थी तो कुछ अन्य लाइनों के साथ दारवाह से पुसाढ़ तक की छोटी लाइन को उखाड़ कर इस का सामान प्रयोग में लाया गया । उस के पश्चात् मुझे यह आश्वानस दिया गया था कि जब भी उखाड़ी गई लाइनों को फिर से बिछाने का प्रश्न सामने आया तो उस लाइन को प्रथम प्राथमिकता दी जायेगी । अब मैं फिर रेलवे बोर्ड से आग्रह करूंगा कि इस लाइन को फिर से बिछाने का कार्य हाथ में लिया जाय । दारवाह और पुसाड़ विदर्भ के महत्वपूर्ण वाणिज्यिक तथा औद्योगिक केन्द्र हैं । इस के अतिरिक्त इन दोनों स्टेशनों के बीच एक माहुर रो ड स्टेशन है जो एक महत्वपूर्ण तीर्थ स्थान है । मैं यह चाहता हूं कि मुझे कम से कम आश्वासन तो दे दिया जाय कि इस लाइन के बारे में जांच की जायेगी ।

मैं एक सुझाव समतल लंघनों पर कर्मचारी नियुक्त करने के सम्बन्ध में देना चाहता हुं । समतल लंघनों पर कर्मचारी न होने के कारग ही बहुत सी दुर्घटनायें हुईं और अनेक व्यक्ति तथा ढ़ोर मौत का शिकार बने ।

इस के अतिरिक्त बड़े बड़े नगरों में जैसे अमरावती, वर्धा और नागपुर, समतल लघंनों की बजाय ऊपरि पुल होने चाहियें, क्योंकि इन स्थानों पर समतल लघंनों पर आने जाने वालों की अधिक भीड़ इकट्ठी हो जाती है जिस के परिणामस्वरूप कठिनाई का सामना करना पड़ता है ।

†**श्री हरिविष्णु कामत** (होशंगाबाद) : मैं केवल कटौती प्रस्ताव संख्या ३, और कटौती प्रस्ताव संख्या ८ के उपभाग ११, १२ और १३ पर ही अपने विचार व्यक्त करूंगा ।

कटौती प्रस्ताव संख्या ८ के उपभाग १२ के विषय में मेरा निवेदन है कि रेलवे की समय सूची में किये जाने वाले आकस्मिक परिवर्तन बहुत खेदजनक हैं । मेरा अनुरोध है कि गाड़ियों के आने जाने के समय उन के स्टेशनों पर ठहराव, गाड़ियां बन्द करने अथवा उन में लम्बे सफर वाले डिब्बों को काटने सम्बन्धी परिवर्तन भविष्य में सम्बद्ध रेलवे की परामर्श समिति के परामर्श के उपरान्त ही किये जायें । इस से परामश समिति के सदस्यों को भी अपने सुझाव देने का अवसर मिलेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में ।

गाड़ियों में डाईनिंग कारों का प्रबन्ध बहुत असन्तोषजनक है। अतः इस में सुधार लाने के प्रयत्न किये जाने चाहियें। न तो इन में खाना ही उचित मिलता है और न इन डिब्बों की सफाई का पूरा ध्यान रखा जाता है।

केन्द्रीय रेलवे के डाइनिंग कारों में काम करने वालों को गत शीत-ऋतु में पहनने की वर्दियां नहीं दी गई थीं। जब कि रेलवे के अन्य सभी प्रकार के कर्मचारियों को यह सुविधा प्रदान की जाती है तो केवल डाइनिंग कारों के कर्मचारियों को ही इस से क्यों वंचित रखा जाता है। मेरा सुझाव है कि भविष्य में डाईनिंग कारों के कर्मचारियों को भी शीत ऋतु में वर्दियां दी जाया करें।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

इस के साथ साथ, डाईनिंग कारों के कर्मचारियों के काम करने का समय भी नियत होना चाहिए।

माल के यातायात के लिए वैगनों के सम्भरण का सन्तोषजनक प्रबन्ध न होने की चर्चा सभा में समय समय पर की जाती रही है। इटारसी-जबलपुर भाग में, जहां माल का यातायात अधिक होता है, इस वर्ष स्थिति सन्तोषजनक नहीं रही है। इस वर्ष देश के उस भाग में खेती आशातीत हुई है अतः अधिक वैगनों की अधिक मांग को ध्यान में रखते हुए वैगन सम्भरण स्थिति में सुधार होना चाहिये।

गाड़ियों के आने जाने के समय में आकस्मिक परिवर्तन सम्बन्धी एक बात मैं और आप के ध्यान में लाना चाहूंगा। उत्तर पूर्वी सीमान्त रेलवे में सोनैली स्टेशन है। गत अक्तूबर से ३ अप और ४ डाउन एक्सप्रैस गाड़ियों के अब वहां पर न रुकने, और २५ और २६ डाउन गाड़ियो के बन्द किये जाने के फलस्वरूप सम्बद्ध क्षेत्र के यात्रियों को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। चिकित्सा सुविधायें, अस्पताल, आदि कटिहार में उपलब्ध हैं और वहां के उपरि-लिखित परिवर्तनों के कारण अब केवल दो गाड़ियां रात्रि के समय मिलती हैं। इस प्रबन्ध से जनता में बहुत असन्तोष पाया जाता है। इसलियें इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

रेलवे बुक स्टालों के सम्बन्ध में एकाधिपत्य को उसी तरह समाप्त करना चाहिए जिस प्रकार भोजनालयों के बारे में किया गया है। बुकस्टालों के सम्बन्ध में एकाधिपत्य समाप्त कर, एक अथवा दो बुकस्टाल किसी एक व्यक्ति को पट्टे पर देने से बेरोजगारी की समस्या को सुलझाया जा सकता है।

†**श्रीमती रेणुका राय** : चीन द्वारा आक्रमण से उत्पन्न स्थिति में रेलवे ने हमारी आशाओं के अनुसार कार्य नहीं किया। यह बात मैं एक प्रत्यक्षदर्शी के रूप में कह रही हूं क्योंकि आपात के प्रारम्भिक काल में मैं स्वयं दार्जिलिंग, सिलिगुडी, कफूरिया घाट, आदि स्थानों में उपस्थित थी, जिन क्षेत्रों द्वारा सीमान्त क्षेत्रों में सैनिकों को पहुंचाया गया। सिलीगुड़ी से असम तक छोटी लाइन को बड़ी लाउन में परिवर्तित करना एक व्यावहारिक आवश्यकता है क्योंकि इस लाइन पर सैनिकों के यातायात में काफी कठिनाई का अनुभव हुआ। देश के विभाजन के फलस्वरूप उत्तर बंगाल और असम संकलित हो गये थे। उस के पश्चात् असम रेल सम्पर्क और कफूरिया घाट रेलवे अस्तित्व में आई। यही दो रेलें थीं जो सीमाओं पर सैनिकों को पहुंचाने का माध्यम थीं। इस कारण असम तक लाइन बड़ी होनी चाहिये, और फराका तक और कफूरियाघाट एवं सिलिगुड़ी से सीधी गाड़ियां चलाई जानी चाहियें। कफूरिया घाट और सिलीगुड़ी से सैनिकों के लिये तो सीधी गाड़यां चलाई गईं परन्तु अन्य जनता के लिये

†मूल अंग्रेजी में।

[श्रीमती रेणुका राय]

भी सुविधा उपलब्ध की जानी चाहिये। फराका बांध के निर्माण में अभी काफी समय लग जायेगा और जनता की वर्तमान आवश्यकताओं को तत्काल ही पूरा करना आवश्यक है।

कफूरिया घाट रेलवे बहुत महत्वपूर्ण रेलवे है क्योंकि यही हमारा असम से सम्पर्क का माध्य है। आपात से पूर्व इस रेलवे को इंजन भी पुराने दिये जाते थे। आपात के पश्चात् स्थिति में परिवर्तन आ चुका है। मुझे आशा है कि आपात के पश्चात् इस रेलवे को दिये गये इंजन आदि वापिस नहीं लिये जायेंगे और वर्तमान में दी गई सुविधायें बराबर दी जाती रहेंगी।

रेलवे दुर्घटनाओं की रोक थाम के लिये भी उचित पग उठाये जाने चाहियें। राज्य सरकारों के साथ इस संबंध में समझौता होना आवश्यक है। मंत्री महोदय ने इस सम्बन्ध में कुछ नहीं कहा। यह आश्चर्यजनक बात है। मेरा सुझाव है कि अविलम्ब इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

रेलवे मंत्री द्वारा सूचित किया गया है कि योजना आयोग से रेलवे में सुधार के लिये संसाधन प्राप्त कर लिये गये हैं, और इन के फलस्वरूप रेलों की यायात क्षमता लक्ष्यों के अनुसार हो गई है। मेरा सुझाव है कि भविष्य के लिये भी इस प्रकार योजना बना कर कार्य किया जाय कि इस क्षमता में कभी न होने पाये। हमें पूर्व के कटु अनुभवों को भुलाना नहीं चाहिये। इस आपात काल में इन बातों का ध्यान रखना और भी आवश्यक है।

रेलवे मंत्रालय की मांगों के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

| मांग संख्या | कटौती प्रस्ताव संख्या | प्रस्तावक का नाम | कटौती का आधार | कटौती की राशि |
|---|---|---|---|---|
| १ | २ | ३ | ४ | ५ |
| १ | २ | श्री सेझियान | भाड़ा दर का बढ़ना, यात्रियों को सुविधायें उपलब्ध करने, गाड़ियों पर भीड़ कम करने, पुलों आदि की देख भाल आदि में असफलता, तथा दक्षिण में नई लाइनें बिछाने, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने की आवश्यकता। | राशि घटा कर एक रु० कर दी जाय। |
| १ | ३ | श्री प्रिय गुप्त . | रेलवे बुक स्टालों के मामले में एकाधिपत्य। | राशि घटा कर एक रु० कर दी जाय। |
| १ | ४ | श्री ह०च० सौय . | रेलवे विभागीय स्तर पर कर्मचारियों के चुनाव के लिये स्थानीय संसद् सदस्यों को इंटरव्यू बोर्ड में सम्मिलित करना | १०० रुपये |

| १ | २ | ३ | ४ | ५ |
|---|---|---|---|---|
| १ | ५ | श्री मु० इस्माइल | दक्षिण रेलवे पर मेलाथुर से फेरोक तक नई लाइन को उपबन्ध करने में असफलता। | १०० रुपये |
| १ | ७ | श्री सेझियान | मद्रास से तूतीकोरिन तक दोहरी बड़ी लाइन बिछाने और यात्रियों के लिये सुविधायें बढ़ाने की आवश्यकता; भीड़ को कम करने और अधिक समतल स्तर स्थापित करने में असफलता; रेलवे क्वार्टरों का किराया अधिक बढ़ाया जाना; और दक्षिण रेलवे कर्मचारी संघ की मान्यता देने की आवश्यकता। | १०० रुपये |
| १ | ८ | श्री प्रिय गुप्त | निम्न बातों की आवश्यकता:— रेलवे स्थापना संहिता खंड १ की धारा १४६ आर० आई० के उपबन्ध का उत्सादन करना; द्वितीय वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार रेलवे में भर्ती किये गये समुदाय सेवीवर्ग की सेवा तथा वेतन सम्बन्धी शर्तों की जांच के लिये एक तदर्थ न्यायाधिकरण स्थापित करना; रेलवे क्वार्टरों के बढ़ाये गये किराये के प्रतिकर के स्वरूप में रेलवे कर्मचारियों को उचित मकान किराया भत्ता देना; कारखानों आदि में कारीगर सेविवर्ग के उत्क्रमण संबंधी जस्टिस शंकर सरन के पंचाट को कार्यान्वित करने; असन्तोषजनक वैगन सम्भरण की व्यवस्था पर चर्चा करना; और रेलवे दुर्घटना- | १०० रुपये |

| १ | २ | ३ | ४ | ५ |
|---|---|---|---|---|
| | | | ओं की रोकथाम के लिए उपायों पर चर्चा, आदि, आदि । | |
| १ | ३६ | श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा | शटल और डीजल सेवायें जारी कर के रेलों में भीड़ कम करने की आवश्यकता । | १०० रुपये |

†**उपाध्यक्ष मोहदय** : ये सभी कटौती प्रस्ताव सभा के समक्ष प्रस्तुत हैं ।

†**श्री ल० ना० भंजदेव** (क्योंझर) : आपात काल में रेलवेज़ ने जिस कुशलता से कार्य किया है उस की मैं सराहना करता हूं । परन्तु कभी यात्री किराया बढ़ा कर और कभी माल भाड़ बढ़ा कर रेलवेज़ के लिये साधन जुटाना शोचनीय बात है । इस बार माल-भाड़े पर अधिक बोझ पड़ा है । निस्संदेह रेलवे मंत्री द्वारा भाड़े संबंधी रियायतों के वैज्ञानिकन से संतोष हुआ, परन्तु व्यापार पर इस की क्या प्रतिक्रिया होगी यह अभी देखना है ।

उत्तर-पूर्वी सीमांत रेलवे, दक्षिण रेलवे, आदि, की वित्तीय अवस्था कई वर्षों से शोचनीय है । विशषकर उत्तर पूर्वी सीमांत रेलवे को आपात-काल में अधिक भार सहन करना पड़ा, अतः इस की वित्तीय अवस्था में सुधार लाना आवश्यक है ।

रेलवे मंत्री ने रेलवे प्रचलन समिति के प्रस्तावों से भी परे जा कर कुछ निधियों के सामान्य राजस्व में हस्तांतरण की चर्चा की । यदि वह इस समिति के प्रस्तावों से परे जाने की बात करते हैं तो मेरा सुझाव है कि वह रेलवे विकास निधि को जो कि अब उपयोगी नहीं रही है, समाप्त करने के प्रश्न पर विचार करें और केवल अवमूलयन निधि और राजस्व रक्षित निधि ही को जीवित रखें । इस से रेलवे बजट में अधिक सुधार होने की आशा है ।

रेलवे मंत्री द्वारा पारादीप से नयाघढ़ और केन्दी सी से रायरंगपुर तक जिन दो लाईनों के सर्वेक्षण का सुझाव दिया गया है वह बहुत संतोषजनक है, इन से कच्चा लोहा, कोयला, आदि ढोने संबंधी बहुत सी कठिनाईयां दूर हो जायेंगी ।

कुछ माल गाड़ियों और यात्री मेल गाड़ियों की चलने की गति में भी कमी आ गई है । इस की ओर ध्यान दिया जाना आवश्यक है ।

रेलवे बोर्ड के प्रतिवेदन को दो पृथक पृथक खण्डों में प्रस्तुत करने की बजाय एक ही खण्ड में प्रस्तुत कर दिया गया है । यह बात ठीक नहीं है क्योंकि इन प्रतिवेदनों से संसद-सदस्यों, अर्थ-शास्त्रियों, आदि को बहुत से आंकड़े और सूचनायें प्राप्त होती हैं ।

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: इन प्रतिवेदनों की अपेक्ष्य संख्या में प्रतियां संसद् कार्यालय में भी रख दी गई हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री ल० ना० भंजदेव :** परन्तु खण्ड २ उपलब्ध ही नहीं है। मुझे बताया गया है कि अब यह प्रकाशित हो नहीं किया जायेगा।

†**श्री शाहनवाज खां :** यह पुस्तकालय में उपलब्ध है।

†**श्री ल० ना० भंजदेव :** रेलवे बोर्ड का वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन दो खण्डों में गत ८० वर्ष से प्रकाशित होता है जिस में संसद्, व्यापारियों, उद्योगपतियों, आदि के लिये बहुत सी उपयोगी सूचना तथा आंकड़े दिये होते हैं। परन्तु आपात का नाम लेकर इन दो खण्डों की बजाय एक ही खण्ड इस वर्ष प्रकाशित किया गया है जिस में बहुत से महत्वपूर्ण आंकड़ों की अवहेलना की गई है। इन आंकड़ों के अभाव में उद्योगपति रेलवे बोर्ड के समक्ष अपने बहुत से मामलों का स्पष्टीकरण नहीं कर सकते।

इस समय हमें जो आंकड़े दिये गये हैं उसका कारण यह है कि १९६०–६१ में संसद् में इनकी मांग की गई थी। तब भी मुझे इनकी केवल एक ही प्रति उपलब्ध हो सकी। यह ख्याल रखना चाहिये कि ये आंकड़े व्यापारियों, अर्थशास्त्र के विद्यार्थियों तथा व्यापार संघों के लिये बहुत उपयोगी हैं।

†**श्री सुब्रह्मण्यम्** (मदुराई) **:** रेलव मंत्री ने बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया है, यह भी संतोष का विषय है कि यात्री गाड़ियों और माल डिब्बों की संख्या में पर्याप्त वृद्धि हुई है।

रेलवे मंत्रालय के आंकड़ों के अनुसार मालगाड़ियां १ घंट में १३.६ मील की चाल से चलती हैं। तथापि वास्तविकता यह है कि मदुराई से दिल्ली तक मालगाड़ी ४५ से ६० दिन के भीतर पहुंचती है। यद्यपि रेलवे मंत्रालय माल बुक करने की सुविधाओं का विकास कर रहा है तथापि जब तक मालगाड़ियों की चाल में सुधार नहीं होगा तब तक माल के लदान में वृद्धि होने की गुंजाइश कम ही है।

कई बड़े बड़े स्टेशनों से हमें क्यू०टी० एस० (द्रुत परिवहन सेवा) का लाभ प्राप्त होता है तथापि यह सेवा अभी मदुराई में नहीं है। मैं रेलवे मंत्रालय से अनुरोध करता हूं कि मदुराई से दिल्ली के लिये भी इस सेवा का विस्तार किया जाये। यह स्मरण रखना चाहिये कि मदुराई एक बड़ा और वाणिज्यक स्थान है. इसके अतिरिक्त मैं आप से यह भी निवेदन करता हूं कि वहां के गुड्स शैड में भी सुधार किया जाय क्योंकि उसकी अवस्था बहुत खराब है।

मेरा सुझाव यह है कि मालडिब्बों, डिब्बों तथा इंजनों के अधिकतर उपयोग के लिये एक समिति नियुक्त की जाये जो उनके अधिकाधिक उपयोग के सुझाव देवे।

रेलवे के आंकड़ों के अनुसार समय पर गाड़ियों चलने की दिशा में सुधार हुआ है और अब यह प्रतिशत ८१ प्रतिशत है। तथापि व्यवहारतः गाड़ियां अभी भी काफी विलम्ब से आती हैं और यात्रियों को दिक्कत और परेशानी होती है।

जहां तक रेलवे के स्वावलंबन का संबंध है यह कहा गया है कि अपने उपकरणों के संबंध में रेलवे ९१ प्रतिशत स्वावलंबी है, इस बात का प्रयत्न किया जाये कि रेलवे शत प्रतिशत स्वावलम्बी हो जाये। रेलवे को ऐसे डिब्बे बनाने का प्रयत्न करना चाहिये जिनमें मौसम का प्रभाव न हो सके।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री सुब्रह्मण्यम]

रेलवे के कई स्टेशनों में अच्छा दूध उपलब्ध नहीं होता है। मंत्रालय को इस दिशा में ध्यान देना चाहिये।

†श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा (आनन्द) : मांग संख्या १ पर मैंने कटौती प्रस्ताव ३९ प्रस्तुत किया है। रेलवे कुली पिछले कई वर्षों से रेलवे की सेवा कर रहे हैं तथापि अभी तक उन्हें रेलवे कर्मचारी नहीं माना जाता है, उन्हें भविष्यनिधि, चिकित्सा आदि की कोई सुविधायें नहीं दी जातीं हैं। इतना ही नहीं उसे कुर्त्ते के लिये ३ या ४ रुपये लिये जाते हैं। मेरे विचार से यह उचित नहीं है। मेरा सुझाव है कि रेलवे कुलियों को अर्द्ध सरकारी कर्मचारी समझा जाये।

यद्यपि रेलवे मंत्री ने यह कहा है कि रेलवे विभाग और कर्मचारियों के बीच बहुत अच्छे संबंध हैं तथापि मैं आपको चतुर्थ श्रेणी के एक ऐसे व्यक्ति का उदाहरण देता हूं जिसने भावनगर म्यूनिसिपल चुनावों में हिस्सा लेने का प्रयत्न किया और उसकी अनुमति मांगी। उसे अनुमति नहीं दी गयी। जब वह चुनाव में ले लिया गया तो उसकी सेवायें समाप्त कर दी गयीं।

मैं रेलवे मंत्रालय से यह निवेदन करता हूं कि वे इस मामले पर सहानुभूतिपूर्वक गौर करें।

छोटी लाइनों (नैरो गेज) में कई स्थानों पर खतरे की जंजीरें नहीं हैं, कहीं पर तो प्लेटफार्म और शैड भी नहीं हैं। मंत्रालय को इस पर ध्यान देना चाहिये।

उदाहरण के लिये डभोई नैरो गेज रेलवे का विश्व में सबसे बड़ा स्टेशन है तथापि वहां भी स्टेशन पर उचित व्यवस्था नहीं है।

फ्रंटियर मेल जो अमृतसर-दिल्ली और बम्बई के बीच चलती है, उसमें प्रथम श्रेणी के डिब्बे बहुत सुन्दर इस्पात के डिब्बे हैं तथापि वे बहुत हो जाते हैं और उसमें बैठने वाले यात्रियों का भुर्ता बन जाता है। उन डिब्बों से धूल आती है।

भावनगर को सुरेन्द्र नगर होते हुए रेलवे लाइन बनाने का सर्वेक्षण किया गया था, तथापि वह लाइन अभी तक तैयार नहीं की गयी।

मैंने गुजरात और मध्य प्रदेश को मिलाने वाली रेलवे लाइन का भी सुझाव दिया था। यदि प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जाने वाली रेलवे लाइन को कसकी होते हुए इन्दौर तक बढ़ाया जाय तो गुजरात से मध्य प्रदेश तक सीधी रेलवे लाइन हो सकती है।

मेरा एक सुझाव यह भी है कि बरोक से भावनगर तक समुद्र तट के रास्ते नौपरिवहन सेवा आरम्भ की जा सकती है। मैंने जो बातें कहीं हैं वे सभी महत्वपूर्ण हैं। मैं आशा करता हूं माननीय मंत्री इन पर ध्यान देंगे।

**श्री रामसेवक** (जालौन) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बोर्ड की जो डिमांड्स माननीय रेल मंत्री जी ने यहां रखी हैं, उनका मैं समर्थन करता हूं। मैं मानता हूं कि आज की एमरजेंसी में देश को अधिक रुपये की आवश्यकता है। लेकिन बहुत सी त्रुटियां इस विभाग के अन्दर हैं जिन की ओर मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

---

†मूल अंग्रेजी में

सब से पहले मैं सेन्ट्रल गवर्नमेंट आडिट रिपोर्ट (रेलवेज़) १९६३ के पेज १७ के पैरा २० की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूं जिस में एक अर्थ मूविंग यूनिट प्लांट जो कि गंगा ब्रिज प्रोजैक्ट के लिये साउथ ईस्टर्न रेलवे ने मंगाया था, उसको नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे को ट्रांसफर किया गया रंगा पारा नार्थ लखिमपुर प्राजैक्ट पर काम करने के लिये। इस में २७ लाख ८० हजार रुपये खर्च हुए लेकिन सिर्फ दस लाख रुपये का काम इस प्राजैक्ट ने किया। इस पर चालीस हजार रुपये प्रतिमास रेकरिंग खर्च हुआ और दस हजार रुपये अब जबकि यूनिट बेकार पड़ा हुआ है, माहवारी खर्च होता है।

इसके अलावा साउथ ईस्टर्न रेलवे में अनूपपुर कटनी के बीच ६५ मील लाइन डबल करनी थी। इसके लिये एक कन्ट्रैक्टर को ठेका दिया गया जिसका रेट रेलवे के एस्टीमेटेड रेट से सात परसेंट अधिक था। इसके अलावा कुछ एडीशनल वर्क होना था। इसके लिये ओरली उस कान्ट्रैक्टर से कहा गया कि एडीशनल वर्क करदो। उसने टेंडर दिया जो एस्टीमेटेड रेट रेलवे डिपार्टमेंट का था, उस पर। लेकिन एक साल के बाद उसका टेंडर सैंक्शन हुआ। इस पर उस कान्ट्रैक्टर ने काम करने से इन्कार कर दिया और दुबारा टैंडर मांगा गया कि उसी कान्ट्रैक्टर को ४५ परसेंट से लेकर ८० परसेंट अधिक रेट पर ठेका दिया गया उसी काम को करने के लिये। इससे रेलवे को पन्द्रह लाख रुपये का नुकसान हुआ। इस तरह की जो बातें हैं, ये नहीं होने दी जानी चाहियें और इसकी तरफ हमारे रेल मंत्री जी का ध्यान जाना चाहिये। इससे अधिक रुपये की बचत हो सकती है।

१९६१–६२ में दो लाख रुपये का अंडर-चार्जिग हुआ है। इस तरह की बातों की तरफ भी सरकार का ध्यान जाना जरूरी है।

अब मैं कुछ क्षेत्रीय बातों की ओर मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहता हूं। माननीय श्री लाल बहादुर शास्त्री जी जब रेल मंत्री थे, तो वह जालौन कस्बे में गए थे और पच्चीस हजार लोगों के बीच में उन्होंने इस बात का आश्वासन दिया था कि उरई से जालोन तक रेलवे लैाइन का टुकड़ा बनाया जाएगा। उसके लिए सर्वे के आर्डर्ज़ भी हो गए थे। लेकिन पता नहीं उसके बाद फिर वह स्कीम क्यों ड्राप कर दी गई। सैंट्रल रेलवे में काल्पी पर जमुना ब्रिज बिटवीन झांसी एंड कानपुर बनाने के लिये ६२ लाख रुपये सैंक्शन किए गए थे। पिछले वर्ष इस पुल की रिगर्डरिंग के लिए सिर्फ पांच हजार रुपये खर्च किए गए और इस साल भी केवल पांच हजार रुपये का प्राविज़न है। अगर इस तरह से रुपये खर्च करने की योजना बनाई गई तो शायद हमारी व आपकी जिन्दगी में यह पुल पूरा न हो सकेगा।

झांसी डिविज़न में सिलैकशन बोर्ड बना है ग्रेड फोर के कैंडीडेट्स को छांटने के लिए, उनका एप्वाइंटमेंट करने के लिए। उस में यह प्राविज़न है कि नान-आफिशल मैम्बर्ज़ रखे जायेंगे, जनता के प्रतिनिधि रखे जायेंगे। लेकिन उस में कुछ ऐसे लोग रखे गये हैं जो कि एक्स-रेलवे कर्मचारी हैं। मैं ने इसकी शिकायत जनरल मैनेजर को की, माननीय मंत्री जी को की लेकिन इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। मैं चाहता हूं कि जिन लोगों को गैर-कानूनी तौर पर रखा गया है, उनको हटा कर जनता के प्रतिनिधि रखे जाने चाहियें।

यह बात भी वहां सुनने में आई है कि फोर्थ ग्रेड की जो एप्वाइंटमैंट्स होती हैं, उन में एक एक आदमी को पांच पांच और छः छः सौ रुपया रिश्वत का देना पड़ता है और तब उनको एप्वाइंट किया जाता है। इस ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान जाना चाहिये

†मूल अंग्रेजी में

[श्री रामसेवक]

अब मैं बुंदेलखंड के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। वह एक पिछड़ा हुआ इलाका है। इस इलाके में रेलवे लाइनों की कमी है । इस में गल्ला बहुत पैदा होता है । इस गल्ले को बाहर भेजने के लिये रेल के साधन नहीं हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि कम से कम वह गुरसराय, एरच, समथर, माधौगढ़, राठ आदि में आउट एजेंसीज़ खोलें ताकि वहां का जो गल्ला है, वह इन आउट एजेंसीज़ के ज़रिये बाहर भेजा जा सके। इसके साथ ही साथ जो स्टेशन इन आउट एजेन्सियों से मिले हुए हैं उन को ज्यादा से ज्यादा वैगन दिये जायें ।

एक ट्रेन झांसी से डेढ़ बजे चलती है और सुबह ६ बजे कानपुर पहुंचती है। इसका समय बदलने के लिये मैं ने कई बार रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को लिखा । इसका कारण यह है कि ओरई डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है और रोजाना वहां से सैकड़ों आदमी कानपुर जाते हैं और शाम को कानपुर से वापस आते हैं। यह ट्रेन सुबह ४.२६ पर ओरई पहुंचती है, जिस के कारण बहुत से पैसेन्जर कानपुर नहीं जा पाते हैं। इस के बाद ४ बजे शाम तक कोई ट्रेन नहीं मिलती है । अगर इसका समय बढ़ा कर उरई पहुंचने का ७ बजे कर दिया जाय तो वहां के लोगों को काफी सहूलियत हो जाय ।

झांसी कानपुर सेक्शन के बीच में जितने स्टेशन हैं उनके प्लेटफार्म और ऊंचे किये जाने के लिये मैंने कई बार रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को लिखा, लेकिन उस के ऊपर उस ने कोई ध्यान नहीं दिया । मैं चाहता हूं कि यह जो रेलवे प्लेटफार्म हैं वे ऊंचे किये जायें ।

**श्री तुलशीदास जाधव** (नांदेड़) : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो रेलवे की डिमांड आई है मैं उस को सपोर्ट करता हूं । लेकिन सपोर्ट करते हुए कुछ बातों की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूं ।

आज रेलवे की आमदनी बहुत काफी बढ़ गई है। सन् १९६१–६२ में अपर क्लास की आमदनी १७ करोड़ ५४ लाख और ५६ हजार थी और थर्ड क्लास की आमदनी १३३ करोड़, ३३ लाख और २९ हजार रु० थी। अगर सन् १९६३–६४ को देखा जाय तो अपर क्लास से १७ करोड़ के बजाय २० करोड़ रुपये की आमदनी का और थर्ड क्लास से १३३ करोड़ के बजाय १५२ करोड़ रु० की आमदनी का अन्दाजा है । मैं विनती करना चाहता हूं कि जिस तरह की सहूलियतें फर्स्ट क्लास में दी गई हैं वही ऐमेनिटीज थर्ड क्लास के लोगों को भी दी जायें। थर्ड क्लास में हमारे यहां कोई पंखे नहीं हैं। हो सकता है कि सब ट्रेनों में ऐसा न होता है लेकिन मैजारिटी में यही स्थिति है । मैं दूसरी लाइन्स के बारे में तो नहीं जानता लेकिन जो गाड़ी बम्बई से दिल्ली और बम्बई से मद्रास जाती है, उन में थर्ड क्लास में कई जगह पर पंखे नहीं हैं। इसी लिये मैं कहना चाहता हूं कि थर्ड क्लास को और भी सहूलियतें दी जायें जैसे कि फर्स्ट क्लास वालों के लिये होती हैं।

पूना मीराज लाइन को जो आप ब्राड गेज करने वाले हैं उस के लिये मैं आपको धन्यबाद देता हूं लेकिन इस के साथ साथ मैं चाहता हूं कि लाटूर मिराज लाइन जो है उस की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाय । लाटूर से मीराज के बीच में २० एंजिन रक्खे गये हैं। उन को बहुत दिनों से तब्दील नहीं किया गया है । उन में से पांच, छ: एंजिन तो हमेशा ही खराब होते हैं। दूसरे जो एंजिन हैं चूंकि दूसरे स्टेशन पर पानी का इन्तजाम नहीं होता है इसलिये उन को पंढरपुर और कुर्डुवाडी में पानी लेना होता है । जो पानी वहां से वे लेते हैं वह बहुत खराब होता है । एंजिनों में लीकेज होता है और रास्ते में इंजिन बन्द हो जाता है । इस के लिये लोगों ने बहुत

तकरार को, लेकिन इसकी तरफ रेलवे विभाग का कोई ध्यान नहीं है। मेरी बिनती है कि इस की तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जाय ।

इस लातूर मीराज लाइन पर बारसी, कुर्डुवाड़ी, पंढरपुर और मीराज के होने से बहुत से लोग पंढरपुर यात्रा के लिये जाते हैं। लेकिन वहां पर किसी भी स्टेशन पर ऊंचे प्लेटफार्म नहीं हैं। साथ ही किसी भी प्लेटफार्म के ऊपर, कम से कम लातूर, बारसी, कुर्डुवाड़ी, पंढरपुर, और मीराज पर शेड नहीं हैं । बरसात में और धूप में लोगों को बड़ी तकलीफ होती है । बरसात में तो भीगना पड़ता है । इस लिये इन चारों स्टेशनों पर प्लेटफार्म ऊंचे किये जांय और शेड्स बनाये जायें ।

जो गाड़ी लातूर से चलती है उस में जगह नहीं मिलती है क्योंकि उस में बोगीज कम होती हैं। इसलिये उस में वैगन्स लगा दिये जाते हैं और उन में आदमी बैठ जाते हैं। । लेकिन उस में उन लोगों को बड़ी तकलीफ़ होती है। न तो उन वैगन्स में संडास होते हैं और न ही उन में चढ़ने उतरने की व्यवस्था होती है । जिस तरह से वैगन्स में जानवर भर दिये जाते हैं उसी तरह से उनकी हालत होती है और वह अभी तक चल रही है। मैं जानता हूं कि वहां के लोगों ने इस के लिये बड़ी तकरार की लेकिन जब जनरल मैनेजर वहां गये तो स्टेशन पर रंग रोगन करने में हजारों रुपये खर्च किये गये लेकिन वहां के लोगों की हालत पर खर्च का विचार नहीं किया गया। इस लिये मेरी रिक्वेस्ट है कि पंढरपुर के लिये वर्ष में चार दफे लाखों लोग यात्रा करते हैं और उन लोगों को वैगनों में ले जाया जाता है जिन में कि उन के लिये बैठने का कोई इन्तजाम नहीं होता है, और न ही पानी का इन्तजाम होता है। अगर वे लातूर में गाड़ी में बैठते हैं तो पंढरपुर तक बीच में उतर भी नहीं सकते। इतनी तकलीफ वहां औरतों और बच्चों को होती है क्योंकि उन में तो बैठने के लिये बेंचेज भी नहीं होतीं। लोगों को तकलीफ भी होती है तो भी वे बोलते नहीं हैं क्योंकि पंढरपुर जाने के लिये लोगों को गाड़ी मिलती है । आप वहां गाड़ियों का इन्तजाम कर दें और इन वैगनों को बन्द कर दें ।

**श्री बड़े** : आप भगवान से अपील कीजिये ।

**श्री तुलशीदास जाधव** : इस मामले में यही हमारे भगवान हैं। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि दूसरे कई स्टेशनों पर संडास नहीं हैं, पानी का कोई इन्तजाम नहीं है। लातूर की जो गाड़ी है उसकी टंकी के अन्दर जब ताजा पानी डाला जाता है तो वह सिर्फ घंटे, दो घंटे तक रहता है, उसके बाद वह खत्म हो जाता है। उसका लीकेज हो जाता है । इसके लिये कई सजेशन दिये गये, कई दफे लिखा गया । मैंने सुना है कि लातूर मिराज लाइन को नैरो गेज से मीटर गेज किया जा रहा है । मैं कहना चाहता हूं कि लातूर से काफी व्यापार होता है, लेकिन वहां के लोगों को वैगन नहीं मिलते हैं और माल पड़ा रहता है । नहीं तो ट्रक से जाता है। इसलिये वहां पर नैरो गेज को जल्दी से जल्दी मीटर गेज में बदलने की व्यवस्था हो।

मीरज से लातूर तक जो लाइन है उसके फेंसिंग नहीं है । इस लाइन के साथ साथ दूसरी पब्लिक रोड है जिन से बहुत से लोग प्रवास करते हैं। जब बैल गाड़ियां आती जाती हैं तो वे इंजिनों से टकरा जाती हैं और एक्सिडेंट्स हो जाते हैं। इसलिये इस लाइन पर फेंसिंग की जाये।

मीराज लातूर लाइन पर और भी बहुत सी तकलीफें हैं जिन को मैं लिख कर दूंगा। लेकिन मेरी बार बार रिक्वेस्ट है कि जो बातें मैं ने कही हैं उन पर ध्यान दिया जाय और वहां मीटरगेज करने का इन्तजाम जल्दी किया जाय। वहां पर गाड़ियों में जगह न मिलने से लोग गाड़ियों के ऊपर बैठ कर जाया करते हैं जिस से कि उन लोगों को बहुत तकलीफ होती है।

[श्री तुलशीदास जाधव]

शोलापुर और औरंगाबाद के बीच में रेल को शुरू करने का भी इन्तजाम किया जाना चाहिये। जितना मराठवाड़ा का इलाका है वह बहुत बैकवर्ड है एकानमिकली। इसलिये इधर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। आज अगर किसी को शोलापुर से औरंगाबाद जाना होता है तो पहले उसको शोलापुर--घोंड से मनमाड आना होता है उस के बाद मनमाड़ से औरंगाबाद जाना होता है।

इस के बाद मैं अदीलाबाद वल्लारशाह रेलवे लाइन की बात करना चाहता हूं। इन दोनों के बीच में लगभग ५० या ६० मील का अन्तर है। वल्लारशाह में कोयले की खानें हैं। अगर यह रेलवे लाइन बनाई जाय तो वहां से कोयल. ले जाने में बड़ी आसानी होगी। वहां पर मराठवाडा की जो छः डिस्ट्रिक्ट्स हैं और उत्तर विदर्भ, उन को भी जोड़ा जाय। वहां के लोगों की यह मांग भी है कि इस चीज को पूरा करने का जल्दी इन्तजाम किया जाय।

दूसरे नादेड़ स्टेशन बढ़ाने के बारे में मैं ने पिछली बार भी कहा था, उसके लिये एस्टीमेट मंजूर हो गया है यह बड़े आनन्द की बात है। अब मेरी प्रार्थना है कि इस स्टेशन को जल्दी से जल्दी बढ़ाया जाए।

दूसरे नादेड़ गांव के पूरब और पश्चिम बाजू दो गेट हैं। यही दो आने जाने के रास्ते हैं। इन रास्तों पर एक एक घंटे और आधा आधा घंटे तक ट्रैफिक रुका रहता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि नादेड़ में पूरब और पश्चिम के रास्तों के लिये ओवर ब्रिज हो जाना चाहिये। इसके बिना लोगों का बड़ी तकलीफ होती है। शहर नजदीक है और लोगों का बहुत आनाजाना रहता है। इसका इन्तिजाम होना चाहिये।

दूसरे आदिलाबाद से जो गाड़ी परली के लिए चलती है वह आदिलाबाद से चल कर पूरना में ठहर जाती है और वहां से दूसरी गाड़ी परली को जाती है। लोगों का कहना है कि यह गाड़ी सीधी आदिलाबाद से परली तक जाया करे। और पूरना में न ठहरे। जनरल मैनेजर को लिखा तो उन्होंने जवाब दिया कि जब खंडवा हिंगोली लाइन बन जाएगी तब ऐसा कर दिया जाएगा। अभी वह लाइन बन गई है। इसलिये प्रार्थना है कि अब यह गाड़ी सीधी आदिलाबाद से परली तक जाने लग जाये।

दूसरे मेरी विनती है कि कुर्डवाड़ी स्टेशन के पश्चिम बाजू के रास्ते पर ओवर ब्रिज बनाया जाए।

शोला पुर डिस्ट्रिक्ट में बम्बई मद्रास लाइन पर दो स्टेशनों की जरूरत है। उनके नाम हैं वाकाउ और अहेरवाड़ी। इन स्टेशनों के लिये लोगों की बड़ी मांग है। इनके हो जाने से लोगों को बड़ी सहूलियत होगी।

आपने कहा है कि हम लोगों को अमेनिटीज देने की व्यवस्था करेंगे। मैंने जो प्रार्थना की है उसमें लाइन बनाने के अलावा जो और बातें हैं उनमें कोई ज्यादा खर्च की बात नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि इन छोटी मोटी बातों को मान लिया जाए।

पिछली बार मैंने कहा था कि कुछ स्टेशनों पर जो लोग उतरते हैं तो उनके बाहर निकलने के समय बड़ी भीड़ हो जाती है जिसके कारण टिकट कलेक्टर की भी टोपी तक गिर जाती है। मुझे सूचना मिली है कि आपने १५-२० स्टेशनों पर इसके लिये पाइप का रेलिंग लगा कर प्रबन्ध कर दिया है। मेरी विनती है और भी जिन स्टेशनों पर इस प्रकार भीड़ की शिकायत हो वहां भी यह प्रबन्ध कर दिया जाय जिससे लोगों को तकलीफ न हो।

**श्री बड़े** (खारगोन) : मध्य प्रदेश में रेलवे बहुत कम है वहां ज्यादा लाइनें दी जाएं।

**श्रीमती कमला चौधरी** (हापुड़) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की मांगों का समर्थन करती हूं। मुझे विशेष कोई भाषण नहीं करना है। मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहती। बड़े सौभाग्य की बात है कि हमारे रेलवे मिनिस्टर शाहनवाज़ साहब उसी कांस्टीट्यूएंसी के हैं जहां की मैं बात करना चाहती हूं। कई बार मैं ने अपने यहां की शिकायतों को रेलवे बोर्ड को लिख कर भी भेजा है। ये छोटी छोटी बातें हैं। उनकी ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी।

मेरठ एक अच्छा बड़ा शहर है लेकिन वहां के स्टेशन पर अभी भी टिन का शेड पड़ा हुआ है। यह अच्छा नहीं मालूम होता है। वहां के स्टेशन में सुधार की आवश्यकता है। जब कांग्रेस का अधिवेशन हुआ था तो हमने वहां केवल इतना निर्माण किया था कि एक फाटक लगवा दिया था। वहां भीड़ काफी होती है इसलिये मैं आपका ध्यान इस स्टेशन की ओर आकर्षित करना चाहूंगी।

यही अवस्था गाजियाबाद की है। गाजियाबाद का पिछले दिनों में काफी विस्तार हुआ है और रेलवे लाइन के दोनों ओर शहर फैला हुआ है। अवस्था यह है कि शहर के बीचों बीच में मोटर गाड़ियों को घंटों खड़े रहना पड़ता है। यहां बड़ी आबादी है और यह आबादी लाइन के दोनों तरफ है। मालगाड़ियों के आने जाने के कारण वहां रास्ता बहुत देर तक रुका रहता है। इसकी कोई उचित व्यवस्था होनी चाहिये।

हमारे मेरठ के क्षेत्र में ऐसी बहुत सी छोटी छोटी बातों की जरूरत है। उनकी ओर मैं शाहनवाज़ साहब का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं। शायद यह उनका अपना चुनाव क्षेत्र है इसलिये वे इस के सुधार में उत्साह नहीं दिखाते। इस समय माननीय रेलवे मंत्री भी उपस्थित हैं। इसलिये मैं ने सोचा कि उनके सामने विवेचना कर दूं तो काम जल्दी हो जाए।

एक बात और निवेदन करना चाहती हूं कि मेर से लखनऊ जाने के लिये कुछ थ बोगीज लगायी जायं। रेलों में तीसरे दरजे के डब्बे इतने कम होते हैं कि जनता को बड़ी तकलीफ होती है। जब हम लखनऊ से लौटना चाहें और कोई स्लीपिंग बर्थ रिजर्व कराना चाहें तो बड़ी आसानी से रिजर्व करा सकते हैं, लेकिन मेरठ से ऐसा कोई जरिया नहीं है। अगर मेरठ से रिजर्व कराना हो तो उसके लिये दिल्ली जाना पड़ता है। यह भी एक कठिनाई है।

साथ साथ जो थ्रू डब्बे लगाये जाते हैं उनको काटकर मुरादाबाद में छोड़ देते हैं और जब बहुत देर तक स्टेशन पर गाड़ी खड़ी रहती है तो पंखे बन्द हो जाते हैं जिससे मुसाफिरों को गरमी में बड़ी तकलीफ होती है। यह एक छोटा सा सफर है जो कि कुछ घंटों में पूरा हो सकता है लेकिन इसके लिये पूरी रात समाप्त करके सुबह सात साढ़े सात बजे लखनऊ पहुंचते हैं।

तो मैं माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगी कि ये छोटी छोटी बातें हैं और उनके क्षेत्र से सम्बन्ध रखती हैं। अगर इन कठिनाइयों को दूर कर दिया जाए तो वहां की जनता को बड़ी सुविधा हो जाएगी।

इसके अतिरिक्त मैं दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में कहना चाहती हूं। सम्भव है कि अगर कागज पर हिसाब फैलाया जाए तो आज दुर्घटनाओं की संख्या संभव है कम हो लेकिन इस जागृति के युग में इस तरह की दुर्घटनाएं आए दिन होने से जनता में आतंक फैल गया है। हम

[श्रीमती कमला चौधरी]

नहीं समझ पाते कि रेल में यात्रा करके हम सुरक्षित अपने स्थान पर पहुंच सकेंगे या नहीं। मैं निवेदन करूंगी कि अगर ये दुर्घटनाएं रेलवे कर्मचारियों की असावधानी के कारण होती हैं तो उनके लिये ऐसी सजाओं की व्यवस्था की जाए जिससे उनको अपनी जिम्मेदारी का अहसास हो। लेकिन अगर ये दुर्घटनाएं रेल की पटरियों की खराबी के कारण होती हैं तो इसकी सारी जिम्मेदारी सरकार की है। उसका प्रबन्ध होना चाहिये।

इसी तरह से चोरियों की बात है। आये दिन हम इस प्रकार की चोरियों के समाचार अखबारों में पढ़ते हैं। जो स्त्रियां पहले दरजे में सफर करती हैं उनके लिये अलग स्त्रियों का डब्बा नहीं होता है। उनके लिये अलग डब्बा होना चाहिये। यह आपके सामने कहते अच्छा नहीं मालूम होता कि किस प्रकार की दुर्घटनाएं होती हैं। थर्ड क्लास में जो स्त्रियों के डब्बे हों उनकी अच्छी व्यवस्था होनी चाहिये। उनमें कुछ डब्बे ऐसे हैं जिनके दरवाजे भीतर से बन्द नहीं हो सकते। इसलिये उनमें चोरी हो जाती है। आज के युग में और राष्ट्रीय सरकार के समय में इस प्रकार की बातों का होना शोभनीय नहीं मालूम होता।

मैं आशा करती हूं कि मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे और इन कठिनाइयों को दूर करेंगे।

**श्रीमती सहोदरा बाई** (दमोह) : उपाध्यक्ष महोदय, जो मांगें रेलवे मंत्री जी ने रखी हैं अच्छे ढंग से रखी हैं और रखनी ही चाहिएं। अभी तो भारतवर्ष में पहली इमरजेंसी लगी है। हमें अपने राष्ट्र की रक्षा के लिए सीमा पर अधिक रेलें लगाने की आवश्यकता है। वहां रेलें जरूर बनाई जानी चाहिएं। एक लाइन पठानकोट से काश्मीर और लद्दाख तक जानी चाहिए जहां हमारे जवान हैं ताकि उनकी आवश्यकताओं की पूर्ति हो सके। और हमारे देश की रक्षा हो सके।

इसी तरह मैं चाहती हूं कि एक लाइन हरद्वार से बद्रीनाथ को बनाई जानी चाहिए। हजारों की संख्या में यात्री बद्रीनाथ जाते हैं। इस लाइन से रेलवे को काफी आमदनी भी हो सकती है। उसको बनाना चाहिए।

अब मैं अपने एरिया की तरफ आती हूं। मध्य प्रदेश एक अभागा प्रदेश है। वहां के लोगों की आवश्यकता की पूर्ति के लिए मंत्री महोदय कदम नहीं उठाते हैं। मैंने उनसे इसके लिए कई बार व्यक्तिगत रूपसे भी कहा है। हमारे क्षेत्र में सागर एक महत्वपूर्ण स्थान है, वहां स्कूल आदि हैं। वहां पर एक नदी है जिस पर पुल न होने से लोगों को आने जाने में असुविधा होती है। चूंकि सागर स्टेशन पर पुल नहीं है इसलिए वहां पर पुल बनाना जरूरी है। मकरौनिया स्टेशन पर भी ब्रिज बनाया जाय और सागर स्टेशन पर भी ब्रिज बनाया जाय। वहां पर युनिवरसिटी है और दूर दूर से लड़के पढ़ने के वास्ते आते हैं। वहां पर पुल की व्यवस्था के अभाव में घंटों यात्रियों को खड़े रहना पड़ता है। इसलिए वहां पर इसकी बहुत आवश्यकता है कि ऊपर पुल बनाया जाय जिससे लोगों को आने जाने में सुविधा हो।

हमारे मध्य प्रदेश को रेलवे से काफी आमदनी है क्योंकि वहां लोडिंग ज्यादा है, कोयला वहां से ज्यादा निकलता है, लकड़ी ज्यादा निकलती है, बीड़ी उद्योग भी वहां पर चलता है। इस सारे सामान की लोडिंग अगर रेलवे व्यवस्थापूर्वक करे तो उसको काफी आमदनी प्राप्त हो सकती है। भूसा भी वहां काफी होता है जो कि हर एक जगह को जाता है। लाखों मन भूसा, लकड़ी, कोयला और अन्य खनिज पड़े रहते हैं। उनको लदाई के लिए डिब्बे नहीं मिलते हैं। इस तरह से जहां जनता का नुकसान होता है वहां रेलवे भी काफी आमदनी से वंचित रह जाती है। मुझे इसके लिये अपने लोगों के सामने शरमिंदा होना पड़ता है कि हमने तुम्हें दुबारा चुना है और तुम इतना भी यहां के लिए प्रबन्ध नहीं करा सकतीं कि यह पुल बन जाय और सामान ढोने के लिए वैगंस मिल जायें।

वे यह भी कहते हैं कि चूंकि मुझे अंग्रेजी पढ़ना लिखना नहीं आता और मैं हिन्दी में अपनी बात कहती हूं इसलिए वे उस पर कोई ध्यान नहीं देते हैं और तुम्हारी बात नहीं मानते हैं। ६ वर्ष मुझे यहां आये हो गये और जब मुझे वे इस तरह से लांछन लगाते हैं तो मैं शर्म के मारे गड़ जाती हूं। अब जहां तक मेरे अंग्रेजी न जानने का सवाल है, मेरे समय में अंग्रेजी की पढ़ाई, का विशेष कर महिलाओं के वास्ते माकूल प्रबन्ध नहीं था इसलिए मेरी सरीखी स्त्रियां अंग्रेजी से वंचित रह गयीं। लेकिन अब जमाना बदल चुका है और हमारी नारियां बी० ए०, एम० ए० पास करके निकलती हैं। मुझे आशा है कि मैंने जो अपने क्षेत्र में सुविधा का प्रबन्ध करने के लिए कहा है उस ओर मंत्री महोदय अवश्य ध्यान देंगे और उसकी समुचित व्यवस्था करने के लिए शीघ्र कदम उठायेंगे।

मैं चाहती हूं कि एक रेलवे लाइन करेली से नर्मदाघाट होती हुई सागर और सागर से बंडा हीरापुर छतरपुर होती हुई पन्ना में मिला दी जाय। हमारे पन्ने में हीरे की कानें हैं और अगर वहां तक रेलवे लाइन खोली जायगी तो वहां आपको हीरे मिलेंगे जिससे कि देश की आमदनी में बहुत वृद्धि होगी और इतनी आमदनी हो सकती है कि एक रेल ही नई बन सकती है। इसके अलावा काफी कोयला, लकड़ी और दूसरे खनिज पदार्थ भी वहां पर होते हैं। उनकी लदाई की ओर रेलवे ध्यान नहीं देती है।

देखा यह जाता है कि रेलवे मंत्रालय द्वारा बड़े बड़े शहरों जैसे बम्बई, दिल्ली, कलकत्ता आदि की ओर ही अधिक ध्यान दिया जाता है और वहां पर जब कि काफ़ी सुविधायें पहले से ही मौजूद रहती हैं, अन्य नई सुविधायें बढ़ायी जाती हैं। अब बम्बई और दिल्ली में रेलवे की सुविधायें और बढ़ाने से क्या विशेष लाभ होने वाला है? वहां तो पहले ही से काफ़ी सुविधायें मौजूद हैं। दरअसल बैकवर्ड एरियाज जहां कि रेलों की सुविधाएं मौजूद नहीं हैं, लदाई और पुलों आदि की समुचित व्यवस्था नहीं है, उनकी ओर रेलवे मंत्रालय ध्यान दे। दिल्ली और बम्बई के लोगों के लिए चाहे आप जितना भी क्यों न करिये उनको सन्तोष होने वाला नहीं है। रेलवे मंत्री महोदय को उन उपेक्षित और पिछड़े इलाकों में सुविधायें प्रदान करने की ओर ध्यान देना चाहिये। जहां पर प्लेटफार्म ऊंचे नहीं हैं, जहां बिजली और पानी की व्यवस्था नहीं है और जहां पर किसानों के लिए शैड्स नहीं हैं जहां कि वह अपना अनाज रख सकें, वहां पर इन चीजों की व्यवस्था करें। दमोह स्टेशन पर कोई शैड नहीं है। वहां शैड बनना चाहिए। इसी तरह से पथरिया, गणेशगंज, जरूआखेड़ा और सलैय्या स्टेशनों पर पुल बनाने चाहिएं जिसमें कि जनता को कोई रूकावट न हो। इनके प्लेटफार्म्स भीऊंचे नहीं हैं उनको ऊंचा किया जाय। वहां पर शैड की व्यवस्था न रहने से लोगों को काफ़ी असुविधा रहती है। वहां पर छाया का इन्तजाम होना चाहिए ताकि जो गल्ला किसानों का उसके अभाव में पड़ा रह कर सड़ जाया करता है वह बर्बाद होने से बच जाय। ऐसा होने से जहां किसानों को सुविधा होगी वहां रेलवेज को भी ज्यादा आमदनी होगी।

भ्रष्टाचार लदान के मामले में चलता है। मैं चाहती हूं कि लदान की व्यवस्था संतोषजनक की जाय ताकि यह भ्रष्टाचार ख़त्म हो जाय। रेलवे मंत्री महोदय इस ओर गम्भीरतापूर्वक ध्यान दें और इस भ्रष्टाचार को जो कि रेलवे में अभाग्यवश चलता है उसको ख़त्म करने के लिए सक्रिय कदम उठायें। ऐसा होने से ही जनता में सन्तोष उत्पन्न हो सकता है।

इसके अलावा जनता गाड़ी जो मद्रास और बम्बई से चलती है, उनमें एक फर्स्ट क्लास का डिब्बा सीधा दिल्ली के लिए जोड़ा जाना चाहिए ताकि एम० पीज०, एम० एल० एज० जिनको जगह नहीं मिलती है वे यहां समय पर आ सकें और हमारी संसद का काम सुचारू रूप से अटेंड कर सकें। इसी तरह कोई अधिकारी भी यदि यहां ड्यूटी पर आना चाहे तो वह भी उसमें बैठ कर समय से यहां पहुंच जाय।

**एक माननीय सदस्य :** फर्स्ट क्लास का नाम क्यों लेती हैं, थर्ड क्लास का नाम लीजिये ?

**श्रीमती सहोदरा बाई** राय : अब थर्ड क्लास तो सारे होते ही हैं । मैं अपने भाई लोगों से कहूंगी कि इस तरह से वे रोड़े न अटकायें । कई दफ़े मैं इस के लिए कह चुकी हूं । अगर अब भी बाज नहीं आयेंगे तो मुझे डांटना पड़ेगा । हम तो आपके साथ भाई चारा रखते हैं और आप रात दिन इस तरह से हमारी राह में रोड़े अटकाते रहते हैं । वे अच्छी तरह इस चीज़ को समझ लें कि आज की स्थिति क्या है ? इमरजेंसी लगी हुई है । वे तो पढ़े लिखे आदमी हैं उनको इस तरह रोड़े अटकाने और पागलपन की बातें नहीं करनी चाहिएं और सोच विचार कर आचरण करना चाहिये ।

उपाध्यक्ष महोदय, यह लोग इस तरह से बीच में टोक टोक कर मेरा समय ले लेते हैं और मुझे बोलने नहीं देते हैं । बहरहाल, चूंकि समय बहुत थोड़ा है इसलिए मैं और अधिक कुछ नहीं कहना चाहती । केवल इतना कहती हूं कि सागर पर ऊपर ब्रिज बनाया जाय । दमोह से कटनी तक की लाइन में जो भारी गड़बड़ है और जिसके कि कारण जनता को भारी तकलीफ़ है और जिसके लिए कि वह हमें बराबर उकसाती रहती है कि आपने यह नहीं किया और वह नहीं किया, आपने सवाल नहीं उठाया, मैं प्रार्थना करती हूं कि उधर की हालत में सुधार किया जाय ताकि जनता राहत का सांस ले । मैंने जो सुझाव दिये हैं उसमें बहुत ज्यादा पैसे की भी दरकार नहीं है । बड़े पुल न बना कर छोटे छोटे पुल ही उधर बना दीजिये, प्लेटफार्म जहां ऊंचे नहीं हैं उनको ऊंचा कर दीजिये । शैड्स बना दीजिये । पाताली नल और बिजली की वहां पर व्यवस्था कर दीजिये ताकि जनता की तकलीफ में कमी हो ।

इसके अलावा रेलवे विभाग में जो दरख्वास्तें ग़रीब हरिजन और पिछड़े इलाके के लोगों की ओर से आती हैं उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाय और ऐसे ग़रीब आदिवासी और पिछड़े हरिजन लोगों को पहले रेलवे में नौकरियां मिलनी चाहिएं ।

रेलवे में फैले हुए भ्रष्टाचार का जहां तक संबंध है मेरा कहना है कि मंत्री महोदय को उधर विशेष ध्यान देना चाहिए और तुरन्त सक्रिय और प्रभावशाली क़दम इसको बन्द करने के लिए उठाने चाहिएं । यह बात नहीं है कि सारे के सारे कर्मचारी रेलवे के बेईमान हैं । जहां सैकड़ों और हजारों ईमानदार आदमी काम करते हैं वहां दो, चार बेईमान भी काम कर रहे हैं और उन दो, चार के कारण हमारे राष्ट्र का काम खराब होता है और हम बदनाम होते हैं इसलिए उधर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए । जितने भी बैकवर्ड एरियाज हैं वहां आवश्यक सुविधायें तुरन्त पहुंचाई जायें जिससे जनता की तकलीफें कम हों । दिल्ली, मद्रास, कलकत्ते और बम्बई वग़ैरह के लिये और रेलवे लाइंस या अन्य सुविधायें मत कीजिये वहां तो पहले से ही काफ़ी अच्छी व्यवस्था मौजूद है । जहां आवश्यकता हो, वहां आप यह काम कीजिये । इन शब्दों के साथ मैं उपाध्यक्ष महोदय, आपको समय देने के लिए धन्यवाद देते हुए अपने स्थान पर बैठती हूं ।

**श्री प्रिय गुप्त** (कटिहार) : मैंने कटौती प्रस्ताव सख्या १ प्रस्तुत किया है ।

यहां पर अभी रेलवे मंत्री महोदय का जवाबी भाषण हुआ और उन्होंने अनेकों बातों का उसमें जिक्र किया । मुझे एक चीज का दुःख है और दुःख की अनुभूतित ज़रूर है कि हमारी लेबर साइड की तरफ से लेबर प्राबलम्स की तरफ़ रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की गई थी, उस दिन जब लेबर की समस्याओं के बारे में कहा गया था तो हमारे रेलवे मिनिस्टर खुद तो मौजूद थे नहीं लेकिन उनको रेलेवेंट नोट्स ज़रूर पुट अप हुए होंगे, अगर उन्होंने उन बातों के लिए अपने वाइंडिग अप भाषण में एक भी शब्द कह दिया होता तो हम जाकर कह तो सकते थे कि डां,

मिनिस्टर साहब ने वादा किया है कि वे इन तमाम चीजों की देखरेख करेंगे, लेकिन दुःख का विषय है कि उन्होंने उनकी बाबत एक शब्द भी नहीं कहा ।

मैं उनकी सेवा में फिर निवेदन करूंगा कि लेबर की तरफ़ वे ध्यान दें और आज के भाषण से जिसमें उनका कोई जिक्र नहीं किया गया मुझे बड़ा दुःख महसूस हुआ । मैंने लेबर की प्राबलम्स रक्खी थीं, बतलाया था कि वहां कैसे चल रहा है, और उनके साथ किस किस्म का बर्ताव किया जाता है और उनको क्या तकलीफें और दिक्कतें हैं । इन सब बातों के बारे में एक छोटा सा इतिहास रखने की उस दिन कोशिश की थी ।

आज आप के सामने जितने सवाल रक्खे गये हैं, उन सबको मद्देनज़र रखते हुए आप उन को हल करने की कोशिश तो जरूर करते ही होंगे । यह ठीक है कि आप के सामने बहुत सी रुकावटें हैं मगर मेरा आप से एक ही निवेदन है, जैसा कि हर हालत में हर जगह कहता हूं कि कम से कम आज की परिस्थिति में इस बात की बहुत आवश्यकता है कि अपने वर्तमान दृष्टिकोण में परिवर्तन करके लेबर को कौनफिडेंस में लिया जाय । आज की विशेष परिस्थिति में लेबर का पूर्ण सहयोग आपके लिए और देश के हित में बहुत जरूरी है। जब हम लोग इस चीज़ को कहते हैं तो ऐसा हम बहुत सिंसियर फीलिंग्स से कहते हैं, ऐसा नहीं है कि कुछ कहने के लिए ऐसा कहते हों, या कुछ तालियां लेने के लिए या पेपर्स में स्थान पाने के लिए हम ऐसा कह रहे हैं ऐसी बात नहीं है, इस के लिए न कभी कहा है और न आगे कभी कहने वाले हैं । यह देख कर बहुत दुःख होता है कि रेलवे मंत्री महोदय ने लेबर के लिए कुछ भी नहीं कहा । आप जैसे रेलवे मिनिस्टर जोकि सब जगह बहुत सुन्दर ढंग से बात चीत चलाते हैं, जहां किसी को बात छेड़ने की हिम्मत नहीं होती, वहां पर भी आप बात करने के लिए जाते हैं, आप से मेरा निवेदन है कि मज़दूरों की हालत ठीक करने की कोशिश करें । मज़दूरों की आज जो तकलीफें और कठिनाइयां हैं, उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने की कोशिश करें ।

जब आप देश में सोशलिस्टिक पैट्रन आफ सोसाइटी का ढांचा कायम करने की बात करते हैं और जब हम आज की भारी असमानता को देखते हैं तो दिल को बड़ी ठेस लगती है। जब मैं बोलता हूं तो मेरी आंखों में आंसू आते हैं लेकिन यह कोई सैंटीमेंटल चीज़ नहीं है। आज बौटम्स स्केल आफ पे और हाइएस्ट स्केल्स आफ पे में कौन नहीं जानता कि ज़मीन-आस्मान का अंतर है । इस को आप को देखना होगा, निगाह रखनी होगी और इस अंतर को कम करना होगा ।

रेलवे में लेबरर्स के साथ अधिकारियों द्वारा कैसा बर्त्ताव होता है इसके बारे में मैंने उस रोज काफी बतलाया था । वे लोग अपने केस की अपील करते हैं, तीन, तीन और चार,चार साल हो जाते हैं, उनको उस बारे में कोई जवाब तक नहीं मिलता है । रेलवे बिल्डिंग में जहां के जनरल मैनेजर बैठते हैं, वहां के लोगों की अपीलों का तीन, तीन साल तक जवाब नहीं मिलता है तो भला लाइन वाला अपनी अपील का क्या जवाब पायेगा ? चार्जशीट करके उनके इनक्रीमेंट स्टौप कर देते हैं और जब वह अपील करता है तो उसका जवाब आज तक नहीं दिया जाता है । यदि आप उस व्यक्ति के विरुद्ध कोई कार्यवाही न करें तो मैं एक मामला रख सकता हूं । श्री एस० मुकर्जी, पंडू के मुख्य इंजीनियर के कार्यालय में हेड कर्ल्क हैं ।

दूसरी बात हमारी संस्था सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त संस्था है । मैं उन मजदूर यूनियनों और रेलवेमैन्ज फेडरेशन के कामों में बहुत अरसे से हिस्सा लेता रहा हूं । हम जानते है कि लड़ाइ किस तरह से होती है । रुकावट डालना भी हम जानते हैं । जवाब कैसे दिया जाता है, हम यह जानते हैं । लेकिन इमर्जेन्सी के नाम पर आज हमारे हाथ बंधे हुए हैं और हमारे मुंह पर ताला लगा हुआ है । मां की ... कार की वजह से हम मजबूर हैं ।

[श्री प्रिय गुप्त]

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मेरे पास इस वक्त कुछ लैटर्ज़ हैं। एक लैटर पर एन० ई० एफ० रेलवे के जेनेरल मनेजर ने लिखा है, "रेफ्यूज्ड" । वह कहते हैं कि हम लोग देश की क्षति के लिए मजदूरों को उकसाना चाहते हैं। इस बात का जवाब हम दे सकते हैं ।

जिस रेलवे कालोनी में मीटिंग करने के लिए दस मील के अन्दर अन्दर कोई पब्लिक बिल्डिंग नहीं है, वहां पर दूसरे फंक्शन्स के लिए इंस्टीट्यूट को किराये पर दिया जाता है। वहां पर नाच गाना होता है। यूनियन वाले पानी और बारिश में मीटिंग कहां करेंगे ? इन्हें तो इंस्टीट्यूट किराये पर भी नहीं मिलता है। मैं इस बात को यहां पर न रखता, लेकिन हम लोग और हमारे जेनेरल सैक्रेटरी साहब इस बारे में काफी पहले ही प्रार्थना कर चुके हैं, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। जेनेरल मैनेजर साहब कहते हैं, "हम तो आसाम के चीफ मिनिस्टर से दोनों वक्त मुलाकात करते हैं । हम नेहरू साहब के आदमी हैं। हमें क्या परवाह है?" मैं झूट कहने वाला आदमी नहीं हूं। मैंने आज तक झूठ नहीं कहा है। मैं बहुत समय से ट्रेड यूनियन में हिस्सा ले रहा हूं और मैं जानता हूं कि इस सिलसिले में क्या क्या झगड़े करने पड़ते हैं, लेकिन हम उन को करते नहीं हैं।

जहां तक रूल १४९ का सम्बन्ध है, रेलवेमन के लिए वह बहुत बड़ी परेशानी का कारण है। अगर कोई आदमी किसी दूसरे को मैजिस्ट्रेट के सामने भी गोली मार देता है, तो भी मैजिस्ट्रेट उस को गोली से नहीं उड़ा सकता है। उस की जुडिशल एन्वायरी करनी पड़ेगी, यह प्रमाण देना पड़ेगा कि उस ने खून किया है, तब जा कर उस का फैसला होगा। लेकिन सैंट्रल गवर्नमेंट के बीस पच्चीस साल के कन्फर्म्ड एम्प्लाईज़ यह नहीं जानते हैं कि कब उन को कह दिया जायगा कि अब आप की सेवाओं की आवश्यकता नहीं है। कम से कम उन लोगों को स्पष्टीकरण देने और अपना पक्ष रखने का मौका और टाइम तो देना चाहिए ।

**श्री शाहनवाज खां:** कल माननीय सदस्य बड़े जोर-शोर से करप्शन के बारे में बोल रहे थे। यह १४९ ऐसे केसिज में इस्तेमाल किया जाता है ।

**श्री प्रिय गुप्त:** अगर ऐसे केसिज में १४९ का इस्तेमाल किया जाता है, तो यह गलत तरीका है। भ्रष्टाचार दंडनीय अपराध है, और प्रत्येक अपराध की सुनवाई होती है। उस की सुनवाई होती है और हर एक व्यक्ति को अपना पक्ष रखने का अवसर दिया जाता है।

मैं आप को बताना चाहता हूं कि करप्शन कैसे होती है। व्हार्फेज और डेमरेज पर माफी कैसे होगी, इस के लिए कोई क्राइटेरिया ले डाउन नहीं किए गए हैं। आज दिल्ली स्टेशन पर केवल एक गुड्ज़ क्लार्क है। इसलिए वहां पर क्यू लग जाता है। इस के इलावा सब वेइंग मुशीन्ज आउट आफ आर्डर होती हैं। इन्हीं परिस्थितियों में करप्शन पैदा होती है। मैं डिप्टी मिनिस्टर साहब से कहना चाहता हूं कि मैं झूठ कहने वाला नहीं हूं। हर जगह यही हालत है। करप्शन तो इन लोगों का क्रीएशन है। बेचारे गुड्ज क्लर्क क्या करेंगे? कम्पेन्सेशन के क्लेम्ज के विषय में भी इसी प्रकार गड़बड़ है। आदमी नहीं दिये जाते हैं। आइटम्ज बढा दिये हैं। पब्लिक बेचारी क्या करेगी? इस में पब्लिक और रेलवे मजदूर दोनों की मुसीबत है।

अगर लीकेज को सील करने का प्रबन्ध किया जाए, तो करप्शन आप ही आप बन्द हो जायगी। १४९ से करप्शन बन्द नहीं होगी। आजकल करप्शन का पता लगाने के लिए इनकाग्नीटो आफिसर्ज जाते हैं। बिहार या आसाम के आफिसर, जो कि साउथ के रहन-सहन को नहीं जानते हैं, साउथ में और साउथ के आफिसर, जोकि नार्थ का रहन-सहन और तौर-तरीके नहीं जानते हैं, नार्थ में

इनकाग्नीटो जाते हैं । मैं आप को बताना चाहता हूं कि एक बेचारा गार्ड इन्नोसेंट आदमी था बनारस का । वह अपने कंट्रोलर की फैमिली को साथ ले गया । दस रुपया दे दिया गया । जब इनकाग्नीटो आफिसर किसी जगह टी० टी० को सलाम करते देखते हैं तो सोचते हैं कि जब सलाम किया है, तो जरूर पैसा लिया होगा और वह यह बात लिख लेते हैं । मैं यह नहीं कहता कि चोरी नहीं होती है । चोरी सब जगह है । हम भी समाज के एक अंश हैं । वहनोट कर लेते हैं कि दस रुपया लिया और एन्टर नहीं किया । उस वक्त इतनी भीड़ होती है कि कोई चढ नहीं सकता है । वह अपनी रिपोर्ट दे देते हैं और उस रिपोर्ट के आधार पर बगैर किसी एन्क्वारी के १४९ के आधीन गार्ड, टी० टी०, एस० एम०, ए० एस० एम०, टिकेट कलेक्टर आदि की नौकरी चली जाती है ।

मैं यह कहना चाहता हूं कि इनकाग्नीटो आफिसर सेंट्रल गवर्नमेंट में भी अफसर्ज के लिए रखे जायें । इस बात की जांच की जांच करने की कोशिश की जाए कि वे लाइन पर से सैलूनों में क्या क्या लेते जाते हैं ! पब्लिक एकाउंटस कमेटी ने एक केस पकड़ा है, जिस में दिल्ली आफिस के एक आफिसर के दोषी पाए जाने पर उस को यह कहा गया कि रेलवे बोर्ड को इसका दुख है उस को इतनी बड़ी पनिशमेंट दी गई ! जहां तक क्लास थ्री एम्पलाई, चीफ क्लार्क, का सम्बन्ध है, उस का इन्क्रीमेंट रोक दिया गया ।

मैं चाहता हूं कि रेलवे करप्शन एन्क्वारी कमेटी की सिफारिशों को लागू किया जाए । साउथ ईस्ट्रन रेलवे के सिवा उन को कहीं भी लागू नहीं किया गया है । सरकार की तरफ से कोई देश में उचित वातावरण तैयार नहीं किया जाता है । इस लिए केवल सैल बनाने से, विजिलैंस सैल, इंजीनियरिंग सैल, मैकेनिकल सैल और ट्रैफिक सैल बना देते से, और आफिसर्ज की संख्या बढ़ा देने से काम नहीं चलेगा । क्या एक भी आफिसर को पनिशमेंट दी गई ? मैं ने उस दिन बताया था कि एक डिस्ट्रिक्ट आफिसर ने पास का अपना मदर-इन-ला के लिए गलत इस्तेमाल किया । जब वह पकड़ा गया, तो वह छुट्टी ले कर घर चला गया । वहां पर पंचायत कर के लिखा कि यह हमारी माता है, यह करेक्शन कर दिया जाए । यह करेक्शन कर भी दिया गया । लेकिन प्रश्न यह है कि उस डेट से उस को पास कैसे इस्यू किया गया और जो कुछ उस ने किया, उस के लिए उस को क्या सजा दी गई ।

गार्ड्ज और पे-क्लार्क्स की तन्ख्वाहों का भी सवाल है । उस तरफ भी ध्यांन देना चाहिए ।

जो कुछ मैं कहना चाहता हूं, वह मैं भूल गया हूं । मैं अन्त में सिरफ यह कहना चाहता हूं कि सरकार अपने और आफिसर्ज के एंगल आफ विजन को, अपने दण्टिकोण को ठीक करे । अगर वह ऐसा करेगी, तो यह सब बात यहां पर कहने की जरूरत नहीं पड़ेगी । उस से ही रेलवे का प्रशासन अच्छा होगा और देश की तरक्की होगी । उस के बिना कुछ नहीं होगा ।

---

## स्वर्ण नियंत्रण ोजना के बारे में चर्चा

**अध्यक्ष महोदय :** सभा अब वित्त मं ी द्वारा दिये गये वक्तव्य पर अग्रेतर चर्चा आरम्भ, स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे म, करेगी जिसे २० फरवरी, १९६३ को सभा पटल पर रखा गया था ।

श्रीमती लक्ष्मी कान्तम्भा अपना भाषण जारी रख सकती हैं ।

†**श्रीमती लक्ष्मी कान्तम्मा** (खम्मम) : भारत जैसे गरीब देश में सोने को अनुत्पादक तरीके से रखना विलासिता है ।

†मूल अंग्रेजी में

[श्रीमती लक्ष्मी कान्तमा]

वस्तुतः अब सभी यह बात समझने लगे है कि सोना नियंत्रण योजना स्था ी है। इसमें कोई परिवर्तन नहीं होगा ।

जहां तक सुनारों की परेशानियों का प्रश्न है वे स्वयं ही कठिनाइयां पैदा कर रहे हैं, क्यों कि सरकार उनको अन्य रोजगार देने का प्रयत्न कर रही है ।

मेरे विचार से जौहरियों को भी इस बं में कोई शिकायत नहीं होनी चाहिये क्योंकि उन्हें कई महीने का समय मिला था जिसमें उन्होंने खूब नामा कमाया । वस्तुतः सरकार ने मंगलसूत्र, चूड़ियों इत्यादि में कोई नियंत्रण नहीं लगाया है नियंत्रण केवल सोने की अधिक मात्रा जमा करने पर लगाया गया है सके व्यापारियों जौहरियों और सोना इकट्ठा करने वालों पर ही प्रभाव पड़ा है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

यह भी जाहिर है कि १४ कैरट सोने के अच्छे आभूषण तैयार किये जा सकते हैं । और जनता उन आभूषणों का उपयोग कर सकती है ।

जहां तक इस योजना के प्रभाव का संबंध है सोने के जेवर कम बनने लगे हैं, सोने को कीमत गिर गयी है, सोने का चोरी से लाना या ले जाया जाना कम हो गया है ।

जहां तक स्वर्णकारों का संबं है उन्होंने कोई जोरदार विरोध नहीं किया है उन्होंने केवल यही कहा है कि विमानों को पिछड़े वर्गों का माना जाये तथा उनको लोहे, पीतल सांबे इत्यादि का लायसें दिया जाये । मेरे विचार से सरकार को उनका विरोध मान लेना चाहिये । सोने पर नियंत्रण का यह भी लाभ होगा कि चोरों और बदमाशों से नारियां बच सकेंगी ।

इन शब्दों के साथ मैं स्वर्ण नियंत्रण योजना का समर्थन करती हूं ।

†**श्री त्रिदिब कुमार चौधरी** (बरहामपुर) : यह योजना अनुचित, अदूरदर्शी और अनुपयोगी है । हमसे सोने का गैर-कानूनी लेन-देन में वद्धि हुई है तथा ५ लाख व्यक्ति बेकार हो गये हैं ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

†**श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :** बहुत सी महिला सदस्यों को भी इसमें रखा गया है . . .

†**वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) :** हमारा इससे बहुत अधिक सम्बन्ध है ।

†**अध्यक्ष महोदय:** वह भी सदस्य ही है चाहे स्त्री हों चाहे पुरुष ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री त्रिदिव कुमार चौधरी :** ऐसा प्रतीत होता है कि इन कुमांचित स्वर्ण नियंत्रण नियमों का समर्थन करने के लिये वित्त मंत्री के लिये एक 'प्रमिला वाहिनी' की व्यवस्था कर दी है । महिलायें इन नियमों का समर्थन इसलिये करती हैं कि वह इनके अन्तर्गत २२ कैरेट से अधिक स्वर्ण आभषणों के रूप में किसी भी मात्रा में रख सकती हैं जब कि २२ कैरट से नीचे के लिये कोई बन्धन नहीं ।

एक माननीय सदस्य ने कहा था कि उन्होंने महिलाओं से स्वर्ण दे देने का आग्रह किया । किन्तु ८ फरवरी को, जो २२ कैरट के आभूषण बेचने का अन्तिम दिन था, कलकत्ता में सोने का भाव १४० रुपये तक चला गया । इससे प्रतीत होता है कि वह आभूषण खरीदने के लिये उत्सुक हैं ।

चूंकि महिलाओं के लिये किसी भी परिमाण में आभूषणों के रूप में स्वर्ण रखने पर कोई भी प्रतिबन्ध नहीं है । वह इन नियमों का समर्थन करती हैं । अब सारे स्वर्ण को आभूषणों के रूप में परिणित किया जा रहा है । मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री सभा को यह बतायें कि बिना आभूषणों के विषय में उनके पास कितनी मात्रा के स्वर्ण की घोषणायें आ चुकी हैं ।

एक सन्ध्या के समाचार-पत्र में मैं ने यह पढ़ा था कि प्रधान मंत्री इनमें से कुछ लोगों द्वारा की गई आत्म हत्या की खबर से बहुत क्षुब्ध हैं । प्रधान मंत्री ने यह भी कहा कि इन लोगों को चाहिये कि अपना जीवन इस प्रकार समाप्त कर ने के स्थान पर सेना में भरती हो जाय । किन्तु क्या ४० या ५० वर्ष के व्यक्ति को सेना में भरती होने के लिये कहना मजाक नहीं है ।

स्वर्ण नियंत्रण बोर्ड के अधिकारियों द्वारा कुछ विचित्र आदेश जारी किये गय हैं । एक आदेश में एक व्यापारी से कहा गया कि वह गिरवी रखे हुये सोने के जेवर, जो १४ कैरट से अधिक के हैं, ८–२–६३ के बाद उसी रूप में नहीं लौटा सकता, किन्तु उन्हें १४ कैरट के आभूषणों में परिणित करके लौटा सकता है । किन्तु ८–२–६३ को जबलपुर के उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों ने इन नियमों के सम्बन्ध में यह कहा था कि :—

> "हमारा मत है कि नियम १२६ एफ० केवल सोने के व्यापारी पर लागू होता है, ऋण देने वालों पर नहीं ।"

इन नियमों से ऐसी उलझन उत्पन्न हो गयी कि अब रजिस्टर्ड व्यापारी अपना कार्य नहीं कर सकते किन्तु जो रजिस्टर्ड नहीं हैं वह कर रहे हैं । यदि नियमों से ऐसे छिद्रों को नहीं निकाल दिया जाता तो देश की सारी अर्थ-व्यवस्था उथल-पुथल हो जायेगी ।

†**श्री मुरारका** (झुंझनू) : अध्यक्ष महोदय, श्रीमान, इन नियमों के विषय में एक ओर तो श्री राजगोपालाचार्य ने वित्त मंत्री के ऊपर आरोप लगाते हुये यह कहा है कि जनता की मेहनत की कमाई का पैसा ले रहे हैं और दूसरी ओर श्री डांगे का यह कहना है कि वित्त मंत्री ने किसी का भी स्वर्ण अब तक जब्त नहीं किया और उन्होंने घोषणा करने की अवधि आवश्यकता से अधिक दे दी है आदि ।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री मुरारका]

इन नियमों का मुख्य ध्यय स्वर्ण के तस्कर व्यापार को रोकना था जो पिछले कई वर्षों से किया जा रहा हैं । इस के कारण प्रति वर्ष विदेशी विनियम के रूप में ५०-६० क ोड़ रुपये खर्च करने होते हैं । जब कि अपनी अत्यन्त आवश्यकताओं को सामग्रियों के लिये हमें विदेशी विनिमय उपलब्ध नहीं होता । सरकार ने इसे रोकने के लिए कुछ कदम उठा े थे किन्तु वह तने कठोर नहीं थे और उनसे सफल परिणाम नहीं निकले सोने की तस्करी अब भी जारी है ।

इसी बीच आपातकाल की घोषणा ई । विदेशी विनिमय को बढ़ाने की अत्यधिक आवश्यकता अनुभव हुयी । इस प्र भूमि मैं सरकार ने यह कदम उठाया । जिन माननीय सदस्यों ने सरकार को आलोचना की है उनमैं से किसी ने भी इस विषय में कोई ठोस सुझाव नहीं रखा कि किस प्रकार तस्करी को ोका जाये । वह सब तस्करी को बुरा बताते है । इसे न रोकने के लिये सरकार की निन्दा करते हैं, किन्तु जब सरकार कोई पग उठाती है त प्रजातन्त्र की ओर जनता की दुहाई दे कर सरकार की निन्दा करते हैं । ठोस सुझाव के नाम पर उन्होंने जो कहा है वह यह है कि १४ कैरट के स्थान पर २२ कैरट कर दिये जा े आदि कार्यक्रम क्रमबंद्ध हो ।

किन्तु यदि १४ कैरट के स्थान पर २२ कैरट कर दिया जाये ो सरकार का इन नियमों की घोषणा करने का उद्देश्य ही समाप्त हो जायेगा ; क्योंकि इन नियमों का उद्देश्य देश मैं सोने की मांग कम करना है । इसका एकमार्ग मार्ग यही है कि आभूषणों मैं सोने की मात्रा कम कर दी जाये । स्वतंत्र दल के नेता ने कहा कि यह लोगों के लिये कठिनाइयां पैदा कर देगा । एक तर्क यह भी दिया गया था कि १४ कैरट सोने के आभषणों से पहनने वालों का चर्म काला पड़ जायेगा । किन्तु यह उनकी अनभिज्ञता है । बिना न नियमों की घोषणा किये ही लोगों में ऐसी प्रथा चली है . कि वह ऐसे आभूषण पहनते हैं जिनमैं एक कैरट भी सोना नहीं होता । असली सोने की जगह नकली मोती के आभूषण पहने जाने लगे है आदि और घ ों में पीतल और तांबे के बर्तनों के स्थान पर अविकारी इस्पात के बर्तनों का प्रयोग किया जाने लगा है ।

यह भी कहा गया है कि इससे बेरोजगारी बढ़ जायेगी । किसी सीमा तक यह बात सही है । किन्तु स्वर्ण नियमों की घोषणा के पहले प्रत्येक स्वर्णकार रोजगार में नहीं लगा हुआ था और इन नियमों के बाद सारे ही स्वर्णकार ेरोजगार नहीं हो गये है । और यदि हो भी गये है तो इससे यही प्रकट होता है कि देश में सोने की मांग कितनी कम हो गयी हैं। यदि इन लोगों की बेरोजगारी से सोने की तस्करी की जाती है और विदेशी विनिमय में ६० करोड़ रुपया प्रति वर्ष बच जाता है तो यह समस्या विचार करने योग्य है । क्योंकि यदि विदेशी विनिमय उपलब्ध नहीं हुआ तो हम उद्योगों के लिये कच्चा माल नहीं मंगा सकेंगे । इससे उद्योग बंद हो जायेंगे और उस हालत में भी बेरोजगारी बढ़ेगी ही ।

दूसरी कठिनाई जिसका उल्लेख किया गया था यह थी कि परिष्करिणियों को सोने का परिष्करण करने के पूर्व अनुज्ञप्ति लेने के लिये कहा गया है । किन्तु इस बात से जनता को कोई कठिनाई नहीं होगी अपितु उन तस्कर व्यापारियों को होगी जो इन परिष्करिणियों में सोने का परिष्करण करवाया करते थे

अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में स्वर्ण एक मूल्यवान धातु मानी जाती है । इसीलिये इसका महत्व अधिक है । सारे विश्व में नोटों का परिचालन भी स्वर्ण के ही आधार पर किया जाता है । हमारे देश में भी स्वर्ण का महत्व निरन्तर बढ़ता जा रहा है । सरकार इस बात के लिये प्रयत्नशील है कि देश के अन्दर सोने की मांग कम हो जाये । दो अथवा तीन माह में इस योजना की सफलता नहीं आंकी जा सकती । कम से कम २–३ वर्ष के बाद इसके परिणामों का मूल्यांकन किया जा सकेगा । मेरा सुझाव है कि सरकार इस योजना में तनिक भी परिवर्तन नहीं करे वरना लोग इसके विषय में गंभीरता से नहीं सोचेंगे और सरकार का प्रयोजन असफल हो जायेगा ।

**श्री बागड़ी :** अध्यक्ष महोदय, कल से इस सोने पर चर्चा चल रही है, या जुल्म टूट रहा है । पक्ष और विपक्ष दोनों की तरफ से दलीलें दी गई हैं और दोनों तरफ से नाम गरीबों की हिफ़ाजत का लिया जा रहा है । हां, आज के राजाओं की तरफ से देश की हिफ़ाजत का भी नाम लिया जा रहा है । जहां तक सोने के कंट्रोल के समर्थन का सवाल है, हमारी कुछ बहनें यह सोच रही हैं कि अगर सोना इकट्ठा हो जायगा, तो पीकिंग को फतेह करेंगी । कुछ सदस्यों की यह भावना और यह ख्याल है कि देश-भक्ति और देश के फायदे के लिए सोने को इकट्ठा करना है और इस कानून से सोना इकट्ठा हो जायगा । दूसरी बात कहते हैं कि सोने के स्मगलिंग को रोकने के लिए यह कानून बनाया गया है । मैं अर्ज करूंगा कि यह सोने की चर्चा आई कहां से है । सोने की चर्चा किस गर्भ में से निकली है । पहले तो सोने की चर्चा अखबारों में ही सुनाई दिया करती थी । अखबारों में पढ़ कर पता चलता था कि पंजाब में, राजस्थान में और कोई वजीर किसी वजीर का लड़का स्मगलिंग करता है या कोई कांग्रेसी नेता स्मगलिंग करता है । इसके सिवा और कहीं सोने की चर्चा सुनाई नहीं देती थी । इसके बाद जब चीन का हमला हुआ तो सोने का जिक्र चला और कहा जाने लगा कि आज प्राइम मिनिस्टर साहब को सोने में तोला जायगा, आज हमारे मोरारजी भाई को सोने में तोला जाएगा । लेकिन अब तो इस सोने का जिक्र इस सदन में ही नहीं बल्कि सारे देश में चल रहा है । मेरे ख्याल में मुरारजी भाई के दिमाग में भी उस सोने की बात उसी तरीके से आई जैसे कोई प्यसा राजा जंगल में चला गया और किसी किसान के खेत में जा कर कहने लगा कि पानी चाहिये । पानी तो था नहीं, इस वास्ते उस किसान ने कहा कि तरबूज है मतीरा है, इसको ले लो और उसने वह तरबूज उनको काट कर दे दिया । उसको खा कर वह राजा कहने लगा कि क्या इस पर कोई टैक्स लगता है ? जब किसान ने कहा कि नहीं लगात है, तो उस राजा ने कहा कि यह गलत बात है, इस पर भी क्स लगना चाहिये और वापिस जा कर आर्डर दे दिया है कि इस पर टैक्स वसूल किया जाए । इसी प्रकार से मुरारजी भाई ने किया है । भूखे नंगे लोगों ने, गरीब लोगों ने उनको सोने में तोला और अब उन्हीं का सोना लिया जा रहा है । उन्हीं के सोने की बात आप अब कर रहे हैं ।

मैं दो बातें जानता हूं । पहली बात तो यह है कि सत्तरह साल से सोने का स्मगलिंग चल रहा है और यहां इसी सदन में माननीय सदस्यों ने कहा कि तीस चालीस स्मगलर्स हैं, उनको पकड़ा जाए । कौन हैं ये स्मगलर्ज, यह पता लगना चाहिये ? अगर आज केन्द्र की सरकार उन स्मगलर्ज को पकड़ नहीं सकती तो स्पष्ट और साफ बात है कि मोरारजी भाई इतने निकम्मे साबित हुए हैं, जो इन स्मगलर्ज को भी पकड़ नहीं सके हैं या

[श्री बागड़ी]

फिर दूसरी वजह यह हो सकती है कि सरकार का उसके अन्दर हाथ है और वह उनको पकड़ना नहीं चाहती है—

†श्री रा० शि० पाण्डेय: श्रीमान मेरा एक औचित्य का प्रश्न है। माननीय सदस्य में 'निकम्मा' शब्द का प्रयोग किया है जो कि अशिष्ट है।

**श्री बृज विहारी महरोत्रा** : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य मुरार जी भाई के नाम के साथ "श्री" शब्द नहीं लगा रहे हैं।

†**श्री रा० शि० पाण्डेय** : श्रीमन् मेरे औचित्य प्रश्न पर आपका क्या विनिर्णय है ?

†**उपाध्यक्ष महोदय** : मैं इस पर विचार करूंगा।

**श्री बागड़ी** : ठीक शब्द नहीं है, तो चलो अच्छा है।

मेरे ख्याल में यह कानून स्मगलिंग रोकने के लिये नहीं है बल्कि इस सरकार की सत्ता के सहारे जिन स्मगलर्ज ने लूट मचाई है, उसकी अधिक चर्चा न चले, इसलिए बनाया गया है। वर्ना और कानून बनता तो ऐसा बनता कि जिन्होंने लूटा इस देश को, उनके खिलाफ ऐक्शन लिया जाता। मुरारजी भाई जिस सिंहासन पर बैठे हैं, उस रोज सिंहासन के दौर के अन्दर इस देश का दिवाला निकला, यह देश दिवाला हुआ, इस देश का विदेशी सिक्का खत्म हुआ, यह देश गरीबी के अन्दर गया और उनको इस सिंहासन पर बैठने का कोई हक हासिल नहीं था। उनको चाहिये था कि वह इस्तीफा दे देते। अब इस कानून के द्वारा क्या उन ४०, ५० या ५५ लोगो को बख्शा जा रहा है ? इस कानून से दो बातें बनेंगी। मैं छोटे छोटे लोगों की बात नहीं करता हूं। मैं गरीबों की दुहाई नहीं देता हूं। वह तो एक बहाना है। इस कानून से इस देश के जो पुराने पूंजीपति हैं और देश के कांग्रेस शाही गर्भ में से निकले हुए नए पूंजीपति हैं, इस देश के पुराने राजे हैं और इस देश के नए राजे हैं, इन राजाओं का सोना क्या बाहर निकल सकेगा ? हर्गिज नहीं निकल सकेगा। मैं पूछना चाहता हूं कि जब से यह कानून बना है तब से आज तक कितना निकला है, किस ने दिया, कौन देता है ? कहा जाता है कि लोगों को सोने से क्यों प्यार है। मैं कहता हूं कि जो लोग हैं, वे अपनी जान तक दे देंगे जैसे बेचारों ने सोना दे दिया है। मैं चाहता हूं कि जब मोराजी भाई अपना जवाब दें तो बतायें कि कितने मिनिस्टर्ज ने सोना दिया है, कितने दूसरे भाइयों ने जो कांग्रेसी हैं, सोना दिया है, कितने जो राज्य मंत्री हैं उन्होंने सोना दिया है, प्रान्तों में कितने मंत्रियों ने सोना दिया है और जो सोना इन सब ने दिया है, वह कितना है—(अन्तर्बाधायें)

**श्री मोरारजी देसाई**: इस सभा के सदस्य बहरे नहीं हैं। वह इतनी जोर से क्यों चिल्ला रहे हैं।

**श्री बागड़ी** : गांधी नाम जपना, पराया माल अपना, अब नहीं चल सकता है। मैं चाहता हूं कि जब मुरारजी भाई जवाब दें तो बतायें कितने मंत्रियों ने और कितने देश भक्तों ने जो देश भक्ति के आंसू बहाते हैं, इस गोल्ड कंट्रोल आर्डर आने के बाद सोना दिया

---

†मूल अंग्रेजी में

है और कितनों ने अपनी देशभक्ति के जजबात को मुकम्मिल किया है । कितने बड़े लोगों से, कितने राजाओं से, कितने महाराजाओं से, कितने पूंजीपतियों से आप सोना ले सके हैं । न तो गरीब लोगों पर इसका असर पड़ेगा और न दूसरों पर, ऐसा भी कहा जाता है । लेकिन जो खाना बदोश लोग हैं, जो मजलूम लोग हैं, जिन बेचारों के घर और दर नहीं हैं...

**श्री दे० शि० पाटिल :** आन ए पाइंट आफ आर्डर, सर । पार्लिमेंट का बिजिनेस चलाने के बारे में जो रूल्ज हैं, उन में यह है कि भाषण देते वक्त किसी माननीय सदस्य को कैसे बोलना है । मैं जानना चाहता हूं कि इतने जोर से और इतनी बड़ी आवज से भाषण करने के बारे में भी क्या कोई रूल है ?

**श्री बागड़ी :** जोर से बोलता हूं इसलिए कि गुनाह अगर किसी ने किए हैं, तो वे सचेत हो जायें ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** यह कोई प्वाइंट आफ आर्डर नहीं है । माननीय सदस्य इतनी जोर से न बोलें । धीरे धीरे बोलें ।

**श्री बागड़ी:** यह मेरी आवाज है, अगर इस पर भी प्रतिबन्ध लगाना है, तो लगा दीजिये । अगर आप मेरी आवाज को रोकना चाहते हैं तो यह रुक नहीं सकती है । मेरी यह आवाज उनकी कोठियों तक जा रही है, कोठियों में सुनाई दे रही है । मैं अपनी इस आवाज को वहां तक सुनाऊंगा । यह मेरी ही आवाज नहीं है, जनता के दिल की आवाज है, हिन्दुस्तान के करोड़ों भूखे, नंगों की आवाज है, जिन का नाम यहां लिया जाता है —(अन्तर्बाधायें)

†**उपाध्यक्ष महोदय:** मेरी समझ में नहीं आता कि माननीय सदस्य के भाषण में अन्तर्बाधायें क्यों उत्पन्न की जा रही हैं ?

†**वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) :** फिर आप उनसे कहिये कि वह जोर से न बोलें ।

†**उपाध्यक्ष महोदय:** कृपा करके धीरे बोलिये ।

†**डा० मा० श्री अणे:** पिछले दिनों श्री सुरेन्द्रनाथ बनर्जी और श्री विपिनचन्द्रपाल भी सभा में जोर से बोलते थे । उनकी आवाज ही ऐसी थी । माननीय सदस्य के बारे में भी यही बात है ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** कम जोर से बोलिये, आराम से बोलिये ।

**श्री बागड़ी :** यह सारंगी तो धड़ाके से टांट पर बजेगी । मैं मोरार जी भाई से कहना चाहता हूं . . . .

**उपाध्यक्ष महोदय :** किसी भी मैम्बर का जब नाम ले, तो श्री कहें ।

**श्री बागड़ी :** लेडी मैम्बर्ज को भी श्री से पुकारें या श्रीमती कह कर पुकारें ।

मैं अर्ज कर रहा था कि अगर इस गोल्ड के कानून से स्मगलिंग रुकता है तो दर्द किस बात का है । किसी को भी दर्द नहीं हो सकता है । लेकिन मैं देखता हूं कि देश के पूंजीपति, इस देश के सरमायेदार,

†मूल अंग्रेजी में

[श्री बागड़ी]

इस देश के पुराने राजे और कुछ नये राजे सोने से चिपटे बैठे हैं, सोने का मोह उनको उसके साथ चिपटाये बैठा है। यही नहीं वे यह भी चाहते हैं कि किसी तरह से दूसरा सोना भी इनके पास आ जाये। मैं अर्ज करता हूं कि सोना लेना है तो लो, जरूरत है तो लो, देश के निर्माण के वास्ते लेना है तो लो लेकिन सोना लेने वाली बात तो करो। लेकिन सोना उन गरीब लोगों के पास नहीं है जिन्होंने अपने पेट काट कर गल्ला को जो आपको सोने में तोल दिया। सोना है उन लोगों के पास जिन लोगों ने सरकार के सहारे स्मगलिंग किया है, पदों के साथ चिपक कर और पदों की इनायतों से अमीर बने हैं या फिर उनके पास हैं जो पुराने राजे महाराजे और पूंजीपति हैं, उन से तो लो, उनको भी तो हाथ लगाओ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अब खत्म कीजिए।

**श्री बागड़ी :** अभी पांच मिनट बोला हूं। कितना ही समय तो इन इंटरप्शंज में चला गया है।

चौदह कैरट की बात यहां कही जा रही है। यह चौदह का हिंदसा हमारे मुरार जी भाई को कैसे याद आया। अगर फुल फ्लेज्ड मिस्ट्रिज को लेना है तो भी व १७ या १९ हैं और एक एक कैरट भी उनके हिस्से में नहीं आता है और अगर चार चार और पांच पांच का हिसाब भी लगायें तो भी काफी अधिक हो जाता है। यह चौदह की याद उनको कैसे आ गई है, जबकि यहां पलटनों की पलटने वजीरों की बैठी हुई हैं। मैं अर्ज करूंगा . . .

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री दी० च० शर्मा।

**श्री बागड़ी :** मैं खत्म कर रहा हूं। मेरा सारा टाइम तो इंटरप्शन्स में चला गया। दस मिनट में से उन को कम कर दीजिये।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप के दस मिनट हो गये।

**श्री बागड़ी :** मैं दो मिनट में खत्म कर रहा हूं। मैं श्री मोरार जी देसाई की खिदमत में अर्ज करूंगा कि यह गरीब लोग, जिन को रोजगार महैया किया जाता है, या किसान लोग . . . .

**उपाध्यक्ष महोदय :** श्री बागड़ी, अब आप पुनरावृत्ति कर रहे हैं, आप बैठ जाइये।

**श्री बागड़ी :** मैं अभी खत्म करता हूं। आप और लोगों को टाइम देते हैं, लेकिन मुझे नहीं देते।

मैं श्री मोरार जी देसाई को एक पुरानी बात याद दिलाता हूं। इस देश में एक राजवंश ने सोने का छल कपट किया था तब वह सोने का हिरण बन कर आया था, जिसने कि सीता का हरण कराया था लेकिन उस सोने के हिरण का अंजाम क्या हुआ? सोने का हरिण मारा गया और लंका खत्म हुई। यह सरकार सोने के हरिण रूपी १४ कैरट को जनता को दिखा कर उस की मन रूपी भावना का हरण कर रही है, यह उसके बस की बात है। मोरार जी भाई, आप सोच लीजिए। पंडित जी आप को बख्शेंगे नहीं। इसी रास्ते शेख अब्दुल्ला गये, इसी रास्ते से कृष्ण मेनन गये और इसी रास्ते आप को गड्डी पर चढ़ा देंगे जब देश की जनता चाहेगी।

†**श्री दी०च० शर्मा :** उपाध्यक्ष महोदय, गत १६ वर्षों में किसी भी कार्य पर इतना विवाद नहीं हुआ जितना स्वर्ण-नियंत्रण आदेश पर। यह विवाद कुछ सीमा तक उचित है। यह कहा जाता है कि इस कार्य के दूरगामी परिणाम होंगे। मेरी समझ में नहीं आता कि किस प्रकार इन नियमों

---

†मूल अंग्रेजी में

से समाज को लाभ पहुंचेगा। यह भी कहा जाता है कि सोने के प्रति लोगों का आकर्षण कम करने का यह एक मनोवैज्ञानिक उपाय है। यह दम्भ-युक्त बातें हैं। बड़े बड़े पैगम्बर आये किन्तु लोगों की मनोवृत्ति को कोई भी नहीं बदल सका। स्वर्ण के प्रति अनुराग सदियों से चला आया है और इन नियमों के उपरान्त भी रहेगा।

हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि सामाजिक बुराइयां विधान से दूर नहीं की जा सकतीं। स्वर्ण नियंत्रण आदेश भी, मैं समझता हूं, उन सब कार्यों को करने में सफल नहीं हो सकेगा जिन्हें हम इसके द्वारा करना चाहते हैं। इसका मनोवैज्ञानिक प्रभाव भी नहीं के बराबर है। जो कुछ भी यह समाज की भलाई कर सकेगा वह केवल कुछ व्यक्तियों के मस्तिष्क में अथवा कल्पना में हैं। यह उस आदेश में अन्तर्भूत नहीं हैं।

यह भी कहा जाता है कि यह आदेश तस्करी को रोकने के लिये है। किन्तु मेरा विचार है कि यह तस्कर व्यापारियों को अनुप्रेरित करेगा और वह तस्करी जारी रखने के लिये नये उपायों की खोज करेंगे।

इसका प्रभाव यह हुआ है कि चीनी आक्रमण से भिन्न भिन्न राज्यों, व्यवसाय आदि के व्यक्तियों में जो एकता की भावना जाग्रत हुई थी वह इस आदेश द्वारा छिन्न-भिन्न की जा रही है।

सभा में महिला सदस्याओं ने अपने भाषणों में कहा था कि हमें सोने से कोई अनुराग नहीं हम उसे जमा नहीं करना चाहते। किन्तु मैं जानता हूं कि जमा करने वाले दूसरे ही होते हैं। क्या उनके प्रति कुछ किया गया है? क्या विभिन्न पदार्थों में चल रही चोर बाजारी को समाप्त करने में हम सफल हो सके हैं? मैं समझता हूं, नहीं। इस आदेश ने जो कुछ किया वह यह है कि देश के विभिन्न सामाजिक वर्गों में अव्यवस्था उत्पन्न कर दी है।

संविधान के अनुसार किसी भी व्यक्ति को अपने व्यवसाय को करने के विशेषाधिकार से वंचित नहीं किया जा सकता। इस आदेश से बहुत से स्वर्णकार बेरोजगार हो जायेंगे। इसके विषय में बहुत कुछ कहा गया है। स्वर्णकार स्वयं भी इस आदेश में परिवर्तन करवाना चाहते हैं। वे कहते हैं कि वे १४ कैरट सोने के आभूषण नहीं बना सकते। वे यह भी कहते हैं कि वे स्वर्ण के परिष्करण के लिये अहमदाबाद तथा दूसरे स्थानों की परिष्करिणियों में नहीं जा सकते। वे अनुज्ञप्ति की शुल्क भी नहीं दे सकते और क्योंकि अधिकतर अनपढ़ लोग हैं, हिसाब-किताब भी नहीं रख सकते।

यदि हम किसी का रोजगार छीनें तो हमें उसके लिये स्थानापन्न रोजगार की व्यवस्था करनी चाहिये। किन्तु यहां ऐसा नहीं किया गया। इस आदेश पर व्यापक रूप से विचार किया जाना चाहिये था। इसमें बहुत सी कमियां हैं और इतने छिद्र हैं कि वित्त मंत्री इससे जितने लाभ की कल्पना करते हैं उसका शतांश भी प्राप्त नहीं हो सकेगा।

इसलिये मेरा ऐसा अनुरोध है कि माननीय मंत्री इस आदेश को वापिस लें लें और सभा के समक्ष ऐसा व्यापक आदेश प्रस्तुत करें जो तस्करी को समाप्त कर सके और जमा किये हुये सोने को बाहर निकाल सके।

स्वर्ण बौंड योजना से भी हमें अभी तक कुल ७ करोड़ रुपया ही मिला है। इसलिये इस स्वर्ण-नियंत्रण आदेश से भी अधिक सफलता प्राप्त होने की आशा नहीं है।

†श्री सेझियान (पेराम्बूर) : हमें बताया गया है कि यह आदेश स्वर्ण के तस्कर व्यापार को रोकने के लिये जारी किया गया है। हम स्वर्ण की तस्करी रोकने और जमा किये हुये सोने को बाहर निकालने के लिये किये गये सरकार के हर कार्य का समर्थन करते हैं। किन्तु इस आदेश द्वारा तो स्वर्णकारों और कारीगरों के लिये कठिनाइयां ही उत्पन्न हुई हैं। यहां लगभग ५ लाख स्वर्णकार हैं जो लगभग २५ लाख व्यक्तियों का पालन करते हैं। इन २५ लाख व्यक्तियों को तस्कर व्यापारियों के अपराध के लिये दण्ड दिया जा रहा है।

यह कहना कि इन स्वर्णकारों के लिये रोजगार का प्रबन्ध अन्यत्र कर दिया जायेगा इतना सरल नहीं है जितना प्रतीत होता है। वैसे भी लाखों व्यक्ति ऐसे हैं जो बेरोजगार हैं अथवा जिनके लिये पर्याप्त रोजगार की व्यवस्था नहीं है। ऐसी परिस्थिति में स्वर्णकारों के लिये अपना व्यवसाय छोड़ कर, जिसमें वे प्रशिक्षित हैं, दूसरा व्यवसाय खोजना असंभव सा ही होगा।

इस आदेश ने बहुत सी कठिनाइयां उत्पन्न कर दी हैं उनमें से कुछ ऐसी हैं जिनकी सरकार ने कल्पना भी नहीं की थी। तिरुचिरापल्ली में कृत्रिम हीरे के जेवर बनाने का एक कारखाना है। यह एक बहुत बड़ा कारखाना है। लभगभग ९० लाख रुपये के आभूषण थोक और फुटकर व्यापारियों के पास पड़े हुये हैं। उनके सामने यह समस्या है कि यदि सोने को १४ कैरट में परिणित किया गया तो हीरों को आभूषणों से अलग करते समय वह टूट जायेंगे और उन्हें वर्तमान मूल्य पर ४० अथवा ४५ प्रतिशत की हानि होगी।

गांव के लोग अपने पास सोना इसलिये रखते हैं कि इस रूप में बचत का रुपया रखना उनके लिये बहुत सुविधाजनक होता है। इस पर वह कभी कभी उधार भी ले सकते हैं। उन लोगों को बचत योजनाओं और बैंक की पद्धति के विषय में जानकारी नहीं है। मैं यह कह सकता हूं कि सरकार यदि २२ कैरट के सोने के प्रयोग पर प्रतिबन्ध लगाने के स्थान पर इसके परिणाम पर प्रतिबन्ध लगा दे तो उसके उद्देश्य आसानी से पूरे हो जायेंगे।

इस आदेश से यह पता चलता है कि सरकार तस्कर व्यापार को रोकने में असफल और असहाय सिद्ध हुई है। यदि सोने की कीमत भारत में बहुत कम हो जाती है और सोने को देश के बाहर ले जाना आरम्भ कर दिया जाता है तो सरकार उसे रोकने के लिये कौन से पग उठायेगी? वह दूसरे देशों पर तो इस आदेश को लागू कर नहीं सकती।

वित्त मंत्री ने कहा था कि बिना कठिनाइयों को जन्म दिये हम सामाजिक सुधार लागू नहीं कर सकते। यह सच हो सकता है किन्तु हर पग जो कठिनाई उत्पन्न करता है सामाजिक सुधार नहीं कर सकता।

†अध्यक्ष महोदय : मैं वित्त मंत्री को बुलाने से पहले माननीय गृह-कार्य मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या वह नेपाल के विषय में, जिसके सम्बन्ध में उनके पास तीन सूचनायें भेजी जा चुकी हैं, कोई वक्तव्य देंगे ?

गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : हां, श्रीमान्। मैं कल वक्तव्य दूंगा। मैं आभारी होऊंगा यदि आप मुझे १ बजे वक्तव्य देने की अनुमति दें।

†अध्यक्ष महोदय : अच्छी बात है। श्री मोरारजी देसाई।

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : मैं आशा करता हूं कि जो पग उठाये गये हैं उनके विषय में मेरे विचारों और तर्कों को सभा धैर्य के साथ सुनने का अनुग्रह करेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

इस विवाद में कुछ तीव्र शब्दों का प्रयोग किया गया है। यह कोई नवीनता नहीं है, कभी कभी ऐसा होता ही है; किन्तु मेरे माननीय मित्र श्री प्रकाशवीर शास्त्री को, जिन्होंने प्रस्ताव प्रस्तुत किया है इतना उत्तेजित नहीं होना चाहिये। उनकी भाषा और बोलने का ढंग सामान्य नहीं, अस्वाभाविक था।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री :** सारे देश में ही ऐसी है।

†**श्री मोरारजी देसाई :** श्री प्रकाशवीर शास्त्री समस्त देश नहीं हैं। न तो मैं ही और नही वह इस बात का दावा कर सकते हैं कि वह समस्त देश का प्रतिनिधित्व कर सकते हैं। इसलिये देश के नाम पर इस प्रकार की वार्ता करना किसी के लिये भी उचित नहीं है।

मेरे माननीय मित्र श्री गोपालन ने यहां पर तर्क प्रस्तुत किया था कि इस आदेश से देश में इतनी उत्तेजना फैली है कि जितनी इससे पूर्व पहले कभी नहीं फैली। क्या वह भूल गये कि केरल में उनके मंत्रिमंडल के विरुद्ध कितनी उत्तेजना फैली थी? क्या यह उसका शतांश भी है? क्या यहां किसी प्रकार का जुलूस निकाला गया है जैसा कि केरल में हुआ था?

सारे राज्यों में कई बार जुलूस निकाले गये। यह स्वर्णकारों द्वारा निकाले गये थे। मैं जानता हूं कि उन्हें कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। मैं यह नहीं कहता कि उन्हें कोई कठिनाई नहीं है; किन्तु इन कठिनाइयों को दूर करने के लिये भिन्न मार्ग अपनाया जाना चाहिये। केवल चिल्लाने से कुछ नहीं होता जैसा माननीय सदस्य ने, जिनका मैं नाम नहीं लेना चाहता, किया था। उन्होंने यहां आकर भाषण दिया, दुर्वचन कहे और चले गये। वह अपनी इच्छानुसार कार्य कर सकते हैं। आखिर एक व्यक्ति वही कर सकता है जो उसके बस की बात है या जैसी उन्हें शिक्षा मिली हैं। इसलिये मुझे इसके विषय में कोई शिकायत नहीं है। न मैं इसे शिकायत समझता ही हूं।

†**अध्यक्ष महोदय :** कई बार यह कहा जा चुका है कि जो सदस्य सरकार की आलोचना करें वह उत्तर देते समय सभा में उपस्थित रहा करें। यह प्रथा अनुचित है कि सरकार की कड़ी आलोचना की जाये और बिना उत्तर सुने सभा से चल दिया जाये। माननीय सदस्य भविष्य में इस बात का ध्यान रखेंगे।

†**श्री मोरारजी देसाई :** मुझे भी आश्चर्य था कि मेरे माननीय मित्र बीकानेर के महाराजा साहिब .....

†**श्री कर्णीसिंह जी:** मेरा नाम कर्णीसिंह है।

†**श्री मोरारजी देसाई:** उन्हें मेरी बात तो सुन लेनी चाहिये। मैं कहता हूं कि वह इसी प्रकार बोले थे। वह अपने को बीकानेर के महाराजा साहिब बोले थे, कर्णीसिंह जी नहीं।

†**श्री कर्णीसिंह जी :** मैं गत ११ वर्षों से इस सभा में हूं किन्तु कोई भी सस्दस्य यह नहीं कह सकता कि मैंने अपने आपको महाराजा कहा है।

†**श्री मोरारजी देसाई :** मैं अब यह कह रहा हूं। मुझे आश्चर्य हुआ जब उन्होंने अपने को बीकानेर का महाराजा कहा। मैं ने पहले ऐसा कभी नहीं सुना था। वह उत्तेजित नहीं थे। यहीं भी उन्होंने मुझे चेतावनी नहीं दी और नामोनिशान मिटाने की धमकी दी।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री मोरारजी देसाई]

वह ऐसा कर सकते हैं । इस बात से मेरा कोई झगड़ा नहीं है । क्या किसी को अपने राजनैतिक जीवन को ध्यान में रखते हुये कोई पग उठाना चाहिये ? क्या किसी को यह विचार करते हुये कि यह लोकप्रिय है अथवा लोकप्रिय किसी कार्य को करना चाहिये । अथवा किसी को कोई कार्य इसलिये करना चाहिये कि वह देश के हित में है ? मैं ने अपने जीवन में जो भी सार्वजनिक कार्य किया है वह इसी कसौटी को सामने रख कर किया है । मुझे अपने जीवन में ऐसी कई धमकियां मिली हैं। मुझे कुछ धमकी भरे, दुर्वचन-पूर्ण पत्र सभा के बाहर भी मिले हैं । यहां तक कि मुझे मारने की भी धमकी दी है । ऐसी धमकियां मुझे पहली ही बार नहीं मिलीं ; पिछले ५० वर्षों में मुझे ऐसी धमकियां मिलती रही हैं । भगवान का धन्यवाद है कि मैं अब भी जीवित हूं । जब तक कि उसकी इच्छा होगी मैं जीवित रहूंगा । यदि उसकी इच्छा नहीं हुई तो मैं समाप्त हो जाउंगा । इसलिये मुझे इस के विषय में चिन्ता नहीं है । (अन्तर्बाधायें)

†श्री कर्णीसिंह जी : मैं ने इस आदेश का विरोध नहीं किया । मेरा तो यही अभिप्राय था कि यह समय इसके लिये उचित नहीं है ।

†श्री मोरारजी देसाई : उसे दोहराने की आवश्यकता नहीं है । मैं उसका उल्लेख करने जा रहा हूं . . . (अन्तर्बाधायें)

मैं अनुरोध करता हूं कि यदि वह मेरा भाषण सुनना चाहें तो शांति से सुनें और यदि नहीं जो मैं कहता हूं उसे भूल जायें । कुछ भी हो उन्हें मेरा भाषण सुनना ही पड़ेगा। वह यह तो कह नहीं सकते कि वह सब बुद्धिमान हैं और मैं अकेला ही विवेकहीन हूं जैसा कि श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने कहा था 'इसमें बुद्धिमत्ता नहीं है' । इसका यदि अर्थ निकलता है । मैं विवेकहीन कहे जाने के लिये तैयार हूं उन्हें ही बुद्धिमान बना रहने दीजिये । वह प्रसन्न रहें मुझे कोई आपत्ति नहीं । मैं उनसे सीखने के लिये भी प्रस्तुत हूं । किन्तु वह अपनी बुद्धिमत्ता का परिचय देने के लिये मुझे यह बतायें कि मैं अपना सुधार किस प्रकार कर सकता हूं ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : जिन की रोजी आपने छीनी है, वह सिखायेंगे मैं आपको क्या सिखाऊंगा ?

श्री मोरारजी देसाई : सिखाने की कोशिश काफी की, धमकी भी दी और गालियां भी दीं ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : जो मेरा कर्तव्य था उसका मैं ने पालन किया ।

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति उनकी बात सुनिये ।

†श्री मोरारजी देसाई : मैं भी अपना कर्तव्य पूरा कर रहा हूं । यह कहा गया है कि मेरा राजनैतिक जीवन समाप्त हो जायेगा, संकटग्रस्त हो जायेगा ।

राजनैतिक जीवन मेरा लक्ष्य नहीं है । अकिंचन जनसेवा की भावना से प्रेरित होकर ही मैं ने जनसेवा के क्षेत्र में प्रवेश किया था । नेता द्वारा सौंपे गये प्रत्येक कार्य को मैंने अपनी सामर्थ्यानुसार किया है । मैं अपने वर्तमान जीवन से सन्तुष्ट हूं और यदि यह समाप्त हो जायेगा तो मुझे इसके लिये खेद नहीं हूंगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

मैं गलियों को बुहारने का काम भी इसी प्रसन्नता से करूंगा जिस प्रसन्नता से वित्त मंत्री का काम कर रहा हूं । मैं दोनों में कोई अन्तर नहीं देखता । इसलिए मैं ऐसी बातों से नहीं डरता । कांग्रेस ने मुझे ऐसी दृढ़ धातु का बना दिया है । यदि कांग्रेस नये धातु की बनी होती तो वह स्वाधीनता प्राप्त न कर सकती और देश को उस शिखर पर न पहुंचा सकती जहां हम पहुंचना चाहते हैं ।

यह तर्क दिया जाता है कि कानून धार्मिक परम्परा को नहीं तोड़ सकता । यह तर्क नहीं दिया जातां कि यह कानून विनाशकारी होगा । धर्म को इसका विधान कहा है । श्री कामत प्रतिभावान हैं और प्रतिभा को संभावना कठिन होता है अतः उन्होंने कहा कि मेरा हृदय सोने का बना है । किन्तु यह भी कहा गया है कि सर्वे गुणा काचनम् श्रायंते। क्या उनका भी यही विश्वास है ? सोने से इस प्रकार की तुलना मेरी बुद्धि को बिल्कुल रुचिकर नहीं ।

यह भी तर्क दिया गया है कि इस कानून से मिलावट बढ़ेगी । मिलावट के बिना तो सोने का आभूषण बन ही नहीं सकता । २४ कैरट का सोना भी तो पूर्णतः शुद्ध नहीं है । मिलावट कम हो या अधिक यदि यह मान लिया गया कि मिलावट आवश्यक है तो फिर यह तर्क क्यों ?

तर्क तो कुछ भी दिया जा सकता है कि तर्क युक्तिसंगत होना चाहिये उसका कुछ अर्थ होना चाहिये ।

यह प्रश्न पूछा जाता है कि ऐसा क्यों किया जा रहा है । इस का मुख्य उद्देश्य यही है कि तस्कर व्यापार बंद जिस के कारण वर्षों से देश की आर्थिक स्थिति को हानि पहुंच रही है । सम्पत्ति बढ़ने पर सोने का लोभ बढ़ता है अतः अधिकाधिक सोना चोरी छिपे लाया जा रहा है जिससे अधिकाधिक विदेशी मुद्रा देश से जा रही है मुझ से देश में और बाहर भी यह पूछा जाता है कि सोने के तस्कर व्यापार को रोकने के लिए मैं क्या कर रहा हूं । दो वर्ष पूर्व हमने तस्कर व्यापार का पता लगाने का यत्न किया था जिससे पता लगा था कि विदेशी मुद्रा दिये बिना सोना चोरी छिपे नहीं लाया जा सकता । तब जांच करने पर पता लगा कि हमारी काफी मुद्रा फारस की खाड़ी में प्रचलित है । यह वैध मुद्रा थी और हमारे और उनके बीच ऐसी व्यवस्था थी कि हमारी जितनी मुद्रा वे बैंकों में पेश करें हमें उसके बदले पौंड या डालर देने होते थे । इस प्रकार तस्कर व्यापारी रुपया ले कर उन बैंकों से विदेशी मुद्रा में भुना लेते थे । इस सम्बन्ध में निश्चय करने में हमें समय लगा क्योंकि यह संभव किया फारस की खाड़ी के देश इस से बुरा न मान जायें । किन्तु फिर उन से परामर्श कर के इंगलैंड की सरकार के साथ भी परामर्श किया गया था, और उनकी सहमति से हमने फारस की खाड़ी के लिए विशेष नोट प्रचालित कर दिये । किन्तु इस तरीके का भी दुरुपयोग किया गया और हमारे जो लोग बिना विदेशी मुद्रा लिये विदेश यात्रा पर जाते थे और जिन्हें हम जाने की अनुमति दे देते थे उन्होंने उन तस्कर व्यापारियों को ढंग बताया । वे उन भारतीयों से रुपयों से पौंड खरीद लेते थे जो भारत में अपने रिश्तेदारों को पौड मुद्रा भेजा करते थे । वे वहां पौंड दे देते थे जिन से सोना खरीदा जाता था और उनके रिश्तेदारों को यहां रुपया दे दिया जाता था । यह आसान ढंग था और यहीं ३, ४ वर्ष से चल रहा है ।

इस तस्कर व्यापार को रोकने का एक और उपाय था कि मूल्यों को गिराया जाय । इस का ढंग यह था कि विदेश से सोना आयात किया जाता और उसे ५२.६० रुपये

[श्री मोरारजी देसाई]

की दर से या ५, १० रुपये के खर्च समेत यहां बेच दिया जाता जिस से लोगों को चोरी छिपे सोना लाने की आवश्यकता न रहती । किन्तु क्या हम प्रति वर्ष ५० या ६० करोड़ रुपये का सोना खरीद सकते थे और इस तरह बेचने पर तो इस की मांग हर वर्ष बढ़ती जाती क्योंकि सोने में चमक जो है । लोग इस चमक के जाल से नहीं निकलना चाहते । ये सब लोग मेरे मित्र हैं शत्रु नहीं किन्तु सोने के प्रलोभन में वे इतना फंसे हुए हैं कि कहते हैं कि मैं धर्म का निरादर कर रहा हूं किन्तु मैं तो यह सब इस लिए कर रहा हूं कि अन्यथा देश को दो प्रकार से हानि हो रही है । आठ मास पूर्व मुझे तस्कर व्यापार के कारणों का पता लगा और मैं ने देश के आर्थिक ह्रास के दोहरे कारणों को रोकने का निश्चय किया । ये दो कारण ये थे । एक तो प्रति वर्ष ४० से ५० करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा इस पर नष्ट होती थी और दूसरे देश की पूंजी सोने पर कम होती थी जो कि आर्थिक विकास में सहायक नहीं होती । मेरे माननीय मित्रों के मन पर सोना इस प्रकार छा गया है जिससे वे अशिष्ट और उत्तेजित हो गये हैं । यह तर्क दिया जाता है कि सोना नारी के लिए सुरक्षा का उपाय है । वे बुरे दिनों में इसे उपयोग में ला सकती हैं । श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने कहा कि पिता पुत्री को स्वर्ण के आभूषणों से सजा कर वर को देता है इसमें वह धर्म का पालन करता है । भला धर्म ऐसा आदेश कैसे दे सकता है कि पिता जमाई को सोना भी दे ? हमने दहेज के विरुद्ध कानून इसी लिए पास किया है कि हम इसे बुरी प्रथा समझते हैं । उन्होंने यह भी कहा कि हम नवजात शिशु की जीह्वा पर स्वर्ण श्लाखा से लिखने की प्रथा के विरुद्ध काम कर रहे हैं । मेरा जन्म तो ऐसी विलासिता में नहीं हुआ यह प्रथा सभी कहीं नहीं है । कितने कम परिवार इसका पालन करते होंगे । यदि देश के हर परिवार के पास सोना है तो हमें देश की उन्नति के लिए कुछ नहीं करना चाहिये ।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री :** धर्म के सम्बन्ध में आप कब से प्रमाण पत्र देने लगे ?

**श्री मोरारजी देसाई :** जब से आप देने लगे तब से ।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री :** आप की बात एक दिन नहीं ठहर सकती । हमारे धर्म के सम्बन्ध में प्रमाण पत्र हमारे ऋषि दे गये हैं जो कि हमारे सूत्रों में लिखे हुए हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति ।

**श्री मोरारजी देसाई :** मैं धर्म की व्याख्या आप से लेने के लिये तैयार नहीं हूं ।

**श्री रा० शि० पाण्डेय** (गुना) : हमारे ऋषियों के पास तो एक तोला सोना नहीं होता था । वे लंगोटी पहना करते थे और अपरिग्रही थे ।

**श्री मोरारजी देसाई :** जब मेरे मित्र धर्म की व्याख्या करते हैं तो मैं उत्तेजित नहीं होता तब मेरी व्याख्या पर वे क्यों उत्तेजित होते हैं । प्राचीन ऋषियों के लेखों की व्याख्या हर कोई अपनी समझ के अनुसार कर सकता है ।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री :** यही तो मुसीबत है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

**श्री मोरारजी देसाई** : मुसीबत हर एक के लिये है, सिर्फ आप के लिये नहीं है। वे दिन बीत चुके हैं जब केवल शास्त्री धर्म की व्याख्या कर सकते थे।

†**श्री हरि विष्णु कामत** : हमारे गृह मंत्री भी तो शास्त्री हैं।

**श्री मोरारजी देसाई** : उन्हें शास्त्री की उपाधि बपौति में नहीं मिली उन्होंने योग्यता प्राप्त की है।

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री** : अध्यक्ष महोदय, शायद मोरारजी भाई को यह पता हो या न हो कि मैं शास्त्री किसी बनावटी और जापानी स्कूल से लेकर नहीं आया हूं। संस्कृत यूनिवर्सिटी से लेकर आया हूं जहां कि बिल्कुल २४ कैरेट सोने के समान शुद्ध प्रमाण पत्र दिये जाते हैं। मैं वहा का शास्त्री हूं। किसी बाजार से यह उपाधि लेकर नहीं आया हूं।

†**श्री मोरारजी देसाई** : २४ कैरेट का सोना शुद्ध सोना नहीं है। आप भी शुद्ध नहीं हैं। मुझे ज्ञात नहीं था कि उनकी उपाधि बपौति की नहीं है। अर्हता की इस उपाधि का सम्मान करता हूं किन्तु मैं उनकी व्याख्या मानने के लिये तैयार नहीं हूं। वह दिन बुरा होगा जब किसी व्याख्या पर अन्ध विश्वास कर लिया जायेगा। उन्हें उत्तेजित न हो कर वस्तुगत दृष्टि से इस पर विचार करना चाहिये। उत्तेजना में तर्क की क्षमता नहीं रहती। मुझे अपने विश्वास के अनुसार काम करना है। कांग्रेस ने मुझे कुछ असूल दिये हैं मुझे उन्हीं पर चलना है। इसलिए यह विधेयक विदेशी मुद्रा के व्यय को रोकने के लिये लाया गया है। सोने का मोह नष्ट करने पर ही ऐसा किया जा सकता है।

कहा जाता है कि कानून से प्रथायें बदली नहीं जा सकती। जब कागज के नोट चलाये गये थे तो उन्हें कोई नहीं लेता था किन्तु अब क्या है।

सती की प्रथा के बारे में भी यदि कानून बनाया जाता तो वह कभी समाप्त न होती।

पिता की सम्पत्ति से पुत्री को वंचित रखने की प्रथा को कानून द्वारा समाप्त कर दिया गया है। एक विवाह की प्रथा को चलाया गया है। बच्चों का विवाह भी धार्मिक प्रथा के अनुसार किया जाता था।

†**श्री हरि विष्णु कामत** : किन्तु उसके लिए अनेक समाज सुधारकों ने भूमि तैयार की थी।

†**श्री मोरारजी देसाई** : माननीय मित्र को उत्तेजित नहीं होना चाहिये। यहां तर्क देना व्यर्थ है कि कानून से प्रथा को नहीं बदला जा सकता। गांधी ने छूत छात की प्रथा को भी समाप्त कर दिया है। मुझे यह विश्वास नहीं कि मैं दो ही महीने में सफल हो जाऊंगा बल्कि यह भी लोगों को शिक्षित करने की एक प्रक्रिया है। लेकिन आखिर यह योजना सफल होगी। कहा जाता है कि सुनारों का रोजगार समाप्त कर दिया गया है। किन्तु यदि व्यापार समाप्त नहीं हुआ तो निश्चय ही सभी सुनार काम में लगे हुए हैं। वे बेरोजगार कैसे हुए। मैं उन्हें रोजगार दिलाने का प्रयत्न कर रहा हूं। मेरे माननीय मित्र बड़े सजग सदस्य हैं और मुझसे अधिक प्रतिभावान किन्तु कभी कभी मैं उनसे सहमत नहीं होता। इस मामले में मैं उन्हें जीतना चाहता हूं। मैं इस नीति को केवल इसलिए अपना रहा हूं कि मेरा विश्वास है कि यह ठीक है अन्यथा मैं झूठी प्रतिष्ठा के बन्धन में नहीं पड़ता। जो व्यक्ति जनता की सेवा करना चाहता है उसे प्रतिष्ठा का मोह नहीं होना चाहिये और फिर ५००० या ५०००० लोग आन्दोलन भी करें तो भी उसे मरना कबूल होना चाहिये झुकना नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री मोरारजी देसाई]

बीकानेर के महाराजा साहेब ने कहा है कि मैंने देश की एकता को खण्डित कर दिया है। यदि यह एकता होती तो क्या वे इसे बोलते, क्या श्री बागड़ी अपने नित्य प्रति के ढंग में भाषण देते? क्या प्रधान मंत्री श्री नेहरू की इस प्रकार आलोचना की जाती? क्या एकता बुरी बातें कर के और बुरी प्रवृत्तियों को संरक्षण दे कर रखी जा सकती है। मैं समझता हूं कि वैसी एकता से देश की रक्षा नहीं हो सकती।

आज देश की स्वतन्त्रता और एकता संकट में है। मैं नहीं कहता कि मुझे सारा सोना मिल जाये तो मैं देश को अधिक अच्छी तरह रक्षा कर सकता हूं किन्तु समस्या यह है कि देश के आर्थिक जीवन के ह्रास को रोकना है क्योंकि विदेशी मुद्रा की सारी बचत और अतिरिक्त राशि सोने में विलुप्त हो रही है। जो लोग यह कहते हैं कि बुरे दिनों में सोने द्वारा सहायता पा सकते हैं। उनके बारे में मुझे यह कहना है कि उन्हें २५, ३० या १०० प्रतिशत ब्याज देना पड़ता है। अनेक साहूकार बहुत अमीर बन गये हैं और गिरवी रखने वाले पैसे पैसे को मोहताज हो गये हैं। सोने के व्यापार का यह हाल है।

मेरे माननीय मित्र श्री बिशनचन्द्र सेठ ने स्वर्ण नियंत्रण नियमों की बहुत कड़ी आलोचना की है, परन्तु मैं सदन को बताना चाहता हूं, जब ये नियम लागू किये गये थे तो उन्होंने मुझे मुबारकवाद का तार भेजा था। बाद में उन्होंने कुछ अपनी आपत्तियां भी लिख कर भेजी थीं। जो कुछ उन्होंने लिखा था उसका अन्तिम पैरा यह था :—

> "अन्त में मुझे यह लिखने में सन्तोष हो रहा है कि स्वर्ण के सम्बन्ध में जो परम्परागत भारतीय जनता, विशेषतः महिलाओं में रुचि रही है, आपके इस विधेयक से निश्चय निश्चय थोड़े ही समय में नगण्य हो जायेगी।"

**श्री बिशनचन्द्र सेठ** (एटा) : मैं बतलाना चाहता हूं कि मैंने यह भी लिखा है कि जब तक आप इस काम को करने वालों को साथ नहीं लेंगे, जैसे कि कल मैंने बोला भी था तब तक काम नहीं चल सकता है। तब ही आपको ठीक एडवाइस मिल सकती है कि किस तरह से इस चीज को आप लायें। आप शायद इस बात को भूल गये हैं।

**श्री रा० शि० पाण्डेय** : आपकी बधाई स्वीकार है।

†**श्री मोरारजी देसाई** : मैंने उन्हें बोर्ड में न लेकर ठीक ही किया है।

**श्री बिशनचन्द्र सेठ** : जब आप जानते थे तब इस तार की वैल्यू क्या रह जाती है। अगर आप फील करते हैं कि हम इसके खिलाफ थे तब तो इस तार को सुनाने का कोई मौका ही नहीं था . . . . .

†**श्री मोरारजी देसाई** : मौका था इसी लिए मैंने सुनाया है।

**श्री बिशन चन्द्र सेठ** : मैं समझता था कि अगर आप मेरी सर्विसिस लेंगे तो इसके रूप में परिवर्तन हो जायगा।

**श्री मोरारजी देसाई**: परिवर्तन मैं नहीं चाहता हूं। उन्होंने मुझे यह तो बताया ही नहीं कि वह सब कुछ बदल देंगे। उन्होंने कहा था कि निश्चय निश्चय थोड़े समय में ही माताएं सोने का मोह छोड़ देंगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

यदि इसी तरह आपने किसी विधान का विरोध करना है तो मैं क्या कर सकता हूं ।

**श्री बिशनचन्द्र सेठ :** अभी हमारे मिनिस्टर साहब ने कहा कि हम चाहते थे कि किसी दूसरे वै का इस्तेमाल करें। जब हमने दूसरा वै इस्तेमाल किया तो उसकी छीछालेदर हो रही है । जब कोई बात साफ साफ कही जाती है तब वह आपको नागवार लगती है । मैंने आपकी खुशामद नहीं की । मैंने तो यही कहा था कि आप हमारी बात मान लीजिये ।

**श्री रा० शि० पाण्डेय :** आपकी बधाई स्वीकार है ।

†**अध्यक्ष महोदय: :** दूसरे माननीय सदस्यों को दखल नहीं देना चाहिये ।

†**श्री मोरारजी देसाई :** माननीय सदस्य ने जब यह शिकायत की मुझे बोर्ड में नहीं लिया गया, तो मुझे इससे दुःख हुआ, और मुझे उनकी दी हुई तार का उल्रेख करना पड़ा ।

हां, मैं कह रहा था कि यदि हम ४० से ६० करोड़ रुपये का तक स्वर्ण विदेशी विनिमय से खरीद कर देश में फेंकते रहे तो सोने की तस्करता समाप्त हो जायेगी । यदि स्वर्ण के प्रति लोगों का मोह समाप्त नहीं होता तब तक कुछ भी नहीं होगा । यह बात भी गलत है कि मैं देश में पश्चिम की परम्परायें लादने का प्रयत्न कर रहा हूं । परन्तु यह बात जरूर है कि सुधार करना चाहते हैं, और हरेक सुधार करते समय सुधारक को कुछ कठिनाइयों का सामना करना ही पड़ता है । सुधारक को कुछ हानि भी कई बार उठानी ही पड़ती है । यह जो काम मैंने किया है, इसे पूरे आठ मासके सोच विचार के बाद कार्यान्वित किया है । मैं इसके विभिन्न परिणामों और प्रभावों का परीक्षण करता रहा हूं । अतः जल्दी में मैंने कुछ भी नहीं किया है ।

यह भी कहा गया है कि मैंने सराफों को जेवर बेच लेने के लिए क्यों एक मास का अवसर दे दिया । सुनारों को मैंने ऐसी अवधि नहीं दी । यह बात गलत है कि पांच लाख लोग बेकार हो जायेंगे । यह बहुत बड़ा झूठ है । मेरे विचार में वास्तव में बेकार होने वालों की संख्या ५००० से अधिक नहीं है । फिर भी बेकारी तो एक आदमी की भी खराब है, परन्तु कई बार हालात का मुकाबला करना ही होता है ।

सरकार इस बात के लिये प्रयत्नशील है कि इस स्वर्ण आदेश के परिणाम स्वरूप जो लोग बेकार बेरोजगार हों उन स्वर्णकारों के लिए समुचित काम धन्धे की व्यवस्था हो । यह आरोप मुझे बिल्कुल निराधार लगता है कि चीनी आक्रमण का सामना करने के लिए जो देश में एकता का निर्माण हुआ है, वह इस आदेश के कारण खण्ड खण्ड कर दिया है । देश के आर्थिक जीवन का शोषण से परित्राण करना ही इस स्वर्ण नियंत्रण आदेश का मुख्य उद्देश्य है ।

मैं एक बात बिलकुल स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि जब तक स्वर्ण के प्रति मोह कम नहीं होगा तब तक हमें सफलता प्राप्त नहीं हो सकती । इसलिए "१४ कैरट" स्वर्ण आभूषणों का निर्माण ही ठीक और वैध समझा जायेगा । समय जरूर लगेगा परन्तु धीरे धीरे लोग इसके अभ्यस्त हो जायेंगे, और वह दूसरे देशों की भांति नकली आभूषणों के पहनाव को स्वीकार कर लेंगे ।

मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि हमें लोगों की समालोचना के प्रति उपेक्षित भाव नहीं अपनाना चाहिए, परन्तु यदि आलोचना का आधार गलत हो तो हम क्या करें । अतः मेरा निवेदन यह है कि इस बारे में जो आन्दोलन चल रहे हैं वे समाप्त होने चाहिए । यह कहना भी गलत है कि हम कला की सभी चीजों को समाप्त कर रहे हैं । जो लोग इस सम्बन्ध में मुझे

†मूल अंग्रेजी में

मिलने आये हैं, उन्हें मैंने बता दिया है कि हम सभी चीजों को "१४ कैरट स्वर्ण" का बना कर दिखायेंगे । इनको विदेशों में भी निर्यात किया जा सकेगा जिससे कुछ विदेशी विनिमय प्राप्त होगा । हमें सभी प्रकार के साधनों का प्रयोग करना है । परन्तु यदि मुझे गालियां मिलती रहीं तो मैं यह सब कुछ नहीं कर सकूंगा । अतः मैं सभी से यह अनुरोध करूंगा कि मुझे अधिक से अधिक सहयोग प्रदान किया जाय । इस आदेश से देश अथवा राष्ट्र को कोई हानि नहीं पहुंचने जा रही । इस से देश को निश्चित लाभ होगा । आज धन जमा रखने के हमारे पास बहुत से आधुनिक साधन हैं जिन्हें प्रयोग किया जा सकता है । पुरानी लकीरों को पीटे जाना ठीक नहीं होता । गलत तरीकों को बदलना ही है ।

कहा गया है कि कर्जा देने वाले को वे जेवर वापिस करने की अनुमति क्यों नहीं दी जा रही जो कि उन्हें कर्जा देने के लिए गिरवी रखे गये थे । यह ठीक है परन्तु इस बारे में भी तो सोच समझ कर कुछ फैसला करना होगा । बहुत से कर्जा देने वाले सोने का व्यापार भी करने लगते । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि यदि आन्दोलन करने की मनोवृत्ति छोड़ दी गयी तो निश्चित ही मैं इन लोगों की समस्याओं पर विचार करूंगा, और इनकी कठिनाइयों का कोई हल निकालने का प्रयत्न करूंगा । परन्तु अब राष्ट्र के सामुहिक हित की दृष्टि से उन्हें पूरा सहयोग देना चाहिए । और इस प्रकार के सहयोग की मैं सभी वर्गों से अपेक्षा करता हूं और उसके लिए प्रार्थना भी करता हूं ।

१० जनवरी से ९ फरवरी तक लोग बहुत बुरी तरह से जेवर खरीदते रहे । यह सब सोने का मोह है जो कि हटना चाहिए । सोने में धोखा भी हो जाने की सम्भावना है । लोगों को अपनी पूंजी स्वर्णमें नहीं लगानी चाहिए । यदि ऐसा न किया गया तो राष्ट्र ५० से ६० करोड़ रुपये की बचत से वंचित हो जायेगा । अतः सब से मेरी प्रार्थना है कि इस कार्य में सब को सहयोग देना चाहिए । मैं सभी माननीय मित्रों से इसके लिए अनुरोध करता हूं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : चर्चा समाप्त हुई, सभा स्थगित होती है ।

**इसके पश्चात् लोक-सभा ७ मार्च १९६३/फाल्गुन १६, १८८४ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हो गयी ।**

---

†मूल अंग्रेजी में

## दैनिक संक्षेपिका

बुधवार, ६ मार्च, १९६३
———
१५ फाल्गुन, १८८४ (शक)

| | विषय | पृष्ठ |
|---|---|---|
| | **प्रश्नों के मौखिक उत्तर** | ११२३–४८ |
| तारांकित प्रश्न संख्या | | |
| २७६ | ह्विटले परिषदें | ११२३–२४ |
| २७८ | वैज्ञानिकों की तलाश की राष्ट्रीय योजना | ११२५–२६ |
| २८० | आसाम में केन्द्रीय सरकार के पदाधिकारी | ११२७–३० |
| २८१ | दिल्ली में व्यक्तिगत मकान बनाने वालों को सुविधायें | ११३०–३३ |
| २८२ | कोयली में तेलशोधक कारखाना, गुजरात | ११३३–३४ |
| २८३ | अहमदाबाद के निकट गैस के नये क्षेत्र | ११३४–३५ |
| २८४ | मद्यपान | ११३५–३७ |
| २८५ | अन्दमान द्वीपसमूह तथा मुख्य भूमि के बीच परिवहन सुविधायें | ११३७–३८ |
| २८६ | त्रिवर्षीय स्नातक पाठ्यक्रम | ११३८–४० |
| २८८ | रद्दी कोयले का सम्भरण | ११४१–४२ |
| २८९ | विश्वविद्यालयों में भीड़भाड़ | ११४२–४४ |
| २९१ | तेल की खोज | ११४४–४८ |
| | **प्रश्नों के लिखित उत्तर** | ११४८ |
| तारांकित प्रश्न संख्या | | |
| २७५ | दिल्ली शिक्षा संहिता | ११४८ |
| २७७ | संस्कृत परीक्षायें | ११४८–४९ |
| २८७ | कलकत्ता विश्वविद्यालय की परीक्षा पद्धति | ११४९ |
| २९० | बेलाडिला लौह अयस्क परियोजना | ११४९–५० |
| २९२ | नई दिल्ली में "आदर्श युवक होस्टल" | ११५० |

| | विषय | पृष्ठ |
|---|---|---|
| **तारांकित प्रश्न संख्या** | | |
| २९३ | भारत में विज्ञान की शिक्षा . . . . . | ११५०–५१ |
| २९४ | मध्य प्रदेश को माताटीला परियोजना से पानी तथा बिजली . | ११५१ |
| २९५ | बरौनी तथा कोयली के तेलशोधक कारखाने . . | ११५१–५२ |
| २९६ | स्नेहन तेल संयंत्र . . . . . . | ११५२ |
| २९८ | दक्षिण भारत में गैर-सरकारी क्षेत्र में तेलशोधक कारखाना . | ११५२ |
| **अतारांकित प्रश्न संख्या** | | |
| ४९८ | अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारियों को पदोन्नति . . . . . . | ११५३ |
| ४९९ | सन्थाल परगना में मैट्रिक के बाद अध्ययन के लिये छात्रवृत्तियां | ११५३ |
| ५०० | जिला कांगड़ा (पंजाब) में कोयले की खानें . . | ११५३–५४ |
| ५०१ | खनिज तेल . . . . . . | ११५४ |
| ५०२ | प्रादेशिक इंजीनियरी कालिज, वारंगल . . . | ११५४ |
| ५०३ | आन्ध्र प्रदेश में राष्ट्रीय अनुशासन योजना . . | ११५४ |
| ५०४ | औद्योगिक डिजाइन प्रशिक्षण केन्द्र . . . | ११५४–५५ |
| ५०५ | केन्द्र का राज्यों को निदेश . . . . | ११५५ |
| ५०६ | अपराधियों की गिरफ्तारी . . . . | ११५५ |
| ५०७ | दिल्ली में रक्षा गृह . . . . . | ११५६ |
| ५०८ | सांस्कृतिक संस्थाओं को सहायता . . . | ११५६ |
| ५०९ | उत्तर प्रदेश में नये विश्वविद्यालय . . | ११५६–५७ |
| ५१० | कृत्रिम क्रयोलाइट का निर्माण . . . . | ११५७ |
| ५११ | देशी राज्यों के भूतपूर्व शासकों द्वारा राष्ट्रीय रक्षा कोष में अंशदान | ११५७ |
| ५१२ | नेताजी का स्मारक . . . . . | ११५८ |
| ५१३ | अल्युमिनियम का औद्योगिक उपभोग . . . | ११५८ |
| ५१४ | विद्यार्थियों के चरित्र का मूल्यांकन . . . | ११५८–५९ |
| ५१५ | द्वितीय विश्वयुद्ध में सेवा करने वाले सरकारी कर्मचारियों के वेतन . . . | ११५९ |
| ५१६ | रूस के साथ सांस्कृतिक समझौता . . . | ११५९–६० |
| ५१७ | अन्दमान और निकोबार द्वीपों के लिये योजना के अन्तर्गत आवंटन . . . . . . | ११६० |

| अतारांकित प्रश्न संख्या | विषय | पृष्ठ |
|---|---|---|
| ५१८ | कोयला उत्पादन के लिये भूमि . | ११६० |
| ५१९ | खेत्री तांबा खानों में प्रशिक्षार्थी . | ११६०–६१ |
| ५२० | केरल में खानों की खोज . | ११६१ |
| ५२१ | विशेष पुलिस संस्थापन . . . . | ११६१–६२ |
| ५२२ | हिन्दी के विकास के लिये अनुदान . . | ११६२ |
| ५२३ | शिक्षा स्तर . . . | ११६२–६३ |
| ५२५ | कोयला परिवहन . . . | ११६३ |
| ५२६ | हिन्दी में कार प्लेटें . . . . | ११६३ |
| ५२७ | मनीपुर प्रशासन के कर्मचारियों को अग्रिम तरक्कियां . | ११६३ |
| ५२८ | सुगनू पुलिस चौकी . . | ११६४ |
| ५२९ | विदेशों को भेजे गये सांस्कृतिक शिष्टमंडल | ११६४ |
| ५३० | नहरकटिया मोरेन क्षेत्र का भूतत्वीय सर्वेक्षण | ११६४–६५ |
| ५३१ | देशभक्ति विषयक कथानक वाले नाटक . | ११६५ |
| ५३२ | नूनमती तेल शोधक कारखाना . . . | ११६५ |
| ५३३ | जिला होशियारपुर (पंजाब) का भूतत्वीय सर्वेक्षण . | ११६६ |
| ५३५ | राजस्थान में अनुसूचित जातियों क विद्यार्थियों के लिये छात्रावास . . . . | ११६६ |
| ५३६ | रूस द्वारा पेट्रोलियम से बनी वस्तुओं की सप्लाई . | ११६६–६७ |
| ५३७ | महाराष्ट्र में पोलिटैक्नीक . . | ११६७ |
| ५३८ | कानपुर में जूट मिल . . . . | ११६७ |
| ५३९ | अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के रक्षित पदों का भरना . | ११६७–६८ |
| ५४० | भारत में विदेशी विद्यार्थी . . . | ११६८ |
| ५४१ | हिन्दी लेखक . | ११६८ |
| ५४२ | सह-भाषा के रूप में अंग्रेजी . . . . | ११६८–६९ |
| ५४३ | कोयली तेल क्षेत्र . | ११६९ |
| ५४४ | कोयली का तेल शोधक कारखाना | ११६९–७० |
| ५४५ | नागालैंड में प्रविधिक कर्मचारी . | ११७० |
| ५४६ | अन्तर्राज्यीक समस्यायें . . | ११७०–७१ |
| ५४७ | इंडिया आयल कम्पनी की भाण्डार क्षमता | ११७१ |

| विषय | पृष्ठ |
|---|---|
| **अतारांकित प्रश्न संख्या** | |
| ५४८ अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के आयुक्त के पंजाब के दौरे . . . . . | ११७१ |
| ५४९ भारत-पाक सीमा पर डाकुओं के गिरोह . . | ११७१–७२ |
| ५५० गांधी नगर क्षेत्र में तेल के कुएं . . | ११७२ |
| ५५१ दिल्ली में विवाहित सिपाहियों के लिये क्वार्टर . . | ११७२ |
| ५५२ दिल्ली के न्यायालयों में लम्बित मुकदमें . . . | ११७३ |
| ५५३ निरक्षरता . . . . . . | ११७३ |
| ५५४ सामान्य ज्ञान तथा अन्य परीक्षाओं के लिये विद्यार्थियों से ली जाने वाली फीस . . . . | ११७३ |
| ५५५ आन्ध्र प्रदेश से आने वाले भारतीय प्रशासन सेवा, भारतीय पुलिस सेवा तथा भारतीय विदेश सेवा के अधिकारीगण . | ११७४ |
| **सभा-पटल पर रखा गया पत्र** . . . . . . | ११७५ |


दिल्ली नगर निगम अधिनियम, १९५७ की धारा ४७९ की उप-धारा (२) के अन्तर्गत, दिनांक ६ दिसम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १६/३८/६०—दिल्ली—२ की, जिस में चुंगी (दूसरा संशोधन) नियम, १९६२ दिये हुये हैं, एक प्रति सभा पटल पर रखी गई ।


| | |
|---|---|
| **कार्य मंत्रणा समिति का प्रतिवेदन स्वीकृत** | ११७५–७८ |


चौदहवां प्रतिवेदन स्वीकृत किया गया ।


| | |
|---|---|
| **रेलवे आय व्ययक-सामान्य चर्चा** . . . . . . | ११७८–१२०५ |


रेलवे आयव्ययक, १९६३–६४ पर सामान्य चर्चा जारी रही । रेलवे मंत्री श्री स्वर्ण सिंह ने चर्चा का उत्तर दिया । चर्चा समाप्त हुई ।


| | |
|---|---|
| **अनुदानों की मांगें (रेलवे)** . . . . . . | १२०५–२७ |


आय व्ययक (रेलवे), १९६३–६४ पर अनुदान की मांग संख्या १ पर चर्चा आरम्भ हुई । सात कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।


| | |
|---|---|
| **स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे में चर्चा** . . . . | १२२७–४४ |


स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे में २० फरवरी, १९६३ को वित्त मंत्री द्वारा सभा-पटल पर रखे गये वक्तव्य पर चर्चा जारी रही । वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) ने चर्चा का उत्तर दिया ।

**गुरुवार, ७ मार्च, १९६३/१६ फाल्गुन, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि**

रेलवे आय व्ययक, १९६३–६४ के बारे में अनुदानों की मांगों पर अग्रेतर चर्चा ।

---

GMGIPND—LSIII—3037(Ai)LS—15-5-63—160.

विषय-सूची—जारी

पृष्ठ


अनुदानों की मांगें (रेलवे)—जारी

श्री ल० ना० भंजदेव . . . १२१४-१५

श्री सुब्रह्मण्यम् . . . . . १२१५-१६

श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा . . . . . . १२१६

श्री राम सेवक . . . . १२१६—१९

श्री तुलशीदास जाधव . . . १२१९--२१

श्रीमती कमला चौधरी . . . . १२२१-२२

श्रीमती सहोदराबाई राय . . . . . १२२२--२४

श्री प्रिय गुप्त . . . . १२२४--२७

स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे में चर्चा . . . . १२२७--४४

श्रीमती लक्ष्मीकान्तम्मा . . . १२२७-२८

श्री त्रिदिब कुमार चौधरी १२२८-२९

श्री मुरारका १२२९--३१

श्री बागड़ी . १२३१--३४

श्री दी० चं० शर्मा . १२३४-३५

श्री सेझियान . . . ११३६

श्री मोरारजी देसाई . . . . १२३६--४४

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . १२४५—४८

P.L.S. 41. XIV. 13. 63.

160

© १९६३ प्रतिलिप्यधिकार लोक-सभा सचिवालय को प्राप्त ।

लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियम (पांचवा संस्करण) के नियम ३७९ और ३८२ के अन्तर्गत प्रकाशित और भारत सरकार मुद्रणालय, नई दिल्ली की संसदीय शाखा में मुद्रित ।