तृतीय माला, खण्ड १४—अंक १२

मंगलवार, ५ मार्च १९६३
१४ 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 २५१, २५२, २५४ से २५७, २५९ और २६१ से २६७	९८९—१०१४
अल्प सूचना प्रश्न संख्या २	१०१४—१७
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	
तारांकित प्रश्न संख्या २५०, २५३, २५८, २६० और २६८ से २७४ .	१०१७—२४
अतारांकित प्रश्न संख्या ४३३ से ४८८ और ४९० से ४९७ . .	१०२५—५४
अविलम्बनीय लोकमहत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	
चीन-पाकिस्तान सीमा समझौता	१०५४—५८
सभापटल पर रखे गये पत्र . . .	१०५८
[illegible] राज्य सभा में सामान्य आयव्ययक पर पहले चर्चा किये जाने के बारे में	१०५८—५९
रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा – .	१०५९—८६
श्री विश्वनाथ राय	१०५९—६४
श्री बागड़ी	१०६४—६७
डा० गायतोंडे	१०६७—६८
श्री विश्वनाथ पाण्डेय	१०६८—७१
श्री नि० र० लास्कर	१०७१—७२
श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती . .	१०७२—७६
श्री हेम राज	१०७६—७९
श्री मणियंगाडन	१०७९—८०
श्री मान सिंह पृ० पटेल .	१०८०—८१
श्री सेझियान .	१०८१—८२
श्री अरुणाचलम .	१०८२—८३
श्री गजराज सिंह राव .	१०८३—८४
श्री बासप्पा . .	१०८४—८५
श्री वासुदेवन नायर .	१०८५
श्री सुबोध हंसदा	१०८५

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

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

मंगलवार, ५ मार्च, १९६३

१४ फाल्गुन, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

पश्चिम रेलवे का विद्युतीकरण

\+
*२५१ { **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त : }

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

(क) पश्चिम रेलवे के बम्बई सैंट्रल तक के उपनगरीय मार्ग पर भाप वाले इंजनों का प्रयोग करने के क्या कारण हैं जबकि मध्य रेलवे के बम्बई के उपनगरीय मार्ग का विद्युतीकरण काफी समय पूर्व हो गया था ; और

(ख) क्या पश्चिम रेलवे के भागों का विद्युतीकरण करने का प्रश्न विचाराधीन है और यदि हां, तो इस कार्य के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) पश्चिम रेलवे का उपनगरीय बिजली सेक्शन केवल ६० किलोमीटर लम्बा है और खास तौर पर विरार तक आने-जाने वाले उपननगरी यात्रियों की जरूरतों को पूरा करने के लिए है । चूंकि यह सेक्शन छोटा है, इसलिए इस पर चलने वाली उपनगरी गाड़ियों में बिजली के रेल इंजनों का इस्तेमाल परिचालन की दृष्टि से न जरूरी समझा जाता है और न संभव ।

मध्य रेलवे में बिजली गाड़ी की लाइनें पूना और इगतपुरी तक फैली हुई हैं और इन की लम्बाई क्रमशः १९२ किलोमीटर और १३७ किलोमीटर है । ये लाइनें दुश्वार घाट सेक्शनों से हो कर गुजरती हैं और इन पर भाप बिजली रेल इंजनों के मुकाबले रेल इंजनों का इस्तेमाल स्पष्टतः अधिक लाभदायक है ।

(ख) तीसरी आयोजना में पश्चिम रेलवे में विरार से आगे बिजली गाड़ी चलाने का कोई विचार नहीं है ।

2998 (Ai) LSD—1

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि यदि कलकत्ता के आसपास बर्दवान तक रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन से फायदा हो सकता है, तो वैस्टर्न रेलवे में जो बम्बई सेंट्रल तक स्टीम इंजन जाता है उस को क्यों नहीं बन्द किया जा सकता और वहां बिजली से क्यों काम नहीं हो सकता ?

श्री शाहनवाज खां : जैसा मैंने अर्ज किया . . . . .

अध्यक्ष महोदय : वह दुश्वार घाटियों से गुजरती है ।

श्री म० ला० द्विवेदी: बर्दवान से कलकत्ता तक कोई दुश्वार घाटी नहीं है । वहां इलेक्ट्रिफिकेशन से फायदा हो सकता है तो बम्बई के इस सैक्शन में इलेक्ट्रिफिकेशन क्यों नहीं किया जा सकता ? इसका क्या कारण है ?

श्री शाहनवाज खां : इस वक्त जितना सबरबन ट्रैफिक उस शार्ट सेक्शन पर मिल रहा है उस को स्टीम ट्रेक्शन से जो बम्बई से चलने वाली गाड़ियां हैं वे तसल्लीबख्श तरीके से उठा सकती हैं । अभी कोई मुश्किल पेश नहीं आई है । जब कोई मुश्किल पेश आएगी तो दूसरे तरीके इस्तेमाल किए जाएंगे ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि बम्बई में रेलों के इंजनों के लिए कोयला कहां से आता है और क्या बम्बई के पास जल विद्युत् पैदा होती है ? और यदि होती है तो वहां गाड़ियों को बिजली से क्यों नहीं चलाया जाता और कोयला इस्तेमाल किया जाता है जो कि कलकत्ता के पास से आता है ?

श्री शाहनवाज खां : जो फैसालाकुन बात होती है कि किस किस्म के ट्रेक्शन को इस्तेमाल किया जाए वह कोयला या बिजली करीब से मिलती है इस पर मुनहसर नहीं है, बल्कि वह इस पर मुनहसिर है कि वहां पर ट्रैफिक किस मिकदार में है और जब देखते हैं कि स्टीम ट्रेक्शन उस को नहीं उठा सकता है तो फिर दूसरे तरीके इस्तैमाल किए जाते हैं ।

श्रीमती सावित्री निगम : माननीय मंत्री जी ने बताया कि अभी वैस्टर्न रेलवे में बिजली से गाड़ी चलाने की आवश्यकता महसूस नहीं की गयी है और जो पैसिंजर लोड है उसको स्टीम ट्रेक्शन उठा सकता है । क्या मंत्री जी को मालूम है कि इन स्टीम से चलने वाली गाड़ियों में कितना ज्यादा ओवर लोडिंग होता है और लोग लटकते हुए जाते हैं और कई बार वहां की अनेक संस्थाओं ने लिखा है कि इलेक्ट्रिफिकेशन होना चाहिए ताकि जो रूरल पापुलेशन रोज बम्बई जाती है उस को आसानी हो सके ?

अध्यक्ष महोदय : आप तो सब कुछ बतला रही हैं पूछ तो नहीं रही हैं । आप ने सिर्फ यह जरूर कहा है "क्या आप को मालूम है" बाकी तो आप ने इनफारमेशन दी है ।

श्री शाहनवाज खां : माननीय सदेस्या को मालूम होगा कि बम्बई से विरार तक तो इलेक्ट्रिफिकेशन है । मैंने अर्ज किया कि विरार के बाद जो छोटा सा सैक्शन है उस को फिलहाल इलेक्ट्रिफाई करने का कोई विचार नहीं है ।

†**श्री मानसिंह पु० पटेल** : चूंकि बम्बई से पूना और बम्बई से इगतपुरी तक इलेक्ट्रिफिकेशन है, क्या पश्चिम रेलवे पर सूरत तक, बम्बई में उपलब्ध बिजली का इस्तेमाल करने का सरकार का विचार है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री शाह नवाज खां : यातायात सम्बन्धी आवश्यकता उत्पन्न होने पर इन विषयों पर विचार किया जायगा ।

चीनी का उत्पादन

+
†*२५२. श्री विश्वनाथ राय :
श्री श्रीनारायण दास :
श्री विभूति मिश्र :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री जगदेव सिंह सिद्धांती :
श्री बासप्पा :

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

(क) मिलों और व्यापारियों के चीनी के स्टाक के सम्बन्ध में नवीनतम स्थिति क्या है ;

(ख) चालू मौसम में चीनी का कितना उत्पादन होने की आशा है ;

(ग) क्या देश में चीनी की खपत का निर्दिष्ट निर्धारण उपलब्ध है ; और

(घ) इस वर्ष कितनी चीनी के निर्यात किये जाने की संभावना है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे) : (क) २२ फरवरी, १९६३ को कारखानों के पास १६.५ लाख मीट्रिक टन चीनी का स्टाक था । व्यापारियों के पास के स्टाक के बारे में आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

(ख) चूंकि मौसम अब भी जारी है इसलिए उत्पादन का अनुमान लगाना कठिन है ।

(ग) १९६२-६३ में खपत उतनी ही होगी जितनी १९६१-६२ में थी जो २५.८ लाख मीट्रिक टन थी ।

(घ) १९६३ में लगभग ४.५ लाख मीट्रिक टन चीनी बाहर भेजी जायेगी ।

†श्री विश्वनाथ राय : चीनी के स्टाक की मौजूदा हालत और इस साल कम उत्पादन को देखते हुए क्या सरकार दो साल पहले जितना उत्पादन करने के लिए कोई कदम उठा रही है ?

†श्री शिन्दे : जी हां । सरकार प्रति एकड़ गन्ने की पैदावार बढ़ाने के लिए प्रयत्न कर रही है । उत्तर प्रदेश, बिहार और दूसरे उत्तर भारतीय राज्यों में गन्ने का उत्पादन बढ़ाने के लिए पैकेज प्रोग्राम की तरह कुछ योजनायें भी तैयार की जा रही हैं ।

†श्री विश्वनाथ राय : गन्ने का उत्पादन काफी कम होने की बात को देखते हुए क्या सरकार सुक्रोज तत्व के आधार पर गन्ने की कीमत निर्धारित करने की नीति पर दुबारा विचार करेगी ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : उसका उससे कोई सम्बन्ध नहीं है । बरसात न होने, कीड़े, रोग आदि और बड़े पैमाने पर गन्ने से गुड़ बनाये जाने के कारण इस बार कारखानों को कम गन्ना भेजा गया । अन्यथा, न्यूनतम कीमत को सुक्रोज तत्व से सम्बद्ध करने की कोई बात नहीं है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : श्रीमन्, क्या मैं यह जान सकता हूं कि इस बार जो चीनी का उत्पादन कम हुआ है उसका बहुत बड़ा कारण यह है कि चीनी मिलों को गन्ना अधिक नहीं मिल पाया और इसलिए मिलें अपने निर्धारित समय से पहले बन्द हो गयीं। और गन्ना पूरा इसलिए नहीं मिल पाया कि उसका मूल्य बहुत कम रखा गया था। क्या प्रान्तीय सरकारों ने केन्द्रीय सरकार को लिखा है कि गन्ने के मूल्य पर फिर से विचार किया जाये ? यदि हां, तो क्या सरकार अपनी नीति पर पुनः विचार कर रही है ?

†**श्री अ० म० थामस** : इस मामले में राज्य सरकारों की राय जाहिर है । जहां तक न्यूनतम मूल्य का सम्बन्ध है, उसमें कोई बहुत फर्क नहीं है। .वह कुछ नये पैसे ही है। अब गन्ना उत्पादकों को भी पहले से ज्यादा दाम मिलेगा क्योंकि वह सूक्रोज तत्व पर आधारित होगा।

श्री जगदेव सिंह सिद्धांती : क्या सरकार को यह मालूम है कि गन्ना मिलों में ज्यादा गन्ना न जाने का एक कारण यह है कि गन्ना उत्पादकों को अपना दाम समय पर नहीं मिलता। उसका पैसा अगले मौसम तक बकाया पड़ा रहता है ?

†**श्री शिन्दे** : माननीय सदस्य का कथन ठीक नहीं है। अधिकांश अदायगी समय पर की जाती है। इस साल गन्ने की कमी और कई कारणों से हुई है जैसा कि मेरे सहयोगी ने बताया है।

†**श्री रामनाथन् चेट्टियार** : देश में चीनी की ऊंची कीमत को देखते हुए क्या सरकार नियंत्रण लगाने के बारे में कार्रवाई कर रही है जैसा कि खाद्य तथा कृषि मंत्री ने बम्बई के पास एक जगह पर दो दिन पहले बताया था ?

†**श्री अ० म० थामस** : बम्बई में हुए उनके भाषण का ठीक ठीक ब्यौरा मेरे पास नहीं है। लेकिन जहां तक मंत्रालय का सम्बन्ध है, हम लाइसेंस प्रणाली फिर जारी कर रहे हैं ताकि सभी व्यापारियों को लाइसेंस दिया जाय और उन्हें अपना स्टाक जाहिर करना पड़ेगा। केवल वे उतना ही लाभ लेंगे जितना मंत्रालय उन्हें लेने देगा। जहां तक नियंत्रण लागू करने का प्रश्न है, उसके लिए अभी उचित समय नहीं है। बजट के बाद चीनी का दाम घट गया है और स्टाक रुक गये हैं। यदि जरूरी हुआ तो हमें फिर नियंत्रण लगाना होगा।

†**श्री बासप्पा** : क्या चीनी के और कारखाने चालू करने के लिए मैसूर राज्य सरकार से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है और उन्होंने कितनों की मांग की है ?

†**श्री शिन्दे** : चीनी कारखाने चालू करने के लिए कई राज्य सरकारों के प्रस्ताव हैं जिनमें मैसूर भी शामिल है ।

†**श्री बासप्पा** : मैं सिर्फ मैसूर के बारे में पूछ रहा हूं।

†**श्री अ० म० थामस** : कई प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है। जहां तक तीसरी योजना के लक्ष्य का सम्बन्ध है, वह ३५ लाख टन है। हम ने ३३.५ लाख टन के लिए लाइसेंस जारी कर दिया है। लगभग १.५ लाख टन बाकी है। वह लक्ष्य बढ़ाया जाये या नहीं इस पर विचार किया जा रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री क० ना० तिवारी : इस साल जो गन्ने की शार्ट सप्लाई हुई है और जो बहुत सी मिलें बन्द हो गयी हैं इससे शुगर के उत्पादन पर असर पड़ेगा । मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार के पास इसका एस्टीमेट है कि प्राविंस वाइज़ कितनी शुगर कम हो रही है ?

†**श्री शिन्दे :** इस समय ठीक ठीक अनुमान लगाना सम्भव नहीं है ।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं जानना चाहता हूं कि यू० पी० सरकार से और केन्द्रीय सरकार से ऊख की कीमत के बारे में कोई बातचीत हुई है, और यदि हुई है तो उसका क्या फल हुआ है ?

†**श्री अ० म० थामस :** खाद्य तथा कृषि मंत्री और सम्बन्धित राज्यों के मुख्य मंत्रियों के बीच अक्सर ही बातचीत हुआ करती है । इस समय कोई विशिष्ट प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

भारतीय मीन क्षेत्र निगम

\+

†*३५४. { **श्री यशपाल सिंह :**
श्री बिशनचन्द्र सेठ :
श्रीमती विमला देवी :

क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री २२ जनवरी, १९६३ को तारांकित **प्रश्न संख्या** ४०७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मछली का निर्यात बढ़ाने के लिये परियोजना आरम्भ करने के लिये इस बीच भारतीय मीन क्षेत्र निगम बनाने के प्रस्ताव को अन्तिम रूप दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है;

(ग) क्या सरकार ने इसके लिये विदेशी सहयोग प्राप्त कर लिया है; और

(घ) यदि हां, तो उसकी शर्तें क्या हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा-सचिव (श्री शिन्दे):** (क) से (घ). जी हां । सरकारी क्षेत्र में एक मीन क्षेत्र निगम स्थापित करने की योजना के सम्बन्ध में कुछ प्रगति हुई है । यह निगम गहरे समुद्र में मछली पकड़ने और देश में खपत के लिए तथा विदेशों को निर्यात के लिए मछलियों को परिशोधित करने का काम करेगा । इस व्यापार में अमरीका की एक प्रमुख फर्म के प्रतिनिधि इस समय भारत में प्रारम्भिक सर्वेक्षण के काम में लगे हुए हैं । वे इस उद्योग में सहायता देना चाहते हैं और सहायता की शर्तें अभी निश्चित करनी हैं ।

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार को कोआपरेटिव सोसाइटीज़ की तरफ से कोई रिप्रेजेंटेशन दिया गया है जिसमें लिखा है कि यह काम सरकार खुद न करे बल्कि इसको कोआपरेटिव बेसिस पर कराये ?

†**श्री शिन्दे :** सहकारी संस्थाओं से इस आशय के अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं कि उन्हें इस उद्योग में हिस्सा लेने दिया जाये । उनके लिए यह सम्भव नहीं है कि वे इतनी बड़ी प्रयोजना में हाथ बंटायें ।

श्री यशपाल सिंह : इस काम को कोआपरेटिव को देने में कितना समय लगेगा ?

---

†मूल अंग्रेजी में

डा० राम सुभग सिंह : यह सवाल ही नहीं उठता ।

†**श्री श्याम लाल सर्राफ** : क्या मीन क्षेत्र निगम नदियों में या गहरे समुद्र में मछली पकड़ने का काम करेगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : वह मुख्यतः समुद्र में मछली पकड़ने का काम करने के लिए होगा ।

यमुना पर रेलवे पुल

+

†*२५५. { **श्री विश्वनाथ राय** :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के पास यमुना पर दूसरे रेलवे पुल का निर्माण निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार नहीं हो रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इसका क्या कारण है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) जी नहीं । काम ठीक चल रहा है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

†**श्री विश्वनाथ राय** : दूसरा रेलवे पुल कब तैयार हो जायगा और चालू कर दिया जायगा ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : १३ खंभे बनाने का काम चालू है और ३८ प्रतिशत काम पूरा हो चुका है । अनुमान है कि अगस्त १९६३ तक इस्पात विदेशों से मंगा लिया जायगा, इस्पात के कारण ही देर होगी । वह प्राप्त हो जाने पर ठेकेदारों को १३ महीने का समय लगेगा । अनुमान है कि दिसम्बर १९६४ तक वह पूरा हो जायगा ।

†**श्री विश्वनाथ राय** : अभी बतायी गयी कठिनाई को देखते हुए क्या काम समय पर पूरा हो जायगा या कुछ देर होगी ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : हम उसे यथाशीघ्र पूरा करना चाहते हैं । सवाल विदेशों से इस्पात मिलने का है । हम उसे यथाशीघ्र प्राप्त करने का प्रयत्न कर रहे हैं ।

श्री भक्त दर्शन : इस समय देश के ऊपर जो संकट है उसके कारण क्या कोई प्रयत्न किया जा रहा है कि इस पुल का निर्माण समय से पहले पूरा कर दिया जाय ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : हम ने इस्पात के लिए आर्डर दे दिया है । हम उसे जल्दी पूरा करना भी चाहेंगे । हम उस पर खूब ध्यान दे रहे हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री भागवत झा आजाद** : क्या माननीय मंत्री के कथानानुसार यह बात सही नहीं है कि इस्पात न मिलने के कारण उसे जल्दी पूरा करना संभव नहीं है और फिलहाल भी काम कार्यक्रम के अनुसार नहीं चल रहा है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : यह सही नहीं है। उस ढंग का इस्पात हमारे देश में तैयार नहीं किया जाता। वह पुलों के लिए एक विशेष इस्पात है। उसे बाहर से मंगाना ही पड़ेगा।

श्री भक्त दर्शन : मैं जानना चाहता हूं कि यह पुल जो कि राजधानी के इतने नजदीक और इतना महत्वपूर्ण है, इसके बनाने में जो प्रगति हो रही है, क्या उससे रेलवे मन्त्रालय को सन्तोष है और अगर सन्तोष नहीं है तो उसके लिए क्या कोई ख़ास क़दम उठाया जा रहा है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : इस पुल के निर्माण कार्य की प्रगति के बारे में सरकार को सन्तोष है। खम्भे आदि बनाने का असैनिक निर्माणकार्य कार्यक्रम के अनुसार चल रहा है। कठिनाई तो इस्पात के बारे में है।

†**श्री भागवत झा आजाद** : उन्होंने कहा है कि इस्पात मिलने में देर लगेगी। दूसरी ओर वह कहते हैं कि असैनिक निर्माण कार्य कार्यक्रम के अनुसार चल रहे हैं। वह ठीक ठीक जवाब दें।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : मैंने यह नहीं कहा कि देर होगी। वह सम्भवतः अगस्त, १९६३ तक, प्राप्त हो जायगा और वैसा हुआ तो पुल दिसम्बर, १९६४ तक पूरा हो जायगा।

†**डा० क० ला० राव** : क्या इस्पात की कठिनाई का अन्दाज़ पहले नहीं लगाया जा सकता था और क्या वह बहुत पहले ही नहीं मंगाया जा सकता था जिससे इस कारण देर न होती ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : हमें कई दूसरी मदों और कई दूसरे पुलों के लिए इस्पात का आयात करना है। हमारे सामने सम्पूर्ण चित्र है और उसका एक कार्यक्रम बनाया गया है।

†**श्री त्यागी** : जमना पर यही एकमात्र पुल है और क्या संकटकाल में अस्थायी रूप से उस पर कोई दूसरा पुल बनाने के बारे में सरकार ने तैयारी की है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : मझे मालूम हुआ है कि सड़क परिवहन के लिए नावों का पुल चालू कर दिया गया है। रेलवे पुल के सम्बन्ध में मैं सभा की राय लूंगा और शीघ्रता करने का प्रयत्न करूंगा।

†**श्री शिवाजी राव शं० देशमुख** : माननीय उपमन्त्री ने बताया कि अभी तक सिर्फ ३० प्रतिशत काम पूरा हुआ है। इस्पात की कमी के कारण, अभी कितना प्रतिशत बाकी रह जायगा।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : मैं ठीक ठीक प्रतिशत नहीं बता सकता, लेकिन ३८ प्रतिशत काम पूरा हो चुका है ?

†**श्री त्यागी** : मुश्किल तो यह है कि इसको शीघ्रता से पूरा करने की ज़रूरत महसूस नहीं की जाती।

---

†मूल अंग्रेजी में

जी० टी० रोड

†*२५६. **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : क्या **परिवहन तथा संचार** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने १७ करोड़ २० लाख रुपये की अनुमानित लागत पर टोपचण्डी, जिला धनबाद, से कलकत्ता तक और उसी जिले में चास से गोविन्दपुर तक जी० टी० रोड (राष्ट्रीय राजपथ संख्या २) को सुधारने की योजना को क्रियान्वित करने के लिये उपाय किये हैं ;

(ख) क्या बिहार सरकार ने केन्द्रीय सरकार के ५० प्रतिशत सहायक अनुदान से झरिया कोयला क्षेत्र में सहायक तथा उपमार्गों को सुधारने की योजना स्वीकार कर ली है ; और

(ग) क्या वास्तविक कार्य आरम्भ कर दिया गया है और यदि हां, तो किस अभिकरण को यह काम सौंपा गया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)** : (क) से (ग) आवश्यक जानकारी बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) १७.२० करोड़ रुपये की अनुमानित लागत में न केवल जी० टी० रोड के कलकत्ता-लोपचांची अनुभाग और गोविन्दपुर चास रोड के कुछ भाग सुधार का खर्च शामिल है बल्कि कुछ सहायक और पहुंच सड़कों का सुधार / निर्माण भी शामिल है । राष्ट्रीय राजपथों पर निर्माण-कार्य का कार्यक्रम बनाया जा चुका है और पश्चिम बंगाल तथा बिहार राज्यों को भेज दिया गया है ताकि भारत सरकार के तकनीकी अनुमोदन और वित्तीय स्वीकृति के लिए विस्तृत योजनाएं और अनुमान तैयार किये जा सकें । जी० टी० रोड पर पंडुआ में एक उपमार्ग बनाने के लिए जमीन प्राप्त करने के लिए ५.८३ लाख रुपये का अनुमान हाल ही में स्वीकृत किया गया है ।

(ख) सहायक तथा पहुंच सड़कों के लिए ५० प्रतिशत सहायक अनुदान और ५० प्रतिशत ऋण के तौर पर, वित्तीय सहायता के प्रस्तावित ढांचे के सम्बन्ध में बिहार सरकार ने अभी तक अपनी कोई राय जाहिर नहीं की है ।

(ग) वास्तविक काम विस्तृत योजनाएं और अनुमान स्वीकृत हो जाने के बाद आरम्भ किया जायगा । ये अभी सम्बन्धित राज्य सरकारों से प्राप्त होने हैं । राज्य सरकारें स्वतः ये निर्माण कार्य आरम्भ करेंगी ।

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : लोकसभा के निर्वाचित प्रतिनिधियों सहित जनता ने इस सड़क को जो महत्व दिया है उसे देखते हुए क्या सरकार राज्य सरकार पर दबाव डालेगी कि वह अपनी राय जाहिर करे ?

†**अध्यक्ष महोदय** : वह कार्यवाही के लिए सुझाव है ।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : इस सड़क का निर्माण कार्य कब शुरू होगा और क्या हावड़ा के निकट यह वर्तमान जी० टी० रोड से हट कर बनाई जायेगी ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री भगवती** : इस योजना का ब्यौरा इस प्रकार है :

(१) कलकत्ते से नोपचांची, १६१ मील की दूरी तक जी० टी० रोड (राष्ट्रीय राजपथ संख्या २) का सुधार

(२) ३१ मील की दूरी तक गोविन्दपुर से चास रोड तक राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३२ का सुधार। इसमें १ करोड़ रुपया लगेगा।

(३) रानीगंज और झरिया कोयला क्षेत्रों से बाहर २२५ मील सहायक सड़क का निर्माण सुधार इसमें ५.६० करोड़ रुपया लगेगा।

(४) विभिन्न कोयला क्षेत्रों के अन्तर्गत पहुंच सड़कों का निर्माण और सुधारा इस पर ३ करोड़ रुपये की लागत आयेगी।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया। मैं यह जानना चाहती थी कि क्या वर्तमान राष्ट्रीय राजपथ संख्या २ हावड़ा के अधिक यातायात वाले क्षेत्र में वर्तमान जी० टी० रोड से हट कर बनाया जायेगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम)**: योजना यह है कि जहां कहीं यह अत्यधिक यातायात वाले क्षेत्रों से निकलेगा वहां 'बाई-पास' बना दिया जायेगा।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : बिहार सरकार के सम्बन्ध में क्या स्थिति है ? इस विवरण में बताया गया है कि उसने अभी तक अपनी राय जाहिर नहीं की है। क्या उसे यह योजना मंजूर कर लेने के लिए कोई स्मरणपत्र भेजा गया है ताकि निर्माण कार्य शीघ्र आरम्भ किया जा सके ?

†**श्री जगजीवन राम** : सभी सामान्य प्रयत्न किये जाते हैं।

श्री भागवत झा आजाद : क्या राज्य सरकार ने सिद्धान्त रूप से, केन्द्रीय सरकार द्वारा सुझाया गया वित्तीय ढांचा मंजूर कर लिया है ?

†**श्री जगजीवन राम** : इसका उत्तर दिया जा चुका है।

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : उत्तर देने के मामले में बिहार सरकार की सुस्ती दूर करने के लिए संघ सरकार ने क्या कार्रवाई की है ?

†**श्री जगजीवन राम** : मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य का आक्षेप उचित नहीं है।

मत्स्य पत्तन वझिजम

+
†*२५७. { **श्री प्र० क० गोपालन** :
श्री कोया :
श्री प० कुन्हन : }

क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वझिजम के मत्स्य पत्तन के निर्माण में अब तक कितनी प्रगति हुई है और यह कब तक तैयार हो जायेगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे)** : वझिजम में मत्स्य पालन पत्तन का निर्माण केरल राज्य सरकार का कार्य है जिसने १३०.०६ लाख रुपये की अनुमानित लागत से निर्माण

---

†मूल अंग्रेजी में

कार्य के पहले दौर के लिए मंजूरी दे दी है। पहुंच सड़क का काम राज्य का लोक निर्माण कार्य विभाग देख रहा है। विश्वसनीय फर्मों से यह मालूम किया जा रहा है कि कौन इस काम को सन्तोषजनक ढंग से कर सकता है। निर्माण कार्य अगले वर्ष आरम्भ किया जायगा और अनुमान है कि राज्य का लोक निर्माण विभाग पांच साल में पहले दौर का निर्माण कार्य पूरा कर लेगा।

†**श्री अ० क० गोपालन** : निर्माण कार्य की कुल लागत कितनी है और उसमें केन्द्रीय सरकार का कितना हिस्सा है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : इस प्रायोजना पर लगभग ४½ करोड़ रुपया खर्च होगा। पहले दौर में लगभग १३० लाख रुपये की लागत आयेगी। मत्स्य पालन पत्तन प्रायोजना के लिए सहायता का ढांचा इस प्रकार है :—

५० प्रतिशत अनुदान केन्द्रीय सरकार देगी और ५० प्रतिशत राज्य सरकार देगी।

†**श्री अ० क० गोपालन** : निर्माण कार्य आरम्भ करने में देर होने के क्या कारण हैं ?

†**श्री अ० म० थामस** : संकट के कारण राज्य सरकार को यह सन्देह था कि वह यह परियोजना आरम्भ कर सकेगी या नहीं। मैंने अभी हाल में केरल के मुख्य मन्त्री और मीन क्षेत्र मन्त्री के साथ बातचीत की है और उन्होंने यह मंजूर कर लिया है कि वह पहला दौर शुरू कर देंगे और पांच साल की अवधि समाप्त होने से पहले भी यथाशीघ्र उसे पूरा करने का प्रयत्न भी करेंगे।

हावड़ा से खड़गपुर तक की रेलवे लाइन का विद्युतीकरण

+

†*२५६. { **श्री स० चं० सामन्त** :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हावड़ा से खड़गपुर तक की रेलवे लाइन के विद्युतीकरण का कार्य कार्यक्रम के अनुसार प्रारम्भ किया जायेगा ;

(ख) यदि हां, तो इस समय क्या प्रारम्भिक कार्य किये जा रहे हैं ; और

(ग) कितने स्टेशन नये ढंग से बनाये जा रहे हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी हां।

(ख) स्टेशनों को नये सिरे से बनाने, कलर लाइट सिगनलिं और सम्बन्धित डाक तार निर्माण कार्य का काम चालू है।

(ग) पन्द्रह।

†**श्री स०चं० सामन्त** : क्या इस लाइन के विद्युतीकरण के लिए नये स्टेशन खोले जायेंगे और क्या हावड़ा तथा खड़गपुर स्टेशनों के बीच फ्लैग स्टेशनों को पूरे पूरे स्टेशनों में बदल दिया जायगा ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री शाहनवाज खां :** वह यातायात की आवश्यकताओं पर निर्भर होगी। सामान्य तौर पर फ्लैग स्टेशनों को पूरे पूरे स्टेशनों में बदल दिया जाता है।

†**श्री स० चं० सामन्त :** क्या पंचकुडा रेलवे स्टेशन को नये सिरे से बनाते समय, सरकार ने हलदिया से पंचकुडा रेलवे लाइन जोड़ने के बारे में विचार किया है? क्या भूमि अर्जन तथा विद्युतीकरण से संबंधित अन्य समस्याओं पर विचार किया गया है?

†**श्री शाहनवाज खां :** जी हां। उस सब पर विचार किया जायगा। हलदिया को पंचकुडा से जोड़े जाने की काफी संभावना है।

†**श्री सुबोध हंसदा :** १५ स्टेशनों को नये सिरे से बनाने के कार्यक्रम को देखते हुए इस प्रयोजन के लिए भूमि प्राप्त कर लेने से कितने परिवारों पर असर पड़ा है।

†**श्री शाहनवाज खां :** स्टेशन वहां है और उनको नये ढंग का बनाना है। मैं नहीं समझता कि इससे किसी परिवार को वहां से उठना पड़ेगा।

श्री म० ला० द्विवेदी : इस सैक्शन के इलैक्ट्रिफिकेशन के सिलसिले में सरकार कितना पया खर्च करने जा रही है और इस काम को करने हैं क्या किन्हीं विदेशी इंजीनिरर्ज की भी सहायता ली जा रही है?

श्री शाहनवाज खां : हावड़ा से खड़गपुर तक का जो इलैक्ट्रिफिकेशन है, इसका खर्चा लगभग ११ करोड़ २६ लाख रुपया आएगा। यह काम अलग अलग कम्पनियों को ठेके दे कर करवाया जाता है और वे कम्पनियां करती हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैंने यह भी पूछा था कि क्या कोई विदेशी इंजीनियर्ज भी इसमें सहायता कर रहे हैं?

श्री शाहनवाज खां : बहुत से विदेशी भी हैं।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :** मा० मंत्री ने बताया है कि हाल्डिया प्रायः निश्चित रूप से पचकुडा से मिलाया जाएगा। क्या यह वरास्ता खड़गपुर होगा या नहीं?

†**श्री शाहनवाज खां :** इसका अभी अन्तिम रूप में फसला नहीं हुआ।

†**श्री श्यामलाल सर्राफ :** क्या सरकार की नीति रेलवे लाइनों का तेजी से विद्युतीकरण करने की है, विशेष उन क्षेत्रों में जहां अधिक यातायात होता है? यदि हां, तो वह योजना क्या है?

†**अध्यक्ष महोदय :** यह सामान्य प्रश्न है, बजट संबंधी वाद-विवाद में पूछा जाएं।

†**श्री महेश्वर नायक :** इस लाइन पर पहली बिजली गाड़ी की कब तक चलने की संभावना है?

†**श्री शाहनवाज खां :** लगभग दिसम्बर १९६३ तक।

---

†मूल अंग्रेजी में

कृषि उत्पादन

†*२६१. श्री दाजी :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री पें० वेंकटासुब्बया :
श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री रामशेखर प्रसाद सिंह :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री सरजू पाण्डेय :
श्री हेम राज :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री राम हरख यादव :

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

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि के तीन वर्षों में कृषि उत्पादन कितना हुआ;

(ख) उत्पादन में किस दर से वृद्धि हुई;

(ग) क्या उत्पादन लक्ष्य से कम रह रहा है और यदि हां, तो कितना; और

(घ) इस स्थिति को सुधारने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० रामसुभग सिंह)** : (क) और (ख) कृषि उत्पादन के अनुवाद अब तीसरी योजना के पहले वर्ष के लिये ही प्राप्त हैं। इनके अनुसार १९६१–६२ के लिये समूचा सूचनांक १३९.९ था जबकि १९४९–५० में १०० का मूल स्तर था और १९६०–६१ में यही रहा। १९६२–६३ के अनुदान इस वर्ष के कृषि वर्ष की समाप्ति अर्थात् जून-जुलाई १९६३ में प्राप्त होंगे।

(ग) और (घ). भारत जैसे विशाल देश में जहां खेती वाले क्षेत्र के पांचके भाग से कम भाग की सिंचाई होती है, किसी वर्ष में मौसम और जलवायु संबंधी हालात का कृषि उपज पर बहुत अधिक असर पड़ता है। तथापि तीसरी योजना के कृषि संबंधी लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिये, उत्पादन कार्यक्रमों को साधन करने के लिये बहुत से उपाय किये गये हैं। ये सभा पटल पर रखे गये विवारण में दर्शाये गये हैं।

विवरण

१. अधिक जोर इन कामों पर दिया गया है—

(क) छोटी सिंचाई

(ख) भूमि संरक्षण

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) उर्वरकों और खादों का संभरण

(घ) बीज बढ़ाना और बांटना

(ङ) पौधा रक्षा उपायों, उत्तम कृषि के तरीके और उत्तम औजारों को लोकप्रिय बनाना ; और

(च) सघन कृषि जिला कार्यक्रम।

२. चावल, ज्वार, बाजार, दालों और सहायक खाद्यान्नों के लिये सघन उत्पादन कार्यक्रम चुने हुए जिलों में लागू किये गये हैं। इस कार्य को लिये, विस्तार, विस्तार कर्मचारियों को बढ़ाने का विचार किया गया है, ताकि ४००० एकड़ कृषि भूमि के पीछे एक ग्राम सेवक और प्रति खण्ड दो कृषि विस्तार अधिकारी हों ।

३. कृषि कार्यक्रम का समन्वय करने के लिये प्रशासनिक प्रबंध भी मजबूत किया जा रहा है। खाद्य तथा कृषि मंत्री के सुझाव पर, राज्य सरकारें दो उच्च स्तरीय समितियां स्थापित कर रही हैं—एक मंत्रीमंडल स्तर पर और दूसरी अफसरों के स्तर पर, जो कृषि संबंधी कार्यक्रमों से संबंध रखने वाले विविध विभागों में विचार एवं प्रयत्न का समन्वय करेंगी ।

४. ग्राम सेवकों को केवल एक ही काम दिया गया है कि वे कृषि विस्तार एवं संभरण का संगठन करें और ग्राम पंचायतों तथा सहकारी संस्थाओं को कृषि संबंधी ग्राम उत्पादन योजनाओं को बनाने तथा कार्यान्वित करने में उनकी सहायता करें।

५. सामुदायिक विकास बजट का इस प्रकार वैज्ञानिकन किया गया है कि यह अधिकतम संभव मात्रा तक कृषि संबंधी आवश्यकताओं को पूरा कर सके।

†**श्री दाजी :** इस उत्तर को ध्यान में रखते हुए, विभाग का अनुमान क्या है : क्या यह सच है कि विभाग अब यह आशा नहीं करता कि कृषि उत्पादन निर्धारित लक्ष्यों तक हो सकेगा ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** विभाग को यह आशा है कि कृषि उत्पादन तीसरी योजना के समूचे लक्ष्य के बराबर होगा। इस वर्ष, १९६२–६३ में भी, मध्य प्रदेश में गेहूं की फसल पिछले वर्ष से बेहतर है और इस वर्ष बहुत अच्छी गेहूं की फसल होगी। मकई, बाजरा और जवार के उत्पादन में भी इस वर्ष ७ से ८ प्रतिशत तक वृद्धि होगी यद्यपि, निस्संदेह धान के उत्पादन में कुछ कमी हुई है ; अतः इस लक्ष्य के संबंध में कोई चिंता नहीं।

†**श्री दाजी :** क्या यह सच है कि योजना आयोग ने कृषि उत्पादन की धीमी गति पर खेद और चिंता प्रकट की है और यदि हां तो क्या विभाग भी इस बारे में चिंतित है ?

†**डा० रामसुभग सिंह :** वास्तव में, विभाग उत्पादन क्षेत्र में है, और मैं चाहता हूँ कि यह सभा तथा योजना आयोग, मुझे, समस्त स्थापित सिंचाई क्षमता के उपयोग करने में मेरी सहायता करें, क्योंकि मैं ४० लाख एकड़ सिंचाई क्षमता का उपयोग करना चाहता हूं और इसके लिये मैं मा० सदस्य का सहयोग चाहता हूं।

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री स० मो० बनर्जी :** मा० मंत्री के वक्तव्य से प्रतीत होता है कि चित्र बहुत सुन्दर है। इस उत्पादन ने विदेशों से हमारा आयात कितना घटा दिया है, और क्या हम निकट भविष्य में आयात को समाप्त करने की संभावना देखते हैं ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** आयात कार्यक्रम भी हमारी जनसंख्या की वृद्धि के साथ जुड़ा हुआ है। ऐसी बात नहीं कि अकेले खाद्यान्न की वृद्धि से आयात कम हो जाएगा, क्योंकि और भी बहुत से पहलु होते हैं। इस विशिष्ट समय पर भी हमें, चिंता है कि हम फालतू सब्जियों का क्या करें, जो हम आसाम, पश्चिम बंगाल तथा कुछ अन्य क्षेत्रों में उगाते हैं। अतः ये सब मिले जुले विषय हैं।

†**श्री स० मो० बनर्जी :** हम विदेशों से गेहूं का आयात करते हैं।

†**अध्यक्ष महोदय :** क्या उत्पादन वृद्धि के कारण आयात में कमी हुई है ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** इस वर्ष थोड़ी वृद्धि हुई है और हमें आशा है कि तीसरी योजना के बकाया वर्षों में बढ़े हुए उत्पादन के अनुसार आयात में तदनुसार कमी हो जाएगी। मैं कैसे कह सकता हूं कि अगले वर्ष निर्यात कितना होगा ? हम ऐसा ही प्रयत्न कर रहे हैं हम कम से कम तीस प्रतिशत तक उत्पादन बढ़ाने का प्रयत्न करेंगे और उस सीमा तक जनसंख्या में हमारी वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, आपात में कमी की जाएगी।

†**श्री इन्द्रजीत मल्होत्रा :** विवरण में बताया है कि ९ कृषि कार्यक्रमों के समन्वय के लिये कुछ प्रशासनिक व्यवस्थां बनाई गई है और खाद्य तथा कृषि मंत्री के रहने पर, राज्य स्तर पर दो उच्च स्तरीय समितियां बनाई जा रही हैं। क्या अत्यधिक अपेक्षित समन्वय करने के लिये केन्द्र में भी ऐसा कुछ किया जा रहा है ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** हमारा संबंद्ध मंत्रालयों के साथ लगातार सम्पर्क रहा है और यह प्रयत्न करते रहे हैं कि भारत सरकार के विविध मंत्रालयों तथा योजना आयोग के बीच पूर्ण समन्वय बना रहे।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन मुझे आशंका है कि जिन क्षेत्रों में पहले से ही अधिक उत्पादन होता रहा है, ज्यादा ध्यान उन्हीं की ओर दिया जा रहा है, और जो स्थायी कमी वाले क्षेत्र हैं, क्रानिकली डेफिसिट एरियाज है, उन की ओर या तो बहुत कम ध्यान दिया जा रहा है या बिल्कुल नहीं दिया जा रहा है, जैसेकि पर्वतीय क्षेत्र हैं जिन के बारे में स्पेशल कमेटी भी कुछ वर्षों पहले नियुक्त की गई थी। अतः मैं जानना चाहता हूं कि ऐसे इलाकों के बारे में क्या कोई खास कदम उठाये जा रहे हैं।

डा० राम सुभग सिंह : पर्वतीय क्षेत्रों की ओर विशेष ध्यान देने का प्रयास किया जा रहा है। माननीय सदस्य महोदय को यह जान कर खुशी होगी कि केवल लद्दाख के इलाके में ५० किलोग्राम बीज की सब्जी बोई गई है, और १२, १३ और १४ अप्रैल को शिमले में लद्दाख इलाके के सारे पर्वतीय क्षेत्रों के संसद सदस्यों, विशेषज्ञों और जो वहां के किसान हैं उन की सभा हम लोग इसलिए करा रहे हैं कि यह सोचा जाय कि उन इलाकों का विकास कैसे किया जाय। इस में विलम्ब इसलिये किया गया कि जाड़े के दिनों में ऐसी सभा नहीं की जा सकती थी।

†**श्री भागवत झा आजाद :** यहां बताए गए उपाय वही हैं। सरकार द्वारा अब क्या अधिक जोर दिया जा रहा है जो पहले नहीं था, जिस से उत्पादन बढ़ेगा ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**डा० राम सुभग सिंह :** मैं मा० सदस्य से सहमत हूं कि वे बारबार दोहराये गये उपाय हैं किन्तु स्वभावतः खेतों में हल चलाना पड़ेगा, जो हमारे देश के समान देशी हैं। किन्तु उस के लिये नियतन की जरूरत होगी। मैं प्रसन्न हूंगा यदि सभा मुझे ५ लाख टन उर्वरकों का प्रयोग करने दे, जिन की हमें आज अत्यधिक जरूरत है। इस समय केवल ४५ लाख टन नाइट्रोजनस उर्वरक हैं, यदि सभा उतनी विदेशी मुद्रा दे दे, तो हम उस का प्रयोग, उपयोग करने में प्रसन्नता अनुभव करेंगे।

†**श्री प्र० र० पटेल :** क्या यह सच नहीं है कि खाद्यान्नों का मूल्य और विदेशों से बड़ी मात्रा में खाद्यान्नों के आयात से अधिक उत्पादन के लिये प्रोत्साहन नहीं मिलता ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** यह सच है ; इस में कोई सन्देह नहीं, क्योंकि आज हमें पंजाब, मध्य प्रदेश तथा अन्य गेहूं उत्पादक क्षेत्रों में गेहूं और चावल के दामों की बड़ी चिन्ता है, गेहूं का मूल्य अच्छा होना चाहिए ; इस प्रकार धान अधिक के दाम भी लाभदायक होने चाहियें। किन्तु फिर यह प्रश्न उठता है कि हमारी योजना चल नहीं सकेगी, अतः यह आवश्यक है कि हमें उपभोक्ता के मूल्यों और उत्पादक के मूल्य के बीच संतुलन रखना चाहिये। किन्तु किसान के हितों की रक्षा की जानी चाहिए ताकि उसे प्रोत्साहन मिल सके।

श्री राम सेवक यादव : जसाकि अभी मंत्री जी ने बतलाया, जैसे जैसे अनाज का उत्पादन बढ़ेगा वैसे वैसे विदेशों से अनाज मंगाना बन्द होगा। लेकिन चूंकि आबादी बढ़ रही है इसलिए वे निश्चित रूप से कुछ नहीं कह सकते। तो क्या मैं यह समझूं कि जो योजना बनी है खाद्य के उत्पादन की उस में आबादी का कोई लिहाज़ नहीं रक्खा गया है और ऐसे ही उसे बढ़ाते जायेंगे, आबादी के हिसाब से बाहर से मंगायेंगे ?

डा० राम सुभग सिंह : दोनों चीजों का लिहाज रक्खा गया है। मगर बात यह है कि इस वक्त पूंजी को खेतों में डालने की प्रवृत्ति बहुत कम हो गई है। इस सदन को और सारे देश को देखना चाहिये कि ऐसा वातावरण तैयार हो जिस में कि हर किसान समझे कि खेत में पूंजी डालना लाभदायक है। इसलिए आबादी का लिहाज प्लेनिंग कमीशन ने रक्खा तो है लेकिन आज की स्थिति में किसान में वह रुचि नहीं रह गई है कि वह ज्यादा पैदा करे। मैं चाहता हूं कि स्पष्ट ढंग से बात करूं ताकि हर किसान के दिल में यह अग्नि पैदा हो कि वह खेत में ज्यादा धन डाले और उससे ज्यादा उत्पादन करे। लेकिन आज आप के कारण भी ऐसा वातावरण बना है कि किसान में ज्यादा पूंजी डालने की हिम्मत नहीं रह गई है।

†**श्री विश्राम प्रसाद :** प्रधान मंत्री १९५० से वक्तव्य दे रहे हैं कि भारत खाद्य के मामले में स्वावलंबी होगा। तब से १२ वर्ष बीत चुके और हम खाद्यान्न खरीदने पर करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। क्या सरकार ने इस के कारणों पर सोचा है, कि क्या हमारी योजना दोषयुक्त है या हमारा तरीका गलत है अथवा हमारी क्षमता का उपयोग नहीं हो रहा ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** उस समय, १९५० में, योजना नहीं थी। तब निस्सन्देह दृष्टिकोण था और प्रधान मंत्री ने आशा की थी कि हमारे सब अधिकारी—क्योंकि प्रश्नकर्ता भी तब कृषि अफसर थे—मैं तब मंत्री नहीं था, कि वे कुशलतापूर्वक तथा पूरे दिल से काम करेंगे, परन्तु उस मात्रा तक काम कुशलतापूर्वक नहीं किया गया।

†**श्री अजित प्रसाद जैन :** मा० मंत्री ने धन देने का भार सभा पर डाल दिया है। अब, संविधान के अनुसार, अनुदानों की सब मांगें, सरकार द्वारा की जाती हैं। क्या मा० मंत्री उर्वरक खरीदने के लिये अधिक अनुदानों की मांगें सभा के सामने रखेंगे।

---

†मूल अंग्रेजी में

†डा० राम सुभग सिंह : मुझे प्रसन्नता है यह कि बात बताई गई है। हम ने योजना आयोग से कहा। मैं ने वित्त मंत्रालय से भी कहा। आप को याद होगा कि पिछले वर्ष सभा में प्रश्न उठा था कि उर्वरकों का पूर्ण उपयोग नहीं हो रहा। अब हमारे पास उन की कमी है और हमें तुरन्त ५०,००० टन की आवश्यकता है, अतः हमने वित्त मंत्रालय तथा योजना आयोग से प्रार्थना की है और आशा है कि पूर्ण उपयोग किया जायगा।

†श्री त्यागी : इस से पता चलता है कि सभा ने नहीं, बल्कि उन के अपने समर्थकों ने उनका साथ नहीं दिया।

मत्स्य पत्तन, बैरावल

+

†*२६२. { **श्री रघुनाथ सिंह :**
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

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

(क) क्या सौराष्ट्र तट पर स्थित वैरावल के मत्स्य पत्तन का निर्माण कार्य लगभग समाप्त हो गया है ;

(ख) इस परियोजना पर कितना धन व्यय किया गया ; और

(ग) सहकारी आधार पर एक नौका निर्माण कारखाने के निर्माण के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा-सचिव (श्री शिन्दे) :** (क) से (ग). यह विषय गुजरात सरकार का है। सूचना एकत्रित की जा रही है कि निर्माण किस स्तर पर है तथा कितनी राशि खर्च की है तथा यथा समय सभा पटल पर रख दी जायगी।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं जानना चाहता हूं कि इस में केन्द्रीय सरकार क्या सहायता देने जा रही है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** मत्स्यपालन बन्दरगाह के बारे में ५० प्रतिशत सहायता अनुदान के तौर पर होगी। जहां तक इस योजना का संबंध है, मेरे पास आधूनिकतम आंकड़े नहीं। इसलिए हम ने सूचना मांगी है। कुल मिला कर ३१ दिसम्बर १९६२ तक ३४,८८,९७० रुपये खर्च किये गये हैं।है

रेलवे भोजनालय

*२६३. { **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :**
श्री रामशेखर प्रसाद सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे भोजनालयों में दिये जाने वाले तथा रेलवे स्टेशनों पर बेचे जाने वाले खाद्य पदार्थों की जांच करने की कोई व्यवस्था है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो फिर भी घटिया किस्म के खाद्य पदार्थों को क्यों बेचने दिया जाता है ; और

(ग) क्या यह सच है कि विभिन्न श्रेणियों के यात्रियों को एक ही कीमत पर एक ही तरह का भोजन नहीं दिया जाता है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां ।

(ख) रेलवे स्टेशनों पर घटिया किस्म अर्थात् निर्धारित स्तर से निम्नकोटि के खाद्य पदार्थ बेचने की इजाजत नहीं है। जब कभी मालूम होता है कि बेचे गये खाद्य पदार्थ अपेक्षित स्तर के नहीं हैं, तो उन में सुधार करने के लिए उचित कारवाई की जाती है ।

(ग) जी नहीं ।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या सरकार के ध्यान में यह बात आयी है कि केन्द्रीय मंत्रियों को भी स्टेशनों पर चाय आदि समय पर नहीं मिल पाती ?

†**अध्यक्ष महोदय :** किन्तु मा० सदस्य को स्टाल पर चाय नहीं मिली ।

†**श्री सें० वें० रामास्वामी** : किस स्टाल पर, किस समय, तथा किस स्टेशन पर उन को चाय नहीं मिली, मुझे पता नहीं ।

श्री बड़े : क्या यह बात सच है कि रेडी मेड टी जो स्टेशनों पर मिलती है उस के बारे में रेलवे को शिकायत मिली है कि वह इनफीरियर होती है क्योंकि उस को होलसेल में खरीदा जाता है ?

†**श्री सें० वे० रामास्वामी** : विभागीय भोजन व्यवस्था पर कड़ा नियंत्रण है ।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा** : क्या निरीक्षक आदि कोई रिपोर्ट देते हैं और क्या वे खाद्य के गुणकार से संतुष्ट हैं, जब इस सभा के अन्दर और बाहर इतनी अधिक शिकायतें हैं ?

†**श्री से० वें० रामास्वामी** : प्रत्येक भोजन प्रतिष्ठान पर एक शिकायत पुस्तक होती है, जिन में शिकायत लिखो जातीहैं । अभी तक, जनवरी १९६२ और जुन १९६२ के बीच, सभी रेलवे पर खाद्य के गुण प्रकार के बारे में ४२ शिकायत आई हैं तथा १६२ प्रशंसापत्र प्राप्त हुए हैं ।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : क्या भोजन सलाहकार समितियां ठीक काम कर रही हैं और उन की सिफारिशों को ठीक ढंग से कार्यान्वित किया जाता है या नहीं ?

†**श्री सें० वें० रामास्वामी** : उक्त समितियों में बहुत सी महिलाएं हैं और व बड़ा उपयोगी काम कर रही हैं ।

श्री म० ला० द्विवेदी : माननीय मंत्री महोदय ने बतलाया कि रेलवे केटरिंग विभाग द्वारा खाना एक सा दिया जाता है लेकिन में अपने अनुभव से बताता हूं कि झांसी में जो खाना दिया जाता है वह गहूं का होता है पर रतलाम में जो दिया जाता है उस में ज्वार मिला होता है । म जानना चाहता हूं कि सब जगह एक सा आटा क्यों नहीं दिया जाता ? और शिकायतों पर गौर क्यों नहीं किया जाता ?

†**अध्यक्ष महोदय** : शिकायत तो आप कर रहे हैं ।

†**श्री म० ला० द्विवेदी :** मैं खाद्य की किस्म के बारे में पूछ रहा हूं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय :** इस का उत्तर दिया जा चुका।

†**श्री अ० ना० विद्यालंकार :** क्या कोई आकस्मिक परीक्षण किया जाता है और क्या निरीक्षकों को अच्छा भोजन मिलता है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** अचानक परीक्षण न केवल कर्मचारियों द्वारा, बल्कि गैर-सरकारी अधिकारियों द्वारा भी किया जाता है। रेलवे उपभोक्ता सलाहकार समिति के सदस्य भी परीक्षण करते हैं।

श्री शिवाजी राव शं० देशमुख : क्या रेलवे मंत्रालय ने उस प्रकार एक मात्रा के विश्लेषण के लिये रेलवे स्टालों का भोजन किसी खाद्य विशेषज्ञ के पास भेजा है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** खाद्य का मानकीकरण भोजन व्यवस्था समिति की रिपोर्ट के अनुसार किया गया है।

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं समझता हूं कि प्रत्येक उपभोक्ता खाद्य विशेषज्ञ होता है।

श्री गु० सिंह० मुसाफिर : मुझे पता है कि खाना पहले से खराब मिल रहा है। क्या इसका कोई इन्तिजाम मंत्री साहब करेंगे कि खाना अच्छा हो।

राज्य सहकार मंत्रियों का सम्मेलन

*२६४. { **श्री बिशन चन्द्र सेठ :**
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री यशपाल सिंह :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :
श्री वीरेन भट्टाचार्य :
श्री प० कुन्हन :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्रीमती जमुना देवी :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी : }

क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में लखनऊ में राज्य-सहकार मंत्रियों का एक सम्मेलन हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो क्या सम्मेलन में सहकारी आन्दोलन में धीमी प्रगति के कारणों की जांच तथा उनका विश्लेषण किया गया था तथा आंदोलन की गति बढ़ाने के उपायों पर विचार किया गया था ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) सम्मेलन में क्या सिफारिशें की गईं ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) जी हां। सम्मेलन ११ व १२ फरवरी, १९६३ को हुआ था।

(ख) सम्मेलन में दूसरी बातों के साथ-साथ सहकारी आंदोलन की मोटी-मोटी समस्याओं तथा इसकी प्रगति को और अधिक तेज़ी देने के लिए आवश्यक उपायों पर विचार किया गया।

(ग) राज्यों के सहकारी मंत्रियों के सम्मेलन की मुख्य-मख्य सिफारिशों का संक्षेप सभा-पटल पर रखा जाता है। **[पुस्तकालय म रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—९०५/६३]**

श्री बिशन चन्द्र सेठ : कोआपरेटिव बैंक्स जो चल रही हैं उनका लाखों रुपया गड़बड़ी में है। जो रुपया लोगों को दिया गया है वह रुपया वापस नहीं आता। अगर एक आदमी पर सौ रुपया बकाया है तो वह वापस नहीं आता और देकर पुनः लिखा पढ़ी कर ली जाती है। क्या केन्द्रीय सरकार को पता है कि इस तरह कोआपरेटिव बैंक्स का करोड़ों रुपया खत्म हो रहा है ?

श्री श्यामधर मिश्र : श्रीमन् यह सही नहीं है कि किसी कोआपरेटिव बैंक का करोड़ों रुपया गबन हो रहा है . . . . .

श्री बिशन चन्द्र सेठ : मैं ने सारे देश के बारे में कहा था।

श्री श्यामधर मिश्र : मैं भी सारे देश के बारे में कह रहा हूं ; यह सही है कि कोआपरेटिव बैंक्स में कुछ कमियां हैं, उनको दूर करने की चेष्टा की जाती है।

श्री बिशन चन्द्र सेठ : मैं ने निवेदन किया कि गबन नहीं हो रहा बल्कि रुपया खत्म हो रहा है। जिसको दिया गया है वह एग्जिस्ट नहीं करता है और अगर वह है तो उससे रुपया मिलता नहीं है। क्या इस तरफ सरकार की तवज्जह गयी है ?

श्री श्यामधर मिश्र : जहां कोई एग्जिस्ट नहीं करता तो उसके एयर्स से लिया जाता है और जो नहीं मिल सकता उसको राइट आफ कर दिया जाता है।

श्री यशपाल सिंह : किसानों को जो रुपया कोआपरेटिव सोसाइटीज़ देती हैं उस पर साढ़े २४ परसेंट की दर से ब्याज लिया जाता है, क्या इसको घटाने की कोशिश की गयी है ?

श्री श्यामधर मिश्र : साढ़े २४ परसेंट की दर साहूकार लेते होंगे। कोआपरेटिव बैंक तो ६ परसेंट से साढ़े नौ पर सेंट तक की दर पर रुपया देते हैं। लांग टर्म लोन तो और भी कम, ६ या सवा ६ परसेंट पर या साढ़े ६ परसेंट पर दिया जाता है।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, सहकारिता के सम्बन्ध में इस तरह की सिफारिशें प्रायः प्रति वर्ष की जाती हैं लेकिन कोई प्रगति नहीं होती। अतः मैं जानना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में जो अड़चनें दूसरे विभागों द्वारा या अन्य मंत्रालयों द्वारा पैदा की जाती हैं उनको दूर करने की कोई कोशिश की जाती है ?

श्री श्यामधर मिश्र : हर साल विषय अलग अलग होते हैं, कभी कभी पिछली साल का विषय भी सम्मेलन के सामने आ जाता है। यह मैं नहीं मानता कि सहकारिता में प्रगति नहीं हो रही है। जो खराबी होती है उसको दूर किया जाता है, लेकिन इस काम में समय लगेगा।

†श्री भागवत झा ग्राजाद : अभी उप मंत्री ने बताया कि प्रति वर्ष उन्नति हो रही है। पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष में इन संस्थाओं ने कितने प्रतिशत वृद्धि की है?

†श्री श्यामधर मिश्र : यदि माननीय सदस्य का उत्तर संख्याओं की संस्था में वृद्धि के बारे में है, तो मैं कह सकता हूं कि ८००० से बढ़ कर १०,००० हो गई है। यदि वह दिया गया ऋण जानना चाहते हैं तो मैं कहूंगा कि पिछले सहकार वर्ष में कृषकों को २.०३ करोड़ रुपये का ऋण दिया गया है, जब कि स्वतंत्र प्राप्ति से पहले ७ करोड़ रुपये का ऋण दिया जाया करता था और इस वर्ष २२४ करोड़ का ऋण दिया गया है--२१ करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है। यह केवल एक मद के बारे में है, यदि वह अन्य पदों के बारे में सूचना चाहें, तो मैं वह भी दे सकता हूं।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : मंत्री जी ने बताया है कि अफसरों और निहित स्वार्थ व्यक्ति सामदायिक विकास तथा सहकारी आन्दोलन के कार्यक्रमों में रुकावटें डाल रहे हैं? यदि हां, तो उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की जा रही है?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री (श्री सु० कु० डे) : लखनऊ सम्मेलन ने उसे जो महत्वपूर्ण योग दिया है, वह ऐसे मत का वातावरण पैदा करना है कि सहकारी आन्दोलन में सब ठीक ठाक नहीं है और स्वस्थ श्री गणेश करने का सर्वोत्तम उपाय गैर-सरकारी सहकारी लोगों के अपने संगठन केन्द्र मेले के नीचे तक बनाएं जाएं। अतः हम सहकारी आन्दोलन के विविध क्षेत्रों में राष्ट्रीय संघ बनाने का विचार करते हैं जो आन्दोलन के लिये जोश पैदा करने के लिये स्व-संचालक हो सके।

†श्री त्यागी : माननीय मंत्री ने बताया है कि तीन मंत्री सहकारी संस्थाओं के सहकारी अफसरों के पद पर थे और इस के बावजूद कि माननीय मंत्री ने उन से पद खाली करवाने के लिये कहा, वे फिर भी उन पर जमे रहे और सहकारी आन्दोलन की स्वतंत्रता के लिये बाधक बने रहे वे तीन मंत्री कौन हैं? क्या उन्होंने अब त्यागपत्र दे दिया है या नहीं?

†श्री सु० कु० डे : मुझे मंत्रियों के नाम बताने की जरूरत नहीं। उनकी संख्या वर्तमान सूचना के अनुसार तीन से अधिक है। इस बात का लगातार प्रयत्न किया जाता है कि न केवल मंत्री बल्कि अफसर भी सहकारी आन्दोलन में पालिका पदों पर न रहें। हम उनका पीछा कर रहे हैं और इस सम्मेलन के बाद में मैं राज्यों के मुख्य मंत्रियों को अनुरोध कर रहा हूं। मुझे राज्यों के मुख्य मंत्रियों से आश्वासन मिला है कि वे भी उन मंत्रियों को त्यागपत्र देने के लिये कह रहे हैं।

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : मंत्री जी ने स्पष्टतः माना है कि सहकारी आन्दोलन में सब कुछ ठीक नहीं है। फिर भी हम वक्तव्य से देखते हैं कि तीसरी योजना में इस आन्दोलन के लिये बड़ा भाग मांगा जा रहा है। क्या माननीय मंत्री के मतानुसार सहकारी आंदोलन के लिये अधिक नियतन करने से तीसरी योजना में कमी नहीं होगी?

†श्री श्यामधर मिश्र : कृषि सहकारी और कृष्येतर सहकारी संस्थाएं हैं और उन के लिये ऋण की समस्या इतनी बड़ी है कि सरकार से तीसरी योजना में भी जितने संसाधन मांगे गये हैं, वे आवश्यकता से कहीं कम होंगे।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री विद्याचरण शुक्ल : औचित्य प्रश्न है । माननीय मंत्री किस आधार पर उन मंत्रियों के नाम बताने से इन्कार करते हैं, जो सहकारी संस्थाओं से चिपके हुए हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : वह ऐसा करना वांछनीय नहीं समझते ।

†श्री त्यागी : किंतु वांछनीयता मंत्रियों के स्वविवेक का विषय नहीं ।

†अध्यक्ष महोदय : यदि वह नाम बताना नहीं चाहते तो सदस्यों को मान जाना चाहिये । यदि श्री त्यागी गैर सरकारी तौर पर मंत्री जी से पूछें, तो वह नाम बता सकते हैं ।

†श्री त्यागी : किंतु क्या नाम न बताना लोकहित की दृष्टि से उचित है ?

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

एक्सप्रेस डिलीवरी प्रणाली

†*२६५. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 'एक्सप्रेस डिलीवरी' पत्रों की पुनरीक्षित प्रणाली किस प्रकार कार्य कर रही है; और

(ख) क्या इस में कोई और परिवर्तन करने का विचार है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती): (क) यह पता चला है कि पुनरीक्षित प्रणाली पिछली व्यवस्था से अधिक सन्तोषजनक काम कर रही है ।

(ख) अभी तो नहीं ।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या नई प्रणाली के लागू किये जाने के बाद एक्सप्रेस डिलीवरी प्रणाली के संचालन के बारे में शिकायतों की संख्या कम हो गई है या इसके बारे में अभी उतनी ही शिकायतें प्राप्त हो रही हैं ?

†श्री भगवती : ऐसा अनुभव है कि इस नई व्यवस्था के बनाने के बाद शिकायतों की संख्या कम हो गई है । इस बारे में मैं कुछ आंकड़े देता हूं । १९६०–६१ में प्राप्ति २,३३,१०,१५१ थी । शिकायतों की संख्या ८,८२० थी और प्रतिशतता .००३७ थी । १९६१–६२ में कुल प्राप्ति २,३१,३७,७६९ थी, शिकायतों की संख्या ८,५११ और उनकी प्रतिशतता ०.००३५ थी ।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : इस नई योजना की वित्तीय उपलक्षणायें क्या हैं ? क्या इस योजना से होने वाली आय इसके व्यय से अधिक है ?

†श्री भगवती : इस योजना को बिना कोई नई लागत लगाये लागू किया गया हैं । वही इसका आधार है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : क्या मंत्री जी को यह मालूम है कि इस रिवाइज्ड सिस्टम में भी ऐक्सप्रैस डिलीवरी लैटर्स अब भी नहीं पहुंच रहे हैं और जैसा कि संचार मंत्री महोदय को मैंने स्वयं बतलाया भी है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : आप ने बतलाया कि एक दिन आप को खत नहीं मिला लेकिन उसी जगह पर एक दूसरे आदमी ने बतलाया कि वह तो उसी दिन मिल जाया करता है। किसी दिन आप को नहीं मिला हो तो उसके बारे में आप बतलायेंगे तो हम उस की जांच करा लेंगे।

†**श्री विश्राम प्रसाद** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या यह सच है कि ग्रामीण क्षेत्रों में एक्सप्रेस पत्र और तारें सामान्यतया साधारण चिट्ठियों की तरह ही पहुंचाये जाते हैं ? इस बारे में सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†**श्री जगजीवन राम** : जहां तक तारों का सम्बन्ध है, उन्हें तारों की तरह ही बांटा जाता है . . . . . **(अन्तर्बाधा)**

†**कुछ माननीय सदस्य** : नहीं।

†**श्री नाथ पाई** : ग्रामीण क्षेत्रों में उन्हें चिट्ठियों की तरह ही दिया जाता है।

†**श्री जगजीवन राम** : जहां तक एक्सप्रेस डिलीवरी पत्रों का प्रश्न है, बहुत से ग्रामीण क्षेत्रों में एक्सप्रेस डिलीवरी पत्रों की प्रणाली का विस्तार नहीं किया गया है।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा** : दिल्ली और बड़ौदा में मेरा अनुभव यह रहा है कि एक्सप्रेस डिलीवरी पत्र सदा साधारण डाक मिल जाने के बाद मिलते हैं। क्या मैं जान सकता हूं कि स्थिति कब सुधरेगी ?

†**श्री जगजीवन राम** : मैं समझता हूं कि इस दुखद अनुभव के प्राप्त करने में माननीय सदस्य शायद एक अपवाद हैं . . . . **(अन्तर्बाधा)**

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** : नहीं, यहां तो यह एक नियम ही बन गया है।

†**श्री जगजीवन राम** : ऐसा मैं इसलिये कहता हूं क्योंकि लोगों से मुझे पता लगा कि दिल्ली में एक्सप्रेस डिलीवरी पत्रों की स्थिति बहुत सुधर गई है।

श्री यशपाल सिंह : क्या सरकार ने इस बात पर गौर किया है कि ऐक्सप्रैस डिलीवरी लैटर्स यदि छपवा दिये जायें तो दिक्कत दूर हो जायेगी ? ऐक्स्ट्रा स्टाम्प छपवाये जाते हैं और उन पर लगाये जाते हैं जिससे कि बीच में चिट्ठियां गुम हो जाती हैं और दो, तीन केसेज़ में इस के लिए सज़ा भी हो चुकी है, इसलिए क्या सरकार ने गौर किया है कि रजिस्टर्ड लैटर्स की तरह ऐक्सप्रैस डिलीवरी लैटर्स भी छपवा दिये जायें ?

†**अध्यक्ष महोदय** : यह सुझाव है।

†**श्री रंगा** : क्या सरकार ने कभी यह जांच की है कि न केवल एक माननीय सदस्य के बल्कि बहुत से लोगों के इस अनुभव के कारण कि एक एक्सप्रेस तार एक साधारण तार की अपेक्षा देर से पहुंचती है एक्सप्रेस तारों की संख्या कम होती जा रही है और अब हम एक्सप्रेस तार की बजाय साधारण तार को अधिक अच्छा समझने लगे हैं ?

†**श्री जगजीवन राम** : मुझे डर है कि मैं एक्सप्रेस तारों के बारे में उत्तर नहीं दे रहा हूं।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय** : एक्सप्रेस तार का कोई प्रश्न नहीं है।

†**श्री जगजीवन राम** : मैं ऐक्सप्रेस पत्रों के बारे में कह रहा हूं।

पठानकोट-जम्मू रेलवे लाइन

\+

†*२६६. { **श्री अब्दुल गनी गोनी** : **श्री डी० चं० शर्मा** : **श्री भक्त दर्शन** :

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

(क) पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन का निर्माण-कार्य कब आरम्भ हुआ था;

(ख) इस कार्य में क्या प्रगति हो रही है; और

(ग) इस के कब तक पूरे हो जाने की सम्भावना है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) से (ग). पठानकोट से माधोपुर (पंजाब) तक एक रेलवे लाइन, जिसकी लम्बाई ६.४५ मील है, अगस्त १९५४ में मंजूरी दी गई थी और नवम्बर १९५५ में इसे यातायात के लिये खोल दिया गया था। माधोपुर से आगे कठुआ तक (५.४० मील) इस रेलवे लाइन के विस्तार की मंजूरी फरवरी १९६१ में दी गई थी जिसमें रावी नदी पर एक पुल भी सम्मिलित था और काम में अच्छी प्रगति हो रही है। यदि रावी पुल के लिये संविरचित कड़ियां[1] समय पर मिल गईं तो मार्च १९६४ तक कठुआ तक लाइन के यातायात के लिये खुल जाने की संभावना है। कठुआ से आगे जम्मू तक इस लाइन के विस्तार की जांच करने के लिये इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण हो रहे हैं।

†**श्री अब्दुल गनी गोनी** : क्या मैं जान सकता हूं कि आपात स्थिति को देखते हुए सरकार ने इस काम को तेज करने के लिये कोई पूर्ववर्तिता निर्धारित की है ?

†**श्री शाहनवाज खां** : जी नहीं, ऐसा कोई निर्णय नहीं हुआ है।

†**श्री अब्दुल गनी गोनी** : क्या सरकार को ज्ञात है कि जम्मू-पठानकोट रोड के अतिरिक्त पंजाब को जम्मू तथा काश्मीर राज्य से मिलाने वाली कोई दूसरी सड़क नहीं है ? इस समय तक कोई और सड़क नहीं है यद्यपि रेल सम्बन्ध १९४७ से पहले भी था।

†**श्री शाहनवाज खां** : जी हां; सरकार इसे जानती है।

†**श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या रावी परियोजना पर काम की प्रगति कार्यक्रम के अनुसार हो रही है ?

†**श्री शाहनवाज खां** : जी हां; उस में अच्छी प्रगति हो रही है।

†**श्री श्याम लाल सर्राफ** : माननीय मंत्री ने कहा है कि वह कड़ियों की व्यवस्था कर रहे हैं। क्या मंत्री महोदय समय से पहले ही यह सारा प्रबन्ध कर लेने का ध्यान रखेंगे ताकि काम कार्यक्रम के अनुसार पूरा हो सके ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Fabricated Girders.

†श्री शाहनवाज खां : जी हां। जैसा कि मैं ने कहा, हम इस काम को मार्च १९६४ तक पूरा करने की आशा रखते हैं। हमें पूरी आशा है कि यह तब तक पूरा हो जायेगा।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, जम्मू तक लाइन बनाने के बारे में जो सर्वे किया जा रहा है, उसके कब तक पूरा हो जाने की उम्मीद की जाती है और कब तक काम शुरू किया जायेगा ?

श्री शाहनवाज खां : सर्वे में तो चन्द महीने और लगेंगे। काम कब शुरू होगा यह तो जब सर्वे की रिपोर्ट आ जायेगी, तब ही कुछ फैसला होने के बाद होगा।

बम्बई की गोदियां

†*२६७. श्री महेश्वर नायक : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस समय बम्बई की गोदियों पर बहुत माल जमा हो रहा है;

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

(ग) इस जमाव को कम करने के लिये क्या ठोस कदम उठाये जा रहे हैं ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) पिछले कुछ महीनों में बम्बई पत्तन में कुछ माल जमा हो गया है। फरवरी १९६३ में घाटों की प्रतीक्षा करने वाले जलयानों के आंकड़े निम्नलिखित हैं :

१-२-१९६३	३	१५-२-१९६३	५
२-२-१९६३	३	१६-२-१९६३	५
३-२-१९६३	२	१७-२-१९६३	३
४-२-१९६३	७	१८-२-१९६३	१
५-२-१९६३	८	१९-२-१९६३	१
६-२-१९६३	७	२०-२-१९६३	कोई नहीं
७-२-१९६३	६	२१-२-१९६३	,,
८-२-१९६३	७	२२-२-१९६३	२
९-२-१९६३	६	२३-२-१९६३	२
१०-२-१९६३	६	२४-२-१९६३	१
११-२-१९६३	४	२५-२-१९६३	१
१२-२-१९६३	२	२६-२-१९६३	१
१३-२-१९६३	३	२७-२-१९६३	३
१४-२-१९६३	५	२८-२-१९६३	५

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस समय माल जमा हो जाने के कारण निम्नलिखित है :—

पहले से कहीं अधिक संख्या में जलयान बम्बई पत्तन आते रहे हैं। जहां १ मार्च १९६१ और दिसम्बर १९६१ के बीच पत्तन में आने वाले जलया ो की संख्या १५७० थी वहां १९६२ की इसी अवधि में यह संख्या १७९० थी।

सूखी गोदी में पानी में नींव डालने वाले बड़े पीपे तथा फाटकों में मरम्मत होने के कारण ७ नवम्बर १९६२ से प्रिंस गोदी ज्वार ग्रस्त हो गई है। इसके परिणामस्वरूप प्रिंस गोदी लगभग बेकार हो गई है क्योंकि जो जलयान उस गोदी का प्रयोग कर सकते हैं उनका ांचा केवल १७ फुट है जब सामान्यतः उपलब्ध ढांचा २१ फुट है। यह स्थिति इस महीने के अन्त तक बनी रहेगी।

कुछ उर्वरक जहाज माल लादने में आवश्यकता से अधिक समय लेते रहे है।

अलेग्जेंड्रा गोदि ों के कुछ घाटों पर बिजली को तटीय क्रेनें लगाने के काम से घाटों की उपयोगिता को अस्थायी रूप से कम कर दिया है। काम अगस्त १९६३ तक पूरा कर दिया जायेगा।

वार्षिक सर्वेक्षण और पूरी मरमत के लिये गोदी से मिट्टी निकालने वाले चार ड्रेजर एक साथ लगाने पड़े थे। परिणाम यह हुआ कि प्रिंस और विक्टोरिया गोदियों के घाटो में रेग जम गई है। थोड़े ही समय में दूसरा ड्रेजर काम पर वापिस लौट आयेगा।

परिवहन शैडों और गोदामों में से माल उठाने के लिये बैगनों का सम्भरण भी कम रहा है। हाल ही में स्थिति कुछ सुधरी है।

माल पाने वाले लोग गोदियों से स्थानीय उपभोग के लिये आई अपनी वस्तुओं को ले जाने में बहुत समय लगा देते है।

(ग) जहाजों और लदानों के तुरन्त निकास को सुनिश्चित करने के लिये पत्तन न्यास प्रत्येक सम्भव उपाय कर रहा है। श्रमिकों की निकासी में कोई कमी नहीं हुई है।

खाद्य के क्षेत्रीय निदेशक ने इतवारों को खाद्यान्नों और उर्वरकों के दिये जाने की प्रथा को दिसम्बर १९६२ से पुनः आरम्भ कर दिया था। इसके परिणामस्वरूप खाद्यान्न और उर्वरक लाने वाले टैंक ा के निकास में प प्ति ृद्धि हुई है।

जब प्रिंस और विक्टोरिया गोदियों के घाटों में से पूरी तरह मिट्टी निकाल दी जायेगी स्थिति और भी नियन्त्रणाधीन आ जाएगी।

पत्तन न्यास गोदी आधुनिकीकरण परियोजना को भी सक्रिय रूप से क्रियान्वित कर रहा है जिससे घा ों की संख्या बढ़ जायेगी। तथापि यह एक दीर्घकालीन परियोजना है।

†**श्री महेश्वर नायक** : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार बबम्बई वन्दरगाह में से रेग हटाने के लिये कोई कार्यवाही कर रही है ?

†**श्री भगवती** : जी हां। वार्षिक सर्वेक्षण और पूरी मरम्मत के लिये चार ड्रेजर लगाने पड़े थे। मिट्टी निकालने के लिये वे शीघ्र ही वापिस ले आये जायगे।

†**श्री महेश्वर नायक** : माल के जमाव को देखते हुए क्या मैं जान सकता हूं कि क्या गोदि ों में प्रवेश करने में कोई रुकावट है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री भगवती** : रेग निकालना में उसके लिये तलकर्षण[1] आवश्यक है और वह किया जाता है। कुछ समय से यह सम्भव नहीं है क्योंकि चार ड्रेजर वार्षिक सर्वेक्षण और पूरी मरम्मत के लिये भेजे गये थे। वहां यह कठिनाई नहीं होगी।

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्नकाल समाप्त हो गया है। अल्प सूचना प्रश्न।

अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

पश्चिम बंगाल में चावल का मूल्य

+

†अल्प सूचना प्रश्न संख्या २.
- **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** :
- **श्री सु० भू० दास** :
- **श्री सुबोध हंसदा** :
- **श्री स० चं० सामन्त** :
- **श्री ब० कु० दास** :
- **श्री म० ला० द्विवेदी** :
- **श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** :
- **श्री प्र० के० दुबे** :
- **श्री प्र० कु० घोष** :
- **श्री दिनेन भट्टाचार्य** :

क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम गाल म चावल के मूल्य में असाधारण वृद्धि हुई है जो गत वर्ष की इसी कालावधि में विद्यमान मूल्य से ५ रुपये प्रति मन अधिक है ;

(ख) क्या यह सच है कि इस वर्ष अमन चावल का उत्पादन १९६१ के उत्पादन की तुलना में लगभग ९ लाख टन कम हुआ है ; और

(ग) घ सरकार ने मूल्यों को कम करने के लिये पश्चिम बंगाल को चावल और गेहूं के तुरन्त सम्भरण को सुनिश्चित करने के हेतु क्या कदम उठाये हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) पश्चिम गाल में चावल के मूल्य स वर्ष पिछले वर्ष से अधिक है।

(ख) वर्तमान संकेतों के अनुसार इस वर्ष पश्चिम बंगाल में चावल का उत्पादन पिछले वर्ष से ३–४ लाख टन कम ोगा।

(ख) चालू वर्ष में केन्द्रीय स्टाक से पर्याप्त मात्रा में चावल का सम्भरण करने का विश्वास पश्चिम बंगाल सरकार को दिलाया गया है। पश्चिम गाल को उड़ीसा से व्यापार में मिलने वाले चावल और धान की जो भी मात्रा होगी और परम्परागत सीमा व्यापार के रूप में नेपाल के सीमा क्षेत्रों से जो चावल और धान आयेगा वह इसके अतिरिक्त होगा। गेहूं के वितरण को भी उदार कर दिया गया है और राज्य सरकार को बता दिया गया है कि राज्य में वितरण के लिये जितने गेहूं की उन्हें आवश्यकता ोगी उसका सम्भरण भारत सरकार केन्द्रीय स्टाक में से करने को यार होगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Dredging

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :** क्या लोगों के कष्टों को दूर करने के लिये सरकार ने उचित मूल्यों वाली दुकानें खोली हैं और यदि हां, तो चावल और गहूं किस मूल्य पर दिये जा रहे हैं ?

†**श्री ग्र० म० थामस :** पश्चिम बंगाल में ११,०७२ उचित मूल्यों वाली दुकानें हैं । हम गेहूं १४ रुपये प्रति मन और साधारण चावल १६ पये प्रति मन की दर पर सम्भरण कर रहे हैं ।

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :** क्या निकट भविष्य में सरकार ने राशन प्रणाली चालू करने की योजना बनाई है ?

†**श्री ग्र० म० थामस :** मैं नहीं समझता कि वहां राशन प्रणाली आरम्भ करने की कोई आवश्यकता है ।

†**श्री सुबोध हंसदा :** पश्चिम बंगाल में चावल की अनवरत कमी को देखते हुए क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाया गया है कि छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये बहुत गुंजाइश है और क्या उत्पादन बढ़ाने के स प्रयोजन के लिये पश्चिम बंगाल सरकार को कोई विशेष विधि आवंटित की गई है ?

†**श्री ग्र० म० थामस :** मेरे विचार में पश्चिम बंगाल में कमी की बात को कुछ बढ़ा-चढ़ा कर कहा गया है । पूर्वी चावल क्षे में जिसमें उड़ीसा और पश्चिम बंगाल सम्मिलित हैं कु दिक्कत रही है । पश्चिम बंगाल की स्थिति पर उड़ीसा की स्थिति का प्रभाव पड़ेगा । दुर्भाग्यवश स वर्ष पश्चिम बंगाल के साथ लगने वाले तीन जिलों में सूखे के कारण खाद्यान्नों में भारी कमी हो गई है जिसका कि पश्चिम बंगाल से होने वाले व्यापार की सामान्य गति पर कुछ सीमा तक प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है । इसके अतिरिक्त उड़ीसा सरकार ने ध्यान पर ४० प्रतिशत और चावल पर २५ प्रतिशत आरोपन लगा दिया है । अनाज वसूली के मूल्य भी बढ़ गये हैं । इन बातों का भी पश्चिम बंगाल को ोनें वाले सम्भरणों पर कुछ प्रभाव पड़ा है । परन्तु सदन को यह याद रखना चाहिये कि चालू व के उत्पादन की १९६१ में हुये उत्पादन से तुलना करना उचित नहीं है । पिछले वर्ष की तुलना में जो कि कम से कम पश्चिम बंगाल के लिये एक असामान्य वर्ष था, १९६१ में पश्चिम बंगाल में उत्पादन में १२ लाख टन तक की द्धि हुई है । इस वर्ष भी आशा है कि उत्पादन लगभग ४३ लाख टन से ४४ लाख टन तक होगा और वह १९५९–६० के उत्पादन से कुछ अधिक ही है जो कि कुछ सीमा तक एक सामान्य वर्ष था ।

†**श्री स० चं० सामन्त :** उपमन्त्री महोदय ने कहा है कि पूर्वी क्षेत्र में शायद उड़ीसा इस वर्ष चावल न भेज सके । क्या मैं जान सकता हूं कि क्या मध्य प्रदेश सरकार ने जिसके पास सेला और टूटा चावल दोनों ही फालतू हैं जो कि व्यापार के रूप में पश्चिम बंगाल को संभरित किया जा रहा था अब पश्चिम बंगाल सरकार को सूचित कर दिया है कि चावल भेजना सम्भव न होगा और यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार सकी जांच करेगी ?

†**श्री ग्र० म० थामस :** इसकी मात्रा कोई अ क न थी; यह टूटा चावल था और सकी मा केवल ५,००० या १०,००० मन तक ही थी । परन्तु हम पश्चिम बंगाल को केन्द्रीय स्टाक में से सम्भरण कर रहे हैं । व मान स्थिति को देखते हुये हमने उन्हें बता दिया है कि गेहूं की अपेक्षित मात्रा के अतिरिक्त हम उन्हें १।। लाख टन तक चावल भी देंगे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

तीन से चार लाख टन की कमी के बारे में भी बिक्री योग्य अतिरेक इसका केवल एक तिहाई ही होगा। इसलिये जहां तक उपभोक्ता मूल्यों का सम्बन्ध है हमें कमी के बारे में वैसे ही चिन्तित होने की कोई आवश्यकता नहीं है। हम उड़ीसा और पश्चिम बंगाल की राज्य सरकारों से सतत सम्पर्क में है। और स्थिति को सुखद बनाने के लिये प्रत्येक कदम उठा रहे हैं। सदन को यह जानने में चि होगी कि पिछले पांच या छः सप्ताह में मूल्य ऊपर न चढ़ कर वैसे के वैसे ही बने रहे हैं और नवीनतम जानकारी यह है कि पश्चिम गाल में भी थोड़ी सी कमी हुई है।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : यह देखते हुये कि माननीय मन्त्री ६ लाख टन की कमी होने से कार करते है जो आंकड़े कि राज्य के मुख्य मन ी ने दिये हैं और इस बात का भी ध्यान रखते हुये कि यह स्पष्ट है कि मूल्य यक्तिक व्यापार के कारण बहुत बढ़ गये है क्या मैं जान सकता हूं कि वर्ष चाहे अधिक फसल वाला हो या कम फसल वाला सरकार के चावल में राज्य व्यापार करने से इंकार कर देने का क्या कारण है जबकि पश्चिम बंगाल में चावल के मूल्यों में सदा ही वृद्धि होती है और चावल की कमी भी है ?

†श्री कृ० म० थामस : पिछले राज्य व्यापार करने का हमें बड़ा कड़वा अनुभव हुआ था; कमी वाले राज्य में हमें समाहार का सहारा लेने के बाद में हमें बड़ा सतर्क रहना चाहिये। पश्चिम बंगाल में होने वाली कठिनाइयां भी आंशिक रूप से उड़ीसा में चावल पर २० प्रतिशत तक तथा धान पर ४० प्रतिशत तक होने वाले समाहार के कारण हैं जिसका कि पश्चिम बंगाल से होने वाले व्यापार की सामान्य गति पर काफी प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। हम ने उड़ीसा सरकार के साथ यह बात उठाई है और उन्हें हम ने विश्वास दिलाया है कि संभरण के लिये चावल की जितनी भी मात्रा की आवश्यकता पड़ेगी हमें उन्हें उचित मूल्यों वाली दूकानों द्वारा देंगे ताकि पश्चिम बंगाल से होने वाले सामान्य व्यापार पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

†श्री प्र० के० दुबे : इस विषय में मैं आप का ध्यान आज के "स्टेट्समैन" में प्रकाशित एक समाचार की ओर दिलाता हूं जिसमें कहा गया है कि :

> "कांग्रेस संसदीय दल के एक जनरल सेक्रेटरी ने उड़ीसा सरकार पर ३५ रुपये प्रति मन पर चावल बेच कर, जो इससे आधे दामों पर प्राप्त किया गया था, लाभ कमाने का आरोप लगाया है।"

क्या मैं जान सकता हूं कि क्या इस मामले में भारत सरकार द्वारा जांच की जाने वाली है ताकि उड़ीसा सरकार पश्चिम बंगाल में कमी का लाभ उठाते हुए, यद्यपि वह स्वयं भी उसी क्षेत्र में है, अतिरिक्त लाभ न कमा पाये ?

†अध्यक्ष महोदय : यह कार्य के लिये सुझाव है।

†श्री कृ० म० थामस : मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य किस वक्तव्य का उल्लेख कर रहे हैं। हमारी जानकारी यह है कि उड़ीसा सरकार . . . .

†अध्यक्ष महोदय : यह कार्य के लिये सुझाव है।

श्री म० ला० द्विवेदी : माननीय मंत्री जी ने कहा है कि चावल का उत्पादन कम होने की वजह से वहां पर मूल्यों में बढ़ती हुई है। मैं जानना चाहता हूं कि सरकार ऐसा प्रबन्ध क्यों नहीं करती है कि यदि वहां उत्पादन कम हुआ है, तो दूसरी जगहों से चावल पहुंचा करके चावल के मूल्यों को न बढ़ने दिया जाये ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय :** यह कार्य के लिये सुझाव है ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

बाजरा और ज्वार के संकर बीज

†*२५०. **श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि क्या भारतीय कृषि अनुसंधान संस्था पिछले कुछ समय से बाजरा तथा जवार के संकर बीजों के उत्पादन के लिये प्रयोग कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो उन प्रयोगों के क्या परिणाम निकले हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):** (क) हां। भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् के तत्वावधान में एक अखिल भारतीय समन्वित कार्यक्रम के अन्तर्गत भारतीय कृषि अनुसंधान संस्था, नई दिल्ली में ज्वार और बाजरे के उपयुक्त संकर बीज तैयार करने के विषय में प्रयोग किये जा रहे हैं ।

(ख) १९६२ में समस्त भारत में ज्वार के २१ और बाजरे के १० संकर बीजों को परखा गया था। इनमें से ज्वार के ४ और बाजरे के ६ संकर बीजों से देश में इस समय होने वाले उत्पादन से काफी अधिक उपज हुई है। घाना, अफ्रीका, से आयात की गई सामग्री में से चुन कर बनाई गई बाजरे को एक सुधरी हुई किस्म को खेती के लिये मुक्त किया जा चुका है ।

पंचायत संसाधन सम्बन्धी समिति

†*२५३. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंचायत संसाधन सम्बन्धी समिति ने अपना प्रतिवेदन दे दिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो समिति ने अभी तक क्या प्रगति की है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री श्यामधर मिश्र):** (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) दल ने अब तक आन्ध्र प्रदेश, राजस्थान, मैसूर तथा मद्रास राज्यों में 'मौके पर अध्ययन' किया है ।

वन्य पशुओं के लिये भारतीय बोर्ड

†*२५८. **श्री पें० वेंकटासुब्बया :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सुचारू रूप से कार्य करने के लिये वन्य पशुओं के भारतीय बोर्ड की वर्तमान स्थिति क्या है;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) १९६२ में बोर्ड तथा उसकी कार्यकारी समिति की कितनी बैठकें हुई तथा उनमें किन मुख्य बातों पर चर्चा की गई; और

(ग) १९६३ के लिये बोर्ड का क्या कार्यक्रम है तथा देश में वन्य पशुओं के संरक्षण के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) वन्य पशुओं के भारतीय बोर्ड का गठन १९५२ में पहली बार किया गया था। दिनांक १५-१०-१९६२ की अधिसूचना द्वारा १९६२ में इसका गठन किया गया था। इस बीच सदस्यों की नियुक्ति को अन्तिम रूप दिया जा चुका है।

(ख) अगस्त, १९६२ में बोर्ड की कार्यपालिका समिति की एक बैठक हुई थी। इस बैठक में जिन विषयों पर चर्चा हुई थी उनकी सूची नीचे दी जाती है :

(एक) वन्य पशुओं तथा उनके उत्पादों के निर्यात पर वर्तमान प्रतिबन्ध का पुनरीक्षण और ऐसे जानवरों, जिनको निर्यात की आसानी से अनुमति दी जाये, के बारे में विचार करना।

(दो) समिति पंजीयन अधिनियम, १८६० के अधीन वन्य पशुओं के भारतीय बोर्ड के पंजीयन की आवश्यकता अथवा अन्यथा के प्रश्न पर विचार।

(तीन) वन्य पशुओं के शरण स्थान को देखने के लिए पर्यटकों को विकास सुविधायें।

(चार) गिरवन को वन्य पशुओं का शरण स्थान बनाना।

(पांच) वन्य पशुओं का संरक्षण।

(छः) चिड़ियाघरों में अनुसंधान विभाग का खोलना।

(सात) वन्य पशुओं की गणना।

(आठ) चन्द्रप्रभा शरणस्थान, उत्तर प्रदेश में नया सिंह केन्द्र खोलना।

(ग) १९६३ के बोर्ड का कार्यक्रम अभी निश्चित नहीं किया गया है।

सारे दिन खुले रहने वाले दूध के स्टाल

†*२६०. { **श्री हेडा :**
श्री विभूति मिश्र :

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

(क) दिल्ली दूध योजना के अधीन खोले गये सारे दिन खुले रहने वाले दूध के स्टालों की संख्या क्या है और वे स्टाल कहां कहां पर हैं;

(ख) क्या साधारण जनता की आवश्यकतायें पूरी करने के लिये स्टाल खोलने के सम्बन्ध में सरकार की कोई योजना है; और

(ग) १९६३–६४ और १९६४–६५ में दिल्ली दूध योजना के दूध उत्पादन तथा वितरण के क्या लक्ष्य थे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) निम्न स्थानों पर सारे दिन खुले रहने वाले दूध के नौ स्टाल हैं :—

(१) सैंट्रल डेरी, वैस्ट पटेलनगर, नई दिल्ली

(२) टाउन हाल, दिल्ली नगर निगम, चांदनी चौक, दिल्ली

(३) संसद् भवन

(४) योजना भवन

(५) डाक तथा तार निदेशालय

(६) उद्योग भवन'

(७) कृषि भवन

(८) नार्थ ब्लाक

(९) रेल भवन

(ख) संसद् भवन के स्टाल को छोड़कर शेष सभी दूध के स्टाल जनता के लिए खुले हुए हैं।

उपयुक्त स्थान उपलब्ध हो जाने पर राजधानी की विभिन्न भागों में और दूध के स्टाल खोले जायेंगे। ऐसे ५० स्टाल बनाने का लक्ष्य है।

(ग) लक्ष्य ७००० मन का है।

कालटैक्स इंडिया लिमिटेड टैंकर

†*२६८. **श्री प्र० क० देव** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 'शिपिंग कारपोरेशन आफ इंडिया' और 'कालटैक्स इंडिया लिमिटेड' के बीच विज़ागपत्तन और फारस की खाड़ी के बीच चलाने के लिये एक टैंकर किराये पर लेने के बारे में एक करार हुआ है;

(ख) यदि हां, तो टैंकर किस प्रकार का है तथा उसकी धारिता क्या है और इसका निर्माण कहां पर हो रहा है; और

(ग) क्या भारतीय जहाज़ निर्माण कारखाने टैंकरों का निर्माण करने में समर्थ हैं ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी हां।

(ख) टैंकर मैसर्स हिताली शिप बिल्डिंग एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड, जापान में बनाया जायेगा। शिपयार्ड से यह समझौता किया गया है कि ३२,६४० डी० डब्ल्यू० टी० का सिंगल स्क्रू मोटर का, जिसकी रफ्तार १६ नाट तथा ३२.८८ फीट को ड्राफ्ट हो, टैंकर बने। परन्तु अब शिपयार्ड से बातचीत की जा रही है कि उसमें कुछ इस प्रकार के रूपभेद कर दे जिससे मैसर्स कालटैक्स (इंडिया) लिमिटेड के करार की आवश्यकतानुसार वह बन जाये।

(ग) इस समय हिन्दुस्तान शिपयार्ड में प्रस्तावित आकार का टैंकर बनाने की सुविधायें नहीं हैं।

†मूल अंग्रेजी में

उत्तर प्रदेश में सीमान्त जिलों में परिवहन तथा संचार

*२६६. { **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री कजरोलकर : }

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश के सीमान्त जिलों में परिवहन और संचार के लिये तीसरी पंचवर्षीय योजना में केन्द्र द्वारा कितनी धनराशि निश्चित की गई थी;

(ख) क्या चीनी आक्रमण के कारण इस धनराशि में कुछ परिवर्तन किया गया; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस बारे में जो नई व्यवस्था सोची है उसका संक्षिप्त ब्यौरा क्या है?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) संभवतः माननीय सदस्यों का संकेत उत्तर प्रदेश के सीमान्त जिलों में सड़क संचार के सुधार के बारे में है। संविधान के अन्तर्गत, उन सड़कों के बारे में जो राष्ट्रीय राजपथ घोषित कर दी गई है, भारत सरकार मुख्यतः जिम्मेदार है। राष्ट्रीय राजपथों के अलावा राज्य की और सब सड़कों की जिम्मेदारी मुख्यतः संबंधित राज्य सरकारों की है। अतएव, उत्तर प्रदेश के सीमान्त जिलों में सड़क संचार के सुधार का सामान्य प्रश्न मुख्यतः उत्तर प्रदेश सरकार की देख-रेख के अन्तर्गत आता है। फिर भी इन क्षेत्रों में सड़क संचार सुधार करने के लिए राज्य सरकार की सहायतार्थ भारत सरकार ठोस वित्तीय सहायता देती रहती है। तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत भारत सरकार जिन सड़क योजनाओं को आर्थिक सहायता दे रही है वे नीचे दी गयी हैं:—

	सम्पूर्ण प्राक्कलित लागत (रुपये करोड़ में)
(१) सीमान्त जिला विकास कार्यक्रम के भाग के रूप में उतराखण्ड डिवीजन में सड़क संचार का सुधार . . .	१२.४८
(२) अंतर्प्रदेशीय या आर्थिक महत्व की प्रदेश सड़कों के सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत आने वाली और केन्द्रीय सड़क निधि (सामान्य) आरक्षित द्वारा वित्तीय सहायता दी जाने वाली सड़क योजनाएं	०.५४
रुपये	१३.०२

ऊपर (१) में उल्लिखित योजनाओं की लागत का ७५ प्रतिशत और (२) में उल्लिखित योजनाओं की लागत का ५० प्रतिशत भारत सरकार वहन करेगी।

(ख) जी, नहीं।

(ग) सवाल पैदा नहीं होता।

लेवल क्रासिंग

†*२७०. { डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री विश्वनाथ राय :
श्री हेम बरुआ :
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बिना चौकीदार वाले लेवल क्रासिंगों पर चौकीदार रखने के एक आवस्थाभाजित कार्यक्रम को अन्तिम रूप दे दिया है ;

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

(ग) तीसरी पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि में ऐसे लेबल क्रासिंगों पर कितना व्यय होगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) से (ग). राज्य सरकारें मामले पर अभी भी विचार कर रही हैं। अब तक मध्य प्रदेश तथा महाराष्ट्र राज्य सरकारों ने रेलवे तथा सड़क प्राधिकार के बीच व्यय की भागीदारी को सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया है तथा अन्य राज्य सरकारों से उच्च स्तर पर बातचीत हो रही हैं तथा उनका ध्यान रेलवे दुर्घटना समिति १९६२ के अन्तरिम प्रतिवेदन तथा उस पर समाचारपत्रों के टिप्पण में बताये गये लागत फार्मूले की ओर किया गया है। आरंभ में लगभग १२०० लैबल क्रासिंगों पर चौकीदार रखने का विकार है। इसके ब्योरे सम्बद्ध विवरण में बताये गये है। [पुस्तकालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० ९०६/६३]। क्योंकि बिना चौकीदार वाली लैबल क्रासिंग पर यातायात का समय समय पर पुनरीक्षण किया जाता हैं इसलिए अभी यह बताना सभव नहीं है कि योजना की शेष अवधि के लिए कुल कितना पूंजीगत व्यय होगा।

वन क्षेत्र

†*२७१. श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :

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

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने राजस्थान सरकार को पूरी राजस्थान नहर के साथ साथ दो मील चौड़ा वन क्षेत्र बनाने की उसकी योजना क्रियान्वित करने के लिये पर्याप्त वित्तीय सहायता देना स्वीकार करा लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो यह सहायता कितनी होगी तथा क्या इसको दीर्घकालीन ऋण के रूप में दिया जायेगा अथवा सीधे अनुदान के रूप में ?

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). राजस्थान सरकार ने राजस्थान नहर के दोनों किनारों पर लगभग १¹/₂ चेन की चौड़ाई का ४० लम्बा वन क्षेत्र बनाने की योजना पेश की है। केन्द्रीय सरकार ने योजना को स्वीकार कर लिया है और प्रतिएकड़ २०० रुपये सहायता देने की इच्छा व्यक्त कर दी है।

चितरंजन कारखाना

†*२७२. { श्री महेश्वर नायक :
श्री बसुमतारी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने चितरंजन कारखाने की उत्पादन क्षमता बढ़ाने के कार्यक्रम को अन्तिम रूप दे दिया है;

(ख) उसकी भाप तथा बिजली के इंजनों को बनाने की वर्तमान क्षमता क्या है, तथा बढ़ी हुई क्षमता क्या होगी; और

(ग) बढ़ी हुई क्षमता के अनुसार कब से उत्पादन होने की आशा है?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाह नवाज खां) : (क) और (ख). चित्तरंजन इंजन कारखाने की उत्पादन क्षमता भाप के इंजनों की २०० औसत आकार के इंजन प्रतिवर्ष की है जो १६८ डब्ल्यु जी इंजन आती है। क्षमता को बढ़ाने का विचार नहीं है।

दूसरे अतिरिक्त चितरंजन जन कारखाने की प्रतिमाह एक बिजली का इंजन बनाने की क्षमता का विकास करते पाया गया है। जुलाई १९६५ तक प्रतिमाह बिजली के छः इंजन बनाने की उत्पादन क्षमता करने के कार्यक्रम को अन्तिम रूप दे दिया गया है।

(ग(आशा है कि बिजली के इंजन बनाने की बढ़ी हुई क्षमता निम्नलिखित अनुसूची के अनुसार पूरी हो जायेगी।

अवधि	प्रतिमाह उत्पादन
जून १९६३ से दिसम्बर १९६३	२ इंजन
जनवरी १९६४ से जून १९६४	३ इंजन
जुलाई, १९६४ से दिसम्बर १९६४	४ इंजन
जनवरी १९६५ से जून १९६५	५ इंजन
जुलाई १९६५ से आगे	६ इंजन

†मूल अंग्रेजी में

रेल प्रशासन में मितव्ययता

*२७३ { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आपात काल की घोषणा के बाद से रेलवे प्रशासन में मितव्ययता के लिए क्या कदम उठाये गये हैं और उससे कितनी बचत होने का अनुमान है ;

(ख) क्या मितव्ययता करने के लिये विभिन्न रेलों में कर्मचारियों की छंटनी करने का प्रश्न विचाराधीन है ;

(ग) क्या रेलवे कर्मचारियों के काम के घंटे भी बढ़ा दिए गए हैं और क्या उस पर अमल हो रहा है; और

(घ) रेलवे बोर्ड के कर्मचारीवर्ग पर किये जाने वाले व्यय में कितनी कमी की गई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री स० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). १९ फरवरी १९६३ को १९६३–६४ का रेलवे बजट पेश करते हुए रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में खर्च में कमी करने से सम्बन्धित उन उपायों की रूप-रेखा बतायी थी, जो अन्य सरकारी विभागों के साथ-साथ रेलवे मंत्रालय में भी अपनाये गये हैं । इन उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ प्रशासनिक खर्च में कमी, आनुषंगिक खर्च और यात्रा सम्बन्धी खर्च पर कड़ा नियंत्रण, जहां सम्भव हो वहां मारतों के सामान्य अनुरक्षण को स्थगित रखने, और इमारत बनाने के काम और उनके स्तर को सीमित करने के काम शामिल हैं। इस सम्बन्ध में २४–१–६३ के तारांकित प्रश्न ४६२ के उत्तर में वित्त उपमंत्री द्वारा सभा–पटल पर रखे गये बयान की ओर भी माननीय सदस्यों का ध्यान दिलाया जाता है ।

रेलवे मंत्रालय ने लोक-लेखा समिति को एक ज्ञापन दिया था, जिसमें बताया गया था कि आपात से पहले भी रेलों ने खर्च में कमी करने के लिए क्या क्या उपाय किये थे और उनका क्या परिणाम रहा । यह ज्ञापन लोक लेखा समिति की पहली रिपोर्ट (तीसरी लोक सभा) के भाग १ के परिशिष्ट २९ के रूप में प्रकाशित किया गया है। खर्च कम करने के सम्बन्ध में विभिन्न दिशाओं में जो उपाय बरते गये हैं, उन पर तेजी से अमल किया जा रहा है, जैसे : कागज, लेखन-सामग्री आदि की अधिक मांग; पत्रों, परिपत्रों और रिपोर्टों की कम प्रतियां तैयार करना; कागज का नोनों तरफ अधिक से अधिक उपयोग; बैठकों, सम्मेलनों और सामूहिक विचार-विमर्श का आयोजन यथासंभव कम करना (रेलवे बोर्ड के साथ जनरल मैनेजरों की जो बैठक दिसंबर १९६२ में होने वाली थी वह भी रद्द कर दी गयी; (दफ्तरों और दूसरी सर्विस इमारतों में बिजली के इस्तेमाल में किफायत; जहां कहीं सम्भव हो, वहां अनावश्यक काम या एक ही काम को दो जगह करने की प्रणाली को समाप्त करना, और निम्न स्तरों के अधिकारियों को कुछ और मामलों में अधिक अधिकार देना ।

फिर भी यह मानना होगा कि अतिरिक्त यातायात (जिस में प्रतिरक्षा संबंधी अतिरिक्त यातायात भी शामिल है) को सम्हालने के लिए रेलवे के परिचालन और अनुरक्षण के काम पर अनिवार्यत: अधिक खर्च करना पड़ता है । राष्ट्रीय आपात के कारण रेलों की विकास सम्बन्धी गतिविधियों में और तेजी आ गई है । परिणामस्वरूप कई मामलों में रेलों को अपनी योजनाओं पर अधिक

तेजी से अमल करना है, क्योंकि यदि इस दिशा में किसी प्रकार की असफलता हुई, तो प्रतिरक्षा के प्रयत्नों में कमी आ जायेगी। इन सभी बातों के अलावा यदि रेलों के खर्च में कमी करने से उन की परिचालन कुशलता, या रेल उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा और सेवा के स्तर या कर्मचारियों के कल्याण-कार्यों पर बुरा असर पड़ता हो, तो उस हालत में लोकोपयोगी सेवा होने के कारण रेलें अपने खर्च में कमी नहीं कर सकतीं। यातायात बढ़ जाने से रेलों को जो अतिरिक्त आमदनी होगी उस के अनुरूप अतिरिक्त खर्च यथासंभव कम रखा जायेगा।

रेलों के खर्च में किफायत का अधिक उपयुक्त तरीका यह होगा कि रेलों की दूसरी परिसम्पत्तियों की तरह कर्मचारियों से भी अधिक से अधिक काम लिया जाय, न कि उन की छंटनी की जाय। आपात के संबंध में नागरिक प्रतिरक्षा कार्यों और रेलों तथा रेलवे बोर्ड के कार्यालय में आपात उप शाखाओं की अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए नयी जगह मंजूर करने के बजाय उन कर्मचारियों से काम लिया जा रहा है जो कम महत्व के पदों पर नियुक्त हैं और जिन्हें अस्थायी तौर पर खाली रखा जा सकता है, (जैसे रेलों के कुशलता अफसर आदि)।

(ग) जी हां। २२ नवम्बर, १९६२ को दफ्तरों का समय बढ़ाने के संबंध में भारत सरकार (गृह मंत्रालय) की ओर से जो हिदायतें जारी की गई थीं वे रेलवे कार्यालयों में भी लागू की गई हैं।

(घ) जैसाकि १९६३-६४ से संबंधित रेलवे की अनुदान की मांगों को देखने से पता चलेगा, रेलवे बोर्ड के खर्च के लिए बजट में जितनी व्यवस्था की गई थी, उस की तुलना में चालू वर्ष के संशोधित अनुमान में लगभग ४०,००० रुपये की बचत हुई है और १९६३-६४ के बजट अनुमान में लगभग ४०,००० रुपये की और बचत दिखायी गयी है। यह उल्लेखनीय है कि आपात के संबंध में रेल यातायात के नियमन और निर्देशन और प्रतिरक्षा मंत्रालय की मांगों को पूरा करने आदि के कारण रेलवे बोर्ड के कार्यालय में जो काम बढ़ा है, उस के बावजूद खर्च में यह बचत की गई है।

रेलवे द्वारा कोयले की ढुलाई

†*२७४ { डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :
श्री दलजीत सिंह : }

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोयले की ढुलाई की सुविधाओं को बढ़ाने का प्रावस्थाभाजित कार्यक्रम क्या है ;

(ख) इस समय कितनी कमी है : और

(ग) इस कार्य के लिए उपलब्ध क्षमता का पूरा-पूरा तथा अधिक दक्षता से उपयोग करने के लिये यदि कोई कदम उठाये जा रहे हैं तो वे क्या हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ६०८/६३]

---

†मूल अंग्रेजी में

लखनऊ-कानपुर विद्युत् चालित रेलगाड़ी सेवा

†४३३. श्री कृष्णदेव त्रिपाठी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार लखनऊ और कानपुर के बीच विद्युत्-चालित रेलगाड़ियां चलाने का है क्योंकि इस लाइन पर बहुत बड़ी संख्या में व्यक्ति यात्रा करते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव के निश्चित होने में कितना समय लगेगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

अमरीका से खाद्य पदार्थ

†४३४. श्रीमती लक्ष्मी बाई : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अमरीका से सहायता स्वरूप क्या खाद्य पदार्थ आ रहे हैं ;

(ख) भारत में इन वस्तुओं का वितरण करने वाले संगठनों के क्या नाम हैं ;

(ग) वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में प्राप्त हुए पदार्थों में से प्रत्येक का कुल मूल्य क्या है ; और

(घ) इसी अवधि में इन में से प्रत्येक वस्तु में आन्ध्र प्रदेश का कितना भाग है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): (क) आजकल अमरीका से उपहार के रूप में प्राप्त हो रही वस्तुओं के नाम दर्शाने वाला विवरण (अनुबन्ध १) संलग्न है ।

अनुबन्ध १

१. गेहूं

२. आटा

३. बल्गर गेहूं

४. चावल

५. अनाज

६. अनाज खाद्य

७. पनीर

८. सूखा दूध

९. बहुत प्रयोजनीय खाद्य

१०. खाद्य पैकेज

११. बीज

१२. उत्पादों सहित सोया बीज

१३. सब्जी का रस

---

†मूल अंग्रेजी में

१४. मक्खन तथा मक्खन तेल

१५. अनाज शर्बत

१६. नीबूं का रस

१७. सोडा लाइम

(ख) इन उपहार वस्तुओं को प्राप्त तथा वितरित करने वाले संगठनों के नाम की सूची (अनुबन्ध २) संलग्न है ।

अनुबन्ध २

भारत में प्राप्त तथा वितरण करने वाली एजेंसियों के नाम

(१) हर जगह अमरीकी सहायता के लिए सहकारी समिति, आई० एन० सी० (केयर) १८, फ्रेण्ड्स कालोनी, नई दिल्ली–३ ।

(२) नेशनल क्रिश्चयन काउन्सिल आफ इंडिया, १५१, गोल्फ लिंक, नई दिल्ली–३ ।

(३) चर्च वर्ल्ड सर्विस, लुथरन वर्ल्ड रिलीफ, १५१, गोल्फ लिंक, नई दिल्ली–३ ।

(४) कैथोलिक रिलीफ सर्विसेज़—नेशनल कैथोलिक वैलफेयर कान्फ्रेंस, सी० बी० सी० आई० सेन्टर, एलेग्ज़ेंडर प्लेस, नई दिल्ली–१ ।

(५) इंडियन रेड क्रास सोसाइटी, १, रेड क्रास रोड, नई दिल्ली–१ ।

(६) दि मेनोनाइट रिलीफ कमिटि आफ इंडिया, १५१, गोल्फ लिंक, नई दिल्ली–३ ।

(ग) क्योंकि ये वस्तुएं उपहार स्वरूप प्राप्त हुई हैं, इसलिए उन का मूल्य नहीं बताया जा सकता ।

(घ) एजेंसियां उपहार-वस्तुओं का वितरण अपने ही प्रबन्धों से करती हैं, आन्ध्र प्रदेश का प्रतिशत भाग के बारे में सरकार को जानकारी नहीं है ।

उत्तर प्रदेश में चीनी का कारखाना

†४३५. **श्री विश्वनाथ राय** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जिला नैनीताल (उत्तर प्रदेश) की तराई में कुछ वर्ष पूर्व बनने वाला चीनी के कारखाने में अगली फसल में (१९६३-६४) गन्ने की पिराई आरम्भ हो जायेगी ;

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो इस के क्या कारण हैं ; और

(ग) बनने वाले कारखाने में जनता का कितना धन लगा है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)**: (क) संभव है कि कारखाने में १९६३-६४ की फसल में गन्ने की पिराई आरम्भ हो जाये ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) अब तक कुल लगभग एक करोड़ रुपये लगे हैं ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

मासिक सीज़न टिकट

†४३६. **श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे के अतिरिक्त अन्य रेलों पर मासिक सीज़न टिकट के लिए एक-ओर की १२ यात्राओं का किराया लिया जाता है ;

(ख) यदि हां, तो उत्तर रेलवे में यह संख्या २४ क्यों है ;

(ग) क्या इसे कम करने का प्रस्ताव है ; और

(घ) यदि हां, तो किस तारीख से कम किया जायेगा ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) और (ख). बम्बई, कलकत्ता और मद्रास के उपनगरीय क्षेत्रों को छोड़ कर मासिक सीज़न टिकट के किराये का आधार सभी रेलों पर एक है। यह किराया डाक रेलगाड़ी की १५ से २० एक ओर की यात्राओं का किराया है। बम्बई, कलकत्ता और मद्रास के उपनगरीय क्षेत्रों के मामले में यह किराया एक ओर की ७ से १८ यात्राओं का किराया है और ऐसा उन नगरों की असाधारण स्थानीय परिस्थितियों के कारण किया गया है।

(ग) नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

बख्तियारपुर स्टेशन पर पुल

४३७. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत वर्ष के रेलवे बजट में पूर्व रेलवे के बख्तियारपुर स्टेशन पर पुल बनाने की योजना को स्वीकृति दी गई थी ; और

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) पटना-बख्तियारपुर सड़क पर बख्तियारपुर के पास मौजूदा समपार की जगह एक ऊपरी सड़क पुल बनाने की योजना १९६२-६३ के निर्माण कार्यक्रम में शामिल की गई थी।

(ख) इस के नक्शे और अनुमान तैयार कर के राज्य सरकार की मंजूरी के लिए भेज दिये गये हैं।

वारंगल में स्वचालित टेलीफोन

†४३८. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वारंगल में स्वचालित कुल कितने टेलीफोन हैं और वर्ष १९६३–६४ में ऐसे कितने टेलीफोन लगाये जायेंगे ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)** : वारंगल में हनामकोण्डा स्वचालित एक्सचेंज से काम करने वाले टेलीफोनों की संख्या ५७ है। वर्ष १९६३–६४ में २० नये टेलीफोन लगने की संभावना है।

---

†मूल अंग्रेजी में

काजीपेट जंकशन

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

(क) क्या सरकार ने काजीपेट जंकशन के लिए मजदूरों के मकान और स्वास्थ्य केन्द्रों के निर्माण के लिए कोई कार्यवाही की है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख) काजीपेट में श्रेणी ३ और ४ के क्रमानुसार २८० तथा ३०२ कर्मचारी हैं जिनमें से श्रेणी ३ के १९६ और श्रेणी ४ के २१७ कर्मचारियों को क्वार्टर दे दिये गये हैं । १९६३—६४ में २४ और क्वार्टर बनाने का प्रोग्राम है ।

रेलवे कर्मचारियों की चिकित्सा संबंधी आवश्यकताओं के लिए इस स्टेशन पर एक रेलवे औषधालय है ।

पानी ऊपर चढ़ाने की हाथ से चलने वाली मशीन

†४४०. **श्री सुरेन्द्रपाल सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार सरकार के कृषि विभाग के एक इंजिनियर ने सिंचाई के लिए पानी ऊपर उठाने की हाथ से चलने वाली एक मशीन का आविष्कार किया है और उनके मंत्रालय के विशषज्ञों ने इसकी परीक्षा की है तथा उसे सफल पाया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मशीन के निर्माण तथा लोकप्रिय बनाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) बिहार के कृषि विभाग ने १९५७ में हाथ से चलने वाला नल बनाया था जिसका नाम था 'बिहार का हाथ का नल' । बिहार सरकार ने उस मशीन की परीक्षा की है और उसका अनुमोदन किया है ।

(ख) बिहार सरकार ने इस नल के निर्माण का प्रबन्ध किया है और उस राज्य में काश्तकारों में इसे लोकप्रिय बना रहे हैं ।

इस नल को अग्रिम परियोजनाओं में परीक्षण के लिए भी शामिल किया गया है । यह कार्य अन्य राज्यों में काश्तकारी की वास्तविक स्थितियों में होगा

गन्ने के लिये पैकेज प्रोग्राम

†४४१. { **श्री सुरेन्द्रपाल सिंह** :
श्री विभूति मिश्र :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री महेश्वर नायक : }

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

(क) क्या यह सच है कि गन्ना उत्पादकों के लिए पैकेज प्रोग्राम लागू करने की योजना सरकार के विचाराधीन है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो इस योजना की क्या विशेषतायें हैं और इसके कब लागू होने की संभावना है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): (क) और (ख). जी हां। प्रस्तावित योजना का ब्यौरा बनाने के लिए एक समिति बनाई गई है।

जमुना पर पुल

†*४४२. { **श्री सुबोध हंसदा :**
श्री स० चं० सामन्त :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना काल में जमुना नदी पर कुछ पुल बनाने का विचार है जिन्हें मूलतया चौथी योजनाकाल में बनाया जाना था ;

(ख) यदि हां, तो ये पुल किन स्थानों पर बनाये जायेंगे और कितने पुल बनाये जायेंगे ; और

(ग) क्या इस कार्य का कोई व्यय-अनुमान तैयार किया गया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) और (ख). जी हां। दो पुल—राष्ट्रीय राजपथ संख्या २ और २५ पर क्रमानुसार एक आगरा में और दूसरा काल्पी में। निधि के अभाव के कारण आरम्भ में चालू योजना में इन पुलों को शामिल नहीं किया जा सका।

(ग) आगरे के पुल पर लगभग ६० लाख रु० और काल्पी के पुल पर ८६ लाख रु (जिसमें पुल को मिलाने वाले मार्ग भी शामिल हैं) व्यय होने का अनुमान है। आगरा के पुल का नक्शा और प्राक्कलन उत्तर प्रदेश सरकार से मांगा गया है, जो अभी प्राप्त नहीं हुए हैं। काल्पी का पुल रेल सड़क पुल होगा और रेलवे अपने विद्यमान पुल के गर्डर पुनः डाल रहा है। पुनः गर्डर किये गये पुल पर सड़क बनाने का निश्चय किया गया है। मध्य रेलवे प्राक्कलन बना रहा है।

आयात किये गये पौधों को कीटाणुरहित करना

४४३. { **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :

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

(क) विदेशों से जो पौध भारत में लाये जाते हैं, क्या बन्दरगाह पर उन पर दवा का छिड़काव किया जाता है ताकि पौधों की कोई बीमारी विदेशों से यहां न आये ;

(ख) क्या ऐसे पौधे, जिनमें कुछ बीमारी मालूम होती है लौटा दिये जाते हैं ; और

(ग) इस साल अब तक इस किस्म के पौधों को लौटाने के कितने मामले हुए हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां।

(ख) परीक्षा तथा उपचार के पश्चात् पौधे यदि रोग रहित पाये जाते हैं तो उन्हें आने दिया जाता है। यदि पौधे बहुत ज्यादा रोग ग्रस्त हों और उन्हें उपचार के पश्चात भी रोग से मुक्त न किया जा सके तो उनको नष्ट कर दिया जाता है।

(ग) १९६२ (जनवरी से दिसम्बर तक) के अन्तर्गत ७,१६३ पौधों/पौध सामग्री के प्रेषणों को जहां पर उचित समझा गया निरीक्षण तथा उपचार के पश्चात् आने दिया गया। पौधों के ३०० प्रेषणों को, जो बहुत अधिक रोग ग्रस्त थे तथा उपचार के पश्चात् भी रोग रहित नहीं किये जा सके, नष्ट कर दिया गया।

बाक्स-टाइप के वैगन

†४४४. डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अब तक अनुभव के आधार पर माल की ढुलाई के लिए बाक्स टाइप के वैगनों के लाभ तथा हानि का अनुमान लगाया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या उसका ब्योरा देने वाला विवरण पटल पर रखा जायेगा ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) और (ख). बाक्स टाइप के वैगन बनते रहे हैं और बन रहे हैं क्योंकि उनमें माल ले जाने की क्षमता ३४ प्रतिशत बढ़ाई जा सकने का लाभ है जो गाड़ी में ऊंचाई तक माल लाद कर प्राप्त होता है। वे वैगन तीव्र गति से चल सकते हैं। इस प्रकार वैगनों की संख्या में वृद्धि नहीं होती और लाइन-क्षमता कार्य पर बड़े पैमाने पर होने वाला व्यय बच जाता है।

"अभाव निराकरण" आन्दोलन[1]

†४४५. { **श्री सें० वें० वेंकटासुब्बया :**
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : }

क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ब्रिटेन के कुछ नगरों ने "अभाव निराकरण" आन्दोलन के अन्तर्गत २४ भारतीय गांवों को चुन लिया है ताकि उन्हें स्वावलम्बी बनाने में सहायता दी जा सके ;

(ख) यदि हां, तो क्या सहायता दी जायगी;

(ग) इन गांवों को यह सहायता किस एजेंसी के माध्यम से दी जायेगी ; और

(घ) चुने गये गांवों के क्या नाम हैं ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्याम धर मिश्र)** : (क) से (ख) ठीक स्थिति का पता लगाया जा रहा है और जानकारी उपलब्ध होने पर पटल पर रख दी जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] "War on Want" Movement.

हैदराबाद में कृषि विश्वविद्यालय

†४४६. { श्री पें० वेंकटासुब्बय्या :
श्री कोल्ला वेंकैया :

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

(क) क्या राजेन्द्रनगर, हैदराबाद में कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना स्थगित कर दी गई है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या आन्ध्र प्रदेश राज्य सरकार से सरकार को कोई विरोधपत्र मिला है ; और

(घ) इस विरोध पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) से (घ). कृषि विश्वविद्यालयों के परीक्षात्मक होन तथा राष्ट्रीय संकट के कारण मितव्ययता की आवश्यकता के कारण तीसरी पंच वर्षीय योजना काल में केवल तीन नये कृषि विश्वविद्यालयों का समर्थन करने का निश्चय किया गया था। ये विश्वविद्यालय लुधियाना (पंजाब), उदयपुर (राजस्थान), और भुवनेश्वर (उड़ीसा) में हैं। इस बीच आन्ध्र प्रदेश सरकार से अभ्यावेदन प्राप्त हो गया है जिसमें राजेन्द्रनगर, हैदराबाद में एक कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना पर जोर दिया गया है। आज कल इस विश्वविद्यालय का समर्थन करने का प्रश्न भारत सरकार के विचाराधीन है।

मूंगफली के लिये पैकेज प्रोग्राम

†४४७. **श्री पें० वेंकटासुब्बया** : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मूंगफली का कोई पैकेज प्रोग्राम लागू किया गया है ;

(ख) इसका क्या ब्यौरा है और यह किस किस राज्य में लागू किया जा रहा है ; और

(ग) इस प्रोग्राम में केन्द्रीय तिलहन समिति क्या सहायता देती है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) हां।

(ख) और (ग). पैकेज ोग्राम के आधार पर आ यूनिटों में मूंगफली का उत्पादन बढ़ाने के लिए एक योजना भारत सरकार ने मंजर की थ; जो चार वर्षों के लिए है और १–४–१९६२ से लागू है। उपरोक्त आठ यूनिटों में से महाराष्ट्र मद्रास, मध्यप्रदेश, उत्तर प्रदेश, गुजरात और आन्ध्र प्रदेश में एक एक यूनिट होगा तथा मैसूर में दो यूनिट होंगे। इस योजना के अन्तर्गत सुधारे हुए बीजों का सम्भरण, उर्वरक, पौदा संरक्षण, औजार, सिंचाई और ऋण सुविधाओं से गहन कृषि उपाय अपनाये जायेंगे और योजना पर १५.१९ लाख रु० (आवर्तक) व्यय होंगे जो भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति देगी। योजना का १.२४ लाख रु० का अनावर्तक व्यय सम्बन्धित राज्य सरकारें उठायेंगी। आशा है कि इससे इन यूनिटों में ४० प्रतिशत से ५० प्रतिशत अधिक मूंगफली का उत्पादन होगा।

उपरोक्त आठ यूनिटों के अतिरिक्त, राज्य सरकारों से वर्ष १९६२–६३ में १६ और ऐसे पैकेज यूनिट तीसरी योजना काल में आरम्भ करने को कहा गया है। इन यूनिटों में से महाराष्ट्र, आन्ध्रप्रदेश, मद्रास, राजस्थान और पजाब में ो दो यूनिट और मैसूर, मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में एक एक यूनिट होगा। इन के अतिरिक्त यूनिटों के आवर्तक व्यय की व्यवस्था भारत सरकार तथा राज्य सरकारें ५० : ५० के आधार पर करेंगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

विद्यमान यनिटों की कार्यान्विति में राज्यों में हुई प्रगति के अनुसार तीसरी पंचवर्षीय योजना के बाकी वर्षों में यूनिटों की संख्या और बढ़ा दी जायेगी ।

भूमि सुधार

†४४८. { **श्री यशपाल सिंह :**
श्री विशनचन्द्र सेठ :

क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री २२ जनवरी, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४२४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भूमि सुधार और भूमियों पर कृषकों को पुनः लगाने का प्रोग्राम व ी जाने वाली भूमि का क्षेत्रफल तथा प्रतिवर्ष होने वाले व्यय का प्राक्कलन राज्य सरकार से प्राप्त हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्यमंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

८ डाउन एक्सप्रेस का पटरी से उतरना

†४४९. { **श्री यशपाल सिंह :**
श्री विशनचन्द्र सेठ :

क्या रेलवे मन्त्री २२ जनवरी, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४२६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पुलिस की जांच का प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो उससे क्या परिणाम निकला है ; और

(ग) उत्तरादायी व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी नहीं । पुलिस अभी तक मामले की जांच कर रही है ?

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते

मछली पकड़ने का केन्द्र, मंगलौर

†४५०. **श्री वी० कं० शर्मा** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंगलौर में अभी हाल तटीय मछली पकड़ने का केन्द्र खोला गया है ; और

(ख) यदि हां, इस केन्द्र में मछली पकड़ने की कितनी नौकायें कार्य कर रही हैं तथा पिछले महीने कितनी मछलियां पकड़ी गयी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) जी हां ।

(ख) इस केन्द्र में स समय मछली पकड़ने की केवल एक जहाज कार्य कर रहा है । जनवरी १९६३ में इससे रु० ४१७४.२५ नये पैसे के मूल्य की १८१२५ किलोग्राम मछलियां पकड़ी गयीं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

"फौकर फ्रेंडशिप" विमान

†४५१. { श्री दी० चं० शर्मा :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :

क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई-कोयम्बटूर और कोयम्बटूर-मद्रास के बीच डकोटा विमानों के स्थान पर "फौकर फ्रेंडशिप" विमान चलाये जा रहे हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इस परिवर्तन का क्या परिणाम हुआ है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) १० जनवरी, १९६३ से बम्बई/हैदराबाद, मद्रास/बंगलौर तथा बंगलौर/कोयम्बटूर के बीच 'फ्रेंडशिप' सेवा आरम्भ की गयी है।

(ख) इन क्षेत्रों में 'फ्रेंडशिप' विमानों को चलाने के प्रभाव का अनुमान लगाना बहुत कठिन है। यह कहा जा सकता है कि जनवरी, १९६३ में इन क्षेत्रों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में जनवरी १९६२ की तुलना में काफी वृद्धि हुई है, जबकि वहां डकोटा विमान चलते थे

भारत-तिब्बत सीमा पर फार्म

४५२. { श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २२ जनवरी, १९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या ९७७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत-तिब्बत सीमावर्ती क्षेत्रों में फार्म स्थापित करने के बारे में सर्वेक्षण शुरू करने के जिस प्रश्न पर विचार किया जा रहा था, उसके बारे में क्या प्रगति हुई?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्यमंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : यद्यपि एक स्थान का सर्वेक्षण किया गया है परन्तु अभी तक कोई योजना बनाई नहीं गई है।

धनबाद में रेलवे का ऊपरी पुल

†४५३. श्री प्र० र० चक्रवर्ती : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) धनबाद नगर के शुरू में सड़क और रेलवे के फाटक पर, जहां २३ अप्रैल, १९६२ को रेलवे और बस की टक्कर से कई लोगों की मृत्यु हुई, वहां ऊपरी पुल के निर्माण में अभी तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या बिहार सरकार ने पुल तक सड़क को समतल बनाने का कार्य पूरा कर लिया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) इस कार्य के लिये रेलवे मन्त्रालय द्वारा योजना और प्राक्कलन बहुत पहिले ही तैयार कर लिये गये थे तथा वे मई १९६२

†मूल अंग्रेजी में

को राज्य सरकार को अपने अंश का व्यय देने तथा इसे मंजूर करने के लिये भेज दिये गये हैं। तथापि बिहार की सरकार ने कई बार ध्यान दिलाने के बावजूद भी इस ओर ध्यान नहीं दिया है।

(ख) जी नहीं।

बिहार में पंचायती राज अधिनियम

†४५४. **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में पंचायती राज अधिनियम १९६१ पारित हो गया है ; और

(ख) यदि हां, वह अधिनियम कब से लागू होगा ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र)** : (क) जी हां।

(ख) बिहार पंचायत समिति और जिला परिषद् अधिनियम १ जनवरी, १९६३ से लागू किया जाता था। तथापि आपातकाल के कारण क्रियान्विति रोक दी गयी। राज्य सरकार स्थिति का पुनरीक्षण कर रही है तथा वह आपातकाल के दौरान भी पंचायती, राज लागू करने का विचार कर रही है।

स्थायी वार्त्ता निकाय की बैठकें

†४५५. **श्री प्रिय गुप्त** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विशेष श्रम अधिकारी को, रेलवे बोर्ड और अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ की स्थायी वार्त्ता निकाय की बैठकों में जो द्वितीय प्रक्रम पर चल रही हैं, उपस्थित होने के लिये कब से कहा गया है;

(ख) क्या उसे पहिले प्रक्रम में भी विभागीय/जिला स्तर तथा महाप्रबंधक स्तर पर होने वाली स्थायी वार्त्ता निकाय की बैठकों में भी उपस्थित रहने का आदेश दिया गया था; और

(ग) यदि हां, विशेष श्रम अधिकारी ने अभी तक बोर्ड/महाप्रबंधक/विभागीय/जिला स्तर पर हुई स्थायी वार्त्ता निकाय की कितनी बैठकों में हिस्सा लिया है, तथा प्रत्येक स्तर पर स्थायी वार्त्ता निकाय के कार्य के सम्बन्ध में क्या अनुभव है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). सितम्बर, १९५८ में रेलवे बोर्ड के कार्यालय के विशेष श्रम अधिकारी को यह आदेश दिया गया था कि वह स्थायी वार्त्ता निकाय की कुछ बैठकों में उपस्थित रहे तथा उस निकाय के कार्य का अध्ययन करे।

(ग) विशेष श्रम अधिकारी ने रेलवे बोर्ड स्तर पर दो, महाप्रबंधक स्तर पर एक तथा विभागीय स्तर पर ३ बैठकों में हिस्सा लिया। यह कार्य जनवरी, १९५९ को समाप्त हो गया। उसकी राय के फलस्वरूप रेलवे बोर्ड ने सुधार करने के लिये रेलवे विभाग को कुछ अनुदेश जारी किये।

इस समय रेलवे बोर्ड के कार्यालय में एक (श्रम तथा कल्याण) सलाहकार है। यह रेलवे बोर्ड को स्थायी वार्त्ता निकाय के सम्बन्ध में राय देता है। अपने कार्य के दौरान वह महाप्रबंधक स्तर पर यथासंभव अधिक से अधिक बैठकों में उपस्थित रहता है।

---

†मूल अंग्रेजी में

रीवा-छतरपुर मार्ग पर पुल

†४५६. **श्री रा० स० तिवारी** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सतना रेलवे स्टेशन के निकट यातायात अधिक हो जाने के कारण रीवा-छतरपुर मार्ग पर रेलवे पुल का निर्माण किया जा रहा है; और

(ख) इस पुल के निर्माण में कुल कितना व्यय किया जायेगा तथा वह कितने समय में बन कर तैयार हो जायेगा ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) जी हां ।

(ख) इस कार्य का अनुमानित व्यय ४.६४ लाख रुपये है जिस में से २.६१ लाख रुपये मध्य प्रदेश की सरकार से लिया जायेगा । इस राशि से पुल तक पहुंचने वाली सड़कों का निर्माण होगा । राज्य सरकार ने अभी हाल इस कार्य की योजना स्वीकार कर ली है । आशा की जाती है कि इस कार्य का रेलवे वाला भाग भी काम आरम्भ करने के बारह महीने के भीतर पुरा हो जायेगा ।

गहरे समुद्रों में मछली पकड़ना

†४५७. **श्री सुबोध हंसदा** : क्य **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१–६२ के दौरान गहरे समुद्रों में मछली पकड़ने के प्रयत्न के फलस्वरूप किस मात्रा में मछली पकड़ी गयी;

(ख) यह योजना किस एजेन्सी द्वारा क्रियान्वित की जा रही है; और

(ग) इस समय विस्तार के किस कार्यक्रम को क्रियान्वित किया जा रहा है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) अन्तर्देशीय और तटीय मछली पकड़ने के साधनों से वर्ष १९६१ में ६.८ लाख मीटरिक टन मछलियां पकड़ी गयीं । गहरे समुद्रों में मछलियां पकड़ने और वित्तीय वष के आंकड़े पृथक पृथक् नहीं रखे जाते हैं ।

(ख) इनमें से अधिकांश मछलियां पुराने प्रकार की मछली पकड़ने वाली नावों से पकड़ी गयी । इन नावों की संख्या ८०,००० है जब कि यंत्रचालित नावों की संख्या २,३०० है ।

(ग) तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक यंत्रचालित नावों की संख्या बढ़ाकर ३,५०० करने का विचार है । यह विचार किया गया है कि विदेशी सहयोग से सरकारी क्षेत्र में एक मत्स्य निगम की स्थापना की जाये जिससे कि निर्यात तथा देश के अन्दर खपत के लिये समुद्रीय संसाधनों का उपयोग किया जा सके ।

नालागढ़ समिति प्रतिवेदन

†४५८. **श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा**: क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि नालगढ़ समिति की सिफारिशों की क्रियान्विति में जिनका उद्देश्य कृषि प्रशासन का पुनर्गठन करना था क्या प्रगति की गयी है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल.टी.–९०९/६३]

†मूल अंग्रेजी में

केन्द्रीय सड़क रक्षित निधि

†४५९. **श्रीमती सावित्री निगम** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार केन्द्रीय सड़क रक्षित निधि में से राशियों को राज्यों को दिये जाने वाले नियमों में इस प्रकार के परिवर्तन करना चाहती है जिससे कि पिछड़े क्षेत्रों को अधिक अंश मिल सके; और

(ख) यदि हां, इसके विस्तृत विवरण क्या हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) और (ख). केन्द्रीय सड़क निधि में से संसाधनों का उपयोग, संसद् द्वारा १४ अप्रैल, १९५० को स्वीकृत सड़क विकास संकल्प के अधीन किया जाता है । इस संकल्प में पृथक् से पिछड़े क्षेत्रों के लिये अधिक राशि देने का उपबंध नहीं है । तथापि व्यवहार में केन्द्रीय सरकार केन्द्रीय सड़क रक्षित निधि में से सड़क विकास योजनाओं को वित्तीय सहायता देते समय इन बातों का ख्याल रखती है । अतः इस संकल्प में कोई परिवर्तन करने को आवश्यकता नहीं समझी गयी ।

जमालपुर रेलवे वर्कशाप

†४६०. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ३ फरवरी, १९६३ को जमालपुर रेलवे वर्कशाप में तीन बायलरों में से एक के फट जाने के कारण एक श्रमिक की मौत हो गई और दो बु ी तरह घायल हो गये; और

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

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) तथा (ख). दुर्घटना का संक्षिप्त ब्योरा देने वाला विवरण संलग्न है ।

विवरण

जमालपुर रोलिंग मिल में, मैसर्स हौटले एंड ग्रेशम लि०, कलकत्ता, द्वारा सम्भरित बाल सेंड केमोड स्टीम जैट बर्नर्स लगा कर, एक भाप बायलर को कोयले को बजाय तेल से जलने वाले में परिवर्तित किया गया था । यह बर्नर्स अनुमोदित प्रकार के हैं । बायलर को जमालपुर रोलिंग मिल में चालू करने से पूर्व तेल के अभिन्यास, स्टीम पाइप लाइनों और पुर्जों के उचित प्रकार लग जाने की, सार्थ के प्रतिनिधियों द्वारा, अन्तिम निरीक्षण कर लिया गया था । बायलर का कई दिन तक निरीक्षण कर के इसे जनवरी, १९६३, के प्रथम सप्ताह में चालू किया गया था । बायलर पहले ठीक प्रकार चल रहा था, परन्तु ४ फरवरी, १९६३ को निम्नलिखित दुर्घटना हो गई ।

४-२-१९६३ को, रात्रि की पारी में, लगभग ११.३५ बजे श्री बिहारी पसवां ने, जो कि बायलर के भारसाधक हैं, आग निकलने वाले दरवाजे में से धुआं निकलते देखा और इस का कारण जानने के उद्देश्य से उस ने आग निकलने वाले दरवाजे को खोला । तत्काल ही दहन वेश्म में एक विस्फोट हुआ, और ज्वाला तथा गरम गैसें उस दरवाजे से बाहर निकलीं जिन से श्री बिहारी पसवां

---

†मूल अंग्रेजी में

के कपड़ों को आग लग गई। इस के साथ साथ श्री जगदीश, जो उस समय इंजैक्टर को देख रहे थे, के कपड़ों को भी आग लग गई। जल जाने के फलस्वरूप दोनों को बहुत घाव आये। रोलिंग मिल के पर्यवेक्षकों द्वारा उन को आवश्यक प्रथमोपचार दिया गया, और तुरन्त रेलवे अस्पताल में ले जाया गया।

दूसरे दिन प्रातः, ५-२-१९६३ को, पोषण सेविवर्ग द्वारा, पहली शाम को हुई दुर्घटना के कारणों की जांच करने के लिये, बायलर में रोशनी की गई। बायलर साधारण रीति से कार्य कर रहा था और किसी कठिनाई का अनुभव नहीं किया गया। लगभग १२.१५ बजे श्री चामरू, पोषण फिट्टर, ने देखा कि बर्नर्स कार्य नहीं कर रहे थे। वह बायलर पिट में इस की जांच करने के लिये गये तो तेल बर्नर्स के नीचे दहन वेश्म पर लगाये गये डैम्पर दरवाजे में से अचानक धमाका हुआ। श्री चामरू के कपड़ों को आग लग गई, और पोषण चार्जमैन, श्री ड' गामा, जो उस समय वहीं पर थे, को सख्त जलन घाव पहुंचे। दोनों घायल कर्मचारियों को तुरन्त चिकित्सा सहायता दी गई और रेलवे अस्पताल में ले जाया गया। श्री चामरू का शाम को लगभग २१.०० बजे स्वर्गवास हो गया।

इसके कारणों की जांच के लिये अधिकारियों द्वारा जांच का आदेश दे दिया गया है और थोड़े समय में उन के प्रतिवेदन मिल जाने की सम्भावना है। जांच को अन्तिम रूप देने में विलम्ब का कारण यह है कि उन घायल व्यक्तियों के बयान लेने में विलम्ब हो रहा है, जिन को कुछ समय पूर्व तक बयान देने योग्य नहीं समझा जाता था।

दुर्घटना के तुरन्त पश्चात् मैसर्स हाटले एंड ग्रेशम लि०, कलकत्ता, के इंजीनियर को बुलाया गया था। उन्होंने संयंत्र का निरीक्षण कर लिया है और उन के प्रतिवेदन की प्रतीक्षा की जा रही है।

जब तक सार्थ और जांच समिति के प्रतिवेदन तैयार नहीं हो जाते तब तक के लिए बायलर को प्रयोग में लाने से रोक दिया गया है।

भारत में विदेशी नाविक

†४६१. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि इस समय कितने विदेशी राष्ट्रजन (नाविक), पूर्वी पाकिस्तानियों सहित, भारत में पंजीबद्ध हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : १-१-१९६३ को, नाविक काम दिलाऊ कार्यालय, बम्बई तथा कलकत्ता में पंजीबद्ध पूर्वी पाकिस्तानियों सहित, विदेशी नाविकों की संख्या निम्न प्रकार है :—

	चीनी	पाकिस्तानी	
		प० पाकिस्तानी	पू० पाकिस्तान
बम्बई	१३३	५४७	१८
कलकत्ता	२८६	—	५२८५
	४१९	५४७	५३०३

†मूल अंग्रेजी में

कांगड़ा जिले में तार तथा टेलीफोन सुविधायें

†४६२. **श्री प्र० चं० बरुग्रा** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री ७ दिसम्बर, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या १५३४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारमेर तथा धामेता, जिला कांगडा. पंजाब में तार तथा टेलीफोन सुविधायें उपलब्ध की गई हैं; और

(ख) यदि नहीं तो विलम्ब के क्या कारण हैं; और इन सुविधाओं के कब तक उपलब्ध किये जाने की आशा है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)** : (क) जी नहीं ।

(ख) सामान की कमी के कारण यह कार्य नहीं किये जा सके । उस सामान को आपात सम्बन्धी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये प्रयोग में लाना पड़ा । ज्योंही आवश्यक सामान सम्भरित किया जा सकेगा, इन कार्यों को कर दिया जायगा ।

जावरा शूगर मिल्स लिमिटेड

४६३. **श्री बड़े** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जावरा शूगर मिल्स प्राइवेट लिमिटेड, जावरा दलोदा शूगर मिल्स से गन्ने का भाव किसानों को कम देता है ;

(ख) क्या रेलवे वेगनों से जावरा शुगर मिल्स वाले, गन्ना आसपास के क्षेत्रों से खरीद कर ले जाते थे लेकिन अब मोटर ट्रक से गन्ना ले जाना शुरू किया है ; और

(ग) क्या रेलवे का किराया कम और ट्रक का भाड़ा ज्यादा है। और अतिरिक्त भाड़ा किसानों से लिया जाता है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उप मंत्री (श्री अ० म० थामस)**:(क) जी हां । जावरा शुगर मिल्स द्वारा देय न्यूनतम भाव रु० ४.३० नये पैसे प्रति क्विण्टल है जबकि जीवाजी राव शुगर क० लि० दलौदा द्वारा देय भाव रु० ४.३४ नये पैसे प्रति क्विटल है ।

(ख) जी हां ।

(ग) जी हां । लेकिन सुना जाता है कि अतिरिक्त भार फ़ैक्टरी के प्रबंधकों द्वारा उठाया जाता है ।

गैस संयंत्र

†४६४. **श्रीमती सावित्री निगम** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ग्राम पंचायत संघों, नगरपालिकाओं, कृषि कालेजों, स्कूलों तथा अस्पतालों में बड़े गैस (गोबर गैस) संयंत्र स्थापित करने के बारे में भारत में बी० ओ० ए० एच० के खेती तथा मिट्टी उपभाग की तेरहवीं बैठक में की गई सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिए अब तक क्या पग उठाये गये हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : सभी राज्य सरकारों से प्रत्येक ग्रामसेवक प्रशिक्षण केन्द्र पर प्रायोगिक आधार पर गोबर गैस संयंत्र स्थापित करने का अनुरोध

---

†मूल अंग्रेजी में

किया गया था। अब तक विभिन्न प्रशिक्षण केन्द्रों में २५ ऐसे संयंत्र स्थापित हो चुके हैं, और प्राप्त सूचना के अनुसार वह सन्तोषजनक कार्य कर रहे हैं। इस के अतिरिक्त, ग्रामीण क्षेत्रों में बड़े पैमाने पर गोबर गैस संयंत्रों को लोक-प्रिय बनाने की योजना तैयार की गई है और वह विचाराधीन है।

लूशी पट का कृष्यकरण

†४६५. **श्री रिशांग किशिंग :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) धान की खेती करने के लिए लूशी पट के कृष्यकरण का कार्य किस वर्ष में आरम्भ किया गया था ;

(ख) वह कौन से कारण हैं जिन की वजह से यह कार्य पूरा नहीं हो सकता ;

(ग) इस कार्य के लिये क्या सरकार द्वारा कोई सहायता दी गई थी ; और

(घ) इस कार्य को पूरा करने के लिये क्या सरकार अग्रेतर सहायता देने का विचार रखती है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह): (क) से (घ).** मांगी गई जानकारी एकत्र की जा रही है और उपलब्ध होने पर सभा पटल पर रख दी जायगी।

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिए पदों का आरक्षण

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

(क) रेलवे में पदों के जिन विभिन्न वर्गों में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लोगो की भर्ती की गई है उन में से कितने प्रतिशत स्थान उन के लिये सुरक्षित थे ;

(ख) सुरक्षित पदों को भरने के लिये सरकार द्वारा क्या विभिन्न प्रयत्न किये गये ;

(ग) इन दो समुदायों में से उपयुक्त अभ्यर्थी मिलने में क्या कठिनाइयां पेश आती हैं; और

(घ) इन कठिनाइयों को किस प्रकार दूर किया जायगा ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख ी जायगी।

(ख) (१) यह रेलवे सेवा आयोग के स्वविवेक पर निर्भर होती है कि वह परीक्षा में उचित स्थान न प्राप्त कर सकने वाले किन्हीं अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के अभ्यर्थियों की सिफारिश करे, बशर्ते कि प्रशासन में कुशलता बनाये रखने के लिए जिस न्यूनतम स्तर की आवश्यकता होती है उस के अनुसार अभ्यर्थी अक्षम न हो। इस प्रकार जिन अभ्यर्थियों का चुनाव किया जाता है उन्हें अतिरिक्त प्रशिक्षण दिया जाता है और उन का पथप्रदर्शन किया जाता है ताकि वह अपेक्षित स्तर तक पहुंच सकें।

(२) जिन मामलों में परीक्षा के बगैर भर्ती की जाती है उन मामलों में नियुक्त करने वाले प्राधिकारी को यह अधिकार प्राप्त होता है कि वह ऐसे अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के अभ्यर्थियों का चुनाव करें, जिन की उपयुक्तता का स्तर अन्य जातियों के व्यक्तियों से

†मूल अंग्रेजी में

नीचा हो, बशर्तेकि अभ्यर्थी विहित न्यूनतम शिक्षा तथा तकनीकी अर्हतायें रखता हो, और नियुक्ति-प्राधिकारी को यह सन्तोष हो जाय कि ऐसा करने से प्रशासन की कार्य-कुशलता पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

(३) कमी को पूरा करने की दृष्टि से, भारतीय रेलवे के महाप्रबन्धकों को विशेष शक्तियां दी गई हैं कि वह अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के अभ्यर्थियों को रेलवे सेवा आयोग के परामर्श बगैर भरती कर सकते हैं ।

(४) अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के अभ्यर्थियों के लिए सेवा में भर्ती की आयु सीमा में ५ वर्ष की रियायत दी गई है, और किसी भी परीक्षा अथवा चुनाव के लिये प्रवेश-शुल्क में तीन-चौथाई रियायत की जाती है ।

(५) सुरक्षित रिक्त स्थान जो किसी विशेष वर्ष में भरे नहीं जाते, उन्हें दो की बजाय अब तीन वर्षों तक रिक्त रखा जाता है ।

(६) जब कभी अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के अभ्यर्थी को रेलवे सेवा आयोग द्वारा किसी भी वर्ग के पद के लिए परीक्षा अथवा इंटरव्यू के लिये बुलाया जाता है तो उसे 'फ्री पास' दिये जाते हैं ।

(७) नियुक्ति-प्राधिकारियों द्वारा काम-दिलाऊ दफ्तर तथा अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति संस्थाओं से इस उद्देश्य से सम्पर्क रखा जाता है कि वह अर्ह अभ्यर्थियों को आवेदन करने के लिए कहें ।

(ग) आरक्षित समुदायों के अपेक्षित अर्हताओं वाले अभ्यर्थियों की अनुपलब्धता, विशेष कर प्रविधिक वर्गों में ।

(घ) वह प्रविधिक पद, जिन के लिए डिप्लोमा होना आवश्यक है और अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों की ओर से प्रतिक्रिया का अभाव होता है, रेलवे को आदेश दिया गया है कि वह इन समुदायों में से शिशिक्षुओं को भर्ती कर उन को प्रशिक्षित करे ।

पूर्वी उत्तर-प्रदेश में बड़ी लाइन

४६७. श्री सरजू पाण्डेय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में औद्योगिक एवं आर्थिक विकास के लिए क्या सरकार छोटी लाइनों की जगह बड़ी लाइनों के विस्तार पर विचार कर रही है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) जी नहीं ।

गुलेर रेलवे स्टेशन

४६८. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पांग बांध की ऊंचाई बढ़ाई जाने की योजना है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस के बढ़ने से गुलेर स्टेशन के पानी में डूब जाने की कोई संभावना है ; और

(ग) रेलवे लाइन जो पानी में डूबेगी वह किस स्टेशन तक उखाड़ी जायेगी और कहां मिलाई जायेगी ?

†**रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) नवम्बर, १९६२ में व्यास प्रायोजना अधिकारियों ने उत्तर रेलवे को बताया कि जलाशय की सतह को पहले जितना ऊंचा बनाने का विचार था, उस से सतह अब ११ फुट अधिक ऊंची होगी ।

(ख) अब जलाशय की सतह की जो अधिकतम ऊंचाई बताई गई है, उस तक पानी पहुंचने पर गुलेर स्टेशन नहीं डूबेगा ।

(ग) जलाशय की सतह की अधिकतम ऊंचाई के बारे में अब जो सूचना मिली है, उस के अनुसार जवांवाला शहर और गुलेर स्टेशनों के बीच की रेलवे लाइन पानी में डूब जायेगी । इस समय यह बताना सम्भव नहीं है कि रेलवे लाइन का नया एलाइन्मेण्ट किन जगहों पर होगा, क्योंकि पानी के अधिकतम स्तर के बारे में व्यास प्रायोजना अधिकारियों ने जो सूचना दी है, उस के फलस्वरूप कुछ जगहों पर लाइन के एलाइन्मेण्ट के बारे में फिर से जांच की जा रही है ।

बम्बई-गोआ राजपथ

†४६६. **श्री कजरोलकर** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बम्बई-गोआ मार्ग पर राजपथों के निर्माण-कार्य में कहां तक प्रगति हुई है ; और

(ख) इन महत्वपूर्ण राजपथों को पूरा करने में कितना समय लगेगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) तथा (ख) एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

बम्बई पहले ही गोआ स्थित पंजिम से दो विभिन्न मार्गों द्वारा मिला हुआ है । पहला मार्ग पनवेल-अकेरी (सावंतवाड़ी) डोडामार्ग (गोआ सीमा) द्वारा ३७० मील लम्बा है । बम्बई से पनवेल (महाराष्ट्र तक) की सड़क राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४ का भाग है, और यह बतौर राष्ट्रीय राजपथ पूर्णतः विकसित है । पनवेल से अकेरी (सावंतवाड़ी) वाले भाग पर निर्माण-कार्य हो चुका है और उस का पश्चिम तटीय सड़क परियोजना के एक भाग के रूप में विकास हो चुका है । अकेरी से डोडामार्ग तक सड़क का डब्ल्यू० बी० एम० स्तर के अनुसार विकास हो रहा है, और कार्य पूरा होने वाला है । इस भाग में सभी पुलों पर कार्य मई, १९६३ के अन्त तक पूरा हो जाने की आशा है । गोआ के भीतरी भाग में केवल ४ मील सड़क कच्ची है, शेष १४ मील बेटिम (पंजिम के समीप) तक सड़क पक्की है ।

दूसरा मार्ग राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४ के साथ साथ पूना तथा बेलगांव द्वारा है । इस मार्ग की कुल लम्बाई ४२५ मील है, पंजिम से बेलगांव तक दूरी ९८ मील की है । पंजिम बेलगांव भाग पर, जो कि पोंडा–अनमोड़े–लोंडा–खानापुर में से गुजरता है, गोआ के भीतरी

†मूल अंग्रेजी में

भाग में सारी सड़क (४४ मील) पहले ही पक्की है। गोग्रा के बाहर, सीमा से खानापुर (३७ मील) तक सड़क की पानी कुटी मैकेडेम सतह है और खानापुर से बेलगांव (१७ मील) तक सड़क की सतह पक्की है।

इस प्रकार बम्बई, उत्तर तथा पश्चिम की ओर से अच्छी सड़कों द्वारा गोग्रा से सम्बद्ध है, और कोई नई सड़क वहां बनाने की आवश्यकता नहीं है। केवल पंजिम-बेलगांव भाग पर कुछ सुधारों की आवश्यकता है। अकेरी को बेरिम से मिलाने वाली गोग्रा की लाईन पर भी सुधार की आवश्यकता है। इन सड़कों पर सुधार-कार्य करने का प्रश्न विचाराधीन है।

दूध की कीमत

†४७०. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के गवाले दिल्ली दुग्ध योजना के अधिकारियों के पास दूध की कीमत बढ़ाने के लिये पहुंचे हैं ;

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई है अथवा किये जाने की आशा है ; और

(ग) क्या सरकार का विचार राजस्थान, पंजाब और अन्य क्षेत्रों के दूध सम्भरण करने वालों को एक सी कीमत देने का है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस):** (क) उत्तर प्रदेश के मेरठ तथा बुलन्दशहर जिलों के कुछ भागों से दिल्ली दुग्ध योजना को दूध का सम्भरण करने वालों द्वारा दूध की कीमत बढ़ाने सम्बन्धी कोई अनुरोध नहीं किया गया है। परन्तु दुग्ध विक्रेता संघ, मेरठ, के प्रधान ने दिल्ली दुग्ध योजना के प्रधान से कहा है कि भैंस के दूध की कीमत बढ़ा कर ३० रुपये प्रति मन कर दी जाय। इस समय दूध की कीमत १६ रु० प्रति मन है जिस में ६.५ प्रतिशत चिकनाई वाले पदार्थ और ९ प्रतिशत बगैर चिकनाई वाले पदार्थ होते हैं। गत वर्ष इस समय भी यह कीमत थी।

(ख) दिल्ली दुग्ध योजना के प्रधान ने दुग्ध विक्रेता संघ के प्रधान को सूचित कर दिया है कि उन के कहने के अनुसार दूध की कीमत बढ़ाना सम्भव नहीं है।

(ग) दिल्ली दुग्ध योजना द्वारा पंजाब तथा उत्तर प्रदेश के कुछ ग्रामीण क्षेत्रों से भैंस का दूध खरीदा जाता है, और राजस्थान बीकानेर के कुछ गांवों से केवल गाय का दूध। उत्तर प्रदेश और पंजाब में भैंस के दूध के लिये भी वही कीमत दी जाती है। गाय के दूध की कीमत कुछ कम दी जाती है क्योंकि गाय का दूध खरीदने और बीकानेर से दिल्ली तक लाने में कुछ अतिरिक्त व्यय हो जाता है। वही कीमत गाय के दूध के लिये देने का कोई प्रस्ताव नहीं है जो कि पंजाब तथा उत्तर प्रदेश के निकटतम क्षेत्रों से खरीदा जाता है।

भाखड़ा जलागम क्षेत्रों में भूमि संरक्षण

†४७१. **श्री दलजीत सिंह :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भाखड़ा जलागम क्षेत्रों में भूमि संरक्षण की योजना को कार्यान्वित करने के संबंध में अब तक क्या विकास हुआ है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : भाखड़ा जलागम का अनुमानित क्षेत्र जिस में भूमि-संरक्षण का कार्य किया जाना है १४·८३ लाख एकड़ है, जिस में से १०·९३ लाख एकड़ हिमाचल प्रदेश में और ३·९० लाख एकड़ पंजाब में है।

द्वितीय योजना में ३२·३१४ लाख रुपये की लागत से निम्न क्षेत्रों पर यह कार्य किया गया :—

हिमाचल प्रदेश	११,३५३ एकड़	१८·१५४ लाख रुपये
पंजाब	१३,६०० एकड़	१४·१६ लाख रुपये

जिन परियोजनाओं की तृतीय योजना की कालावधि के लिये मंजूरी दी गई थी, उन में दिसम्बर, १९६२ तक जो कार्य किया गया वह निम्न प्रकार है :—

हिमाचल प्रदेश :

तृतीय योजना के लिये आवंटन . . .		*२६९·३० लाख रुपये
लक्ष्य		*९९,९७० एकड़
जो कार्य दिसम्बर, १९६२ तक किया गया	*जितने क्षेत्र पर कार्य हुआ	२४,८९३ एकड़
	*किया गया व्यय .	५१·६१ लाख रुपये

पंजाब :

तृतीय योजना के लिये आवंटन .		१५२·०० लाख रुपये
लक्ष्य		४६,९६५ एकड़
जो कार्य दिसम्बर, १९६२ तक किया गया	जितने क्षेत्र पर कार्य हुआ	१७,०९६ एकड़
	किया गया व्यय	३१·७६ लाख रुपये

दुर्लभ जड़ी बूटियों का प्रयोग

†४७२. **श्री जं० ब० सिं० बिष्ट** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों तथा हिमाचल प्रदेश में जड़ी बूटियों के प्रयोग में लाने के लिये कोई कार्यक्रम आरम्भ किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उस कार्यक्रम का ब्योरे क्या है, और अब तक क्या विकास हुआ है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) तृतीय पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत हिमाचल प्रदेश की एक योजना है जिस के अनुसार राज्य के १५० वर्ग मील क्षेत्र में औषधि जड़ी बूटियों के संसाधनों का सर्वेक्षण किया जायगा, और ऐसी जड़ी बूटी की, १५ एकड़ में, अनुमानित १·५० लाख रुपये की लागत से खेती की जायगी। उत्तर प्रदेश सरकार

†मूल अंग्रेजी में

*योजना का कुछ भाग उन क्षेत्रों के लिये है जो जलागम नहीं हैं।

ने राज्य के पहाड़ी क्षेत्रों में उपयोगी औषधि जड़ी बूटियों की खेती बढ़ाने की एक योजना को लिया है, जिस के अनुसार योजना-काल में ऐसी जड़ी बूटियों की खेती ६० एकड़ क्षेत्र में की जायगी। राज्य के पहाड़ी क्षेत्रों में कुदरती तौर पर पाई जाने वाली औषधि पौदों और जड़ी बूटियों को एकत्रित करने के लिये उत्तर प्रदेश सहकारी संघ को ठेका दिया गया है ।

(ख) हिमाचल प्रदेश में अब तक ६० वर्ग मील क्षेत्र का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है, और ५३,००० रुपये की लागत से ६ एकड़ में औषधि जड़ी बूटियों की खेती हो चुकी है ।

उत्तर प्रदेश में १९६२–६३ में इन बागान के लिए १७·५ एकड़ का लक्ष्य रखा गया है । वास्तव में कितने क्षेत्र में खेती हो चुकी है इस की सूचना अभी नहीं मिली ।

बीकानेर–जोधपुर तार सम्पर्क

†४७३. **श्री कर्णी सिंहजी :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को मालूम है कि बीकानेर और जोधपुर (राजस्थान) के बीच सीधा तार सम्पर्क हटाने से जनता को कितनी कठिनाई हुई है ; और ऐसा करने के कारण क्या हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) :** अधिकतम तेजी लाने के उद्देश्य से ऐसा किया गया है । अन्तिम प्रबन्ध के अनुसार बीकानेर, अजमेर और जोधपुर के अनन्य प्रयोग के लिए सरकट की व्यवस्था की गई है ।

ऊन

†४७४. **श्री प्र० के० देब :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में भेड़ों की ऊन उत्पादन-क्षमता तथा ऊन की किस्म और मात्रा में सुधार लाने की दृष्टि से केन्द्रीय सरकार द्वारा कुछ धन उपलब्ध किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो कितना धन उपलब्ध किया जा रहा है और उसे किस प्रकार प्रयोग में लाया जायगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) जी हां :

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना में इस प्रयोजनार्थ २८५ लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है । उस का इस प्रकार प्रयोग किया जायगा :—

योजना	राशि
१. अनुसन्धान योजनायें	१५·०० लाख रुपये
२. केन्द्रीय भेड़ तथा ऊन अनुसन्धान संस्था और दो उप-केन्द्र	७७·०० लाख रुपये
३. पूना में भेड़ तथा ऊन उत्पादन प्रशिक्षण केन्द्र .	५·०० लाख रुपये
४. राज्यों में भेड़ तथा ऊन विकास योजनायें . .	१८८·०० लाख रुपये
	२८५·०० लाख रुपये

†मूल अंग्रेजी में

कोठागुडम कोयला खान

†४७५. **श्रीमती मैमूना सुलतान :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे उपमंत्री हाल में ही कोठागुडम कोयलाखान उनकी वैगन आवश्यकताओं का निर्धारण करने के लिए गये थे;

(ख) यदि हां, तो उनके निरीक्षण के क्या परिणाम निकले ; और

(ग) क्या निरीक्षण परिणामों के कारण इन कोयलाखानों के लिए और वैगन उपलब्ध करने का विचार है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) से (ग). श्री सें० वें० रामस्वामी रेलवे उपमंत्री ने इन कोयला खानों का दौरा कोयलाखानों की दशा का अध्ययन करने के लिए किया था। कोयलाखान मालिकों ने उपमंत्री को कोई कठिनाई नहीं बताई। कोयला खानों की वैगन आवश्यकता पूरी की जा रही है तथा पूरी की जाती रहेगी।

अखिल भारतीय कृषि सेवायें

†४७६. { **श्री सुबोध हंसदा :**
श्री स० चं० सामन्त : }

क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में अखिल भारतीय कृषि सेवायें लागू करने का प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है ; और

(ग) इसको कब तक लागू कर दिया जायेगा?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री डा० राम सुभग सिंह) :** (क) से (ग). अखिल भारतीय कृषि सेवा लागू करने की योजना बनाई गई है और जब यह तैयार हो जायेगी तब इसको राज्य सरकार को विचार जानने के लिए सौंप दिया जायेगा।

केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्था, जोधपुर

†४७७. **श्री तन सिंह :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जोधपुर में केन्द्रीय शुष्क ज़ोन अनुसंधान संस्था, कितने समय से काम कर रहा है ;

(ख) उसने क्या काम किए हैं तथा उसपर कितना धन व्यय किया गया है ;

(ग) क्या सरकार ने संस्था की उपपत्तियों को लागू कर दिया है; और

(घ) यदि हां, तो कहां, तथा कितनी सफलता मिली ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) अबतक की मरुभूमि वन्यकरण तथा भूसंरक्षण केन्द्र को बदल कर केन्द्रीय शुष्क ज़ोन अनुसंधान संस्था जोधपुर बना ली गई है।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कार्य:—जानकारी इकट्ठी की जा रही है तथा अलग से सभा पटल पर रख दी जायेगी।

व्यय:

१९५२ से मार्च १९६२	७२·४१ लाख रुपये
अप्रैल १९६२ से जनवरी १९६३	७·३४ लाख रुपये

(ख) और (ग). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और मिलने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

"करोड़ों के लिये भोजन" संस्था

†४७८. **श्रीमती लक्ष्मी बाई** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत में "करोड़ों के लिये भोजन" संस्था के क्या उद्देश्य तथा कार्य हैं;

(ख) यह कबसे काम कर रही है;

(ग) इसके आरंभ के बाद से कितने व्यक्तियों को लाभ हुआ है; और

(घ) सरकार इस संगठन की किस प्रकार सहायता करने जा रही है?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) भारत "करोड़ों के लिये भोजन" संस्था के उद्देश्य तथा कार्य यह बताये जाते हैं। भारतीय बहुप्रयोजनीय खाद्य तथा न्यूटरो बिक्सिट का प्रचार करने के लिये, भारत में अपोषण दूर करना, इनका प्रदर्शन करना मुक्त तथा अंशतः मुफ्त, बाल संस्थाओं, अस्पतालों, प्रसूतिभवनों तथा बाल स्वास्थ्य केन्द्रों आदि के द्वारा तिजारत ?

(ख) संस्था १९५५ से चालू है।

(ग) बाल संस्था, अस्पताल, प्रसूतिभवन तथा बाल स्वास्थ्य केन्द्रों, अनाथालयों, कल्याण समाजों, पूर्त संस्थाओं आदि विभिन्न संगठनों को लाभ हुआ है। ८५० से अधिक संस्थायें तथा संगठन बहुप्रयोजनीय खाद्यान्न तथा पोषक बिस्किट इस्तेमाल करते हैं।

(घ) सरकार भारतीय बहुप्रयोजनीय खाद्यान्नों का प्रचार करने के लिए अनावर्तक अनुदान देती है:

	रुपये
१९५७–५८ . .	२०,००,०००
१९५८–५९ .	८०,००,०००
१९५९–६० . .	१,५०,००,०००
१९६०–६१ .	१,५०,००,०००

इन अनुदानों के प्रयोग की पूरी लेखा परीक्षा होगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

चण्डीगढ़-उना राष्ट्रीय राजपथ

†४७९. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पंजाब में पठानकोट से मिलाने के लिए बरास्ता तलवाड़ा, मुकेरियान तक चण्डीगढ़-उना राष्ट्रीय राजपथ को बढ़ाने का सरकार का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राजबहादुर)** : (क) और (ख) चण्डीगढ़ –उना सड़क राज्य की सड़क है तथा राष्ट्रीय राजपथ नहीं है। इसको बरास्ता तलवाड़ा मुकेरियान तक मिलाने की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है। भारत सरकार के पास इस संबंध में कोई प्रस्ताव नहीं है।

वणिक पोत नाविक स्कूल

†४८०. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या **परविहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को महाराष्ट्र राज्य से बम्बई तट पर वणिक पोत नाविक स्कूल स्थापित करने का प्रस्ताव मिला है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) जी हां ।

(ख) केन्द्र सरकार द्वारा प्रस्ताव पर विचार किया गया था तथा इस समय यह समझा गया था कि दूसरी वणिक पोत नाविक प्रशिक्षण संस्था, वर्तमान तीन संस्थाओं के अतिरिक्त खोलने का कोई विचार नहीं है तथा यह भी विचार नहीं है कि इनकी संख्या बढ़ाई जाये क्योंकि अभी बहुत से भारतीय नाविक बेकार हैं जो जहाजों पर नियुक्ति की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

इमारती लकड़ी

†४८१. **श्री अ० सि० सहगल** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री ५ सितम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २१३१ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७–५८ के बाद से प्रत्येक वर्ष में लाइसेंस धारी द्वारा उच्च अन्दमान वनों से कितनी मात्रा में इमारती लकड़ी बाहर भेजी जानी थी तथा उन वर्षों में प्रत्येक वर्ष कितनी बाहर भेजी गई; और

(ख) इन्हीं वर्षों में लाइसेंसधा ी ारा मुख्य भूमि से कितनी मात्रा में इमारती लकड़ी भेजी गई तथा इस प्रकार के निर्यात पर कितनी रायल्टी लगाई गई तथा उगाही गई ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) और (ख) जानकारी इकट्ठी की जा रही है तथा मिलने पर सभा पटल पर रख ी जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

मैसूर में सड़कें तथा पुल

†४८२. **श्री सं० ब० पाटिल** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार द्वारा १९६० में जारी किये गये पत्र के अनुसार मैसूर की सरकार ने अन्तर्राज्यीय तथा आर्थिक महत्व की सड़कें बनाने का एक कार्यक्रम भेजा है ;

(ख) यदि हां, तो उस सूची में दर्ज सड़कों तथा पुलों के नाम क्या क्या हैं, और उनकी अनुमानित लागत क्या है ;

(ग) क्या यह भी सच है कि केन्द्रीय सरकार उस कार्यक्रम से सहमत नहीं हुई, और उसके लिये धन उपलब्ध नहीं किया; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) जी हां।

(ख) मांगी गई सूचना देने वला एक विवरण संलग्न है। **[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल.टी–९१०/६३।]**

(ग) तथा (घ). क्योंकि निधियों के प्रश्न पर योजना आयोग से परामर्श करके विचार किया जा रहा था इसलिये मांगी गई सहायता का अनुमोदन करना सम्भव नहीं था। अब स्थिति इस प्रकार है, कि वर्तमान आपात के दौरान भारतीय सरकार के लिये राज्यों में सड़कों की किन्हीं नई योजनाओं के लिए वित्तीय सहायता का अनुमोदन करना सम्भव नहीं होगा ।

मैसूर राज्य में सड़कें

†४८३. **श्री सं० ब० पाटिल** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसूर राज्य में ग्राम संचार कार्यक्रम के अन्तर्गत कुल कितने मील लम्बी सड़कों पर निर्माण कार्य आरम्भ किया गया और पूरा किया गया;

(ख) इन सड़कों पर अब तक कितना धन खर्च किया गया; और

(ग) इन सड़कों के निर्माण-कार्य को पूरा करने के लिये और कितने धन की आवश्यकता है ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) से (ग). संविधान के अनुसार, देश में राष्ट्रीय राजपथ घोषित सड़कों के लिये मुख्यतया भारत सरकार उत्तरदायी है। उन सभी सड़कों के लिये, जो राष्ट्रीय राजपथ नहीं हैं, सम्बद्ध राज्य सरकारें सारतः उत्तरदायी हैं। इसलिये, मैसूर राज्य में ग्रामीण सड़कें सुधारने का प्रश्न, सारतः मैसूर राज्य के क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। द्वितीय योजना की कालावधि में आरम्भ किये गये और तृतीय योजना में जारी रखे गये

---

†मूल अंग्रेजी में

ग्राम सड़क संचार कार्यक्रम के अन्तर्गत ग्रामीण सड़कों के सम्बन्ध में राज्य सरकार द्वारा किये गये कार्यों सम्बन्धी जो सूचना मांगी गई है वह निम्न प्रकार है :—

(क)	३१–३–१९६२ तक कुल जितने मीलों पर सड़क निर्माण कार्य किया गया	११,९६१ मील
(ख)	३१–३–१९६२ तक कुल जितने मीलों पर सड़क निर्माण कार्य पूरा किया गया	७,५०८ मील
(ग)	३१–३–१९६२ तक इन सड़कों पर जितना धन खर्च हुआ	४०४·९५ लाख रु०
(घ)	सड़कों के निर्माण-कार्य को पूरा करने के लिये जितने अतिरिक्त धन की आवश्यकता है	७१५.०५ लाख

चम्बा-भदरवाह सड़क

†४८४. श्री अब्दुल गनी गोनी :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री भक्त दर्शन :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चम्बा (हिमाचल प्रदेश) भदरवाह (काश्मीर राज्य) सड़क का निर्माण-कार्य सरकार के विचाराधीन है ; और

(ख) यदि हां, तो इस अन्तर्राष्ट्रीय सड़क का निर्माण-कार्य कब आरम्भ किया जायगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) तथा (ख). चम्बा-भदरवाह सड़क अंशतः हिमाचल प्रदेश में और अंशतः जम्मू तथा काश्मीर राज्य में पड़ती है। हिमाचल प्रदेश में इस सड़क को यातायात के योग्य बनाने सम्बन्धी विकास कार्य पहले ही, उनकी तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत, प्रगति कर रहा है, और १९६५–६६ तक इसके समाप्त हो जाने की आशा है। जम्मू तथा काश्मीर में इस सड़क का उत्तरदायित्व मुख्यतः उस राज्य की सरकार का है क्योंकि यह उस राज्य की सड़क है। कुछ समय पूर्व, निस्सन्देह, राज्य सरकार ने इस सड़क के विकास के लिए ४२·७४ लाख रुपये के अनुदान के लिये कहा था। वित्तीय कठिनाइयों के कारण इस कार्य के लिये सहायता देना सम्भव नहीं था।

बहु-प्रयोजनीय खाद्य

†४८५. श्री दी० चं० शर्मा :
डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी :

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

(क) क्या केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकीय संस्था द्वारा तैयार किया गया बहु-प्रयोजनीय खाद्य-पदार्थ देश में लोकप्रिय हुआ है; और

(ख) इसको लोकप्रिय बनाने के लिये क्या पग उठाये गये हैं, अथवा उठाने का विचार है ?

†मूल अंग्रेजी में

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) उपलब्ध जानकारी से मालूम होता है कि परिचित उपभोक्ताओं में बहु-प्रयोजनीय खाद्य पदार्थ सामान्यतया लोकप्रिय हुआ है ।

(ख) सरकार दो एककों का विकास कर रही है, जिनमें से प्रत्येक की खाने योग्य मूंगफली की आटे की उत्पादन-क्षमता ३,००० टन प्रतिवर्ष की है । यह आटा बहु-प्रयोजनीय खाद्य-पदार्थ में मुख्य तत्व है । खाने योग्य मूंगफली का आटा उपलब्ध करके बहु-प्रयोजनीय खाद्य-पदार्थ के उत्पादन में वृद्धि होगी । सरकार इस खाद्य-पदार्थ को लोक-प्रिय बनाने के लिये स्वेच्छा से कार्य करने वाले संगठनों को सहायक अनुदान मंजूर करती रही है । यह खाद्य पदार्थ मद्रास राज्य में स्कूल में खाद्य-पदार्थ उपलब्ध करने सम्बन्धी कार्यक्रमों में प्रयोग में लाया गया है । बहु-प्रयोजनीय खाद्य-पदार्थ को आवश्यकतानुसार (सहायक अनुदान देकर, सचल पौष्टिक पदार्थ तथा विस्तार एकक, भोजन विज्ञान तथा व्यावहारिक पौष्टिक पदार्थ संथाओं, स्कूलों में मध्याह्न भोजन व्यवस्था, अस्पतालों, कल्याण केन्द्रों, यतीमखानों, एवं स्वेच्छिक संगठनों द्वारा लोकप्रिय बनाया जायगा ।

भारत ट्रामवेज़ द्वारा रेल ट्राली सेवा

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

(क) क्या गुजरात में बधवां तथा सुरेन्द्रगढ़ के बीच रेल ट्राली चलाने के लिये भारत ट्रामवेज़ को एक नया पट्टा दिया गया है ;

(ख) क्या रेलवे अधिनियम के रेल ट्राली सेवा पर लागू हो जाने के फलस्वरूप केन्द्रीय सरकार ने भारत ट्रामवेज़ के रेल-पथ में आने वाली भूमि तथा पुलों के ऊपर पूर्ण क्षेत्राधिकार सुरक्षित कर लिया है ;

(ग) भारत ट्रामवेज़ द्वारा रेलवे मन्त्रालय को गत तीन वर्षों की अवधि में कितना वार्षिक किराया दिया गया ; और

(घ) क्या सरकार का इस ट्राली सेवा के राष्ट्रीयकरण का विचार है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जिस भूमि पर ट्रामवे चल रही है उसका चालू पट्टा ३१–३–१९६३ तक मान्य है । नया पट्टा देने अथवा न देने के प्रश्न पर सरकार सक्रिय रूप से विचार कर रही है ।

(ख) भारतीय रेलवे अधिनियम, १८९०, के इस ट्रामवे पर लागू होने पर केन्द्रीय सरकार ने इसके कार्यों पर सामान्य नियन्त्रण हासिल कर लिया है, जैसे सुरक्षा किरायों तथा भाड़ों, आदि का नियमित करना, न कि रेल पथ में आने वाली भूमि तथा पुलों को क्षेत्राधिकार में लाना ।

(ग) इस ट्रामवे द्वारा पश्चिम रेलवे को गत तीन वर्षों की अवधि में दिया गया वार्षिक किराया इस प्रकार है :

१९६०–६१	२८८.५७ रुपये
१९६१–६२	२८८·५७ रुपये
१९६२–६३	२८८·५७ रुपये

(घ) ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

रेलवे में डिवीजन प्रणाली

†४८७. **श्री प्रिय गुप्त** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या उत्तर-पूर्वी रेलवे तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर विभागीय प्रणाली लागू की जाने वाली है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाह नवाज खाँ)**: पूर्वोत्तर रेलवे तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर विभागीय प्रणाली लागू करने का इस समय कोई विचार नहीं है ।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड

†४८८. **श्री पें० वेंकटासुब्बैया** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ।

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान शिपयार्ड, विशाखापत्तनम्, में १२ फरवरी, १९६३ को आग लग जाने के कारण एक 'विश्वभाया' नामक नाव, जिसका निर्माण कार्य चल रहा है, को बहुत हानि हुई ;

(ख) यदि हां, तो इस दुर्घटना के क्या कारण हैं ; और

(ग) कुल कितनी हानि हुई ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) से (ग) सूचना एकत्रित की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

दिल्ली की स्कूल बसें

†४९०. **श्री वाडीवा** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सड़क अनुसन्धान संस्था श्री टी० एस० खन्ना द्वारा दिल्ली की स्कूल बसों सम्बन्धी दिये गये सुझावों पर सरकार द्वारा विचार किया गया है और उन्हें स्वीकृत कर लिया गया है ;

(ख) यातायात अधिकारियों द्वारा १९६२ की अवधि में कितनी बार दिल्ली की स्कूल बसों का निरीक्षण किया गया है ; और

(ग) निरीक्षण के फलस्वरूप कितनी बसों को प्रयोग में लाने के अयोग्य घोषित किया गया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) से (ग). मांगी गई जानकारी दिल्ली प्रशासन से एकत्र की जा रही है और ज्योंही वह मिल जायेगी उसे सभा पटल पर रख दिया जायगा ।

दिल्ली में सड़कों पर दुर्घटनायें

†४९१. **श्री वाडीवा** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६२ की कालावधि में दिल्ली में सड़कों पर कितनी दुर्घटनायें हुईं ;

(ख) ऐसी कितनी दुर्घटनायें थीं जिनमें दिल्ली परिवहन सेवा की बसें अन्तर्ग्रस्त थीं ;

(ग) कितनी दुर्घटनायें घातक सिद्ध हुईं ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) मोटरगाड़ी अधिनियम में परिसीमा अवधि में संशोधित करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) ७२७० ।

(ख) १७९७ ।

(ग) २३४ ।

(घ) स्पष्टत, सदस्य मोटर दुर्घटना दावे न्यायाधिकरण को दिये जाने वाले क्षतिपूर्ति सम्बन्धी आवेदन पत्र, जिसकी समय-सीमा ६० दिन की है, जो कि मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९, में दी हुई है, उस की चर्चा कर रहे हैं। मोटरगाड़ी बीमा समिति, जो कि भारत सरकार द्वारा १९६२ में नियुक्त की गई थी, इस अवधि की पर्याप्तता की जांच कर रही है । इस समिति के प्रतिवेदन के प्राप्त होने के पश्चात् ही सरकार इस बारे में कोई निश्चय कर सकेगी ।

घोड़े की नस्ल सुधारने का केंद्र

४९२. **श्री युद्धवीरसिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार हिसार के केटल फार्म में घोड़ों की नस्ल सुधारने के लिये कोई केन्द्र खोलने जा रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर कुल कितनी लागत आयेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह): (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं होता ।

शोराणूर तथा कोयम्बटूर के बीच दोहरी लाइन बिछाना

†४९३. **श्री प० कुन्हन** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शोराणूर तथा कोयम्बटूर के बीच दोह ी लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो उस को कब कार्यान्वित चिया जायेगा ; और

(ग) उस की अनुमानित लागत क्या है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) जी नहीं ।

(ख) तथा (ग). प्रश्न ही नहीं उ ते ।

'सी आईलेंड' कपास

†४९४. { **श्री प० कुन्हन** :
श्री मणियंगाडन :

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

(क) क्या सरकार ने केरल में 'सी आइलैंड' कपास की खेती किये जाने की सम्भावना पर विचार किया है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

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

(ग) राज्य में १९६०, १९६१ तथा १९६२ की कालावधि में कुल कितने एकड़ भूमि पर खेती की गई ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) जी, हां ।

(ख) यह मा म किया गया है कि राज्य में 'सी आईलैंड' कपास की 'एंड्रूज' किस्म का विकास हो सकता है, बशर्ते कि इस की खेती उचित रूप से सुखाई गई भूमि पर की जाय । ऐसा प्रतीत होता है, कि केरल राज्य में चूंकि पहले ही विभिन्न प्रकार की खेती होती है इसलिये 'सी आईलैंड' कपास के विकास के लिये बड़े पैमाने पर भूमि उपलब्ध नहीं हो सकेगी जब तक कि अन्य प्रकार की महत्वपूर्ण खतियों में वहां कमी न की जाय ।

(ग)

वर्ष	एकड़
१९६०–६१	५,९२१
१९६१–६२	१,२३०
१९६२–६३	१,०५२

समाज शिक्षा कार्यक्रम

†४९५. **श्री जसवन्त मेहता** : क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय द्वारा आरम्भ किये गये समाज शिक्षा कार्यक्रम में साहित्यिक कार्यों के लिये कोई उपबन्ध नहीं है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र)** : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

जम्मू तथा काश्मीर की कोयला खानों तक रेलवे लाइन

†४९६. **श्री गोपालदत्त मेंगी** :
श्री अब्दुल गनी गोनी :

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

(क) क्या यह सच है कि जम्मू तथा काश्मीर की कोयला खानों तक रेलवे लाइन बिछा के बारे में सर्वेक्षण पूरा हो चुका है ; और

(ख) यदि हां, तो इस को कार्यान्वित करने के लिये सरकार द्वारा क्या प्रस्ताव दिया गया है ; और कार्य को पूरा करने के लि किन प्रक्रमों का प्रस्ताव दिया गया है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) कठुआ से जम्मू तक और उस से परे रियासी तक, जो कि कोयला वाले क्षे ों के समीप है, एक बड़ी लाइन बिछाने

†मूल अंग्रेजी में

के बारे में एक प्राथमिक सर्वेक्षण, हाल ही में, उत्तर रेलवे द्वारा पूरा कर लिया गया है, और सर्वेक्षण प्रतिवेदन तैयार हो रहा है ।

(ख) रेल की तृतीय पंचवर्षीय योजना में कठुआ से परे किसी लाइन के निर्माण का उपबन्ध नहीं है । यह कहना सम्भव नहीं होगा कि इस लाईन के निर्माण के लिये कब मंजूरी दी जायगी और कब यह कार्य पूरा हो जायगा ।

इमारती लकड़ी पर रायल्टी

†४९७. **श्री अ० सिं० सहगल :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री क्रमशः १४ तथा १९ दिसम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १८३६ और २०१९ के उत्तरों के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उत्तरी अंदमान में जंगल के पट्टाधारी के संग्रहागार में पड़ी ७,००० टन इमारती लकड़ी पर अन्त में रायल्टी वसूल की थी, और इस ७,००० टन इमारती लकड़ी में से कितनी लकड़ी वास्तव में पट्टाधारी द्वारा जहाजों द्वारा भेजी गई ; और

(ख) अप्रैल, १९५९ के पश्चात पट्टाधारी की लापरवाही के कारण खो गई इमारती लकड़ी के लिये उत्तरी अन्दमान के जंगलों के पट्टाधारी के नाम सरकार द्वारा कितनी राशि का रायल्टी बिल जारी किया गया, और क्या पट्टाधारी ने इन रायल्टी बिलों की अदायगी कर दी है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) तथा (ख). अंदमान प्रशासन से जानकारी एकत्र की जा रही है और प्राप्त होने पर सभा-पटल पर रख दी जायगी ।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

चीन-पाकिस्तान सीमा समझौता

†**श्री हेम बरुआ** (गोहाटी) : मैं प्रधान मंत्री का ध्यान अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्न विषय की ओर दिलाता हूं और प्रार्थना करता हूं कि वे इस के सम्बन्ध में एक वक्तव्य दें :

"चीन-पाकिस्तान सीमा समझौता और उसके बारे में भारत सरकार की प्रतिक्रिया"

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री तथा अणुशक्ति मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :** जैसा कि सदन को विदित है, पाकिस्तान और चीन की सरकार के प्रतिनिधियों ने एक समझौते पर हस्ताक्षर किये हैं, जो कि सिंकयांग जम्मू और काश्मीर में उस क्षेत्र के बीच सीमा-रेखा निश्चित करने के बारे में है, जिस पर पाकिस्तान का अवैध कब्ज़ा है । समझौता कर ब्योरा समाचारपत्रों में प्रकाशित हो चुका है । समझौता की एक प्रति जो कि कराची में पाकिस्तान सरकार ने जारी की है पटल पर रखी जा रही है **[पुस्तकालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० ९०४/६३]** ।

कराची में जो ब्योरा सरकारी तौर पर दिया गया है, उसके अनुसार पाकिस्तान सरकार ने पहले अनौपचारिक रूप से चीन से पूछा और फिर मार्च २९, १९६१ को एक राजनयिक नोट भेजा जिस में सीमा निश्चित करने की इच्छा प्रकट की गई थी । चीन सरकार

---

†मूल अंग्रेजी में

ने फरवरी, १९६२ में इस का औपचारिक रूप से उत्तर दिया । ३ मई, १९६२ को पाकिस्तान और चीन की सरकारों ने एक संयुक्त विज्ञप्ति प्रकाशित की जिसमें उन्होंने बातचीत करना स्वीकार किया । हम ने दोनों सरकारों से इसके बारे में विरोध प्रकट किया । सुरक्षा परिषद में ४ मई और २२ जून, १९६२ को काश्मीर सम्बन्धी वाद-विवाद में हमारे प्रतिनिधि ने अधिकृत रूप से अपना पक्ष पेश किया ।

काश्मीर और तत्संबंधी मामलों पर भारत-पाकिस्तान बातचीत से तुरन्त पहले, चीन और पाकिस्तान सरकार ने सिद्धांत रूप से, अवैध रूप से अधिकृत काश्मीर के क्षेत्र और सिंकियांग के बीच में सीमा को निश्चित करने के लिए एक करार की घोषणा की । भारतीय प्रतिनिधिमंडल के नेता, सरदार स्वर्ण सिंह ने रावलपिंडी में तुरन्त प्रधान अयूब और श्री भुट्टो के सामने स्थिति स्पष्ट की और बाद में जनवरी में भी, जब दिल्ली में बातचीत पुनः शुरू हुई २६ जनवरी को, हम ने पाकिस्तान सरकार से उसके २८ दिसम्बर, १९६२ की संयुक्त विज्ञप्ति में दिये गये निर्णय के विरुद्ध विरोध प्रकट किया । पीकिंग में किये गये चीन-पाकिस्तान सीमा समझौते के विरुद्ध पाकिस्तान सरकार से एक और विरोध प्रकट किया जा रहा है ।

कराची में कहा गया है कि चीनी दावा रेखा और पाकिस्तान दावा रेखा के बीच ३४०० वर्ग-मील का अन्तर है । अन्तिम करार में, पाकिस्तान ने १३५० वर्ग मील ले लेने का दावा किया है, जिसमें ७०० वर्ग मील ऐसा था, जो चीन के कब्जे में था । चीन को समझौते के अधीन २०५० वर्ग मील दिये गये हैं ।

पाकिस्तान सर्वेक्षण नक्शों के अनुसार जो १९६२ में प्रकाशित हुए थे सिकियांग का ११००० वर्ग मील क्षेत्र काश्मीर का भाग था । यदि इन नकशों को माना जाये, तो पाकिस्तान ने लगभग १३००० वर्गमील क्षेत्र हाथ से दे दिया है ।

यद्यपि करार के अनुसार दोनों पक्ष इस बात पर सहमत हो गये हैं कि सीमा का निश्चय परम्परागत और रूढ़िगत सीमा रेखा के आधार पर किया जाये, जिसमें प्राकृतिक स्थितियों को भी ध्यान में रखा जाये किन्तु जिस सीमा का निश्चय किया गया है, उसमें इन बातों को ध्यान में नहीं रखा गया । पाकिस्तान सरकार द्वारा हमारे उच्चायुक्त को दिये गये नकशे के अनुसार पाकिस्तान की वास्तविक नियन्त्रण रेखा किलिक, मिन्टाका, खुंजेराव दर्रों ने बीच में है । किन्तु उसके बाद लाइन वाटरशेड से दूर चली गई और न तो अफिल पर्वत श्रेणी जो कि परम्परागत सीमा थी के साथ रही और न कराकोरम पर्वत श्रेणी के साथ जहां पर चीन सरकार के दावे के अनुसार सीमा रेखा थी । वास्तव में पाकिस्तान की वास्तविक नियन्त्रण रेखा किसी भी निश्चित प्राकृतिक स्थितियों के साथ साथ नहीं है, अपितु शकशगांव नदी की सहायक नदियों के साथ-साथ जाती है और कभी-कभी ढलवानों के मध्य तक पहुंच जाती है । तब यह कराकोरम दर्रे तक पहुंचती है । परम्परागत सीमा रेखा के दक्षिण में चलती हुई पाकिस्तान की नियन्त्रण रेखा लगभग १६०० वर्ग मील चीन को सौंप दिया है । पाकिस्तान और चीन के सीमा निर्धारण में लगभग २१०० वर्ग मील का अन्तर है ।

करार को अस्थायी बताया गया है, किन्तु इसे करने में इतनी जल्दबाजी की गई है । यह बात महत्वपूर्ण है कि इसका अनुसमर्थन नहीं किया जायेगा । अतः पाकिस्तान की राष्ट्रीय विधान सभा, प्रैस और जनता को करार की शर्तों को जांच करने का कोई अवसर नहीं मिल सकेगा । मैंने पहले सदन में कहा है कि हम पाकिस्तान के साथ समझौता करने के लिए उत्सुक हैं । किन्तु मैं यह अनुभव किये बगैर नहीं रह सकता कि दिसम्बर २६ की संयक्त घोषणा, पाकिस्तान सरकार की

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

२२ फरवरी की घोषणा कि पीकिंग में सीमान्त समझौते पर हस्ताक्षर किये जायेंगे और बाद में इस पर हस्ताक्षर किया जाना ये सब कुछ ऐसे समय पर किया गया है कि काश्मीर की बातचीत के परिणाम पर प्रतिकूल प्रभाव पड़े। फिर भी कलकत्ता में जो बातचीत होनी है, हमारा उसे जारी रखने का इरादा है। मैंने यह भी कहा है कि समझौते का अर्थ यह नहीं कि जो कुछ पाकिस्तान कहे, ठीक या गलत, हम उसे मान लें। हम अपने सिद्धान्तों को नहीं छोड़ सकते।

करार का दूसरा पक्ष चीन, उसके इन दावों के बावजूद कि इसने कभी काश्मीर के झगड़े में हाथ नहीं डाला और उसके पाकिस्तान के साथ समझौते की बातचीत से चीनी और पाकिस्तानियों की मित्रता बढ़ी है और एशिया और विश्व शान्ति के हित में है, प्रत्यक्ष रूप से भारत-पाकिस्तान सम्बन्धों में हस्तक्षेप कर रहा है। ऐसा करने से चीन काश्मीर के मामले पर भारत और पाकिस्तान के भेदों से फायदा उठा कर अपनी विस्तारवादी नीति का अनुसरण कर रहा है। भारत सरकार ने चीन की सरकार के सामने विरोध प्रकट करके अपनी स्थिति स्पष्ट कर दी है।

श्री बागड़ी (हिसार): प्रधान मन्त्री साहब अगर हिन्दी में इसका तर्जुमा कर दें, तो बड़ा अच्छा होगा।

अध्यक्ष महोदय : यह तो बहुत लम्बा स्टेटमेंट है। इसका तर्जुमा करने में बड़ी मुश्किल होगी। आप इस सवाल को समझने की कोशिश करें।

श्री बागड़ी : अध्यक्ष महोदय, अगर कोई न समझे तो क्या हो ?

अध्यक्ष महोदय : आप अपने किसी साथी से समझ लें।

श्री बागड़ी : मेरे साथी भी मेरे ही बराबर हैं।

†**श्री हेम बरुआ** : नई घटनाओं को ध्यान में रखते हुए, सरकार अब भी पाकिस्तान के साथ बातचीत करना वांछनीय क्यों समझती है।

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : जो नई बात हुई है वह केवल यह है कि अयूब खां ने अपने वक्तव्य में मुझ से नाराजगी प्रकट की है। मुझे इसका खेद है, किन्तु इससे हमारी नीतियां नहीं बदलेंगी।

श्री रामसेवक यादव (बाराबंकी): मैं प्रधान मन्त्री जी से जानना चाहूंगा कि चीन ने पाकिस्तान के साथ काश्मीर की सीमा पर जो समझौता कर लिया है उस समझौते को दृष्टिकोण में रखते हुए क्या सरकार कोलम्बो प्रस्ताव के बारे में अपने रुख को तबदील करने का कोई विचार कर रही है।

श्री जवाहरलाल नेहरू : जी नहीं, उससे इसका कोई ताल्लुक नहीं है।

श्री बड़े (खारगोन) : क्या यह बात सच है कि पाकिस्तान और चीन के समझौता करने के बाद इसके बारे में यू० एन० ओ० को लिखा गया है, और जो प्रोटेस्ट हमने दाखिल की है उसका पाकिस्तान से कोई जवाब आया है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैंने तो अपने बयान में भी कहा है कि पारसाल मई और जून में यू० एन० सिक्योरिटी कौंसिल में इसकी चर्चा हुई थी और हमने अपना ऐतराज़ पेश किया था। इस वक्त

†मूल अंग्रेजी में

जहां तक मुझे मालूम है वह अब तक यू० एन० ओ० में नहीं गया। इस पर हम गौर करेंगे कि ऐसा करने की जरूरत है या नहीं।

अध्यक्ष महोदय : पाकिस्तान से कोई जवाब आया है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं एकाएक तो नहीं कह सकता। उनके जबानी जवाब तो हुए हैं लेकिन मैं इस वक्त ठीक नहीं कह सकता कि उनका कोई लिखा हुआ लम्बा बयान आया है।

श्री बेरवा कोटा : मैं प्रधान मन्त्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या यह सही है कि चीन और पाकिस्तान के इस समझौते में चीन वालों द्वारा लद्दाख के पास के इलाकों में सर्वे करने की बात भी शामिल है ? अगर हां, तो क्या इसका लद्दाख की स्ट्रेटजी पर प्रभाव नहीं पड़ेगा ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : जो उनमें समझौता हुआ है वह तो मैंने रख दिया है और वह अखबारों में छपा है, मेम्बर साहब उसे देख सकते हैं। उसमें तो इस बात की चर्चा नहीं है। पर्दे के पीछे क्या बातें हुई हैं इसका मैं क्या जवाब दे सकता हूं ?

†**श्री स० मो० बनर्जी** : क्या सरकार ने चीन और पाकिस्तान को कह दिया है कि वह समझौता भारत पर लागू नहीं होगा और भारत जो चाहेगा, कर सकेगा ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : जी, हां यह स्पष्ट है।

श्री बागड़ी : अध्यक्ष महोदय, थोड़ा हिन्दुस्तानी में . . .

अध्यक्ष महोदय : आप अपना प्रश्न कीजिए।

श्री बागड़ी : प्रश्न तो मैं करूंगा लेकिन मेरे खिलाफ यह शिकायत है . . .

अध्यक्ष महोदय : आप सवाल कीजिए।

श्री बागड़ी : मैं आपके मारफत यह जानना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान की विदेश नीति का पंचशील के आधार पर होने का हमारे प्रधान मन्त्री साहब ने सारी दुनिया में ढिंढोरा पीटा है, अब चीन और पाकिस्तान के समझौते के बाद भी क्या उस पंचशील की मुर्दा लाश को जिन्दा रखने का ख्याल है या उसे दफनाने का ख्याल है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : यह बहुत व्यापक प्रश्न है, जिसका उत्तर यहां नहीं दिया जा सकता।

†**श्री हरि विष्णु कामत** (होशंगाबाद) : पिछले कुछ महीनों में जब चीन और पाकिस्तान के बीच यह बात चल रही थी, तो सरकार ने दूसरे मित्र राष्ट्रों को इसके बारे में बताने और उनकी सहानुभूति प्राप्त करने के लिए क्या कदम उठाये थे ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : यह मामला सुरक्षा परिषद् के सभी सदस्यों के सामने रखा गया था।

†**श्री हरि विष्णु कामत** : क्या हमारे दूतावासों ने नकशे आदि वितरित किये थे ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : ऐसा करने की आवश्यकता नहीं थी। करार की शर्तें आदि जानने से पहले ऐसा नहीं किया जा सकता था। किन्तु तथ्य यह है कि यह जम्मू और काश्मीर का हिस्सा है, जिस

†मूल अंग्रेजी में

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

पर पाकिस्तान सरकार ने कब्जा कर रखा है और उन्होंने एक ऐसा सीमान्त करार किया है, जिस पर उनका अवैध रूप से कब्जा है।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

कम्पनी अधिनियम की कार्यान्विति तथा प्रशासन सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)** : मैं कम्पनी अधिनियम, १९५६ की धारा ६३८ के अन्तर्गत, ३१ मार्च, १९६२ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए कम्पनी अधिनियम, १९५६ की कार्यान्विति तथा प्रशासन सम्बन्धी कार्मिक प्रतिवेदन की एक प्रति पटल पर रखता हूं। **[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी०–९०१/६३]**

वर्ष १९६१–६२ के लिए भारतीय केंद्रीय तिलहन समिति और भारतीय केंद्रीय तम्बाकू समिति के वार्षिक प्रतिवेदन

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : मैं निम्न प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति पटल पर रखता हूं :

(१) वर्ष १९६१–६२ के लिये भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति, हैदराबाद का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे सहित। **[पुस्तकालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० ९०२/६३]**।

(२) वर्ष १९६१–६२ के लिये भारतीय केन्द्रीय तम्बाकू समिति, मद्रास का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे सहित। **(पुस्तकालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० ९०३/६३)**

राज्य-सभा में सामान्य आय-व्ययक पर पहले चर्चा किये जाने के बारे में

†**श्री हरि विष्णु कामत** (होशंगाबाद) : मैं एक संवैधानिक प्रश्न उठाना चाहता हूं जिसके बारे में मैंने शनिवार को भी कहा था। जिस प्रकार राज्य-सभा में यह मामला उठाया गया था, उस से मुझे बहुत दुःख हुआ है। मैं आपका ध्यान संविधान के अनुच्छेद ११२ और ११३ की ओर दिलाता हूं। इन अनुच्छेदों में करारोपण प्रस्तावों की ओर, जो कि वित्तीय विवरण का भाग होते हैं, कोई निर्देश नहीं होता। मेरी आपत्ति यह है कि दूसरे सदन में इस सदन से पहले आय-व्ययक पर चर्चा के समय करारोपण प्रस्तावों की चर्चा की जाती है। इसी तरह वरिष्ट रेलवे मंत्री ने निर्यात वस्तु भाड़े रियायतों के बारे में राज्य-सभा में पहले घोषणा की, जबकि उपमंत्री ने इस सदन में उसके थोड़ी देर बाद की।

मैंने देखा है वार्षिक वित्तीय विवरण हमेशा ब्रिटिश लोक-सभा में पहले लिया जाता है, उसके बाद यह दूसरे सदन में भेजा जाता है और यही स्थिति विश्व के अन्य संसदों में होती

---

†मूल अंग्रेजी में

है, जिनके दो सदन होते हैं। संविधान के अन्तर्गत इस सदन के अधिकार और विशेषाधिकार ब्रिटिश संसद् की प्रक्रिया पर आधारित हैं और होने चाहियें। जैसा कि संविधान के अनुच्छेद ११३ में स्पष्ट किया गया है, दूसरे सदन में करारोपण प्रस्तावों और आय-व्ययक पर चर्चा करने पर कोई रोक नहीं है परन्तु इन पर पहले चर्चा इस सदन में होनी चाहिये।

†**संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिन्हा)** : जैसा कि मैंने यहां और दूसरे सदन में कहा है, सरकार इस मामले पर विचार करेगी और दोनों सदनों में जो बातें कही गई हैं, उनको ध्यान में रखा जायेगा और उसके बाद निर्णय किया जायेगा।

†**अध्यक्ष महोदय** : सरकार का दोनों सदनों में बहुमत है। इसलिए अच्छी परम्पराएं क़ायम करनी चाहियें, ताकि दोनों सदनों में कोई झगड़ा न हो। यह सरकार का कर्तव्य है।

†**श्री हनुमन्तैया** (बंगलौर नगर) : ऊपरि सदन का संसदीय कार्य यह है कि वह पुनरीक्षण करे, चाहे वे विधेयक हों, संशोधन हों या चर्चाएं हों।

†**अध्यक्ष महोदय** : जहां तक वित्तीय और धन के मामलों का सम्बन्ध है, पुनरीक्षण की कोई शक्ति नहीं।

†**श्री हनुमन्तैया** : अतः इस प्रश्न को व्यक्तिगत रूप से नहीं लेना चाहिये। यह परम्पराओं का मामला है और यह देखना है कि संविधान ने दोनों सदनों को क्या शक्तियां दी हैं।

†**श्री हरि विष्णु कामत** : श्रीमन, आपने अपना निर्णय नहीं दिया।

†**अध्यक्ष महोदय** : जब संसद-कार्य मंत्री सदन में आ जायेंगे, तो मैं उनकी उपस्थिति में कुछ कहूंगा।

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा—जारी

†**अध्यक्ष महोदय** : अब सदन रेलवे आय-व्ययक पर आगे चर्चा आरंभ करेगा। श्री विश्वनाथ राय अपना भाषण जारी रखेंगे।

श्री विश्वनाथ राय (देवरिया): अध्यक्ष महोदय, भारतीय रेलों के बजट के सम्बन्ध में प्रायः हर दल के माननीय सदस्यों ने इसकी सफलताओं और असफलताओं की चर्चा की है। जहां तक सफलताओं का सम्बन्ध है, भारतीय जनतंत्र ने बहुत पहले से ही यह लक्ष्य अपने सामने रखा था कि अपने देश में हम को समाजवादी ढंग के समाज की रचना करनी है और उस लक्ष्य की ओर हमारा जनतंत्र बढ़ रहा है। इस लक्ष्य की प्राप्ति की ओर के न केवल राजतंत्र ही बढ़ रहा है वल्कि देश में ऐसे परिवर्तन भी नजर आ रहे हैं जिनसे पता चलता है कि इसकी प्राप्ति कठिन नहीं होनी चाहिये। इस समय राज्य का सबसे बड़ा उद्योग धंधा रेलवे है जिसमें ग्यारह लाख से भी अधिक कर्मचारी काम करते हैं। उद्योग धंधों के क्षेत्र में न केवल प्राइवेट सैक्टर ही सफल हो सकता है बल्कि इन रेलों से

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री विश्वनाथ राय]

यह भी सिद्ध हो गया है कि जो उद्योग धंधे राज्य द्वारा संचालित होते हैं, उन उद्योग धंधों में भी जनतंत्र सफल हो सकता है। यह सफलता न केवल रेल मंत्रालय की है, न केवल उसके कर्मचारियों की है बल्कि जो फैक्ट्री में काम करते हैं या जो खेतों में काम करते हैं, उत्पादन बढ़ाते हैं, जिन्होंने उत्पादन बढ़ा कर रेलों को इस योग्य बनाया कि वे अधिक काम कर सकें, उनकी भी है।

जहां बहुत सी सफलतायें हुई हैं, वहां पर कुछ असफलतायें भी हुई हैं। जहां सफलतायें होती हैं, वहां असफलताओं का होना भी स्वाभाविक है। सम्भव है कि जो लोग राजकीय उद्योग धंधों का विरोध करते हैं, वे इन असफलताओं को बहुत बढ़ा चढ़ा कर कहते हों। लेकिन यह निश्चित है कि जो देश का सबसे बड़ा उद्योग है और जिसमें सब से अधिक कर्मचारी काम करते हैं, और जो दुनिया में मीलों की दरी के लिहाज़ से दूसरे नम्बर का उद्योग है, उसमें कुछ असफलतायें हों। साथ-साथ हम जो पिछड़े हुए लोग हैं और जहां पर जहां तक रेलों का सम्बन्ध है, वे भी बहुत पिछड़ी हुई हैं, उनको सम्भव है, इसके बारे में असन्तोष हो और असन्तोष का होना ऐसी हालत में स्वाभाविक भी है।

इस समय जबकि राष्ट्रीय संकट हमारे सामने उपस्थित है, रेलों को बहुत अधिक भार वहन करना पड़ा है। मैंने इस सदन में आज से तीन साल पहले सरकार से और विशेष कर रेल मंत्रालय से निवेदन किया था और उसका ध्यान इस ओर आकर्षित किया था कि हमें अपने पड़ोसी—उत्तरी देश— की बढ़ती हुई ताकत का खयाल रखना है और इसकी तरफ से सजग रहना है। उस समय मैंने कहा था कि यह सही है कि इस समय हमारे सामने कोई संकट उपस्थित नहीं है लेकिन साथ ही साथ मैंने यह भी कहा था कि भविष्य में संकट उपस्थित हो सकता है और जब ऐसा होगा तो हमारी पूर्वोत्तर रेलवे को बहुत अधिक काम करना पड़ेगा। यह चीज संयोग से चाहे आप कहें या कैसे भी कहें, हमारे सामने आई और इस बात की पुष्टि हुई कि जिस रेलवे पर इस बार ही नहीं बल्कि द्वितीय विश्व युद्ध के समय भी भार पड़ा था, उस रेलवे ने अपने इस दायित्व को भली भांति निभाया है, सफलतापूर्वक निभाया है, इस काम में हमारे रेल कर्मचारी सफल हुए, हमारा जनतंत्र सफल हुआ। जिन लोगों ने भी इस काम को निभाया है, अच्छी तरह से निभाया है।

मैं सरकार का और रेल मंत्रालय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि वह समय फिर आ सकता है, जबकि पूर्वोत्तर रेलवे या पूर्वोत्तर सीमा रेलवे को ऐसे ही संकट का फिर सामना करना पड़े और यदि इस रेलवे की उपेक्षा की गई, यदि इस रेलवे की तरफ उदासीनता उसी तरह से दिखाई गई जिस तरह से कि आज तक दिखाई जाती रही है तो हो सकता है कि वह रेलवे उतना काम न कर सके जितनी कि उससे आशा की जाएगी कि वह करे। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं, क्या कारण है कि जहां अन्य रेलवे इतनी तरक्की कर चुकी हैं, इतनी प्रगति कर रही हैं, वहां उस हिस्से की रेलवे, जिस हिस्से में देश की सब से धनी आबादी है, जिसमें लोग सेवा भी करते हैं और हर राष्ट्रीय आन्दोलन में भाग भी लेते हैं, चाहे वह उत्पादन बढ़ाने का आन्दोलन हो अथवा कोई दूसरा आन्दोलन, और उसमें सम्मिलित होकर आगे बढ़ते हैं, उतनी प्रगति नहीं कर रही हैं, और क्यों उसकी ओर उपेक्षा दिखाई जाती है। इतना ही नहीं, वहां पर जो सुविधायें दी जाती हैं, वे भी कम दी जाती हैं, और ट्रेंज की फ्रीक्वेंसी भी कम है। ऐसी बात तो है नहीं कि जहां पर

खर्चा अधिक होता है और आमदनी कम होती है। तुलनात्मक दृष्टि से भी देखा जाए तो पता चलेगा अन्य रेलों पर आय कम है।

आपने एक रिपोर्ट हमें दी है।

"भारतीय सरकारी रेलों पर दुर्घटनाओं की समीक्षा"

इसमें एक्सीडेंट्स के बारे में आपने लिखा है :—

"मीटर गेज पर बड़ी लाइन की अपेक्षा गाड़ियों के पटरी से उतर जाने की संख्या अधिक है"

इस तरह से मालूम यह होता है कि कोई मौलिक कमजोरी है, आधार ही इस रेलवे का इस तरह का है कि जिस कमजोरी के कारण न केवल सुविधाओं की कमी है बल्कि ऐसी बातों की भी कमी है जिनका उसके संचालन पर प्रभाव पड़ता है और ऐसी ऐसी दुर्घटनायें होती हैं जिनसे बड़ी हानि होती है।

अब उनकी स्पीड के बारे में देखिये। वह रेलवे ऐसी है कि कई ट्रेनें उसमें साइकिल की स्पीड से भी कम स्पीड से चलती हैं। वह ६३ मील की यात्रा छः घंटों में पूरी करती है। इसके सम्बन्ध में तीन चार साल पहले मैंने इस रेलवे का ध्यान आकर्षित किया था लेकिन न जाने क्यों इसके बारे में वैसी ही उपेक्षा चलती चली आ रही है। यद्यपि आज हमारा भारतीय जनतन्त्र आज आगे बढ़ रहा है लेकिन कुछ रेलवे लाइनों पर ऐसी रेलें भी हैं जो कि छः घंटों में केवल ६३ मील की यात्रा पूरी करती हैं। इसलिये जहां मैं रेलवे की सफलताओं की प्रशंसा करूंगा वहां यह भी कहूंगा कि कुछ बातों की बहुत उपेक्षा भी उसके द्वारा की जा रही है।

आज जो रिपोर्ट निकली है रेलवे मंत्रालय की तरफ से उस को देखने से ज्ञात होता है कि रेलवे लाइन को दोहरी करने के सम्बन्ध में, मीटर गेज को ब्राड गेज की तरह बनाने या मोकामा ऐसे केन्द्रीय स्थान से आगे बढ़ कर जो लाइन है, जहां पर ट्रांशिपमेंट का ठीक प्रबन्ध नहीं है जिस में कि सामान इधर उधर आ जा सके, रेलवे का काम भी कम खर्च में हो और यात्रियों का भी खर्च कम पड़े, इस तरफ भी कम ध्यान दिया गया है। आखिर आज यह ध्यान कम क्यों है? क्या इस कारण कि जिस वक्त बजट बनता है उस वक्त इस खयाल से बनता है कि हर एक रेलवे को करीब करीब एक ही रीति पर और एक ही आंकड़ों की तरह सुविधा दी जाय या उन के लिये धन निश्चित किया जाय। यदि यही नीति रहेगी तो वे क्षेत्र, वे रेलवेज़ या इस तरह की लाइनें जोकि पिछड़ी हुई हैं, आज से नहीं बल्कि जब से उन का जन्म हुआ था, वे अब भी पिछड़ी रहेंगी और दूसरी रेलवेज़ आगे बढ़ती जायेंगी। यह ठीक है कि इस क्षेत्र के लोग बहुत गरीब हैं, घनी आबादी के कारण उन से कई बार गल्तियां होती हैं, बिना टिकट चलने की बात उठती है, लेकिन हम को देखना चाहि कि वह क्यों है। रेलवेज़ की जो कमी है, सर्विसेज़ की जो कमी है उस के कारण भी ऐसा होता है। मानी हुई बात है कि जहां पर रेलवेज़ कम होंगी, यात्री अधिक होंगे वे जाने की कोशिश जरूर करेंगे। आज इस के कारण भी दुर्घटनायें होती हैं, जैसा कि हाल ही में हुआ है कि रेल की छत पर बैठ कर चलने वालों की मृत्युएं हुई हैं। मैं अपने देवरिया जिले की बात कहता हूं। आज वह हर माने में आगे है, लेकिन वहां अन्य विभागों की तरह से रेलवे में भी लोगों को सुविधायें कम दी जाती हैं। वहां कुछ ऐसी बातें भी हो रही हैं जिन के कारण दुर्घटनायें होती हैं, मृत्युएं होती हैं और दूसरी अन्य बातें भी भी होती हैं जिन्हें आसानी से रोका जा सकता था, और वह यह है कि रेल्वे टाइम टेबल बनाने के

[श्री विश्वनाथ राय]

समय रेलवे कर्मचारी बहुत उदासीन रहते हैं इस ओर से कि किस समय लोग यात्रा अधिक करते हैं और किस समय कम करते हैं और वे टाइम टेबल इस तरह बनाते हैं मानो दफ्तर में ही उस के बनाने से रेलवे में दुर्घटनायें रुक जायेंगी ।

हम देखते हैं कि एक ट्रेन पूर्वोत्तर रेलवे के हेडक्वार्टर गोरखपुर से प्रयाग ऐसे स्थान को जाती थी । वह गोरखपुर से ही चलती थी, लेकिन उस को कुछ देर के लिये बन्द कर के छात्रों को यह मौका दिया गया है कि वे अ ुशासनहीनता दिखलायें । यद्यपि हम ने प्रयत्न किया, सार्वजनिक कार्यकर्ताओं ने प्रयत्न किया उन्हें रोकने का, लेकिन स्कूलों और कचहरियों की छुट्टी के समय ट्रेन बन्द कर दी जाती है । इस तरफ रेलवे मंत्रालय का ध्यान न जाने के कारण यह हो रहा है । इस तरह से कर के वह पूर्वोत्तर रेलवे मेल में जिस में काफी सैनिक चलते हैं, उन के लिये असुविधा पैदा करता है, और थोड़ा ध्यान न देने की वजह से वहां पर चेनपुलिंग आदि की अनुशासनहीनता होती है । यह बात स्थानीय नहीं है, ऐसे कितने ही स्थान हैं जहां पर थोड़ा ध्यान दे कर टाइम ेबल बन सकता था कोशिश कर के कि कनेक्शन इस तरह का हो कि ट्रेन सुविधा से मिल जाये । कई जगह पर ऐसा देखा गया कि अगर कोई आदमी किसी एक जाने की ट्रेन से दूसरे जाने की ट्रेन से चलता है और उसे दूसरी ट्रेन पकड़नी है तो मार्जिन इतना कम रहता है कि एक ट्रेन के यात्री को दूसरी ट्रेन से यात्रा करने में कठिनाई पैदा होती है । उस एरिया में रहने वाले देखते हैं कि लखनऊ से दिल्ली की तरफ जो ट्रेनें आती हैं उन का कनेक्शन लेने के लिये उन के पास बहुत कम समय रहता है । वह कुछ बढ़ा है लेकिन इतना नहीं बढ़ा है कि उन यात्रियों को जो पूर्वोत्तर सीमा की तरफ से आते हैं, वे सैनिक जो नेफा की तरफ से आते हैं, सुविधापूर्वक दिल्ली आने का समय मिल सके ।

छोटी मोटी बातों की तरफ भी ध्यान दिलाना साधारण रूप से हमारे क्षेत्र की रेलवे का दृष्टिकोण ठीक है, उचित है, लेकिन वहां पर ऐसी भी बातें हैं जिन की तरफ सरकार का ध्यान न जाने से बहुत बार बड़े बड़े ऐक्सीडेंट्स होते हैं, और उन में से एक यह है कि जो रेलवे क्रासिंग्स हैं उन में से बहुत सी ऐसी हैं जहां पर काई रेलवे कर्मचारी नहीं रहता है । इस से जो सार्वजनिक लोगों के वाहन हैं, जो ट्रक्स आदि हैं, उन के लिये गेट पर उचित प्रबन्ध न होने के कारण प्रायः ऐक्सिडेंट्स होते हैं । कई हजार अनमैन्ड गेट्स हैं । उन के बारे में आज ही उत्तर मिला है कि लगभग १२०० आदमी अगले साल रक्खे जायेंगे । बाकी ऐसे ही रहेंगे । उन के कारण भी डिरेलमेन्ट्स होते हैं । अब यह डिरेलमेन् स पूर्वोत्तर रेलवे पर ही क्यों अधिक होते हैं, यह हम लोग तो नहीं, हां मंत्रालय अवश्य बतला सकेगा । लेकिन मेरी मांग यह है कि इन गेट्स पर आदमी बढ़ाने का प्रयत्न रेलवे मंत्रालय करे ।

जहां तक यात्रियों की संख्या का सम्बन्ध है, आप देख लें कि पूर्वोत्तर रेलवे पर एक्सप्रेस और पैसेन्जर गाड़ियां १२ से अधिक नहीं चलती हैं । यह क्षेत्र इतनी घनी आबादी का है कि मेल ट्रेन चला कर हम उन को इस के लिये विवश करते हैं कि वे पावदान पर चलें या खिड़की के सामने खड़े हो कर चलें । यह जरूर है कि टिकेटलेस ट्रैवलिंग ऐसी बात है जिस के लिये जहां सार्वजनिक कार्यकर्ता जिम्मेदार हैं, जहां तक लेबर यूनियनें जिम्मेदार हैं वहां विशेष जिम्मेदारी मंत्रालय की भी है । वे ट्रेन में सुविधा और चेकिंग की बात कर के ऐसा अवसर ही नहीं दे कि जिस में लोगों को भाग कर जल्दी से गाड़ी में चढ़ना पड़े । उन को गाड़ी में भीड़ करने का अवसर ही नहीं मिलना चाहिये ।

इस सम्बन्ध में कल भ्रष्टाचार की बात विरोधी पक्ष से कही गई । एक माननीय सदस्य ने बहुत बढ़ा चढ़ा कर कहा, लेकिन यह जरूर भूल जाते हैं कि जहां तक सरकारी कर्मचारियों की

बात है वहां हम लोगों की, सार्वजनिक कार्यकर्ताओं की बात भी यह है कि जो चोरियां रेलवे में होती हैं, जो अनियमित ढंग से काम होते हैं उन को रोकने के लिये वे प्रयास करें। मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि उन की रिपोर्ट में जहां सब से ज्यादा व्यय कर्मचारियों के सम्बन्ध में दिखलाया गया है वहां दूसरे नम्बर पर सब से ज्यादा व्यय दिखलाया गया है कि फ्यूएल आदि की चोरी का, कोयले आदि की चोरी के बारे में। कई बड़े बड़े जंक्शनों पर ऐसा मालूम होगा कि लोडिंग और अनलोडिंग के सिलसिल में अगर एंजिनों के कोयले के खर्च को देखा जाय तो पता चलेगा कि उस के नाम पर चोरी के कोयले से छोटे छोटे व्यवसाय बड़े बड़े जंक्शनों पर हो रहे हैं। इस को रोक कर हम अपनी काफी बचत कर सकते हैं। इस की ओर अभी कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। जहां कई प्रकार के सुझाव हैं वहां यह भी सुझाव है कि स्टेशन मास्टर या जो अन्य अफसर हैं रेलवे के वे यह भी देखें कितना रेलवे का सामान नाजायज़ तरीके से उठ रहा है और चोरी हो रहा है।

रेलवे कर्मचारियों की सफलता के साथ यह भी है कि हमारी रेलवे यूनियनों के कार्यकर्ताओं और गैरसरकारी लोगों की जहां जिम्मेदारी है वहां इन कर्मचारियों की भी जिम्मेदारी है कि बिना टिकट लिये हुए चलने वालों को वे प्रोत्साहन न दें। मैं ने अपनी आंखों से देखा है कि वे प्रोत्साहन देते हैं। रह गई बात इस की कि रेलगाड़ियां बढ़ाई जायें, तो ट्रेनों के बढ़ाने से न केवल यह होगा कि भीड़ कम होगी बल्कि यह भी होगा कि सुरक्षा के काम में भी हमें मदद मिलेगी। रक्षा के खयाल से मैं पूर्वोत्तर रेलवे के सम्बन्ध में कह सकता हूं कि यदि हावड़ा और सियालदा से कालका तक और पठानकोट तक ट्रेन जा सकती है या दक्षिण से दिल्ली के ऊपर तक सीधी ट्रेन जा सकती है तो नेफा के पास पांडु से लखनऊ या काठगोदाम या मुरादाबाद तक भी ट्रेन जा सकती है। मीटरगेज की जो रेलवे हैं उन में ऐसी ट्रेनें भी चलाने की आवश्यकता है जो देश के पूर्वी कोने से हमारे देश के पश्चिमी क्षेत्र दिल्ली तक जायें और जहां तक भी मीटर गेज की लाइनें हैं वहां तक उन को चलाया जाना चाहिये। आगरा से पांडु तक ट्रेन चलाई जा सकती है और इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। न केवल यात्रियों के लिये बल्कि देश की रक्षा के लिये भी आज यह आवश्यक सुविधा होनी चाहिये। इन आवश्यक सुविधाओं को पहले से निर्धारित कर के ही कार्यान्वित किया जाना चाहिये।

मेरा एक और सुझाव है और वह है कोयला, गन्ना और सीमेन्ट के बारे में। प्रायः यह बात अखबारों में निकलती है कि कोयला समय पर नहीं पहुंचता है और फैक्ट्रियां उस की वजह से संकट में पड़ जाती हैं। कहीं कहीं रेलवे एंजिनों के लिये भी कम से कम अच्छे कोल की कमी जान पड़ती है। इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूं कि आम तौर से जो गुड्स ट्रेन्स चलती हैं उन में कई कमोडिटीज़, कई चीज़ें एक ही डब्बे में चलती हैं। मैं चाहता हूं कि उन डब्बों के अलावा ऐसी गुड्स ट्रेन्स भी चलाई जायें जोकि एक तरह का सामान ले जायें ताकि जल्दी से जल्दी तमाम स्थानों को वे माल पहुंचा सकें।

अन्त में मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि अभी जहां रेलवे की नई लाइनें बनाई जा सकतीं वहां कम से कम उत्तरी सीमा के ऐसे स्थानों के लिए आउट एजेंसी खोलने पर विचार करना चाहिये। मेरे जिले में दो स्थान हैं रुद्रपुर और किछा जिनकी ओर मैं ने रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित किया था लेकिन अभी तक इस बारे में कोई निर्णय नहीं लिया गया।

कई जगह जो सुविधाएं पहले से थीं उन को वापस लिया जा रहा है। और जो काम चल रहे हैं उन को घाटे के विचार से बन्द नहीं करना चाहिए। मैं एक उदहरण देना चाहता हूं। लखनऊ से काठगोदाम जो लाइन जाती है उस पर गोकुल नगर में एक शुगर फैक्टरी थी। उस तक रेलवे लाइन थी। उस को जो पहले सुविधा थी उस को कम न किया जाय। इस सुविधा को अब वापस लिया जा रहा है।

†श्री हरि विष्णु कामत : श्रीमान आप ने कहा था कि संसद्-कार्य मंत्री एक वक्तव्य देंगे। वे आ कर चले भी गये।

†अध्यक्ष महोदय : उन्हों ने कहा है कि वे दलों के नेताओं और अपने दल के सदस्यों की बैठक में इस पर विचार करेंगे और अपने निष्कर्ष हमें बतलायेंगे। उस के बाद देखेंगे कि क्या किया जाना है।

श्री बागड़ी (हिसार) : अध्यक्ष महोदय, रेल का महकमा भारत सरकार का सब से बड़ा सार्वजनिक उद्योग है। इस से सारे भारत में सरकार के कार्यों की झांकी मिलती है।

इस रेलवे बजट पर जोकि रेलवे मंत्री ने इस सदन के सामने रखा है, सभी सदस्यों ने पक्ष और विपक्ष में अपनी अपनी राय जाहिर की है। लेकिन मैं तो इस सिलसिले में सिर्फ एक ही बात आप के सामने रखना चाहता हूं। किसी महकमे की जांच करने में केवल यही नहीं देखा जाता कि इस ने कितना नफा दिया या घाटा दिया लेकिन यह देखना चाहिए कि रेलवें का महकमा कितनी आमदनी दे सकता था और कितनी उस ने दी, कितनी रेलवे का विभाग सरविस कर सकता था और उस ने कितनी सरविस की। समय ज्यादा नहीं है इसलिए मैं खास खास बातें आप के मारफत रेलवे मंत्री के सामने रखना चाहता हूं।

इस महकमे में जितना मुनाफा होना चाहिये था उतना नहीं हो रहा है। स के लिए कारण हैं। पहला कारण तो यह है कि जितना बड़ा यह विभाग है उतना ही बड़ा इस का भ्रष्टाचार है। यह भ्रष्टाचार तीन तरीके से चलता है।

(१) ऊपर का भ्रष्टाचार जिसमें रेलवे बोर्ड के मेम्बर तक आलोचित किये जाते हैं। ठेकों में और परमिटों में और बड़ी बड़ी नौकरियों में यह भ्रष्टाचार चलता है। बिहार के एक सज्जन के पास सन् १९५१–५२ से ले कर सन् १९६१–६२ तक रेलवे का डेढ़ लाख रुपया पड़ा रहा। न वह रेलवे के ठेकेदार हैं, न उन्होंने रेलवे को कोई चीज दी या रेलवे से कोई चीज ली। लेकिन दस सालों तक उन्होंने रेलवे का डेढ़ लाख रुपया हज्म किये रखा। सन् १९६२ में स्पेशल पुलिस ने उस केस को रजिस्टर किया। इसका कारण यह था कि वह प्रभावशाली पुरुष थे, इस सदन के किसी मिनिस्टर के मिलने वाले थे इसलिए वे दस साल तक रेलवे का डेढ़ लाख रुपया अपने पास रखे रहे और कोई पूछने वाला नहीं हुआ। मेरे कहने का मतलब यह है कि इस किस्म के भ्रष्टाचार को केवल सरकार ही रोक सकती है। अगर आप कहें कि इसके लिए सबूत लाओ तो उससे यह काम नहीं हो सकता। जब तक सरकार इसको गैरजानिबदाराना तरीके से रोकने की कोशिश नहीं करेगी तब तक यह नहीं रुक सकता।

(२) किसानों को और दुकानदारों को उचित सुविधाएं नहीं मिलतीं। हमारे मिनिस्टर साहब खुद किसान हैं वह जानते हैं। उदाहरण के लिए पंजाब का सस्ता गेहूं अहमदाबाद और बम्बई में जा कर मुनाफे से बिक सकता है, लेकिन उसके लिए वैगन अपने हाथ वाले लोगों को मिलेगा और वह भी रिश्वत और भ्रष्टाचार के जरिये। हमारे इलाके में लोगों को डब्बे मिलने में बड़ी कठिनाई होती है। इसका कारण भ्रष्टाचार है जिसको मंत्री जी रोक सकते हैं जिससे किसान अपने अनाज को बम्बई भेज कर नफा हासिल कर सकें।

(३) तीसरे किस्म का भ्रष्टाचार एजेंसी, परमिट, ठेके वगैरह ऐसे लोगों को दे कर किया जाता है जिनसे कुछ लगाव होता है। मैं एक छोटी सी मिसाल दे । मेरे जिले हिसार के लिए एक आउट एजेंसी देने के वास्ते उत्तर प्रदेश से एक सज्जन को बुलाया जा रहा है। उन को

†मूल अंग्रेजी में

उत्तर प्रदेश से लेकर पंजाब के इस पिछड़े इलाके तक और कोई आदमी इस काम के लिए नहीं मिला। तो मैं आप से अर्ज करूंगा कि इस तरह की बातों पर आपको बहुत गम्भीरता से सोचना और विचारना चाहिए ।

[**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

आगे रहा मामला विदाउट टिकट चलने का। बहुत से लोग बिला टिकट चलते हैं और जब इसकी आलोचना होती है तो नाम ले लिया जाता है स्टूडेंट्स का और रिक्शा वाले गरीब लोगों का कि वे बिला टिकट चलते हैं। लेकिन ज्यादातर बिला टिकट वे लोग चलते हैं जिनका असर होता है, जिनकी शक्ति और ताकत होती है। ये लोग कौन होते हैं ? ये जोरावर लोग होते हैं। ये लोग अपने माथे की कालिख धोने के लिए औरों का नाम ले देते हैं। मेरी इसके लिए रेलवे मंत्री से दरखास्त है कि इसको रोकने के लिए भी सख्त कदम उठाये जायें। खास तौर से जो रेलवे की पुलिस है उसका इस भ्रष्टाचार के अन्दर बहुत बड़ा हाथ है। जो गाड़ी चलती है उसमें उनका अपना एक प्राइवेट डब्बा होता है जिसमें आठ दस सवारियां वे बिना टिकट चलाते हैं और उनके नीचे और भी ढंग से लोग बिना टिकट चलते हैं।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि देश में जो प्राइवेट रेल कम्पनियां चल रही हैं उनका राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये। ये प्राइवेट कम्पनियां कम कोयला खर्च करती हैं, ज्यादा आमदनी करती हैं और ज्यादा सहूलियतें देती हैं जिससे आपकी बदनामी होती है। और आपका समाजवाद कलंकित होता है। इसलिए अगर आप ज्यादा अच्छी दुकान नहीं बना सकते तो उस अच्छी दुकान को बन्द तो करवा सकते हैं ताकि आपकी बुराई कम हो और आपका समाजवाद जिन्दा रहे ।

इसके बाद मैं रेलों की तादाद के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। आप देखेंगे कि देश के हालात खतरनाक बनते जा रहे हैं और बीच में बहुत खतरनाक हो गये थे। हमारा हरियाना का इलाका है, कौन इस बात से मुनकिर हो सकता है कि सब से ज्यादा आदमी जो भरती हुए हैं फौज में वे हिसार, रोहतक और गुड़गांवा के हुए हैं। लेकिन आप को यह सुन कर ताज्जुब होगा क आज विज्ञान के जमाने में भी भटिंडा से हिसार और सिरसा होते हुए दिल्ली आने में कितनी देरी लगती है। मैं आपका ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि इधर एक फास्ट ट्रेन होनी चाहिए। अभी जो गाड़ी चलती है वह तो साइकिल की रीति नीति से चलती है।

मैं बार-बार अर्ज कर चुका हूं कि हिसार और सिरसा में प्राइवेट बुकिंग एजेंसी होनी चाहिए। इससे सरकार की आमदनी पर कोई असर नहीं पड़ता लेकिन इस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता। न इस एरिया में कोई मेल गाड़ी चलायी जाती है। मैं आप से अर्ज करूंगा कि अगर आप हिन्दुस्तान को जोड़ना चाहते हैं तो आप को ऐसी गाड़ियां चलानी चाहिएं। हमारी रेलें हिन्दुस्तान की हिफाजत के लिए अच्छा काम करना चाहती हैं और कर रही हैं और रेल मंत्री जी ने बताया है कि इस दफा फौज को इधर से उधर ले जाने में रेलों ने अच्छा काम किया है। लेकिन उनको इसका सरटिफिकेट नहीं मिला, उनको किसी ने सोने में नहीं तोला। दूसरे मुहकमे वाले तो सोने में तुल गये, अगर इनको भी कोई सोने में तोल देता तो इनको भी सरटिफिकेट मिल जाता और इससे फायदा भी होता। मैं अपील करूंगा उपाध्यक्ष महोदय, कि अगर इस दफा कोई सोने में तुलता तो सरदार स्वर्ण सिंह को भी सोने में तुलवा दिया जाये ताकि उनका भी नाम हो जाये।

एक माननीय सदस्य : वह तो खुद स्वर्ण सिंह हैं।

श्री बागड़ी : तो क्या बिना सोने के तोले जा सकते हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह): मैं ग्रापकी हमदर्दी का मशकूर हूं लेकिन मुझे सोने में तुलने की बिल्कुल ख्वाहिश नहीं है ।

श्री बागड़ी : तो फिर दूसरी बात है ।

तो मैं ग्रर्ज कर रहा था कि मेरे इलाके में फास्ट ट्रेन होनी चाहिए । इसके बाद मैं एक बात ग्रर्ज करूंगा एक्सीडेंट्स के बारे में । मुझे बहुत दुःख के साथ यह बात कहनी पड़ती है कि सरदार स्वर्ण सिंह के रेलवे डिपार्टमैंट ने ग्रपने फर्ज से कोताही की है । जो ब्रिज बनने चाहिए थे वह ग्रभी तक नहीं बन पाये हैं । जहा पर ५० परसेंट राज्य सरकार या म्युनिसपैल्टी देती हो, वहां के वास्ते सरदार जी ने कहा था, हमारे रेल मंत्री जी ने कहा था कि वहां पर हम पुल बना देंगे । लेकिन बनायेगा कौन ? पंजाब वाले कहते हैं कि हम पचास फी सदी देने को तैयार हैं ग्रौर यहां रेल मंत्री कहते हैं कि हम बनाने को तैयार हैं लेकिन यह तैयारी ज़बानी तैयारी ही बन कर रह गई मालूम होती है । इस के लिए कितनी जगह कोशिश की । हिसार की मिसाल मैं देता हूं । हिसार की म्यूनिसपैल्टी ५० परसेंट खर्चा देने को तैयार है बाक़ी सरकार देने को तैयार है । इस के वास्ते मैं ने मंत्री महोदय को चिट्ठी भी लिखी लेकिन वह कागज़ी कार्यवाही ही ग्रभी तक चल रही है । सवाल तो यह है कि उस काम को करेगा कौन ? ग्रब तू भी रानी, मैं भी रानी, कौन भरेगा पानी ? किस तरीक़े से वह ब्रिज बनेगा ?

मैं ग्राप से ग्रर्ज करूंगा कि एक तरफ़ तो देश में बेकारी ग्रौर बेरोज़गारी है ग्रौर दूसरी तरफ रेल के फाटकों पर ग्रादमी तैनात न होने के कारण ग्रक्सर ऐक्सीडेंट्स हो जाया करते हैं । रेल के फाटकों को बन्द करने, खोलने वगैरह के लिए रेलवे मंत्रालय को ग्रादमी भरती करने चाहिएं । जहां ऐसा करके ग्राप बेकारों की बहुत बड़ी फौज में कमी करेंगे वहां दुर्घटनायें होने से भी बचेंगी । भरती करके इन ग्रादमियों को ज़रूरी ट्रेनिंग दी जाय, उनको काम सिखाया जाय ग्रौर रह एक फाटक पर ट्रेंड ग्रादमियों को तैनात करें ।

इस के बाद एक ग्रौर बात कह कर मैं ग्राप से विदा लूंगा । वह बात यह है कि ग्रनेकों माननीय सदस्यों ने रेलवेज़ की बहुत तारीफ़ की है । वैसे तो बात है भी ठीक क्योंकि रेलवेज़ ग्रंधों में काने राजा के समान है । इस मुहकमे द्वारा दुग्रन्नी, चवन्नी बच जाती है । लेकिन यह तारीफ़ उन्होंने ऐसी ही की है जैसे एक भाई को लुधियाना से सवार होकर रेलगाड़ी में ग्रमृतसर जाना था लेकिन जब ग्रमृतसर से दिल्ली को जाने वाली मेल ट्रेन ग्राई तो वह बेचारा ग़लती से उसी के ग्रन्दर ग्रमृतसर को जाने वाली गाड़ी समझ कर बैठ गया ग्रौर उसमें तकिया लगा कर सो गया । जब दिल्ली स्टेशन ग्राया तो सवारियां रेलगाड़ी में से उठने लगीं ग्रौर बाहर जाने लगीं । एक भाई जो उसी डिब्बे में उस के साथ सफर कर रहा था कहा कि भाई उठो दिल्ली ग्रा गया है । वह बेचारा कहने लगा वल्ले वल्ले । रेल मंत्री जी की करामात के क्या कहने ? रेलवे ने वाकई बड़ी तरक्की की है । ग्रपना निचला फट्टा तो ग्रमृतसर जा रहा है ग्रौर दूजा फट्टा दिल्ली को जा रहा है । रेलवे की तारीफ़ करने वाले सज्जन उसकी मानिन्द हैं । उस बेचारे को पता नहीं था कि वह ग़लती कर रहा है । मैं समझता हूं कि उसी तरीक़े से यह बेचारे कांग्रेसी सज्जन इस रेल बजट को ग्रागे बढ़ाने की बातचीत कर रहे हैं ।

यह सरकार देश में समाजवादी ढंग की समाज की स्थापना करना चाहती है । लेकिन मैं ग्रर्ज करना चाहता हूं कि समाजवाद का नाम लेने वाली सरकार के रेलवे बजट के ग्रन्दर रेलवे कर्मचारियों की तनख्वाहों में १ ग्रौर ४० का फर्क है । बड़े रेलवे मुलाज़िमों ग्रौर छोटे मुलाज़िमों

को मिलने वाली सुविधाओं में १०० और १५० का अन्तर है । जहां खलासी और अन्य छोटे मुलाज़िमों को रहने के लिए क्वार्टर्स नहीं मिलते हैं वहां ऊंचे ऊंचे मुलाज़िमों के पास ज़रूरत से ज्यादा आलीशान बंगले मौजूद हैं । इतना फर्क रखते हुए भी इस सरकार द्वारा समाजवाद की दुहाई दिया जाना कहां तक दुरुस्त है और मैं तो कहूंगा कि यह समाजवाद तो नहीं लेकिन गरीबों का नाशवाद ज़रूर हो सकता है । अब इस नीति से देश में समाजवाद नहीं आ सकता । अगर आप सरकार के मुहकमों में जोकि खुद आपके महकमे हैं उन के अन्दर समानता और समाजवाद नहीं ला सकते तो इस देश के अन्दर समाजवाद लाना तो बिलकुल नामुमकिन बात है और ऐसा नामुमकिन है जैसे कि सोने को लुटा कर इस देश के नेता सोने में तुलते हैं । इससे ज्यादा और कोई ग़लत तरीक़े का समाजवाद इस देश में नहीं आ सकेगा ।

मैं यह मानता हूं और यह ठीक है कि हमारे रेल मंत्री महोदय में शराफ़त और काम करने की काफ़ी शक्ति है और मैं उसकी बड़ी कद्र करता हूं । लेकिन मेरी उन से अर्ज है कि वह थोड़ा सा झिझकना छोड़ दें क्योंकि अगर वह यह झिझक क़ायम रखेंगे तो यह करप्शन नहीं मिटेगा । यह करप्शन वाले काम अपने हाथ से दूर मत रखिये बल्कि मैं तो कहूंगा कि खुद उनको अपने ऊपर लेकर मज़बूत हाथ से करप्शन को दूर करो और आप देखेंगे कि करप्शन भाग जायेगा ।

मैं अदब से अर्ज़ करूंगा कि यह जब तक यह खाने पीने के कामों से दूर रहेंगे और इन कामों को अपने हाथ में नहीं लेंगे और उन मुहकमों के काम को जब तक खुद चैक न करेंगे तब तक भ्रष्टाचार नहीं मिटेगा । इन शब्दों के साथ मैं अपना स्थान लेता हूं ।

†**डा० गायतोंडे** (गोआ, दमन और दीव) : १९५९–६० में दुर्घटनाओं की सख्या ८,९१६ थी । १९६०–६१ में ८,८०८ थी अर्थात् ३० दुर्घटनायें प्रति दिन । १९६१–६२ में इन से जो नुकसान हुआ, उस की राशि ९४ लाख रुपये थी । किन्तु इससे अधिक गम्भीर चीज़ इन में हुई मौतें हैं । १९६०–६१ में ५९ मौतें हुईं, १९६१–६२ में १२० और १९६२–६३ में दिसम्बर के अन्त तक १४८ । कहा गया है कि यातायात बढ़ जाने के कारण दुर्घटनाएं अधिक हो गई हैं किन्तु ऐसा होना जरूरी नहीं है ।

प्रश्न यह है कि हम दुर्घटनाओं के बारे में क्या कर रहे हैं । जो समिति नियुक्त की गई थी, उसने कहा है कि ये अधिकतर कर्मचारियों की वजह से होती हैं । यह उन की बेपरवाही के कारण नहीं होतीं । प्रविधिक कर्मचारियों की डाक्टरी परीक्षा होनी चाहिये ।

अब मैं दुर्घटनाओं को लेता हूं । इस कार्य के लिये बजट में गवेषणा के लिये केवल १४ लाख रुपये रखे गये हैं मेरे विचार से इतनी राशि से यह कार्य संतोषजनक विधि से नहीं हो सकता है ।

दुर्घटनाओं से बचाने के लिये गाड़ियों में स्पीडोमीटर लगाने की व्यवस्था की गयी थी, तथापि इस दिशा में अभी तक कार्य नहीं किया गया है । यह कहा गया है कि हम विदेशी मुद्रा की कमी से हम इन्हें नहीं मंगा सकते हैं देश में शायद अनुसंधान की कमी से ही हम उन्हें नहीं बना पा रहे हैं ।

कुछ बन्दरगाहों में छोटी लाइनें हैं इनकी कुल लम्बाई ८१ किलोमीटर है । रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि वे इन लाइनों को ले लेवें । मैं रेलवे मंत्रालय से यह निवेदन करूंगा कि जब तक गोआ की रेलवे लाइन का राष्ट्रीयकरण नहीं कर लिया जायेगा तब तक उसके

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री गायतोंडे]

पीछे के क्षेत्रों का विकास नहीं हो सकता है। दूसरे मेरा अनुरोध यह है कि छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाये।

प्रशासन में मितव्ययिता की जाये।

श्री विश्वनाथ पाण्डेय (सलेमपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट के ऊपर पिछले तीन रोज से चर्चा चल रही है। बहुत से माननीय सदस्यों ने इस पर अपने विचार प्रकट किए हैं। विरोधी दलों के माननीय सदस्यों ने जो विचार प्रकट किए हैं, उसमें उन्होंने आलोचनात्मक दृष्टिकोण ही अपनाया है और उसी दृष्टिकोण से इस बजट को देखा है। उन्हें ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे मंत्रालय ने कोई विशेष सुधार नहीं किया है और न कोई विशेष काम किया है। परन्तु मैं समझता हूं कि इस बजट को देखने के लिए एक रचनात्मक पद्धति भी है और उस दृष्टिकोण से देखा जाए तो पता चलेगा कि रेलवे मंत्रालय और रेलवे विभाग ने बहुत सा विकास का काम, बहुत सा उन्नति का काम किया है। मैं तो यह भी कहना चाहता हूं कि रेल मंत्रालय ने इस आपत्ति काल में जो काम किया है, वह सराहनीय है :

जब देश स्वतंत्र हुआ था उस समय बहुत से रेलवे के सामान के लिए हमें विदेशों पर निर्भय रहना पड़ता था जैसे चल स्टाक इत्यादि। लेकिन स्वतंत्र होने पर तथा पंचवर्षीय योजना से हमें नई प्रेरणा प्राप्त हुई और उस प्रेरणा से रेलवे का बहुत सा सामान जो हमें विदेशों से मंगाना पड़ता था, चल स्टाक इत्यादि, उस में हम आत्म-निर्भर हुए। यह प्रसन्नता की बात है।

लेकिन इतने से ही काम नहीं चल सकता है। रेलें एक चलती फिरती चीज है। देश के आर्थिक विकास में, राष्ट्रीय एकता के विकास में, जनता के हित के मामलों में और विकास की सम्पूर्ण सीढ़ियों में ये रेलवे काम नहीं करती है। हमारा देश विशाल है और देश को एकता के सूत्र में बांधने का काम भी रेल विभाग करता है। किसी देश के रहन सहन के ढंग और उसका स्तर निर्धारित करने में भी परिवहन का विशेष महत्व होता है। हिन्दुस्तान की जो रेलवे है वह एक राजकीय व्यवसाय है। यह एक बहुत बड़ा उद्योग है और हमारी रेलवे प्रणाली संसार के दूसरे नम्बर पर आती है। यह देश गरीबों का देश है और रेलवे अभी भी गरीब जनता के आने जाने का साधन है। १९६३-६४ का जो बजट है, उसमें सब से बढ़ कर संतोष का विषय यह है कि रेल किरायों में, यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं की गई है। थोड़ी सी पार्सलों और माल के भाड़े की दरों में वृद्धि अवश्य की गई है। यह भी एक संतोष का विषय है कि ३१ करोड़ की जो आमदनी होगी वह सुरक्षा कोष में दी जाएगी जिस की नितान्त आवश्यकता है। इस कार्य के लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। थोड़े से समय में ही बहुत सा काम रेल मंत्रालय ने किया है।

परन्तु मैं यह भी कहे बगैर नहीं रह सकता हूं कि अभी बहुत सी कमियां रेल विभाग में है। एक कमी की ओर मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जहां हम रेलवे बजट को अन्य दृष्टिकोणों से देखते हैं, वहां हम इसको उपभोक्ताओं के दृष्टिकोण से भी देखते हैं, उद्योगों के दृष्टिकोण से भी देखते हैं, योजना में समन्वय के दृष्टिकोण से भी देखते हैं और जनता को सुख सुविधा प्रदान करने के दृष्टिकोण से भी देखते हैं ; जहां तक जनता की सुख सुविधा का प्रश्न है, जब तीसरे दर्जे के लोग रेल पर चढ़ने के लिये स्टेशन पर आते हैं तो उन्हें

शक हो जाता है कि उन को स्थान भी मिलेगा या नहीं। टिकट तो मिल जाता है। लोग छत पर बैठते हैं, पायदान पर बैठते हैं, बाहर भी लटके रहते हैं और कुछ लोग निराश हो कर दूसरी ट्रेन में बैठने का प्रयत्न करते हैं। इस लिये जहां तक सुविधाओं का प्रश्न है यात्रियों के लिये, वे यह नहीं देखते कि स्टेशन कितने अच्छे बना दिये गये प्लैटफार्म कितने अच्छे बना दिये गये बेंचेज कितने बना दिये गये और कितनी दूसरी सुविधायें हो गई। वे तो यह मांग करते हैं कि जब वे टिकट कटा लें तो उन के लिये बैठने के स्थान की पूर्ति की जाय, उन के लिये गाड़ी में बैठने के अवसर की पूर्ति हो जाये। अगर हमारे रेलवे मंत्री ऐसा कर दें तो बहुत बड़ी समस्या हल हो जायेगी।

इस सम्बन्ध में मैं दो एक सुझाव देना चाहता हूं। जो एअर कंडिशन्ड अर्थात् वातानुकूलित डब्बे आज कल चलते हैं उन को वहां पर न लगाया जाय, बल्कि उन की जगह पर तीसरे दर्जे के डब्बों को गाड़ियों में जोड़ दिया जाय। दूसरे दर्जे के डब्बे भी जो लगाये जाते हैं उन्हें भी कम किया जाय और उन की जगह पर तीसरे दर्जे के डब्बे लगायें जायें। सैलून भी जो बड़े बड़े लोगों के लिये चला करते हैं उन्हें हटा कर फर्स्ट क्लास में लोग चलें। महात्मा जी जब सफर करते थे देश के अन्दर तो तीसरे दर्जे में ही सफर किया करते थे। अगर तीसरे दर्जे के डब्बे गाड़ियों में जोड़ दिये जायें तो मैं समझता हूं कि यात्रियों की जो भीड़ होती है वह समाप्त हो जायेगी। बड़े बड़े स्टेशनों से और भी गाड़ियां चलाई जानी चाहियें। जनता गाड़ियां जो देश में चलती हैं उन में तीसरे दर्जे ही रहते हैं उन की संख्या बड़े बड़े स्टेशनों से बढ़ा देनी चाहिये ताकि लोग सुगमता से उन में जा सकें।

माल तथा पार्सल भाड़े में जो वृद्धि हुई है वह केवल ५ फी सदी हुई है। कहने के लिये वह ५ फी सदी है लेकिन जब अकाल या बाढ़ का समय आता है किसी कोने में तो असर गरीबों पर पड़ता है। जिस समय एक आदमी जब गल्ला एक जगह से दूसरी जगह जाता है उस पर इस का भार पड़ता है। जो सामान खरीदने वाले लोग हैं उनको सामान ले जाने के लिये ज्यादा पैसा देना पड़ता है। इस दृष्टि से भी यह आवश्यक है कि जो कर बढ़ाये जा रहे हैं वे कम होने चाहियें।

रेल दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में बहुत से माननीय सदस्यों ने चर्चा की है। रेल दुर्घटनायें बढ़ती जा रही हैं। रेल दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में जो पुस्तक प्रस्तुत की गई है सदन में उस में ग्यारह किस्म की दुर्घटनायें बतलाई गई हैं, जिन में से बहुत सी ऐसी हैं जिन को बहुत आसानी से टाला जा सकता था। गत वर्ष जो रेल दुर्घटनायें हुई उस में इस बार बढ़ोतरी हुई। लोग जब गाड़ी में बैठते हैं तो उन्हें विश्वास नहीं होता कि वे सकुशल उस स्थान पर पहुंचेंगे या नहीं जहां उन्हें जाना है। गाड़ी में बैठने वालों के मन में यह भय भी होता है कि कहीं चोर या डाकू उन को लूट न लें। इस तरह की रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिये यह आवश्यक है कि जो लेवेल क्रासिंग हैं उन पर चौकीदार रक्खें जायें क्योंकि जिन स्थानों पर चौकीदार हैं उन में कम दुर्घटनायें होती हैं। जिन स्थानों पर चौकीदार नहीं हैं वहां अधिक दुर्घटनायें हुई हैं। इस के अलावा और भी थोड़ी थोड़ी चीजें हैं जिन को रेल मंत्रालय कर सकता है। हृदय नाथ कुंजरू समिति ने जो रिपोर्ट आप के सामने प्रस्तुत की है उसे आप ने स्वीकार कर लिया है, लेकिन स्वीकार कर लेने से ही काम नहीं बनता। जब तक आप उस को कार्यान्वित न करें उस से कोई लाभ नहीं है। यदि आप उस को कार्यान्वित कर लेते हैं तो जो इतनी तादाद में दुर्घटनायें होती हैं वे कम की जा सकती हैं।

[श्री विश्वनाथ पाण्डेय]

एक चीज मैं और रखना चाहता हूं । गत वर्ष ७५ लाख आदमी ऐसे थे जिन्हें बिना टिकट के सफर करते हुए पकड़ा गया है । माननीय सदस्यों ने बड़ा जोर दिया कि रेलवे मंत्रालय सतर्कता बरते, वह कोशिश करे कि यह बिना टिकट चलने वाले कम हो जायें । लेकिन यह रेलवे मंत्रालय के बस का कार्य नहीं है । जहां तक मैं समझता हूं रेलवे मंत्रालय इस को रोकने के लिये काफी कोशिश करता है, लेकिन कोशिश करने के बावजूद यह बिना टिकट चलने वाले यात्री मानते नहीं हैं । जो लोग पकड़े गये हैं उन की तादाद ७५ लाख है लेकिन जो लोग पकड़े नहीं गये हैं उन की तादाद कहीं ज्यादा होगी । इस के लिये जन सहयोग आवश्यक है । अगर माननीय सदस्य सहयोग करें और जनता के सम्मुख इस तरह के विचार प्रकट करें कि नैतिक ह्रास न हो, बतलायें कि अगर कोई भी आदमी बिना टिकट गाड़ी में बैठता है तो वह पाप है और दंडनीय है, समाज को हानि पहुंचाने वाला है, तो इस से बहुत कमी हो जायेगी । अगर इस तरह का वातावरण इस देश में पैदा किया जायेगा तो लोग समझेंगे कि यह अपना उद्योग है, अपना व्यवसाय है और यह राजस्व कोष में काफी वृद्धि करेगा । लोग यह महसूस करेंगे कि बिना टिकट वे गाड़ी में नहीं बैठें और अगर बैठ भी जाते हैं या जंजीर खींचते हैं और खींच कर रास्ते में उतर जाते हैं और गाड़ी लेट हो जाती है तो यह ठीक नहीं है । अगर इस तरह से जनता के हृदय में बिठला दिया जायें कि वे गाड़ी में बैठें तो उनके द्वारा जंजीर न खींची जाय, तो इस से आप की बहुत बड़ी समस्या हल हो सकती है ।

मैं एक चीज केटरिंग के बारे में कहना चाहता हूं । अभी भी ५,००० की संख्या में केटरिंग ठेकेदारों के हाथ में है और ९७ जगहों पर विभागीय तरीके से भोजन आदि का प्रबन्ध होता है और कई गाड़ियों में उन्हीं का प्रबन्ध है । सब भाइयों ने यहां कहा कि वहां पर भोजन और चाय आदि बहुत खराब है । इस में दो रायें नहीं हैं कि वह बहुत खराब है लेकिन उस का उपाय क्या है ? उपाय सिर्फ यही तो नहीं है कि केटरिंग को विभागीय रूप से बन्द कर दिया जाये और ठेकेदारों के हाथ में दे दिया जाये । जिस तरह से ठेकेदार लोग खराब भोजन देते हैं उसी तरह से वे भी खराब देते हैं । इस लिये मंत्रालय को इस पर गम्भीरता से विचार करने की जरूरत है । मैं समझता हुं कि जो भोजन के विशेषज्ञ हों उन की एक कमेटी बना दी जाये और वे समयानुसार भोजन की जांच करते रहें जिस में कि भोजनालय आदि का काम ठीक से चले ।

इसके अलावा जिस जगह से मैं आता हूं, अर्थात देवरिया में सलैमपुर निर्वाचन क्षेत्र, उसके बारे में कुछ कहना चाहता हूं । सिलीगुड़ी से लेकर लखनऊ तक बहुत से जिले हैं जो कूच बिहार और उत्तर प्रदेश के अन्दर हैं जोकि छोटी लाइन पर हैं । जनपद के आस पास बहुत से ऐसे लोग हैं जिन्होंने कभी भी बड़ी लाइन देखी तक नहीं है । मैं इस समय बड़ी लाइन का जिक्र नहीं करता क्योंकि इसमें समय बहुत लग जायेगा, लेकिन अगर सिलीगुड़ी से लखनऊ तक छोटी लाइन डबल लाइन कर दी जाय तो छपरा, देवरिया, गोरखपुर, बस्ती, गोंडा आदि जो जिले हैं वहां के रहने वालों को आने जाने की बहुत सहूलियत हो जाय । आज वहां पर डबल लाइन नहीं है । इसको अवश्य कर देना चाहिये ।

इसी तरह से बरहज का स्थान है । बरहज से पहले भी मांग की गई थी कि एक लाइन बरहज से रुद्रपुर बाजार से निकाली जाये और वहां से गौरी बाजार, कुशीनगर से होती हुई खडढा से मिला दी जाये । हालांकि मैं जानता हूं कि यह समय नहीं है नई लाइन को निकालने का । फिर भी मैं चाहता हूं कि इस पर विचार किया जाय और विशेष रूप से इसको निकाला जाय क्योंकि इस लाइन को निकाल देने से लाखों आदमी जो आज कल पैदल चलते हैं उनको सुख साधन की सामग्री मिल जायेगी और उनको कुछ उद्योग भी मिल जायेगा ।

मैं कहना चाहता हूं कि आज माल भाड़े पर कर बढ़ाया गया है और उससे कुछ करोड़ रुपये की आमदनी होगी। लेकिन आज आप देखते हैं कि सामान की बड़ी चोरी होती है। रेलवे विभाग के अन्तर्गत उसे रोका जाय, उस पर नियंन्त्रण किया जाये तो मेरा ख्याल है कि करोड़ों रुपयों की बचत हो जायेगी और उससे आपका बहुत सा काम हो सकता है। आज जो बिना टिकट यात्रा करने वाले लोग हैं उनको रोका जाये। अगर वे टिकट लेकर चलें तो उससे करोड़ों रुपयों की आमदनी हो सकती है। आपने तो कुछ करोड़ रुपयों की बात कही है लेकिन इस तरह से तो उससे बहुत ज्यादा आमदनी हो जायेगी।

जो सीमान्त प्रदेश हैं, जहां पर आपातकाल में सामान ढोने का काम अधिक होता है उसमें और भी लाइनें बिछाई जायें। आज बहुत से ऐसे स्थान हैं जो कि पिछड़े हुए हैं और जहां रेलवे लाइनें नहीं हैं, वहां पर रेलवे यातायात नहीं है जिससे कि देश के एक हिस्से को दूसरे हिस्से से मिलाने और जोड़ने में कठिनाई है। रेलवे लाइन बनायी जाये।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि आज आपत्ति का समय है, संकट काल की स्थिति है। हम पर हमला हुआ है, इसमें एक एक पैसा बचाने की आवश्यकता है। आज आपने कुछ आंकड़े प्रस्तुत किये हैं जिसमें इर्रेगुलैरिटीज़ से लासेज ९६ लाख रु० से ऊपर हैं। ९६ लाख रु० कम नहीं होता है। इस तरह के एक एक पैसे को बचाना है। इसलिये आप कोशिश करें कि आज जिस रुपये का ह्रास हो रहा है वह न हो।

आज सिलीगुड़ी से लखनऊ तक मेल ट्रेन चलती है जिसमें सारे लोग दिल्ली तक के लिये उधर से आते हैं। वह ८ बजे के करीब लखनऊ पहुंचती है और जल्दी ही लखनऊ की एक्सप्रेस गाड़ी छूट जाती है। मेल ट्रेन अक्सर लेट भी आती है और उसके लेट होने की वजह से जो बहुत से लोग आते हैं वे लखनऊ से दिल्ली के लिये एक्सप्रेस को नहीं पकड़ पाते हैं। इसलिये इस मेल ट्रेन के टाइम को कुछ कम कर दिया जाये जिसमें कि अगर वह लेट भी हो तो भी समय पर लखनऊ पहुंच जाये और लोग सुगमता से दिल्ली पहुंच जायें।

इतना कहने के बाद मैं जो रेलवे का बजट है उसका समर्थन करता हूं।

†**श्री नि० रं० लास्कर** (करीमगंज): मैं रेलवे आय व्ययक के लिए रेलवे मन्त्री को मुबारकबाद देता हूं। रेलवे का कार्य बहुत ही शानदार है मेरा यह भी निवेदन है कि आसाम में रेलवे कर्मचारियों ने जो काम किया है उसका कोई उदाहरण नहीं। उसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं।

चीनी अतिक्रमण ने आसाम के क्षेत्र के संचार साधनों की असन्तोषजनक स्थिति को भी प्रकट किया है। आसाम रेलवे से काम पूरी तरह से हो नहीं पाया है। ६५ प्रतिशत वस्तुओं का परिवहन अभी उस जल मार्ग पर निर्भर करता है जो पाकिस्तान से होकर जाता है। उस प्रदेश में परिवहन व्यवस्था को राष्ट्रीय प्रतिरक्षा के कार्यक्रम से सम्बद्ध किया जाये। सिलीगुड़ी से आसाम तक एक बड़ी लाईन बनाई जाये।

आसाम प्रदेश में गाड़ियां देर से चलती हैं। गाड़ियों की रफ्तार बढ़ायी जाये। भाप से चलने वाले इंजनों के स्थान पर "डीजल" से चलने वाले इंजन लगाये जायं ताकि गाड़ियों में 'टनल' में गुजरने

†मूल अंग्रेजी में

[श्री नि० रा० लास्कर]

वाले धुएं से दम न घुटे । विदेशी समवायों की रेलों को सरकार को अपने हाथ में ले लेना चाहिए । कोराकल लालबाजार लाइनें इस सम्बन्ध में विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं । इसी तरह सिल्चर या डिब्रूगढ़ से लखनऊ या बरौनी तक "आसाम मेल" पर भीड़ को कम करने के लिए एक जनता गाड़ी के चलाये जाने की बहुत अधिक आवश्यकता है ।

श्री जगदेव सिंह सिद्धांती (झज्जर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे विभाग यातायात, व्यापार, रक्षा और उद्योग के लिए बड़ा महत्वपूर्ण है । जो सामान्य बातें अन्य सदस्य महानुभाव कह चुके हैं उनको मैं दुहराना नहीं चाहता । केवल अपना क्षेत्रीय जो ढांचा है उसके बारे में मैंने पहले भी निवेदन किया था और उसे एक दृष्टान्त के रूप में मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी को बतलाना चाहता हूं कि दिल्ली रेलवे स्टेशन से रोहतक लाइन १०-५० पर ट्रेन चलती है । उसके बाद सायंकाल में ४.४५ पर चलती है । शनिवार को छोड़ कर और कोई गाड़ी बीच में नहीं चलती है । आखिर इसका क्या कारण है ? ट्रांसपोर्ट वाले रेलवे के अधिकारियों से मिले हुए हैं और वे अपना साधन बनाने के लिए रेलवे के अधिकारियों को धोखा देते हैं या रेलवे के अधिकारी उनसे कुछ लाभ उठाते हैं, यह तो भगवान् ही जाने, लेकिन है यह फैक्ट कि १०--५० सुबह और सायंकाल ४. ४५ के बीच में रोहतक को दिल्ली से कोई रेलगाड़ी नहीं जाती है । इससे साफ़ पता चलता है कि ट्रांसपोट वालों और रेलवे अधिकारियों के बीच ज़रूर कुछ न कुछ गोलमाल है और इसकी जांच होनी चाहिए ।

इसी तरीक़े से एक रेलवे स्टेशन के लिए लिखा गया कि यहां पंजाब मेल ठहरनी चाहिए तो रेलवे अधिकारियों ने जवाब दिया कि चूंकि यहां पर पक्की सड़क जाती है इसलिए यहां ठहरने की ज़रूरत नहीं है । वह स्टेशन है सांपला । जो पोज़ीशन बहादुरगढ़ और रोहतक की है वही सांपला स्टेशन की है । मिलेटरी वालों का वहां आना जाना बहुत अधिक है । मालूम यह होता है कि जो ट्रांसपोर्ट वाले हैं, खास कर प्राइवेट बस कम्पनियां हैं वे इस तरह का षड्यन्त्र करती हैं । जैसे पंजाब मेल बहादुरगढ़ रोहतक स्टेशनों पर ठहरती है उसी तरह सांपला में भी ठहरनी चाहिए ।

इसी तरीक़े से एक लाइन गई है रोहतक जिन्द को और एक गई है रिवाड़ी से भटिंडा को । बीच का इतना बड़ा क्षेत्र है, झज्जर तहसील है जहां कि भारत की रक्षा करने और उसके लिए अपने प्राणों की बाजी लगाने में महत्वपूर्ण स्थान है, जहां से कि ब्रिगेडियर होशियार सिंह और मेजर ब्रह्म सत्य ने अद्भुत वीरता का परिचय नेफ़ा के युद्ध में दिया वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है । मैं चाहता हूं कि रोहतक से झज्जर रिवाड़ी को मिला दिया जाये । जहां के लोगों ने ऐसी वीरता का प्रदर्शन किया हो और काफ़ी संख्या ऐसे लोगों की जिस एरिया में हो, वहां बीच में कोई रेलवे लाइन न हो, यह कहां तक उचित है ? पचासों मील चले जाइये, इधर से उधर तक उन बेचारों के पास माल आदि भेजने के लिए यातायात की समुचित व्यवस्था नहीं है । रेलों की समुचित व्यवस्था के अभाव में अक्सर वहां के फौजी जवान ड्यूटी से लेट हो जाते हैं, उनकी ग़ैर हाजिरी लग जाती है और उनका कोर्ट मार्शल हो जाता है ।

अब बाहर की बात जाने दीजिये । मैं दिल्ली स्टेशन का भ्रष्टाचार बतलाता हूं । नंगा भ्रष्टाचार जो वहां पर चल रहा है उसकी चर्चा करना चाहता हूं । रेल मन्त्री शाहनवाज़ खां बहादुर हैं और मैं चाहता हूं कि वह मेरी बात को ज़रा ध्यानपूर्वक सुनें । कोई एक ए० महाशय गवर्नमेंट आफ इण्डिया के कर्मचारी हैं जिन्होंने कि मुझे बतलाया कि दिल्ली के पास नये स्टेशन से टिकट इश्यू नहीं किये जाते हैं । दिल्ली से आगरा के लिए जब वह रेलगाड़ी में बैठे तो उनको कहा गया कि यहां तो टिकट मिलेगा नहीं, आगे टिकट दे देंगे । आगरा से दो स्टेशन पहले उस कर्मचारी से कह दिया गया कि या तो दो स्टेशन पहले से वह आगरे का टिकट ले लें या हम विदआउट टिकट के अन्दर चालान करवाते हैं ।

गवर्नमेंट आफ इण्डिया का वह कर्मचारी है । दो स्टेशन पहले से उसको टिकट आगरा का दिया जाता है और वह इस तरह आगरा उतरता है । यह चीज़ उसने मुझे खुद बतलाई है और अगर मन्त्री महोदय चाहें तो इस बारे में इनक्वायरी कर सकते हैं . . .

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : आप उस कर्मचारी को फ़रमा दें कि वह मुझे उसकी तफ़सील भेज दे या फिर आप मुझे लिख कर भेज दें क्या केस है तो मैं उस पर ज़रूरी कार्र-वाही करूंगा ।

श्री जगदेव सिंह सिद्धांती : उसको यदि आपकी ओर से पूर्ण प्रोटैक्शन की गारण्टी हो जाये और यदि आप स्वयं इसकी इनक्वायरी करें तो मैं नहीं समझता कि उसे कोई आपत्ति होगी ।

दूसरी चीज़ यह है कि माल के लदान में रेलवे कर्मचारियों द्वारा रिश्वत लेना एक हक़ माना जाता है और वह कहते हैं कि यह तो हमारी दस्तूरी है । माल बुक करने और गाड़ी पर उनको लादने के लिए बुकिंग क्लर्क धड़ल्ले से रिश्वत लेते हैं जो कि उनके अनुसार दस्तूरी है ।

इसी तरह टिकट बुकिंग आफिसेज़ की बात ले लीजिये । यहां दिल्ली स्टेशन के ऊपर गांवों के आदमी आते हैं, उन बेचारे भोले भाले आदमियों से टिकट के बदले ज्यादा पैसा ले लिया जाता है या कह दिया जाता है कि खरीज हमारे पास नहीं है और उन को टिकट से बचे हुए पैसे लौटाये नहीं जाते हैं । इतना ही नहीं यह भी होता है कि एक भाई उन को टिकटों के वास्ते दस, दस और पांच पांच के नोट देते हैं तो उन नोटों में से बुकिंग क्लर्क एक नोट अपने नीचे गिरा देता है । इस तरह से हज़ारों रुपये का भ्रष्टाचार दिल्ली स्टेशन के ऊपर हो रहा है । इस के बारे में मेंने जनरल मैनेजर नार्दर्न रेलवेज़ को ख़त लिखा है लेकिन अभी तक मुझे यह जवाब दिया गया है कि **वी आर लुकिंग इनटु दी मेंटर** । यहां तक देखा जाता है कि रेलवे में जो अच्छे और ईमानदार आदमी होते हैं उन का तबादला भ्रष्टाचारी कर्मचारी करवा देते हैं । भ्रष्टाचारी कर्मचारी ईमानदार लोगों को एक जगह पर टिकने नहीं देते हैं । मुझे मालूम है और मैं केस भी बतला सकता हूं कि किस तरह से एक ईमानदार कर्मचारी को इन भ्रष्टाचार करने वालों ने साज़िश कर के कालका भिजवा दिया । अब अगर वह बेचारा ग़रीब कुछ कहे तो उस के ऊपर यह ऐक्शन लेने को तैयार होते हैं । अब जिन के लिये मैं ने बतलाया कि उन को कालका महज़ इस बिना पर भेज दिया गया कि उन के सामने भ्रष्टा-चार करने वालों की दाल नहीं गलती थी, वह मेरे कोई रिस्तेदार नहीं, मेरी बिरादरी के नहीं और मेरे इलाक़े के नहीं लेकिन वह भ्रष्ट रेलवें कर्मचारियों का भंडाफोड़ करने के लिए तैयार हैं लेकिन इस के लिए उन्हें प्रोटैक्शन मिलना चाहिए ।

भ्रष्टाचार कितना यहां दिल्ली स्टेशन पर चलता है इसका मैं एक नमूना बतलाऊं कि जो वहां बाहर मोची बैठे रहते हैं, गांव का भोला भाला आदमी आता है और वह पूछता है कि भाई एक कील के गाड़ने का कितने पैसे लेगा तो वह बतला देता है कि एक पैसा कील लूंगा । वह एक ठोंकने को कहता है लेकिन वह ज्यादा कीलें ठोंक देता है और जबरदस्ती दो, ढाई रुपये वसूल करता है । पुलिस के सिपाही उन से मिले रहते हैं और शिकायत करने पर भी कुछ नहीं बनता है । नीचे से ले कर ऊपर तक सारा का सारा आवा ही वहां पर ख़राब होता है और ग़रीब की कोई सुनने वाला नहीं है । बुकिंग क्लर्क से ले कर चीफ़ बुकिंग क्लर्क तक आप चले जाइये कोई सुनने वाला नहीं ।

इनक्वायरी आफ़िस बना हुआ है लेकिन क्या यात्री सहायक पुरुष और क्या स्त्री दोनों मैगज़ीन पढ़ते रहते हैं । यात्रियों को यह पता नहीं कि रोहतक लाइन जा रही है या मेरठ लाइन जा रही है और किधर हमें जाना चाहिए । उन की बला से यात्री गलत जायें चाहे सही, वह मज़े से बैठे बैठे मैगज़ीन पढ़ते रहते हैं । अपना टाइम पूरा किया और चल दिये ।

[श्री जगदेव सिंह सिद्धांती]

एक सब से भयंकर भ्रष्टाचार टिकट बेचने के बारे में किया जाता है और वह यह कि दिल्ली से कलकत्ता स्टेशन का टिकट दिया गया और कलकत्ता से ले कर फिर वापिस दिल्ली आ गया। सब से पीछे का टिकट दिया, नम्बर का टिकट नहीं, सब से पीछे जो कलकत्ते का टिकट था वह टिकट इश्यू किया गया और फिर वह यहां दिल्ली आ गया और वही उस को लगा दिया। इतना नंगा भ्रष्टाचार यहां दिल्ली स्टेशन के अंदर हो इस से भयंकर बात और क्या हो सकती है ?

नेफ़ा जोकि फ्रंटियर का इलाका है वहां वे लोग रेलवेज़ के अंदर लग जाते हैं, जो लोग यहां से डिस्चार्ज हो चुके हैं, जिन को कि भ्रष्टाचार के आरोप में डिसमिस किया होता है उन को वहां नेफ़ा में रेलवे सुरक्षा पुलिस के अंदर नौकर रख लिया जाता है। जब ऐसी हालत हो तो आप क्या सुधार ला सकते हैं ?

श्री शाह नवाज खां : माननीय सदस्य बड़ी अजीब अजीब बातें यहां सुना रहे हैं। मैं चाहता हूं कि इन को वह अपने तक ही न रक्खें और यह सब कुछ लिख कर दे दें ताकि इस बारे में जांच पड़ताल कराई जा सके कि इन में कोई हक़ीक़त भी है या नहीं।

श्री जगदेव सिंह सिद्धांती : मैं ने महीने से ऊपर हुआ रेलवे मिनिस्टर साहब को लिख कर दिया हुआ है। उस की कौपी जी० एम० को दी हुई है। मैं उन से प्राइवेटली बड़ौदा हाउस में मिला भी हूं लेकिन अभी तक वह ऐसे ही चल रहा है। एक रेलवे अधिकारी का मेरे पास कौनफ़ीडेंशल लैटर आया। अब जब वह टाइपशुदा है तो वह कौनफ़ीडेंशल कैसे रह गया ? वह तो आउट हो गया। विजिलेंस ब्रांच वालों को कहा जता है कि जाओ भाई उस की तहक़ीक़ात करो और होता यह है कि भ्रष्टाचारी लोगों को इस की पहले ही ख़बर हो जाती है कि हम छापा मारने जायेंगे और नतीजा यह होता है कि वह बच जाते हैं। इस तरह के हालात हैं।

इस के अलावा इसी दिल्ली रेलवे स्टेशन के ऊपर ढ़ाई लाख रुपये के बोगस कंसैशन टिकट बेचे गये। वह मामला आया है। रेलवे की किताबों में दर्ज है। उन की शिकायत हो चुकी है लेकिन इस पर भी हम देखते हैं कि वह भ्रष्टाचारी रेलवे कर्मचारी यहीं दिल्ली में बैठे हुए हैं जबकि जो भले आदमी होते हैं उन को दूर कालका वगैरह फेंक दिया जाता है। बेईमान कर्मचारी यहीं दिल्ली में डटे हुए हैं। भ्रष्टाचार का जाल काफ़ी फैला रहता है और अगर वह बेचारे छोटे कर्मचारी रिपोर्ट भी देते हैं तो उन की कोई सुनवाई नहीं होती और उन के खिलाफ एक डिपार्टमेंटल इनक्वायरी कर के उन को दूर फेंक दिया जाता है।

मैं ने आप के सामने यह सारी चीजें रक्खी हैं इन के बारे में मैं आप को सब फैक्ट्स और फीगर्स भी देने को तैयार हूं केवल एक ऐश्योरेंस आप से चाहता हूं कि जो व्यक्ति रेलवे में इस प्रकार ईमानदार हों, वे मुझे काम करने के लिए दिये जायें और उन के खिलाफ कोई कार्यवाही न की जाये तो वह दिल्ली स्टेशन के भ्रष्टाचार का भंडाफोड़ कर रख देंगे। यह जिम्मेदारी मैं लेता हूं और जवाब दूंगा। मैं ने जनरल मैनेजर को भी लिख कर दिया है कि इस प्रकार की चीज़ होनी चाहिये। जनरल मैनेजर बड़े जिम्मेवार आदमी हैं, बड़े वृद्ध आदमी हैं और उन के खिलाफ व्यक्तिगत रूप में मैं कुछ नहीं कहना चाहता हूं। लेकिन इस महकमे का जो ढांचा है, वह इस तरह का है, इस चक्रव्यूह का जो ढांचा है वह ही इस तरह का बना हुआ है कि उस में पता ही नहीं चलता है कि कहां कोई चीज़ रह जाती है, कहां कोई चीज चलती है। एक पत्र मुझे मिला कि फलां आदमी मुझ से मिलेगा। कई दिन तक तो वह आया ही नहीं और न ही उस ने कोई खबर दी। फिर फोन आया कि मैं मिलना

कि मैंने सारी चीज़ रेलवे मिनिस्टर को दे दी है और उस मेरे लटर को वह निकलवा लें और देखें कि क्या ढंग है । आप के जनरल मैनेजर को भी कापी दी है, उस को भी मंगवा कर देख लें। मुझे यह सारी चीज़ अजीब यों मालूम पड़ती है कि आप लोगों तक वह आती ही नहीं है । हम लोग देहात के रहने वाले हैं । हमारे भाइयों के ऊपर अत्याचार होते हैं । वे बेचारे हमारे पास आ कर रोते पीटते हैं । अगर उन की बात हम यहां पर न कहें तो कहां कहें । बड़ी हैरानी होती है कि जब कोई चीज़ बताई भी जाती है तो उस की जांच नहीं की जाती है । अगर ऐसा ही चलता रहा तो एक जन आन्दोलन उठ खड़ा होगा और उस का सामना करना आप के लिए मुश्किल हो जायेगा । हम नहीं चाहते हैं कि कोई जन आन्दोलन चले, किसी किस्म की विपत्ति आये । लेकिन यह जरूर है कि जो भ्रष्ट कर्मचारी हैं, जिन के खिलाफ शिकायतें हैं, उन के खिला एक्शन लिया जाये । दिल्ली स्टेशन का आप रिकार्ड मंगा कर देखिये,आप को पता चलेगा कि रसीदों की रसीदें गुम हैं, फाड़ कर के फैंक दी जाती हैं और उन का पता भी नहीं चलता है । बुकिंग क्लर्क के मामले में ये रसीदें कहां गईं पता ही नहीं है । भगवान जाने किधर क्या किया जाता है । यह फ़ोड़ा बहुत सख्त है, बड़ा पकेगा और एक सड़ांध पैदा हो जायेगी । यह महकमा बड़ा उत्तम महकमा है, गरीबों का महकमा है । और इस के अन्दर इस तरह का भ्रष्टाचार रहेगा तो लोगों का विश्वास इस पर से उठ जायगा । ऐसी स्थिति नहीं आने दी जानी चाहिये ।

छोटी लाइनों का माननीय सदस्यों ने जिक्र किया है । अगर यह चीज़ इसी तरह से चलती रही तो लोग दूसरे जो ट्रांस्पोर्ट के साधन हैं, उन का अधिकाधिक इस्तेमाल करना शुरू कर देंगे, बसों से और अधिक चलना शुरू कर देंगे । मैंने आरम्भ में भी निवेदन किया था कि वे बस वाले तो चाहते ही यह हैं कि रेलों में खराबी पैदा हो ताकि लोग उन की तरफ प्रवृत्त हो जायें और बसों द्वारा अधिक सफर किया करें । एक भाई ने कहा कि उन को डबल लाइन यदि कर दिया जाता है तो बहुत सा यातायात का साधन बढ़ जायेगा । इस ओर आप का ध्यान जाना चाहिए ।

पिछली बार मैंने एक मांग की थी जोकि कुछ हद तक पूरी हो गई है और उस के लिए मैं आप को बहुत धन्यवाद देता हूं, मैं आप का बड़ा आभारी हूं । जो कर्मचारी हैं, उन के लिए आपने एक शटल रोहतक से नई दिल्ली तक लगा दी । वह तो आप ने अच्छा किया लेकिन शाम के वक्त नई दिल्ली से वह नहीं जाती है । उन बेचारों को फिर किशनगंज जाना पड़ता है, इधर उधर भटकना पड़ता है । इस तरह से उन का समय बरबाद होता है और घर पहुंचते पहुंचते उन को अंधेरा हो जाता है । उधर से इधर नई दिल्ली तक आने का तो प्रबन्ध कर दिया गया है लेकिन इस के साथ साथ नई दिल्ली से भी उधर जाने का प्रबन्ध उन के लिए कर दिया जाना चाहिए । दिल्ली स्टेशन से पौने पांच ,पौने छः पौने सात बजे सायंकाल तो ट्रेनें दौड़ती रहेंगी क्योंकि वे वापिस नहीं आती हैं । पौने ग्यारह और पौने पांच बजे तक ही वे सारा समय खा चुकती हैं और फिर आप दौड़ाते हैं कि खाली जाओ । साढ़े सात बजे दुकानें बन्द होती हैं और हज़ारों की तादाद में लोग गाज़ियाबाद, रोहतक, रिवाड़ी इत्यादि की तरफ जाते हैं । रोहतक साइड के बारे में मैं खास तौर से कहना चाहता हूं कि पौने सात बजे के बाद कोई पैसेंजर गाड़ी नहीं है । आप लोगों को मजबूर करते हैं कि दस बजे ही वे जायें । जो लोग साढ़े सात बजे दुकानें बन्द करते हैं और घर जाना चाहते हैं, उन का भी आप को खयाल करना चाहिये । उन को घर जाने की सुविधा होनी चाहिये ।

मैंने भष्टाचार की जो बात आप के सामने रखी है वह आप की जानकारी के लिये रखी है । मैंने किसी एक कर्मचारी का जान बूझ कर नाम नहीं लिया है और इसलिए नहीं लिया है कि उस के ऊपर आपत्ति न आये । आप इनक्वायरी कीजिये, मुझे साथ लीजिये । जो आदमी यह भण्डाफोड़ करे, उस के खिलाफ कोई डिसिप्लिनरी एक्शन नहीं लिया जायेगा, यह आश्वासन आप को देना

[श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती]

चाहिये । अगर आप ने यह आश्वासन दिया तो आप देखगे कि दिल्ली के अन्दर स्टेशन के ऊपर हज़ारों रुपये गरीबों के लूटे जा रहे हैं । मेरी यह बात कड़वी जरूर है लेकिन यह ग्लोय है, हितकारी है, इस में देश का भला है, जो भले कर्मचारी हैं, उन का भला है और भले आदमियों को दण्ड जो मिलता है, उस से उन का पीछा छूट जायेगा ।

श्री हेमराज (कांगड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का आभारी हूं कि आप ने मुझे इस डिसकशन में भाग लेने का मौका दिया है । रेल मंत्री जी ने जो रेलवे बजट इस सदन में पेश किया है, उस को देख कर जनता ने एक राहत की सांस ली है । इस का कारण यह है कि हर तरफ से यह आवाज़ सुनाई दे रही थी कि शायद इस बार इस एमरजेंसी के समय में जहां दूसरे टक्सों में वृद्धि हो वहां यात्री किरायों में भी वृद्धि हो, जहां दूसरी तरफ से लोगों पर टैक्सों का बोझ पड़े, वहां यात्री किरायों में भी बोझ पड़े । जहां तक पैसेंजर फेयर्ज़ का ताल्लुक है यह खुशी की बात है कि इस बार रेल मंत्री जी ने किसी किस्म की किरायों में बढ़ोतरी नहीं की है । इस के लिए आज उन्हें सभी तरफ से धन्यवाद दिया जा रहा है और मैं भी उस में शामिल होना चाहता हूं और उन को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने ऐसा बजट पेश किया है जिस की हर तरफ से तारीफ ही तारीफ हो रही है ।

यह भी उन का एक अच्छा परफार्मेंस है कि जहां एमरजेंसी आई वहां पर किसी भी किस्म का कोई डिसप्लेसमेंट उन्होंने नहीं आने दिया और पैसेंजर ट्रैफिक बड़ी खूबी से चलता रहा । इस के साथ ही उन्होंने रेलों में कुछ इकोनोमी करने के भी ढंग निकाले हैं । यह सब होते हुए भी अभी तक रेलों में बहुत कमियां हैं जिन को दूर करना बाकी है । मैं मानता हूं कि रेलों ने बहुत सी बातें की हैं, प्रोडक्शन के क्षेत्र में बहुत ज्यादा काम किया है, लोकोज़ ब्राड गेज और मीटर गेज यहां ही बनने शुरू हो गए हैं । कोचिज़ यहां ही बनने लग गये हैं, वगन्ज़ यहां ही बनने लग गए हैं और इन सब के मामले में हम आत्म-निर्भरता की तरफ बढ़ रहे हैं । लेकिन यहां पर मैं पार्सल्ज़ पर जो दस नए पैसे का सर-चार्ज लगाया गया है, उस का खास तौर पर ज़िक्र करना चाहता हूं । यह मैं इसलिए करना चाहता हूं कि जो छोटी गाड़ियां हैं, उन में आम तौर पर बड़ा माल तो बहुत ज्यादा ले जाया नहीं जा सकता है, छोटे पार्सल ही ले जाये जाते हैं और अधिक पैसे उन के लिये जायेंगे । इस बढ़ोतरी से एक दिक्कत आ जायगी और उस का जो असर है, वह बाकी चीजों पर भी पड़ेगा । मेरा निवेदन यह है कि पार्सल्ज़ पर जो उन्होंने सरचार्ज लगाया है, यह नहीं लगाना चाहिये था ।

अब मैं भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में थोड़ा सा अर्ज़ करना चाहता हूं । वह बहुत अधिक है और इस को आप छिपा नहीं सकते हैं । मैं आप का ध्यान इस दफा की जो रिपोर्ट है उस की तरफ दिलाना चाहता हूं । पहली जो रिपोर्ट्स हैं, उन में भी यही बात रहती थी । लेकिन आडिट रिपोर्ट १९६३ की जो है उस में कहा गया है कि कांट्रैक्ट्स एंड टैंडर्ज़ के मामले में लाखों रुपया आप ने फर्म्स को पहले ही दे दिया और अब उस की आप वसूली कर रहे हैं । इस किस्म की जो चीज़ें हैं, इस किस्म के जितने गैप्स हैं, इन की आप पूर्ति करना अगर शुरू कर दें तो जितना रुपया आप का इस भ्रष्टाचार के ज़रिए से कांट्रैक्ट्स के लिए तथा ज्यादा जो आर्डर्ज़ आप प्लेस कर देते हैं और जो पूरे नहीं हो पाते हैं, उन के ज़रिये से होता है, वह न हो । उस में जो आप के बड़े आफिसर्स होते हैं, वे भी इनवाल्व्ड होते हैं । उन के खिलाफ अगर आप वक्त पर एक्शन लेना शुरू कर दें, तो भी वह न हो । देखा यह गया है कि आप आफिसर्स के खिलाफ इनवैस्टीगेशंज़ उस वक्त शुरू करते हैं जिन वक्त वे रिटायर होने वाले होते हैं या जिस वक्त वे रिटायर हो चुकते हैं । तब आप कहते हैं कि अब तो वह आफिसर रिटायर हो गया है और उस के खिलाफ कोई एक्शन नहीं हो सकता है । मैं अर्ज़ करना चाहता हूं कि जहां तक भ्रष्टाचार का सम्बन्ध है तथा इस के बारे में इनवैस्टीगेशंज़ का सम्बन्ध है, आप देखते यह रहते हैं कि

आडिटर जनरल किसी बात को आप को बतलायें और फिर आप उस पर कार्रवाई शुरू करें। यह ठीक नहीं है। आप के यहां भी इंटरनल आडिट होता है और वह समय समय पर चलता रहता है। उस के दौरान में आप को इन सारी चीज़ों का पता लग जाना चाहिये। जो जांच है, वह आफिसर के रिटायर होने से पहले ही आप को पूरी कर लेनी चाहिये ताकि सही और दुरुस्त कदम उस के खिलाफ उठाया जा सके।

इस के साथ मैं जो बात हर साल आप के सामने रखता आया हूं वह यह है नैरोगेज की। जो नैरोगेज है उस की तरफ आप का बहुत कम ध्यान जाता है। इस मर्तबा तो जो मेम्बर मुझ से पहले बोले हैं उन्होंने भी इस तरफ आप का ध्यान आकर्षित किया है। हिन्दुस्तान में आठ जोन हैं उन में से सात जोन्स में नैरो गेज लाइन चलती है और उन सब नैरो गेज लाइनों की दशा बहुत बुरी है। न उन के इंजिन ठीक चलते हैं। नैरोगेज का स्टाक सब से पुराना है चाहे वे वैगन्स हों या कोचेज़ हों या इंजिन हों। मैं अर्ज कर रहा था कि आठ जोन्स में से सात जोन्स में ये रेलें चलती हैं। जो आपने किलोमीटरेज दिया है उस से पता चलता है कि कुल किलोमीटरेज ५६,३७४ है, उस में से नैरो गेज का किलोमीटरेज ४२९८ है। लेकिन इस ४२९८ किलोमीटर पर जो रेलें चलती हैं उन का बावा आदम ही निराला है। जो वैगन्स हैं वे पूरे तौर पर काम के लिए नहीं मिलतीं। कोचेज़ की हालत यह है कि अगर बीस कोचेज़ हैं तो उस में से दस रिपेयर में पड़ी होंगी। आप किसी भी सेक्शन में या किसी भी जोन में देख लीजिए यही हालत है। जो लोकोमोटिव हैं उन में ज्यादातर ओवरएज हैं जो आप ने परसेंटेज दिया है उस के मुताबिक ब्राडगेज में ओवरएज लोकोमोटिव २५ पर सेंट है, मीटर गेज में १५ पर सेंट हैं पर नैरो गेज में ३४ पर सेंट लोकोमोटिव ओवरएज हैं। उन को भी आप चला रहे हैं। उस का नतीजा यह होता है कि नैरो गेज पर जो गाड़ियां चलती हैं वे दरम्यान में ही फेल हो जाती हैं और कोयला भी ज्यादा खाती हैं। एक तरफ तो आप यह शिकायत करते हैं कि कोयला खराब है इसलिए गाड़ियां अच्छी तरह नहीं चल सकतीं; और जहां तक नैरो गेज सेक्शन का ताल्लुक है वहां यह हालत है कि कोयला तो खराब है ही उस के साथ जो इंजिन हैं वे उस से भी बुरी हालत में हैं। इसलिए मैंने कहा कि उन का बावा आदम ही निराला है। इस तरफ आप का कोई ध्यान नहीं है।

मैंने पहले भी अर्ज़ किया था कि जो नैरो गेज सैक्शन है उस के मुताल्लिक आप कोई न कोई सर्वे करायें। आप ने एक सवाल के जवाब में जोकि सन् १९६२ में किया गया था कहा था कि सरकार ने नैरोगेज लाइनों के सम्बन्ध में अभी तक कोई नियमित सर्वेक्षण नहीं किया गया है, यह मामला विचाराधीन है तथा अभी तक कोई निर्णय नहीं किया गया है तो मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि कितने अरसे से इसका असेसमेंट हो रहा है और कितना अरसा आपको और लगेगा। जिसमें आप यह असेसमेंट करेंगे कि कौन कौन सी लाइन को ब्राडगेज में तबदील करना है, मीटर गेज में तबदील करना है या उसको नैरो गेज में रखना है। मैं उन लोगों से सहमत नहीं हूं जो यह कहते हैं कि नैरो गेज को बिलकुल उड़ा दिया जाए। यह ठीक है कि नैरो गेज दोनों जगह चलती है मैदानों में भी और पहाड़ों में भी। जो मैदान में नैरो गेज चलती है उसको आप ब्राड गेज में तबदील कर दें तो बेहतर होगा, लेकिन जहां तक पहाड़ों का ताल्लुक है या तो आप नेरो गेज को मीटर गेज में बदलें या नैरो गेज को बेहतर बनाएं। मैं समझता हूं कि पहाड़ों में मीटर गेज कामयाब हो सकती है लेकिन ब्राड गेज कामयाब नहीं हो सकेगी। लेकिन अगर आप यह फैसला कर दें कि पहाड़ों में नैरो गेज बिलकुल बन्द कर दी जाए तो जो यातायात का साधन आज पहाड़ी इलाकों में है वह भी खत्म हो जाएगा। इसलिए मैं अर्ज करता हूं कि आपका फैसला जल्द हो जाना चाहिये। रेलवे बोर्ड के स्तर पर यह फैसला हो जाना चाहिये कि जो नैरो गेज प्लेन में है उसको ब्राड गेज में तबदील करना है या नहीं और अगर करना है तो कितना करना

[श्री हेमराज]

है, और जहां तक पहाड़ों की रेलें हैं उनको आप मीटर गेज में तबदील करने वाले हैं या नहीं जो मीटर गेज में तबदील हो सकती है उनको करिये और जो नहीं हो सकती उनकी हालत बेहतर बनाइए। मैंने सारे हिन्दुस्तान में घूम कर नैरो गेज लाइनों को देखा है। सिर्फ एक सेक्शन है कालका-शिमला, जहां एक समय हिन्दुस्तान का कैपीटल था, वहां की रेल की तरफ तो ज्यादा तवज्जह दी गयी है। वहां के इंजिन भी ठीक हैं, डिब्बे भी ठीक हैं, डीजल लोकोमोटिव भी चलते हैं, लेकिन और जो बाकी जोन हैं जिनमें नैरो गेज लाइन है वहां उसकी हालत निहायत निकम्मी है। इसलिए मैं आपका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूं कि उनकी हालत को बेहतर बनाइए।

आपने जो रिपोर्ट दी है उससे यह पता नहीं चलता कि आपने नैरो गेज के लिये इंजिन बाहर से मंगाए हैं या नहीं। देश के अन्दर आप नैरो गेज लोकोमोटिव नहीं बनाते, सिर्फ ब्राड गेज और मीटर गेज के लोकोमोटिव बनाते हैं। नैरो गेज के आप बाहर से मंगाते हैं। इस वक्त फारिन एक्सचेंज की दिक्कत की वजह से आप कहते हैं कि उस के लिए आप के पास पैसा नहीं है। इन नैरो गेज के लोको मोटिव्स की हालत बहुत बुरी है। इसलिए मैं आप से अर्ज करना चाहता हूं कि जैसे आप यहां पर ब्रांड गेज के और मीटर गेज के इंजिन बना रहे हैं उसी तरह साथ साथ नैरो गेज के इंजिन भी बनाने का कोई न कोई प्रबन्ध करें।

जो एक्सीडेंट होते हैं उनकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिये। कुंजरू कमेटी ने तो यह निष्कर्ष निकाला है कि इनमें ज्यादा हद तक तो जिम्मेदारी रेलवे वालों की है। मगर उस पर जो आपका कमेंट हुआ है वह है "नोटेड"। आज के अखबार में भी एक बड़े एक्सीडेंट की खबर है और यह एक्सीडेंट स्टेशन के बिलकुल नजदीक हुआ है। इसमें जहां पर रेलवे वालों की जिम्मेदारी हो उनको उसके मुताबिक सजाएं देनी चाहियें ताकि इस किस्म के हादसे होने बन्द हो जायें। यह ठीक है कि आपकी रेलों का जितना माइलेज है उसके हिसाब से आप उसको जस्टीफाई करना चाहते हैं और उसका परसेंटेज निकालते हैं। लेकिन आपको परसेंटेज की तरफ नहीं देखना चाहिये। यहां तो जानों का सवाल है। अगर आप यह परसेंटेज निकालेंगे कि हमारी लाइनें इतने मील की हैं और उनको देखते हुये इतनी जानों का जाया होना बहुत ज्यादा नहीं है तो इससे आपको तसल्ली हो सकती है, आपके कागजों को तसल्ली हो सकती है लेकिन जनता को इससे तसल्ली नहीं होगी। इसलिये मैं आप से अर्ज करन चाहता हूं कि जो कर्मचारी इन के लिये जिम्मेवार हों उनको कड़ी से कड़ी सजाएं दी जाएं।

एक और बात की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। कुंजरू कमेटी ने एक और निष्कर्ष निकाला है कि जो आप ओवर टाइम देते हैं उस के लालच की वजह से कई दफा आप के कर्मचारी ओवर टाइम काम कर के ज्यादा कमाई करने को तैयार हो जाते हैं लेकिन नेचर तो इस को नहीं देखती। इसलिये मैं चाहता हूं कि उतने ही समय उन लोगों को काम करने दिया जाये जितने समय कि वे कर सकते हैं।

दो तीन और बातें आप के सामने रख कर मैं बैठ जाऊंगा। एक बात तो यह है कि जो क्लेम्स की रकम है वह रोज बढ़ती जा रही है। पार्लियामेंट ने आप के लिए रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स मंजूर कर दी पर उस के बावजूद चोरी और पिलफरेज होता है, गाड़ियों से लाइट गुम हो जाती है, पंखे गुम हो जाते हैं, और सामान गुम हो जाता है। मैं समझता हूं कि अगर इस में रेलवे कर्मचारियों का हाथ न हो तो यह काम नहीं हो सकता।

मैं कांगड़ा वैली के बारे में एक दो बातें अर्ज करना चाहता हूं। वहां पर ओवर क्राउडिंग बहुत ज्यादा है। लेकिन जब भी मैंने इस बारे में लिखा है या सवाल किये हैं तो जवाब यह दे

दिया जाता है कि वहां ओवर क्राउडिंग नहीं है। मैं रोजाना देखता हूं कि लोगों को बैठने के लिए जगह नहीं मिलती, लोग खड़े हो कर चलते हैं और यहां पर हमें जवाब और ही दिया जाता है। शायद मेरी आंखें खराब हो गयी हैं कि मैं ठीक देख नहीं पाता लेकिन जब भी मैं वहां जाता हूं तो यह चीज देखता हूं।

एक और बात मैं अर्ज करूं कि कांगड़ा वैली स्टेशन से बाहर के लिए डाइरेक्ट बुकिंग नहीं होता। मैं चाहता हूं कि यह जारी होना चाहिए। पौंग डैम के बनने पर रेलवे लाइन का जो रिएलाइनमैंट होगा, मैं चाहता हूं कि इसमें जो दरमियानी पुल बने वह रोड-कम-रेल ब्रिज बने। ऐसा होने से पबलिक को ज्यादा सहूलियत हो सकती है।

इसके अतिरिक्त आजू और जोगेन्द्र नगर के दरमियान १३-१४ मील का फ़ासदा है वहां पर दरमियान में कोई हाल्ट नहीं है। चौंतड़ा में हाल्ट रखने के लिए मैंने लिखा था। मुझे सूचित कर दिया गया कि वह बना दिया जायेगा। उस हाल्ट का बनाना मंजूर कर लिया गया है और इसकी इत्तिला मुझे ख़त भेज कर दे भी दी गई है लेकिन आज तक वह हाल्ट बना नहीं है।

चूंकि मेरा समय समाप्त हो गया है इसलिए बस और अधिक न कहते हुए आप को धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया और रेलवे मंत्रालय से आशा रखता हूं कि जो सुझाव मैंने दिये हैं उन पर विचार करके अमल करेंगे।

†**श्री मणियंगाडन** (कोट्टायम) : मैं रेलवे मंत्रालय को उसके शानदार कार्य के लिये बधाई देता हूं। यह सन्तोष का विषय है कि केवल माल-भाड़े पर अधिभार लगाया गया है।

हम रेलवे के महत्व को कभी कम नहीं कर सकते हैं। हमारे देश में खाद्यान्नों की कीमतें बहुत कुछ रेलवे के कुशल प्रशासन पर निर्भर है।

अब मैं रेलवे में भ्रष्टाचार को लेता हूं। वस्तुतः भ्रष्टाचार की समस्या पर गम्भीरता से विचार ही नहीं किया गया। लेखा परीक्षा प्रतिवेदन से यह स्पष्ट है कि यदि समय पर कार्यवाही की जाती तो बहुत कुछ नुकसान बच सकता था।

रेलवे की एक अन्य समस्या बिना टिकट सफर की है। यह एक सामाजिक बुराई है जो केवल जनता के सहयोग से ही दूर हो सकती है। प्रशासन को चाहिये कि वे इस सम्बन्ध में अधिक कठोर कदम उठायें।

भीड़ भाड़ को कम करने के लिये कुछ खंडों में लाइन क्षमता बढ़ानी चाहिये। मद्रास और कोचीन के बीच एक अन्य सीधी गाड़ी और चलाई जाये।

मेरा एक सुझाव यह भी है कि ग्रांड ट्रंक एक्सप्रैस में दिल्ली से कोचीन के लिये सीधा डिब्बा लगाया जाये।

इस बात की कोशिश की जाये कि मुफस्सिल स्थानों से रेलवे में स्थान सुरक्षित करवाने की सुविधा दी जाये क्योंकि वहां से यात्रियों को गाड़ी में बड़ी कठिनता से स्थान मिलता है। सरकार को यात्रियों की इस कठिनाई पर ध्यान देना चाहिये और सरकार को चाहिये कि कुछ स्थानों से यात्रियों का कोटा निश्चित करे।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री मणियंगाडन]

मैं सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि एर्नाकुलम क्विलोन लाइन की दशा बहुत खराब है तथा उनका सुधार किया जाये । जो लाइन घनी आबादी वाले नगरों के बीच से गुजरती है उनमें और अधिक हाल्ट बनाये जायें ।

केरल में और अधिक रेलवे लाइनें बनायी जायें । मेरा एक सुझाव यह है कि कोचीन को मदुराई से जोड़ दिया जाये ।

†**श्री मानसिंह पृ० पटेल** (मेहसाना) : मैं रेलवे प्रशासन को उनके द्वारा किये गये शानदार काम पर बधाई देता हूं । मैं रेलवे कर्मचारियों को भी उनके कार्य-सम्पादन के लिये बधाई देता हूं । साथ ही मैं यह भी सुझाव रखता हूं कि जिस प्रकार उन्होंने आपातकाल में उत्तम कार्य किया है वैसा ही आने वाले वर्षों में भी करते रहें ।

रेलवे पिछड़े क्षेत्रों और अल्पविकसित क्षेत्रों के आर्थिक विकास के लिये एक महत्वपूर्ण कड़ी है । भारत का क्षेत्रफल बहुत अधिक है । इस कारण रेलवे समस्त जनता का आर्थिक विकास करने के लिये बहुत सहायक सिद्ध होगा । इस बात को ध्यान में रखते हुए हमें यह देखना है कि रेलवे ने अपने कार्य में कितनी प्रगति की ।

पहली बात तो यह है कि वह किये जाने वाले कार्य को कम आंकते हैं और फिर यह कहते हैं कि उन्होंने अपने कार्य को शत प्रति शत पूरा कर लिया है । हर ग्रीष्म ऋतु में यह सुनने में आता है कि देश में किसी न किसी स्थान पर वैगनों की कमी हो गई है । कमी इसलिये भी हो सकती है कि यहां क्षेत्र हैं अथवा लाइन भी एक से अधिक हैं । इसलिये हमें यह नहीं सोचना चाहिये कि क्योंकि आपातकाल में कार्य-सम्पादन अच्छा हुआ है इसलिये आगे भी ऐसा ही चलता रहेगा ।

वर्तमान क्षेत्रों के साथ प्रशासन चलाने में रेलवे को कठिनाई अनुभव हो रही है । पहली बात तो वह यह मानते हैं कि एक क्षेत्र में लाइनों की लम्बाई ३००० या ३५०० मील से अधिक नहीं होनी चाहिये । यदि लाइनें बिछाई भी जायें और क्षेत्र के द्विभाजन की संभावना भी हो तो भी प्रशासन में अतिरिक्त व्यय का प्रश्न उठ खड़ा होता हैं और इस प्रकार यह कार्य कठिनाई में पड़ जाता है ।

कांडला पत्तन के विकास की दृष्टि से इसे अबाध व्यापार का क्षेत्र घोषित कर दिया गया है । यह सोचा जा रहा था कि भावनगर--तारापुर और झुंड--कोडामा लाइनों में से कौन सी लाइन कांडला के लिये अधिक उपयोगी रहेगी । ७ या ८ वर्ष बाद इस निश्चय पर पहुंचा गया कि कांडला तक ब्रोड गेज लाइन बिछाने के लिये झुंड--कांडला लाइन ही अच्छी रहेगी । किन्तु इसके लिये कुल १ लाख रुपये की राशि ही स्वीकृत हुई जबकि आवश्यकता ७९२ लाख रुपये की थी ।

कांडला को किसी ब्राड गेज लाइन से सम्बद्ध करने के लिये और कोई साधन नहीं है । पालनपुर से कांडला तक केवल एक मीटर गेज लाइन है । गत वर्ष ६ लाख रुपये का उपबन्ध था । इस वर्ष केवल एक लाख रुपये का है । इस प्रकार अबाध व्यापार क्षेत्र का कार्य २ अथवा ३ वर्षों तक पड़ा रहेगा । फिर क्या इसे चतुर्थ योजना में पूरा किया जायेगा ? रेलवे मंत्री के लिये

---

†मूल अंग्रेजी में

यह कठिन नहीं है कि कुछ अतिरिक्त संसाधनों की व्यवस्था कर के कांडला पत्तन के विकास में सहयोग दें ।

इसके अतिरिक्त हिम्मतनगर–उदयपुर रेलवे लाइन के लिये भी उपबन्ध है । यह एक मीटर गेज लाइन है । अजमेर से पालनपुर वाली मीटर गेज लाइन कांडला तक जाती है । किन्तु बीजापुर के स्थान पर सारे राजस्थान को गुजरात से मिलाने वाला क्षेत्र है, जिसकी लम्बाई कुल १५ मील है, उसका सर्वेक्षण भी नहीं किया गया । मैं मंत्रालय से अपील करता हूं कि हिम्मत-नगर और बीजापुर के बीच १५ मील क्षेत्र का प्रारम्भिक सर्वेक्षण करवाया जाये ।

कालोल से अहमदाबाद के बीच दुहरी लाइन बिछायी जा रही है इस सम्बन्ध में मैं यह बताना चाहता हूं कि जिस प्रकार कार्य किया जा रहा है उससे धन का बहुत अपव्यय हो रहा है । दुहरी लाइन बिछाने के पूर्व लाइन बिछा कर फिर उसे तोड़ना उचित नहीं है ।

मेरा सुझाव यह है कि छोटी लाइन में भी वही सुविधायें दी जायें जो बड़ी लाइन में दी जाती हैं, दिल्ली से अहमदाबाद के बीच जयपुर होते हुए छोटी लाइन में भी वातानुकूलित डिब्बे चलाये जायें ।

अब मैं भाड़े की दर पर वृद्धि के प्रश्न को लेता हूं । मेरे विचार से भाड़े की दरों में वृद्धि करने के पूर्व यह अधिक अच्छा है कि पहिले दर्जे का किराया तीसरे दर्जे से चौगुना कर दिया जाये ।

अभी भी देश के कई भागों में गैर-सरकारी एजेन्सी सिस्टम कायम है । जब हम समाजवादी ढांचे के सिद्धांत पर विश्वास करते हैं तो हमें चाहिये कि इस प्रकार के एकाधिकार को समाप्त करें क्योंकि सरकार इसका संचालन कर सकती है ।

पश्चिमी खंड के बारे में पुनः सर्वेक्षण किया जाये उसके दो विभाग एक अहमदाबाद और दूसरे मेहसाना में बनाने पर विचार किया जाये ।

†**श्री सेझियान** (पेरम्बूर): मैं रेलवे मंत्रालय को उसके प्रयत्नों के लिये बधाई देता हूं । रेलवे ने आपातकाल में शानदार कार्य किया है ।

रेलवे मंत्री ने काफी उदार आय व्ययक प्रस्तुत किया है, वस्तुतः रेलवे विभाग की आय में पिछले वर्षों में बहुत वृद्धि हुई है । पिछले १० वर्षों में उसकी आय दुगुनी हो गयी है । तथापि दुःख का विषय है कि रेलवे उपभोक्ताओं की सुविधाओं की ओर उचित ध्यान नहीं दिया गया है ।

रेलवे अभिसमय समिति ने १९५४ में सिफारिश की थी कि यात्रियों की सुविधाओं पर कम से कम ३ करोड़ रुपया प्रतिवर्ष खर्च करना चाहिये । इस प्रयोजन के लिए ३ करोड़ रुपये की रकम नियत की जाती रही है किन्तु पिछले ११ वर्ष से इस पर उक्त राशि से कम खर्च किया जाता रहा है । समिति की सिफारिश की न्यूनतम राशि को रेलवे ने अधिक-तम राशि मान कर कम किया और वह भी पूरा खर्च नहीं किया जबकि आय बढ़ कर ३०० करोड़ रुपये से अधिक हो गयी है ।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री सेझियान]

मैं यह कहने के लिए बाध्य हूं कि प्रतिवेदनों में वास्तविक स्थिति नहीं बतायी जाती तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ के बारे में १९६१–६२ के प्रतिवेदन और १९६०–६१ के प्रतिवेदन में १९५५ की स्थिति से तुलना करते हुए कहा गया है कि स्थिति में सुधार हुआ है। किन्तु यदि तुलना प्रतिवेदन के पूर्व के वर्ष से की जाये तो स्थिति अधिक बिगड़ी है। दक्षिण में यात्रियों की भीड़ उत्तर की अपेक्षा बहुत अधिक है क्योंकि जनसंख्या अधिक है और गाड़ियां कम चलाई जाती हैं। इसका उपचार केवल यह है कि गाड़ियां बढ़ायी जायें छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाया जाये और बिजली से गाड़ियां चलाने की व्यवस्था की जाय तथा दोहरी लाइनें बिछायी जाये।

दिल्ली से बम्बई और दिल्ली से हावड़ा के लिए छै छै एक्सप्रेस गाड़ियां प्रतिदिन चलाई जाती हैं किन्तु मद्रास के लिए इतनी एक्सप्रेस और डाक गाड़ियां नहीं है। इस मार्ग पर अधिक डाक गाड़ियां चलानी चाहियें। जनता गाड़ी का समय जी० टी० एक्सप्रेस से मिलना चाहिये और उसमें भोजन-व्यवस्था का डिब्बा होना चाहिये। गर्मियों में सवारी यातायात के लिए विशेष व्यवस्था होनी चाहिये।

यह मार्ग सबसे बड़ा है जोकि सात राज्यों में से गुजरता है और भोपाल, नागपुर, हैदराबाद जैसे स्टेशनों पर अत्यधिक भीड़ होती है और जंता एक्सप्रेस की व्यवस्था होनी चाहिये।

बड़ी लाइनों पर दुर्घटनाएं कम होती हैं और भीड़ भी कम होती है क्योंकि उनमें अधिक यात्री यात्रा कर सकते हैं इसलिए सुविधा, सुरक्षा और भीड़ कम करने के विचार से नई सभी लाइनें बड़ी बननी चाहियें और पुरानी छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलना चाहिये।

नेवेली लिगनाइट प्रायोजना और तिरुचिरापल्ली के हैवी बायलर संयंत्र और टूटीकोरीन के पत्तन के विकास के कारण यातायात बढ़ेगा अतः मद्रास टीकोरीन के बीच बड़ी लाइन बिछानी चाहिये।

माल भाड़े में जो वृद्धि की गयी है उसका उपभोक्ताओं पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करता हूं कि पार्सल की दर को न बढ़ाया जाये और जैसा कि रेलवे भाड़ा गठन जांच समिति ने हथकरधे के माल पर २५ प्रतिशत रियायत देने की सिफारिश की थी वह दे देनी चाहिये। इससे हथ करघा उद्योग की रक्षा सुधारने में बहुत सहायता मिलेगी।

†**श्री अरुणाचलम** (रामनाथपुरम): मैं रेलवे मंत्रालय के कार्यालयों के लिए मंत्री महोदय को बधाई देता हूं।

यद्यपि कुछ महीने संकट काल की स्थिति रही है फिर भी पिछले दस महीनों में माल के लदान में वृद्धि हुई है और वह १३५ लाख टन तक पहुंच गया है।

यह कहा गया है कि कोयले के परिवहन के लिए विशेष व्यवस्था की गयी है कि दक्षिण में लोगों को अन्य वस्तुओं के लिए माल के डिब्बे नहीं मिलते हैं संभवतः परिवहन

---

†मूल अंग्रेजी में

क्षमता पर्याप्त नहीं है और जो वृद्धि उसमें की गयी है वह भी मांगें बढ़ जाने के कारण अपर्याप्त ो गई है।

उत्तर और दक्षिण के बीच जो आर्थिक एकता का निर्माण किया जा रहा है उसके लिए सुविधाओं की व्यवस्था होनी चाहिये।

भारी संख्या में लोग रामेश्वरम की यात्रा के लिए जाते हैं और मार्ग में अन्य तीर्थस्थानों पर भी उतरते हैं। इन स्टेशनों पर विश्रामगृहों की व्यवस्था करनी चाहिये। रामेश्वरम जाने वाली सवारी गाड़ी के साथ यदि एक पार्सल वेगन लगा दी जाये तो रामेश्वरम में खाद्य पदार्थों सम्बन्धी असुविधा भी दूर हो जाय।

उत्तर और दक्षिण के बीच रेल सेवा बहुत कम है। यदि जनता एक्सप्रेस रोज चलाई जाये तो बहुत सुविधा हो जाये। जनता गाड़ी में भोजन की व्यवस्था भी होनी चाहिये।

मीटर गेज स्लीपर गाड़ियां बहुत असुविधा जनक हैं। यदि उसमें से बैठने की जगह न रहे तो सोने में सुविधा हो सकती है।

श्रीमती सहोदरा बाई राय : उपाध्यक्ष महोदय, सबका नम्बर आ गया, महिलाओं का भी आना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : कल आ गा।

श्रीमती सहोदरा बाई राय : कल नहीं, आज दीजिये। वैसे ही हमारा स्वास्थ्य खराब है।

†**श्री गजराज सिंह राव** (गुड़गांव) : मैं रेलवे के कार्यों के लिए बधाई देता हूं। मुझे कुछ सुझाव देने हैं।

रिवाड़ी और दिल्ली के बीच दोहरी लाइन बिछाने की सहमति चार-पांच वर्ष पहले दे दी गई थी किन्तु इस बारे में अभी तक कुछ नहीं किया गया। ७० या ८० प्रतिशत गाड़ियां दिल्ली स्टेशन पर ले जाने की बजाय सिराम रूहेला में ही खड़ी कर दी जाती हैं। इससे यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। इस रेलमार्ग में ोहरी लाइन बनाने की अत्यधिक आवश्यकता है।

अजमेर मीटर गेज प्रणाली का केन्द्र रहा है। वहां सबसे पहला इंजन बनाया गया था। यदि इस केन्द्र में अधिक लोगों को मीटर गेज का प्रशिक्षण दिया जाये तो मीटर गेज रेलवे में कार्यकुशलता बढ़ सकती है।

यह बड़ी अजीब बात है कि एक ही मीटर गेज रेलवे पर कई सेक्शन हैं जिस के कारण बहुत असुविधा होती है। इस कारण कर्मचारी भी अधिक रखे हुए है जिन्हे यह ध्यान रखना होता है कि कौन सा माल डिब्बा किस सेक्शन की गाड़ी के लिए है।

फरुखनगर से गाधीहरसरू तक की लाइन को ोहतक से मिला देना चाहिये जो कि वहां से केवल २५ मील दूर है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री गजराज सिंह राज]

गुड़गांव का स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण है जहां की आबादी ५०,००० की है। पश्चिमी रेलवे की डाक गाड़ियां वहां नहीं ठहरती। । उनके वहां ठहरने का आयोजन होना चाहिये।

जयपुर और रिवड़ी के बीच साहवी नदी पर केन्द्र और राज्य सरकारों की योजना से बांध बनाने की योजना है यदि रेलवे इस पर एक पुल बनाने का योगदान दे तो रेलवे की आय में वृद्धि हो जायगी।

बड़ी लाइन पर होडल का स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण है। उससे २ फर्लांग की पूरी पर गांव में बिजली आ चुकी है। अब इस स्टेशन पर बिजली लाने में विलम्ब नहीं होना चाहिये।

†**श्री बासप्पा** (तिपतुर): रेलवे मंत्रालय बधाई का अधिकारी है। इसका कार्य बहुत अच्छा रहा है। ५७,००० मील लम्बी लाइनों में १,५०० करोड़ रुपया लगा हुआ है। १५० लाख टन अतिरिक्त भार का परिवहन होने लगा है।

किन्तु कुछ कमियां भी हैं। पायदानों पर खड़े लोगों को यात्रा करते देख कर दुख होता है। इस भीड़ को कम करना चाहिये। बगैर टिकट यात्रा करने वाले लोगों की ऐसी समस्या है जिसमें लोगों के सहयोग के बिना कुछ नहीं हो सकता। रेल उपभोक्ता समिति में जो सदस्य हैं उन्हें स कार्य में पूरा सहयोग देना चाहिये।

दुर्घटनाएं इस कारण भी होती हैं कि कर्मचारियों को अधिक काम करना पड़ता है। उनके आराम की व्यवस्था करना आवश्यक है।

विभागीय भोजन व्यवस्था को समाप्त नहीं करना चाहिये बल्कि उसमें सुधार करना चाहिये। उसे समाप्त करने के लिए जो दबाव डाला जा रहा है मैं उसका विरोध करता हूं।

लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में कुछ अनियमितताएं बतायी गयी है। आशा है इन की ओर ध्यान दिया जायगा।

बहुत बड़े बड़े काम किये जा रहे हैं जिनके कारण माल परिवहन में बहुत वृद्धि होगी। वह काम तभी पूरा हो सकेगा जब रेल सड़क और रेल-सागर में समन्वय होगा। यह ध्यान रखना चाहिये कि जो नई लाइनें बड़ाई जायें वे सभी बड़ी हों और बिजली द्वारा गाड़ियां चलाने की व्यवस्था करना भी बहुत हितकर होगा।

रेलवे के जो खण्ड बहुत बड़े हैं जैसे कि दक्षिण का खण्ड उनके टुकड़े कर के अधिक खण्ड बनाने चाहियें।

हमारे प्रदेश में कुछ असंतोष फैला हुआ है कि वहां कोई नई लाइन नहीं बिछाई गयी। अब यदि उसकी मंजूरी दी गयी है तो विभाग कार्य के बाद में क्या किया जा रहा है। यदि मेराकुल से हास्यत तक बड़ी लाइन बनाने की योजना है तो वह मुझे नहीं बताई गयी।

बंगलौर के निकट सूबेदार चितरम का नीचे का पुल बहुत खराब बनाया गया है। उसमें सुधार होना चाहिये। तिप्तुर में भी नीचे का पुल बनाने की अत्यधिक आवश्यक है किन्तु अनेक अभ्यावेदन देने पर भी कुछ नहीं किया गया।

---

†मूल अंग्रेजी में

बनसंपदा रेलवे स्टेशन पर प्रथम श्रेणी के प्रतीक्षालय के लिए मैं १० वर्ष से प्रयत्न कर रहा हूं और निवेदन करता हूं कि यह काम हो जाना चाहिये।

†श्री वासुदेवन नायर (अम्बलपुझा) : बहुत से सदस्यों ने यह कहा है कि इस उद्योग के अनेक केन्द्रों में कर्मचारियों के निर्धारित समय से अधिक काम करना पड़ता है। अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ के उत्तरदायी अधिकारी मिस मनीबेन क्यारा ने समाचारपत्रों को वक्तव्य दिया है कि पश्चिम रेलवे के इंदौर-देवा-उज्जैन सेक्शन में ४ स्टेशन मास्टरों के १०३ और २१६ घंटे काम करना पड़ा ।

†श्री शाह नवाज खां : उस सेक्शन में प्रतिदिन कितनी गाड़ियां चलती हैं?

†श्री वासुदेवन नायर : सारी बात यह है कि यह वक्तव्य मिथ्या नहीं है। ऐसी स्थिति विद्यमान है जिसके कारण दुर्घटनाएं होती हैं।

मैं अपने राज्य की कुछ समस्याऐं उपस्थित करना चाहता हूं क्योंकि उन्हें उपस्थित करने का यही अवसर मिलता है। हमारे केरल राज्य में केवल ५०० मील लम्बी लाइन है। हम उद्योग मंत्री से कहते हैं कि हमारे राज्य में उद्योगों की स्थापना की जाय तो हमसे कहा जाता है कि वहां रेल सेवा ही नहीं है इस कारण किस उद्योगपति से वहां उद्योगों की स्थापना के लिए कहा जा सकता है?

[श्रीमती रेणु चक्रवर्ती पीठासीन हुई]

रेलवे मंत्री से रेलों का विस्तार करने के लिए कहा जाता है तो वे (भूतपूर्व रेलवे मंत्री) कहते हैं कि प्राथमिकता उन प्रदेशों को दी जायगी जहां नये उद्योगों की स्थापना की जा रही है। परिणाम यह है कि वहां न रेलों की व्यवस्था है न उद्योगों की।

मैं केरल के तटीय प्रदेश का रहने वाला हूं जहां बड़ी घनी आबादी है। किन्तु १६ वर्ष से वहां से लोग एरनाकुलम से क्विलेन तक रेलवे लाइन बनाने के लिए चिल्ला रहे हैं पर कोई सुनवाई नहीं हुई। यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है और इस से लोगों को बहुत लाभ पहुंचेगा। दूसरी लाइन तेल्लीचेरी से मैसूर तक बनानी चाहिये।

इस सम्बन्ध में अनेक सदस्यों ने आग्रह किया है कि मद्रास और दिल्ली के बीच और गाड़ियां चलानी चाहिये। मेरा अनुरोध है कि जी टी एक्सप्रैस के साथ दिल्ली से कोचीन तक जाने वाला डिब्बा लगाया जाये।

†श्री सुबोध हंसदा (झाड़ग्राम) : गत दो दिनों से रेलवे बजट पर चर्चा हो रही है और बहुत से माननीय सदस्यों ने रेलवे के कारनामों की प्रशंसा की है। विशेषरूप से इस आपात में रेलवे की प्रगति का विशेष महत्व है। उत्तर पूर्वी सीमा रेलवे में काम करने वाले तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों का काम बहुत ही सराहनीय है। पार्सलों के गुम होने के कारण जो दावों की अदायगी की गयी है, उसकी राशि में उत्तरोत्तर वृद्धि हुई है। १९६०–६१ में इन दावों की संख्या ४,५२,६१५ थी जो कि १९६१–६२ में ४,९६,२४१ हो गयी। १९६१–६२ में ३,६३,६२,९८६ रुपये मुआवजे के तौर पर, अदा किये गये। अभी तक ५०००० और मामले हैं जिनका अभी तक कुछ फैसला नहीं हुआ।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य कल अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

†मूल अंग्रेजी में

स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे में चर्चा

†**सभापति महोदय** : अब सभा स्वर्ण नियन्त्रण योजना पर चर्चा करेगी । १५ सदस्यों ने प्रस्ताव रखा है, १३ सदस्यों ने सभापति को सूचना दी है कि वे चर्चा में भाग लेना चाहते हैं ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : सभापति महोदय, मनुष्य जब कभी असम्भव आशाओं के बड़े बड़े महल बना लेता है, और उस की वह आशायें पूरी नहीं हो पातीं तो उस को एक झुंझलाहट होती है, और उस झुंझलाहट में वह ऐसे निर्णय ले बैठता है जो अन्त में उस के लिये भी दुःखद होते हैं और उस से सम्बन्ध रखने वाले दूसरे व्यक्तियों के लिये भी दुःखद होते हैं । मेरा अनुमान है कि यह स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम इसी प्रकार की झुंझलाहट की एक प्रतिक्रिया है ।

सरकार ने स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम लागू करते समय चार विशेष बातों की घोषणा की है । पहली बात यह है कि वह सोने के भाव अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर लाना चाहती है, दूसरी चीज यह है कि वह सोने का स्तर व्यापार रोकना चाहती है, तीसरी बात यह कि सोने की खपत कम करने के लिये १४ कैरेट के आभूषण बना कर वह सोने उधर से लोगों का अनुरोध हटाना चाहती है और चौथी चीज है कि जो अरबों रुपयों का सोना रुका हुआ है वह बाहर आये यह सरकॉर की इच्छा है ।

मैं बड़ी नम्रता से निवेदन करना चाहता हूं कि स्वर्ण के भाव पिछली कुछ दशाब्दियों में हमारे देश के अन्दर अन्तर्राष्ट्रीय दर को देखते हुए कोई विशेष ऊंचे नहीं रहे हैं । सब से पहले सोने के भाव में परिवर्तन तब आया जब द्वितीय महायुद्ध हुआ, और द्वितीय महायुद्ध के समय में मुद्रास्फीती के ऊपर नियंत्रण नहीं रक्खा गया । सन् १९४७ के बाद रिजर्व बैंक द्वारा शुद्ध सोने की बिक्री जब से बन्द कर दी गई वह भी उस का बहुत बड़ा कारण हुआ और आज जब मुद्रास्फीती के ऊपर अपेक्षित नियंत्रण नहीं है तो वह भी इस समस्या का एक बहुत बड़ा कारण है । लेकिन जनसाधारण में अविश्वास की मात्रा केवल इस लिये बढ़ी कि यह सरकार कभी कभी इस प्रकार के निर्णय भी लेती रही, जैसे कि सन् १९४६ में बड़े करेन्सी नोटों पर प्रतिबन्ध लगाना, सन् १९४५-४६ के अन्दर मद्रास राज्य के अन्दर बैंक फैल हुए और सन् १९६२ में पलाई बैंक की घटना माननीय सदस्यों के कानों और आंखों से दूर नहीं गई है । इसी प्रकार सोने के मोह के साथ छोटे लोगों को जो सोने से लगाव है उस का कारण यह है कि सोना इस प्रकार की धातु है कि इस्तेमाल करने के पश्चात् भी उसे बेचा जाय तो ८० प्रतिशत मूल्य उस का मिल जाता है । दूसरी चीज यह है कि सोना ऐसी धातु है कि किसी समय भी उसे बेचा जा सकता है, गिरवी रक्खा जा सकता है या और किसी ढंग से निपटाया जा सकता है, और एक सब से बड़ा कारण सोने के संग्रह का यह भी है कि जिन के पास काली कमाई का धन है वे उसे सोने के रूप में सुरक्षित रखते हैं ।

सोने का तस्कार व्यापार कैसे रोका जाय इस को जानने से पहले हमें सोचना होगा कि तस्कर व्यापार होता कहां है, करता कौन है और किस प्रकार से करता है । पहले यह तरस्कर व्यापार सिंगापुर, गोआ, हांगकांग और पाकिस्तान से विशेष रूप से होता था । गोआ के भारतवर्ष में मिलने के पश्चात् उधर की समस्या लगभग समाप्त हो गई है । हांगकांग, सिंगापुर और

†मूल अंग्रेजी में

पाकिस्तान को सीमा पर अब विशेष रूप से यह तस्कर व्यापार होता है। जैसा मेरा अनुदान है और थोड़ा बहुत इस का आधार है कि देश में तस्कर व्यापार को करने वाले व्यापारी चालीस या पचास से अधिक नहीं है। यह तस्कर व्यापार सामान्य व्यक्ति नहीं कर सकते हैं, तस्कर व्यापार करते हैं वे लोग जिन के पास कारें होती हैं और एक एक करा के लिये तीन तीन और चार चार नम्बरों की प्लेटें होती हैं। तस्कर व्यापार करते हैं वे जो पुलिस और कस्टम अफसरों की जेबें खूब भर सकते हैं। तस्कर व्यापार करते हैं। वे जिन की राज्यों के मिनिस्ट्रों के पास सोधी पहुंच है या उन के सगे सम्बन्धी ह। लेकिन इस तस्कर व्यापार को रोकने के उपाय क्या हैं? तस्कर व्यापार को रोकने का पहला उपाय यह है कि पाकिस्तान से लगता हुआ जो राजस्थान और पंजाब का क्षेत्र है, उस को केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में ले ले। साथ ही साथ सीमा पर जो पुलिस या कस्टम के अधिकारी रक्खे गये हैं वे वहां अगर साल साल, दो दो साल की लम्बी अवधि के लिये न रक्खे जायें, उन का एक एक मास के बाद परिवर्तन कर दिया जाय, तो मेरा अनुमान है कि तस्कर व्यापार पर आप कुछ रोक लगा सकते हैं।

लेकिन सरकार ने जो यह नियम बनाया है उसमें तस्कर व्यापार को रोकने का एक ही प्रकार है कि जो सोना आए उसे जब्त कर लिया जाए और तस्कर व्यापार करने वाले को चार पांच मास के लिए जेल भेज दिया जाए। मेरा अपना अनुमान है कि यह सजा बहुत थोड़ी है एक तस्कर व्यापार करने वाले के लिए क्योंकि वह तो राजद्रोह करता है और ऐसे व्यक्ति का केवल सोना जब्त कर लेना बिल्कुल भी सजा नहीं। इस प्रकार के व्यक्ति को तो यदि गोली का शिकार बना दिया जाए तो भी इस देश की जनता उसका स्वागत करेगी।

एक और प्रकार तस्कर व्यापार को रोकने का है। जो इम्पोर्ट और एक्सपोर्ट के बीजक बनते हैं उनमें ओवर एस्टीमेट या अण्डर एस्टीमेट होता है, इस पर भी कड़ी नजर रखनी चाहिए और इसका नियन्त्रण करना चाहिए।

लेकिन जब हमारी सरकार कहती है कि पिछले १७ वर्षों में वह इस तस्कर व्यापार को रोक नहीं सकी तो वह अपने को दूसरे शब्दों में अपने हाथ से असफलता का प्रमाणपत्र देती है। सरकार का कहना है कि देश में सोने का तस्कर व्यापार तीस करोड़ चालीस करोड़ और पचास या साठ करोड़ तक का होता है और उसको हम रोक नहीं सके हैं। तो बजाए इसके कि सरकार अपनी मैशिनरी को मजबूत करती और इस प्रकार सोने के तस्कर व्यापार को रोकती वह चालीस पचास तस्कर व्यापारियों के पाप का घड़ा डेढ़ करोड़ व्यक्तियों के सिर पर फोड़ना चाहती है। इस काम को न कोई देश में और न विदेशों में सरकार की अक्लमन्दी बताएगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जो सरकार अपने लिए यह प्रमाण पत्र देती है कि पिछले १७ वर्षों में वह तस्कर व्यापार नहीं रोक सकी, अगर कल को देश में सोना सस्ता हो जाता है और पाकिस्तान, बर्मा, नेपाल आदि में सोना महंगा रहता है तो इस बात की क्या गारण्टी है कि उस समय सरकार सोने के तस्कर निर्यात व्यापार को रोक सकेगी। जब पीछे सोने का भाव ८६ रुपया प्रति दस ग्राम आ गया था तो मेरी जानकारी में यह बात लायी गयी कि वहां से उल्टा तस्कर व्यापार आरम्भ हो गया है।

तीसरी बात १४ कैरट की ओर सोने के प्रति अनुराग कम करने की भावना है। पहले तो यह बात नहीं है कि इस देश की जनता ने स्वतन्त्र होने के बाद नए सिरे से इस भावना का निर्माण किया है। वैदिक काल से देश की यह परम्परा रही है, इसका प्रमाण उपनिषदों में और रामायण तथा महाभारत में मिलता है। और सबसे बड़ी बात तो यह है कि आज हमारे देहात के अनपढ़ लोगों के गीतों में जो देश का सच्चा इतिहास सुरक्षित है, उससे ज्ञात होता है कि सोने के प्रति यह अनुराग की भावना बहुत पुरानी है। आज भी गांवों की स्त्रियां विवाह आदि के अवसरों पर गाती हैं।

[श्री प्रकाशवीर शास्त्री]

सोने के गड़ुआ में गंगाजल पानी और सोने के थाल में भोजन परोसे इससे पता चलता है कि किसी समय भारत सोने के सम्बन्ध में कितना समृद्ध रहा था। इस देश के सोने को सात सौ वर्षों तक तो मुगलों ने लूटा, और उसके बाद पौने दो सौ साल तक अंग्रेज लटते रहे। अगर मैं अपने देश की सोने की स्थिति को दो पंक्तियों में बताना चाहूं तो मैं अपने शब्दों में न कह कर इस देश के एक आदर्श सन्त स्वामी दयानन्द सरस्वती के शब्दों में कहना चाहता हूं। उन्होंने अपने अमर ग्रन्थ सत्यार्थ प्रकाश में सोने की चर्चा करते हुए लिखा है कि इस देश में पारस पत्री के होने की जो बात कही जाती है, जिसके स्पर्श से लोहा सोना हो जाता है, वह वास्तव में कोई चीज नहीं है। वह पारस पत्री यह देश भारत ही है। कि जहां लोहे के सामान दरिद्र विदेशी आकर समृद्ध होकर जाते रहे हैं। शताब्दियों और सहस्राब्दियों तक इस देश में सोने की लूट चलती रही है। लेकिन दुर्भाग्य है कि अब तक तो लूटा था मुगलों ने और अंग्रेजों ने, पर आज हमारी सरकार अपने ही हाथ से सोना ले रही है और इस देश को नंगा करने पर तुली हुई है।

इस देश में सोना विपत्ति का धन माना गया है। मन्दिरों में जो सोना रहता था वह अकालों के समय निकाला जाता था, धनिकों के पास जो सोना रहता था वह देश की विपत्ति के समय निकाला जाता था जैसे कि भामाशाह ने राणा प्रताप की विपत्ति के समय अपना सोना निकाला था। जो छोटे परिवारों के पास सोना रहता था वह उनकी सुरक्षित बैंक के रूप में था। जो लोग यहां पाकिस्तान से उजड़ कर आए उन को जब तक और साधन नहीं मिल पाए तब तक जो सोना उनकी महिलाओं के पास था उसको उन्होंने गिरवीं रख कर छोटे छोटे व्यवसाय आरम्भ कर दिए और इस प्रकार आगे बढ़े।

आज वित्त मन्त्री जी, आपके इस अधिनियम का क्या परिणाम हो रहा है ? एक घटना समाचारपत्रों में पढ़ने में आयी कि फर्रूखाबाद में एक विधवा का बच्चा मर गया, उसके पास उसके कफन के वास्ते पैसा नहीं था। वह अपने कान की बाली गिरवी रख कर कफन के लिए पैसा चाहती थी पर इस अधिनियम के कारण उसके सोने को कोई लेने को तैयार न था। उस वृद्धा ने चौराहे पर खड़े होकर रोकर लोगों से कहा कि वह क्या करे, तो लोगों ने चन्दा करके उसके बच्चे के शरीर पर कफन डाला। हायरी समाजवादी सरकार, आज तेरी कृपा से यह दिन भी देखने थे।

आज स्थिति यह है कि सरकार को यह पता नहीं है कि देश के अन्दर कुल कितना सोना है। और उसको इसका पता हो भी नहीं सकता। इससे पहले १९२४ में ब्रिटिश सरकार ने इसका अनुमान लगाने की चेष्टा की थी। एक हिल्टन यंग कमीशन नियुक्त किया था। वह भी अधिकृत आंकड़े तो नहीं दे सका लेकिन उसने अनुमानित आंकड़े दिए थे। हमारी सरकार का अनुमान है कि करीब ४१०० करोड़ रुपए का सोना देश के अन्दर है। अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य के अनुसार यह सोना १८५० करोड़ का बैठता है। यदि हमारी विदेशी मुद्रा की आवश्यकता को ध्यान में रखा जाए तो यह सागर में बूंद के समान है। आपकी तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिए आपको २६०० करोड़ रुपए की आवश्यकता है। अगर इस १८५० करोड़ की राशि को उसमें डाल दिया जाए तो उसकी केवल ७१ प्रतिशत पूर्ति होस कती है। इससे एक योजना भी पूरी नहीं हो सकती।

लेकिन मैं तो इससे भी आगे जाकर यह कहना चाहता हूं कि मान लीजिए कि यदि देश की जनता से उसकी गाढ़ी कमाई का यह सोना माशा माशा और तोला तोला तक ले लिया जाए तो इस बात की क्या गारन्टी है कि यह सरकार, जो कि पाताल फोड़ कुंवें के समान है कि जो कुछ

उसमें डाला जाए वह पाताल में चला जाता है, यह अपव्ययी सरकार, इस रुपए का सदुपयोग कर सकेगी ।

फिर मैं एक प्रश्न १४ कैरट के सोने के सम्बन्ध में पूछना चाहता हूं । मैं इन शब्दों को नहीं कहना चाहता कि इस कानून को बनाने वालों को सोने के व्यापार का कितना ज्ञान है......

श्री मोरारजी देसाई : आप ही कहां जानते हैं ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : सबसे बड़ी बात तो यह है कि सोने के व्यापार को करने वालों की उच्च स्तरीय बैठक बुला कर इस निर्णय को नहीं लिया गया । मैं जानना चाहता हूं कि यह नेक परामर्शदाता लोग कौन हैं, सदन को यह मालूम होना चाहिए । और उन परामर्शदाताओं ने सद्बुद्धि से परामर्श दिया है या नहीं यह भी सोचना होगा । अगर किसी को १०५ डिग्री का बुखार रहता है तो कोई चतुर डाक्टर उसको एक दम उतार कर ६८ डिग्री पर नहीं ला देता । वह उसको धीरे धीरे उतारता है । लेकिन आपने तो सोने को २२ कैरट से एक दम हटाकर १४ कैरट का कर दिया । आप पहले २१ कैरट करते, बीस कैरट करते और जब देश उसको अपना लेता तो १४ कैरट करते या बिल्कुल उसको हटा देते वह बात अलग थी लेकिन आपने तो कुछ भी नहीं किया और एकदम १४ कैरट पर ले आए । यह बात मेरी समझ में नहीं आयी ।

वित्त मन्त्री जी अपने पक्ष को पुष्ट करने के लिए कहते हैं कि हम तो इस देश में विदेशी परम्परा को लाना चाहते हैं । भारत के वित्त मन्त्री दूसरे देशों में गए हैं ....

श्री मोरारजी देसाई : मैंने ऐसा कभी नहीं कहा कि हम यहां विदेशी परम्परा लाना चाहते हैं ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : आपने अपने ३० तारीख के वक्तव्य में कहा है कि हम अपने देश की सामाजिक परम्परा में सुधार करना चाहते हैं । विदेशों के अन्दर १४ कैरट का सोना चलता है । लेकिन जहां तक हमारे देश की परम्पराओं का सम्बन्ध है, वित्त मन्त्री जी, उनमें और विदेशों की परम्पराओं में आकाश और पाताल का अन्तर है । विदेशों में ऐसा कभी नहीं होता जैसा कि इस देश में होता है कि बाप अपनी पुत्री को विवाह के अवसर पर पैत्रिक धन के रूप में सोने के आभूषण देता है । बाप जानता है कि अगर उसको नकद रुपया दिया जाए तो सम्भव है कि वह सुसराल में जाने के बाद उसके पास न रह जाए । इसलिए वह विपत्ति के लिए उसको सोने के आभूषण देता है जो आसानी से नहीं छीने जा सकते । इसके अतिरिक्त विदेशों में न तो बच्चों के लिए अनाथ होने का प्राबलम है, न औरतों के लिए विधवा होकर अनाथ होने का ये प्रश्न है । वहां बच्चों के लिए संरक्षण केन्द्र बने हुए हैं, वृद्धों के लिए संरक्षण केन्द्र खुले हैं । यदि आपने अपने देश में लोगों के लिए ये सुविधाएं उपलब्ध कर रखी होतीं तो शायद कोई आपके इस कार्य को बुद्धिमता का कार्य कह भी सकता था ।

आप यहां १४ कैरट के आभूषण चलाना चाहते हैं । ये आभूषण ऐसे देशों के लोगों के तो अनुकूल हो सकते हैं जहां पसीना नहीं आता । लेकिन भारत जैसे गर्म देश में अगर इसका इस्तेमाल किया जाएगा तो खाल में काले निशान पड़ जायेंगे ।

सोने के विशेषज्ञों का यह कहना है कि शुद्ध सोने के एक तोले में ३७६६ गज तक तार बन सकता है लेकिन १४ कैरट के सोने में एक तोले में ३०० गज से अधिक तार नहीं खींचा जा सकता । तो आप एक इतनी बड़ी चीज को यहां एक दम लाकर रख रहे हैं ।

आपने कहा है कि सोने में दूसरी धातुएं मिलायी जा सकती हैं । अब कांसे और तांबे को मिलाने का सवाल ही नहीं रहा । चांदी मिलायी जा सकती है । लेकिन चांदी मिले गहने जिनको कि पूसनेमा वाले

पहनते हैं, थोड़े दिनों में सफेद निकल आते हैं। उनका रंग उतर जाता है। चौथी धातु प्लेटिनम मिलायी जा सकती है, लेकिन वह बहुत महंगी है। इससे भी आगे एक बात और है कि १४ कैरट सोने का पुनः विक्रय मूल्य बहुत ही कम मिलेगा। आप २७ रुपए का दस ग्राम यह १४ कैरट का सोना लेकर उसका आभूषण बनावें तो उसको नग लगाकर बनाना होगा, वैसा तो बन नहीं सकता। अब आप उसमें दस रुपए के नग लगवायेंगे, उसकी मजदूरी भी दस रुपए से कम नहीं होगी क्योंकि आपने कहा है कि उसकी मजदूरी ज्यादा होती है, दो तीन रुपया उस पर पालिश करने का लग जाएगा, दस रुपया दुकानदार मुनाफा भी लेगा। तो इस तरह उसके दाम ६० से ऊपर हो जाएंगे। अगर उसको दुर्भाग्य से बाजार में बेचना पड़े तो उसके कोई बीस रुपए भी आसानी से नहीं देगा। और फिर जो कला हिन्दुस्तान के हजारों वर्ष से विश्व में प्रसिद्ध रही है, इस अधिनियम के द्वारा आप उसको भी नष्ट करने जा रहे हैं। यह मेरे पास दो आभूषण हैं जो मैं आपके द्वारा इस सदन को दिखाना चाहता हूं। यह जयपुर की कारीगरी का एक नमूना है........

†**श्री प्रिय गुप्त** : क्या यह सभा पटल पर रखा जा सकता है ?

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : मैं आपको यह कह रहा था कि यह जो एक छोटी सी डिबिया है इसमें लगभग दस तोले सोना लगा हुआ है। यह जो मीने का काम किया जाता है यह सोने को शुद्ध करके कुन्दन बना कर मीने का काम किया जाता है। इस मीने के काम के पश्चात १००० रुपये के लगभग दस तोले सोने का मूल्य है और १००० रुपये के लगभग यह बारीक़ कला है। इस तरह से २००० रुपये की डिबिया जब विदेशों में जाती है तो आसानी से ६००० या ७००० रुपये प्राप्त कर लेती है। जब इस तरह से इसके ऊपर ५००० या ६००० रुपये की विदेशी मुद्रा आसानी से हमको प्राप्त हो सकती है तो इस प्रकार की बारीक़ और सुन्दर कला को अपने हाथों से खोना और उसके ऊपर इस प्रकार से एक अधिनियम बना कर उसे रोक देना, मैं समझता हूं कि हमारे लिए यह कोई बुद्धिमत्ता की बात नहीं होगी।

दूसरी सबसे बड़ी बात यह है कि सरकार देश के अन्दर लाखों इस प्रकार के आदमी जो इस धंधे में किसी न किसी रूप में लगे हुए हैं, उनको इस स्वर्ण नियन्त्रण अधिन्यिम के द्वारा बेरोजगार करने जा रही हैं। हमारे देश की सुनियोजित अर्थ व्यवस्था पर इसका असर पड़ेगा लेकिन वित्त मन्त्री जी, क्या मैं आपसे स्पष्ट भाषा में पूछ लूं कि जब पहली और दूसरी पंचवर्षीय योजना काल में आप देश की बेरोजगारी की समस्या का समाधान नहीं कर सके तो आपको क्या हक़ है कि इस तरह से लाखों आदमियों को आप नये सिरे से बेरोजगार बना कर उनकी एक बड़ी फौज खड़ी कर दें ? यदि आपने पहले बेकारों की समस्या का समाधान कर दिया होता तो नये बेरोजगारों की पलटन जो आपके द्वारा खड़ी की जा रही है, उसको शायद देश सहन भी कर सकता था। वित्त मन्त्री जी कहते हैं कि देश के अन्दर ज्यादा से ज्यादा ऐसे लोगों की संख्या ५ लाख है जो कि बेकार होंगे लेकिन क्या मैं पूछ लूं कि यदि एक सुनार के पीछे उसके एक परिवार के अन्दर पांच व्यक्ति भी माने जायं तो उनकी संख्या २५ लाख के क़रीब जाकर बैठेगी। इसके अतिरिक्त ४० प्रकार के आदमी हैं जोकि इस पेशे से सम्बन्धित हैं। सर्राफ, जौहरी, दलाल, मीना करने वाले, मोती जड़ने वाले, पटुवा (धागा पिरोने वाले), डाई काटने वाले, छिलाई करने वाले, पालिश करने वाले, गत्ते के डिब्बे बनाने वाले, मिट्टी के सांचे बनाने वाले, औजार बनाने वाले, जरी का काम करने वाले और भी न जाने कितने हैं जो कि इस पेशे से सम्बन्धित हैं। इसी तरह से कम से कम भी २० लाख व्यक्ति और होंगे। अब इन लाखों

†मूल अंग्रेजी में

आदमियों को बेरोजगारी के दरवाज़े पर ले जाकर खड़ा कर देना आज के ऐसे वक्त में कोई अक़लमन्दी की बात नहीं मानी जा सकती है। हमारे वित्त मन्त्री जी ने जले के ऊपर मरहम लगाने की भी थोड़ी सी कोशिश की है। मरहम लगाने की इस तरह कोशिश उन्होंने की है कि जो स्वर्णकार बेरोज़गार हो जायेंगे उनको हम सुरक्षा फैक्टरीज़ में स्थान देंगे। हम उनको कोई दूसरा काम देंगें। यह तो जले पर नमक छिड़कना हुआ न कि मरहम लगाना.......

वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : मैं ने तो ऐसा नहीं कहा।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : आपने अगर नहीं कहा तो और भी बुरा है पर आप की ओर से और आपके किन्हीं सहयोगियों की ओर से इस प्रकार का वक्तव्य निकला जरूर है। गुजरात के चीफ़ मिनिस्टर ने इस प्रकार का वक्तव्य दिया है....

श्री ज्वा० प्र० ज्योतिषी : उन को इस तरह का मौक़ा न दिया जाय क्या आप यह चाहते हैं?

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : ज्योतिषी जी महाराज, ज़रा सुनिये तो। जो लोग हज़ारों सालों से पीढ़ियों दर पीढ़ी इस तरह का बारीक़ काम करते आ रहे हैं वह दो दिन में किस तरीक़े से फैक्टरियों में काम करने लगेंगे? उनकी थोड़ी व्यावहारिक कठिनाइयों को तो देखें। क्या वित्त मंत्री का यह तर्क गले के नीचे उतरता है कि पीढ़ियों से जो लोग किसी विशेष व्यवसाय में प्रशिक्षित किये गये हैं, वे अचानक दूसरा काम करने लगेंगे? इसलिए उनका यह कहना कि १४ कैरेट का सोना सस्ता होगा और उसके ज़ेवर बनाने में सुनारों को अधिक मेहनत करनी पड़ेगी अतः उन्हें दूसरी मज़दूरी अच्छी मिलेगी, यह कोई माने नहीं रखता है।

देश में हज़ारों परिवारों के सामने जीवन-निर्वाह का प्रश्न भयंकर होता है जिस कारण कई स्थानों पर आत्म-हत्याएं तक हो चुकी हैं और हो रही हैं, इस दोष का और इस पाप का भागी कौन है?

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

कुछ साल पहले जापान से बीड़ी बनाने की मशीनों का आयात भारत में किया गया था। इस तरह की मशीनें यहां पहले कई व्यापारी लाये थे लेकिन हमारी सरकार ने उन मशीनों के प्रयोग पर पाबन्दी लगा दी क्योंकि उससे हज़ारों बीड़ी बनाने वाले मज़दूर बेकार हो जाते, वही सरकार जोकि बेरोज़गारी फैलने के डर से बीड़ी बनाने की मशीनों के प्रयोग पर पाबन्दी लगा चुकी है, आज इस तरह से वह करोड़ों व्यक्तियों और उनके बच्चों के मुंह से रोटी का टुकड़ा छीनना चाहती है। मैं नहीं समझता कि यह कहां की अक्लमंदी है? फिर ऐसे समय में जबकि चीन के आक्रमण से यह देश त्रस्त है और सारे देश के अन्दर सहयोग और सद्भावना आनी चाहिए तब ऐसी असहयोग की प्रवृत्ति पैदा करना कोई अक्लमंदी की बात नहीं मानी जायगी।

यह सरकार जिसके कि सहयोगी यहां कहते हैं कि खाद्य पदार्थों में मिलावट बंद करो, दवाइयों में मिलावट बन्द करो, उनमें मिलावट रोकने के लिए वह क़ानून बनाती है और मिलावट करने वालों को दंडित करना चाहती है, वहीं दूसरी तरफ़ यह सरकार सोने में मिलावट करने का क़ानून बनाती है, यह दोनों कैसी विपरीत चीजें हैं? सोने में इस तरह से क़ानून से मिलावट करने से क्या सरकार स्वयं भी यह चाहती है कि देशवासियों में क़ानून तोड़ने की प्रवृत्ति बढ़ती जाय?

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, मैं अपने वक्तव्य को समाप्त करते हुए तीन बातें और निवेदन करना चाहूंगा। एक तो यह कि सरकार के इस स्वर्ण अधिनियम की घोषणा का पूंजी-पतियों ने पूरा लाभ उठाया। स्वर्ण अधिनियम घोषणा ९ जनवरी को साढ़े आठ बजे रात्रि में वित्त मंत्री के वक्तव्य से की गयी, अगले दिन ही प्रातः दस बजे फार्म लेकर एक्साइज़ विभाग के अफसर समस्त दुकानदारों के पास पहुंच गये। क्या यह बतलाया जायेगा कि यह समस्त फार्म उसी रात में छपे और क्या सारे देश में रातों रात में ही बांट दिये गये ? साफ़ ज़ाहिर है कि पांच, सात दिन पहले फार्म छपाकर भेजे गये थे और जो सोने के जमाखोर लोग हैं उनको पहले ही इन तमाम बातों का पता लग गया था। इसलिए सरकार ने जिस योजना से यह पग उठाया था वह पूरा न हो सका।

इस समाजवादी सरकार की सूझबूझ का एक और नमूना मैं आप को बतलाऊं कि स्वर्णकारों पर अर्थात् ज़ेवर के बनाने वालों पर तो १० जनवरी को प्रातःकाल से ही ज़ेवर न बनाने के आदेश लागू कर दिये गये थे किन्तु सर्राफों को एक महीने तक वह ज़ेवर बेचने की छुट रही। ज़ेवर बेचने वाले तो एक महीने तक अपने ज़ेवर बेच सकते हैं और सुनारों को अगले दिन से ही फांसी पर लटका दिया जायेगा। यह समाजवादी सरकार का कौन सा न्याय है। मैं नहीं समझता कि ऐसा निर्णय ले कर कौन सी बुद्धिमत्ता की गई है ?

लेकिन इस से भी बड़ी बात यह है कि जो अभी आप कहते हैं कि १४ कैरेट के सोने के ज़ेवर बनेंगे तो यह १४ कैरेट सोने के ज़ेवर मशीनों से ही बन सकते हैं। हाथ के दस्तकार उनको नहीं बना सकते। क्या आप ने यह भी सोचा है कि इन मशीनों को लेने में विदेशी मुद्रा कितनी खर्च होगी ? कितना समय उनको लगेगा ? फिर ऐसी मशीनों की ख़रीद पूंजीपति ही कर सकेंगे, कम पैसे वाले सर्वसाधारण लोग तो उन मशीनों को ख़रीद भी नहीं सकेंगे। लाखों आदमियों का व्यापार छीन कर चंद आदमियों की जेब में डाल देना यह कहां की बुद्धिमानी है ?

वित्त मंत्री जी यह भी कहते हैं कि धार्मिक रीति रिवाजों पर इसका कुछ असर नहीं पड़ेगा। क्या उनको पता है कि दक्षिण में विवाह के अवसर पर थिरुमंगलम् की पवित्र थाली शुद्ध सोने की बनती है और जोकि भारतीय नारी के जीवन में केवल एक बार ही बनाई जाती है। इसी तरह से बचपन में संस्कार विधि में बालक के जन्म के पश्चात् सोने की शलाका से शहद लगा कर जिह्वा पर ओ३म् लिखने की व्यवस्था गृह्य सूत्रों में है। इसके अतिरिक्त जब विवाह होता है, अगर वित्त मंत्री जी को अपना पुराना समय याद होगा, तो उसमें यह चीज़ है कि पाणि-ग्रहण के अवसर पर पिता अपनी पुत्री का हाथ वर के हाथ पर रखने से पूर्व स्वर्णाभूषणों से सुसज्जित कर कहता है—"इमां अलंकृतां कन्यां प्रतिग्रह्णातु भवान्"—अर्थात् सोने के आभूषण से सजी हुई इस कन्या को मैं दे रहा हूं लेकिन इस स्वर्ण अधिनियम बनने के बाद क्या कन्या का पिता यह चीज़ कह सकेगा ? अब जब कि स्वर्णाभूषण रहेंगे ही नहीं तो कोई भी बाप सुहागिन बनाते समय विधवा की तरह आभूषण रहित अपनी कन्या का हाथ वर के हाथ पर रखते समय दुःखी हो कर कहेगा :—

> "स्वतन्त्र भारतीय प्रशासनस्य वित्त मन्त्री श्री मुरारजी रणछोड़जी भाई देसाई विहित स्वर्ण नियन्त्रणाधि नियम कुकृपया रिक्तहस्तां अलंकाररहितां मदीयां कन्यां प्रतिगृहणतु भवान्"

अध्यक्ष महोदय : इस श्लोक के बाद आप का भाषण समाप्त हो जाना चाहिए।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : बस मैं एक मिनट में समाप्त करता हूं।

मैं यह कहना चाहता हूं कि वित्त मंत्री जी, राजहठ जो होता है यह कभी सुखद नहीं होता। राजाओं के लिए तो यह चीज़ ठीक थी लेकिन आज इस देश की ४४ करोड़ जनता ही इस देश की

राजा है। जिस देश की जनता ने अपना मस्तिष्क बना लिया और वह रक्षा विभाग पर बैठ हुए किसी बड़े से बड़े आदमी को हटा सकती है तो इस देश की जनता कल को अगर अपना मस्तिष्क बना ले तो आपके कानून में परिवर्तन नहीं कर सकती, ऐसी बात नहीं है। वह करा सकती है। लेकिन वह परिस्थितियां देश में आज पैदा हों, वर्तमान समय उसके लिए उपयुक्त नहीं है। हमारे वित्त मंत्री जी ने जो इस प्रकार का यह क़ानून बनाया है और जिसके कि साथ साथ जनता पर टैक्सों का अतिरिक्त भार भी डाला है, कहीं ऐसा न हो कि माओत्से तुंग और श्री चाऊ एन लाई जिस अपने कम्युनिज्म को इस भारत देश में नीचे न बैठा पाये, जड़ गहरी नहीं कर पाये, वित्त मंत्री जी की वर्तमान नीतियों से यह जड़ गहरी न हो जांय ? यह भी मैं चेतावनी देना चाहता हूं।

श्री बागड़ी : मैं जानना चाहता हूं कि जिन लोगों का यह मोशन है और जिन्होंने इसको बहस के लिए पेश किया है, उनको समय मिलेगा या नहीं मिलेगा ?

अध्यक्ष महोदय : सभी को नहीं मिल सकता है। चन्द एक को ही मिलेगा।

श्री बागड़ी : हर एक स्कीम बन जाती है। जिन लोगों ने मोशन दिया होता है किसी तरीके से पार्टी और ग्रुप करके उनको वक्त नहीं मिलता है। जिन्होंने मोशन दिया होता है, उन्होंने उसको किसी कायदे और कानून के तहत ही दिया होता है। उनको तो कम से कम समय दिया जाना चाहिये और बाद में अगर समय बचे तो ग्रुपों को दिया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : अब पूछ देता हूं। मगर मैंने पहले भी कहा है कि यह लाजिमी हक पैदा नहीं हो जाता है कि उनको वक्त जरूर मिले, हर एक को जरूर मिले। यह नहीं हो सकता है।

श्री बागड़ी : प्रकाशवीर शास्त्री जी को किस नियम के अनुसार मिला है, किस कायदे के अनुसार मिला है ? मैं . . . .

अध्यक्ष महोदय : जो पहला नाम होता है, उनको मिलता है।

श्री बागड़ी : जिन का नाम दूसरे, तीसरे और चौथ नम्बर पर होता है उनको भी तो मौका मिलना चाहिये ।

अध्यक्ष महोदय : यह जरूरी नहीं है ।

श्री बागड़ी : मैं अदब के साथ अर्ज़ करूंगा कि या तो आप यह परिपाटी बना लें और इसको क्लीयर कर दें कि सिर्फ जो पहला आदमी होगा, उसी का नाम आयेगा और उसके बाद जिन के भी नाम होंगे, उनके लिए कोई कायदा नहीं होगा ।

पहले जो चेयर में थे, उन्होंने यह कहा था कि दस मिनट हर उस आदमी को दिये जायेंगे जिन के नाम हैं। अब आप उस रूलिंग को बदल रहे हैं या क्या कर रहे हैं, यह भी ज़रा बता दीजिये।

अध्यक्ष महोदय : मैं कोई आज नया नियम नहीं बना रहा हूं। जब से पार्लिमेंट चली है यही नियम है कि नोटिस अगर बहुत से मैम्बरों के नाम से हो, तो हर एक को हक नहीं हो जाता है कि उसका नाम पुकारा जाये। पहले को मूव करने की इजाज़त दी जाती है और जहां तक दूसरों का सम्बन्ध है स्पीकर की मर्ज़ी होती है कि समय के अन्दर जितनों को बुला सके, उतनों को बुलाये। अगर एक घंटे का डिसकशन हो और पच्चीस आदमियों का नोटिस हो तो क्या कभी मुम्किन हो सकता है कि उन सब को समय वह दे सके ? इसलिए यह कोई कायदा मैंने नहीं बनाया है। यह पहले से ही बना हुआ एक कायदा है। अगर हाउस कोई फैसला कर चुका है मेरे आने के पहले कि

हर एक को दस मिनट दिये जायेंगे और दस मिनट में वह राज़ी हो जायेगा तो मुझे उसमें कोई एतराज नहीं है । अभी हाउस ने यह फैसला किया है कि एक एक ग्रुप से एक एक को बुलाया जाये और उसको बीस मिनट दिये जायें । मैंने उसी को स्वीकार किया है ।

श्री बागड़ी : चन्द अरबाब ने कहा कि दस मिनट या बीस मिनट कर दिये जायें और आप ने मान लिया । हम लोगों का जिन का मोशन था और जिन का नाम इस में था, वे बोले ही नहीं । उन की बात भी तो सुनी जानी चाहिये ।

अध्यक्ष महोदय : यह मैं नहीं कर रहा हूं और न ही अपनी तरफ से कर रहा हूं । हाउस ने कर दिया है, इसलिये मैं तो उस का पाबन्द हूं ।

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : जिस व्यक्ति ने अपना नाम दिया है, वह अप ी भावनाओं को कैसे व्यक्त कर सकेगा ? जिन्होंने नाम दिया ही नहीं है उन को आप बुलवायेंगे लेकिन उन की भावनायें तो हैं ही नहीं ।

अध्यक्ष महोदय : अच्छी बात है ।

श्री बागड़ी : दो आदमी आगे वाले बोल गए और यह हाउस का फैसला हो गया ?

श्री प्रिय गुप्त (कटिहार) : एक ही दिन में अगर दो तीन बार जो चेयर में बैठते हैं, वे बदलते हैं तो उसी दिन के अधिवेशन में जो पहले किसी चेयरमैन ने रूलिंग दे दिया है, उस को बदलने का हक है या नहीं है ? यह कानून में है या नहीं है ?

अध्यक्ष महोदय : मेरी समझ में नहीं आता है कि जो लोग एक ग्रुप में काम करते हैं वे अपनी जिम्मेवारी का पूरी तरह से अहसास क्यों नहीं करते हैं । मुझे याद है कि माननीय सदस्य से पूछा गया था कि आया वह किसी पार्टी के मैम्बर हैं तो उन्होंने कहा था, बिल्कुल नहीं । दूसरे दिन पता चला कि वह तो एक ग्रुप के सैक्रेटरी हैं ।

श्री त्यागी (देहरादून) : एक नियम पहले से चला आया है बीस बरसों से और दूसरे हाउसिस में भी है कि स्पीकर जब किसी मुद्दे पर बुलायें तो माननीय सदस्यों को स्पीकर साहब की आंख की तरफ तवज्जह करनी चाहिये, उनकी तवज्जह अपनी तरफ खींचनी चाहिये । जो शख्स उन की तवज्जह नहीं खींच सकता है, उस को बोलने का अधिकार नहीं हो सकता है चाहे उस का नाम लिस्ट में हो या न हो । मोशन को शुरू करने के लिए एक वक्ता पहले से होता है जोकि मोशन को शुरू करता है । जो रूल हैं जो नियम हैं, उन के अनुसार पहले वक्ता को ही बुलाया जाना चाहिये और उसके बोल चुकने के बाद बाकी सारे हाउस के मेम्बर एक समान हो जाते हैं, जिस किसी पर स्पीकर साहब की आंख पड़ जाय उसी को बोलने का हक होता है ।

श्रीमती सहोदरा बाई राय : पार्टी वाले बोलें या न बोलें लेकिन महिलायें जो भारतवर्ष में हैं और जिन की तादाद २१ करोड़ है, उन को बोलने का अवसर दिया जाना चाहिये । मैं तो समझती हूं कि उन को ही बुलाया जाय, दूसरों को न बुलाया जाय । उन्होंने ही रक्षा कोष में सोना दिया है . . . . .

श्री त्यागी : म ों ने दिया है, उन का ही कमाया हुआ वह सोना था ।

अध्यक्ष महोदय : अगर सभी महिलाओं को बुलाया जाय तो जवाब देने के लिए तो मोरारजी देसाई ही होंगे ।

श्री मोरारजी देसाई : उपमंत्री महोदया बैठी हुई हैं, वह जवाब दे सकती हैं ।

श्री बागड़ी : मैं निवेदन करूंगा कि पार्लिमैंट में जो मैम्बर काम करते हैं, वे व्यक्तिगत रूप में काम करते हैं । ग्रुप्स में तो सिर्फ इसलिए बांटा जाता है कि समय उन को ठीक ढंग से दिया जा सके । पार्टियों की अपनी अपनी रीति-नीति होती है । लेकिन यह कालिंग एटेंशन नोटिस है और जो काम करने वाले लोग हैं, उन का अब यह काम बाकी है कि जिस तरह से वे चाहें काम करें । मैं . . . .

अध्यक्ष महोदय : अब आप बैठ जाइये, मेरी अर्ज सुन लीजिये । हाउस ने फैसला किया है । तीन चार साहिबान अगर किसी बात पर राजी हों तो वह हाउस का फैसला नहीं हो सकता है । मैं ने नहीं कहा कि सारे ग्रुप वालों से पूछा गया था । सारों का फैसला होता तो ठीक था . . . .

श्री बागड़ी : यह क्या हमेशा का फैसला लिया जा रहा है . . . .

अध्यक्ष महोदय : स्पीकर हाउस की सैंस लेता है । इस में वोट नहीं लिये जाते हैं । वह सैंस करता है कि हाउस की राय यह है । मैं ने यही समझा और ऐलान कर दिया कि हाउस चाहता है कि एक ग्रुप से एक एक बोलेगा और उस को बीस मिनट दिये जायेंगे ।

†**श्री अ० क० गोपालन** (कासरगोड) : स्वर्ण नियंत्रण आदेश का लगभग देश भर के सभी घरों पर प्रभाव पड़ा है । इस समस्या के दो अंग हैं । छः लाख से अधिक लोग बेकार हो गये हैं जोकि सुनार के व्यवसाय में लगे थे । स्वर्ण नियंत्रण आदेश के अन्तर्गत जो सिद्धान्त है उस का मैं स्वागत करता हूं । परन्तु इस के द्वारा छिपा हुआ सोना अभी बाहर नहीं आ रहा है । इस से स्वर्ण के तस्कर व्यापार पर भी अभी कोई प्रभाव नहीं पड़ा है । वह अभी वैसा ही चल रहा है ।

अनुमान यह है कि देश भर में छिपा हुआ सोना ४००० करोड़ रुपये का है । परन्तु सोने के बांडों में अभी तक ७ करोड़ रुपये का सोना सामने आया है । ऐसा लगता है कि जिन लोगों के पास सोना दबा हुआ था उन्होंने एक मास के समय में उस सोने के जेवर बनवा लिये हैं । सरकार ने तो उन को सुविधा की दृष्टि से यह समय दिया था । मेरा मत तो यह है कि सोने को रखने की उपरि-सीमा निर्धारित कर देनी चाहिये । यह चाहे अधिक से अधिक हो चाहे कम से कम ।

हम स्वर्ण के बारे में तस्कर व्यापार की बात करते हैं । मेरा मत यह है कि इस तस्करता को रोकने का एक ही उपाय है कि इस बारे में निर्यात और आयात व्यापार को अपने हाथ में ले लिया जाय । इस आदेश से जो लाखों लोगों में बेकारी हो गयी है उस से बड़ी भयानक स्थिति पैदा हो गयी है । लाखों सुनार लोग तथा हमारे जवाहरात का काम करने वाले भूखों मर रहे हैं । मेरा विचार है कि जेवरात बनाने के लिए २२ कैरट का सोना होना चाहिये । सोना जमा करने की सीमा निर्धारित करनी चाहिये । जेवर रखने की भी सीमा होनी चाहिये । कारीगरों को लाइसेन्स इत्यादि की कठिनाइयों से दूर रखा जाना चाहिये । सोना जमा करने के लिए सजा की व्यवस्था की जानी चाहिये ।

श्री प्र० के० देव (कालाहांडी) : आज हमारे वित्त मंत्री विदेशी विनिमय की बात कर रहे हैं । उन को चिन्ता है कि स्वर्ण तस्कर व्यापार में जो विदेशी विनिमय खर्च होता है, उसे बचाया

†मूल अंग्रेजी में

[श्री प्र० के० देव]

जाय । मेरा मत यह है कि जिस प्रकार मद्य निषेध नीति प्रायः असफल रही है उस प्रकार स्वर्ण नियंत्रण आदेश लागू करने से भी इस का उद्देश्य विफल हो जायेगा । यह भी पूरा खतरा है कि बेरोजगारी बढ़े और भ्रष्टाचार और कानून का उल्लंघन हो । इस उद्देश्य से यह नियंत्रण आदेश लागू किया गया है कि देश भर से छिपा सोना बाहर निकाला जाय । मेरे विचार में इस ढंग से सोना बाहर नहीं निकाला जा सकता । रक्षित बैंक का अनुमान है कि ४१०० करोड़ रुपये का सोना देश में छिपा हुआ है । ३२०० करोड़ का सोना जेवरों के रूप में है । मेरा विचार है कि सोने की यह मात्रा कम है, देश में इस से काफी अधिक सोना है ।

वित्त मंत्री का विचार है कि स्वर्ण नियंत्रण आदेश से सोने के मूल्य में स्थिरता लाई जा सकती है । परन्तु मैं उन से सहमत नहीं हूं । मेरे विचार में यह स्थिरता तब ही सम्भव हो सकती है जब यह देखने के लिए कदम उठाया जाय कि सराफ़ा बाजार पर मुद्रास्फीति का असर न पड़े । यदि सोने के प्रति लोगों का मोह कम करना है तो रुपये के मूल्य को भी किसी तरह स्थिर करना होगा । स्वर्ण बांडों की योजना प्रायः असफल रही है । वित्त मंत्री की नयी योजना भी असफल ही रहेगी ।

तस्करी के सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि सोने की तस्करी केवल कुछ लोग ही करते हैं । और ऐसा करने वाले वे लोग हैं जिन्हों ने विदेशी मुद्रा विनियमों का उल्लंघन कर बड़ी मात्रा में विदेशी आस्तियां बना रखी हैं । यदि सरकार उन थोड़े से लोगों पर प्रतिबन्ध लगा दे तो सरकार का उद्देश्य सफल हो सकता है । इस आदेश का सब से बुरा प्रभाव स्वर्णकारों और कारीगरों पर पड़ा है । वे बहुत बड़ी संख्या में बेकार हो गये हैं । इन बेकार हुए लोगों के पुनर्वास की समस्या बहुत ही गम्भीर मामला है । मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि इस ओर समुचित ध्यान दिया जाय । स्वर्णकारों को लाइसेन्स लेने के लिए कहा गया है । लाइसेन्स की १०० रुपया फीस बहुत अधिक है, इसे कम किया जाना चाहिए और इसे घटा कर ५ रुपये कर देना चाहिये ।

इस में एक और महत्वपूर्ण बात है, वह यह कि इस आदेश के लागू हो जाने से ग्राम्य ऋण के लिए उपलब्ध सभी सोना छिपा लिया जायेगा और उस से किसानों को बड़ी कठिनाई होगी । हिसाब-किताब रखने वाली बात भी तनिक जटिल सी है । सामयिक जानकारी देने वाली प्रक्रिया बहुत पेचीदा है । इस से भ्रष्टाचार को निश्चित प्रोत्साहन मिलेगा ।यहभी कि यदि सरकार का इरादा इस सुगठित उद्योग को बिलकुल समाप्त कर देने का नहीं है, तो यह घोषणा की जानी चाहिये कि सोना सरकारी अभिकरणों द्वारा उपलब्ध होगा । अन्त में मेरा फिर यही निवेदन है कि रुपये के मूल्य को स्थिर किया जाना चाहिए ।

श्रीमती सुभद्रा जोशी (बलरामपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं . . . .

श्री बिशनचन्द्र सेठ : चूंकि मैं इस बिजिनेस में हूं और मैं ऐसी डिटेल्ज रखना चाहता हूं हाउस के सामने जोकि निहायत जरूरी हैं, इस वास्ते मैं चाहूंगा कि इन के बाद आप मुझे मौका दें और बाद के वक्ता मेरी उन बातों का जवाब दें ।

श्रीमती सुभद्रा जोशी : मैं आप को धन्यवाद देना चाहती हूं कि आप ने इस डिसकशन की इजाजत दी । यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है और इस के बारे में बहुत सी चीजें इस सदन में कही गई हैं . . . .

अध्यक्ष महोदय : अगर कांग्रेस के मैम्बर साहिबान दस दस मिनट लें तो बहुत अच्छा होगा।

श्रीमती सुभद्रा जोशी : इस डिसकशन से बहुत सी चीजें लोक सभा में ही साफ नहीं हो जायेंगी बल्कि साफ हो कर वे देश के सामने भी आ जायेंगी ।

मुझे इस बात से बहुत ताज्जुब हुआ कि बहुत से माननीय सदस्यों ने उन चीजों का जिक्र किया है जिन को उन्होंने माना ही नहीं है । वह बड़े लोग, बड़े बड़े पूंजीपति, बड़े बड़े पैसे वाले, बड़े बड़े कारखानेदार आज हमारे सुनार भाइयों के रिट्रेंचमेंट की चिन्ता कर रहे हैं जोकि कलम की एक नोक से ही अपने यहां कभी कभी सैंकड़ों और हजारों गरीब मजदूरों को रिट्रेंच कर देते हैं । अगर सिर्फ यह कहा जाय कि उनके लिए काम तलाश किया जाना चाहिये, उनको रिहैबिलिटेट किया जाना चाहिये, तो वह एक अच्छी बात है । अगर इन का नाम ले कर उस कदम की मुखालिफत की जाए जो आज एक अच्छा कदम उठाया गया है, तो यह बात मेरी समझ में नहीं आती है । मुझे इस बात का भी अफसोस और ताज्जुब है कि इस हाउस के कम्युनिस्ट सदस्य गोपालन जी ने जो तकरीर की है, उसमें उन्होंने बहुत कनफ्यूशन किया है । एक तरफ तो उन्होंने कहा कि एक सीलिंग लगा दी जानी चाहिए और दूसरी तरफ उन्होंने कहा कि प्रिंसिपल में वह इसका अनुमोदन करते हैं । उनका कहना था कि प्रिंसिपल ठीक है, पालिसी ठीक है । इस के अलावा उन्होंने जितनी भी बातें कहीं वे सब इसके खिलाफ पड़ती थीं । रिट्रेंचमेंट की बात भी उन्होंने कही । लेकिन उन्होंने कोई इसका हल नहीं बताया । अगर गवर्नमेंट की पालिसी ठीक है, तो जो साथी रिट्रेंच हो गए हैं, उन का क्या करना चाहिये, इसका उन्होंने कोई साल्यूशन नहीं दिया है। जहां तक मेरा ख्याल है उनका कनफ्यूज्ड थिंकिंग है, इस बारे में । मैं समझती हुं कि चाहे वह कम्युनिस्ट पार्टी हो या उस तरह की कोई और पार्टी हो, उसमें पैटी बुर्जुआ बहुत से हैं और अगर प्रोलीटेरिएट के वास्ते सोचने वाला मिलेगा तो इस हाउस में इस तरफ ही मिलेगा, उस तरफ नहीं मिलेगा । मुझे बड़ा ताज्जुब हुआ जब उन्होंने तथा दूसरे माननीय सदस्यों ने कहा कि यह एक ऐसी चीज है जो हिन्दुस्तान के हर घर के उपयोग में आती है । मैं पूछना चाहती हूं कि हमारे देश में कितने लोगों के घरों में सोना है और कितने घर उनलोगों के हैं जिनके पास सोना अच्छी और सच्ची कमाई का है। कितनी तनख्वाह उनको मिलती है, कितना वे कमाते हैं, कितनी वे खेती करने वाले हैं, और कितना उनके पास सोना है । साथ ही साथ जो मजदूर हैं, जो किसान हैं या जो दूसरे लोग हैं, वे अपनी सच्ची और अच्छी कमाई में से कितना सोना अपने घर में रख सकते हैं । ऐसे लोगों की संख्या कितनी है जिन के लिए कहा जाता है कि हर घर इसका उपयोग करता है । किसी ने रिश्वत ले कर किसी ने चोरी, करके, किसी ने ब्लैक करके या दूसरे तरीके अख्तयार करके, ज्यादा सोना बनाया है । यह पालिसी ऐसी नहीं है कि इन तरीकों से सोना बनाया जा सके । सच्ची कमाई से बहुत कम लोगों के पास सोना होता है ।

मैं दो चीजें कहना चाहती हूं । मैं मानती हूं कि जहां तक टैक्नीकल बातों का सम्बन्ध है, फाइनेंस मिनिस्टर साहब उनका जवाब देंगे लेकिन जिस चीज का कि करोड़ों पर असर पड़ता है, वह मैं आपके सामने रखना चाहती हूं । आज हमारे सामने सवाल यह है कि चीन ने हमारे देश पर आक्रमण किया है और उसका मुकाबला करने के लिए हम को बाहर से सामान मंगाने की जरूरत है, हथियार मंगाने की जरूरत है । वे लोग जो आज तक सरकार को कोसते रहे हैं दिल्ली के मैदानों में, हिन्दुस्तान के कोने कोने में, वे कहते थे कि सरकार ने तैयारी नहीं की थी देश की रक्षा करने की । यही लोग सब से ज्यादा ऊंची आवाज में कहते हैं कि यह कदम आपका गलत है और सब को इसका विरोध करना चाहिये । क्यों विरोध करते हैं, यह मैं उनके सामने अर्ज करना चाहती हूं । अभी तो सिर्फ सोने की बारी आई है । टैक्स ही नए लगाये जा रहे हैं। यह तो अभी सिर्फ देश की रक्षा करने के लिए ही कदम उठाये जा रहे

[श्रीमती सुभद्रा जोशी]

हैं। अगर उनके कहने के मुताबिक तिब्बत पर हमला किया जाए तो और भी कदम उठाने पड़ेंगे और कुछ साथियों के कहने के मुताबिक अगर चीन पर जा कर पेकिंग में झंडा गाड़ा जाए तो और भी ज्यादा कदम उठाने पड़ेंगे। जो लोग सब से ज्यादा जोर से उन सब कदमों की मुखालिफत करते हैं जो कि हमारी सरकार देश की रक्षा करने के लिए उठा रही है, वे क्या सचमुच में समझते हैं कि अगर ऐसा न किया जाए तो देश की रक्षा हो सकती है। स्त्रियों का नाम ले कर उस दिन भी सदन में कहा था कि उनका भी ख्याल किया जाना चाहिये। सुनारों का नाम भी लिया जाता है और कहा जाता है कि उनके पास काम नहीं है। स्त्रियों के नाम से कहा जाता है कि उनको सोने से मुहब्बत है। यह बात हमारे प्रकाशवीर शास्त्री जी ने भी कही है और कम्युनिस्ट पार्टी के नेता ने भी कही है। उन्होंने कहा कि ट्रेडीशनल जेवरों की जरूरत है। यह सारी परम्परा हमारे पुराने भारत की रही है, ऐसा उन्होंने कहा है। मैं गोपालन जी से अर्ज करना चाहती हूं कि हमारी पुरानी यह भी परम्परा रही है कि जो अनाज बोता है, उसको अनाज खाने के लिए न मिले, जो कपड़ा बुनता है, उसको पहनने के लिए कपड़ा न मिले, जो चीनी पैदा करता है उसको खाने के लिए चीनी न मिले और जो मकान बनाता है, उसको रहने के लिए मकान न मिले और इन सब के साथ साथ यह भी पुरानी परम्परा हमेशा से चली आई है कि माया को ही माया मिलती है। क्या हम इन सब बातों को कायम रखना चाहते हैं? हम इस तरह की किसी ट्रेडीशन को कायम रखना नहीं चाहते हैं। मैं तो वित्त मंत्री जी को बधाई देना चाहती हूं कि उन्होंने एक क्रान्तिकारी कदम उठाया है। बार और नो वार, डिफेंस और नो डिफेंस यह एक ऐसा कदम उठाया गया है कि धीरे धीरे गरीब और अमीर दोनो जो इसको दिखावे के तौर पर इस्तेमाल करते थे, वह बन्द होगा और हमारे देश की गरीब औरतें जिन को आज सोना नहीं मिलता है, सिर उठा कर जा सकेंगी और यह कह सकेंगी कि हमारे पास सोना नहीं है और उनको फिर अपनी गरीबी पर शर्म महसूस नहीं होगी। मैं समझती हूं कि जमाने के अनुसार, जमाने को देखते हुए यह कदम उठाया गया है और इसके लिए मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

आज बहनों का नाम लिया जाता है। मैं कहना चाहती हूं कि बहनों ने देश के लिए बड़ी कुर्बानियां की हैं। आज जब आक्रमण हुआ तो यह कहा जा रहा है यहां और बाहर भी उन लोगों की तरफ से, जो लड़ाई में गए नहीं हैं और जो शायद जायेंगे भी नहीं, देश के कोने कोने में, गांव गांव में, शहर शहर में कि बहनें अपने बच्चे दें क्योंकि उनके बच्चों की देश रक्षा के लिए जरूरत है, बहनें अपने भाई दें, अपने बेटे दें, अपने पति दें। मुझे समझ नहीं आता कि देश की बहनें जब इतनी बड़ी बड़ी कुर्बानीयां करने के लिए तैयार हैं और जिस का आदमी जा कर नेफा के मैदान में मरने के लिए तैयार है वह बहन क्या इतना भी करने को तैयार नहीं है कि अपना मंगल सूत्रम् दे दे। मंगल सूत्र की बात गवर्नमेंट को मिसगाइड करने के लिए की जा रही है, यह मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है। मैं कहूंगी कि स्त्रियों को बहाना न बनाया जाए। स्त्रियां हर चीज देने के लिए हमेशा तैयार रही हैं और तैयार रहेंगी और वे देश की रक्षा करने के लिए, देश में समानता लाने के लिए सब कुछ करने के लिए तैयार हैं।

सुनारों की बात भी यहां की जाती है। मैंने भी उनकी बात की थी। मैं ने यह भी कहा था उस दिन कि जो बहनें गांवों में रहती है वे जेवर इसलिए इस्तेमाल करती हैं कि पैसा रखने के लिए उनके पास कोई जगह नहीं होती है, रुपया रखने के लिए उनके पास कोई जगह नहीं होती है। अगर फाइनेंस मिनिस्टर साहब इंतजाम करें तो गोल्ड बांड्स हमारी बहनें खरीदेंगी,

पैसा जमा करने की अगर उनको सुविधा दी जाए तो वे सोने से मोह करना छोड़ देंगी। और अब कि वे सोना रखती हैं तो दिन रात उनको बेवकूफ बनाया जाता है, खतरे में उन्हें डाल दिया जाता है, उसका सोना लूट लिया जाता है, उसको इसकी खातिर मार दिया जाता है। अच्छी जगह अगर आप उनका पैसा रखेंगे तो वे इस रास्ते को अख्त्यार नहीं करेंगी। इसी तरह से मैं सुनारों की बात भी कहना चाहती हूं। जो काम वे हमेशा करते रहे हैं, उस में तबदीली उनको लानी चाहिये। आज वक्त बदल रहा है, आज ज़माना बदल रहा है, पुराना जो काम करते रहे हैं, उस में वे तबदीली लायें। आज उन भाइयों को देश की रक्षा के जो काम हैं, उनमें काम मिलना चाहिये। आज वे बम बनायें, गोली बनायें, देश की रक्षा करने के लिए जो नई नई फैक्ट्रियां बनी हैं, उनमें काम करें और सोना जेवर इत्यादि बना रक उनका जो कमाने का तरीका था, उस पर रोज़गार के लिए डिपेंड न करें। यही मेरा उन से प्रार्थना है।

†**श्रीमती रेणुका राय** (मालदा) : स्वर्ण नियन्त्रण आदेश को लेकर देश में एक बहुत बड़ा विवाद खड़ा हो गया है। विभिन्न प्रकार के विचार व्यक्त किये जा रहे हैं। मेरा निवेदन यह है कि वित्त मंत्री महोदय को आभूषणों के रूप में सोना रखने की कुछ सीमा निर्धारित करने के बारे में भी विचार करना चाहिए था।

यह तो हमारी पुरानी परम्परा है कि ग्राम्य क्षेत्रों में, निर्धन व्यक्ति अपना पैसा सोने के रूप में जमा रखते हैं। मेरे विचार में यह पद्धति समाप्त होनी चाहिए, परन्तु इसके लिए कोई और व्यवस्था भी की जानी चाहिए। इस कठिनाई को तब दूर किया जा सकता है जब उनको किसी सीमा तक, अर्थात् ५ तोले तक, सोने रखने की अनुमति दी जाय।

इस नियन्त्रण आदेश से लाखों स्वर्णकार बेकार हो गये हैं। यह बड़ी जटिल और गम्भीर समस्या है। सरकार बेकार होने वाले स्वर्णकारों के लिए अन्य रोजगार की निश्चित व्यवस्था करे।

श्री बिशनचन्द्र सेठ (एटा) : अध्यक्ष महोदय, सब से पहले मैं आप की सेवा में यह निवेदन करूंगा कि भारतीय परम्परा में और भारतीय विधान में जिस तरह से देश की जनता का सम्मान कर के कुछ राइट्स दिये गये थे, इस गोल्ड कंट्रोल की पालिसी के कारण सब से पहले उसी पर आघात हुआ है। हमें आज यह भी स्वतन्त्रता नहीं कि हम अपने मन की भावना और परिवार की परम्परा के अनुसार बाजार से चीज खरीद सकें। अगर इस प्रकार का देश पर आघात होआ तो मैं इसे मानने को तैयार हूं कि जितने भी सज्जन यहां चुन कर आये हैं, चाहे वे किसी भी पार्टी से चुन कर आये हों, उन्हें बड़ी गम्भीरता से इस पर विचार करना चाहिये। कारण बड़ा स्पष्ट है कि अगर सरकार इस प्रकार की चीज देश के समक्ष ला सकती और जनता केवल इस लिये कि यहां पर उन के रिप्रेजेन्टेटिव हैं, चाहे वे कांग्रेस के हों या कोई और उस पर आपत्ति नहीं की तो भविष्य में इस का फल यह होगा कि ऐसी किसी प्रकार की भी चीज़ें लाने के लिये गवर्नमेंट स्वतन्त्र हो जायेगी जिनसे जनता के मनोविज्ञान पर गहरा प्रभाव पड़ेगा।

मैं आप के सामने दूसरी चीज यह कहना चाहता हूं कि गोल्ड कंट्रोल पालिसी इस देश में पूर्णतया फेल हो गई है। अगर आज हम वित्त मंत्री की इस भावना को मान्यता दे दें, जैसा कि अखबारों में छपा है, कि देश में लगभग ४,००० करोड़ रु० का सोना, है तो उस के

†मूल अंग्रेज़ी में

[श्री बिशनचन्द सेठ]

बाद कितना सोना जनता ने दयिा, जैसा कि हमारी पूर्व वकता महोदया कह रही थी। मैं निवेदन करना चाहता हूं .....

श्री मोरारजी देसाई : मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूं कि मैं ने कभी यह अनुमान नहीं लगाया कि ४,००० करोड़ रु० का सोना देश में है। कुछ लोग लगाते हैं, रिजर्व बैंक के भी कुछ शोग एस्टिमेट देते हैं, लेकिन किसी का एस्टिमेट पक्का नहीं है।

श्री बिशनचन्द्र सेठ : मैं इस का जवाब यह देना चाहता हूं कि जैसा कि हमारे वित्त मंत्री जी कह रहे हैं कि जो कुछ समाचार पत्रों में छपा है वह अधिकृत नहीं है और रिजर्व बैंक ने भी कल्पना पर ही यह बात कही है, तो कम से कम इस का खंडन तो होना चाहिये था। अगर खंडन नहीं होता है तो इस का तो यह अर्थ है कि आप ने उस को मान्यता दे दी।

श्री मोरारजी देसाई : अब तो खंडन हो गया।

श्री बिशनचन्द्र सेठ : जब आज मैं यहां पर बोल रहा हूं तब आप ने खंडन किया। आज तक नहीं किया।

मैं निवेदन कर रहा था कि गोल्ड कंट्रोल की पालिसी देश में पूर्णतया फेल हुई है, और इसका सबसे बड़ा सबूत यह है कि जिस पालिसी के आधार पर कहा गया कि देश में ४,००० करोड़ रु० का सोना है, उसके अन्तर्गत देश से केवल ६ या ८ करोड़ रु० का सोना सरकार के पास आया है। वह जैसे आया, मैं उसके ब्यौरे में नहीं जाना चाहूंगा, लेकिन यह बात बिल्कुल स्पष्ट है कि वह सोना सीधी तरह से नहीं आया। बल्कि वह सोना जनता को दिखाने के लिये लाया गया। और अब यह कहा जाता है कि हम इस पर बहुत परसिस्ट नहीं कर रहे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि अगर आपके मन में देश से सोना लेने की भावना थी तो यह सारी चीजें आपको पहले से सोचनी चाहिये थीं कि हमें देश से सोना मिलेगा या नहीं।

इसके बाद मैं यह बात रखना चाहूंगा कि अगर देश की जनता ने सरकार को ६ या ८ करोड़ रु० का सोना दे भी दिया तो इसका कोई प्रभाव देश के आर्थिक बोझे पर नहीं पड़ा है, और न सरकार के पास इतना सोना आने का मैं कोई मूल्य मानता हूं। इसके साथ साथ देश में आज जितनी बेकारी इसके कारण बढ़ रही है उसका सबूत देने के लिये वित्त मंत्री जी ने जो अभी बंडल दिखलाया था। मैं कहना चाहता हूं कि इस पालियामेंट में अनेक प्रकार के बिल स व आते हैं और उनके सम्बन्ध में पार्लियामेंट के मेम्बरों के पास अनेक प्रकार के मेमोरेन्डम आते है। लेकिन मैं ने आज तक इतने मेमोरेन्डम कभी नहीं देखे। हो सकता है कि मेरे पास और माननीय सदस्यों से कुछ अधिक आये हों क्योंकि मैं इसी व्यवसाय का हूं, परन्तु मैं आप के द्वारा निवेदन करना चाहता हूं कि हजारों की मात्रा में हमारे पास तार और मेमोरेन्डम आये हैं। चूंकि यह जनता की सरकार कहलाती है इस लिये मैं एक मौलिक प्रश्न सरकार के सम्मुख रखना चाहता हूं। जब आप यह कहते हैं कि आप जनतन्त्रवादी हैं तो कोई इस बात का कारण नहीं कि अगर इस देश की जनता किसी चीज को मान्यता नहीं देती तो भी आप जिद के साथ उसको पूरा करने की कोशिश करें। मैं इसे मौलिक रूप से राष्ट्रीय शासन पद्धति के खिलाफ मानता हूं। अगर हमारे वित्त मंत्री यह कहें कि वे इस पर सख्ती से काम करना चाहेंगे तो मैं एक छोटी सी मिसाल विलायत की देना चाहता हूं। जिस तरह का असन्तोष आज वित्त मंत्री के खिलाफ देश में है अगर वह भावना किसी दूसरे प्रजातान्त्रिक

देश में होती तो मैं विश्वास के साथ कहना चाहता हूं कि मंत्री महोदय अपना त्याग पत्र दे कर चले गये होते। परन्तु यह हमारे देश का दुर्भाग्य है कि हमारे देश में जो एक भावना फैल रही है उस को हमारे वित्त मंत्री महोदय सदभावना से सुनने के लिये भी तैयार नहीं हैं। चूंकि उन्होंने एक चीज कही, इसलिये उन जिद है कि वे उसे निश्चित रूप से चलायेंगे।

श्री मोरारजी देसाई : चूंकि वह सद्भावना की चीज नहीं है।

श्री बिशन चन्द्र सेठ : जहां तक मुझे याद पड़ता है मैंने पढ़ा था कि श्री मोरारजी देसाई ने अपने किसी वक्तव्य में कहा था कि दो या तीन लाख से ज्यादा सज्जन यहां पर सुनार नहीं है। यह बात उन्होंने पापुलेशन बेसिस पर कही थी। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या उन्होंने किसी अधिकृत भावना के आधार पर यह बात कही थी? आज स देश में लाखों परिवार खाली हो गये है। जैसे मुझ से पूर्व एक वक्ता ने कहा था कि कुछ ऐसी घटनायें भी हो गई हैं जिनमें कुछ लोगों ने जहर खा कर अपने को मार लिया क्योंकि वे एक व्यवसाय में निश्चित रूप से लगे थे और आज उनके सामने बच्चों को पालने का अन्य साधन नहीं रहा। आज हम प्रजातंत्र शासन में रह रहे हैं अतः सरकार का यह नैतिक कर्तव्य है कि यदि किसी वर्ग का व्यवसाय चला जाये तो उसका कोई उपाय सोचे। किन्तु देश का यह दुर्भाग्य है कि अगर मंत्री जी और उनके सहयोगियों ने बिना सोचे समझे कोई निर्णय कर लिया तो वह पत्थर की लकीर हो गयी और उस पर पुनर्विचार नहीं किया जा सकता। मैं उनकी सेवा में निवेदन करूंगा कि यह बहुत महत्वपूर्ण श्न है, इसको उन्हें सरलता और सौम्य भावना के साथ सोचना चाहिए। अगर आज हम इसके लिए चिल्लाते है तो इसमें हमारा निजी स्वार्थ नहीं है। देश की भावना का आदर करना हमारे शासन का नैतिक कर्तव्य है।

स्वर्ण के भाव के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। आज देश में ऐसी स्थिति बन गयी है कि इस नियंत्रण के बाद से देश में सोने का भाव घटने के स्थान पर ब गया है। मैं यह बात इसलिए नहीं कहता कि यह मेरा व्यवसाय है। पहले आदमी अपने सोने के जेवर को बाजार में बेचता था। परन्तु आज स्थिति यह है कि कोई एक तोला भी बाजार में बेचने के लिए नहीं आता। आप कहते है कि १४ कैरट का जेवर बनाइए, लेकिन आज जो स्थिति है उसका प्रभाव यह है कि बाजार में सोना ही नहीं है। १४ कैरट के लिए भी सोना कहां से आएगा। लोग अपना सोना बेचते नहीं, आप सोना देते नहीं और बाहर से सोना आता नहीं तो ऐसी स्थिति में १४ कैरट का जेवर भी कैसे बनाया जा सकता है। यह बहुत बड़ा प्रश्न है।

मैं आपके सामने सुनारों की स्थिति रखना चाहता हूं। मेरे नगर शाहजहांपुर में अनेक सुनार मेरे पास रोते हुए आए और उन्होंने कहा कि सेठ जी कुछ कीजिए, हम दूसरा काम करना नहीं जानते, पर मैं क्या जवाब दूं? हम भी अपने क्षेत्र के प्रति जिम्मेदार हैं और हम भी अपने क्षेत्र के लोगों को कोई जवाब देना चाहते हैं।

इसी के साथ साथ जो सोना चोरी से स देश में आता है उसके सम्बन्ध में हमारे आदरणीय वित्त मंत्री महोदय ने अनेक बातें कहीं। मैंने इस सम्बन्ध में आदरणीय मंत्री महोदय की सेवा में पत्र भी भेजा और उनसे कहा कि केवल कहने या सोने के नियंत्रण से काम नहीं चलेगा। यह सही है कि सोना थोड़ी मात्रा में हजारों का हो जाता है और इसके आने से देश को विदेशी मुद्रा का नुकसान होता है। लेकिन केवल सोना ही नहीं, करोड़ों पए के ट्रांजिस्टर, घड़ियां, तथा अन्य सामान देश में चोरी से आता है। यह देश का दुर्भाग्य

[श्री बिशन चन्द्र जैन]

है कि जो ये चीजें करोड़ों रुपए की देश में आती हैं इनको भी आप रोक नहीं पाते पर केवल सुनारों और शर्राफों का बेड़ा गर्क कर दिया। मैं अपने व्यवसाय की बात नहीं कहता, आपके आशीर्वाद से मेरे और भी व्यवसाय हैं परन्तु प्रश्न यह है कि इस आर्डर से बीस पच्चीस लाख लोग बेकार हो रहे हैं। प्रजातांत्रिक शासन को इस प्रश्न पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

इसके बाद मैं यह विशेष निवेदन करना चाहता हूं कि भारतीय जनता में स्वर्ण के प्रति आखिर ममता क्यों है। जो आदरणीय महिला अभी बोल रही थीं वे भी २२ कैरट सोने की चूड़ियां पहने हुए थीं। इस मामले में मेरी आंखें बहुत तेज हैं। पहली बात तो यह है कि यहां पर लोगों को सोने के प्रति परम्परागत मोह है जैसा कि मेरे पूर्व वक्ताओं ने भी कहा मेरा विश्वास है कि आदरणीय श्री मोरारजी देसाई के घर में भी बहुओं और माताओं में सोने के प्रति वही मोह होगा जो कि हमारे घरों की स्त्रियों में है। कोई कारण नहीं है कि आप यकायक उस परम्परा को तोड़ें केवल इस लिए कि आपके हाथों शासन की बागडोर है।

साथ ही एक और महत्वपूर्ण प्रश्न है। मैं बड़े अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि आज इंगलैंड और अमरीका में जो भी करेंसी चल रही है उसके पीछे रिजर्व में सोना जमा है। पर हमारे देश में करेंसी कांग्रेस सरकार की प्रतिष्ठा पर निर्भर है। अगर जनता अपनी सुरक्षा के लिए, वक्त पर काम आने के लिए, सोने को माध्यम बनाना चाहती है, अपने घर की बैंक बनाना चाहती है तो इसमें सरकार को क्या आपत्ति है? दूसरे देशों में जो टैक्स लगते हैं उनसे सड़कों बिजली आदि अनेक जन काम होता है उसको आप छोड़िए उससे बूढ़ों को पेंशन मिलती है जो बेकार हैं उनको पैसा मिलता है बच्चों को मुफ्त शिक्षा दी जाती है उससे बीमारों का इलाज किया जाता है। आप अपने देश में इस तरह की कौन सी सुविधा दे रहे हैं? आप बार बार चीन और दूसरे देशों की दुहाई देते हैं। बड़ा महत्वपूण प्रश्न है। केवल सोने का सवाल नहीं, आज तो आप हमारे देश के ढांचे को ही बदल देना चाहते हैं। यह बहुत बड़ा प्रश्न है। इसलिए मैं आपके द्वारा मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि इस पर गम्भीरता के साथ पुनः विचार करें। हमारे यहां इस समय चिल्लाने का यह कारण नहीं है कि हम अपने मंत्री महोदय के मन को दुखाना चाहते हैं। हम अपने क्षेत्र के लोगों की भावना को आपके सामने रखना चाहते हैं।

श्री ज्वा० प्र० ज्योतिषी (सागर): आप हिन्दू महा सभा के अध्यक्ष है। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि सोने में कलियुग का निवास है या नहीं? क्या महाभारत में राजा परीक्षित के मुकुट में कलि का वास न था।

श्री बिशन चन्द्र सेठ: यह मैं आपको बाद में बता दूंगा।

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि दो तीन दिन पहले ब्लिट्ज में शिकायतें छपी हैं लेकिन मैं उनमें नहीं जाना चाहता। परन्तु मैं श्री मुरारजी देसाई से कहना चाहता हूं कि वह मुझे गोल्ड कंट्रोल बोर्ड में रखते जिसका कि इस व्यवसाय से सम्बन्ध है। मैं अपने लिए यह नहीं कह रहा। परन्तु मेरा तात्पर्य यह है कि यदि व्यवसाय का कोई आदमी आप रखते तो वह आपको सही राय दे सकता था। जिस वर्ग का जिस व्यवसाय का विधान से सम्बन्ध

हो उसके लोगों को आपको उस बोर्ड में रखना चाहिए था। जो कानून बनाया जाए उसमें उस व्यवसाय या वर्ग विशेष के प्रतिनिधियों से राय अवश्य ली जानी चाहिए थी ताकि वे आपको सही परामर्श दे सकते। अगर ऐसा किया जाता तो मेरा विश्वास है कि इसमें इस तरह की उलझनें पैदा न होतीं। परन्तु आज गोल्ड कंट्रोल बोर्ड में उन आदमियों को रखा गया है जिनका सम्बन्ध पहले कभी इस व्यवसाय से नहीं रहा। यह बड़ी दुखद और लज्जास्पद बात है कि ऐसे लोगों को इसमें रखा गया जिनका ज्ञान सोने के सम्बन्ध में नहीं। आप हम को न रखते लेकिन बम्बई में जो लोग इस काम को करते हैं उनको उसमें रखते तो वे आपको सही परामर्श दे सकते थे। आपने ऐसे आदमियों को इसमें रख कर जिनको इस काम का ज्ञान नहीं है देश के प्रति अन्याय किया है यह मैं बहुत गम्भीरता से निवेदन करूंगा।

एक और महत्वपूर्ण बात है। मैं ने भी कांग्रेस में काम किया है। अंग्रेजों के जमाने में हम अंग्रेजों को गालियां देते थे कि उन्होंने हमारे यहां के मल मल बनाने आदि के उद्योगों को नष्ट कर दिया। क्या इस स्वर्ण नियंत्रण आर्डर के अन्तर्गत देश की एक महान् कला नष्ट नहीं हो जायगी जिसका संसार में बड़ा मान है और जिसकी आज संसार में बड़ी कद्र है। इस कला को नष्ट करने का उत्तरदायित्व किस पर होगा। मैं समझता हूं कि आदरणीय मंत्री महोदय को इस पर ध्यान देना चाहिए कि देश की कला नष्ट न हो जाये। अगर देश की यह कला नष्ट हो गयी तो उसका यह अर्थ होगा कि सोने के साथ साथ हमारे देश से यह कला भी नष्ट हो जायेगी।

मैंने अपने आदरणीय मंत्री महोदय की सेवा में इस बात के लिए पत्र भेजा कि जो स्टाक निर्धारित तिथि तक नहीं बिक सका उसके सम्बन्ध में साठ दिन की और छूट दी जाये लेकिन मुझे जो उस पत्र का उत्तर मिला उससे मुझे आश्चर्य हुआ। मैं समझता हूं कि वह पत्र दफ्तर से तैयार हो कर आया और उस पर हुजूर ने दस्तखत कर दिये। उसमें लिखा है कि अब नहीं के बराबर स्टाक शेष है। यह सही नहीं है। इस समय भी २५ और ३० पर सेंट स्टाक बाकी है आप सोना देते नहीं बाहर से सोना आता नहीं, हमारे पास जो स्टाक है उसे हम बेच नहीं सकते। यह देश का बड़ा दुर्भाग्य है। अगर हम उस को गलाते हैं तो एक रुपये का आठ आना भी उस में नहीं होगा। सारी की सारी चीजें कुण्दन एवज उड़ाउ हैं, नगीने लगे हैं। परन्तु आज तक माननीय मंत्री ने हमारी इस गम्भीर विनय पर, ध्यान नहीं दिया अगर हम इस बिजनस से निकलना चाहें, तो उसके लिए थोड़ा सा ६० दिन का अवसर मांगा था। चूंकि अब सीजन विवाहों का शुरू हो गया इस लिए हम ने इस अवसर पर निवेदन किया कि आप केवल ६० दिन का समय और दे दीजिये ताकि जो स्टाक है वह बिक जाय और उस के बाद जो बच रहे वह गलवा दिया जाय और १४ करेट का बनवा लिया जाय परन्तु आज तक मंत्री महोदय ने इस विनय की ओर ध्यान नहीं दिया। यह खाली मेरी विनय ही नहीं थी बल्कि सारे देश के सर्राफों ने यह डिमांड की थी और मेरे पास इस बारे में हजारों खत और तार मौजूद हैं। उनका बंडल मेरे पास मौजूद है। आज तो मैं वह खत और तारों का बंडल अपने साथ नहीं लाया हूं, लाना भूल गया लेकिन कल को लेता आऊंगा जिसमें ६० दिन का अवसर सर्राफों ने मांगा था।

इसी के साथ मैं आप से यह निवेदन करना चाहता हूं कि अनेकों चीजें १४ करेट की नहीं बन सकतीं। १४ करेट की वह बात मैं सिर्फ दुहरा रहा हूं, कारण इस विषय पर मैं पहले कह चुका हूं। जैसा कि शास्त्री जी ने भी कहा, स्वर्ण का माल बेचने में हमारी मौलिक परम्परायें दो हैं। जो जेवर खरीदते हैं उनके सामने दो प्रश्न हैं। जितने सज्जन बैठे हैं सब अपने मन में तोल लें, दिल से तौलिये। इस वक्त दो चीजें हैं। एक तो यह कि यह सौभाग्य और शोभा का चिह्न है और दूसरे वक्त जरूरत में काम आने की चीज है। पर १४ करेट सोने के बने जेवर का कोई मूल्य नहीं है। साड़ी खरीद ली या १४ करेट का माल खरीद लिया। इसकी मार्केट वैल्यु कोई नहीं है। जिस भावना के अन्तर्गत

[श्री बिशन चन्द्र सेठ]

सारी चीजें हमारे द्वारा बेची जानी थीं उसका लाभ जनता को मिलाना चाहिए था, वह ख़त्म हो जाती है। गांव का साधारण से साधारण आदमी भी आपस में सोना दे कर, एक मुहर है तो समझ लिया। १०० रुपये दे दिये या ८० रुपये दे दिये, यह चीज़ इस तरह की पाबन्दी लगने पर आपने ख़त्म कर दी। १४ करेट का जेवर बनवा कर आख़िर कौन सा चलन वित्त मंत्री जी इस देश में करना चाहते हैं ? माननीय मंत्री जी को इस पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

अन्त में मैं एक महत्वपूर्ण बात कह कर अपने स्थान पर बैठ जाऊंगा। स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम के अन्तर्गत जो कागज, फार्म भरेंगे, अनेकों प्रकार के हैं उनकी बाबत मैं मंत्री महोदय की सेवा में निवेदन करना चाहता हूं कि अनपढ़े की तो कहे कौन उनको पढ़ा लिखा आदमी सामान्य भी भर नहीं सकता। जितने भी सुनार या जितने भी सर्राफ़ हैं उन में ९५ परसेंट बेपढ़े हैं। इस तरह का क़ानून बना कर एक ग़रीब आदमी जिसके पास न कोई मुनीम है और न कोई नौकर, वह किस से यह फार्म वगैरह भरवायेगा और किस से कागज़ात लिखवायेगा ? ऐसे माननीय नेता से देश आशा करता है कि देश की आवश्यकता को आप गम्भीरता से विचार करें और ऐसा निर्णय लेने की चेष्टा करें ताकि देश को संतोष हो और आप के प्रति श्रद्धा हो सके।

श्रीमती सावित्री निगम (बांदा) : अध्यक्ष महोदय, अभी मैंने बड़ी गम्भीरता के साथ सदन में होने वाले भाषणों को सुना। श्रीमन, मैं भी उन स्त्रियों में से हूं जो सोने का हमेशा उपयोग करती रहती हैं . . . .

अध्यक्ष महोदय : अब त्याग कर दिया है ?

श्रीमती सावित्री निगम : जहां तक ग्रामीण जीवन का इस से सम्बन्ध है, मैं अपनी कांस्टीटुएंसी के लगभग ३०० गांवों का अभी पिछले एक महीने में दौरा करके आई हूं। लेकिन श्रीमन्, मैं आप से यह निवेदन करना चाहती हूं कि जहां तक इस स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम का प्रश्न है, मैं ही उसका हार्दिक समर्थन नहीं करती बल्कि सारी ग्रामीण जनता और सारी नारी समाज भी इसका हार्दिक समर्थन करती है।

अभी कुछ माननीय सदस्यों ने कला की दुहाई दी। कला जीवन के लिए होती है। कला कला के लिए नहीं होती है। जहां राष्ट्र का जीवन खतरे में हो, जहां राष्ट्र का आर्थिक ढांचा खतरे में हो, वहां पर केवल कला की दुहाई देकर स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम का विरोध करना, मैं तो सोचती हूं कि यह हर दृष्टि से एक बहुत ही अनुचित बात है। श्रीमन् यदि हम देश में समाजवादी समाज की रचना करना चाहते हैं तो हमें सोने का अपव्यय बन्द करना होगा। अभी कई माननीय सदस्यों ने सोने के जेवरों की चर्चा की और उन्होंने बतलाया कि स्त्रियों को कितनी ममता होती है लेकिन वह एक बात भूल गये कि इसी सोने के जेवरों के कारण कितनी स्त्रियों को जान गंवानी पड़ती है, डाकुओं का शिकार होना पड़ता है। एक बात वह और भी भूल गये। यह जितने लड़ाई, झगड़े और परिवारों में कलह होती है, वह सब उन्हीं जेवरों को लेकर होती है। बाज़ भाइयों ने कहा कि सोने के आभूषण कन्या को विवाह के समय देने की परम्परा हज़ारों वर्षों से चली आ रही है। एक और भाई ने बड़ा अच्छा श्लोक सुनाया। "इमां अलंकृतां कन्यां तिग्रहणतु भवान", यह कह कर पिता द्वारा कन्यादान किया जाता है। लेकिन आज की सभ्य नारी, आज की आत्म सम्मान रखने वाली स्त्री अपने को न तो इस तरह से दान दिया जाना पसन्द करती है और न इस प्रकार से अलंकृता होकर दान दिये जाने में अपने वास्ते किसी सम्मान का अनुभव करती है। जहां तक परम्पराओं का सवाल है, उन माननीय सदस्य से मेरा यह निवेदन है कि उनके पूर्वज तो पेड़ों के

पतों से अपना शरीर ढकते थे और अगर वे परम्परा के लिए इतने चिन्तित हैं तो फिर उन्हें यह सूती, रेशमी और ऊनी कपड़ों का परित्याग करके वही पेड़ों के पत्ते पहनना चाहिए ।

मुझे सब से ज्यादा आश्चर्य तो कम्युनिस्ट पार्टी के जो नेता हैं उनका भाषण सुन कर हुआ । मैं तो उन से यह आशा करती थी कि वे इस स्वर्ण नियंत्रण कानून का हार्दिक स्वागत करेंगे क्योंकि यह पहला ऐसा अधिनियम है जिसने आर्थिक विषमता जो हमारे समाज में फैली हुई है, और धन जो एक ऐसी अश्लील प्रदर्शन करने की वस्तु है, उस पर करारी चोट पहुंचायी है । मैं तो अपने मन में सोचती थी कि कम्युनिस्ट पार्टी इस पूरे अधिनियम का स्वागत करेगी ।

कुछ भाइयों ने यह भी कहा कि सुनार भाइयों को बहुत कष्ट उठाना पड़ता है । मैं भी इस बात से पूरी तरह सहमत हूं लेकिन जो देश इतनी क्षमता रखता है कि पाकिस्तान से आये हुए लाखों रैफ्यूजीज़ को पुनर्वासित कर दे, जिस देश के कर्णधारों में यह शक्ति है कि इन सब बेघरबार लोगों को फिर से बसा दे तो भला यह जो इस अधिनियम के द्वारा सुनार और सर्राफ़ भाई हमारे बेरोज़गार हो गये हैं, उनको क्या वे अन्य साधन सुलभ नहीं कर सकेंगे ? इसके अतिरिक्त आप देख रहे हैं कि इन सर्राफों और सुनारों की आर्थिक स्थिति इतनी अच्छी है कि वह हज़ारों तार और डैपुटेशन भी भेज सकते हैं और जिनका कि प्रतिनिधित्व से बिशनचंद जैसे रईस कर रहे हों, ऐसे बेरोज़गार लोगों के पुनर्वास की व्यवस्था करना कितना कठिन होगा ? उनका प्रबन्ध यह सरकार क्यों न कर पायेगी और मेरी समझ में नहीं आता कि श्री गोपालन के मन में यह संशय कैसे उठा ?

मैं आप से यह निवेदन करना चाहती हूं कि अभी मेरी कांस्टीटुएंसी के कुछ सुनारों ने यह दरख्वास्त की है और मैं अपने वित्त मंत्री महोदय के सामने उसे पेश करना चाहती हूं और वह यह कि वह लोग चाहते हैं कि उनके लिए प्रीसिशन इंस्ट्रयुमैंटस फैक्टरीज खोली जायें। बहुत बारीक काम जो बनाये जाते हैं उनको हमारे देश के सुनार बड़े अच्छे तरीक़े से बना सकेंगे । बहुत से इंस्ट्रयुमैंटस हम अभी तक बाहर से इम्पोर्ट करते है ।मेरा कहना यह है कि यदि उनके इम्पोर्ट में थोड़ा सा नियंत्रण लगा कर इस तरह की फैक्टरियां देश में खोली जायें तो हमारे सुनार बहुत अच्छी तरह से उन कामों में लग सकते हैं । जिन सुनारों के नुमायन्दे सेठ बिशनचंद्र जैसे रईस हों, उनको रोज़गार दूसरा न मिले यह कैसे हो सकता है ? जहां तक सुनारों का प्रश्न है, मैं ज़रूर निवेदन करूंगी कि उनके पुनर्वास के वास्ते वित्त मंत्री महोदय तुरन्त योजना बना कर उसे लागू करें ।

मुझे बड़ा खेद है कि अभी कुछ माननीय सदस्यों ने यहां पर प्राहिब्शन की चर्चा की । यद्यपि इस अधिनियम का कोई सम्बन्ध प्राहिब्शन से नहीं है, तो भी प्राहिब्शन की बात जब चलती है तो मैं बड़ी विनम्रतापूर्वक कहती हूं कि प्राहिब्शन की पालिसी को अगर पूरे देश में लागू किया जाय तो वह अवश्य सफल होगी । अभी प्लानिंग कमिशन ने पूरा सर्वे करके, पूरी जांच करके यह बतलाया है कि प्राहिब्शन लाने से किसी प्रकार का कोई आर्थिक घाटा हमारे देश को किसी प्रकार से नहीं हो सकेगा ।

जहां तक बूटलैगिंग की बात है मैं यह कह देना चाहती हूं कि आप दिल्ली को ही ले लीजिये । यहां पर कोई प्राहिब्शन नहीं है, बराबर खुलेआम जो भी भाई शराब में डूबना चाहे डूब सकता है और जितनी शराब चाहे पी सकता है । बूट लैगिंग का जहां तक सम्बन्ध है, उसका नशापूर्ण नशा बन्दी से कोई सम्बन्ध नहीं है । इसके अतिरिक्त मैं यहां पर एक और बात कह देना चाहती हूं . . . .

अध्यक्ष महोदय : आप सोने से प्रोहिबिशन पर बहुत अधिक चली गई हैं ।

श्रीमती सावित्री निगम : चूंकि इसकी यहां पर चर्चा हुई थी, इसलिए मैंने भी इसका जिक्र कर दिया है ।

यहां पर चौदह कैरट गोल्ड के सम्बन्ध में बहुत कुछ कहा गया है । लेकिन जो २२ कैरेट गोल्ड के ज़ेवर बना करते थे, वह भी अब एक बीती हुई परम्परा की बात ही रह गई है । आजकल जितने फैशनेबल और अच्छे ज़ेवर बनते हैं और इस नियन्त्रण के पहले भी बनते थे, वे प्रायः चौदह कैरट गोल्ड के ही बनते थे . . . . .

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : आपकी अंगूठी कितने कैरट की है ?

श्रीमती सावित्री निगम : मैं यील्ड करने वाली नहीं हूं । जिस गरीब जनता की दुहाई यहां माननीय सदस्यों ने दी है, उनकी बात करते हुए मैं पूछना चाहती हूं कि कितने परसेंट ऐसे गरीब लोग हैं जिनके पास सोना है । मेरा विश्वास है कि देश में ९० प्रतिशत ऐसे लोग हैं जिनका सोने से कोई सम्बन्ध नहीं है । जहां तक ग्रामीण जनता का प्रश्न है, अधिकतर ग्रामीण जनता चांदी का उपयोग करती है और चांदी के उपयोग पर अभी कोई नियन्त्रण नहीं लगा है ।

एक सुझाव देकर मैं समाप्त कर दूंगी । यदि वास्तव में सोने का मोह आप समाप्त करना चाहते हैं, यदि आप चाहते हैं कि समाज की आर्थिक विषमता दूर हो तो तुरन्त आपको इस अधिनियम में संशोधन करना चाहिये । इसमें एक बहुत बड़ी कमी है । आपको यह कर देना चाहिये कि कोई भी चाहे कितना ही सम्पन्न क्यों न हो दस या पांच तोले से अधिक ज़ेवर भी नहीं रख सकता है । यदि आपने ऐसा किया, तभी छिपा हुआ सोना बाहर आ सकेगा ।

तस्कर सोने के व्यापार का भी यहां जिक्र किया गया है और कहा गया है कि आज भी वह हो रहा है, इस स्वर्ण अधिनियम के आ जाने के बाद भी वह हो रहा है । मैं चाहती हूं कि एक बात और इस सम्बन्ध में कर ली जाए । पंजाब और राजस्थान की सीमा की जो व्यवस्था है, वह यदि केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में ले ले तो जो वहां तस्कर व्यापार चलता है, वह रुक सकता है । अगर यह कर दिया जाए तो यह अधिनियम बहुत ही प्रभावशाली सिद्ध हो सकता है ।

श्री बड़े (खारगोन) : मैं समझता हूं कि गोल्ड कण्ट्रोल के आने से जनता को बहुत बड़ा धक्का लगा है । हर जगह जनता कांग्रेस को कोस रही है । जिस वक्त चीन का आक्रमण हुआ उस वक्त काश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक और पूर्व से लेकर पश्चिम तक जनता नेहरूजी के पीछे आ खड़ी हुई थी । सभी पार्टियों ने डिफ्रेंसिस को भुला कर यही कहना शुरू किया था कि हम चीनी आक्रमण को हटायेंगे, चीन को पीछे भगायेंगे और इस काम में कांग्रेस सरकार की हर तरह से मदद करेंगे । वही जनता जो कांग्रेस सरकार के साथ थी वह इस कण्ट्रोल आर्डर के खिलाफ बोल रही है । गोपालन जी ने भी अभी इसके विरुद्ध आवाज़ उठाई है । क्यों वह इसके विरुद्ध बोले हैं, इसको आपको समझना चाहिये । जनता की जो भावना है, उसको उन्होंने पहचाना है, तभी वह इसके खिलाफ बोले हैं । चूंकि यह जनता की आवाज़ है, इस वास्ते उन्होंने इसका विरोध किया है । जनता नाखुश हो गई है, तभी कम्युनिस्ट पार्टी ने सोचा है कि जनता की इस आवाज़ को पार्लिमेंट में उठाया जाए और उसका फायदा उठाया जाय । मैं आपसे भी कहना चाहता हूं कि जो सच्ची बात है, उसको आपको सामने रखना चाहिये अगर आपको मोरारजी देसाई साहब को खुश करना है तो भले ही कर लें लेकिन आप अपने हृदय पर हाथ लगा कर देखें कि आपका दिल क्या कहता है । पूरे हिन्दुस्तान की जनता आज गोल्ड कण्ट्रोल के विरुद्ध हो गई है, फिर भले ही आप कांग्रेस पार्टी को खुश करने के लिए कुछ भी कहें । आप गांव गांव में, शहर शहर में, मुहल्ले मुहल्ले में जायें, आप जनता को इस गोल्ड कण्ट्रोल आर्डर को कोसते हुए पायेंगे । आज जनता कह रही है कि महात्मा गांधी के नाम पर जो राज चलता था और गरीबों का

भला होता था, वही राज गरीबों के पास आज जो थोड़ा सा पैसा है, पूर्वजों से मिला, थोड़ा सा गोल्ड है, वह भी उससे छीन रहा है। धिक्कार है कांग्रेस को। आप भी देहात से चुन कर आए हैं । लेकिन मैं गरीबों के वोट लेकर आया हूं। मैं जानता हूं कि गरीब जनता क्या कह रही है।

यहां पर कहा गया है कि ६० परसेंट के पास गोल्ड नहीं है। मैं कहता हूं कि कम से कम जब बच्चा जन्म लेता है, तब कान में सोने से हिन्दुओं में छेद किया जाता है और उसमें जो सोना प्रयोग में लाया जाता है, वह सोना भी प्योर होता है और जब तक बच्चे का कान छेदा नहीं जाता है तब तक वह बच्चा हिन्दू ही नहीं समझा जाता है। मैं समझता हूं कि कम से कम ५०–६० प्रतिशत जनता के पास गोल्ड होना चाहिए, किसी भी रूप में ।

गांव गांव में जो सुनार हैं, वे क्या करते हैं और क्या कहते हैं, इस पर भी आपको विचार करना चाहिये। इस गोल्ड कण्ट्रोल आर्डर से उनमें तथा दूसरे लोगों में भी क्षोभ, पैदा हुआ है। यदि उस क्षोभ की भावना को हम हाउस के सामने नहीं रखते हैं तो मैं समझता हूं कि जो हमारा प्राथमिक कर्त्तव्य है, उसका भी हम पालन नहीं करते हैं। आपने प्रोहिबिशन किया है। मुरारजी साहब की प्रेरणा से खानदेश में भी हुआ। लेकिन उसका क्या नतीजा निकला है। मैंने देखा है कि गृह उद्योग हर घर में खुल गए हैं। और वहां पर शराब बनाई जाती है। आज हमको सोना लेने का लालच हो सकता है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि जिस तरह से प्रोहिबिशन फेल हो गई है, उसी तरह से यह गोल्ड कण्ट्रोल आर्डर भी फेल हो जाएगा। इस आर्डर के आने के बाद सुनार लोग हाथ पर हाथ धर कर बैठे हुए हैं। हर जगह उन्होंने मीटिंग करके कहा हैं कि जो हमारा पुराना धंधा है, पूर्वजों से हमें मिला है वह खत्म कर दिया गया है और हमारे सामने भूखों मरने की नौबत आ गई है।

एक माननीय सदस्य ने कहा कि कारखानेदार भी तो लोगों को निकाल देते हैं और जब वे निकाल देते हैं तो हम चिल्लाते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि अगर कारखानेदार उनको निकाल देते हैं नौकरी से तो क्या हम भी वैसा ही करें और क्या हम भी लोगों को मार दें। क्या जो वे करते हैं, वही हम को भी करना चाहियें? अगर वे कोई गलत काम करते हैं तो हम को तो गलत काम नहीं करना चाहिये। हमें तो सही काम ही करना चाहिये। यही न्याय कहता है।

यह कहा गया है कि कला नष्ट नहीं होगी। कैसे नहीं होगी यह मैं आप से जानना चाहता हूं। मैं बताऊं कि गांव गांव में जाकर आप देखें, आपको कम से कम हर गांव में पचास साठ सुनार मिल जायेंगे। उनका सारे का सारा धंधा नष्ट हो गया है। इस आर्डर के आने के बाद वे खाली बैठे हैं। उनके पास सोने के ज़ेवर बनाने के लिए जो [illegible] आया हुआ था, आर्डर सारे कैंसल कर दिये गये हैं। इसका नतीजा यह हुआ है कि जो सोना था वह ज़मीन के नीचे चला गया है।

मैं मानता हूं कि आपको गोल्ड की जरुरत है। मैं यह भी मानता हूं कि रुपये की वैल्यू कम हो गई है। मैं यह भी मानता हूं कि स्मगलिंग बहुत होता है। यह भी ठीक है कि नेशन को गोल्ड की जरूरत है। लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि अगर आज मुझे पैसे की जरुरत है तो मैं डाका डाल दूं या चोरी करना शुरू कर दूं। हमारी जनसंघ पार्टी महसूस करती है कि आपको गोल्ड की जरुरत है। मैं खुद कस्टम्ज़ के बारे में जो सिलैक्ट कमेटी थी, उसका मैम्बर था। वहां पर कई बातें सामने आई। मैं मानता हूं कि रुपये की वैल्यू कम हो सकती है, इन्फ्लेशन बढ़ सकता है, नेशन को सोने की ज़रूरत हो सकती है, लेकिन इन सब का यह मतलब नहीं है कि हम किसी की जेब काटना शुरू कर दें, पिक पाकेटिंग शुरू कर दें। ये जो रूल्ज़ हैं, ये गलत हैं। इसका यह नतीजा होगा कि सोना पाकिस्तान चला जाएगा और वहां इसको बेचा जाएगा। यहां पर भी ब्लैक मार्किट की

[श्री बड़े]

रीति से इसको बेचा जाएगा। यह खरीद करके फिर विदेशों में भेजा जाएगा पहले ही पाकिस्तान गया है और अब और जाएगा।

कन्यादान के वक्त सोना दान दिया जाता है। लेकिन जिन महिलाओं ने मंगल सूत्र पहना ही नहीं है, उनके सामने मंगलसूत्र की कद्र ही क्या हो सकती है। आज ८० परसेंट इस देश की जनता ऐसी है जो मंगल सूत्र को छोड़ कर सब कुछ दे सकती है। मंगल सूत्र वह कभी नहीं देगी। सिविल प्रोसीजर कोड में भी मंगल सूत्र को जब्त नहीं किया जा सकता है। यह चीज़ अंग्रेजों के वक्त से चली आ रही है। कन्यादान के वक्त सोना इसलिए दिया जाता है कि वक्त जरुरत इसका इस्तैमाल हो सके, जब कभी मुसीबत आ जाए, जब कभी बीमारी पड़ जाए, जब कभी स्त्री विधवा हो जाए, जब कभी लड़कों के लिए पैसे की जरूरत पड़ जाए, तो यह सोना उनके लिए बैंक का काम दे। यह घर का बैंक था। इस बैंक को ही आप नष्ट करने जा रहे हैं। जनता गोल्ड की तरफ क्यों जाती है, गोल्ड में विश्वास क्यों करती है? इसका कारण यह है कि जनता गवर्नमेंट के मुकाबले में गोल्ड में अधिक विश्वास करती है। अगर गवर्नमेंट के पास वह जाएगा तो पता नहीं क्या होगा। इस वास्ते उसका गोल्ड में अधिक विश्वास है, इसलिए थोड़ा बहुत सोना लोग अपने घरों में रखते हैं और वक्त जरुरत इसका इस्तैमाल करते हैं। अब यह भी खत्म हो गया।

आप गांव गांव में जाएं और और देखें कि वहां सोने से कितने काम चलते हैं। जब बोनी का सीज़न होता है तो किसान जेवर लेकर के उनको गिरवी रख देते हैं और पैसा लेकर अपना काम चला लेते हैं। चार महीने बाद ब्याज देकर जेवर वापिस ले जाते हैं। यह हर गांव में धंधा चलता है। आज यह धन्धा भी खत्म हो गया है। गोल्ड आर्नामेंट्स नहीं लिये जा सकते हैं, साहूकार के पास नहीं रखे जा सकते हैं। पन्द्रह बीस लाख का धंधा चलता था, वह भी खत्म हो गया। पहले तो सेल्स टैक्स के लाइसेंस के अनुसार डिक्लेरेशन देना होता था। लेकिन अब यह आर्डर दे दिया गया कि आर्नामेंट्स जिनके पास हैं, प्लेज करके रखे हुए हैं, वे भी वापिस नहीं दे सकता है। इससे हर गांव का जो बिजिनेस था वह खत्म हो गया है।

हमारे पास कुछ सुनार आए थे और उनका कहना था कि चौदह चौदह कैरट गोल्ड से जेवर नहीं बन सकते हैं। कोटक साहब आये थे और उन्होंने कहा था कि १४ कैरट के जेवर मंगल सूत्र आदि बन सकते हैं। हमारे सामने सब सुनारों ने उनसे बातें कीं। इन्दौर में भी सराफ की मीटिंग हुई थी। उसमें उन लोगों ने कहा कि १४ कैरट का सोना इतना सख्त हो जाता है कि उसका धंधा नहीं किया जा सकता। इसी तरह से हमारे यहां दूसरा धंधा जरी का भी होता है। जरी का तार निकालने का जो धंधा है वह इससे बैठ जायेगा। उससे काफी फारेन एक्सचेंज भी मिलता था। मैंने सुना है कि गोल्ड कण्ट्रोल आर्डर के मातहत हुक्म निकला है कि चूंकि जरी के धन्धे से फारेन एक्सचेंज मिलता है इसलिये हम उसकी परमिशन देंगे। लेकिन गोल्ड कण्ट्रोल आर्डर ऐसा है कि उसमें लिखा हुआ है : कि उनका बिक्री के लिए प्रदर्शन न किया जाय।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मैं कहना चाहता हूं कि अगर जेवर को एग्जिबिशन के लिये नहीं रखेंगे तो उस की बिक्री कैसे होगी। जितने सराफ थे उन्हों ने जो गोल्ड कंट्रोल आफिसर थे उन से पूछा कि अगर हम जेवर को या जरी के कपड़े को घोषित नहीं करेंगे, उस को एग्जिबिट नहीं करेंगे तो उस की बिक्री कैसे करेंगे? तब गोल्ड कंट्रोल आफिसर ने कहा कि हर एक आदमी ५० ग्राम सोना रख सकता है और हर एक

लड़का २० ग्राम सोना रख सकता है। लेकिन जब हम सोने को बेच नहीं सकते, किसी के पास जा कर, उस के जेवर नहीं बना सकते, तो खाली गोल्ड रखने से कैसे काम चलेगा ?

इस में मुझे कोई आब्जेक्शन नहीं है क्योंकि मैं जानता हूं कि **दिस इज क्राइंग इन दि विल्डरनेस** श्री मोरारजी देसाई जिद्दी स्वभाव के रहे हैं और वे उसे बदलेंगे नहीं।

इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि यदि हम गोल्ड देते हैं तो सरकार ६२.५० रु० तोले के भाव से लेगी, उस के बाद अगर हम फिर गवर्नमेंट के पास सोना खरीदने के लिये जायेंगे तो वे आज के भाव से देंगे। यानी गवर्नमेंट उस से पैसा कमाना चाहती है। गवर्नमेंट यदि उसी भाव से सोना वापस दे तो जो व्यापारी वे कहेंगे कि ठीक है, हम गवर्नमेंट से खरीदेंगे। अभी यह भी पता नहीं है कि सोना कहां से आयेगा। मेरा यह कहना है कि यह गोल्ड कंट्रोल आर्डर जो है वह इतना ओवरलैपिंग है जिस का ठिकाना नहीं है। यही नहीं यह बड़ा क्यूरियस है। पहली बात तो यह हिन्दी में नहीं है, इंग्लिश में है, इसलिये गांव गांव में इसके बारे में शंका है। इस के लिये जो फार्म भरने को देते हैं उस में हर महीने डिक्लेरेशन देना होता है। हर महीने कैसे गांव वाले आदमी डिक्लेरेशन दे सकते हैं। इसलिये जिस तरह से सेल्स टैक्स में होता है कि तीन तीन महीने पर डिक्लेरेशन देना होता है उसी तरह से इस में भी होना चाहिये। इस के साथ यह भी है कि इस की लाइसेंस फी १०० रु० रक्खी गई है। जो बेचारा सुनार ५०, ७० या १०० रु० कमाता है, वह १०० रु० लाइसेंस फी देने के लिए कहां से लायेगा ? छोटे हों या बड़े हों, कोई भी सुनार १०० रु० लाइसेंस फी नहीं दे सकते। इसलिए लाइसेंस फी १०० रु० जो रक्खी गई है वह इतनी न हो कर पांच या दस रुपया महीना होनी चाहिये।

हमारी एक माननीय सदस्या ने कहा कि जो सुनार हैं उन्हें धन्धा मिल जाना चाहिये। इधर तो वे मंजूर करती हैं कि अनएम्प्लायमेंट हो गया है इसलिये उन को कारखाना दिया जाय, दूसरी तरफ कहती हैं कि यह कब तक दिया जायेगा। वह लोग भूखे मर रहे हैं। लेकिन हमारी गवर्नमेंट उसी तरह से डूब रही है जैसी कि कहानी मशहूर है। एक आदमी ने पूछा कि यहां पर नदी कितनी गहरी है तो जवाब मिला कि २ फुट यहां पर है, ३ फुट यहां पर है, १० फुट, १५ फुट यहां पर है। उस का ऐवरेज निकाला गया २ फुट। उस के हिसाब से मिनिस्टर चले तो जब उन की कमर तक पानी आ गया तो लोगों ने कहा कि तुम डूब जाओगे। उन्हों ने कहा कि हिसाब में तो २ ही फुट आया है, ऐवरेज तो २ ही फुट है इसलिये मैं डूबूंगा तो भी हिसाब से डूबूंगा। फिर छाती तक पानी आया तो लोगों ने कहा कि तुम मर रहे हो, तुम्हारा हिसाब कुछ भी आता है। लेकिन उन्हों ने कहा कि मैं हिसाब से ही तो मर रहा हूं। इसी तरह से हमारे मिनिस्टर साहब भी हिसाब से मर रहे हैं उन्हों ने गोल्ड कंट्रोल आर्डर निकाला है। लेकिन यह प्रेस्टिज का सवाल हो गया है इसलिये मैं कह रहा हूं कि यह जो गोल्ड कंट्रोल आर्डर है उस का उद्देश्य यह है कि गोल्ड सरकार के पास आये, लेकिन वे कहते हैं कि केवल ६ या ८ करोड़ रु० का गोल्ड ही आया है। तो यह तो कुछ भी ऊपर नहीं आया है, तब इस तरह के आर्डर से क्या फायदा ? जो स्मगलिंग है वह भी नहीं चेक हो रही है क्योंकि पाकिस्तान में वह जायगा जहां पर ज्यादा भाव है। जितना भी गोल्ड है वह अन्दर चला गया है। आज कोई भी गोल्ड को बेचने के लिए तैयार नहीं है। आज गरीब जनता की यह भावना है कि यह जो गोल्ड कंट्रोल आर्डर है उस से तीन बातें खूब होने वाली हैं। एक तो ब्लैक मार्केट बढ़ेगी, दूसरे कांग्रेस गवर्नमेंट को लोग कोसेंगे तीसरे इमरजेंसी का अनुचित फायदा उठा कर, डिफेन्स आफ इंडिया ऐक्ट का फायदा उठा कर सरकार जनता को पीसेगी। इमर्जेन्सी के समय में जनता की भावना एक हो गई थी, सब लोग एक हो गये थे। लेकिन अब गवर्नमेंट में अलग अलग प्रकार की भावना आने लगी है। इसलिये पूर्वजों से आज तक जो कला चलती आ रही थी और इधर बढ़ रही थी, वह कम होने वाली

[श्री बड़े]

है । कुन्दन बनाने की कला इतनी सुन्दर है जिस का ठिकाना नहीं है । राजस्थान में और इन्दौर में जो जड़ाऊ काम होता है और मणि तैयार होते हैं सोने के वह अब चलने वाला नहीं है ।

इसी के साथ साथ मुझे यह भी कहना है कि जो गोल्ड स्थिम हैं उन पर यह कानून लागू नहीं होना चाहिये गोल्ड कंट्रोल आर्डर में उन्हों ने कहा है यानी रिफाइनरी उस वक्त हो या न हो लेकिन उस को रिफाइनरी रही हुई मानी जायेगी और उसे लाइसेंस लेना होगा । हालांकि उस ने कह दिया कि मैं सुनार का धन्धा नहीं करता हूं, मैंने सुनार का धन्धा छोड़ दिया है, तो भी एक्साइज सुपरिन्टेन्डेन्ट आ कर कहता है कि तुम्हें लाइसेंस लेना चाहिये **बिकाज योर रिफाइनरी वाज इन एग्जिस्टेंस** । इस तरह से इस कानून के माने गलत लगाये जा रहे हैं ।

दूसरी बात यह है कि यह कानून इतना गलत है कि मैं समझता हूं कि यदि यह हाई कोर्ट या किसी भी कोर्ट में जायेगा तो इस की धज्जियां उड़ जायेंगी । इस का प्रत्येक सेक्शन ओवरलैपिंग है । अगर प्लेज करने के लिये नहीं है तो कहते हैं : **मार्टगेज, सेल, पर्चेज आर अदरवाइज ट्रांसफर** में प्लेज भी आ जाती है । सेक्शन १२६ (डी) में प्लेज को एग्ज़ेम्शन दिया हुआ है, लेकिन एक सेक्शन में कहते हैं कि "अदरवाइज ट्रांस्फर" भी प्रोहिबिटेड है । इस से मालूम होता है कि यह कानून कितना डिफेक्टिव है । मैं तो कहता हूं कि इस ला को उसने बनाया है जोकि लो को नहीं जानता है । इसलिये इस का परीक्षण फिर किया जाना चाहिये और इस जो में गल्तियां हों वह सुधारनी चाहियें, जिन से कि सुनारों में बहुत असन्तोष पैदा हो गया है, उन को शासन देखें ।

जैसा माननीय सदस्य ने कहा कि अभी इमर्जेन्सी पीरियड है और चाइना के आक्रमण का मुकाबला करने के लिये महिलायें अपने पति और अपने बच्चे देने के लिये भी तैयार हो जायेंगी । मैं कहना चाहता हूं कि महिलायें पति ही क्या अपना स सर्वस्व देने के लिए तैयार हो जायेंगी, खुद लड़ने जायेंगी । मराठों का कहना है कि हम लोगों की स्त्रियां भी लड़ने जायेंगी । वे पति और पुत्र का नाम नहीं लेतीं, वे कहती हैं कि हम भी जायेंगी, पहले हम जायेंगी बाद में हमारे पति जायेंगे । इस तरह से महाराष्ट्र की महिलायें कहती हैं । लेकिन यदि माननीय सदस्या कहना चाहती हैं कि चूंकि वे युद्ध में जाने वाली हैं इसलिये सोना भी दें, तो मैं कहता हूं कि वे सोना देने के लिये भी तैयार हो जायेंगी, मगर इस के लिये समय तो आने दो । सिर्फ मुंह से कह देने से कि इमर्जेन्सी पीरियड है और एलेक्शन के समय कह दिया जाय कि "इमर्जेन्सी स्लाइटली इम्प्रूव्ड" तो सिर्फ ऐसा कह देने से ही जनता आप के पीछे आने के लिये तैयार नहीं है । दरअस्ल चाइना का हमला हो गया तो आप की जनता इकट्ठी हो गई थी, लेकिन चूंकि गोल्ड कंट्रोल आर्डर हो गया है इसलिये पूरी जनता शासन के खिलाफ हो गई है । इसलिये मैं शासन से अपील करना चाहता हूं कि यह जो आर्डर है उस को रिवाइज़ किया जाय । आज कोई नहीं कहता है कि जनता आप को गोल्ड न दे । गोल्ड जनता देगी । हमारे मध्य प्रदेश से काफी गोल्ड आ गया है, पंजाब से गोल्ड मिला है, और अगर आगे भी आप जनता से अपील करेंगे तो वह गोल्ड देगी, लेकिन अगर आप इस तरह से सोना निकालेंगे, डाका डाल कर लेंगे तो यहां की जनता आप को धिक्कारेगी और यह कहेगी कि पूज्य बापू के नाम को आप लोग क्यों लजाते हैं । आज पूज्य बापू जी भी ऊपर से दो दो आंसू बहाते होंगे कि धिक्कार है शासन तुम को कि तुम गरीबों का सोना ले रहे हो । जिन्हों ने छोटे छोटे बैंक से बना कर उस को रक्खा है ।

मैं फिर अपील करता हूं कि गोल्ड कंट्रोल आर्डर रिवाइज़ किया जाय ।

†**श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद)** : हमारी सरकार देश में जिस ढंग से क्रांति लाना चाहती है, वह ढंग सरल नहीं है। सामाजिक क्रांतियों को कानून की सहायता से लाना कोई सरल कार्य नहीं है। यह पथ कांटों से भरा हुआ है। हमारे वित्त मंत्री जिस प्रकार की सामाजिक क्रांति लाना चाहते हैं उसे वह गत अपने १५ वर्ष के राज्य में नहीं ला सके। उन्हें सारे हालात की जानकारी थी। भ्रष्टाचार और तस्करता का उन्हें पूरा पता रहा है। अब उन्हों ने इसे दूर करने के लिए भारत प्रतिरक्षा नियमों के अन्तर्गत अधिकार प्राप्त किये हैं।

स्वर्ण नियंत्रण आदेश लागू करने के तीन लक्ष्य रहे हैं। प्रथम यह कि तस्कर व्यापार को रोका जाय। दूसरा यह कि देश में सोने की कीमत अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर आ जाये। तीसरा यह कि लोगों में सोने के प्रति जो अनावश्यक आकर्षण है, उसे कम कर दिया जाय। इस में कोई सन्देह नहीं कि स्वर्ण का एक विशेष महत्व और आकषण है। और मैं सरकार से यह पूछना चाहता हूं कि १५ वर्षों में तस्करता को दूर करने के लिए क्या कुछ किया है। यही कि इस दिशा में वह नितान्त असफल रही है। जिन लोगों ने स्वर्ण एकत्रित कर रखा है, वे अभी तो मैदान में आ नहीं रहे, और पता नहीं इस दिशा में वित्त मंत्री क्या कार्यवाही करने की सोच रहे हैं।

सोने के सारे सौदे बन्द कर दिये गये हैं। जेवर केवल १४ कैरट के ही बनेंगे। यह ठीक है कि इस समय सब से अधिक हमारा ध्यान चीनी आक्रमण की ओर होना चाहिये। परन्तु स्वर्ण नीति के कारण सरकार ने काफी लोगों का विश्वास खो दिया है। कानून और दबाव से किसी प्रकार की क्रांति पैदा नहीं की जा सकती। मैं वित्त मंत्री से निवेदन करूंगा कि उन्हें यह स्वर्ण नियंत्रण आदेश रद्द कर देना चाहिये। आज १४ कैरेट सोने की बात की जा रही है। परन्तु आखिर यह चमक भी कब तक चलेगी? सरकार पर मेरा आरोप है कि उन्हों ने इस प्रकार की क्रांति के लिए न तो कोई वातावरण ही तैयार किया और न ही देश को इस के लिये तैयार किया।

अन्त में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि सरकार को एक समिति की स्थापना करना चाहिए जोकि इस बात की जांच करे कि यह स्वर्ण नियंत्रण आदेश कैसे कार्य कर रहा है। इस का पुनरीक्षण होना चाहिये। १५ से ३० लाख लोगों और उन के परिवारों की समस्या है और उन के रोजगार का प्रश्न है। इस बात का भी निश्चित रूप से पता किया जाना चाहिये कि छिपा हुआ सोना कहां है। और उसे बाहर निकालने के प्रयत्न होने चाहिए। इस समिति में संसद् सदस्य भी लिये जाने चाहियें। इस बात का भी पता करना चाहिये कि लोग इन नियमों का विरोध क्यों कर रहे हैं और "१४ कैरेट" के सोने को क्यों पसंद नहीं किया जा रहा है। यह मामला बोर्ड पर नहीं छोड़ा जाना चाहिये।

लोग बेरोजगार हुए हैं यह एक समस्या है। सरकार इन बेरोजगार हुए लाखों लोगों के लिए रोजगार और पुनर्वास के कोई उपाय सोचे। यह असाधारण बेरोजगारी संविधान में निहित राज्य नीति के मूलभूत सिद्धान्तों की भावना के विरुद्ध है। मैं इस बात का भी अनुरोध करता हूं कि जयपुर के पालिश हुए आभूषणों के उद्योग को सरकार द्वारा संरक्षण दिया जाना चाहिये। मेरा यह भी निवेदन है कि सरकार को विभिन्न पक्षों की इस शिकायत की भी जांच करनी चाहिये कि स्वर्ण नियंत्रण आदेश लागू करने के प्रभारी छोटे पदाधिकारी जनता को परेशान कर रहे हैं। इस की ओर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिए।

श्री कमल नयन बजाज (वर्धा) : उपाध्यक्ष महोदय, सोने का जो क़ानून बना है उस की दो मुख्य बातें है। दो बीमारियां देश की हैं। एक तो तस्कर का व्यापार और दूसरे

†मूल अंग्रेज़ी में

[श्री कमल नयन बजाज]

अन्तर्राष्ट्रीय देशों के अन्दर हमारी मुद्रा के भाव की कमी का होना। जहां तक इन दो बीमारियों का प्रश्न है, यह बिला शक बड़ी बीमारियां है और उन को दुरुस्त किया जाना चाहिए, इसमें कोई भी इंकार नहीं रख सकता है। लेकिन यह बीमारियां, एक तरफ सोने के बारे में जो ममता और प्यार है उसको दूर करना, यह जो एक सामाजिक क्रान्ति है। यह एक बात बिल्कुल दूसरी तरफ है। यदि इन दोनों को मिला कर हम देखते हैं तो हमारी जो पहली दो बीमारियां है, वह सोने के प्यार को और मुहब्बत को दूर करने से दूर हो जायगी। यदि वैसे भी हो सकती हो तो व्यवहारिक तौर से करने में क्या कठिनाइयां हैं इनको भी हमें समझना चाहिए। लेकिन जहां तक हमारी छोटी बुद्धि में आता है, क्योंकि यह सवाल मेरे दिमाग में सबसे पहले तब आया जब मैं परदेश में घूमता था। पिछले साल भी मैं पूर्व देशों में गया और हांगकांग में कई व्यापारियों से जब मैं ने चर्चा की तो मेरे दिमाग में यह चीज़ आई कि सोने का जो तस्कर व्यापार हो रहा है और भारत के विपरीत हो रहा है उसको किसी तरीके से यदि बंद किया जा सके तो वह अच्छा होगा। वहां की जो कुछ थोड़ी बहुत जानकारी मुझे मिली मैं ने ला करके वित्त मंत्री जी को दी। मुझे बड़ी खुशी हुई जब उन्होंने कहा कि मुझ को इन बातों की जानकारी है और इन पर हम विचार कर रहे है और सरकार कुछ न कुछ इस तरह का पग लेगी जिससे इस तरह का जो तस्कर व्यापार है यह बन्द हो जाए।

तस्कर व्यापार की बदौलत सोना हमारे देश में आ रहा है। सोना लाने के लिए जो तस्कर व्यापार किया जाता है, यह क्यों किया जाता है इसको पहले हमें समझना चाहिये। तस्कर व्यापार करने वाले लोग जिन के पास परदेशों में जो पैसा है, वे तस्कर व्यापार से जो सोना लाते है वह किताबों में जो रुपया है, उससे नहीं आता है, वह किताबों के बाहर के रुपये से स्मलिंग होता है। किताबों के बाहर के रुपये से जब स्मालिंग होता है तो पहले वह रुपया जमा किस तरह से होता है, उस पर हमें नजर डालनी चाहिये। व्यापार के आयात और निर्यात की जो इनवायिसस हैं, वे या तो कम करी जाती हैं या ज्यादा करी जाती है जिस की बदौलत यह रुपया वहां जमा हो जाता है। उस पर नियंत्रण यदि हम कर सकें तो ज्यादा अच्छा होगा। जो रुपया वहां पर एक बार जमा हो गया उसका आप सोना लाने देंगे तो सोना आएगा और अगर सोना नहीं लाने देंगे तो दूसरी चीज जो आ रही हैं, वे आएंगी। उनको तो वह रुपया लाना है। आज सोना क्यों आता है? वह इसलिए आता है क्योंकि उसका भाव यहां अधिक है और लाने में सहुलियत भी रहती है और यहां लाने के बाद उसका बेचना असान होता है। सोना लाना ही उनका मुख्य इरादा नहीं है। उनका मुख्य इरादा तो रुपया यहां लाना है जो कि बाहर उन्होंने कमा लिया था किसी तरह से। यदि सोना आप बन्द कर दे और वह न आया तो दूसरी चीज आयेगी। स्मलिंग उससे बन्द हो जाएगा, यह जरूरी बात नहीं है। दूसरी चीजों का स्मगलिंग अधिक हो जाएगा। स्मगलिंग अगर रुक जाता है तो बहुत अच्छी बात है। पर वह रुकता नहीं है। और हजारों चीज आने की वनिस्बत यदि सोना आता है तो लाख दर्जे अच्छा है। कम से कम आधी कीमत तो मिलती है। उसके बजाय अगर ट्रंसिस्टर्ज़ आते हैं, रेडियोज़ आते हैं, सिग्रेटस आती है या इस तरह की दूसरी चीजें आती है जिन का मोल मिट्टी सा है, तो भी कुछ अन्तर नहीं पड़ेगा। उन से सोना यदि आ जाता है तो कम से कम आधी कीमत आ जाती है। इसका इलाज भी मैं बाद में बतलाऊंगा यदि स्मगलिंग को बन्द नहीं कर सकते है। स्मगलिंग तो अच्छे अच्छे देशों में भी बन्द नहीं हो सका है। कम ज्यादा जरूर हो सकता है। वह उस वक्त ही बन्द हो सकता है जब हमारा देश व्यापारिक दृष्टि से, औद्योगिक दृष्टि से मजबूत हो और

जिन चीज़ों के साथ यहां पर लोगों को प्यार है, वे बना कर उनको यहां सस्ती दी जायें। तब स्मगलिंग बन्द हो सकता है।

अब मैं करेंसी के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। ऐसे देश भी है जैसे इंडोनेशिया जिस के रुपये और हमारे रुपये में जो आफिशल फर्क है एक से दस का है। हमारा एक रुपया उनके दस रुपयों के बराबर है। यह आफिशल रेट है। लेकिन खुले बाजार में दस के बदले में सौ मिलते हैं। इतना फर्क है। यह मुद्राओं में इतना फर्क है, तो उसके कारण सोने का स्मलिंग अधिक है, ऐसी कोई बात नहीं है। आयात निर्यात का जो व्यापार है और वहां जो औद्योकीकरण है, उसके पीछे जो सारी नीति है, उसकी वजह से मुद्रा का भाव अन्तर्राष्ट्रीय जगत में इतना गिरा हुआ है। यदि हम रा व्यापार, यदि हमारे उद्योग अच्छी नीयत से नियंत्रित हों और व्यवस्था से अच्छी तरह से हम उसको करेंगे तो हमारी मुद्रा का भाव इस स्मगलिंग की वजह से गिर जाएगा, यह मैं नहीं मान सकता हूं। इसका कारण यह है कि टोटल हमारी जो मुद्रा है उसकी तादाद इतनी अधिक है कि कुछ स्मगलिंग हो कर वह चीज हो जाएगी, उसका प्रभाव इतना बड़ा होगा कि हमारी मुद्रा हमेशा के लिए दब जाएगी, यह कुछ कम समझ में आने वाली चीज है। हम मुद्रा का भाव कम नहीं कर सकते हैं और न ही उसका भाव बढा सकते हैं। मैं एक छोटे दायरे की बात नहीं कर रहा हूं, एक लम्बे दायरे की बात कर रहा हूं। छोटे दायरे में इसका असर जरूर पड़ेगा क्यों कि आसान यदि एक तरीका कि सोना लाने का हो गया है तो उनको कोई दूसरा तरीका ढूंढ़ना पड़ेगा। जब तक उसकी व्यवस्था आप दिखायेंगे तब तक फिर से भावों के अन्दर फर्क पड़ेगा

जब यह नियंत्रण आया तो कुछ शंका मेरे मन में जरूर पैदा हुई। लेकिन मुझे खुशी हुई कि चलो एक ऐसी चीज हुई तो जिस का प्रभाव देश के लिए अच्छा होगा। परन्तु जब मैंने इसको बारीकी से देखा तो कई बातों को देख कर मुझे अचम्भा हुआ। आज तो ऐसी परिस्थिति मुझे मालूम देती है कि सोने का भाव पर कितना भी आप नियंत्रण रखने की कोशिश करें, नियंत्रण नहीं रख सकते हैं। १४ कैरट के ऊपर आप बन्द कर दें या जो भी करें, जब तक ममता और प्यार सोने से हटेगा नहीं, सोना जो २४ कैरट का होता था, १४ कैरट का होकर भी, उसका भाव बढ़ता ही जाएगा। जब उसका भाव अधिक बढ़ जाएगा तो उसके दो परिणाम होंगे। सोना फिर स्मगल हो कर आएगा, बुलियन की शेप में भी काफी तादाद में आएगा और इसके अलावा आर्नामैंटस की शेप में भी आएगा क्योंकि आर्नामैंटस यहां पर बनाना मुश्किल हो जाएगा। ईमानदारी के साथ हमारे पास अगर एडमिनिस्ट्रेशन ऐसा होता कि जो इसकी व्यवस्था कर सकता तो बात दूसरी थी। लेकिन आज प्रोहिबिशन के मामले में भी हम सफल नहीं हो पा रहे हैं उस हद तक जिस हद तक होना चाहिये। उसका दूसरा कारण भी है कि सारे देश में प्रोहिबिशन होती तो बहुत आसानी से हम उसको कर सकते थे। चूंकि सारे देश में हम चाहते भी नहीं थे, इस वास्ते उस हद तक सफल नहीं हो पा रहे हैं जिस हद तक होना चाहिये। उस में तो हम चाहते भी नहीं हैं कि हमारे भाई, हमारे पिता तथा जो भी हमारे बन्धुजन हैं, उनके शरीर को खराब करके हम पैसा कमायें। इस वास्ते प्रोहिबिशन और इस में हमें फर्क करना चाहिये। सोने के सम्बन्ध में जो हमारी ममता है, जो हमारा प्यार है, उसको हम डेस्ट्राय करें। हम उसको जरूर करेंगे। परन्तु यह कोई सन्त महात्मा ही कर सकता है। वह बहनों में जा कर उनके गलों के, हमारी स्त्रियों के हार ले सकता है और यह काम वह उस वक्त भी कर सकता है जब कि देश में शान्ति हो।

†**श्री मोरारजी देसाई** : आज कल लोग चांदी के रुपये नहीं कागज के नोट लेते हैं।

श्री कमल नयन बजाज : मैं सके बारे में इतना ही कहना चाहता कि आप सफल हों, मैं बड़ा खुश हूंगा । मेरी तो परमात्मा से प्रार्थना है कि आप लाख दफा सही निकलें और मेरे जैसे लोग लाख दफा गलत साबित हों ।

†**श्री मोरारजी देसाई** : वहीं होने वाला है ।

श्री कमल नयन बजाज : लेकिन जो थोड़ा बहुत मुझे अनुभव है उसके आधार पर मैं अगर साफ बात न करू तो मुझे लगता है कि मैं आपके साथ वफादारी अदा नहीं कर सकूंगा। आपने नोटों की बात कही । वह एक ही दिन में नहीं हो गया । कुछ अर्सा लगा है । ममता भी कुछ अर्से में ही स्ट्राय की जा सकती है । आज वही सोना देश की रक्षा के लिए यदि आवश्यक है देश पर जो आक्रमण हुआ है, उससे देश की रक्षा करने के लिए अगर आवश्यक है, तो सब दे सकते हैं । आपको मिला भी है और आगे मिल भी सकता है । लेकिन उस समय भी मैंने आप से निवेदन किया था, और आपने सफाई अपनी तरफ से दी थी, कि क्यों देश को सोने से नंगा किया जा रहा है, क्या इसका लाभ होगा । आपने मुझे उस वक्त कहा था कि मैं एक आउंस सोना भी बाहर नहीं जाने ूंगा । मुझे बड़ी तसल्ली हुई कि सोना आप बाहर नहीं जाने देंगे, इसको इकटठा कर के रखेंगे, चाहे उसकी क्रेडिट वर्दिनेंस ....

†**श्री मोरारजी देसाई** : उनसे बात करते हुए अब मैं सचेत रहूंगा ।

श्री कमल नयन बजाज : मुझे माफ कीजिये । आपने जो चर्चा मुझ से की थी, मेरा तो यह ख्याल नहीं कि वह व्यक्तिगत चर्चा थी । अगर मुझे पता ोता तो मैं यहां उसका जिक्र नहीं करता ।

श्री मोरारजी देसाई : व्यक्तिगत चर्चा ही थी ।

श्री कमल नयन बजाज : यह चर्चा फडे्रेशन की कमेटी मीटिंग में हुई थी । आपने कोई कमिटमेंट किया था, सा मैं नहीं कह रहा । जो आपका इरादा था वही मैं बता रहा था । मुझे दुख है अगर आपको यह बात बुरी लगी है । मैं तो समझता था कि कान्फ्रेंस के अन्दर आपने जो बात कही थी, वह कोई सीक्रेट बात नहीं कही थी । मैं इसको छोड़ता हूं । अभी मुझे पता लगा है कि लखनऊ से कि वहां से कुछ सैकड़ों ऐसे सुनार हैं जो कि नेपाल जाने की यारी कर रहे हैं । बनारस से भी तथा दूसरी जगहों से भी वहां जाने की वैयारी कर रहे हैं । मैं ने व्यापारी लोगों से पूछा कि वे क्यों जा रहे हैं । मुझे जवाब मिला कि वहां पर सोना ले करके हम गहने बनायेंगे और वहां से वे गहने आसानी से यहां आ कर बिक सकते हैं । इस तरह की जो चीज चल रही है, यह भी हमारे लिए कोई अच्छी चीज़ नहीं है ।

दूसरे जो रुरल क्रडिट की चीज़ है, जिस चीज़ का ज्यादा असर मेरे दिमाग पर पड़ा है वह मैं आप के सामने रखना चाहता हूं । मैं इस बात को मानता हूं कि देहातों के अन्दर ८० परसेंट लोगों के पास भी सोना नहीं है । गरीबी की जो प्रतिष्ठा है उस का नाम ले कर सोने की सुरक्षा हम नहीं चाहते हैं, न तो सुनार चाहते हैं और न कोई व्यापारी चाहते हैं, न श्रीमन्त चाहते हैं । आज चाहे कोई

†मूल अंग्रेजी में

कोई भी धन्धा करने वाला हो, मोची हो, चमार हो, धोबी हो, किराने वाला हो या कपड़े वाला हो, वह देहातों में आवागमन के साधन न होने के कारण बरसात के पहले अपने घर का सोना रख कर उस पर पैसा लेता है और फिर यदि चमड़ा लाया तो जूता बनाता है और दीवाली पर उस को बेच कर कुछ रुपया वापस ले कर काम चलाता है। लेकिन अगर आज उस की क्रेडिट वर्दीनेस १००० रु० से ५०० रु० हो जाती है तो उस का धंधा ५० परसेंट हो जाता है और इस का उस पर असर पड़ता है।

अगर यहां पर इंटरनेशनल प्राइस पर बैंक सोना एडवान्स करते और उस को अजुअली दो या तीन सालों में कर दिया जाता तो मैं समझता हूं कि हमें उस से ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सकता था।

यह बात जरूर है कि हम इस को लोगों के सामने रक्खें, और मैं समझता हूं कि हमारी सरकार और मोरारजी भाई सब से ज्यादा, इस बारे में चिंतित हैं। उन का धीरज और उन की हिम्मत देख कर मेरे मन में उन के प्रति आदर बढ़ता है। कोई भी क्रान्ति यदि लानी होती है तो जो नेता होता है उस के लिए इस तरह की हिम्मत और धीरज रखने की जरूरत होती है, इस में कोई सन्देह नहीं। अगर उन्हें इस बात का दर्शन है कि वास्तव में इस तरह की सोने की क्रांति की आवश्यकता है, जैसा कि मैं मानता हूं कि उन को इस तरह का विश्वास है और श्रद्धा है, तो मैं समझता हूं कि उन्हें इसी तरह से करना भी चाहिये, और हमारी जो समझ है, जिस तरह से उन्हें हमें सलाह देनी चाहिये उस तरह से मैं ने करने का प्रयत्न किया।

श्रीमती सहोदराबाई राय (दमोह) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारे वित्त मंत्री ने जो स्वर्ण नियंत्रण आर्डर पास किया है वह बड़े अच्छे ढंग से उन्हों ने किया है और उसे होना ही चाहिये। ब्रिटिश जमाने में लोगों के पास इतना सोना नहीं था और वे गरीब लोग सोना खरीद नहीं सकते थे। हमारे देश में पंचवर्षीय योजनाओं में ऐसे कदम उठाये गये जिस से बाहर से मुद्रा आई, हमारा रोजगार और पैसा बढ़ा और गरीब लोग भी सोना खरीदने लग। सोने का आज बड़ा पेचीदा सवाल है। सारे हिन्दुस्तान में हर जगह से आवाज आ रही है और उस आवाज को बड़े धीरज से रोकना चाहिये। उत्तर तो हम लोग देते हैं, लेकिन जब हम लोग क्षेत्र में जाते हैं तो कहां तक उत्तर दें। पहले किसानों पर तकावी का, बैलों का, खाई का, बंधियां का, सब का कर्जा था। जब देने का वक्त आता था तो कलेक्टर और तहलसीलदार की मार पड़ती थी और हम लोग सोना ले जा कर किसी साहूकार के पास रखते थे और रुपया चुका देते थे। लेकिन अब इस तरह का समय आ गया है, इस लिये मैं आप का विरोध नहीं करती। फिर भी कुछ सुझाव देना चाहती हूं।

अब ऐसा समय आ गया है कि कोई काश्तकार किसी साहूकार के पास जा कर सोना गिरवी नहीं रखता है और बैल और खेत सरे आम नीलाम हो कर दूसरे लोगों के हाथों में चले जाते हैं। इस से जनता में असन्तोष फैलता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि १४ कैरट का सोना जरूर चलाया जाय। इस के लिये रुकावट न हो लेकिन इस में मिलावट नहीं होनी चाहिए जिस से कि १४ कैरट का सोना हम बाजार में जा कर बेच सकें। इस में हमें कोई आपत्ति नहीं है। हमें कोई ऐसा कदम उठाना चाहिये कि हमारी आपत्कालीन स्थिति भी बनी रहे और आपत्कालीन स्थिति में सोने में मिलावट भी न हो जिस में कि जनता में इस बात को ले कर असन्तोष न फैले। जनता और देश की इस के साथ पूरी सहमति है। महिलायें भी, बच्चे भी, लड़कियां भी, बूढे भी, सभी सहमत हैं। मैं सब जगह हो कर आई हूं और सब जगह मैं ने देखा है, पंजाब, गुजरात, महाराष्ट्र, हैदराबाद, केरल इन जगहों में ज्यादा सोना चला करता है। वहां सोने का नालाबुत्तू चलता है, वहां पर असली नकली मोती जो होते हैं वे भी बहुत चलते हैं। उन के घर घर की स्त्रियां ऐसी हैं जिन के पास सोना है। पंजाब में कितना

[श्रीमती सहोदराबाई राय]

सोना रक्षा कोष में आया है ? हमारा मध्य प्रदेश बिछड़ा हुआ इलाका है, वहां इतना सोना नहीं है कि लोग उसे ज्यादा पहन सकें। ब्रिटिश जमाने में पीतल के बांट बनाये जाते थे, पीतल का चौथिया बनता था, पीतल का कुरैया बनता था और काश्तकार लोगों को उन को बाजार में बेचने में कोई दिक्कत नहीं होती थी और वे लुटते भी नहीं थे। इसी तरह से जो आप ने कीलोग्राम आदि के बांट बनाये हैं उन को पीतल का बनवाइये तो उस से जनता को असन्तोष होगा। आज आप देख रहे हैं कि किस तरह से सब जगह लूट पाट हो रही है। क्योंकि किलो सेर के तोल से देहात की जनता समझती नहीं है।

आज आप देखिये कि लोगों को सोने से मोह क्यों है। मोह इसलिए है कि सोना एक ऐसी चीज है जिसे महिलायें ज्यादा रखती थीं, पुरुषों के पास सोना कम रहता था : जब पुरुष कमाई कर के लौटते थे तो स्त्रियां रूठ जाया करती थीं कि हमें सोने के कर्णफूल बनवा दो, हाथों के लिये पिरानो, बेंदा, बीज हार करनफूल, सहेली, करधनी आदि बनवा दो। गुजरात में लोग हाथों में सोने के कड़े पहने रहते हैं। आप तो खुद वहां के रहने वाले हैं और सब कुछ जानते होंगे। मेरी आप से प्रार्थना यह है कि सोना जो महिलाओं के पास रहता था उस का अपना उपयोग था । लड़की की शादी होने के बाद अगर उस का पति मर जाता था और वह विधवा हो जाती थी, तो पति जो सोना छोड़ जाता था उस से वह पांच कन्यायें हों, ७ कन्यायें हों या २ कन्यायें हों, कोई लड़का हो, उन की शादी करती थी और वह सहज ही हो जाती थी। मैं आप के सोने के कानून में बाधा नहीं डालती क्योंकि आप स्वयं चतुर हैं, चाणक्य नीति जानते हैं और जो कुछ आप को करना है वह करेंगे ही। हां इतना ही सुझाव देना चाहती हूं कि १४ कैरट का सोना बनाया जाय या १० कैरट का, महिलाओं को उस से सन्तोष होगा, लेकिन उस में कोई मिलावट न रहे जैसे कि डालदा में मिलावट रहती है और लोग उस को खा कर बीमार हो जाते हैं। हमारे यहां के सुनार बड़े चतुर हैं, वे जेवर बनाते समय उस में चपड़ा भर देते हैं और कहते हैं कि १४ कैरट का जेवर नहीं बन सकता। चपड़ा भर कर वह २ रत्ती का सोना बना देते हैं, लेकिन उस सोने के बनाने में जरा कठिनाई आई कि उन्हों ने हल्ला मचाना शुरू कर दिया कि वे उसे नहीं बना सकते हैं। यह सच बात नहीं है। वे २ रत्ती का सोना बना सकते हैं, ४ रत्ती का सोना बना सकते हैं, ६ रत्ती का सोना बना सकते हैं। इसलिये आज जो आवाज आ रही है हमारे सुनारों की पूरे भारतवर्ष से उस के संबंध में जरा ध्यान रखने की जरूरत है।

जरी के काम की धोतियां आती थीं जिन में सोना लगता था, अच्छी अच्छी साड़ियां आती थीं बनारस से और दूसरी जगहों से, बड़े अच्छे अच्छे कपड़े बनते थे। द्वापर की कथा प्रसिद्ध है कि कृष्ण भगवान को चोट लग गई अंगूठे में तो उन्हों ने किसी आदमी की पत्नी से कहा कि घर से ला कर चिंधी हमें दो बांधने के लिये, तो उस स्त्री ने कहा कि चिंधी तो मेरे पास नहीं है। इस के पश्चात् द्रोपदी आई और हजार, दो हजार रुपयों की साड़ी को फाड़ कर उस का टुकड़ा निकाल दिया, जोकि कौरवों और पांडवों के बीच में जब उस का चीर हरण हुआ तब काम आई। इसलिये जरी का जो काम है, साड़ियों का जो काम है वह अच्छी तरह से चलता रहे, उन का काम बन्द न हो और सुनारों को रोजी मिले। बड़े सुनारों ने तो सोना दबा कर रख लिया है, जैनियों ने सोना घर में गाड़ दिया, मारवाड़ियों ने गाड़ दिया, गुजरातियों ने गाड़ दिया। उन का सोना अब ऊपर नहीं है क्योंकि उन्हें डर है कि कहीं सोना निकल न जाय। जो गरीब सुनार हैं, जोकि दिन भर दलाली कर के अपना धन्धा करते थे और रात को घर लौटा करते थे, वह जरूर मर रहे हैं, उन के पास कोई धन्धा नहीं है, वे लखपति और करोड़पति नहीं हैं कि दूसरा धन्धा कर लेंगे। अगर उन बड़े लोगों को यह धन्धा बन्द हो जाता है तो वे नारियल का धन्धा शुरू कर देंगे। लेकिन जो गरीब लोग हैं उन का ध्यान रखना जरूरी है।

इस समय जनता के ऊपर ऐसा टैक्स का बोझा आ गया है कि वह बहुत दुखी है लेकिन फिर भी वह कहती है कि यह आपातकालीन स्थिति है, जहां इतना टैक्स लगा है वहां और भी टैक्स लगा लिया जाय लेकिन हमारे देश की रक्षा हो क्योंकि जनता ने देश की रक्षा की बागडोर आप के हाथ में दी है। आप बड़े जिम्मेदार व्यक्ति हैं और ऐसे कदम उठायेंगे कि जनता आप से नाराज न हो। राष्ट्र का काम चले, देश की रक्षा हो। आज चाहे विरोधी हों या कांग्रेसी हों, सब जानते हैं कि चाहे महिला हो, चाहे पुरुष हो, चाहे बच्चा हो, चाहे गर्ल हो या चिल्ड्रेन हों, सब लोग देश की रक्षा के लिये तैयार हैं। मेरी आप से केवल यही प्रार्थना है कि आप १४ कैरट सोने का नियंत्रण खूब लगाइये, भले ही आप १० कैरट का सोना बनाइये, लेकिन उस में मिलावट न हो।

†**श्री कर्णी सिंहजी** (बीकानेर) : वित्त मंत्री द्वारा स्वर्ण के संबंध में जो नीति अपनाई गई है, उस से देश सहमत नहीं है। देश की रक्षा और प्रतिष्ठा के लिये तो हर देशवासी, सोना ही क्या अपना सर्वस्व भी बलिदान करने को तैयार है। परन्तु मेरा निवेदन है कि स्वर्ण नियंत्रण के लिए यह अवसर ठीक नहीं है। इस समय हमारा सारा ध्यान चीन के हमले से देश की रक्षा करने की ओर ही लगा रहना चाहिए था। परन्तु कुछ नहीं कहा जा सकता, वित्त मंत्री के साथ बहुमत वाला दल है, वह जो चाहे कर सकते हैं। विरोधी दल बहुत बुरी तरह से विभाजित है परन्तु हमें सोने से अधिक प्रिय देश की एकता होनी चाहिए। अक्तूबर में जो देश में एकता दिखाई दी थी, वह आज इस स्वर्ण दियंत्रण आदेश के कारण काफी हिल चुकी है। अतः मेरा कहना है कि इस के लिए यह समय ठीक नहीं था।

हमें इस प्रकार के कानून नहीं बनाने चाहियें जोकि लोग तोड़ने को तैयार हो जायें। शराब-बन्दी और स्वर्ण नियंत्रण ये दोनों कानून ऐसे हैं जिससे भ्रष्टाचार को प्रोत्साहन मिलने की संभावना है। मैं शराबबन्दी का पक्षपाती हूं परन्तु तत्सम्बन्धी कानून का समर्थन करने में असमर्थ हूं। मेरा निवेदन है कि वित्त मंत्री महोदय को लोगों की भावनाओं की नितान्त उपेक्षा नहीं करनी चाहिये। हर बात की सीमा होनी चाहिये। सरकार को लोगों की भावनाओं का आदर कर इस निर्णय पर पुनः विचार करना चाहिये।

†**श्रीमती लक्ष्मीकान्तम्मा** (खम्मम) : लोगों की भावनाओं को आदर की दृष्टि से देखने की बात हमें महाराजा बीकानेर से नहीं सीखनी। स्वर्ण नियंत्रण आदेश लोगों और देश के हित के लिए ही है। मेरा मत तो यह है कि देश के सामान्य हित की दृष्टि से स्वर्ण नियंत्रण आदेश पर बहुत ही पहिले से विचार करने की जरूरत थी। सोने का जो बड़े पैमाने पर तस्कर व्यापार हो रहा था उससे हमारी विदेशी मुद्रा पर बहुत ही विपरीत प्रभाव पड़ा है। इस से रुपये का अवमूल्य भी हुआ है।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्या अपना भाषण कल जारी रख सकेंगी। यह विवाद कल छः बजे तक जारी रहेगा।

कार्य मंत्रणा समिति

चौदहवां प्रतिवेदन

†**श्री बड़े** (खारगोन) : मैं कार्य मंत्रणा समिति का १४वां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूं।

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार, ६ मार्च, १९६३/१५ फाल्गुन, १८८४ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

---

†मूल अंग्रेजी में

[दैनिक संक्षेपिका]

मंगलवार, ५ मार्च, १९६३ / १४ फाल्गुन, १८८४ (शक)

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		९८९–१०१७
तारांकित प्रश्न संख्या		
२५१	पश्चिम रेलवे का विद्युतीकरण	९८९–९१
२५२	चीनी का उत्पादन	९९१–९३
२५४	भारतीय मीन क्षेत्र निगम	९९३–९४
२५५	यमुना पर रेलवे पुल	९९४–९५
२५६	जी० टी० रोड	९९६–९७
२५७	मत्स्य पत्तन, वझिन्जम	९९७–९८
२५९	हावड़ा से खड़गपुर तक की रेलवे लाइन का विद्युतीकरण	९९८–९९
२६१	कृषि उत्पादन	१०००–०४
२६२	मत्स्य पत्तन, वैरावल	१००४
२६३	रेलवे भोजनालय	१००४–०६
२६४	राज्य सहकार मंत्रियों का सम्मेलन	१००६–०९
२६५	एक्सप्रेस डिलीवरी प्रणाली	१००९–११
२६६	पठानकोट-जम्मू रेलवे लाइन	१०११–१२
२६७	बम्बई की गोदियां	१०१२–१४
अल्प सूचना प्रश्न संख्या		
२	पश्चिम बंगाल में चावल का मूल्य	१०१४–१७
प्रश्नों के लिखत उत्तर		१०१७–५४
तारांकित प्रश्न संख्या		
२५०	बाजरा और जवार के संकर बीज	१०१७
२५३	पंचायत संसाधन सम्बन्धी समिति	१०१७

तारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
२५८	वन्य पशुओं के लिए भारतीय बोर्ड . . .	१०१७–१८
२६०	सारे दिन खुले रहने वाले दूध के स्टाल .	१०१८–१९
२६८	कालटैक्स इंडिया लिमिटेड के टैंकर . .	१०१९
२६९	उत्तर प्रदेश के सीमान्त जिलों में परिवहन तथा संचार	१०२०–२१
२७०	लैबल क्रासिंग	१०२१
२७१	वन क्षेत्र	१०२१–२२
२७२	चित्तरंजन कारखाना	१०२२
२७३	रेल प्रशासन में मितव्ययता .	१०२३–२४
२७४	रेलवे द्वारा कोयले की ढुलाई . .	१०२४

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
४३३	लखनऊ—कानपुर विद्युत चालित रेलगाड़ी सेवा . .	१०२५
४३४	अमरीका से खाद्य पदार्थ . .	१०२५–२६
४३५	उत्त र प्रदेश में चीनी का कारखाना . . .	१०२६
४३६	मासिक सीजन टिकट	१०२७
४३७	बख्तियारपुर स्टेशन पर पुल	१०२७
४३८	वारंगल में स्वचालित टेलीफोन	१०२७
४३९	काजीपेट जंकशन	१०२८
४४०	पानी ऊपर चढ़ाने की हाथ से चलने वाली मशीन	१०२८
४४१	गन्ने के लिए पैकेज प्रोग्राम . .	१०२८–२९
४४२	जमुना पर पुल	१०२९
४४३	आयात किये गये पौधों को कीटाणु रहित करना .	१०२९–३०
४४४	बाक्स टाइप के वैगन . .	१०३०
४४५	अभाव निराकरण आन्दोलन . .	१०३०
४४६	हैदराबाद में कृषि विश्वविद्यालय	१०३१
४४७	मूंगफली के लिए पैकेज प्रोग्राम . .	१०३१–३२
४४८	भूमि सुधार . . .	१०३२
४४९	८ डाउन एक्सप्रेस का पटरी से उतरना . .	१०३२
४५०	मछली पकड़ने का केन्द्र, मंगलौर .	१०३२

विषय		पृष्ठ

अतारांकित
प्रश्न संख्या

४५१	'फौकर फ्रेंडशिप' विमान . .	१०३३
४५२	भारत-तिब्बत सीमा पर फार्म .	१०३३
४५३	धनवाद में रेलवे का ऊपरी पुल . .	१०३३–३४
४५४	बिहार में पंचायती राज अधिनियम	१०३४
४५५	स्थायी वार्ता निकाय की बैठकें	१०३४
४५६	रीवा-छतरपुर मार्ग पर पुल .	१०३५
४५७	गहरे समुद्रों में मछली पकड़ना	१०३५
४५८	नालागढ़ समिति प्रतिवेदन	१०३५
४५९	केन्द्रीय सड़क रक्षित निधि	१०३६
४६०	जमालपुर रेलवे वर्कशाप	१०३६–३७
४६१	भारत में विदेशी नाविक . .	१०३७
४६२	कांगड़ा जिले में तार तथा टेलीफोन सुविधायें	१०३८
४६३	जावरा शुगर मिल्स लिमिटेड	१०३८
४६४	गैस संयंत्र .	१०३८–३९
४६५	लूशी पट का कृष्यकरण	१०३९
४६६	अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये पदों का आरक्षण .	१०३९–४०
४६७	पूर्वी उत्तर प्रदेश में बड़ी लाइन	१०४०
४६८	गुलेर रेलवे स्टेशन	१०४०–४१
४६९	बम्बई गोआ राजपथ	१०४१–४२
४७०	दूध की कीमत . . .	१०४२
४७१	भाखड़ा जलागाम क्षेत्रों में भूमि संरक्षण	१०४२–४३
४७२	दुर्लभ जड़ी बूटियों का प्रयोग	१०४३–४४
४७३	बीकानेर–जोधपुर तार सम्पर्क	१०४४
४७४	ऊन . .	१०४४
४७५	कोठागुडम कोयला खान .	१०४५
४७६	अखिल भारतीय कृषि सेवायें .	१०४५
४७७	केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्था, जोधपुर	१०४५–४६

पृष्ठ

विषय

अतारांकित
प्रश्न संख्या

४७८	"करोड़ों के लिये भोजन" संस्था	१०४६
४७९	चण्डीगढ़–उना राष्ट्रीय राजपथ	१०४७
४८०	वाणिक पोत नाविक स्कूल	१०४७
४८१	इमारती लकड़ी	१०४७
४८२	मैसूर में सड़के तथा पुल	१०४८
४८३	मैसूर राज्य में सड़कें . .	१०४८—४९
४८४	चम्बा–भदरवाह सड़क . .	१०४९
४८५	बहु–प्रयोजनीय खाद्य . .	१०४९—५०
४८६	भारत ट्रामवेज द्वारा तेल ट्राली सेवा . . .	१०५०
४८७	रेलवे में डिवीजन प्रणाली . .	१०५१
४८८	हिन्दुस्तान शिपयार्ड . .	१०५१
४९०	दिल्ली की स्कूल बसें .	१०५१
४९१	दिल्ली में सड़कों पर दुर्घटनायें . .	१०५१—५२
४९२	घोड़े की नस्ल सुधारने का केन्द्र . .	१०५२
४९३	शोराणूर तथा कोयम्बटूर के बीच दोहरी लाइन बिछाना .	१०५२
४९४	'सी आईलैंड' कपास	१०५२—५३
४९५	समाज शिक्षा कार्यक्रम	१०५३
४९६	जम्मू तथा काश्मीर की कोयला खानों तक रेलवे लाइन .	१०५३—५४
४९७	इमारती लकड़ी पर रायल्टी .	१०५४

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना . १०५४—५८

श्री हेम बरुआ ने चीन–पाकिस्तान सीमा समझौते और उसके बारे में भारत सरकार की प्रतिक्रिया की ओर प्रधान मंत्री का ध्यान दिलाया।

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) ने इस संबंध में एक वक्तव्य दिया और समझौते की एक प्रति टेबल पर भी रखी।

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . १०५८

(१) समवाय अधिनियम, १९५६ की धारा ६३८ के अन्तर्गत, ३१ मार्च, १९६२ को समाप्त होने वाले बर्ष के लिये

विषय

पृष्ठ

समवाय अधिनियम, १९५६ की कार्यान्विति तथा प्रशासन संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति।

(२) निम्नलिखित प्रतिवेदन की एक-एक प्रति :—

(एक) वर्ष १९६१–६२ के लिये भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति, हैदराबाद का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे सहित।

(दो) वर्ष १९६१–६२ के लिये भारतीय केन्द्रीय तम्बाकू समिति मद्रास का वार्षिक प्रतिवेदन लेखापरीक्षित लेखे सहित।

रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा . . . १०५९—८६

रेलवे आयव्ययक, १९६३–६४ पर सामान्य चर्चा जारी रही।

चर्चा समाप्त नहीं हुई।

स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे में चर्चा . . १०८६—१११७

श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे में २० फरवरी १९६३ को सभा पटल पर रखे गये वक्तव्य पर चर्चा उठाई।

चर्चा समाप्त नहीं हुई।

कार्य मंत्रणा समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित . . १११७

चौदहवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया।

बुधवार, ६ मार्च, १९६३/१५ फाल्गुन, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि

रेलवे आय-व्ययक १९६३ पर अग्रेतर सामान्य चर्चा और उसके सम्बन्ध में अनुदानों की मांगों पर चर्चा और स्वर्ण नियंत्रण योजना के सम्बन्ध में अग्रेतर चर्चा।

स्वर्ण नियंत्रण योजना के बारे में चर्चा— . . . . १०८६—१११७

श्री प्रकाशवीर शास्त्री . . . . १०८६—९५

श्री अ० क० गोपालन १०९५

श्री प्र० के० देव . . . . . . १०९५—९६

श्रीमती सुभद्रा जोशी . . . . . १०९६—९९

श्रीमती रेणुका राय १०९९

श्री बिशनचन्द्र सेठ . . . . . १०९९—११०४

श्रीमती सावित्री निगम . . . ११०४—०६

श्री बड़े . . . . . ११०६—१०

श्री हरि विष्णु कामत ११११

श्री कमलनयन बजाज . . . . . ११११—१५

श्रीमती सहोदरा बाई राय . . . १११५—१७

श्री कर्णीसिंहजी १११७

श्रीमती लक्ष्मी कांतम्मा १११७

कार्य मंत्रणा समिति : १११७

चौदहवां प्रतिवेदन

दैनिक संक्षेपिका . . . . . १११८—२२

PLS. 41. XIV. 12. 63.
160

© १९६३ प्रतिलिप्याधिकार लोक-सभा सचिवालय को प्राप्त

लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियम (पांचवां संस्करण) के नियम ३७९ और ३८२ के अन्तर्गत प्रकाशित और भारत सरकार मुद्रणालय, नई दिल्ली की संसदीय शाखा में मुद्रित।