

लोक-सभा वाद-विवाद

द्वितीय माला

खण्ड ५१, १९६१/१८८२ (शक)

[२८ फरवरी से १३ मार्च १९६१/६ से २२ फाल्गुन १८८२ (शक)]

2nd Lok Sabha



तेरहवां सत्र, १९६१/१८८२ (शक)

(खण्ड ५१ में अंक ११ से २० तक हैं)

Gazettes & Debates Section
Parliament Library Building
Room No. 78-025
Block 'B'

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

विषय-सूची

द्वितीय माला, खण्ड ५१—अंक ११ से २०—२८ फरवरी से १३ मार्च १९६१/६
से २२ फाल्गुन १८८२ (शक)

अंक ११—मंगलवार, २८ फरवरी, १९६१/६ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३७३ से ३७६, ३८१ से ३८३ और ४०३ ६६७—१०१८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३१८ से ३७२, ३८०, ३८४ से ४०२ और ४०४ से ४२५ १०१८—६७

अतारांकित प्रश्न संख्या ५४५ से ५५७, ५५६ से ६१२ और ६१४ से ६८३ १०६७—११३१

स्थगन प्रस्ताव—

कराची में भारतीय उच्च आयोग पर आक्रमण ११३१—३३

सभा पटल पर रखे गये पत्र ११३४

राष्ट्रपति से सन्देश ११३६—३७

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

कलकत्ते की गोदियों में खुरचने और रंग करने वालों की हड़ताल ११३७

धार्मिक न्यास विधेयक—

संयुक्त समिति के प्रतिवेदन के उपस्थापन के लिये समय का बढ़ाया जाना ११३८

विधेयक प्रस्तुत किये गये— ११३८—३९

१. रेलवे यात्री किराया (निरसन) विधेयक १९६१

२. विनियोग विधेयक, १९६१

३. खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग (संशोधन) विधेयक, १९६१

रेलवे आय व्ययक—सामान्य चर्चा ११३९—४१

श्री तंगामणि ११३९—४०

श्री विमल घोष ११४०—४१

सामान्य आय व्ययक (१९६१—६२)—उपस्थापित ११४१—६६

वित्त विधेयक, १९६१—पुरःस्थापित ११६६

निक संक्षेपिका ११६७—७८

अंक १२—बुधवार, १ मार्च, १९६१/१० फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४२६ से ४३० और ४३२ से ४३५ . . . ११७६—१२०१

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४३१ और ४३६ से ४७२ . . . १२०१—१६

अतारांकित प्रश्न संख्या ६८४ से ७०६, ७०८ से ७७७ और ७७९ से ७९८ १२२०—७३

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . १२७३

राज्य सभा से सन्देश . . . १२७३

दिल्ली दुकान और प्रतिष्ठान (संशोधन) विधेयक—

राज्य सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया १२७४

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना —

बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय . . . १२७४—७६

सदस्य द्वारा त्याग पत्र . . . १२७६

तारांकित प्रश्न संख्या ६०८ के उत्तर में शुद्धि . . . १२७६—७७

विनियोग विधेयक १९६१—पारित किया गया . . . १२७७

आय व्ययक (रेलवे)—सामान्य चर्चा . . . १२७७—१३०२

आदिवासियों के संबंध में आधे घंटे की चर्चा . . . १३०२—०७

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति का प्रतिवेदन—

सत्तरवां प्रतिवेदन . . . १३०७

दैनिक संक्षेपिका . . . १३०८—१५

अंक १३—गुरुवार, २ मार्च, १९६१/११ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४७४ से ४८३ . . . १३१७—४०

अल्प सूचना प्रश्न संख्या २ . . . १३४०—४३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४७३ और ४८४ से ५१५ . . . १३४३—५६

अतारांकित प्रश्न संख्या ७९६ से ८९१ . . . १३५६—६६

सदन में शिष्टाचार का पालन . . . १३६६—१४००

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . १४००

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

आसाम में रहने वाले बंगालियों को मतदाता सूचियों में दर्ज करना १४०१—०२

	विषय सूची	पृष्ठ
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा		१४०२-३३
दैनिक संक्षेपिका		१४३४-४०
अंक १४—शनिवार, ४ मार्च, १९६१/१३ फाल्गुन, १८८२ (शक)		
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—		
तारांकित प्रश्न संख्या ५१६ से ५१९, ५२१, ५२२, ५२४, ५४३ और ५२५		१४४१-६४
अल्प सूचना प्रश्न संख्या		१४६४-६६
प्रश्नों के लिखित उत्तर—		
तारांकित प्रश्न संख्या ५२०, ५२३, ५२६ से ५४२ और ५४४ से ५६१		१४६६-८५
अतारांकित प्रश्न संख्या ८९२ से ९३७, ९३९ से ९६२ और ९६४ से ९७३		१४८५-१५२२
स्थगन प्रस्ताव—		
उड़ीसा के राज्यपाल द्वारा प्रख्यापित अध्यादेश		१५२२-२४
सभा पटल पर रखे गये पत्र		१५२४-२५
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—		
पटसन के मूल्यों में वृद्धि		१५२५
सरकारी कार्य के लिये समय नियत करना		१५२६
सभा का कार्य		१५२७
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा		१५२७-४१
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—		
सतत्तरवां प्रतवेदन		१५४१
कार्मिक पूजा स्थानों के राजनैतिक प्रचार के लिये प्रयोग पर प्रतिबन्ध संबंधी—		
संकल्प		१५४१-५४
सरकारी कर्मचारियों की कार्मिक संघ की कार्यवाहियों संबंधी संकल्प		१५५४-५९
दैनिक संक्षेपिका		१५६०-६६
अंक १५—शुक्रवार, ६ मार्च, १९६१/१५ फाल्गुन १८८२ (शक)		
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—		
तारांकित प्रश्न संख्या ५६२ से ५६८, ५७०, ५७१, ५७४, ५७६ से ५८० और ५८२ से ५८७		१५६७-९५
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४ और ५		१५९५-१६००

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५६६, ५७२, ५७३, ५७५, ५८१ और ५८८ से ६०४	१६०३—१२
अतारांकित प्रश्न संख्या ६७४ से ११०६	१६१२—७६
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१६७६—७७
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
कांगों के लिये भारतीय सैनिक	१६७७—७९
अनुदानों की अनूपूरक मांगें (उड़ीसा) १६६०—६१	१६७९
राज्य सभा से सन्देश	१६७९
समिति के लिये निर्वाचन—	
दिल्ली विकास प्राधिकार की परामर्श परिषद	१६७९
रेलवे आय व्ययक—सामान्य चर्चा	१६८०—१७०१
उत्तर प्रदेश गन्ना उपकर (मान्यतादान) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१७०१—१७
खंड २ से ४ तथा १	१७१७
पारित करने का प्रस्ताव	१७१७
दैनिक समवाय (संशोधन) विधेयक	१७१७—२३
विचार करने का प्रस्ताव	१७१७—२२
खंड २ से ६ तथा १	१७२२
पारित करने का प्रस्ताव	१७२२—२३
अनुदानों की अनूपूरक मांगें—रेलवे १६६०—६१	१७२३—२५
सभा का कार्य	१७२५—२६
दैनिक संक्षेपिका	१७२७—३५
अंक १६—मंगलवार, ७ मार्च, १९६१/१६ फाल्गुन, १८८२ (शक)	
निधन संबंधी उल्लेख	१७३७—४३
दैनिक संक्षेपिका	१७४४
अंक १७—बुधवार, ८ मार्च, १९६१/१७ फाल्गुन, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या ६५६ से ६६२, ६६४ से ६६६, ६६८ से ६७२, ६७४, ६७५, ६७८ और ६७९	१७४५—६९

विषय सूची

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६०५ से ६४६, ६५१ से ६५८, ६६३, ६६७, ६७३,
६७६, ६७७ और ६८० से ६९० १७७०—१८०४

अतारांकित प्रश्न संख्या ११०७ से १२१८ और १२२० से १३०१ १८०४—८३

स्थगन प्रस्ताव

सिमलाबहल और बद्रचक कोयला खानों में हुई दुर्घटनायें १८८३—८६

पंडित गोवन्द बल्लभ के निधन पर प्रधान मंत्री का सन्देश १८८७

सभा पटल पर रखे गये पत्र १८८७

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—

अठत्तरवां प्रतिवेदन १८८८

पूर्वी पाकिस्तान में अल्प संख्यकों पर आक्रमण के संबंध में वक्तव्य १८८८

रेलवे दुर्घटना के संबंध में वक्तव्य १८८८—८९

औषधीय तथा प्रसाधन (उत्पादन शुल्क) संशोधन विधेयक—पुरस्थापित १८८९

सभा का कार्य १८८९

अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेलवे), १९६०—६१ १८९०—९६

उड़ीसा के बारे में उद्घोषणा संबंधी संकल्प १८९६—१९०४

दैनिक संक्षेपिका १९०५—१६

अंक १८—गुहवार, ९ मार्च, १९६१/१८ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६९२, ६९४ से ७००, ७०४, ७०६, ७०९ और ७११ १९१७—४३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६९१, ६९३, ७०१ से ७०३, ७०५, ७२० और ७१२
से ७२८ १९४३—५५

अतारांकित प्रश्न संख्या १३०२ से १३९९ १९५५—९४

स्थगन प्रस्ताव के बारे में १९९४—९५

आंध्र प्रदेश में गुड़ के भाव में गिरावट के बारे में वक्तव्य १९९५

सभा पटल पर रखे गये पत्र १९९५

राज्य सभा से सन्देश १९९५

विनियोग (रेलवे) विधेयक—पुरस्थापित १९९६

उड़ीसा के बारे में उद्घोषणा—संबंधी संकल्प १९९६—२००६

आतिशबाजी के सामान के कारखाने में विस्फोट के बारे में वक्तव्य १९९९

विषय सूची	पृष्ठ
उड़ीसा के बारे में अनुदानों की अनुपूरक मांगें	२००७—२२
अनुदानों की मांग (रेलवे) १९६१-६२	२०२३—६०
दैनिक संक्षेपिका	२०६१—६७
अंक १९—शुक्रवार, १० मार्च, १९६१/१९ फाल्गुन, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७२९ से ७३७	२०६९—९०
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७३८ से ७६५ और ६५०	२०६०—२१०२
अतारांकित प्रश्न संख्या १४०० से १४९३	२१०२—४१
स्थगन प्रस्ताव के बारे में—	
रेलगाड़ी से गिर जाने के कारण मृत्यु	२१४१
तारांकित प्रश्न संख्या ७३३ के अनुपूरक प्रश्नों के बारे में	२१४१
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
धागर नदी में बाढ़	२१४२
सभा पटल पर रखे गये पत्र	२१४३—४५
सभा का कार्य	२१४५
उड़ीसा विनियोग विधेयक—पुरस्थापन स्थगित	२१४५—४६
विनियोग (रेलवे) विधेयक १९६१—गारित	२१४७
अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९६१-६२	२१४७—७२
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—	
अठत्तरवां प्रतिवेदन	२१७२
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयक पुरस्थापित—	
(१) श्री नारायणन् कुट्टि मेनन का अत्यावश्यक पण्य (मूल्यों का निर्धारण विनियमन और नियंत्रण) विधेयक, १९६१	२१७२
(२) श्री केशव का भूमि अर्जन (संशोधन) विधेयक, १९६१ (धारा ४ का संशोधन)	२१७३
(३) श्री अरविन्द घोषाल का राजनैतिक पीड़ित सहायता विधेयक, १९६१ श्री अरविन्द घोषाल का ठेकेदारों द्वारा श्रमिकों के संभरण का अन्त विधेयक	२१७३
प्रस्ताव करने का विचार (अस्वीकृत)	२१७३—८५

विषय	पृष्ठ
कार्य मंत्रणा समिति—	
बासठवां प्रतिवेदन	२१८६
औद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक श्री त० ब० विठ्ठल राव द्वारा (नये अध्याय ५क का रखा जाना)	२१८६
विचार करने का प्रस्ताव	२१८६
दैनिक संक्षेपिका	२१८७—६४
अंक २०—सोमवार, १३ मार्च, १९६१/२२ फाल्गुन, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७६६, ७७८, ७६७ से ७६९, ७७३ से ७७७, ७७९, ७८३ से ७८५, ७८७ और ७९२	२१९५—२२२०
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७७० से ७७२, ७८० से ७८२, ७८६, ७८८ से ७९१ और ७९३ से ८०३	२२२०—३०
अतारांकित प्रश्न संख्या १४९४ से १५४०, १५४२ से १५५६, १५५८ और १५५९	२२३०—६०
स्थगन प्रस्ताव—	
१. चलती रेलगाड़ी से गिरने के कारण श्री के० रामाराव की मृत्यु	२२६०—६२
२. रुद्रसागर में कथित दुर्घटना	२२६२—६३
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
अदीस अबाबा में रहने वाले भारतीय नागरिकों की शिकायतें	२२६३—६४
सभा पटल पर रखे गये पत्र	२२६५
प्राक्कलन समिति—	
एक सौ आठवां प्रतिवेदन	२२६५
लोक लेखा समिति—	
चौतीसवां प्रतिवेदन	२२६६
समिति के लिये निर्वाचन—	
लाभ पदों संबंधी संयुक्त समिति	२२६६
उड़ीसा विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित	२२६६—६७
कार्य मंत्रणा समिति—	
बासठवां प्रतिवेदन	२२६७
अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९६१—६२	२२६७—२३२२

	विषय	पृष्ठ
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक—पुरस्थापित	. . .	२३२२
रेलवे यात्री किराया (निरसन) विधेयक—		
विचार के लिये प्रस्ताव	. . .	२३२२—२४
दैनिक संक्षेपिका	. . .	२३२५—३०

नोट:—मौखिक उत्तर वाले प्रश्न में किसी नाम पर अंकित यह + चिह्न इस बात का घोटक है कि प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने वास्तव में पूछा था ।

लोक सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

सोमवार, १३ मार्च १९६१

२२ फाल्गुन, १८८२ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

जस्ता का उत्पादन

†*७६६. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) राजस्थान की जावर खानों में जस्ता के उत्पादन का क्या कार्यक्रम है; और
(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में उत्पादन में वृद्धि होने की क्या संभावनाएँ हैं, और इस दिशा में क्या कदम उठाये गये हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, १९५१ के अन्तर्गत एक फर्म को उदयपुर (राजस्थान) के निकट १५,००० टन की जस्ता पिघलाने की भट्टी की स्थापना के लिए एक लाइसेंस प्रदान किया गया है जिसे जावर के निक्षेपों का जस्ता मिलेगा । लाइसेंस की शर्तों के अनुसार यह एकक १९६२ के मध्य तक स्थापित किया जाना है ।

(ख) देश में इस समय जस्ते के सात और काम में लाये जाने योग्य निक्षेप केवल राजस्थान के जावर क्षेत्र में हैं । ऐसे संकेत उपलब्ध हैं कि जावर की भट्टी का आगे चल कर लगभग ४०,००० से ४५,००० टन प्रति वर्ष तक विस्तार किया जा सकता है यदि वहाँ अयस्क की पर्याप्त मात्रा सिद्ध हो जाये ।

अन्य निक्षेपों के सम्बन्ध में भी अनुसंधान कार्य प्रारम्भ किया गया है जिससे आशा है कि देश के अन्य भागों के जस्ता अयस्क निक्षेपों की उपलब्धता का सही चित्र प्रकट होगा । फिलहाल कलकत्ता में आयात किये गये माल पर आवारित १२,००० टन प्रति वर्ष क्षमता की जस्ता पिघलाने की भट्टी की स्थापना के लिए एक सरकारी पक्ष को लाइसेंस देने का विचार किया जा रहा है ।

†मूल अंग्रेजी में

२१९५

जस्ता पिघलाने की भट्टियों के सम्बन्ध में एक प्रश्न और भी है। यदि आपकी अनुमति हो तो उसे भी इसके साथ ले लिया जाये।

†श्री रघुनाथ सिंह : मेरा प्रश्न संख्या ७७८ भी जस्ते की भट्टियों के सम्बन्ध में है।

†श्री बी० चं० शर्मा : एक बार में एक ही प्रश्न लिया जाना चाहिए।

†अध्यक्ष महोदय : मैं सहमत हूँ। परन्तु यदि वे एक-दूसरे से सम्बन्धित हैं तो उन्हें एक साथ ही क्यों न ले लिया जाये ?

जस्ता पिघलाने का कारखाना

+

†*७७८. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री मुहम्मद इलियास :
श्री न० म० देव :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार कलकत्ता में जस्ता पिघलाने का दर्मियाने आकार का कारखाना स्थापित करने की प्रस्थापना पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या प्रगति हुई है; और

(ग) इस प्रस्थापना का वित्तीय पहलु क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (ग). आयात किये गये माल से १२,००० टन जस्ता प्रति वर्ष उत्पादन करने के लिए एक गैर-सरकारी पक्ष को एक औद्योगिक लाइसेंस जारी करने का विचार किया जा रहा है। इस योजना से विदेशी मुद्रा में पर्याप्त बचत होने की आशा है। वह पक्ष अभी योजना का वास्तविक व्यौरा तैयार कर रहा है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : दोनों प्रश्न मिला देने से गड़बड़ उत्पन्न होगी क्योंकि एक भट्टी राजस्थान में है, दूसरी कलकत्ता में और एक या दो अन्य भट्टियां भी हैं।

†अध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा। पहले मैं प्रश्न संख्या ७६६ पर अनुपूरक प्रश्नों की अनुमति दूंगा। वे एक प्रकार से सम्बन्धित मालूम होते हैं।

†श्री मनुभाई शाह : उन्होंने देश के समस्त जस्ता उद्योग के बारे में भी जानकारी मांगी है।

†अध्यक्ष महोदय : श्री माथुर अपने अनुपूरक प्रश्न केवल अपने प्रश्न संख्या ७६६ तक ही सीमित रखें।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या माननीय मंत्री को यह ज्ञात है कि यह भावना अत्यन्त प्रबल है कि इस परियोजना के सम्बन्ध में प्रगति अत्यन्त मन्द रही है, विशेषकर राजस्थान में, और यदि हां, तो क्या मैं जान सकता हूँ कि इसके क्या कारण हैं और प्रगति को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं और क्या उसे १९६२ में पूरा किया जा सकेगा ?

†श्री मनुभाई शाह : हां श्रीमान्, कारखाने में १६६२ में उत्पादन प्रारम्भ हो जाने की आशा है। प्रगति अत्यन्त मन्द नहीं रही है। वास्तव में उसका उत्पादन १०० से ५०० टन से बढ़ कर २५,०० टन हो गया है। यह प्रगति काफी संतोषजनक है।

†एक माननीय सदस्य : हम सुन नहीं पा रहे हैं।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री मेरी ओर देखकर बोलें। ध्वनिविस्तारक यंत्र इस प्रकार लगाये हैं कि मुझे प्रत्येक सदस्य की आवाज सुनाई पड़ सके। यदि माननीय मंत्री बोलते समय इधर उधर मुड़ जाते हैं तो वह यंत्र उनकी आवाज नहीं पकड़ता है।

†श्री कासलीवाल : प्रश्न के भाग (ख) में यह कहा गया है कि देश में जस्ते के साथ और काम में लाये जाने योग्य निक्षेप राजस्थान के जावर क्षेत्र में केन्द्रित हैं। यदि ऐसा है तो इस गैर-सरकारी पक्ष का ही इस प्रयोजन के लिए समर्थन क्यों किया जा रहा है जबकि वह सदा डील-डाल करता रहा है ?

†श्री मनुभाई शाह : मैंने अपने उत्तर में यह स्पष्ट कर दिया था कि यह समर्थन का प्रश्न नहीं है। उनकी प्रगति अत्यन्त संतोषजनक रही है। वह राजस्थान में स्थापित की जाने वाली जस्ता पिघलाने की पहली भट्टी होगी। किसी अन्य कदम से इस मामले में बहुत विलम्ब हो सकता था।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सरकार यह नहीं समझती है कि जावर की खानें दोनों भट्टियों को संभरण कर सकती हैं ? सरकार आयात किये गये माल पर आधारित एक भट्टी क्यों चालू करना चाहती है और राजस्थान में ही उसकी गति क्यों नहीं बढ़ा सकते हैं ?

†श्री मनुभाई शाह : जैसाकि मैं अपने उत्तर में संकेत कर चुका हूँ जावर की मात्रा केवल लगभग ४०,००० टन से ४५,००० टन है। जैसाकि सभा को ज्ञात है, देश की जस्ते की आवश्यकता १,७०,००० टन प्रतिवर्ष है। अभी इस सब का आयात किया जाता है। इस प्रकार एसी एक या दो नहीं वरन् आधा दर्जन कारखाने चल सकते हैं।

†श्री कासलीवाल : लगभग एक वर्ष पूर्व माननीय मंत्री ने एक प्रश्न के उत्तर में यह बताया था कि इस गैरसरकारी समवाय को ३०,००,००० रुपये पेशगी दिये गये हैं जो संभवतः धातु निगम है। अब मैं यह जानना चाहता हूँ कि केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार ने इस निगम को और कोई राशि पेशगी दी है अथवा देने का विचार कर रही है ?

†श्री मनुभाई शाह : जब मैंने उस प्रश्न का उत्तर दिया था तब से परियोजना में बहुत परिवर्तन हो गया है। उस का विस्तार किया गया है। इसलिये उन्होंने २. २५ करोड़ रुपये की नई पूंजी मांगी है और राजस्थान सरकार उन्हें ५० लाख रुपये देने का विचार कर रही है।

†श्री रघुनाथ सिंह : कलकत्ता का जस्ते का कारखाना कब चाल होगा ?

†श्री मनुभाई शाह : माननीय सदस्य ने यही प्रश्न पूछा था। जैसाकि मैं अपने उत्तर में बता चुका हूँ कलकत्ता क्षेत्र में स्थापित की जाने वाली आयात किये गये माल पर आधारित कारखाने के सम्बन्ध में ब्यौरा अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है।

†श्री त० ब० विट्टल राव : मूल प्रस्ताव मेसर्स रिओ-टिन्टो और इस धातु निगम के साथ विदेशी सहयोग का था। क्या वह विदेशी सहयोग अभी कायम है? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि जो फर्म कलकत्ता में भट्टी स्थापित करने जा रही है उसे माल कहां से मिलेगा?

†श्री मनुभाई शाह : जहां तक जावर के कारखाने का सम्बन्ध है, प्रस्ताव मेसर्स पनोराया एण्ड केई, मेसर्स कब्ज एण्ड केई और मेसर्स रिओ टिन्टो के साथ त्रिपक्षीय सहयोग प्राप्त करने का था। वर्तमान सहयोग मेसर्स पनोराया एण्ड केई के साथ है और मेसर्स कब्ज एण्ड केई तथा मेसर्स रिओ टिन्टो चित्र में नहीं आते हैं क्योंकि व स्वयं खनन भाग का विकास कर रहे हैं। जहां तक दूसरे कारखाने का सम्बन्ध है, संभवतः उस में कनाडा का सहयोग प्राप्त किया जायेगा, परन्तु उसके सम्बन्ध में अभी तक कोई अन्तिम निर्णय नहीं हुआ है?

†श्री तंगामणि : मैं जानना चाहता हूँ कि वह कौनसा गैर-सरकारी पक्ष है जिसे आयात किये गये माल पर आधारित १२,००० टन प्रतिवर्ष जस्ता पिघाने वाले एक अन्य कारखाने की स्थापना के लिये लाइसेंस दिया जाने वाला है और उस की क्षमता कितनी होगी?

†श्री मनुभाई शाह : वह १२,००० टन से १५,००० टन निकलती है तथा पक्ष का नाम है मेसर्स जी० डी० बिनानी एण्ड कम्पनी, कलकत्ता।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या यह सच नहीं है कि इस कम्पनी को जितने क्षेत्र का लाइसेंस दिया गया है इस समय उस के केवल एक छोटे से भाग को उपयोग में लाया जा रहा है और वह भी राज्य सरकार तथा केन्द्रीय सरकार की अत्यधिक सहायता से संभव हुआ है? यदि ऐसा है तो क्या सरकार शेष क्षेत्र का सरकारी उद्योग क्षेत्र की परियोजना के रूप में विदोहन करने का विचार कर रही है?

†श्री मनुभाई शाह : जैसा कि मैं बता चुका हूँ उस में समस्त क्षेत्र सम्मिलित है और मैं आशा करता हूँ कि माननीय सदस्य इस कारखाने के निर्माण के लिये कुछ समय देंगे। उस से राजस्थान क्षेत्र के औद्योगिक विकास में बहुत सहायता मिलेगी।

†श्री कासलीवाल : विवरण में माननीय मंत्री ने यह कहा है कि यदि अयस्क का होना सिद्ध हो जायगा तो कारखाने का इतना विस्तार किया जायगा। मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार अयस्कों की सिद्धि के लिये क्या विशेष कदम उठा रही है?

†श्री मनुभाई शाह : खान के सहयोग और विकास की निगरानी की जा रही है। जैसा कि मैं उतर दे चुका हूँ, उत्पादन ५०० टन से २५०० टन तक पहुँच गया है और यह बहुत अच्छी शुरुआत है।

†श्री राम कृष्ण गुप्त : माननीय मंत्री ने बताया कि इन फर्मों को विदेशी सहायोग प्राप्त है। क्या उन्हें कोई वित्तीय सहायता भी मिली है और यदि हां, तो कितनी?

†श्री मनुभाई शाह : दूसरे कारखाने के सम्बन्ध में मैं बता चुका हूँ कि ब्यौरा अभी तैयार किया जाना है। वर्तमान संकेतों के अनुसार विदेशी पक्ष से २५ प्रतिशत वित्तीय सहायता मिल सकती है परन्तु हमें अभी तक कोई निश्चित सूचना नहीं मिली है।

पटसन और टाट का वायदे का व्यापार

†*७६७. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पिछले ६ महीने के दौरान कलकत्ता में पटसन और टाट के वायदे के व्यापार के लिये जमा कराई जाने वाली न्यूनतम राशि में कई बार परिवर्तन किया गया ; और

(ख) यदि हां, तो इन परिवर्तनों के क्या कारण थे ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री रामेश्वर टांटिया : माननीय मंत्री ने कहा कि कोई परिवर्तन नहीं किया गया है । परन्तु मेरा विचार है कि कलकत्ता के वायदा बाजारों में 'मार्जिन डिपोजिट' के आधार में परिवर्तन किये गये हैं ।

†श्री मनुभाई शाह : माननीय सदस्यों के दिमाग में जो बात है वह उन छै महीनों से संबंधित नहीं है जिनका मैं ने नगरात्मक उत्तर दिया है । यह सच है कि पहले छै महीनों में जब हमने कलकत्ता के पटसन बाजार में 'मार्जिन' पद्धति शुरू की थी तो प्रारंभिक अवस्थाओं में तीन या चार परिवर्तन किये गये थे । परन्तु पिछले छै महीनों में कोई परिवर्तन नहीं किये गये हैं ।

†श्री रामेश्वर टांटिया : जब पाकिस्तान में भारत के बराबर या अधिक पटसन पैदा होता है तो भारत में यह 'मार्जिन' रखने का क्या उद्देश्य था ? दूसरे, क्या उस 'मार्जिन' के परिणामस्वरूप हमें अपना माल विदेशों को पाकिस्तान से सस्ते भाव पर बेचना पड़ा था ?

†श्री मनुभाई शाह : वास्तव में यही कारण था । चूंकि सट्टे के कारण मूल्य बहुत बढ़ रहे थे इसलिये हम उत्पादक और खरीददार दोनों की रक्षा करना चाहते थे । इसके लिये यह आवश्यक समझा गया कि मूल्यों को उचित स्तर पर लाया जाये ; अन्यथा, जैसाकि माननीय सदस्य भली भांति जानते हैं, मूल्य बहुत बढ़ते जा रहे थे ।

†श्री त्यागी : क्या पटसन और टाट पर मार्जिन डिपोजिट की योजना के परिणामस्वरूप विदेशी बाजारों में भारतीय पटसन का मूल्य वहां के पाकिस्तानी पटसन के मूल्य से कम हो गया था ?

†श्री मनुभाई शाह : नहीं श्रीमान् ।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : जैसाकि माननीय मंत्री ने कहा, इस मार्जिन योजना के शुरू किये जाने का प्रयोजन मूल्यों के सम्बन्ध में सट्टेबाजी को रोकना था । गत ४ मार्च को मेरे ध्यान दिलाने की सूचना के उत्तर में वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री ने अपने वक्तव्य के दौरान यह कहा था कि मार्जिन पद्धति इसलिये शुरू करनी पड़ी थी कि बहुत सी मित्रों भी केवल बेचने के बजाय सट्टे की खरीदे कर रही थीं । क्या यह सच नहीं है कि यह मार्जिन पद्धति मूल्यों में सट्टेबाजी को रोकने में वास्तव में असफल रही है, और यदि हां, तो सरकार ने हाल में मूल्यों का नियंत्रण स्वयं मिलों को, अर्थात् भारतीय जूट मिल संघ को सौंप देना कैसे स्वीकार कर लिया है ?

†श्री मनुभाई शाह : माननीय सदस्य की बहुत सी धारणाएँ सर्वथा सही नहीं हैं । सर्वप्रथम, जैसाकि संभवतः वह भली प्रकार जानते होंगे, कलकत्ता के बाजार में अधिकांश मामलों में संचालक

और मिलें एक ही हैं इसलिये सट्टे की प्रवृत्ति मिलों और संचालकों दोनों में प्रचलित है और मार्जिन प्रणाली बहुत सफल रही है। मैं यह नहीं कहूंगा कि और न सरकार ही यह दावा करेगी कि इस बुराई को आमूल नष्ट कर दिया गया है, परन्तु नियंत्रण रखने के लिये वह एक अच्छा अस्त्र सिद्ध हुआ है।

पांडिचेरी का विधिसम्मत रूप से हस्तान्तरण

७६८. { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री राम कृष्ण गुप्त :

क्या प्रधान मंत्री १३ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न ८८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि पांडिचेरी के भारत को विधिसम्मत रूप से हस्तान्तरित किये जाने के सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है और उस के कब तक हो जाने की संभावना है ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : (क) इस मामले में आगे कोई प्रगति नहीं हुई है और फ्रांस की सरकार ने अभी तक विलय संधि का सत्यांकन नहीं किया है। फ्रांस की सरकार के ध्यान में इस मामले को लाने के लिये हर अवसर का उपयोग किया जा रहा है लेकिन विधिसम्मत हस्तांतरण के लिये अभी तक कोई तारीख निश्चित नहीं हो पाई है।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूँ कि भारत सरकार ने इस बीच में कितनी बार फ्रांस सरकार को पत्र लिखे और फ्रांस सरकार का आखिरी जवाब क्या है ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : हमारे पेरिस स्थित राजदूत इस मामले के सम्बन्ध में निरन्तर प्रयत्न करते रहते हैं। अनेक पत्र लिखे गये हैं, अनेक भेटें हुई हैं और अनेक बार चर्चाएँ हुई हैं और नवीनतम सूचना यह है कि विधिवत हस्तांतरण यथाशीघ्र सम्पन्न हो जायगा।

†श्री नरसिंहन् : पांडिचेरी की न्यायपालिका के संघ के साथ विलय के मामले में क्या पांडिचेरी के न्यायालयों से भारत के उच्चतम न्यायालय को अपीलों के सम्बन्ध में कोई अन्तिम कदम उठाया गया है ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : विलयन संधि के पदों के अन्तर्गत पेरिस के अपीलीय न्यायालयों के स्थान पर गृह और विधि पंचालयों के साथ परामर्श कर के वैकल्पिक स्वतंत्र निकायों की व्यवस्था करने के लिये कुछ व्यावहारिक कदम उठाये गये हैं। इन मामलों के सम्बन्ध में पेरिस के समुपदेष्टाओं के साथ चर्चा की गई है शीघ्र ही कार्यवाही की जायेगी।

श्री चे० रा० पट्टाभिरामन् : जब तक विधिवत् हस्तांतरण नहीं होता क्या फ्रांसीसी न्यायालयों और फ्रांस के अपीलीय न्यायालयों में अपीलें भेजे जाने की अनुमति है ?

श्रीमती लक्ष्मी मेनन : अपीलें की जाती हैं परन्तु फ्रांसीसी न्यायालय उन्हें स्वीकार करने के लिये तैयार नहीं हैं। वे कहते हैं कि यद्यपि यह उनकी क्षमता के अन्तर्गत है अब चूंकि वस्तुतः हस्तांतरण हो गया है इसलिए कुछ नई व्यवस्था करनी होगी।

†श्री हेम बरुआ : क्या पांडिचेरी के लोगों ने फ्रांसीसी न्याय संगठन में किन्हीं परिवर्तनों की मांग की है और यदि हां, तो क्या वे परिवर्तन किए जा चुके हैं और, यदि नहीं, तो क्या फ्रांसीसी न्याय संगठन में परिवर्तन करने का प्रश्न संधि के अनुसमर्थन से संबद्ध है ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : मैंने इसका उत्तर अभी अभी दिया था ।

†श्री साधन गुप्त : चूंकि फ्रांस ने यह सिद्धान्त स्वीकार कर लिया है कि पांडिचेरी भारत का होना चाहिए क्या हमने फ्रांसीसी सरकार को यह सुझाव दिया है कि हम पांडिचेरी का एकीकरण कर लें और संधि का अनुसमर्थन पीछे होता रहेगा ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : यह उत्तर यहां दिया जा चुका है कि पांडिचेरी का शेष मद्रास के साथ एकीकरण जनता की इच्छा पर निर्भर होगा और प्रधान मंत्री ने यह आश्वासन दिया है कि ऐसे कोई कदम उठाने जाने के पूर्व जनता की इच्छा पर विचार किया जाएगा ।

†श्री तंगामणि : क्या सरकार की जानकारी में यह बात लाई गई है कि 'रिपब्लिक फ्रांसेस' नामक पत्र पांडिचेरी के फ्रांस को पुनर्हस्तान्तरण का प्रचार कर रहा है और विधिवत हस्तान्तरण का विरोध कर रहा है और यदि इस प्रकार का प्रचार हो रहा है, जिसकी प्रेरणा संभवतः फ्रांसीसी सरकार दे रही है, तो सरकार उसे रोकने के लिए क्या कदम उठा रही है ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : हमने वह प्रचार देखा है परन्तु हमने उस पर कोई ध्यान नहीं दिया है क्योंकि वह पांडिचेरी की जनता का मत नहीं प्रदर्शित करता है ।

†श्री सिंहासन सिंह : माननीय मंत्री ने कहा है कि हस्तान्तरण के सम्बन्ध में बहुत लिबा पढ़ी चल रही है । मैं जानना चाहता हूं कि फ्रांसीसी सरकार को विधिवत हस्तान्तरण में किन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : मुख्य कठिनाई यह है कि फ्रांसीसी सरकार अपनी समस्याओं में उलझी हुई है ।

†पंडित द्वा० ना० तिवारी : चूंकि पांडिचेरी का वस्तुतः हस्तान्तरण बहुत पहले हो गया था अब विधिवत हस्तान्तरण के लिये सहमत होने में फ्रांसीसी सरकार को क्या विशेष कठिनाइयां हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न का अनेक बार उत्तर दिया जा चुका है । वे अपनी अल्जीरिया की तथा घरेलू समस्याओं में उलझे हुए हैं ।

†श्री हेम बरुआ : परन्तु पांडिचेरी का हस्तान्तरण अल्जीरिया की समस्या उत्पन्न होने से बहुत पहले शुरू हो गया था ।

†अध्यक्ष महोदय : यह सच है परन्तु अल्जीरिया की समस्या ने बीच में बाधा उत्पन्न कर दी है ।

†श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि भारत सरकार की जिगाह में यह डी जूरे ट्रान्सफर कब तक संभव हो सकेगा और क्या निकट भविष्य में इसके होने की संभावना है ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : हमें आशा है कि वह निकट भविष्य में हो जाएगा ।

आधरूप चमड़ा प्रशिक्षण संस्था और फल परिरक्षण संयंत्र

†*७६६. श्री अ० मु० तारिक : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री ५ दिसम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १२७३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूगोस्लाविया की सरकार के सहयोग से एक आधरूप चमड़ा प्रशिक्षण संस्था और एक फल परिरक्षण संयंत्र स्थापित करने की जो अस्थायी योजनाएँ प्रस्तावित की गई हैं, उनके बारे में उस सरकार से चर्चा की गई है ; और

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

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). योजनाओं के सम्बन्ध में यूगोस्लाविया के प्रतिनिधिमंडल के साथ चर्चा करने का विचार किया जा रहा है जो आजकल भारत आया हुआ है ।

श्री अ० मु० तारिक : मैं यह जानना चाहता हूँ कि यूगोस्लाव डेलीगेशन के साथ की जाने वाली डिस्कशन में इस बात का कोई फ़ैसला किया गया है कि ये प्लांट कहां-कहां कायम किये जायेंगे ।

श्री मनुभाई शाह : अभी जगह के बारे में पक्के तौर पर तय नहीं हुआ है ।

श्री अ० मु० तारिक : क्या कोई इस किसम का सरवे किया गया है कि मौसम और इन प्लांट्स की जरूरियात के लिहाज से कौन कौन सी जगहें इस इंडस्ट्री के लिए ज्यादा मुनासिब होंगी ?

श्री मनुभाई शाह : बहुत सी जगहें हैं—काश्मीर है, उत्तर प्रदेश है, मद्रास है, महाराष्ट्र है ।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : यह आपरूप चमड़ा प्रशिक्षण संस्था और फल परिरक्षण संयंत्र कहां स्थापित किया जाएगा और इस संस्था में कितने प्रशिक्षणार्थी भरती किए जायेंगे ?

†श्री मनुभाई शाह : मैं प्रश्न के पहले भाग का उत्तर दे चुका हूँ कि उसकी स्थिति का प्रश्न अभी विचाराधीन है । जहां तक प्रश्न के दूसरे भाग का सम्बन्ध है, २५० लड़कों को प्रशिक्षण दिया जाएगा यदि आपरूप चमड़ा प्रशिक्षण संस्था स्थापित हो जाती है ।

नारियल जटा के सामान का निर्यात

†*७७३. श्री वें० ए० नायर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नारियल जटा के (१) सूत, (२) चटाइयों, और (३) "मैटिंग्स" के निर्यात के बारे में अन्तिम स्थिति क्या है ; और

(ख) क्या सरकार को पता है कि विदेशी मंडियों में नारियल जटा के उत्पादों को कृत्रिम पदार्थों के तथा अन्य रेशों के उत्पादों से किस किसम की ओर कितनी प्रतियोगिता करनी पड़ती है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) अप्रैल-दिसम्बर, १९६० की अवधि में ७,८०,७०१ हंडरवेट नारियल जटा सूत, १,६१,८१८ हंडरवेट नारियल जटा चटाइयां और ७६,७४८ हंडरवेट 'मैटिंग्स', कम्बल और गलीचे मलाबार तट और तूतीकोरिन पत्तनों से निर्यात किए गए हैं ।

(ख) हां, श्रीमान् ।

†श्री वें० प० नायर : मेरा सुझाव है कि ऐसे मामलों में आंकड़े तालिका के रूप में दिए जाने चाहिए । अन्यथा हम इन आंकड़ों की पिछले वर्षों के आंकड़ों से तुलना नहीं कर सकेंगे । मेरा प्रश्न अत्यन्त निर्दिष्ट था और माननीय मंत्री के पास उत्तर भी था ।

†श्री मनुभाई शाह : समस्त आंकड़े नियमित वाणिज्यिक सूचना पुस्तकों में प्रकाशित किए जाते हैं । मैंने नवीनतम आंकड़े देने का प्रयत्न किया है जो उस पुस्तक में नहीं हैं और माननीय सदस्य इन आंकड़ों की उनके साथ तुलना कर सकते हैं ।

†श्री वें० प० नायर : क्या सरकार को यह जानकारी है कि विशेषकर फर्श पर बिछाने के सामान के मामले में अन्य चीजों की चटाइयां और 'मैटिंग्स' विदेशों में बहुत लोकप्रियता प्राप्त कर रही हैं ; और यदि हां, तो इन चटाइयों और 'मैटिंग्स' के सम्बन्ध में नारियल जटा के निर्यात पर क्या प्रभाव पड़ेगा ?

†श्री मनुभाई शाह : हम उन चीजों पर निरन्तर निगाह रखते हैं जो विज्ञान द्वारा विकसित की जाती हैं । हमारा विश्वास है कि वे नारियल जटा के निर्यात में बाधक नहीं होंगी परन्तु फिर भी हम चटाइयों, 'मैटिंग्स' और गलीचों के सम्बन्ध में समस्त गवेषणायें करने का प्रयत्न कर रहे हैं ताकि हमारा बाजार खत्म न हो जाए ।

†श्री वें० प० नायर : क्या यह सच है कि ब्रिटेन ने वर्ष १९५२-५३ में जितना आयात किया था पिछले वर्ष उसके केवल $\frac{1}{4}$ भाग का आयात किया ?

†श्री मनुभाई शाह : मैं ऐसा नहीं कह सकूंगा क्योंकि चालू वर्ष के आंकड़े अभी तक पूर्ण नहीं हुए हैं । परन्तु मेरे पास जो आंकड़े हैं उनसे मुझे पूर्ण विश्वास है कि इतना अधिक अन्तर नहीं हो सकता है ।

†श्री कासलीवाल : क्या नारियल जटा के निर्यात में कोई वृद्धि अथवा कमी हुई है और यदि हां, तो वृद्धि अथवा कमी का प्रतिशत क्या है ?

†श्री मनुभाई शाह : पिछले चार वर्षों में वृद्धि हुई है । माननीय सदस्य ने यह प्रश्न और एक अन्य प्रश्न पूछा है कि १९५५ की तुलना में कोई कमी हुई है अथवा नहीं ? कमी वास्तव में १९५५ के सम्बन्ध में है परन्तु १९५६, १९५७, १९५८ और १९५९ के सम्बन्ध में वह धीरे-धीरे बढ़ रहा है ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या नारियल जटा के रेशे को सन के रेशे के साथ मिलाने के प्रयोग किए जाते हैं और क्या इन तीनों से स्पर्धा का सामना करने की कोई संभावना है ?

†श्री मनुभाई शाह : नारियल जटा के रेशे का बड़े पैमाने पर विभिन्न प्रयोजनों के लिए उपयोग किया जाता है । परन्तु पश्चिम बंगाल में नारियल जटा के साथ सन और रेनिन के मिश्रण का प्रयत्न किया गया है ।

†श्री आचार : क्या सरकार को चटाइयों की रंगाई सम्बन्धी कठिनाइयों की जानकारी है और यह भी ज्ञात है जिन रासायनिक चीजों का संभरण किया जाता है वे आवश्यक प्रतिमान की नहीं होती हैं और उसी के कारण ये कठिनाइयां हैं ?

†श्री मनुभाई शाह : कठिनाई रही है और उसका निर्यातकों द्वारा अनुभव किया गया था। निर्यात संवर्धन योजना के अन्तर्गत हमने इस बात का प्रयत्न किया है कि निर्यातकों को पक्के और अच्छे किस्म के रंग मिल सकें।

†श्री वें० प० नायर : नारियल जटा बोर्ड ने एक प्रतिनिधिमंडल यूरोप भेजा था। क्या उसने नारियल के सामान का निर्यात बढ़ाने के लिए कोई सिफारिशें की हैं और, यदि हां, तो वे क्या हैं ?

†श्री मनुभाई शाह : मैं इसके सम्बन्ध में अनेक प्रश्नों का उत्तर दे चुका हूँ। प्रतिनिधिमंडल की सिफारिशें भी सभा पटल पर रखी जा चुकी हैं। उन्होंने अनेक सिफारिशें की हैं और हम उनका पालन करने जा रहे हैं। इसीलिए हमें आशा है कि धीरे-धीरे निर्यात में वृद्धि होगी।

कपड़ा मिलें

+

†*७७४. { श्री पांगरकर :
श्री रामेश्वर टांठिया :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री तंगामणि :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री बन्द हो चुके कपड़ा कारखानों को पुनः खोलने के बारे में ८ दिसम्बर १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ७७६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बन्द हो चुके कपड़ा मिलों में से कुछ एक को दिसम्बर, १९६० के पश्चात पुनः चालू किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे मिलों की संख्या कितनी है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी हां।

(ख) ३ मिलें।

†श्री पांगरकर : ७ सितम्बर १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ११८७ के उत्तर में बताया गया था कि औरंगाबाद टेक्सटाइल मिल्स के प्रबन्ध की जांच करने के लिए २५ जून १९६० को श्री पारिख के समापत्तित्व में नियुक्त की गई थी। क्या इस समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है और यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†श्री मनुभाई शाह : यह प्रश्न इस प्रश्न से संबंधित नहीं है। परन्तु जहां तक औरंगाबाद मिल्स का संबंध है, मैं बताना चाहता हूँ कि इस कारखाने को पुनः चालू करने के बारे में महाराष्ट्र सरकार से बातचीत हो रही है।

†श्री पांगरकर : क्या उन्होंने इसे पुनः चालू करने के लिए ऋण मांगे हैं ?

†श्री मनुभाई शाह : अभी तक उन्होंने कोई ऋण नहीं मांगा है। अभ्यावेदन मिलने पर हम इसके बारे में विचार करेंगे।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री रामेश्वर टांटिया : सरकार ने कितने कारखानों की जांच की है और उनको उनमें से कितने कारखाने पुनः चालू करने के योग्य मालूम हुए तथा कितने बन्दकर देने के योग्य लगे !

†श्री मनुभाई शाह : इसके बारे में बहुत काम किया गया है हमने २८ बस्त्र कारखानों की जांच की है । सभा को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि सरकार की कार्यवाही के परिणामस्वरूप १३ कारखाने पुनः चालू हो गये हैं और अन्य तीन शीघ्र ही पुनः चालू हो जायेंगे ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथर : माननीय मंत्री ने बताया कि केवल ३ कारखाने पुनः चालू हुए हैं । परन्तु क्या यह सच है कि कोयले के कम संभरण के कारण अहमदाबाद में ५ कारखाने बन्द हो गये थे और यदि हां, तो क्या मंत्री महोदय ने इस बात पर विचार किया है ?

†श्री मनुभाई शाह : यह तो स्पष्ट है । जब कारखाना पुनः चालू हो जायेगा तभी उसको सहायता दी जा सकती है और कोयला वैगनों की कमी के कारण नहीं मिल पा रहा है ।

†श्री सोनावने : क्या महाराष्ट्र के शोलापुर जिले के बारसी स्थान पर स्थित कारखाने को पुनः चालू करने के बारे में कोई कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री मनुभाई शाह : जी हां ।

†श्री च० द० पांडे : क्या सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाया गया है कि उत्तर प्रदेश, बनारस, मुरादाबाद, आगरा और कानपुर में बहुत से कारखाने बन्द पड़े हैं और उनको खोलने के प्रयत्न किए जा रहे हैं ? यह कारखाने क्या इस कारण बन्द पड़े हैं क्योंकि यह पुराने ढंग के हैं और इसीलिए इनको पुनः चालू करने से पहले इनमें सुधार करने की आवश्यकता और सरकार इनको चालू करने के लिए आवश्यक कार्यवाही कर रही है ?

†श्री मनुभाई शाह : माननीय सदस्य ने किसी कारखाने का नाम नहीं लिखा है । परन्तु उनको यह जानकर प्रसन्नता होगी कि कानपुर कपड़ा मिल पुनः चालू हो गया है । मुरादाबाद कारखाने को सहायता दी जा चुकी है और यह शीघ्र ही चालू हो जायेगा । केवल दो कारखानों को छोड़ कर लगभग और सभी मिलें लगभग संतोषजनक रूप में काम कर रही हैं ।

†श्री च० द० पांडे : क्या वह पुराने ढंग की हैं और उनको क्या सहायता दी जा रही है ?

†श्री मनुभाई शाह : हमने धन तथा प्रबन्ध में प्रवीण व्यक्तियों की सहायता दी है और तभी वह पुनः चालू हुई हैं ।

†श्री तंगामणि : मद्रास राज्य के तिरुनलवेली जिले में गणपति कारखाने को पुनः चालू करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ? उस कारखाने में कितने करघे तथा तकुवे बेकार पड़े हैं और इससे उत्पादन में कितनी हानि हुई है ?

†श्री मनुभाई शाह : इस देश में ४६६ कारखाने हैं और यदि प्रत्येक माननीय सदस्य अपने अपने स्थान के कारखानों के बारे में प्रश्न पूछने लगेगा तो मैं उनके बारे में किस प्रकार उत्तर दे सकूंगा । हमने उसे पुनः चालू करने के बारे में कार्यवाही की है ।

†श्री बालगंगा : इन कारखानों में से कितने पुनः चालू नहीं किए जा सके ?

†श्री मनुभाई शाह : मैं ने बताया है कि ६ कारखाने पुनः चालू नहीं किए जा सके । १५ चालू किए जा चुके हैं ।

†श्री बासप्पा : इन ६ कारखानों के मामलों में क्या किया जायेगा? क्या सरकार का विचार और कोई कार्यवाही करने का है?

†श्री मनुभाई शाह : मैं यह स्पष्टतया बता चुका हूँ कि यदि कोई कारखाना बन्द कर दिया गया हो और टेक्निकल विशेषज्ञों को भी यही काम हो कि इसको खत्म कर दिया जाये तो प्रयत्न किया जायेगा कि उसी क्षमता की मिल उसी स्थान पर अथवा उसी राज्य में बनाई जाये।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : कुछ कपड़ा कारखानों की जांच करने वाले दस्त्र आयुक्त ने सिफारिश की है कि एक निगम बनाया जाये जो बन्द की गई मिलों का प्रबन्ध अपने हाथ में ले लिया करें। सरकार उस प्रस्ताव पर विचार कर रही थी। क्या वह प्रस्ताव अब भी विचाराधीन है अथवा उसको रद्द कर दिया गया है?

†श्री मनुभाई शाह : मैं बता चुका हूँ कि निगम बनाने का प्रस्ताव अभी रद्द नहीं किया गया है परन्तु इस समय उस पर पूर्णतः असंभव समझ कर विचार करना छोड़ दिया गया है। हम सिफारिशों से सहमत नहीं थे क्योंकि कारखाने समस्त देश में अवस्थित हैं और प्रत्येक राज्य को अधिकार है कि अधिकृत निदेशक नियुक्त करें। यह निदेशक बहुत से मिलों को पुनः चालू करा सके हैं।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : माननीय मंत्री ने बताया था कि कई बन्द मिलें पुनः चालू कर दी गई हैं। यह पुनः चालू की गई मिलें लाभदायक हैं अथवा हानिकारक हैं?

†श्री मनुभाई शाह : यह सभी प्रकार से लाभदायक हैं।

†श्री सोनावने : यह ६ मिलें कौन-कौन सी हैं तथा इन ६ मिलों को खत्म कर देने से कपड़े के उत्पादन पर क्या असर पड़ेगा?

†श्री मनुभाई शाह : ४६६:६ का अनुपात बहुत ही थोड़ा है। इसलिए उत्पादन की कमी की प्रतिशतता भी बहुत कम होगी। यह १०० वर्ष से स्थापित बड़े पैमाने के उद्योग की कमजोरी हैं। यह प्राकृतिक दी है कि पुराने कारखाने समाप्त हों और नये उनके स्थान पर बनाये जायें।

निर्यात संवर्धन

+

†*७७५. { श्री मुरारका :
श्री नथवानी :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री २५ नवम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ८११ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने फिकायत और सामंजस्यपूर्ण प्रयत्नों की दृष्टि से निर्यात संवर्धन का कार्य करने वाले संगठनों की संख्या को घटाने के प्रश्न पर विचार किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या निश्चय किया गया है?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). वित्त मंत्रालय के विशेष पुनर्गठन एकांक में इस प्रश्न की जांच की जा रही है। प्राक्कलन समिति के विचार उनको भेज दिए गए हैं।

†श्री मुरारका : निर्यात संवर्द्धन के प्रश्न पर कौन-कौन से विभिन्न संगठन विचार कर रहे हैं और उन पर कितनी धन राशि व्यय की गई है ?

†श्री मनुभाई शाह : व्यय किए गए धन के आंकड़े मेरे पास नहीं हैं । परन्तु संगठनों को सब जानते हैं कि जैसे निर्यात संवर्द्धन परिषद्, निर्यात संवर्द्धन निदेशालय और राज्य व्यापार निगम । यह सब निर्यात संवर्द्धन का ही काम करते हैं । हमने इसके लिए उप-समितियां भी नियुक्त की हैं । अधिकांश कार्यवाहियां अलग-अलग बता दी गई हैं । हमारा ध्यान इस ओर था और प्राक्कलन समिति द्वारा अपने विचार प्रकट करने से पहले ही मंत्रालय इस संबंध में कार्यवाही कर रहा है । हमने यही प्रयत्न किया है कि कार्यकलाप एक समान न हो जाये ।

†श्री मुरारका : क्या यह सच है कि निर्यात संवर्द्धन का कार्य होने पर भी हमारे निर्यात १९५६-६० में १९५०-५१ की तुलना में कम हो गये हैं ? यदि हां, तो इस कमी के क्या कारण हैं ?

†श्री मनुभाई शाह : माननीय सदस्य जानते हैं कि पिछले वर्षों में सप्तर में पर्याप्त आर्थिक परिवर्तन हुए हैं । यद्यपि मात्रा में कोई अन्तर नहीं हुआ है परन्तु अवमूल्यन से पहले निर्यात के मूल्य, अवमूल्यन के बाद अधिक थे । इन बातों को सभी जानते हैं और प्रयत्न किये जा रहे हैं । सभा को याद होगा कि पिछले तीन वर्षों में हमारा निर्यात व्यापार ६० करोड़ रुपये बढ़ गया है ।

†श्री महंती : इंजीनियरिंग वस्तुओं के निर्यात के मामले में निर्यात संवर्द्धन परिषद् कितने ही सुझावों पर विचार करता है और निर्यात संवर्द्धन निदेशालय को भेज देता है । निदेशालय इनकी पुनः जांच करता है और मंत्रालय को भेज देता है । इसीलिये इंजीनियरिंग वस्तुओं के निर्यात के बारे में जो उत्साह होना चाहिये वह नहीं मिल पा रहा है ।

†श्री मनुभाई शाह : मैं माननीय सदस्य की धारणा को ठीक करना चाहता हूं । पिछले तीन वर्षों में सभी निर्यात संवर्द्धन परिषदों में से इंजीनियरिंग परिषद् के कार्य सबसे उत्तम रहे हैं । यह सच है कि हमने सभी सिफारिशों को स्वीकार नहीं किया है । परन्तु जितनी सम्भव है उतनी सहायता देने का हम प्रयत्न कर रहे हैं । सभापति द्वारा की गई नई सिफारिशें विचाराधीन हैं ।

†श्री चे० रा० पट्टाभिरामन् : क्या निर्यात की सामग्रियां, विशेषतया इंजीनियरिंग वस्तुओं, के मामले में राजदूतावासों से आंकड़े मंगाये गये हैं और प्रकाशित किये गये हैं ?

†श्री मनुभाई शाह : माननीय सदस्य जानते हैं कि डीजल इंजन, बिजली के पंखे, औजार तथा पुर्जे आदि का निर्यात बहुत बढ़ गया है और हम इनके निर्यात पर लगातार ध्यान रख रहे हैं । हमने अपने सभी राजदूतावासों तथा व्यापार आयुक्तों से कहा है कि इसको बढ़ाने का पूरा प्रयत्न करें और हम आशा करते हैं कि भविष्य में और भी कार्यवाही वह करेंगे ।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या यह सच नहीं है कि प्रशासन द्वारा छूट वापस न दिये जाने के कारण निर्यात अंशतः कम हो गया है ?

†श्री मनुभाई शाह : मैं समझता हूं कि निर्यात कम नहीं हुआ है । यह ठीक है कि और भी कार्यवाही की जा सकती है । यह भी सच है कि छूट में विलम्ब का भी असर हुआ है । परन्तु हमारा प्रयत्न है कि सभी कठिनाइयां दूर हो जायें और छूट के सभी मामले एक साथ इकट्ठे करके इनके लिये तीन अथवा चार कार्यालयों के बजाये एक अलग कार्यालय बना दिया जाये ।

श्री म० ला० द्विवेदी : क्या सरकार को यह मालूम है कि भारत से निर्यात की जाने वाली वस्तुओं के मानक के अनुकूल न होने से विदेशों में भारतीय वस्तुओं की बड़ी बदनामी हो रही है, और क्या यह सत्य है कि मानक ठीक न होने के कारण भारत सरकार को इस सम्बन्ध में बड़ी क्षति उठानी पड़ रही है ? मैं जानना चाहता हूँ कि मानक के अनुकूल वस्तुओं के बनाने और जिन वस्तुओं के मानक नहीं हैं उनके मानक कायम करने के लिये क्या इन्तजाम किया जा रहा है । इन सब का विवरण बतलाया जाय ।

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : मैं इसका उत्तर न देता, मेरे साथी देते हैं और जहां तक क्वालिटी अथवा मानक की बात है, हम उस पर पूरी तरह से ध्यान दे रहे हैं, और इस वक्त एक कमेटी भी हमारी बैठी हुई है, स्टैंडर्ड्स के सिलसिले में, जिससे कहा गया है कि मार्च के अन्त तक वह अपनी रिपोर्ट दे दे । और हम उस पर कार्रवाई करेंगे, अगर कानूनी कार्रवाई की जरूरत होगी तो वह भी । लेकिन मैं इस समय इस लिये खड़ा हुआ कि मैं माननीय सदस्यों से यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वे इस प्रकार के जनरल प्रश्न न किया करें क्योंकि इससे यह बात बाहर फैलती है और यह हमारे एक्सपोर्ट में बाधा डालती है । इस तरह के जनरल प्रश्न करने से हमारे क्वालिटी के सामान को आघात पहुंचता है । अगर आप को किसी खास चीज से शिकायत है तो आप को हम से लिख कर पूछना चाहिये ।

† श्री वें० प० नायर : मुझे पता लगा है कि निर्यात बढ़ाने के लिये और निर्यातकों को उत्साहित करने के लिये उनको होने वाली हानि के प्रतिकार के लिये आयात लाइसेंस दिये जाते हैं । जैसे टैपिओका का निर्यात करने के लिये सुपारी के आयात के लाइसेंस दिये जाते हैं । परन्तु सुपारी का आयात करने वाले टैपिओका के निर्यात के बारे में कुछ नहीं जानते हैं और टैपिओका का निर्यात करने वाले सुपारी के आयात के बारे में कुछ नहीं जानते हैं । मैं जानना चाहता हूँ कि ऐसा क्यों होता है ?

† श्री मनुभाई शाह : बहुत सी योजनायें हैं और मैं उनको सामान्य नहीं बनाना चाहता । टैपिओका के बारे में मैं बताना चाहता हूँ यह संगठन प्रभावकारी सिद्ध नहीं हुआ और हम उसको बदलने पर विचार कर रहे हैं ।

† श्री महन्ती : इस्पात मूल्य उप-समिति, जो इंजीनियरिंग निर्यात को प्रोत्साहित करने के लिये नियुक्त की गई थी, ने बहुत पहले अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है और उस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है ? यदि हां तो क्यों ?

† श्री मनुभाई शाह : यह सच नहीं है कि प्रतिवेदन पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है । सच यह है कि निर्यात बढ़ाने में परिषद् को ही काम करने दिया गया और सरकार ने अन्य वस्तुओं के निर्यात में काम किया ।

† श्री मुरारका : क्या यह सच है कि निर्यात संवर्द्धन के महानिदेशक छः सरकारी निगमों के निदेशक, संयुक्त सचिव तथा विदेशी सरकार के सलाहकार हैं और इसीलिये निर्यात संवर्द्धन काम में वह पर्याप्त समय नहीं लगा पाते हैं ।

† श्री मनुभाई शाह : विदेशी सरकार के जो सलाहकार हैं वह वित्त के विशेष अधिकारी हैं और अतिरिक्त सचिव हैं, संयुक्त सचिव नहीं । महानिदेशक इस मामले में पूरा समय लगा रहे हैं ।

भारत-चीन सीमा विवाद

+

†*७७६. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री हेम बरुआ :
श्री अजित सिंह सरहदी :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 'लुक' पत्रिका के जनवरी, १९६१ के अंक में चीन के प्रधान मन्त्री के कथन के उद्धरण दिये गये हैं जिसमें उन्होंने भारत के प्रधान मन्त्री पर यह आरोप लगाया है कि वह भारत-चीन सीमा विवाद का उपयोग अपने देश के प्रगतिशील तत्वों के विरुद्ध एक शस्त्र के रूप में और विदेशी सहायता प्राप्त करने के लिये एक साधन के रूप में कर रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

† वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) जी, हां ।

(ख) १८ जनवरी १९६१ को प्रधान मन्त्री ने सम्वाददाता सम्मेलन में चीन के प्रधान मन्त्री चाऊ-एन-लाई द्वारा भारत के विरुद्ध किये गये आरोपों को एक दम गलत बता दिया था ।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं जानना चाहता हूं कि जब यह चीज अखबार में शायी हुई थी तो उसके बाद भारत सरकार ने इस मिथ्या प्रचार को रोकने के वास्ते या उसके कंट्राडिक्शन के वास्ते क्या कदम उठाये ?

श्री सादत अली खां : प्रधान मन्त्री ने जो कुछ अपनी कान्फरेंस में फरमाया था वह काफी है और यह कोई नई बात नहीं है । आये दिन वह कुछ न कुछ कहते रहते हैं । जाहिर है कि जो चीज एक अखबार में छपती है उसका कंट्राडिक्शन क्या हो सकता है ?

† श्री प्र० चं० बरुआ : क्या चीन के प्रधान मन्त्री ने भारत पर यह आरोप लगाया है कि "शान्ति-पूर्ण सह-अस्तित्व" केवल वाक-जाल हैं ? यदि हां तो सरकार ने स्थिति स्पष्ट करने के लिये क्या कदम उठाये हैं ?

† वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : वह कुछ भी कह सकते हैं । जब कोई तर्क में हार जाता है तो गाली गलौज पर उतर आता है । इससे यह भी पता लग जाता है कि वह लोग किस किस के हैं । हमें चिन्ता नहीं करनी चाहिये और न ही उत्तेजित होना चाहिये ।

† श्री हेम बरुआ : इस देश में चीनी आक्रमण के समर्थकों को चीन के प्रधान मन्त्री ने 'प्रगतिशील जनता' कहा है तो क्या उनको बताया गया है कि इस प्रकार के वक्तव्यों को भारत चीन द्वारा आन्तरिक कार्यों में हस्तक्षेप मानेगा ?

† श्री मोरारजी देसाई : हमें उनसे यह कहने की कोई जरूरत ही नहीं है । हमें तो इससे और भी सन्तुष्ट तथा दृढ़ निश्चय वाला हो जाना चाहिये ।

† श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूं कि चाऊ एन लाई साहब की ओर से जो इस प्रकार के भाषण दिये जा रहे हैं उनसे संसार में जो एक प्रकार का भ्रम फैलता है हिन्दुस्तान के प्रति, उसके लिये इन्फार्मेशन एण्ड ब्राडकास्टिंग मिनिस्ट्री क्या कर रही है ?

†श्री मोरारजी देसाई : माननीय सदस्य का ध्यान मैं पुनः अपने उत्तर की ओर दिलाता हूँ । मैं उन्हें संस्कृत की एक कहावत भी सुनाता हूँ ।

“यथा यथा भुञ्चति वाक्वाणं
तथा तथा यच्छति कुलप्रमाणं ।”

डा० गोविन्द दास : क्या मन्त्री महोदय को यह बात मालूम है, जैसा कि उत्तर प्रदेश विधान सभा में कहा गया था, कि चीन अब हमारे बद्रीनाथ मन्दिर पर भी दावा करता है, कि यह उसी का मन्दिर था ? जैसा मैंने पहले कई बार कहा बद्रीनाथ मन्दिर तो हमारा है ही, लेकिन मानसरोवर और कैलाश भी हमारे थे । तो क्या अब सरकार इस बात को कहेगी कि बद्रीनाथ मन्दिर हमारा है, उस पर चीन का कोई दावा नहीं और कैलाश और मानसरोवर भी हमारे ही हैं जिन को वह दबाये हुए बैठा है ?

†श्री मोरारजी देसाई : दूसरे पक्ष की गलत सलत बातों को हमें महत्व नहीं देना चाहिए ।

†अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य इस प्रकार प्रश्न पूछते चले जायेंगे तो उससे हमारा पक्ष कम और पड़ता चला जायेगा । हमें इस प्रकार के वक्तव्यों से दूर रहना चाहिये क्योंकि इसी से यह स्पष्ट होगा कि हम बलशाली हैं । हमारा १२,००० मील का प्रदेश उसके कब्जे में है और जब वह गालियां दे रहे हैं तब माननीय सदस्यों को इनकी ओर ध्यान नहीं देना चाहिये । माननीय सदस्यों को हमें सुझाव देना चाहिये ।

†श्री ब्रजराज सिंह : मेरा निवेदन है कि यदि सभा सतर्क रहती तो हमारा यह १२,००० मील का इलाका उनके कब्जे में नहीं जा सकता था ? यदि सभा सतर्क रहती तो सरकार भी कोई कार्यवाही करती ।

†श्री वाजपेयी : हमने निश्चय कर लिया है ।

†अध्यक्ष महोदय : वह सर्वदा यही प्रयत्न करेंगे कि जो कुछ उन्होंने किया है उसको ठीक ही सिद्ध करें । उनका वक्तव्य ठीक करने से क्या फायदा है ? हम भी उनको गालियां दे सकते हैं अन्यथा उनकी बातों को अनसुना कर दें । हमें सभा का समय इस प्रकार की बातों में बरबाद नहीं करना चाहिये ।

†श्री त्यागी : माननीय मन्त्री ने एक संस्कृत के श्लोक का उदाहरण दिया है । परन्तु संस्कृत का एक श्लोक और है ।

“शठं प्रति शाठ्यम कुमत्ति”

श्री मोरारजी देसाई : शठं प्रति शाठ्यम कुमत्ति श्लोक भी है । परन्तु इसका अर्थ यही है कि शठ के साथ हमें शठ नहीं बन जाना चाहिये ।

जीवन-निर्वाह-व्यय देशनांक

†*७७७. श्री प्र० चं० बरुग्रा : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने इस बात का पता करने के लिए कि श्रमिक वर्ग के जीवन-निर्वाह-व्यय देशनांक पर अप्रत्यक्ष करों का क्या प्रभाव पड़ता है, देश भर में फैले हुए कुछ औद्योगिक केन्द्रों का अभी हाल ही में अध्ययन किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसकी उपपत्तियां क्या हैं ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) और (ख) जी, हां। 'उपभोक्ता मूल्य देशनांक (सीमित विश्लेषण) पर अप्रत्यक्ष करों का प्रभाव' नामक पत्रिका कार्य-पद्धति बनाने के लिये बनाई गई थी जिस के कोई निष्कर्ष नहीं निकाले जाने चाहियें।

†श्री प्र० चं० बरुआ : यह अध्ययन किस अवधि का है ? किन केन्द्रों की जांच की गई थी और किन उपभोक्ता वस्तुओं पर विचार किया गया था ?

†श्री ल० ना० मिश्र : १९५०-५९ की अवधि थी। ११ केन्द्र थे। मैं उन के नाम नहीं बताऊंगा। यह समस्त देश में थे। १२ वस्तुओं पर विचार किया गया था।

†श्री प्र० चं० बरुआ : क्या इस पुनरीक्षण से यह पता लगता है कि अप्रत्यक्ष कर का प्रभाव श्रमिक वर्ग पर बहुत अधिक नहीं पड़ा है अपितु उन लोगों पर पड़ा है जिन की आर्थिक स्थिति कमजोर है ?

†श्री ल० ना० मिश्र : जैसा मैं ने बताया हम ने निर्णयात्मक परिणाम निकालने के लिये यह नहीं बनाया था अपितु अप्रत्यक्ष करों के प्रभाव की गणना करने के लिये एक पद्धति बनाने के लिये बनाया था। इसलिये यह बताना बड़ा कठिन है कि अप्रत्यक्ष करों का वास्तविक प्रभाव क्या हुआ है।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या सरकार का विचार इस अध्ययन के प्रतिवेदन को प्रकाशित करने का है ?

†श्री ल० ना० मिश्र : यदि अनुमति हो तो मैं उसे सभा पटल पर रख सकता हूं।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : कृपा करके ऐसा कीजिय।

†श्री साधन गुप्त : क्या प्रतिवेदन में हमारे इस अनुभव का भी कोई ध्यान रखा गया है कि अप्रत्यक्ष करों के लगाने से इतने मूल्य बढ़ जाते हैं जितने कर लगाने से नहीं बढ़ते हैं। यदि हां, तो प्रतिवेदन में क्या हल सुझाया गया है ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा) : अब तक जो उत्तर दिया गया है उसमें बता दिया गया है कि इस अध्ययन के द्वारा कोई निश्चित निर्णय नहीं निकाला जाना चाहिये इसलिये इस का आंशिक रूप में ही असर पड़ता है। अब इस को सभा पटल पर रख दिया जायेगा इसलिये और प्रश्नों की कोई आवश्यकता ही नहीं रह जाती है।

श्री विभूति मिश्र : माननीय मंत्री जी ने बताया कि ११ सेन्ट्स पर जांच हुई है। मैं जानना चाहता हूं कि एक मजदूर पर इंडाइरेक्ट टैक्स का कितना भार पड़ा है और उस को सौ रुपये में कम से कम कितना देना पड़ता है ?

श्री ल० ना० मिश्र : कुछ कहना कठिन है। लेकिन मोटे तौर पर कहा जा सकता है कि ५० और ५९ के बीच चार से दस पर सेंट तक उन को देना पड़ेगा। लेकिन मैं यह भी कहना चाहता हूं कि सारे क्षेत्र को कवर नहीं किया गया है और न सारे टैक्सों को कवर किया गया है। इसलिये इसके बारे में सही तौर पर कुछ कहना कठिन है।

†मूल अंग्रेजी में

पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या इस के बाद गवर्नमेंट का विचार है कि इस के और भी इम्प्लीकेशन्स की जांच करायी जाय ताकि ठीक तथ्य पर पहुंचा जा सके कि गरीबों पर इंडाइरेक्ट टैक्स का कितना बोझ बढ़ा है ?

श्री ल० ना० मिश्र : यह तो अभी मैथडालाजी के लिये किया गया है। इस के अलावा कुछ नहीं किया गया।

बर्मा में नागा विद्रोही

+

†*७७६. { श्री वाजपेयी :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री ले० अचौ सिंह :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ६ मई, १९५८ को भारतीय सीमा को पार कर के जिन तीन नागा विद्रोहियों ने अनधिकृत रूप से बर्मा में प्रवेश किया था उन्हें बर्मा में नजरबन्द कर दिया गया है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में बर्मा की सरकार से कोई सूचना प्राप्त हुई है; और

(ग) क्या बर्मा की सरकार से उक्त नागा विद्रोहियों को भारत को सौंप देने की प्रार्थना की गयी है ?

†वैदेशिक-कार्य-उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : (क) तीन नागा विद्रोही अभी बर्मा में नजरबन्द हैं, इन्हें मूलतः बर्मा अधिकारियों ने सितम्बर, १९५७ में बर्मा के लेणी नामक स्थान में गिरफ्तार किया था।

(ख) बर्मा सरकार ने हमारे रंगून-स्थित राजदूत से इस मामले का अनौपचारिक रूप से उल्लेख किया था।

(ग) जी, नहीं।

†श्री वाजपेयी : क्या अन्य कुछ नागा विद्रोही बर्मा में चले गये हैं और वहां से हमले कर रहे हैं।

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : हमें इस के बारे में कोई जानकारी नहीं है।

†श्री ले० अचौ सिंह : क्या इन तीन नागा विद्रोहियों का बर्मा के न्यायालयों में मुकदमा हुआ था और वहां पर उनको उच्च कैद की सजा दी गई थी ?

श्रीमती लक्ष्मी मेनन : जो नहीं। बर्मा के न्यायालय में उन पर मुकदमा नहीं चलाया गया था अथवा सजा नहीं दी गई थी।

†श्री वाजपेयी : ये तीनों नागा विद्रोही भारतीय हैं इसलिये बर्मा सरकार से यह अनुरोध क्यों नहीं किया गया कि उन को भारत को सौंप दें ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : कुछ अपराधों के लिये उन को रोक लिया गया है। बर्मा सरकार ही उन पर मुकदमा चलायेगी अथवा जो चाहे करेगी।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री वाजपेयी : यह अपराध किस प्रकार के हैं ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : उनके प्रदेश में अनधिकृत प्रवेश उन्होंने किया है ।

†श्री लै० अचौ सिंह : क्या इन नागाओं ने अपने को नागा लैंड सरकार का दूत कहा है और बर्मा सरकार से अनुरोध किया है कि या तो उनको देश छोड़ने की अनुमति दी जाये अथवा उनको शरण दी जाये । यदि हां, तो क्या बर्मा सरकार ने उनके इस अनुरोध पर कोई निर्णय कर लिया है ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : १९५७ में जब यह बर्मा की सीमा में घुसे थे उस समय इन्होंने अपने को नागालैंड सरकार का मंत्री, सरकारी सचिव और सूचना निदेशक बताया था । बाद में इन्होंने शरण मांगी जिस को बर्मा सरकार ने अस्वीकार कर दिया ।

†श्री रघुनाथ सिंह : क्या इनके विरुद्ध भारत सरकार ने कोई चार्जशीट बनाई है अथवा नहीं और क्या इनको देश निकाले के बारे में कोई कार्यवाही की गई है अथवा नहीं ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : जो, नहीं ।

कोठागुडियम में 'ओवरमैन' की परीक्षा

†*७८३. श्री त० ब० विट्ठल राव : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आन्ध्र प्रदेश के कोठागुडियम स्थान में 'ओवरमैन' की परीक्षा लेने के प्रश्न पर विचार किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या निश्चय किया गया है; और

(ग) कोठागुडियम में परीक्षा न लेने के क्या कारण हैं ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) से (ग). विनियमनों के अधीन संविहित संस्था खान परीक्षा बोर्ड, कोयला खान विनियम १९५७ के अन्तर्गत यह निर्णय करता है कि क्या 'ओवरमैन' प्रमाण पत्र के लिये परीक्षा कोठागुडियम में करनी चाहिये । बोर्ड की यह राय है कि उस क्षेत्र में अभ्यर्थियों की संख्या कम होती है । इसलिये इस समय कोठागुडियम में परीक्षण केन्द्र बनाना संभव नहीं है ।

†श्री त० ब० विट्ठल राव : इस समय यह परीक्षाएँ केवल एक केन्द्र धनबाद में होती हैं और परीक्षा देने के लिये यहां आने में अभ्यर्थियों को बहुत धन व्यय करना पड़ता है । माननीय मंत्री ने बताया कि आन्ध्र में विद्यार्थी बहुत कम संख्या में होते हैं । मैं जानना चाहता हूं कि परीक्षा केन्द्र बनाने के लिये कितने अभ्यर्थी होना आवश्यक होता है ?

†श्री ल० ना० मिश्र : परीक्षा केन्द्र के प्रश्न का निर्णय संविहित संस्था बोर्ड करता है । सरकार इस बारे में निर्णय नहीं करती है । इस के अतिरिक्त पिछले वर्ष १९६० में इस परीक्षा में ७३५ अभ्यर्थी बैठे थे जिनमें से आन्ध्र प्रदेश के केवल ६ थे । इसलिये केवल ६ अभ्यर्थियों के लिये केन्द्र बनाना ठीक नहीं समझा गया ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या सरकार जानती है कि धनबाद में केन्द्र होने के कारण ही विद्यार्थियों की संख्या कम होती है ।

†श्री ल० ना० मिश्र : माननीय सदस्य इस के बारे में बोर्ड को भी लिख चुके हैं और बोर्ड ने इस पर विचार कर लिया है और निर्णय किया है कि इस समय नया केन्द्र नहीं बनाया जाना चाहिये । यदि विद्यार्थियों की संख्या बढ़ जायेगी तो नया केन्द्र खोल दिया जायेगा ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : मैं यही जानना चाहता था । नया केन्द्र खोलने के लिये विद्यार्थियों की न्यूनतम संख्या कितनी होनी चाहिये ।

†श्री ल० ना० मिश्र : उसकी कोई निश्चित संख्या नहीं है ।

विस्थापित व्यक्तियों के कब्जे

†*७८४. श्री ब्रजराज सिंह : क्या पुनर्वास तथा अल्प संख्यक-कार्य मंत्रो ३१ मार्च, १९६० के अतारंकित प्रश्न संख्या १६३१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने विस्थापित व्यक्तियों के कब्जों को इस बीच नियमित किया गया है;

(ख) ऐसी सम्पत्ति के, जिस पर विस्थापित व्यक्तियों का कब्जा है, कितने मामले नियमित किये जाने के लिये पुनर्वास मंत्रालय के विचाराधीन हैं; और

(ग) इन सब मामलों को कब तक नियमित कर दिया जायेगा ?

†पुनर्वास उपमंत्री (श्री पू० शे० नास्कर) : (क) १८९६ ।

(ख) १५० ।

(ग) ३१ मार्च, १९६१ तक ।

श्री ब्रजराज सिंह : क्या यह सच है कि दिल्ली में अभी ६८ मामलों का नियमित किया जाना बाकी है और ये अन्य मामले वैसे ही हैं जैसे १४ मामले जनवरी, १९६१ में नियमित किये गये थे ?

†पुनर्वास तथा अल्प संख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : अभी मेरे साथी ने उत्तर दिया अभी १५० मामले नियमित किये जाने हैं । कुल संख्या लगभग २००० थी । १८९६ मामलों में नियमितीकरण किया जा चुका है और लगभग १५० मामले बाकी हैं । हमें आशा है कि इस महीने के आखीर तक इनको भी नियमित कर दिया जायेगा ।

†श्री ब्रजराज सिंह : क्या कुल व्यक्तियों ने पंजाब उच्च न्यायालय में लेख-याचिकाय दायर की हैं और इस कारण उन मामलों को नियमित करने में सरकार को कठिनाई हो रही है ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : पंजाब उच्च न्यायालय में अनेक लेख-याचिकाय दायर की गई हैं । दीवानी मुकद्दमें भी कई हैं । जब तक इन मामलों में फैसला नहीं हो जाता, हम आगे कार्यवाही नहीं कर सकते ।

†श्री दो० चं० शर्मा : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि यह मंत्रालय शीघ्र ही समाप्त किया जा रहा है, इन कब्जों को वित्तीय वर्ष के अन्त तक नियमित करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : जहां तक प्रश्न के प्रथम भाग का सम्बन्ध है मुझे इस का उत्तर देने की जरूरत नहीं। जहां तक प्रश्न के दूसरे भाग का सम्बन्ध है, मैं सभा को विश्वास दिलाता हूं जो कुछ भी संभव है, किया जा रहा है।

†श्री ब्रजराज सिंह : मंत्री महोदय ने बताया था कि ३१ मार्च तक ऐसे सभी मामलों को नियमित कर दिया जायेगा। मंत्री महोदय का यह भी कहना है कि क्योंकि कई मामले लम्बित हैं और उच्चन्यायालय में लेख-याचिकाये दायर की गई हैं, सरकार इस बारे में कुछ नहीं कर सकती। क्या यह आश्वासन दिया जा सकता है कि यदि लेख-याचिकाये वापस ले ली जायें तो सरकार उनके मामलों पर विचार करेगी और उन्हें नियमित कर देगी ?

†श्री मेहरचन्द खन्ना : मैं यह आश्वासन नहीं दे सकता। मेरी कठिनाई यह है। सम्पत्ति के मूल्य ५००-६०० गुना बढ़ गये हैं। हर कोई व्यक्ति चाहता है कि उसे रक्षित मूल्य पर मकान मिले जैसे १२ रुपये वर्ग गज। मूल्य ८० रुपये से १०० रुपये वर्ग गज का है। जो सच्चे मामले हैं और जिन में सम्पत्ति आवंटित की जा सकती है और वह विस्थापित व्यक्तियों के कब्जे में है, मैं भरसक प्रयत्न कर रहा हूं। जो लोग भारत सरकार के धन को बर्बाद करना चाहते हैं, उसमें मैं कुछ नहीं कर सकता।

†श्री ब्रजराज सिंह : क्या यह सच है कि पंजाब न्यायालय में लम्बित १४ व्यक्तियों की १४ लेख-याचिकाओं के बारे में सरकार ने यह आश्वासन दिया था कि यदि ये याचिकाये वापस ले ली जायें उन के मामलों को नियमित कर दिया जायगा और जब उन्होंने ये याचिकाय वापस ले लीं, उनके मामले जनवरी, १९६१ में नियमित किये गये हैं ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : मैं ने कितनी ही रियायतें दी हैं। यदि मैं कोई वचन देता हूं तो उसे निभाता हूं। प्रथम बार यह कहा गया है कि सरकार ने वचन का पालन नहीं किया।

रानी एलिजाबेथ की यात्रा

†*७=५. श्री तंगामणि : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी, १९६१ में दिल्ली में रानी एलिजाबेथ के दौरे को और इस सिलसिले में आयोजित अन्य समारोहों को टेलीविजन पर दिखाया गया था ;

(ख) यदि हां, तो इसमें कितनी सफलता मिली ;

(ग) पिछले वर्ष गणतंत्र दिवस की पैरेड पर टेलीविजन की जो व्यवस्था की गई थी, उस से यह व्यवस्था किस रूप में भिन्न थी ; और

(घ) क्या गणतंत्र दिवस की पैरेड को भविष्य में भी टेलीविजन पर दिखाया जायगा ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री के सभा-सचिव (श्री अ० चं० जोशी) : (क) पहले किये गये ऐसे ही महत्वपूर्ण समारोहों की तरह रानी एलिजाबेथ के दौरे के कुछ कार्यक्रम टेलीविजन पर दिखाये गये थे।

(ख) प्रविधिक तथा प्रदर्शन—दोनों दृष्टिकोणों से यह सामान्यतः संतोषजनक रहा।

(ग) गणतंत्र दिवस की पैरेड को टेलीविजन पर दिखाने की व्यवस्था पिछले वर्ष जैसी ही थी।

(घ) जी, हां। ऐसा विचार है।

श्री तंगामणि : इस वर्ष रानी एलिजाबेथ के दौरे के दौरान कार्यक्रमों को टेलीविजन पर दिखाने की व्यवस्था पर मंत्रालय द्वारा कितना अतिरिक्त व्यय किया गया है ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : ऐसे व्यय का हिसाब लगाना मुश्किल है क्योंकि हमें इस बात का हिसाब लगाना पड़ेगा कि इस कार्य के लिये नियोजित कर्मचारियों ने कितने घंटे लगाये। परन्तु बिजली और कुछ कर्मचारियों पर व्यय के अतिरिक्त हम ने विनियोजन की किस्म का कोई खर्चा नहीं किया।

†श्री तंगामणि : एक पूर्व अवसर पर हमें बताया गया था कि हम बम्बई में यह संस्थापना स्थापित करने के लिये टेलीविजन उपकरणों का आयात कर रहे हैं। इस मामले में कहां तक प्रगति हुई है और क्या सरकार यह प्रोजेक्टर आदि मद्रास और कलकत्ता जैसे महत्वपूर्ण केन्द्रों में भी स्थापित करेगी ?

†डा० केसकर : मैं ने सभा को बताया था कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में हम ने देश में एक टेलीविजन केन्द्र बनाने के लिये योजना आयोग की अनुमति प्राप्त कर ली है। और यह इस शर्त पर है कि इस का आर्डर देते समय विदेशी मुद्रा उपलब्ध होगी। यह केन्द्र बम्बई में स्थापित किया जायगा। परन्तु मुझे विश्वास नहीं है कि हम यह कार्य कर भी सकेंगे क्योंकि वित्त मंत्रालय ने कहा है कि वे हमें बाद में बतायेंगे जबकि विदेशी मुद्रा उपलब्ध होगी।

†श्री तंगामणि : क्या मैं जान सकता हूँ

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य रानी एलिजाबेथ के दौरे के दौरान टेलीविजन व्यवस्था से पूरे टेलीविजन के बारे में सामान्य प्रश्न पूछने लगे हैं। अगला प्रश्न।

†श्री तंगामणि : एक छोटा सा सवाल है।

†अध्यक्ष महोदय : क्योंकि उन्होंने ने एक गलत प्रश्न पूछा है, मैं ठीक प्रश्न की अनुमति नहीं दूंगा।

श्री तंगामणि : एक प्रश्न

†अध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं। एक छोटा प्रश्न पूछा जा चुका है कि रानी एलिजाबेथ के दौरे पर कितना रुपया खर्च किया गया। मैं ने अनूपूरक प्रश्न पूछने की भी इजाजत दे दी। अब वे सामान्य प्रश्न पूछ रहे हैं सरकार टेलीविजन सेट कहां लगायेगी। अगला प्रश्न।

राज्य क्षेत्रों के बारे में प्रलेख चित्र

†*७८७. श्री लै० अचौ० सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राज्य क्षेत्रों के बारे में भी प्रलेख चित्र तैयार करने के प्रयत्न किये जा रहे हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उनका व्यौरा क्या है ?

†मूल अंग्रेजी में

†सूचना और प्रसारण मंत्रों के सभा सचिव (श्री अ० चं० जोशी) : (क) विभिन्न राज्य सरकारों के लिये स्थानीय रुचि के प्रलेख चित्र तैयार करने का प्रस्ताव है।

(ख) यह प्रस्ताव अभी प्राथमिक अवस्था में है। इस बारे में सभी राज्य सरकारों से अपने अपने विचार बताने को कहा गया है।

†श्री लै० अश्वौ० सिंह : क्या यह सच है कि कुछ राज्य केन्द्र द्वारा तैयार किये गये प्रलेख चित्रों से संतुष्ट नहीं हैं क्योंकि उनकी रुचि के विषयों के बारे में चित्र तैयार करने की कोई व्यवस्था नहीं है ?

†डा० केशकर : राज्यों के संतुष्ट अथवा असंतुष्ट होने का कोई सवाल नहीं है क्योंकि राज्य सरकारों के लिये अथवा उनके विचार में किसी उद्देश्य के चित्र तैयार नहीं करते। राज्य सरकारों ने यह महसूस किया हो कि कुछ प्रलेख चित्रों के बारे में वे उन के दृष्टिकोण से भिन्न अन्य प्रकार से तैयार किये गये हों। हमने राज्य सरकारों के लिये अब तक ३ या ४ प्रलेख-चित्र तैयार किये हैं। हम जानते हैं कि वे चित्र सम्बन्धित राज्यों के लिये संतोषजनक सिद्ध हुए हैं।

†श्री हेम बरूआ : क्या यह सच है कि कुछ राज्य सरकारों के अपने-अपने प्रचार विभागों के पास अपने-अपने फिल्म डिवीजन हैं और यदि हां, तो क्या ये प्रलेख चित्र बनाते समय उन राज्य विभागों का सहयोग प्राप्त किया जाता है ?

†डा० केशकर : जी, हां। जहां कहीं राज्य सरकारों के अपने फिल्म डिवीजन हैं, उनके द्वारा चित्र तैयार किये जाने में और हमारे द्वारा चित्र तैयार किये जाने में सहयोग के कुछ तरीके हैं। इस में कोई कठिनाई अथवा झगड़ा नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : अब मैं प्रश्न संख्या ७६२ लूंगा। दो मिनट बाकी हैं। श्री भा० कृ० गायकवाड़ ने उस प्रश्न को लेने को कहा है।

दिल्ली में अनुसूचित जातियों के मकानों की बिक्री

+

†*७६२. { श्री भा० कृ० गायकवाड़ :
 { श्री बालमीकी :

क्या पुनर्जीस तथा अल्प संख्यक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि शेख सराय, नई दिल्ली के अनुसूचित जाति के लोगों के बहुत से मकान ८ फरवरी, १९६१ और १९ फरवरी, १९६१ को सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचे गये ;

(ख) क्या यह सच है कि शेख सराय, नई दिल्ली के अनुसूचित जाति के लोगों की शमशान भूमि को, जिस का उपयोग वे पिछले कई पीढ़ियों से कर रहे थे, सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेच दिया गया है ;

(ग) अनुसूचित जातियों के लोगों के रहने के मकानों को सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचने के क्या कारण हैं ; और

(घ) क्या यह सच है कि अनुसूचित जाति के लोगों की शेख सराय बस्ती इस स्थान पर पिछली कई पीढ़ियों से बसी हुई है ?

†पुनर्वास तथा अल्प संरक्षक कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) ८ फरवरी, १९६१ को ८ निष्क्रान्त प्लॉट बेचे गये और १९ फरवरी, १९६१ को ३ निष्क्रान्त प्लॉट और ३ निष्क्रान्त मकान बेचे गये थे ।

(ख) जनवरी, १९६१ में कुछ निष्क्रान्त भूमि बेची गई थी परन्तु यह शमशान भूमि नहीं थी ।

(ग) केवल निष्क्रान्त भूमि और मकान ही बेचे गये हैं ।

(घ) बेची गई सम्पत्ति मुस्लिम निष्क्रान्तों की है जो पाकिस्तान चले गये हैं ।

श्री भा० कृ० गायकवाड़ : क्या सरकार को दिनांक ३ अप्रैल, १९५८ के प्रेस नोट एफ़ १ (१२६०)/५८ का पता है कि आवंटित किये जाने वाले जिन मकानों पर अनुसूचित जातियों और पिछड़े वर्गों के परिवारों का वैध कब्जा है, वे मकान रक्षित मूल्यों पर उनको हस्तान्तरित कर दिये जायें ? यदि हां तो क्या यह कार्यान्वित किया गया है और यदि नहीं तो क्यों नहीं ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : प्रश्न के भाग (क) और (ख) का उत्तर स्वीकारात्मक है प्रेस नोट मेरे मंत्रालय ने जारी किया है और वह क्रियान्वित किया जा रहा है ।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : मंत्री महोदय ने उत्तर दिया था कि मकान सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचे जाते हैं । अनुसूचित जातियों की शमशान भूमि भी सार्वजनिक नीलाम द्वारा बेच दी गयी है । प्रेस नोट में बताया गया है कि यदि वे अधिकृत रूप से कब्जे में हैं तो उन्हें खाली नहीं कराया जायेगा । मेरे विचार में वे वहां पीढ़ियों से रह रहे हैं । वे शरणार्थी नहीं हैं । वे स्थानीय व्यक्ति हैं । इसके बावजूद भी उनके मकान सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचे गये हैं । उनके मकान सार्वजनिक नीलामी द्वारा क्यों बेचे गये हैं । क्या सार्वजनिक नीलामी द्वारा मकान बेचे जाने से पूर्व उनको अपनी बात कहने का कोई अवसर दिया गया था । मेरा प्रश्न यह है कि उनको अपनी बात कहने का कोई अवसर क्यों नहीं दिया गया ।

†श्री मेहर चन्द खन्ना : इस प्रश्न के दो भाग हैं । एक बिक्री के बारे में और दूसरा किरायादारी के बारे में जहां तक बिक्री का सम्बन्ध है, यदि मकान आवंटित करने योग्य है अर्थात् उसका मूल्य १०,००० रुपये से कम है और वह अनुसूचित जाति के किसी व्यक्ति अथवा हरिजन के कब्जे में है और यदि वह उसे खरीदने को तैयार है, तो हम क्षतिपूर्ति योजना के अधीन उसे रियायत देते हैं ।

दूसरी बात यह है कि यदि वह किरायेदार है और वह मकान नहीं खरीदता है और यदि वह इसलिये पात्र है कि वह बकायेदार (डिफाल्टर) नहीं है और नियमित रूप से किराया दे रहा है तो वह नये मकान-मालिक का किरायेदार बन जाता है । क्षतिपूर्ति नियमों के अधीन उसे बेदखली से दो वर्षों के लिये संरक्षण दिया जाता है और उसके बाद सम्बन्धित राज्य के सामान्य किराया नियम लागू हो जाते हैं ।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : ये मकान निष्क्रान्त सम्पत्ति नहीं हैं । ये मकान उन लोगों ने स्वयं बनाये हैं । मेरी शिकायत यह है कि इसके बावजूद भी वे निष्क्रान्त मकान क्यों हैं और उन्हें सार्वजनिक नीलाम द्वारा क्यों बेचा गया है ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : मैं केवल यही सम्पत्ति बेच रहा हूं जो निष्क्रान्त सम्पत्ति है ।

†मल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का कहना है कि यह निष्क्रांत सम्पत्ति नहीं है परन्तु यह उन व्यक्तियों की निजी सम्पत्ति है जो उन्होंने स्वयं अपने लिये बनाई है। क्या मंत्री महोदय इस बात से सहमत हैं ?

†श्री मेहर चन्द खन्ना : मैं यह मकान नहीं बेचता जो किसी अन्य व्यक्ति का है। मैं केवल वही मकान बेचता हूँ जो कि निष्क्रांत सम्पत्ति है और वह अभिरक्षक के अधीन है। यदि इस पर कोई आपत्ति करता है, तो सामान्य नियमों—अभिरक्षक नियमों—में यह व्यवस्था है कि उसे महा अभिरक्षक के पास जाने के अधिकार हैं और वह धारा १६ के अधीन मंत्रालय में आवेदन पत्र दे सकता है।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : इस बारे में मेरी जानकारी यह है कि ये लोग सभी अफसरों के पास गये परन्तु उनकी बात नहीं सुनी गयी। अन्य बात उनकी शमशान भूमि के बारे में है।

†अध्यक्ष महोदय : मैं यहां पर इसका फैसला करने नहीं जा रहा हूँ। मंत्री महोदय निश्चयात्मक रूप से यह कह रहे हैं कि वे निष्क्रांत सम्पत्ति के अतिरिक्त कोई अन्य सम्पत्ति नहीं बेचेंगे। माननीय सदस्य का दावा है कि वह निष्क्रांत सम्पत्ति नहीं है। फिर मंत्री महोदय ने भी नियमित तरीका सुझाया। वह अभिरक्षक से महा अभिरक्षक तक पहुंच सकता है और यदि फिर भी वह सन्तुष्ट न हो तो यदि माननीय सदस्य मंत्री महोदय से कहें तो वह उसे बता सकते हैं कि इस में क्या करना चाहिये।

†श्री पहाड़िया : हम प्रत्येक मामले के बारे में उनके पास जाते हैं।

†श्री मेहर चन्द खन्ना : मेरे मंत्रालय का सम्बन्ध केवल पश्चिम पाकिस्तान और पूर्व पाकिस्तान से आये विस्थापित व्यक्ति से है। हरिजनों और अनुसूचित जातियों के सदस्यों के मामलों में, हम एक कदम आगे बढ़ गये हैं और हम उन्हें, अर्थात् उनको जो विस्थापित व्यक्ति नहीं हैं, बड़ी रियायतें दे रहे हैं। यदि एक वह मकान बेचा गया है जो उनका नहीं है, तो उस व्यक्ति को सरकार, दीवानी न्यायालय अथवा उच्च न्यायालय में जाने का अधिकार है और मामले पर ध्यान दिया जाता है।

†अध्यक्ष महोदय : ये सब मामले हरिजनों के हैं। उन्हें उच्च न्यायालय या उच्चतम न्यायालय में भेजने का क्या प्रयोजन है ? मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह इस पर विचार करें।

†श्री मेहर चन्द खन्ना : जहां तक हरिजनों का सम्बन्ध है, मैं यह नहीं चाहता कि इसमें कोई गलतफहमी हो। वे किसी रियायत के अधिकारी नहीं हैं क्योंकि वे 'स्थानीय व्यक्ति' हैं। वे विस्थापित व्यक्ति नहीं हैं। मेरा कहना है कि मैं उनको विस्थापित व्यक्ति मान कर रियायत दे रहा हूँ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य इस आधार पर किसी रियायत का दावा नहीं करते कि वह निष्क्रांत व्यक्ति है अथवा विस्थापित व्यक्ति है। उनका कहना है कि इस सम्पत्ति की बिक्री इस प्रकार की गयी है जैसे यह निष्क्रांत सम्पत्ति हो। मंत्री महोदय का कहना है कि उनके पास इसका भी उपचार है कि यदि वह सम्पत्ति बेची जाय तो एक हरिजन भी उच्चतम न्यायालय में जा सकता है। कठिनाई यह, है कि

†श्री मेहर चन्द खन्ना : उपचार अभिरक्षक है ; उपचार महा अभिरक्षक है; उपचार मंत्रालय है और उपचार उच्च न्यायालय है।

†अध्यक्ष महोदय : मैं भी वही सुझाव दे रहा हूँ। वे मंत्री महोदय के पास जायें और अपना मामला उनके समक्ष रखें। यदि वे महा अभिरक्षक के पास जा चुके हों तो यह उपचार है। अब अगली बात।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : क्या मैं एक प्रश्न पूछ सकता हूँ ? . . .

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति। मैं इसमें और प्रश्नों की अनुमति नहीं दूंगा। इसकी एक सीमा है। मैंने माननीय सदस्य को पर्याप्त अवसर दिया है। हमें और भी बहुत काम हैं। मंत्री महोदय ने एक नहीं बल्कि दो बार कहा है कि अन्य व्यक्तियों की सम्पत्ति नहीं बेचते। परन्तु इस मामले में विवाद है। मैंने सुझाव दिया कि उन्हें न्यायालय में जाने को कहने के बजाय, मंत्री महोदय स्वयं इस ओर ध्यान दें। वे निश्चय ही ऐसा करेंगे। हम यहां पर इस मामले का फैसला नहीं कर सकते। यदि मैं माननीय सदस्यों को एक या दो प्रश्न पूछने की अनुमति देता हूँ और फिर उनसे अपना स्थान ग्रहण करने को कहता हूँ तो उन्हें ऐसा कर लेना चाहिये।

कुछ माननीय सदस्य उठे —

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : क्या मैं एक और प्रश्न पूछ सकता हूँ

†अध्यक्ष महोदय : मैं और एक भी प्रश्न की अनुमति नहीं दूंगा। अब मैं अगला कार्यक्रम लूंगा। अगले दिन, श्री के० रामाराव की मृत्यु के बारे में एक स्थगन प्रस्ताव था। वह मैंने आज के लिये स्थगित कर दिया था।

मैंने श्री भा० कृ० गायकवाड़ को पर्याप्त अवसर दिया है। उन्हें इस बारे में कोई शिकायत नहीं हो सकती। वह मेरे पास आते रहते थे और इस मामले में भी मैं उनकी सहायता के लिये उन्हें विभिन्न उपायों का सुझाव देता रहा। परन्तु इसके बावजूद भी वे जिद करते हैं।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

आंध्र प्रदेश में काफी के बागान

†*७७०. श्री उस्मान अली खां : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार आन्ध्र प्रदेश के 'एजेंसी' इलाकों में काफी के बागानों के आरोपण की प्रस्थापना पर विचार कर रही है; और

(ख) क्या राज्य सरकार ने इस बारे में केंद्रीय सरकार से बातचीत की है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). जी हां।

संयुक्त राष्ट्र संघ

†*७७१. श्री कोडियान : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कांगो में संयुक्त राष्ट्र संघ द्वारा की जा रही कार्यवाही पर होने वाले भारी व्यय के कारण संयुक्त राष्ट्र संघ को जिस गम्भीर वित्तीय संकट का सामना करना पड़ रहा है, क्या संयुक्त राष्ट्र संघ के महा-सचिव ने अभी हाल में उसकी जानकारी सदस्य राष्ट्रों को, जिनमें भारत भी शामिल है, दी है ;

- (ख) क्या महा-सचिव ने इस सम्बन्ध में सदस्य राष्ट्रों से विशेष सहायता देने को कहा है; और
(ग) यदि हां, तो इस बारे में भारत ने कितनी धन-राशि दी है ?

†वैदेशिक-कार्य मंत्रालय के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग). संयुक्त राष्ट्र संघ के वर्ष १९६० के लिये नियमित बजट के अलावा, संयुक्त राष्ट्र संघ के महा-सचिव ने अक्टूबर, १९६० में महा सभा से यह अनुरोध किया कि कांगो में १९६० के दौरान संयुक्त राष्ट्र संघ के कार्य के लिये ६६ करोड़ डालर के बजट-प्राक्कलन को मंजूरी दी जाये । महा सभा ने ६ करोड़ डालर की मंजूरी दी । संयुक्त राष्ट्र संघ के बजट में भारत द्वारा दिये जाने वाले नियमित हिस्से के आधार पर, इस राशि में भारत का हिस्सा १,१९१,४२५ डा० (५६,५६,२६८ रु०) बनता है । कुछ सदस्य राष्ट्रों द्वारा स्वेच्छापूर्वक चन्दा देने के जो बचन दिये जा चुके हैं उसके कारण इस रकम में ५० प्रतिशत कमी होने की सम्भावना है ।

भारतीय राजनैतिक बन्दियों का पुर्तगाल को निर्वासन

†*७७२. { श्री अजित सिंह सरहदी :
श्री नाथ पाई :

क्या प्रधान मंत्री १४ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न सख्या १२५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय राजनैतिक बन्दियों को पुर्तगाल निर्वासित करने के समाचार के बारे में संयुक्त अरब गणराज्य के दूतावास से कोई और जानकारी मिली है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या कदम उठाये गये हैं ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : (क) भारत सरकार को संयुक्त अरब गणराज्य के दूतावास से, जो इस विषय में पुर्तगाली अधिकारियों से अभी बातचीत कर रहे हैं, कोई और जानकारी नहीं मिली ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

पिछड़े हुये प्रदेशों का विकास

†*७८०. श्री विद्या चरण शुक्ल : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि योजना आयोग का मत यह है कि इस बात को सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त कदम उठाने पड़ेंगे कि पिछड़े हुए क्षेत्रों में स्थित मुख्य परियोजनायें इन क्षेत्रों के विकास में पूरी तरह से योगदान दे सकें ; और

(ख) यदि हां, तो इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

†योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) : (क) और (ख). प्रादेशिक विकास की समस्याओं सम्बन्धी कार्यकारी दल इस विषय पर विचार कर रहा है ।

आसाम से विद्यार्थियों का प्रतिनिधिमंडल

†*७८१. { श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री मुहम्मद इलियास :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्होंने आसाम के विद्यार्थियों के एक शिष्टमंडल से मुलाकात की है, जिसका नेतृत्व श्री दुलाल बस्त्रा कर रहे थे ; और

(ख) इस मुलाकात का मुख्य उद्देश्य क्या था ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : (क) जी हां ।

(ख) शिष्टमंडल के सदस्यों ने प्रधान मंत्री को लिखा था कि वे उनका 'दर्शन' करना चाहते हैं । जब वे प्रधान मंत्री से मिलने आये तो उन्होंने उनको एक ज्ञापन दिया जिसमें कुछ मामलों के बारे में एक अभ्यावेदन था । प्रधान मंत्री ने वह अभ्यावेदन आसाम के मुख्य मंत्री को भेज दिया । प्रधान मंत्री ने उन्हें बताया कि वह आसाम के कुछ विद्यार्थियों के रवैये और कार्यवाहियों को पसन्द नहीं करते । ऐसा प्रकट होता था कि शिष्टमंडल के सदस्य प्रधान मंत्री की बात से सहमत थे और उन्होंने इस बारे में खेद प्रकट किया ।

व्यापार और उद्योग के बारे में रिपोर्ट देने की प्रणाली

†*७८२. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या व्यापार और उद्योग के बारे में रिपोर्ट देने की प्रणाली को सरल बनाने, उसमें तालमेल पैदा करने और उसे प्रुक्तियुक्त बनाने की सिफारिशें देने के लिए नियुक्त की गई समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है ; और

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

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : (क) अभी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

कर्म समितियां

†*७८६. सरदार इकबाल सिंह : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कर्म समितियों को जिन समस्याओं का सामना करना है, क्या उन पर बम्बई में अभी हाल में हुई गोष्ठी में चर्चा की गयी थी ;

(ख) यदि हां, तो किन मुख्य समस्याओं पर चर्चा की गयी थी ; और

(ग) इन समितियों के निर्णयों के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) से (ग). कर्म समितियों सम्बन्धी एक विचार गोष्ठी का आयोजन केन्द्रीय श्रमिक शिक्षा बोर्ड द्वारा २२-१-१९६१ को बम्बई में किया गया था उसमें निम्नलिखित बातों पर विचार किया गया :—

(१) कर्म समितियों का उद्देश्य ;

(२) कर्म समितियों के कार्यकरण में कठिनाइयां ;

(३) कर्म समिति के सदस्यों का प्रशिक्षण ।

गोष्ठी के निष्कर्षों पर विचार किया जा रहा है ।

सहायक नियोजन अफसर

*७८८. श्री प्रकाश वीर शास्त्री :
श्री भा० कृ० गायकवाड़ :

क्या अम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली प्रशासन में एक वर्ष में ६० प्रतिशत सहायक नियोजन अफसरों को स्थायी करने के बारे में शिवाराव समिति द्वारा की गयी सिफारिश पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार उन सिफारिशों को कब तक कार्यान्वित करेगी ?

अम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ख). केन्द्रीय लोक सेवा आयोग (यू० पी० एस० सी०) से सलाह लेकर नियुक्ति सम्बन्धी नियम बनाने की कार्यवाही चल रही है । इस काम के पूरे होने पर दिल्ली प्रशासन, अफसरों को स्थायी बनाने के बारे में कदम उठायेगा ।

हथकरघे के कपड़े का निर्यात

†*७८९. श्री राधा मोहन सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हथकरघे के कपड़े का विदेशों को होने वाला निर्यात अभी हाल के वर्षों में घट कर १९५५-५६ की तुलना में लगभग एक तिहाई रह गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं, और विदेशों में खोई मंडिया पुनः प्राप्त करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गये हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

हाल के कुछ वर्षों में १९५५-५६ के मुकाबले हथकरघा कपड़े के निर्यात में कुछ कमी हुई है । हथकरघे के कपड़े के निर्यात में नीचे लिखे अनुसार उतार-चढ़ाव होता रहा है :—

वर्ष	मूल्य (हजार रुपयों में)
१९५५	८,४४,२८
१९५६	८,६७,१७
१९५७	५,५६,३१
१९५८	५,२३,५२
१९५९	६,५६,११

१९६० (पूरे वर्ष के आंकड़े प्राप्य नहीं हैं) मिल के बने कपड़े की भांति हथकरघे के कपड़े के निर्यात में गिरावट के कारणों में प्रमुख ये हैं : हमारी परम्परागत मंडियों में जापानी और चीनी

†मूल अंग्रेजी में

कपड़े के साथ कड़ा मकाबला, विदेशों में खरीदारों की पसन्द में तेजी के साथ परिवर्तन और कृत्रिम रेशे के कपड़ों की बढ़ती हुई लोकप्रियता ।

सरकार ने निर्यात बढ़ाने के लिए कई कदम उठाए हैं । अखिल भारतीय हथकरघा कपड़ा विपणन सहकारी समिति परम्परागत मंडियों में वैदेशिक विपणन योजना चलाने के लिये उत्तरदायी है और हथकरघा निर्यात संगठन अमरीका जैसी अपरम्परागत मंडियों में निर्यातों का विकास करने के लिये विशेष रूप से स्थापित किया गया है । हथकरघा निर्यात संगठन अनेक अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मेलों व प्रदर्शनियों में भाग ले रहा है । इसके अतिरिक्त, हथकरघे के कपड़े के निर्यात के लिये एक प्रोत्साहन योजना भी प्रारम्भ की गई है ।

अतिरेक भूमि की कीमतें

†*७६०. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने उड़ीसा सरकार से भूमि की उच्चतम सीमा के निर्धारण के पश्चात् बेची जाने वाली अतिरेक भूमि की कीमतें निश्चित करने का अनुरोध किया है ;

(ख) क्या योजना आयोग ने यह सुझाव भी दिया है कि इसके अदायगी के लिए किस्तों की यथोचित संख्या निर्धारित की जानी चाहिए ; और

(ग) क्या उड़ीसा सरकार ने इन सुझावों को स्वीकार तथा क्रियान्वित किया है ?

†योजना उपमंत्री(श्री श्या० नं० मिश्र): (क) से (ग). उड़ीसा भूमि सुधार विधेयक के उपबन्धों पर केन्द्रीय भूमि सुधार समिति द्वारा विचार किया गया था और समिति द्वारा कुछ सुझाव दिये गये थे जो कि अब राज्य सरकार के विचाराधीन हैं । राज्य सरकारों और केन्द्रीय भूमि सुधार समिति के बीच जो विचार विमर्श किया जाता है वह अनौपचारिक और गोपनीय प्रकार का होता है और इसके बारे में जानकारी देना लोकहित में नहीं होगा ।

कांगो में सहायता कार्य

†*७६१. श्रीमती भैमूना सुल्तान : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत ने कांगो में विश्व स्वास्थ्य संगठन के सहायता कार्य में अब तक क्या योगदान दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका स्वरूप और उसका व्यौरा क्या है ?

†वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) और (ख). चूंकि प्रश्न का सम्बन्ध स्वास्थ्य मंत्रालय से है, इसका उत्तर बाद की किसी तारीख को स्वास्थ्य मंत्री द्वारा दिया जायेगा ।

सरकारी क्षेत्र

†*७६३. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकारी क्षेत्र के पास इस समय कितनी पूंजी है ;

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि के दौरान सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से जितनी राशि के बच रहने की संभावना है, क्या उसका कोई व्यौरा तैयार किया गया है ; और

(ग) यदि हां, तं क्या सभा-पटल पर एक विवरण रखा जायेगा ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (ग). व्यौरा तैयार होने में अभी कुछ समय लग जायेगा क्योंकि बहुत सी परियोजनाएं अभी निर्माण के प्रक्रम पर ही हैं। अभी ये व्यौरे प्राप्य नहीं हैं। हां, यदि माननीय सदस्य किसी खास परियोजना या परियोजनाओं में दिलचस्पी रखते हों तो वह मुझे बता दें और मैं उन्हें उपलब्ध जानकारी देने का प्रयत्न करूंगा।

पाकिस्तानी सेना द्वारा गोली चलाया जाना

†*७६४. { श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री आसर :
श्री वाजपेयी :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री विभूति मिश्र :
श्री रामजी वर्मा :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री राम गरीब :
श्री आचार :
श्री यादव नारायण जाधव :
श्री प्र० गं० देव :
श्री सै० अ० नेहदी :
डा० विजय आनन्द :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि पिछले दिसम्बर में पाकिस्तानी सैनिकों ने जम्मू में बालाकोट नामक गांव के निकट सीमा पुलिस की एक टुकड़ी पर गोली चलायी थी ;

(ख) क्या यह भी सच है कि पाकिस्तानियों ने उस क्षेत्र से चार ग्रामीणों का अपहरण किया था ;

(ग) क्या उस क्षेत्र से ऐसी अन्य घटनाओं की भी सूचना मिली है ; और

(घ) इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

†त्रैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) और (ख). जी हां। यह घटना १८ दिसम्बर, १९६० को घटी थी

(ग) और (घ). इस गांव से पिछले वर्ष दो और घटनाओं की खबर मिली थी। एक मामले में संयुक्त राष्ट्र के मुख्य सैनिक प्रेक्षक से युद्ध विराम रेखा के अतिक्रमण की शिकायत की गई थी। दूसरी घटना की तहकीकात करने के लिये जम्मू तथा काश्मीर पुलिस ने एक मामला दर्ज किया है।

†मूल अंग्रेजी में

कताई कारखाना

†*७६५. { श्री उस्मान अली खां
श्री रामी रेड्डी

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आन्ध्र प्रदेश में तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में एक कताई कारखाना खोलने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो इसका ब्योरा क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

सरकार--केन्द्रीय अथवा राज्य--द्वारा आंध्र या अन्य राज्यों में सूत कताई मिल स्थापित किये जाने की कोई प्रस्थापना नहीं है ।

हां, तीसरी पंचवर्षीय योजना में सूती कपड़ा उद्योग के विस्तार के प्रश्न पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है ।

सोडा एश

†*७६६. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्री अगाड़ी :
श्री वोडयार :
श्री सुगन्धि :
श्री मो० ब० ठाकुर :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री क० उ० परमार :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पिछले कुछ समय से, हल्के और भारी किस्म के तथा आयातित एवं देश में उत्पादित सोडा एश के संग्रहीत मूल्यों का प्रचलन है, और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ख) हल्के सोडा एश के, जो कि प्रावधिक दृष्टि से घटिया होता है और सामान्यतः औद्योगिक प्रयोजनों के लिए उपभोग के उपयुक्त नहीं होता, आयात में वृद्धि करने के सरकार के पास क्या क्या कारण हैं, विशेषतः इस हालत में जब कि निर्यात करने वाले देशों में भारी सोडे की कोई कमी नहीं है ; और

(ग) देश में सोडा एश के निर्माण के लिए जिन योजनाओं के लिए अनुज्ञप्ति दी गयी है, उनमें अब तक क्या प्रगति हुई है और हमारा देश सोडा एश के मामले में सम्भवतः कब आत्मनिर्भर हो जायेगा ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (ग). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

(क) चूंक सोडा एश—हल्का और भारी—का आयात राज्य व्यापार निगम के द्वारा किया जाता था, यह सुनिश्चित किया जाता रहा है कि देशी और आयात किये गये सोडा एश का मूल्य एक सा हो ।

(ख) भारी सोडा एश का १९६० के अन्त तक देश में कोई उत्पादन नहीं था इसलिये राज्य व्यापार निगम के द्वारा मुख्यतः प्राकृतिक भारी सोडा एश का ही आयात किया जाता था । अब, जब कि देश धीरे धीरे हल्के सोडा एश के विषय में आत्मनिर्भरता प्राप्त करता जा रहा है, यह वांछनीय समझा गया है कि संश्लिष्ट भारी एश के उत्पादन को प्रोत्साहन दिया जाये । इसके लिये पहले १९५९ के अन्त में हल्के और प्राकृतिक भारी सोडा एश के विक्रय मूल्य को समान किया गया और अक्टूबर १९६० से भारी सोडा एश के मूल्य में हल्के सोडा एश के मूल्य के ऊपर आगे वृद्धि की गई । इस समय मूल्य में अन्तर १ रुपये प्रति हन्डरवेट है । यह कदम देश में संश्लिष्ट भारी सोडा एश के उत्पादन को प्रोत्साहन देने की दृष्टि से उठाया गया है । एक कारखाना पहले ही भारी सोडा एश का उत्पादन प्रारम्भ कर चुका है । कुछ और कारखाने भी इसका उत्पादन शुरू करने वाले हैं । हमें उम्मीद है कि आगामी दो वर्षों में हम भारी सोडा एश के विषय में भी आत्मनिर्भरता प्राप्त कर सकेंगे । चूंक भारी सोडा एश की कीमत बढ़ा दी गई थी, अतः यह बात उपभोक्ताओं की मर्जी पर ही छोड़ दी गई है कि वे भारी सोडा एश का प्रयोग करें या हल्के सोडा एश का ।

(ग) हल्के सोडा एश का उत्पादन काफी बढ़ गया है जिससे कि देश इसके विषय में आत्मनिर्भरता प्राप्त करता जा रहा है । हल्के सोडा एश के उत्पादन सम्बन्धी आंकड़े अनुबंध में दिये गये हैं । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या १] । आशा है कि देश भारी सोडा एश के विषय में भी १९६२ के अन्त तक आत्मनिर्भरता प्राप्त कर लेगा ।

आसाम में सीमेंट कारखाना

†*श्री ले० अचौ सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि यूगोस्लाविया की सहायता से आसाम में ३,००,००० पाँड की लागत से एक सीमेंट कारखाना खोला जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या अन्तिम समझौते पर हस्ताक्षर हो गये हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). मैंसे आसाम सीमेंट्स लिमिटेड ने, जिसके पास आसाम में चेरापूजी में एक सीमेंट फ़ैक्टरी की स्थापना के लिये एक औद्योगिक लाइसेंस था, हाल ही में यूगोस्लाविया की एक फ़र्म के साथ ६२.९८ लाख रुपये के मूल्य के और २५० टन प्रतिदिन उत्पादन क्षमता वाले एक सम्पूर्ण सीमेंट संयंत्र के सम्भरण और अधिष्ठापन के लिये एक करार किया है और उसे इस आधार पर एक आयात लाइसेंस दिया जा रहा है ।

†मूल अंग्रेजी में

सिनेमा उद्योग का राष्ट्रीयकरण

†*७६८. श्री अ० मु० तारिक : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार निकट भविष्य में सिनेमा उद्योग के राष्ट्रीयकरण की एक प्रस्थापना पर विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

जूतों का निर्माण और निर्यात

†*७६९. श्री ब्रजराज सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि छोटे पैमाने पर जूते बनाने वाले लगभग ३००० निर्माताओं द्वारा बनाये गये जूतों के विपणन के लिए आगरा में पर्याप्त विपणन सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं ;

(ख) क्या राज्य व्यापार निगम, इस विशिष्ट उद्योग का कोई ध्यान रखे बिना, अपने द्वारा नियुक्त सब-एजेंटों के माध्यम से निर्यात के लिए जूते खरीद रहा है ;

(ग) क्या सरकार के ध्यान में यह बात लायी गयी है कि छोटे पैमाने पर जूते बनाने वाले निर्माताओं को जूतों के निर्माण के लिए आवश्यक कच्चा माल पर्याप्त मात्रा में नहीं दिया जाता और कच्चे माल के, विशेषतः उस माल के जो विदेशों से आयात होता है, वितरण में चोर बाजारी होती है ; और

(घ) स्थिति का सुधार करने के लिए सरकार का तत्काल क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (घ). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

(क) जी नहीं । राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम ने आन्तरिक और विदेशी मंडियों में चमड़े के जूतों के विपणन के लिये आगरे में क्रमशः एक 'होलसेल डिपो' और एक 'फुटवियर एक्सपोर्ट सेल' स्थापित किया है ।

(ख) विदेशी क्रेताओं से प्राप्त आर्डरों का विभिन्न संभरणकर्ताओं में वितरण राज्य व्यापार निगम द्वारा क्रेताओं द्वारा भेजे जाने वाले नमूनों के आधार पर किया जाता है । यह कहना सही नहीं है कि यह काम समूचे उद्योग की आवश्यकताओं को ध्यान में रखे बिना किया जा रहा है ।

(ग) चमड़ा, जिसका कि जूतों के निर्माण के लिये अपेक्षित वस्तुओं में प्रमुख स्थान है, प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है और खुले बाजार में मिल सकता है । 'शू ग्राइन्डरीज', जिनका कि आयात किया जाना होता है, के आयात की अनुमति "वास्तविक उपभोक्ताओं" को दी जाती है

(घ) राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम की जूतों के आन्तरिक विपणन की योजना का आगे विस्तार किया जा रहा है ।

कारखानों के प्रबन्ध में श्रमिकों द्वारा भाग लिया जाना

†*८००. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकारी उपक्रमों में काम करने वाले कर्मचारियों को अपने उपक्रमों की प्रबन्ध-व्यवस्था में प्रभावशाली रूप में भाग लेने का अधिकार देने की योजना पर विचार कर रही है ;

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

(ग) इसे कब और कहां लागू किये जाने की सम्भावना है ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) से (ग). सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के प्रबन्ध में श्रमिकों को संयुक्त प्रबन्ध परिषदों के द्वारा प्रतिनिधित्व देने की दिशा में तेजी से कार्य करने के प्रश्न पर २२ फरवरी, १९६१ को हुई एक उच्च स्तरीय अन्तमंत्रालय बैठक में विचार किया गया था। योजना का व्योरा उस बैठक में किये गये निर्णयों के आधार पर तैयार किया जा रहा है।

पूर्वी जोन की आर्थिक और औद्योगिक समस्याएं

†*८०१. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पश्चिम बंगाल वाणिज्य तथा उद्योग मंडल से एक अभ्यावेदन मिला है जिसमें उनका ध्यान पूर्वी जोन की आर्थिक और औद्योगिक समस्याओं की ओर दिलाया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उसमें क्या बातें कही गयीं हैं ; और

(ग) इस बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

बड़े स्क्रीन वाला टेलीविजन प्रोजेक्टर

†*८०२. श्री अ० मु० तारिक: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्विटजरलैंड में अभी हाल में 'ईडोफोर' नामक एक बड़े स्क्रीन वाला टेलीविजन प्रोजेक्टर बनाया गया है ;

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य विशेषताएं क्या हैं ; और

(ग) क्या भारत में इस प्रकार के टेलीविजन प्रोजेक्टर लगाने की कोई प्रस्थापना है

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) से (ग). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २]।

मशीनों का आयात

†*८०३. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दूसरी पंचवर्षीय योजना, विशेषतः १९६०-६१, के दौरान मशीनों का आयात करने के लिए (१) छोटे पैमाने के उद्योगों और (२) बड़े उद्योगों को कितनी विदेशी मुद्रा दी गयी थी; और

(ख) क्या यह सच है कि मशीनों के आयात के लिये छोटे पैमाने के उद्योगों के मालिकों के बहुत से आवेदन पत्र विचाराधीन हैं, जिनमें बयाने की राशि स्वीकार की जा चुकी है किन्तु मशीनों के आयात के लिए नये आर्डर नहीं दिये गये हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) दूसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान फरवरी १९६१ तक, गैर सरकारी क्षेत्र के उद्योगों के लिये स्वीकृत कुल विदेशी मुद्रा ५८७ करोड़ रुपये थी। १९६०-६१ के दौरान, फरवरी के महीने तक, स्वीकृत राशि १४६ करोड़ रुपये थी। बड़े पैमाने के उद्योगों और छोटे पैमाने के उद्योगों के बारे में अलग अलग आंकड़े तत्काल उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम के पास १-३-१९६१ को ६७.६ लाख रुपये के मूल्य की मशीनरी के आयात के आवेदन-पत्र लम्बित थे। इन लम्बित आवेदन-पत्रों के अन्तर्गत आर्डर देने में विदेशी मुद्रा सम्बन्धी कठिनाइयों के कारण कुछ विलम्ब अवश्य हो गया है। परन्तु, आशा है कि अमरीकी आर्थिक विकास ऋण निधि द्वारा राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम को दिये जाने वाले ऋण के अन्तर्गत आर्डर शीघ्र ही दे दिये जायेंगे। उम्मीद की जाती है कि ऋण शीघ्र ही उपलब्ध हो सकेगा।

मकान बनाने के लिये पेशगी

†१४९४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वैदेशिक-कार्य मन्त्रालय के कितने कर्मचारियों को अभी तक मकान बनाने के लिये पेशगियां दी गई हैं ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : इक्कीस कर्मचारियों को।

विमान, विमानों के इंजन तथा इंजन के पुर्जे

†१४९५. श्री दी० चं० शर्मा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हमारे देश ने १९६०-६१ में अभी तक विभिन्न देशों से कुल कितने विमान, विमान इंजन और इंजन के पुर्जे खरीदे हैं तथा उनका मूल्य क्या है ;

(ख) वे कौन से विभिन्न एकक हैं जिन्होंने विमान खरीदे तथा उपरोक्त अधि में उनकी संख्या और मूल्य, एकक-वार कितना है; और

(ग) हमारे देश को विमानों के विक्रय में ब्रिटेन, अमरीका और रूस के अंश कितने कितने हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है जिसमें १९६०-६१ (अप्रैल-नवम्बर, १९६०) में हुए विमानों, विमान इंजनों और उनके पुर्जों का आयात देशवार दिखाया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध सख्या ३। व्यापार आकड़ों में विभिन्न एककों सम्बन्धी जानकारी उपलब्ध नहीं है जिन्होंने विमानों की खरीद की थी।

(ग) एक विवरण, जिसमें कुल आयात में ब्रिटेन, अमरीका और रूस के अंश दिखाए गए हैं, संलग्न है। [देखिए परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ३]

नोट : उत्तर में दी गई सूचना में प्रतिरक्षा मन्त्रालय द्वारा भारतीय विमान बल के लिए किये गए आयातों के आंकड़े सम्मिलित नहीं हैं।

चमड़ा, लोहा, लकड़ी और सिलाई उद्योगों में प्रशिक्षण

†१४६६. श्री दी० चं० शर्मा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहली और दूसरी पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत दिल्ली में कितने व्यक्तियों को चमड़ा, लोहा, लकड़ी और सिलाई उद्योगों में प्रशिक्षण दिया गया था ;

(ख) उन प्रशिक्षण प्राप्त व्यक्तियों में से कितने प्रशासन के अन्तर्गत काम करके और निजी काम करके जीविकोपार्जन कर रहे हैं और कितने बेरोजगार हैं; और

(ग) क्या सरकार ने बेरोजगार व्यक्तियों को रोजगार देने के लिये कोई योजना बनाई है और यदि हां, तो उसकी रूपरेखा क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : यह जानकारी सरलता से उपलब्ध नहीं है।

छोटे पैमाने के उद्योग

†१४६७. { श्री राम कृष्ण गुप्त :
श्री दामानी :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री १७ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या १६५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशेषज्ञ समिति ने सहायक एककों में उत्पादित की जाने वाली चीजों और उनको लघु उद्योग क्षेत्र में विकास के लिए निर्धारित करने के सम्बन्ध में जांच समाप्त कर ली है ; और

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

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). विवरण संलग्न है।

विवरण

समिति ने अपना पहला प्रतिवेदन पेश किया जिसमें उन कदमों का संकेत किया गया था जो सहायक उद्योगों के विकास की गति को बढ़ाने के लिये उठाए जा सकते हैं। प्रतिवेदन पर लघु उद्योग बोर्ड द्वारा अपनी फरवरी, १९६१ में त्रिवेंद्रम में हुई १८ वीं बैठक में विचार किया गया था और बोर्ड के टिप्पणों पर समिति द्वारा, अपने विचारों के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय करने के पूर्व, विचार किया जाएगा। समिति द्वारा कुछ निर्दिष्ट उद्योगों के सम्बन्ध में विस्तृत सिफारिशें अपने आगामी प्रतिवेदनों में की जायेंगी।

दक्षिण अफ्रीका से अफ्रीकियों और भारतीयों का निष्कासन

†१४६८. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या प्रधान मन्त्री १७ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या १६१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रसंघ में भेजे गए भारतीय प्रतिनिधिमण्डल ने डरबन के कैटोमनोर क्षेत्र से अफ्रीकियों और भारतीयों के निष्कासन के सम्बन्ध में भारत सरकार के विचार पेश कर दिये हैं;

(ख) यदि हां, तो राष्ट्र संघ में क्या निर्णय किया गया है ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). दक्षिण अफ्रीकी संघ में भारतीय उत्पत्ति के लोगों के साथ व्यवहार और जाति संघर्ष का प्रश्न राष्ट्रसंघीय सामान्य सभा के चालू सत्र में अभी चर्चा हेतु उपस्थित नहीं किया गया है। यदि सामान्य सभा के पुनर्समवेत सत्र में उसकी चर्चा होगी तो भारत के विचार निश्चित ही पेश किए जायेंगे, जैसे कि भूतकाल में किये गए हैं।

ट्रेक्टरों का निर्माण

†१४६९. { श्री राम कृष्ण गुप्त :
श्री अजित सिंह सरहदी :
श्री नथवानी :
श्री मुरारका :
श्री नंजप्प :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री १७ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या १८८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि एन्नोर (मद्रास राज्य) में ट्रेक्टरों और मिट्टी हटाने की मशीनों के निर्माण के लिए कारखाने की स्थापना के सम्बन्ध में अभी तक क्या प्रगति हुई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : योजना को क्रियान्वित करने के लिये मेसर्स लिमिटेड, मद्रास नामक एक नई कम्पनी बनाई गई है। कम्पनी का पूंजी निर्गम प्रार्थनापत्र सरकार के विचाराधीन है।

महाराष्ट्र में कारखाने

†१५००. श्री पांगरकर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में ऐसे कितने छोटे तथा बड़े कारखाने हैं जिनमें अलौह-धातु कार्य किया जाता है; और

(ख) अलौह धातु की छड़ों, गर्डरों, चादरों आदि का प्रतिमन कण्ट्रोल भाव क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) यह सूचना एकत्रित करना अत्यन्त कठिन है।

(ख) अलोह धातु के गर्डरों, चादरों आदि पर कोई मूल्य नियन्त्रण नहीं है। आयात किये गए अव्यंगारित तांबे के मूल्य पर परिनिमित्त नियन्त्रण है। नियन्त्रित मूल्य तटागत मूल्य + ३^१/_४ प्रतिशत के बराबर है। जस्ते के सम्बन्ध में पुराने आयातकों के कोटा लाइसेंस इस शर्त के अधीन हैं कि बिक्री तटागत मूल्य से ३^१/_४ प्रतिशत से अधिक मूल्य पर नहीं की जाएगी। टीन के सम्बन्ध में पुराने आयातकों के कोटा लाइसेंस इस शर्त के अधीन हैं कि केवल उचित लाभ लिया जाएगा। जो अक्टूबर '५७, सितम्बर '५८ की अवधि के लाभ से अधिक नहीं होगा।

साइकिलों और सिलाई की मशीनों का निर्यात

- †१५०१. श्री पांगरकर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
- (क) वर्ष १९६० में कुल कितनी साइकिलों और सिलाई की मशीनों का निर्यात किया गया ;
- (ख) यह निर्यात किन किन देशों को हुआ ; और
- (ग) उससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिए परिशिष्ट, ३, अनुबन्ध संख्या ४]

अनधिकृत बिजली के करघे

†१५०२. श्री पांगरकर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री २२ नवम्बर, १९६० के अति-संश्लेषित प्रश्न संख्या ५२१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि सूती और कृत्रिम रेशमी धागे का काम करने वाले अनधिकृत बिजली के करघों के सर्वेक्षण की समाप्ति में क्या प्रगति हुई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : एक विवरण, जिसमें विभिन्न राज्यों में सूती और गैर-सूती धागे का काम करने वाले अनधिकृत बिजली के करघों की गणना के नवीनतम आंकड़े, जो हाल में संकलित किए गए हैं, दिए गए हैं, संलग्न हैं । [देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५]

बांस की छिपटियों के लिए लाइसेंस

†१५०३. श्री दशरथ देव : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा के किसी महाल अथवा महालों में बांस की छिपटियों (जो छाते की छड़ियां बनाने के काम आती हैं) की बिक्री के लिये किसी व्यक्ति को वर्ष १९६१ के लिए एकाधिकार लाइसेंस दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उन महालों के नाम तथा शर्तें क्या हैं और उस पक्ष का नाम क्या है जिसे लाइसेंस मिला है ;

(ग) क्या यह सच है कि एकाधिकार लाइसेंस दिये जाने के कारण अन्य व्यापारियों को, जिन्होंने उन क्षेत्रों में बांस की छिपटियां जमा करने के लिये सरकारी रायल्टी का भुगतान कर के परमिट प्राप्त किये थे ; वैसा करने से रौका जा रहा है ; और

(घ) इस मामले में क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (घ). विवरण संलग्न है ।

विवरण

(क) और (ख). त्रिपुरा के दक्षिणी वन सब डिवीजन में छाते के हैंडिल का महाल १-१-१९६१ से ३१-१२-१९६१ तक के एक वर्ष के लिये निम्नलिखित शर्तों पर अगरतला के श्री प्यारी मोहन भक्त चौधरी को पट्टे पर दे दिया गया है ;

(१) पट्टा ग्रहीता सामान्य रायल्टी के अतिरिक्त १६०० का भुगतान एकाधिकार शुल्क के रूप में करेगा ।

- (२) वह सामान्य रायल्टी के भुगतान पर दक्षिणी वन सब डिवीजन के अन्तर्गत क्षेत्र से छाते के हैंडिलों के लिये बांस की छिपटियां एकत्रित करेगा ।
- (३) छाते के हैंडिलों के निर्यात के संबंध में पट्टाग्रहीता कस्टम नियमों का पालन करेगा ।

(ग) नीलामी के नोटिस दो बार निकाले जाने के बावजूद श्री चौधरी के अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति पट्टे के लिये बोली लगाने नहीं आया । ऐसे किसी भी व्यक्ति से, जिसे पिछले वर्ष परमिट दिया गया, श्री चौधरी को एकाधिकार प्रदान किये जाने के विरुद्ध कोई शिकायत नहीं प्राप्त हुई है ;

(घ) उपरोक्त भाग (ग) के उत्तर की दृष्टि से उत्पन्न नहीं होता ।

इंजीनियरी के सामान का आयात

†१५०४. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) इंजीनियरिंग वस्तुओं के आयात के लिये १९६०-६१ में कुल कितनी राशि व्यय की गई ;
- (ख) इस सम्बन्ध में देश को आत्मनिर्भर बनाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जाने का विचार किया जा रहा है ;

(ग) क्या विभिन्न दिशाओं में नये एककों की स्थापना के लिये पर्याप्त क्षेत्र है ; और

(घ) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार किया जा रहा है ।

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (घ). विवरण संलग्न है ।

विवरण

(क) इस प्रकार का पृथक वर्गीकरण नहीं रखा जाता है । परन्तु प्रतिवर्ष काफी मूल्य की मशीनों और मशीनी औजारों का आयात किया जाता है ।

(ख) से (घ). विभिन्न इंजीनियरिंग उद्योगों में नये एककों की स्थापना के लिये पर्याप्त गुंजाइश है । ऐसे उद्योगों, जिन के लिये उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अन्तर्गत लाइसेंस सरकार द्वारा खुले तौर से प्रदान किये जायेंगे, की सूची प्रमुख वाणिज्य तथा उद्योग मण्डलों को विस्तृत प्रचार किए जाने के लिये परिचालित की जा चुकी है । इस सूची की एक प्रति संलग्न है । [देखिए परिशिष्ट ३, अनबन्ध संख्या ६] इस क्षेत्र में उत्पादन बढ़ाने के लिये, न केवल देश को उसकी आवश्यकताओं के संबंध में आत्मनिर्भर बनाने के लिये वरन् निर्यात के लिये भी, सरकार द्वारा उद्योगपतियों को प्रत्येक प्रोत्साहन दिया जा रहा है । इस संबंध में उठाये गये अन्य प्रमुख कदमों में से निम्नलिखित का उल्लेख किया जाता है ।

(१) आवश्यक कच्चे माल और संघटकों के आयात के लिये विदेशी मुद्रा के आवण्टन संबंधित एककों को अपना उत्पादन लाइसेंस प्राप्त क्षमता से भी अधिक बढ़ाने की अनुमति दे दी गई है यदि वे देश में ही आवश्यक अधिक कच्चा माल और संघटक प्राप्त कर के और बिना अतिरिक्त विदेशी मुद्रा मांगे वैसा कर सकें ।

(२) देश में विभिन्न प्रकार की मशीनों का उत्पादन बढ़ाने की संभावनाओं की जांच करने के लिये विकास परिषदों की स्थायी समितियां स्थापित की गई हैं ताकि मशीनों के आयात पर निर्भरता कम की जा सके क्योंकि आयात की जाने वाली इंजीनियरिंग वस्तुओं में बड़ा हिस्सा उन्हीं का होता है ।

(३) मशीन निर्माण उद्योग के लिये एक पृथक विकास परिषद् स्थापित करने का भी निर्णय किया गया है ।

(४) देश में मशीनी औजारों और अन्य उपकरण, जिनकी विशेष रूप से इंजीनियरिंग वस्तुओं के उत्पादन के लिये आवश्यकता होती है, के आयात को उच्च अग्रिमता दी जाती है ।

(५) देशी तथा आयात किये गये कच्चे माल के आवण्टन में इंजीनियरिंग वस्तुओं के निर्माताओं को आवश्यक अग्रिमता दी जाती है ।

(६) अभी तक की गई कार्यवाही के परिणामस्वरूप देश में अनेक इंजीनियरिंग वस्तुओं जैसे, डीजल इंजन, पम्प, कनवेयर्स, मशीनी औजार, माल डिब्बे, ट्रान्सफार्मर, बिजली के मोटर, साईकिलें, सिलाई मशीनें, बिजली के पंखे, मोटरगाड़ियां, स्कूटर और चीनी, कागज, पटसन, सीमेंट और निर्माण उद्योगों की मशीनों के निर्माण में पर्याप्त प्रगति हुई है ।

पंजाब में रेशम उद्योग

†१५०५. श्री दलजीत सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने पंजाब में वर्ष १९६०—६१ में रेशम उद्योग को प्रोत्साहन देने के लिये कोई योजना पेश की है; और

(ख) यदि हां, तो वह योजना किस प्रकार की है और उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) विवरण संलग्न है। [देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ७]

तीसरी पंचवर्षीय योजना

†१५०६. श्री दलजीत सिंह : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनता को तीसरी पंचवर्षीय योजना के प्रति जागरूक बनाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ख) क्या इस प्रयोजन के लिये कोई पृथक एकक स्थापित किया जायेगा ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) एक विवरण, जिसमें जनता को योजना के प्रति जागरूक बनाने के लिये सामान्यतः उठाये जाने वाले कदम दिये गये हैं; सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिए परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ८] जनता को दूसरी पंचवर्षीय योजना की उपलब्धियों की जानकारी कराने और उसे तीसरी पंचवर्षीय योजना के संबंध में शिक्षा देने के लिये १४ से २२ जनवरी, १९६१ तक 'भारत योजना सप्ताह' आयोजित किया गया था। १ अप्रैल, १९६१ के लिये जिस दिन तीसरी योजना प्रारम्भ होगी, विशेष विज्ञापनों, वृत्त लेखों तथा रेडियो कार्यक्रमों की

व्यवस्था की गई है। क्षेत्र प्रचार संगठन राज्य सरकारों के साथ सहयोग से देश के विभिन्न भागों में विशेष कार्यक्रम आयोजित करेगा।

(ख) इस प्रयोजन के लिये कोई नया अथवा पृथक संगठन स्थापित करने का विचार नहीं है। हम क्षेत्र प्रचार संगठन का विस्तार और समेकन कर रहे हैं।

१६ मिलीमीटर की फ्रांसीसी कच्ची फिल्म का आयात

†१५०७. श्री न० म० देव : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार के समक्ष १६ मिलीमीटर की फ्रांसीसी कच्ची फिल्म का आयात करने का कोई प्रस्ताव है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीशचन्द्र) : इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

राजस्थान में छोट पैमाने के उद्योग

†१५०८. श्री दी० चं० शर्मा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में १९६०-६१ में विस्थापित व्यक्तियों के लिये छोटे पैमाने के कितने उद्योग स्थापित किये गये हैं; और

(ख) उन का ब्यौरा क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). १९६०-६१ में विस्थापित व्यक्तियों के लिये कोई औद्योगिक एकक मंजूर नहीं किया गया है।

लंका से भारतीयों का प्रव्रजन

†१५०९. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि नवम्बर, १९६० से लंका से कितने भारतीय भारत चले आये हैं ?

†प्रधानमंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : १ नवम्बर, १९६० से ३१ दिसम्बर, १९६० तक १२३२ भारतीय राष्ट्रजनों ने लंका से प्रव्रजन किया है, ७६७ ने स्वेच्छा से और ४६५ ने देश छोड़ने के आदेश की प्राप्ति पर। बाद के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

नागा लोग

१५१०. श्री प्रकाश वीर शास्त्री : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नागा विद्रोहियों के उपद्रवों के फलस्वरूप वर्ष १९६० के अन्त तक जान और माल की कितनी हानि हुई;

(ख) क्या यह सच है कि इन नागा विद्रोहियों को बाहर से आर्थिक और शस्त्रों की सहायता मिल रही है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने यह पता लगाने का प्रयत्न किया है कि उन्हें यह सहायता कहां से मिल रही है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) जब से नागा पहाड़ियों में उपद्रव शुरू हुआ है तब से सुरक्षा फौज के ३०० से अधिक सैनिकों की जाने गई हैं। माली नुकसान के बारे में सूचना इकट्ठी की जा रही है और सदन की मेज पर रख दी जायेगी।

(ख) सरकार के पास ऐसी कोई सूचना नहीं है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

बर्मा के गांव पर नागाओं का हमला

†१५११. { श्री सम्पत :
श्री प्र० गं० देव :
श्री सै० अ० मेहदी :
श्री यादव नारायण जाधव :
श्रीमती मफीदा अहमद :
श्री राजेन्द्र सिंह :
श्री अट्याकणु :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ नागाओं ने ६ नवम्बर, १९६० को बर्मा के एक गांव पर हमला किया था;

(ख) यदि हां, तो इस घटना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस संबंध में बर्मा की सरकार ने भारत सरकार से कोई विरोध प्रकट किया है;

और

(घ) इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :** (क) से (घ). ६ नवम्बर, १९६० को नागालैंड के तुएनसांग जिले के ७ सीमान्त गांवों के कुछ लोगों ने बर्मा के माकवारे गांव पर सम्मिलित हमला किया था जिस में १४ व्यक्ति मरे। बाद में दो और व्यक्ति घावों के कारण मर गये। इन भारतीय गांवों और माकवारे के बीच कुछ पुरानी दुश्मनी थी। माकवारे गांव के निवासियों पर एक भारतीय गांव के नौ व्यक्तियों को मारने का सन्देह किया गया था। माकवारे के विरुद्ध कुछ अन्य शिकायतें भी थीं।

जैसे ही हमले के सम्बन्ध में सूचना प्राप्त हुई निकटतम भारतीय प्रशासन केन्द्र के प्रभारी अधिकारी ने एक सैनिक दस्ता उस गांव को भेज दिया ताकि मामला और न बढ़ सके। डिप्टी कमिश्नर द्वारा जांच की जा चुकी है। हमारे रंगून स्थित दूतावास से बर्मा सरकार से यह अनुरोध करने के लिये कहा गया कि वह बर्मा की ओर के नागाओं को यह समझायें कि वे बदला लेने का प्रयत्न न करें वरन् सीमान्त अधिकारियों की बैठक में झगड़े के फैसले की प्रतीक्षा करें। इस बैठक का प्रबन्ध किया जा चुका है और वह शीघ्र ही होने वाली है। दोनों पक्षों में से किसी की भी ओर से कोई विरोध नहीं प्रकट किया गया है।

सट्टेबाजी को रोकने के लिये भूमि पर कर

†१५१२. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सट्टेबाजी को रोकने के लिये भूमि पर कर लगाने के सुझाव पर विचार किया है जैसा कि प्रधान मंत्री ने १४ दिसम्बर, १९६० को "दक्षिण एशिया के नये तथा तेजी से बढ़ते हुए नगरों की लोक प्रशासन समस्याओं" पर गोष्ठी का उद्घाटन करते हुए अपने भाषण के दौरान सुझाव दिया था ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा) : (क) और (ख). प्रधान मंत्री के भाषण में व्यक्त किया गया मत सरकारी नीति का आधार है। भूमि के सम्बन्ध में सट्टेबाजी को रोकने के लिये राज्य सरकारों से निम्नलिखित कार्यों की सिफारिश की जा चुकी है :

(१) खाली प्लॉटों पर करारोपण ; और

(२) सरकारी आवास योजनाओं के लिये अर्जित की गई भूमि का हितग्राहियों को शाश्वत सम्पत्ति के आधार के बजाये पट्टे धृत आधार पर हस्तान्तरण ताकि पट्टे के रूप में अनर्जित वृद्धि का कम से कम एक भाग समाज को वापस मिल जाये ।

बर्मा में भारतीय

†१५१३. श्री भक्त दर्शन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि द्वितीय विश्वयुद्ध के दौरान बर्मा में कई भारतीयों को बहुत नुकसान पहुंचा था ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इन भारतीयों ने भारत और बर्मा की सरकारों को क्षतिपूर्ति के लिये कई अभ्यावेदन भेजे हैं परन्तु अभी तक उन्हें कोई सहायता नहीं मिली है ; और

(ग) यदि हां, तो इस स्थिति को सुधारने के लिये क्या विशेष कार्यवाही की जा रही है अथवा करने का विचार है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). जी, हां ।

(ग) चूंकि इस मामले में कोई फैसला करना एक मात्र बर्मा सरकार का काम है इसलिये भारत सरकार ने इस तरफ कोई खास कदम नहीं उठाया है ।

सीमेंट का कारखाना

†१५१४. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना में मध्य प्रदेश में सीमेंट का कारखाना स्थापित करने की किसी योजना के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उस का ब्यौरा क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मन्तुभाई शाह) : (क) और (ख) मध्य प्रदेश में द्रुग में बम्बई के मेसर्स एसोशियेटेड सीमेंट कम्पनीज़ लिमिटेड द्वारा १६५,००० टन पोर्टलैण्ड सीमेंट और ८५,००० टन स्लैग सीमेंट प्रति वर्ष निर्माण के लिये एक सीमेंट कारखाने की स्थापना किये जाने की योजना के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय किया जा चुका है। कारखाने के १९६३ में पूर्ण हो जाने की आशा है।

अस्पृश्यता निवारण संबंधी फिल्म

†१५१५. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री १२ अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ३८२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि अस्पृश्यता निवारण संबंधी फिल्म के निर्माण में क्या प्रगति हुई है ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : लिपि पर अन्तिम रूप से विचार किया जा रहा है।

पूर्वी पाकिस्तान में अल्पसंख्यक समुदाय

†१५१६. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री राधा रमण :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६० में पूर्वी पाकिस्तान के अल्पसंख्यक समुदाय के व्यक्तियों की जान और माल की हानि के मामले भारत सरकार को ज्ञात हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो ऐसे मामले कितने तथा किस प्रकार के थे ;

(ग) क्या पाकिस्तान सरकार का ध्यान इस ओर दिलाया गया है ; और

(घ) यदि हां, तो उस सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

†प्रधान मंत्री तथा वंदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) जी हां।

(ख) १९६० में अल्पसंख्यक समुदाय के व्यक्तियों की हानि के ४७ मामलों की ओर उप-उच्चायुक्त का ध्यान दिलाया गया है। १६ घटनायें स्त्रियों के साथ हुई थीं। ६ हत्यायें हुई थीं। २ डकैतियां हुई थीं। ८ मामलों में समस्त परिवार को मारा पीटा गया था। ९ मामलों में तंग किया गया था। ३ मामलों में सेवा से पदच्युति और ३ मामलों में बलात् परिवर्तित धर्म कराये गये थे। इसी वर्ष में हमारे उप-उच्चायुक्त को ३३० मामले माल की हानि के हुए हैं। इन में से अधिकांश मामले अल्पसंख्यक समुदाय के लोगों की सम्पत्ति जबरदस्ती हथिया लेने के हैं।

(ग) और (घ). भारत के उप-उच्चायुक्त, ढाका ने इन सभी मामलों पर पूर्वी पाकिस्तान सरकार से बातचीत आरम्भ कर दी है।

उड़ीसा में औद्योगिक बस्तियां

†१५१७. श्री चिन्तामणि पणिग्रही : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना में उड़ीसा में नवीन औद्योगिक बस्तियां स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की कितनी बस्तियां स्थापित करने का विचार है ; और

(ग) उड़ीसा में रूरकेला, केन्द्रपाड़ा और जयपुर की औद्योगिक बस्तियों के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (ग). विवरण सम्बद्ध है ।

विवरण

(क) और (ख). तीसरी योजना में, उड़ीसा सरकार ने बारह नई औद्योगिक सम्पदायें बनाने का विचार किया है अर्थात् बालासोर, जयपुर, जोड़ा-बारबील और बोलनगिर में चार मध्यम श्रेणी की औद्योगिक सम्पदायें जो प्रत्येक १० लाख रुपये की होंगी तथा जयपुर रोड, जाटनी, आस्का, रायगढ़, केसिंग, टीकाबाली, हीराकुड और तालचेर में आठ छोटी औद्योगिक सम्पदायें जो प्रत्येक ५ लाख रुपये की होंगी । इस के अतिरिक्त तीसरी योजनावधि में कटक, रूरकेला और बरहामपुर की वर्तमान औद्योगिक सम्पदाओं में बढोत्तरी की जायेगी । राज्य के उपयुक्त स्थानों पर चालीस वर्क शैड स्थापित किये जायेंगे । प्रत्येक शैड पर १० लाख रुपया व्यय होगा ।

(ग) दूसरी पंचवर्षीय योजना में जयपुर में कोई भी औद्योगिक सम्पदा स्थापित नहीं की गई है । रूरकेला और केन्द्रपाड़ा की अन्य दो औद्योगिक सम्पदाओं में हुई प्रगति नीचे दी जाती है :—

औद्योगिक सम्पदा का नाम	कारखाने के भवन के निर्माण के लक्ष्य			पूरे हुए शैडों की संख्या			आवृत्त शैडों की संख्या			उत्पादन आरंभ हुए शैडों की संख्या
	ए	बी	सी	ए	बी	सी	ए	बी	सी	
	*१. रूरकेला	८	१२	१२	४	८	१२	४	७	
@२. केन्द्र-पाड़ा	१०	..	१	१०			३			कोई नहीं ।

(द्विन)

टिप्पणी.—*१. ए के चार एककों तथा बी के चार एककों का निर्माण लगभग पूरा है ।

@२. द्विन सी प्रकार के भवनों का निर्माण हो रहा है ।

†मूल अंग्रेजी में

भारत-ईरान व्यापार समझौता

†१५१८. श्री दी० चं० शर्मा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या भारत और ईरान के बीच नये व्यापार समझौते पर हस्ताक्षर हुए हैं ; और
(ख) यदि हां, तो इस समझौते से भारत को क्या लाभ होंगे ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) अभी नहीं ।
(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

रुद्रपुर में विस्थापित व्यक्ति

†१५१९. श्री स० मो० बनर्जी : क्या पुनर्वास तथा अल्प-संख्यक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या उत्तर प्रदेश के रुद्रपुर क्षेत्र में कुछ और विस्थापित व्यक्ति बसाये गये हैं ;
(ख) यदि हां, तो उस क्षेत्र में अब तक कितने विस्थापित व्यक्ति बसाये गये हैं ;
(ग) क्या सभी को भूमि दे दी गई है ; और
(घ) यदि नहीं, तो उनको और क्या काम दिए गए हैं ?

†पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) जी हां ।

(ख) से (घ). पूर्वी पाकिस्तान के १,११५ विस्थापित परिवारों को उस क्षेत्र में बसाया गया है । इनमें से १,११४ किसानों के परिवार हैं और एक दुकानदार है । सभी किसान परिवारों को भूमि दे दी गई है ।

आसाम में पथरिया वन

†१५२०. श्री स० मो० बनर्जी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या आसाम के पथरिया वन के पांच गांवों में सर्वेक्षण का काम पूरा हो चुका है ;
(ख) यदि हां, तो क्या यह पांच गांव शीघ्र ही पाकिस्तान को हस्तांतरित कर दिए जायेंगे ;

और

(ग) इस हस्तांतरण का प्रभाव कितने परिवारों पर पड़ेगा ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) भूमि पर सीमांकन हो जाने के बाद सही स्थिति का पता लगेगा ।

नमक का भाव

†१५२१. श्री मुरारका :
श्री नथवानी :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) गत तीन वर्षों में उपभोक्ता को नमक (सेंघा तथा सांभर) के क्या मूल्य देने पड़े हैं ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या सरकार उपभोक्ता के विक्रय मूल्य पर कोई नियंत्रण रखती है?

† उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) मंडी सेंधे नमक के कारखाने के मूल्य पिछले तीन वर्षों में २ रुपये प्रतिमन (साढ़े तीन आने प्रतिमन उपकर समेत) रहे हैं।

सांभर नमक के कारखाने के मूल्य पिछले तीन वर्षों में (साढ़े तीन आने प्रतिमन उपकर समेत) नीचे दिए जाते हैं :

१९५८	.	प्रतिमन १५ आने
१९५९	.	१९-९-५९ तक प्रतिमन १५ आने १७-९-५९ तक प्रतिमन १ रुपया १ ^१ / _२ आने
१९६०	.	प्रतिमन १ रुपया १ ^१ / _२ आने

भाड़ा और अतिरिक्त भाarों को मिलाकर कारखाने के मूल्य ही उपभोक्ता द्वारा दिए जाते हैं

(ख) जी नहीं।

निर्यात संबर्द्धन

† १५२२. श्री नथवानी :
श्री मुरारका :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय द्वारा निर्यात संबर्द्धन पर पिछले पांच वर्षों में कितना धन व्यय हुआ है ;

(ख) व्यय किए गए धन के ब्यौरे क्या हैं ; और

(ग) अब तक क्या परिणाम निकले हैं ?

† वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (ग). यह मंत्रालय १२ निर्यात संबर्द्धन परिषदों के द्वारा निर्यात बढ़ाने का काम करता है। यह परिषदें स्वायत्तशासी हैं और अपना कार्यक्रम स्वयं बनाती हैं। सरकार इन परिषदों को वार्षिक अनुदान देती है। पिछले पांच वर्षों में ७५,४७,३०० रुपये के अनुदान दिए गए हैं। संबद्ध विवरण से स्पष्ट है कि निर्यात बढ़ रहे हैं।

विवरण

तीन वर्षों के निर्यात आंकड़े नीचे दिए जाते हैं:—

	(करोड़ों में रुपये)
१९५८	५६८
१९५९	६२३
१९६०	६३५

† मूल अंग्रेजी में

विदेशी प्रेस में योजना का प्रचार

†१५२३. श्री मो० ब० ठाकुर : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विशेषतया योरप और मुख्यतः ब्रिटेन और आयरलैंड के विदेशी प्रेस में हमारी योजनाओं तथा उनके कार्यों का बहुत कम प्रचार किया जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो हमारी औद्योगिक प्रगति में रुचि लेने वाले देशों को पर्याप्त जानकारी देने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). यह सत्य नहीं है । ब्रिटेन तथा आयरलैंड समेत सभी विदेशी प्रेस में भारतीय योजनाओं और कार्यों का प्रचुर प्रचार होता है । योजनाओं के प्रचार के लिए हमारे दूतावास प्रेस, रेडियो, टेलीविजन और फिल्मों सभी का सहारा लेते हैं और सफलतापूर्वक प्रचार करते हैं । विदेशों में भारतीय योजनाओं में रुचि लेने वाले व्यक्तियों को बहुत सी पत्रिकाएँ तथा पुस्तिकाएँ बांटी जाती है ।

गुजरात में छोटे पैमाने के उद्योग

†१५२४. श्री मो० ब० ठाकुर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९५६ से गुजरात राज्य में कोई छोटे पैमाने का उद्योग आरम्भ किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके व्यौरे क्या हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). ऐसे व्यौरे उपलब्ध नहीं हैं ।

दक्षिण अमरीका के देशों के साथ व्यापार

†१५२५. श्री दी० चं० शर्मा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण अमरीका के देशों से व्यापार बढ़ाने के लिए सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ; और

(ख) क्या इन देशों से व्यापार करने की गुंजाइश का अध्ययन करने का कोई प्रस्ताव है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) दक्षिण अमरीका के देशों में व्यापार बढ़ाने के लिए निम्न कार्यवाहियाँ की गई हैं :—

१. १० मार्च, १९६० को चिली से व्यापार समझौता किया गया है ।

२. १९६० में इंजीनियरिंग निर्यात सर्वद्वंद्वन परिषद् के एक शिष्टमंडल ने इन देशों का दौरा किया था ।

३. १९६० में रेलवे यंत्रों का निर्यात करने की संभावनाओं की खोज करने के लिए एक शिष्टमंडल अर्जनटायना गया था ।

४. इन देशों से व्यापार बढ़ाने की संभावनाओं की खोज इन देशों में भारतीय दूतावास और भारत में उनके दूतावास के द्वारा की जाती है ।

(ख) विभिन्न देशों से व्यापार बढ़ाने की संभावनाओं की लगातार खोज की जाती रहती है ।

†मूल अंग्रेजी में

पंजाब में अखबारी कागज का कारखाना

†१५२६. { श्री दी० चं० शर्मा :
 { श्री अजित सिंह सरहदी :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब में अखबारी कागज के कारखाने को स्थापित करने के बारे में क्या प्रगति हुई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : ३१ जनवरी, १९६१ को उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, १९५१ के अधीन एक लाइसेंस जारी किया गया है ।

लौह अयस्क का निर्यात

†१५२७. श्री दामानी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लौह अयस्क का निर्यात करने के लिए पिछले वर्ष अन्य देशों से बातचीत की गई थी ; और

(ख) यदि हां, तो कितनी बातचीतों में सफलता मिली है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). विभिन्न देशों को बेची गई मात्रा की जानकारी का तथा जिस मात्रा के बारे में बातचीत हो रही है उनका एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

देश	१९६१ में भेजने के लिए बेची मात्रा	१९६१ में भेजी जाने वाली मात्रा जिसके लिए बातचीत हो रही है
रूमानिया	२.०० लाख टन	कोई नहीं
चेकोस्लोवाकिया	६.०३ लाख टन	कोई नहीं
यूगोस्लाविया	१.३५ लाख टन	कोई नहीं
पश्चिम जर्मनी	१.०१५ लाख टन	कोई नहीं
हंगरी	कोई नहीं	१.०० लाख टन
इटली	कोई नहीं	१.०० लाख टन
पोलैंड	कोई नहीं	१.०० लाख टन
पूर्व जर्मनी	कोई नहीं	१०.० लाख टन
ऑस्ट्रेलिया	कोई नहीं	०.५० लाख टन
जापान	कोई नहीं	२०.०० लाख टन
मिश्र	कोई नहीं	३.०० लाख टन
जोड़	१३.३६५ लाख टन	२७.५० लाख टन

†मूल अंग्रेजी में

दिल्ली और अलवाये में डी० डी० टी० के कारखाने

†१५२८. श्री प्र० चं० वरुणा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली और अलवाये के डी० डी० टी० के दो कारखानों की वर्तमान उत्पादन क्षमता क्रमशः क्या है ;

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना में कारखानों के वार्षिक उत्पादन लक्ष्य क्या है; और

(ग) तीसरी पंचवर्षीय योजना में विस्तार योजना की क्या लागत है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) दिल्ली और अलवाये के कारखानों की वार्षिक उत्पादन क्षमता नीचे दी जाती है :—

दिल्ली—१३४४ टन टैक्निकल डी० डी० टी०

अलवाये—१३४४ टन टैक्निकल डी० डी० टी०

(ख) और (ग). तीसरी योजनावधि में दोनों कारखानों के वार्षिक उत्पादन के लक्ष्य ऊपर दिये गये हैं। टैक्निकल डी० डी० टी० तथा अन्य सम्बन्धित रसायनों के उत्पादन बढ़ाने की जांच की जा रही है।

सिलिमैनाइट

†१५२९. श्री मं० रं० कृष्ण : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस देश में सिलिमैगनाइट बहुत लाभदायक पाया गया है ;

(ख) क्या सिली मैगनाइट के सम्बन्ध में त्रावनकोर खनिज समवाय द्वारा किये गये अनुसन्धान के परिणाम भारत सरकार को मिल गये थे ; और

(ग) क्या यह सच है कि ३० करोड़ रुपये की रीफैक्टरी आयात करने की अनुमति दी गई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). जी नहीं।

(ग) ३-४ करोड़ रुपये की रीफैक्टरी प्रत्येक वर्ष आयात की जा रही है।

औद्योगिक वस्तियां

†१५३०. { श्रीमती इला पाल चौधरी :
श्री राधा मोहन सिंह :
श्री राम नाथन चेडिट्यार :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६१-६२ में राज्यों के विभिन्न जिलों में कई औद्योगिक संस्थाएँ स्थापित करने की योजना भारत सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो उसके व्यौरे क्या हैं ; और

(ग) यह कब तक लागू हो जायेगी ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) स (ग). विभिन्न राज्यों में १९६१-६२ में आरम्भ होने वाली औद्योगिक सज्पदाओं के प्रस्तावों पर राज्य सरकारें विचार कर रही हैं ।

हिन्दू और सिख मंदिर

१५३१. श्री प्रकाश वीर शास्त्री : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पूर्व पश्चिम पाकिस्तान के राज्यपाल ने अमृतसर में यह आश्वासन दिया था कि पश्चिम पाकिस्तान में स्थित हिन्दू और सिख मन्दिरों की पवित्रता को नष्ट नहीं होने दिया जायेगा ;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसे मन्दिरों की सूची तैयार की गई है ; और

(ग) यदि हां, तो वहां कितने गुरुद्वारे, आर्य समाज मन्दिर और हिन्दू मन्दिर हैं ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) पश्चिम पाकिस्तान के गवर्नर हाल ही में सद्भावना मिशन पर जब अमृतसर गये थे, तब उन्होंने एक सार्वजनिक सभा में यह कहा था कि पाकिस्तान में सिखों और हिन्दुओं के धार्मिक स्थानों की रक्षा की जायेगी और उनकी पवित्रता बनाए रखी जायेगी ।

(ख) और (ग). फरवरी, १९५८ से हम पाकिस्तान सरकार से बराबर यह कहते आ रहे हैं कि वह भारत-पाकिस्तान देवस्थान संयुक्त समिति की दूसरी बैठक करने के लिए सहमत हो, ताकि दोनों देशों के देवस्थानों की सूची को अन्तिम रूप दिया जा सके । लेकिन पाकिस्तान सरकार ने बैठक करने की सहमति नहीं दी है । हाल ही में हमारे कार्यकारी हाई कमिश्नर ने पाकिस्तानी विदेश मंत्री के साथ इस मामले को उठाया था और उन्होंने यह वादा किया था कि जवाब जल्दी ही भेज दिया जाएगा लेकिन हम अभी तक उसका इंतजार कर रहे हैं । यह स्मरण रहे, कि संयुक्त समिति की पहली बैठक में यह विचार किया गया था कि हर तरफ से २०० देव स्थानों की सूची बनाई जानी चाहिए ।

हमारी सूची तैयार है और उसमें १०० गुरुद्वारे, २० आर्य समाज के मन्दिर, ६६ सनातन धर्म के देवस्थान, ६ देव समाज के देवस्थान और ७ जैन मन्दिर हैं ।

गुजरात में फैक्टरियों तथा मिलों का बन्द होना

†१५३२. श्री मो० ब० ठाकुर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोयले की कमी के कारण गुजरात राज्य में ७० कारखाने बन्द हो चुके हैं और अन्य बहुत सी फैक्टरियां तथा मिलें बन्द होने को हैं ;

(ख) यदि हां, तो उत्पादन में कितनी हानि होगी और कितने व्यक्ति बेकार हो जायेंगे तथा फैक्टरियों और मिलों को कितनी हानि होगी ; और

(ग) इस मामले में भारत सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) केवल कुछ फैक्टरियां बन्द की गई थीं ।

(ख) हानि तथा बेकारी का पता करना कठिन है ।

(ग) राज्य सरकारें ऐसी कार्यवाहियां कर रही हैं जिससे भविष्य में ऐसा न होने पाये ।

बिजली के खम्भों का आयात

†१५३३. श्री अ० क० गोपालन : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान १० जनवरी, १९६१ के हिन्दुस्तान स्टैंडर्ड, कलकत्ता में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि कलकत्ता निगम ने बिजली के खम्भों का आयात करने का परमिट अनुचित तरीकों से लिया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या कोई जांच की गई है ; और

(ग) यदि हां, तो उसके व्यौरे क्या हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (ग). जांच की जा रही है ।

केन्द्रीय लोक-निर्माण विभाग से कार्यों का दिल्ली नगर निगम को हस्तांतरण

†१५३४. श्री तंगामणि : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री ५ दिसम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १३२५ के उत्तर के सम्बन्ध में य बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग से कार्यों का दिल्ली नगर निगम को हस्तान्तरण गृह-कार्य मीमो संख्या २०-७-५८-एस० आर० (आर०) दिनांक २६ मई, १९५८ के अनुसार किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो क्या कार्यों और उन कार्यों में नियोजित कर्मचारियों के हस्तान्तरण के बारे में उपरोक्त मीमों में दिये गये आदेशों और बाद के आदेशों का पूर्ण रूप से पालन किया जा रहा है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) जी, नहीं । कथित ज्ञापन के आदेश इस मामले पर लागू नहीं होते ।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

मोटर गाड़ियों का उत्पादन

†१५३५. श्री कालिका सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ब्रिटेन की लीलैण्ड मोटर्स के सहयोग से भारत में वाणिज्यिक मोटर गाड़ियां बनाने वाले, सार्थ का नाम, विवरण, अधिकृत पूंजी, शेयरों का मूल्य और अन्य व्यौरा क्या है ;

(ख) इस सार्थ में लीलैण्ड मोटर्स के शेयरों अथवा हित की क्या प्रतिशतता है और सार्थ में वार्षिक उत्पादन की क्या क्षमता है और मोटर गाड़ियों के क्या नाम हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि लीलैण्ड द्वारा १८,०००,००० पाउंड के मूल्य के शेयर स्टैण्डर्ड से परिवर्तन के फलस्वरूप दो विख्यात ब्रिटिश फर्मों, लीलैण्ड मोटर्स और स्टैण्डर्ड ट्रायम्फ इंटरनेशनल का विलयन हो रहा है ; और

(घ) क्या ब्रिटेन में इन दो फर्मों के विलय से यहां पर बनायी जाने वाली मोटर गाड़ी के नाम में अथवा भारतीय सार्थ के कार्यकरण पर कोई विशेष प्रभाव पड़ेगा ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). ब्रिटेन के मेसर्स लीलैण्ड मोटर्स के सहयोग से मेसर्स अशोक-लीलैण्ड लिमिटेड, मद्रास, लीलैण्ड 'कामेट' और 'टीटन'/'टाइगर' नामक वाणिज्यिक मोटर गाड़ियां बना रहे हैं। इस सार्थ का अन्य व्यौरा निम्न प्रकार है :

प्राधिकृत पूंजी	१० करोड़ रुपये
प्रदत्त पूंजी (१-१-६१ को)	लगभग ३.३० करोड़ रुपये
शेयरों का मूल्य	५ रुपये प्रतिशेयर
ब्रिटेन की फर्म द्वारा लिये गये शेयरों	
की प्रतिशतता	४६ प्रति शत

(ब्रिटिश फर्म को सरकार द्वारा अनुमोदित विस्तार कार्यक्रम के लिये आवश्यक संयंत्र और मशीनों के रूप में भारतीय सार्थ की अंशपूंजी में और धन लगाकर अपने अंश को ६० प्रतिशत तक बढ़ाने की अनुमति दे दी गई है। शर्त यह है कि भारतीय विनियोजक इन शेयरों को १०-१५ वर्षों के बाद इसी मूल्य पर वापिस खरीद सकेंगे ताकि विदेशी और भारतीय फर्म में शेयरों का अनुपात ५० : ५० हो।)

अधिष्ठापित क्षमता—

'कामेट' }
'टीटन/टाइगर' } ३००० गाड़ियां प्रति वर्ष

[सितम्बर, १९६० में इस फर्म को 'कामेट' की क्षमता ५४०० बढ़ाने और 'टीटन/टाइगर' (चेसिस और अन्य औद्योगिक कार्यों के लिये) डीजल इंजनों के लिये १२०० प्रति वर्ष बढ़ाने के लिये लाइसेंस दिये गये हैं]

(ग) और (घ). समाचार पत्रों में यह समाचार प्रकाशित हुआ है कि ब्रिटेन की लीलैण्ड मोटर्स ने स्टैण्डर्ड मोटर कम्पनी लिमिटेड को खरीद लिया है परन्तु भारत सरकार के पास कोई निश्चित जानकारी नहीं है। तथापि, इस विलय से दोनों भारतीय फर्मों अर्थात् अशोक लीलैण्ड लिमिटेड अथवा स्टैण्डर्ड मोटर प्राइवेट्स आफ इण्डिया लिमिटेड पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

क्योंकि स्टैण्डर्ड मोटर्स, क्वेन्टरी ने 'स्टैण्डर्ड १०' कारों का निर्माण करना बन्द कर दिया है, स्टैण्डर्ड मोटर प्राइवेट्स आफ इण्डिया लिमिटेड ने सरकार से प्रार्थना की है कि उन्हें 'ट्रायम्फ हेराल्ड' जैसी 'स्टैण्डर्ड हेराल्ड' गाड़ियां बनाने की अनुमति दी जाये और सरकार ने उन्हें ऐसा करने की अनुमति दे दी है। तथापि, इस प्रस्ताव से स्टैण्डर्ड मोटर्स आफ इण्डिया की प्रगति में कोई बाधा नहीं पड़ेगी और इसमें सामान के आयात पर किसी अतिरिक्त विदेशी मुद्रा की जरूरत नहीं होगी।

महाराष्ट्र में भूमि की अधिकतम सीमा

†१५३६. { श्री सम्पत :
श्री सै० अ० मेहदी :

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भूमि की अधिकतम सीमा के बारे में महाराष्ट्र सरकार को कोई परामर्श दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गयी है ?

†योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) : (क) और (ख). अधिकतम सीमा के बारे में राज्य सरकार के मार्ग दर्शन के लिये सामान्य सिद्धान्त द्वितीय पंचवर्षीय योजना में बताये गये हैं । ये सिफारिशें सामान्य प्रकार की हैं जिनका स्थानीय परिस्थितियों का ध्यान रख कर और स्थानीय आवश्यकताओं के उत्तर में प्रत्येक राज्य में माना जाना है ।

जोत की अधिकतम सीमा के लिये महाराष्ट्र सरकार के प्रस्तावों पर केंद्रीय भूमि सुधार समिति में विचार किया गया और राज्य सरकार के विचार के लिये कुछ सुझाव रखे गये । केंद्रीय समिति में किया गया विचार अनौपचारिक और गोपनीय किस्म का है और उसे बताना लोकहित में नहीं है ।

सिगरेट बनाने वाले कारखाने

†१५३७. श्री अरविन्द घोषाल : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में कोई सिगरेट बनाने वाला कारखाना है ; और

(ख) यदि हां, तो कितने कारखाने हैं और वे कहां पर हैं ?

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

(ख) एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६]

मोटरगाड़ी उद्योग

†१५३८. श्री महम्मद इलियास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मोटरगाड़ी उद्योग के लिये कितने प्रतिशत पुर्जों विदेशों से आयात किये जाते हैं ; और

(ख) वर्ष १९५६-६० में देश में कारों के उत्पादन में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनभाई शाह) : (क) देश में उत्पादित विभिन्न मोटर गाड़ियों के प्रमुख माडलों के निर्माण के लिये आयात किये गये पुर्जों की प्रतिशतता निम्न प्रकार है :

कारों

स्टण्डर्ड '१०'	. ४६.३ प्रतिशत ।
फीयट '११००'	. ३६.० प्रतिशत ।
हिन्दुस्तान एम्बैसेडर	. २३.६ प्रतिशत ।
विल्यीज जीप	. २६.४ प्रतिशत ।

†मूल अंग्रेजी में

वाणिज्यिक मोटर गाड़ियां

डोज़ (डीज़ल—१६५" डब्ल्यू० बी०)	.	.	२०.० प्रतिशत ।
टाटा-मर्सिडिस-बेंज़ (१६५" डब्ल्यू० बी०)	.	.	२३.२ प्रतिशत ।
बेडफोर्ड	.	.	५०.० प्रतिशत ।
लीलैण्ड 'कामेट' (१६३" डब्ल्यू० बी०)	.	.	३४.३ प्रतिशत ।

(ख) वर्ष १९६० में देश में उत्पादित कारों के देशी भागों में वृद्धि की प्रतिशतता निम्न प्रकार है :

स्टैण्डर्ड '१०'	.	.	१.३ प्रतिशत ।
फीयट '११००'	.	.	७.४ प्रतिशत ।
हिन्दुस्तान एम्ब्रैसेडर	.	.	३.० प्रतिशत ।

इस्पात संयंत्रों में श्रम सम्बन्ध

†१५३६. { श्री त्रिदिव कुमार चौधरी :
श्री प्र० के० देव :
श्री मुहम्मद इलियास :

क्या श्रम और रोजगार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ६ फरवरी १९६१ को एक ओर तो संघ सरकार और उड़ीसा, मध्य प्रदेश और पश्चिम बंगाल के श्रम विभागों के पदाधिकारियों की बैठक और दूसरी ओर हिन्दुस्तान इस्पात परियोजना के अध्यक्ष और निदेशक और राउरकेला, भिलाई और दुर्गापुर के हिन्दुस्तान इस्पात परियोजना संयंत्रों के जनरल मैनेजर्स की बैठक इन संयंत्रों में श्रमिकों और प्रबन्धकों के सम्बन्ध सुधारों की उम्मीदों का पता लगाने के लिये रांची में हुई थी ;

(ख) उस बैठक के क्या निर्णय हैं ;

(ग) क्या राज्य सरकार ने कारखाना अधिनियम के प्राथमिक उपबन्धों का भी पालन न करने के लिये राउरकेला इस्पात संयंत्र को नोटिस दिया है ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना उपमन्त्री (श्री ला० ना० मिश्र): (क) कुछ आवश्यक कारणों से इस बैठक को स्थगित करना पड़ा ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) सरकार को इस बारे में कोई जानकारी नहीं है ।

सिनेमा के पोस्टर

†१५४०. श्री राम शरण : क्या सूचना और प्रसारण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सिनेमा पोस्टरों का वितरण से पूर्व दोषवेचन नहीं होता है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या यह भी सच है कि किसी चित्र के कुछ सिनेमा पोस्टरों का चित्र की कथा से कोई सम्बन्ध नहीं होता है; और

(ग) ऐसे मामलों में विशेषतः संघ राज्य-क्षेत्रों में सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) चलचित्र अधिनियम, १९५२ में सिनेमा पोस्टरों के दोषत्रेचन की कोई व्यवस्था नहीं है।

(ख) यह कहना कठिन है। बाज दफ़ा यह होता है दोषत्रेचकों द्वारा काटे गये तीन पोस्टरों पर आ जाते हैं।

(ग) अश्लील सिनेमा पोस्टरों के प्रदर्शन पर रोक लगाने का प्रश्न गृह-कार्य मन्त्रालय के विचाराधीन है।

भूटान का विकास

१५४२. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करें कि :

(क) गत पांच वर्षों में भारत सरकार ने भूटान के विकास पर वित्तीय राशि खर्च की है; और

(ख) भारत-भूटान सड़क का कितना भाग बन चुका है और शेष का निर्माण कब तक पूरा होने की आशा है ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) (क) :

आर्थिक सहायता

१९५६-५७	.	.	.	३,२२,५००
१९५७-५८	.	.	.	२,४५,०००
१९५८-५९	.	.	.	४,१९,९२९
१९५९-६०	.	.	.	५,७४,७७४
१९६०-६१	.	.	.	७,००,०००

सड़क निर्माण प्रायोजना

१९६०-६१	७५,००,०००
---------	---	---	---	---	-----------

(ख) लगभग ५० मील सड़क बनाई जा चुकी है और आशा है कि बाकी काम चालू वर्ष में पूरा हो जाएगा।

पुनर्वास उद्योग निगम

†१५४३. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुनर्वास उद्योग निगम के निदेशक-मण्डल का हाल ही में पुनर्गठन किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो बोर्ड ने पुनर्गठन से पूर्व और बाद के निदेशकों (डायरेक्टरों) के क्या नाम हैं; और

(ग) पुनर्गठन का उद्देश्य क्या है ?

उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी हां ।

(ख) एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १०]

(ग) निगम के सन्धा नियमों के नियम ६५ के अनुसार प्रत्येक वार्षिक महा-बैठक के बाद निदेशक मण्डल का पुनर्गठन किया जाता है । दण्डकारण्य विकास प्राधिकार का अध्यक्ष होने के नाते भी नये अध्यक्ष महोदय देश के पूर्वी भाग में शरणार्थियों के पुनर्वास सम्बन्धी सामान्य कार्य का एकीकरण कर सकेंगे ।

बीकानेर (राजस्थान) में औद्योगिक बस्ती

†१५४४. श्री कर्णी सिंहजी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या बीकानेर (राजस्थान) में एक औद्योगिक बस्ती स्थापित करने की कोई योजना प्राप्त हुई है और उसका अनुमोदन कर दिया गया है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

बीकानेर में एक औद्योगिक बस्ती स्थापित करने की एक योजना राजस्थान सरकार से प्राप्त हुई थी । राज्य सरकार ने योजना की लागत ७.७० लाख रुपये लगायी थी । राज्य सरकार से इस योजना को पुनरीक्षित करने को कहा गया ताकि लागत घट कर ५ लाख रुपये हो जाये और इसको औद्योगिक बस्तियों के लिये निर्धारित सिद्धान्त के अनुसार बनाने को कहा गया । राज्य सरकार से योजना को प्रविधिक पर्यवेक्षण और अनुमोदन के लिये रूपरेखा समेत फिर भेजने को कहा गया है । पुनरीक्षित योजना और इसकी रूपरेखा अभी राज्य सरकार से वापस नहीं आये हैं ।

भारतीय प्लास्टिक उद्योग

†१५४५. { श्री राम कृष्ण गुप्त :
श्री दलजीत सिंह :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय प्लास्टिक उद्योग में सुधार करने और इसका विस्तार करने के लिये विदेश गये भारतीय उत्पादकता दल द्वारा दिये गये सुझावों का क्या स्वरूप और ब्यौरा है; और

(ख) उन सुझावों को कार्यान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी अथवा की जावेगी ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) । (क) और (ख) अपेक्षित जानकारी संलग्न विवरण में दी गयी है ।

विवरण

(क) प्लास्टिक उद्योग सम्बन्धी भारतीय उत्पादकता दल द्वारा की गयी मुख्य सिफारिशों निम्न प्रकार हैं :

(१) भारतीय उद्योग प्लास्टिक की औद्योगिक तथा कृषि वस्तुओं का विकास करें,।

(२) कच्चे माल निर्माता सैण्डर्ड माल का सम्भरण करें और पर्याप्त प्रविधिक सेवायें उपलब्ध करें ।

- (३) देश में उपलब्ध सीमित मशीनों द्वारा कार्य में सुधार के दृष्टिकोण से संवर्द्धन और संशोधनों पर अधिक ध्यान दिया जाये।
- (४) उद्योग उचित संग्रंथ रूपरेखा, सामान की देखभाल, लागत और किस्म पर नियन्त्रण, कारखाने में प्रशिक्षण, प्रेरणादायक बातों की व्यवस्था, मण्डियों का अनुसन्धान आदि जैसे सभी आधुनिक उत्पादकता तरीकों को लागू करे।
- (५) सरकार और प्रविधिक संस्थायें प्लास्टिक उद्योग के लिये व्यक्तियों के प्रौद्योगिकीय प्रशिक्षण की ओर तुरन्त ध्यान दे।
- (६) छोटे पैमाने के प्लास्टिक उद्योग बढ़ाने के लिये भारत में लघु उद्योग सेवा संस्थाएँ जापान की नगर अनुसन्धान संस्थाओं की तरह महत्वपूर्ण कार्य करें।

(ख) राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् ने, जिसको दल ने प्रतिवेदन दिया है, इन मिफारिशों को मन्त्रालयों और भारत सरकार के विभागों समेत सम्बन्धित प्राधिकारियों और प्लास्टिक उद्योग से सम्बन्धित संस्थाओं और संघों को उचित कार्यवाही के लिये भेज दिया है।

उत्तर प्रदेश में उद्योग

†१५४६. श्री बं० ना० कुरील : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना-काल में उत्तर प्रदेश सरकार से नये उद्योग स्थापित करने के लिये कितनी योजनाएँ प्राप्त हुई हैं;
- (ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में केन्द्रीय सरकार ने कितनी योजनाएँ मंजूर की हैं और कितने उद्योग स्थापित किये गये हैं;
- (ग) तृतीय पंचवर्षीय योजना में नये उद्योग स्थापित करने के लिये कितनी योजनाएँ प्राप्त हुई हैं;
- (घ) तृतीय पंचवर्षीय योजना में नये उद्योग स्थापित करने के लिये कितनी योजनाएँ मंजूर की गयी हैं; और
- (ङ) तृतीय पंचवर्षीय योजना में नये उद्योग उत्तर प्रदेश में किस स्थान पर स्थापित किये जायेंगे ?

†उद्योग मन्त्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (ङ). यह जानकारी इकट्ठा करना बहुत कठिन है। तथापि, यदि माननीय सदस्य किसी विशेष श्रेणी के उद्योगों में अभिरुचित हों, तो मैं आवश्यक जानकारी एकत्र करने का प्रयत्न करूँगा।

दिल्ली रेलवे स्टेशन के निकट बाजार

†१५४७. श्री प्र० चं० बरूआ : क्या पुनर्वास तथा अस्पसंख्यक-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या दिल्ली नगर निगम ने पुराने लाजपत राय मार्केट के दुकानदारों को बसाने के लिये दिल्ली रेलवे स्टेशन के समीप एक नया बाजार बनाने के लिये पुनर्वास मंत्रालय को एक योजना भेजी है;

(ख) यदि हां, तो योजना का व्यौरा क्या है ; और

(ग) योजना की अनुमानित लागत क्या है ?

†पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) से (ग). दिल्ली नगर मिगम दिल्ली रेलवे स्टेशन के समीप आकेनलेक आरामगाह में एक बाजार बनाने के बारे में विचार कर रहा है। अभी यह योजना पुनर्वास मंत्रालय में प्राप्त नहीं हुई है।

संभरण तथा निबटान महानिदेशालय में भ्रष्टाचार के मामले

†१५४८ श्री ब्रजेश्वर प्रसाद : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६०-६१ में संभरण तथा निबटान महानिदेशालय के कितने पदाधिकारियों को भ्रष्टाचार तथा रिश्वत के आरोप पर मुअ्तिल किया गया या बरखास्त किया गया;

(ख) वे किस-किस पद के अधिकारी थे;

(ग) उन के विरुद्ध की जा रही जांच इस समय किस प्रक्रम पर है; और

(घ) उन के पास कितनी चल तथा अचल सम्पत्ति पायी गयी थी ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) और (ख).

मुअ्तिल

एक स्थानापन्न उप महानिदेशक (प्रगति), एक विशेष निरीक्षण निदेशक, और एक सहायक संभरण निदेशक।

बरखास्त

एक स्थायी संभरण उप निदेशक, जो कि उप महानिदेशक (प्रतिरक्षा उत्पादन) के रूप में स्थानापन्न थे।

(ग) स्थानापन्न उप महानिदेशक तथा सहायक संभरण निदेशक के विरुद्ध जांच कार्य पूरा हो गया है और उन के विरुद्ध विभागीय कार्यवाही चल रही है।

विशेष निरीक्षण निदेशक के विरुद्ध कार्यवाही अभी पूरी नहीं हुई है।

	रुपये
(घ) स्थानापन्न उपमहानिदेश 'प्रगति'	५,४१,०७२
सहायक संभरण निदेशक	१,४९,७७०/१२/-
स्थायी संभरण उपनिदेशक	१,९७,७८८.६८

'डी' टाइप के क्वार्टरों का किराया

†१५४९. श्री डी० च० शर्मा : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली के डी० आई० जैड तथा मिन्टो रोड क्षेत्र के 'डी' टाइप क्वार्टरों का स्टैण्डर्ड किराया क्या है।

(ख) क्या यह सच है कि बहुत से ऐसे सरकारी कर्मचारी भी, जो ५०० रुपये प्रति मास से अधिक वेतन प्राप्त कर रहे हैं और जो ऊंची श्रेणी के क्वार्टर पाने के अधिकारी हैं, इन क्वार्टरों में रह रहे हैं;

(ग) यदि हां, तो ऐसे क्वार्टरों की संख्या कितनी है और उन्हें कितना किराया देना पड़ता है; और

(घ) उन कर्मचारियों को उनके अपने वर्ग के क्वार्टर एलाट करने के बारे में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी): (क) अनआर्थोडाक्स 'डी' टाइप क्वार्टरों के लिये ६७ रुपये प्रति मास (ये क्वार्टर ७५० रुपये से कम और ५०० रुपये से अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों के लिये हैं) आर्थोडाक्स 'डी' टाइप के क्वार्टरों के लिये ५३ रुपये प्रति मास (ये क्वार्टर ५०० रुपये से कम और २५० रुपये से अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों के लिये हैं)

(ख) जी, हां ।

(ग) अनआर्थोडाक्स 'डी' टाइप २१ (७५० रुपये तथा उससे अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारी) आर्थोडाक्स 'डी' टाइप—२५५

उन कर्मचारियों से किराया उनके वेतन का १० प्रतिशत या निश्चित स्टैण्डर्ड किराया, जो भी कम हो लिया जाता है ।

(घ) ५०० रुपये से या इस से अधिक वेतन प्राप्त करने वाले उन कर्मचारियों को, जो इस समय 'डी' टाइप के क्वार्टरों में रह रहे हैं, जो उस श्रेणी के नीचे के हैं, जिसमें कि वे क्वार्टर प्राप्त करने के अधिकारी हैं, उस श्रेणी के क्वार्टरों में, जिसमें कि वे क्वार्टर पाने के अधिकारी हैं; (क्वार्टर खाली होने पर) भेजा जा रहा है ।

कांच की वस्तुओं का निर्यात

†१५५०. श्री प्र० च० बरुआ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रासायनिक तथा सम्बन्ध उत्पाद निर्यात संवर्धन है परिषद् द्वारा भेजा गया एक पत्र ससदीय प्रतिनिधि मण्डल कांच की वस्तुओं के निर्यात के संवर्धन के लिये रविवार दिनांक १९ फरवरी, १९६१ को मध्य पूर्व तथा अफ्रीकी देशों के दौरे पर रवाना हुआ था;

(ख) १९५३ और १९६० में कांच की वस्तुओं का कितना निर्यात किया गया था; और

(ग) क्या हाल ही के कुछ वर्षों में निर्यात कम हो गया है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) जी, हां ।

(ख) १९५३ और १९६० में निर्यात सम्बन्धी आंकड़े निम्नलिखित हैं :—

१९५३ २७,१९,००० रुपये

१९६० २६,१७,००० रुपये

(ग) गत तीन चार वर्षों से निर्यात सम्बन्धी स्थिति स्थिर रही है ।

हथकरघे के कपड़े का निर्यात

†१५५१. श्री शिव दत्त उपाध्याय : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) १९५८-५९ और १९५९-६० में हथकरघे के कितने कपड़े का निर्यात किया गया था;
- (ख) उक्त अवधि में इससे कितनी विदेशी मुद्रा की प्राप्ति हुई थी;
- (ग) भारत से कौन-कौन से देश इस कपड़े का आयात कर रहे हैं; और
- (घ) भारतीय हथकरघा कपड़े के निर्यात को और अधिक बढ़ाने के लिये क्या क्या कार्यवाही करने का विचार है ।

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ११]

(घ) सरकार ने हथकरघा कपड़े के निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिये कई कार्यवाहियां की हैं । अखिल भारतीय हथकरघा कपड़ा विपणन सहकारी समिति, जो कि दक्षिण पूर्वी एशिया के देशों को निर्यात सम्बन्धी कार्य के लिये उत्तरदायी है, उन देशों को निर्यात बढ़ाने के सम्बन्ध में हर प्रकार का यत्न कर रही है । परम्परागत देशों के अतिरिक्त अन्य नये देशों, जैसे, अमरीका, पश्चिमी जर्मनी, आदि, को निर्यात बढ़ाने के लिये विशेष रूप से हथकरघा निर्यात संगठन की स्थापना की गई है । हथकरघा वस्त्रों का निर्यात करने वाली सहकारी सस्थाओं तथा अन्य व्यक्तियों को कोलतार के रंगों और वस्त्र रसायनों के आयात के लिये लाइसेंस देकर इस सम्बन्ध में प्रोत्साहन दिया जाता है । हथकरघा वस्त्रों के निर्यात पर नक़द अदायगी की एक योजना पर भी विचार किया जा रहा है ।

बीजों का आयात

†१५५२. शेख मुहम्मद अकबर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५९-६० में बढ़िया बीजों के आयात पर कितनी राशि खर्च की गई थी ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : बढ़िया बीजों के सम्बन्ध में कोई अलग आंकड़े नहीं रखे जाते; १९५९-६० में आयात किये गये विभिन्न प्रकार के बीजों का एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

(कीमत १००० रुपयों में)

१. आलू के बीज	१८७८
२. सौफ के बीज	२
३. धनिये के बीज	५
४. जीरे के बीज	१०७०
५. बिनौले	१
६. तिलहन आदि	
(क) सुगन्धि युक्त	..
(ख) निर्गन्ध	४८
७. पौध के लिय बीज	२०१

कुल

३२०५

जम्मू तथा काश्मीर में खनिज विकास

†१५५३. शेख मुहम्मद अकबर : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजनाकाल में जम्मू तथा काश्मीर राज्य में खनिज के विकास के लिये कुल कितनी राशि आवंटित तथा खर्च की गई थी ; और

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना में उस राज्य के लिये इस सम्बन्ध में कितनी राशि आवंटित की गई है ?

†योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) : (क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जम्मू तथा काश्मीर राज्य के लिये खनिज के विकास के लिये कोई विशेष राशि आवंटित नहीं की गई थी ।

(ख) उद्योग तथा खनिज सम्बन्धी कार्यकारी दल ने, जिसने जम्मू तथा काश्मीर राज्य में तृतीय योजना में सम्मिलित करने के लिये प्राप्त सुझावों पर विचार किया था, सिफारिश की है कि कालाकोट के कोयला क्षेत्रों के विकास तथा राज्य के खान और भूतत्व निदेशालय के विकास के लिये ६७ लाख रुपये आवंटित किये जायें । जम्मू तथा काश्मीर राज्य से अभी तक अन्तिम सुझाव प्राप्त नहीं हुआ है ।

चलचित्र विभाग

†१५५४. श्री अ० सु० तारिक : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चलचित्र विभाग (फिल्म डिवीजन) को अभी तक स्थायी नहीं बनाया गया है जबकि इसे स्थापित हुए लगभग एक दर्जन वर्ष हो गये हैं और वेतन आयोग ने भी सिफारिश की है कि अधिक समय से जारी रहने वाले इस प्रकार के अस्थायी स्थानों को स्थायी बना दिया जाये ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या इसका फिल्म विभाग के कर्मचारियों पर बुरा असर पड़ रहा है ; और

(घ) फिल्म विभाग में प्रविधिक कर्मचारियों की पदोन्नति के लिये क्या तरीका है ।

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केशकर) : (क) और (ख). फिल्म विभाग को एक स्थायी विभाग के रूप में घोषित कर दिया गया है और उन सभी अस्थायी स्थानों को, जिनकी वहां लगातार जरूरत है, स्थायी किया जा रहा है ।

(ग) जिन स्थानों को स्थायी कर दिया जाता है उनमें काम करने वाले अस्थायी कर्मचारी स्वयमेव स्थायी नहीं बन जाते । प्रत्येक मामले पर गुणावगुणों के आधार पर विचार किया जाता है और जरूरत के समय संघ लोक सेवा आयोग से भी परामर्श ले लिया जाता है । किसी भी स्थायी पद पर अस्थायी रूप से भर्ती करने में कोई प्रतिबन्ध नहीं है ।

(घ) प्रविधिक कर्मचारियों की पदोन्नति संघ लोक सेवा आयोग के परामर्श से की जाती है । सामान्यतया उन पदों पर, जोकि पदोन्नति से ही भरे जाते हैं, पदोन्नति विभागीय पदोन्नति परीक्षा के द्वारा ही की जाती है ।

श्रम निरीक्षकों के वेतन

†१५५५.	{	श्री पुत्रुस :
		श्री काशीनाथ पांडे :
		श्री पलनियाण्डी :
		श्री ब्रज राज सिंह :
		डा० मेलकोट्टे :
		श्री सरजू पांडेय :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मुख्य श्रम आयोग संगठन के (केन्द्रीय) श्रम निरीक्षकों के वेतन-क्रम श्रम तथा रोजगार मंत्रालय के अधीन भविष्य निधि निरीक्षकों तथा श्रम पदाधिकारियों के वेतनक्रमों से बहुत कम हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या (केन्द्रीय) श्रम निरीक्षकों के कार्य और जिम्मेदारियां उतनी अधिक नहीं हैं, जितनी कि भविष्य निधि निरीक्षकों तथा श्रम पदाधिकारियों की हैं ; और

(ग) क्या (केन्द्रीय) श्रम निरीक्षकों के वेतनक्रम को भी श्रम पदाधिकारियों तथा भविष्य निधि निरीक्षकों के समान कर देने के सम्बन्ध में कोई प्रस्थापना है ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) (केन्द्रीय) श्रम निरीक्षकों, भविष्य निधि निरीक्षकों तथा श्रम पदाधिकारियों के वेतन क्रम निम्नलिखित हैं :—

श्रम निरीक्षक (केन्द्रीय)— . . . १८०-४५० रुपये

पुनरीक्षित २३०-५३० रुपये

भविष्य निधि निरीक्षक—

ग्रेड १ २७५-६५० रुपये

पुनरीक्षित ३५०-८०० रुपये

ग्रेड २ १८०-३०० रुपये

(अभी पुनरीक्षित नहीं किया गया)

श्रम पदाधिकारी (केन्द्रीय) २७५-८०० रुपये

पुनरीक्षित ३५०-९०० रुपये

श्रम पदाधिकारी (केन्द्रीय) सिलेक्शन ग्रेड ८००-९०० रुपये

पुनरीक्षित ९००-११५० रुपये

(ख) उक्त विभिन्न पदों के कार्य एक समान नहीं हैं और इसलिये दोनों के लिये एक जैसे वेतनक्रम निर्धारित करना संभव नहीं है और फिर भविष्य निधि निरीक्षक का स्थान तो एक गैर-सरकारी पद है।

(ग) केन्द्रीय औद्योगिक सम्बन्धी व्यवस्था पदाधिकारी संघ की ओर से यह अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था कि इस वेतन क्रम को बढ़ा कर ४००-९०० रुपये कर दिया जाय।

चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के क्वार्टरों में छत के पंखे

†१५५६. श्री राम गरीब : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के क्वार्टरों में छत के पंखे लगाने की प्रस्थापना को किंगो विशेष प्रवधि तक के लिये प्रास्थगित कर दिया गया है या कि सदा के लिये छोड़ दिया गया है ; और

(ख) यदि नहीं, तो ये पंखे कब तक लगा दिये जायेंगे ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) और (ख). इस प्रस्थापना को वितीय प्राधार पर प्रास्थगित किया गया है जब चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के आवास की समस्या को पुनर्जा लिया जायेगा तो उस समय इस प्रस्थापना पर पुनर्विचार किया जायेगा ।

केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के कर्मभारित कर्मचारी

†१५५८. श्री तंगामणि : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के उन कर्मभारित कर्मचारियों को, जोकि अस्थायी रूप से नई दिल्ली नगर पालिका को स्थानान्तरित कर दिये गये थे, पुनरीक्षित वेतन क्रम दिये गये हैं ;

(ख) क्या उन्हें वेतन के पुनर्निर्धारण के परिणामस्वरूप बकाया राशियां अदा कर दी गई हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसका क्या कारण है ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) जी, नहीं । नई दिल्ली नगरपालिका को स्थानान्तरित कर्मचारियों को तब तक पुनरीक्षित वेतन नहीं मिल सकते जब तक कि वे केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग में वापस न आ जायें ।

(ख) और (ग). उन्हें पुनरीक्षित वेतन क्रम देने के प्रश्न पर तब विचार किया जायेगा जबकि वे कर्मचारियों केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग में वापस आने का विकल्प देंगे ।

केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के कर्मभारित कर्मचारी

†१५५९. श्री तंगामणि : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के उन कर्मभारित कर्मचारियों को पुनरीक्षित वेतन क्रम दिये गये हैं जो कि दिल्ली नगर निगम को स्थानान्तरित कर दिये गये थे ;

(ख) क्या वेतन के पुनर्निर्धारण के परिणामस्वरूप उन्हें बकाया राशि की अदायगी कर दी गयी है ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) जी, नहीं। निगम को स्थानान्तरित किये गये कर्मचारियों को नये वेतन क्रम तभी दिये जायेंगे जबकि वे केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग में वापस आ जायेंगे।

(ख) और (ग). उनके वेतनों के पुनरीक्षण के प्रश्न पर उसी समय विचार किया जायेगा जबकि वे केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग को वापस जाने का विकल्प प्रकट करेंगे।

स्थगन प्रस्ताव

चलती रेलगाड़ी से गिरने के कारण श्री के० रामाराव की मृत्यु

अध्यक्ष महोदय : श्री के० रामाराव की मृत्यु के सम्बन्ध में एक स्थगन प्रस्ताव था। मैंने उसे आज के लिये रखा था। माननीय मन्त्री।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : श्री के० रामाराव ६ मार्च को ११ अप हावड़ा-दिल्ली एक्सप्रेस से चले थे। उनके साथ उनकी पुत्री, एक परिचारिका तथा एक पत्रकार श्री जी० के० प्रसाद थे। वे सभी तीसरे दर्जे के सोने के डिब्बे में पटना से दिल्ली के लिये सवार हुये थे। उनको ७२ से ७५ नम्बर की सीटें दी गई थीं। यह सीटें उस डिब्बे में बाईं ओर दरवाजे के पास की बैंच पर थीं। श्री रामाराव बिल्कुल दरवाजे के पास की सीट पर थे।

ट्रेन जब सवेरे १० बज कर २० मिनट पर बक्सर स्टेशन पर पहुंची तो गार्ड को सूचित किया गया कि एक व्यक्ति चलती ट्रेन से गिर गया है। प्लेट फार्म पर हलचल मच गई। दीनापुर के डिवीजनल आपरेटिंग अधीक्षक भी उसी गाड़ी से सफर कर रहे थे। उनका ध्यान इस घटना की ओर आकर्षित हुआ। उस डिब्बे के यात्रियों से पूछताछ करने पर पता चला कि शायद ६१० किलोमीटर की दूरी पर वह घटना घटी थी। यात्रियों ने गाड़ी रोकने की कोशिशें की थीं। लेकिन खतरे की जंजीर मोकामा के बाद काट दी गई थी, इसलिये उसका कोई नतीजा नहीं निकला।

आरा और बक्सर के बीच उस समय चलने वाली सभी ट्रेनों को हिदायत दे दी गई कि श्री रामाराव को ढूंढने की कोशिश करें। ११ अप हावड़ा-दिल्ली एक्सप्रेस के पीछे ही ३६ अप जनता एक्सप्रेस आ रही थी। उसने लगभग ११ बज कर ४० मिनट पर कारिसाठ और बेहिया स्टेशनों के बीच, ६११/६ किलोमीटर की दूरी पर श्री रामाराव को पाया। बेहिया स्टेशन पर एक डाक्टर ने श्री रामाराव के शरीर की जांच की। तब उसमें प्राण नहीं रहे थे। उनके साथ के लोग बक्सर में उतर गये थे। इसलिये उनका शव बक्सर ले जाया गया। रेलवे डाक्टर ने इस बात की पुष्टि की कि उनका शरीर निष्प्राण हो चुका था। उनका शव रेलवे पुलिस को, और फिर पूछताछ के लिये असैनिक पुलिस को दे दिया गया। उसके बाद, उनके सम्बन्धियों को सौंप दिया गया। पुलिस इसी नतीजे पर पहुंची कि उनकी मृत्यु संयोगवश चलती ट्रेन से गिरने के कारण ही हुई थी।

यह निश्चित कर लिया गया है कि उसकी शव-परीक्षा नहीं की गई थी।

रेलवे पुलिस ने बाकायदा मामला दर्ज कर लिया है, और उसकी जांच की रिपोर्ट अभी हमारे पास नहीं आई है।

मूल अंग्रेजी में

पूर्वी रेलवे ने भी उसकी जांच के लिये तीन वरिष्ठ अधिकारियों को नियुक्त किया है। उनकी जांच १२-३-६१ से शुरू हो गई है। जांच से पता चला है कि डिब्बे के जिस दरवाजे के पास श्री रामाराव लेटे थे, उसमें कोई खराबी नहीं थी। खतरे की जंजीर काटने की सूचना पटना के समाचारपत्रों, 'सर्चलाईट' में भी २ मार्च, १९६१ को प्रकाशित करा दी गई थी।

खतरे की जंजीर काटने की आवश्यकता इसलिये पड़ी थी कि पूर्वी रेलवे के दीनापुर डिवीजन में अकारण ही जंजीर खींचने की घटनायें बहुत होती हैं। उसी को देखते हुए, गाड़ियों के आने-जाने में गड़बड़ी न होने देने और यात्रियों की सुविधाओं के विचार से ही यह किया गया था। उसके कारण मालगाड़ियों के अत्यावश्यक यातायात में भी अव्यवस्था होती है।

†श्री ब्रजराज सिंह (फिरोजाबाद) : माननीय मंत्री ने कहा है कि दरवाजा बिल्कुल ठीक था। शायद उसे बन्द नहीं किया गया था और श्री रामाराव उसी में से गिर गये हों। तीसरे दर्जे के सोने के डिब्बों में रेलवे की ओर से एक कर्मचारी रखा जाता है दरवाजे ठीक से बन्द करने के लिये। क्या इस डिब्बे में भी वैसा प्रबन्ध था ?

†श्री वाजपेयी (बलरामपुर) : खबर यह है कि जब जनता एक्सप्रेस ने श्री रामाराव को उठाया तब वह जीवित थे।

†श्री शाहनवाज खां : दुर्भाग्यवश, तब उनके प्राण जा चुके थे।

†श्री वाजपेयी : जनता एक्सप्रेस वहां कितनी देर बाद पहुंची थी ?

†श्री शाहनवाज खां : ६० मिनट बाद।

†श्री रघुनाथ सिंह : यदि दरवाजा ठीक था, तो वह गिरे कैसे ?

†रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : यही तो हम नहीं समझ पा रहे हैं। इसी की जांच हो रही है। उनकी पुत्री से पुलिस ने इस सम्बन्ध में बक्सर स्टेशन पर पूछताछ की थी। वह बिल्कुल निश्चित तौर पर नहीं बता सकी कि जब वह दूसरी बर्थ पर नाश्ता करने गयी थीं तब दरवाजा बन्द था या नहीं।

†श्री वाजपेयी : यदि रेलवे प्रशासन शरारत से जंजीर खींचने वालों को रोकने में अक्षम है, तो उससे भले यात्रियों को खतरा पैदा क्यों होने दिया जाये ?

†श्री शाहनवाज खां : हालांकि हमें दुःख है कि एक इतना मूल्यवान जीवन नष्ट हो गया है और माननीय सदस्य उसके बारे में काफी उत्तेजित हैं, लेकिन मैं उनको बताना चाहता हूं कि दीनापुर के एक अकेले सैक्शन में ही यात्रीगाड़ियों की जंजीर खींचने के ८११ मामले केवल जनवरी १९६१ के महीने में हुए थे। यदि ऐसी ही हालत बनी रहे तो गाड़ियां चल ही नहीं सकतीं। फिर रेलवे पर आरोप लगाये जाते हैं कि माल और यात्री यातायात ठीक से नहीं होता। फिर, हम क्या करें ?

†श्री ब्रजराज सिंह : इससे तो यही लगता है कि श्री रामाराव की मृत्यु रेलवे की उपेक्षा के कारण ही हुई। दरवाजे की देखभाल के लिये कोई कर्मचारी नहीं था। आपको इस स्थगन-प्रस्ताव की चर्चा की अनुमति देनी चाहिये।

†श्री जगजीवन राम : मैंने कहा है कि एक कर्मचारी उस डिब्बे में था। पर वह डिब्बे के दूसरे सिरे पर था। वह दोनों दरवाजों पर एक साथ तो नहीं रह सकता था।

और इस दरवाजे के बारे में, श्री रामाराव की पुत्री स्वयं निश्चय के साथ नहीं कह सकतीं कि वह जब नाश्ता करने दूसरी बर्थ पर गई तब दरवाजा बन्द था या नहीं।

†**अध्यक्ष महोदय** : पुलिस मामले की जांच कर रही है। माननीय मन्त्री को जितनी जानकारी थी, वह उन्होंने सभा को बता दी है। हमें जांच के निष्कर्षों को पहले देख लेना चाहिये। अभी इस स्थगन प्रस्ताव पर चर्चा करने से कोई लाभ नहीं होगा।

माननीय मन्त्री ने बताया है कि शरारत के तौर पर खतरे की जंजीर खींचने की ८०० घटनायें एक ही महीने में एक ही सैक्शन में हुईं। उसे रोकने के लिये ही जंजीर को काटा गया था। लेकिन अब इस दुर्घटना के बाद, रेलवे को ऐसी शरारतें रोकने का कोई दूसरा रास्ता निकालना चाहिये। इस समस्या पर मन्त्रालय द्वारा पुनर्विचार किया जाना चाहिये।

अभी इस स्थगन-प्रस्ताव की अनुमति देने से कोई लाभ नहीं।

†**श्री बजरज सिंह** : चूंकि दरवाजे की देखभाल करने वाले कर्मचारी ने अपने कर्तव्य की उपेक्षा की, इसलिये इसका सीधा दायित्व रेलवे पर है। उसके देखभाल की जिम्मेदारी उनकी पुत्री की तो नहीं थी।

†**श्री जगजीवन राम** : मैंने यह नहीं कहा कि उनकी पुत्री पर जिम्मेदारी थी। मैंने सिर्फ इतना कहा है कि उनकी पुत्री निश्चित तौर पर नहीं बता सकी कि दरवाजा खुला था या बन्द।

†**डा० विजय आनन्द (विशाखपटनम्)** : क्या डिब्बे के अन्य यात्रियों से पूछा गया था कि यह घटना कैसे हुई ?

†**रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम)** : वह तीसरे दर्जे का सोने की व्यवस्था वाला डिब्बा था। साधारण डिब्बों की भांति नहीं था। उसमें एक बर्थ के लोग दूसरी बर्थ के यात्रियों को इतनी आसानी से नहीं देख पाते। (अन्तर्बाधायें)

†**श्री ही० ना० मुकर्जी (कलकत्ता-मध्य)** : खतरे की जंजीर अकारण खींचने वालों के लिये दण्ड का विधान है। लेकिन रेलवे प्रशासन उनको छोड़ क्यों देता है ? प्रश्नों के उत्तरों के दौरान हमें कई बार बताया गया है कि ऐसे कई लोग पकड़े तो गये, पर उनको छोड़ दिया गया। यदि रेलवे प्रशासन उनको ठीक से दण्डित न करे, तो फिर उसका भुगतान भले किस्म के यात्रियों से क्यों कराया जाता है ?

†**श्री जगजीवन राम** : हमने सभा के सामने कई बार प्रस्ताव रखा है कि उस दण्ड को बढ़ा दिया जाये। दण्ड देना रेलवे प्रशासन के हाथ में नहीं होता, वह तो दण्डाधीश द्वारा किया जाता है।

और होता यह है कि जंजीर खींची जाने के बाद जब गार्ड उस डिब्बे में पहुंचता है, तो कोई भी यात्री नहीं बताता कि जंजीर किसने खींची थी। हमें सामाजिक परिस्थितियों को देखकर तो चलना पड़ेगा।

†**अध्यक्ष महोदय** : इस सम्बन्ध में माननीय सदस्यों के जो भी सुझाव हों, वे माननीय मन्त्री के पास भेजते रहें।

अभी इसके लिये सभा की कार्यवाही रोकने का कोई औचित्य नहीं।

रुद्रसागर में तथाकथित दुर्घटना

†**अध्यक्ष महोदय** : मुझे रुद्रसागर में तेल के एक कुएं की दीवार ढह जाने के कारण उत्पन्न हुई स्थिति के बारे में एक स्थगन-प्रस्ताव की पूर्व-सूचना मिली है। उसके फलस्वरूप ३० लाख रुपये की हानि हुई है और उस प्रदेश में तेल—अनुसन्धान का काम ढीला पड़ गया है।

†श्री ब्रजराज सिंह : अखबारों की खबर से पता चला है कि तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग के अधिकारियों की उपेक्षा के फलस्वरूप ही वह दीवार ढही है ।

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : जिस समाचारपत्र ने यह समाचार दिया है, वह एक बड़ा जिम्मेदार समाचारपत्र होने का दम भरता है । उसकी सेवार्यें बड़ी सुसंगठित होनी चाहिये । उसे अपने ही सूत्र से इसका पता चला होगा । मुझे भी उस समाचारपत्र में यह समाचार पढ़ कर बड़ा आश्चर्य हुआ । अभी पन्द्रह मिनट पहले तक भी मुझे इसकी कोई प्रामाणिक सूचना नहीं मिली । प्रधान कार्यालय ने कहा कि ऐसी कोई खबर उसको नहीं मिली है । कलकत्ता से भी यही उत्तर मिला । फिर मैंने सिब सागर से सम्पर्क किया । उसके परिणामस्वरूप अभी-अभी मेरे पास संदेश आया है कि अखबार की यह खबर बिल्कुल निराधार है । उस संदेश में यह भी कहा गया है कि रूद्रसागर क्षेत्र में दूसरे कुएं का काम १७ मार्च, १९६१ से चालू हो जायगा । फिर भी, मैं इसका पता लगाने की कोशिश करूंगा । मैं कल ही इसके बारे में अधिकृत वक्तव्य दे सकूंगा ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं इसे ध्यान दिलाओ प्रस्ताव की पूर्व-सूचना माने लेता हूं । वह ज्यादा अच्छा रहेगा । तब तक माननीय मंत्री को निश्चित तौर पर प्रामाणिक जानकारी हासिल हो जायगी ।

माननीय मंत्री समाचार पत्र से यह भी पता कर लें कि उसे यह समाचार कैसे मिला है ।

†श्री के० दे० मालवीय : मैं वह सब जानता हूं । लेकिन मैं तथ्यपूर्ण बात ही कहना चाहता हूं ।

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

अदीस अबाबा में रहने वाले भारतीय नागरिकों की शिकायत

†श्री अ० मु० तारिक (जम्मू तथा कश्मीर) : नियम १९७ के अन्तर्गत, मैं अविलम्बनीय लोक-महत्व के निम्न विषय की ओर प्रधान मंत्री का ध्यान दिलाता हूं और यह प्रार्थना करता हूं कि वह उसके सम्बन्ध में एक वक्तव्य दें :—

“अदीस अबाबा में हाल में हुई गड़बड़ी में वहां के भारतीय दूतावास के बारे में भारतीय नागरिकों की कथित शिकायतें ।”

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : सरकार के पास २०० भारतीय राष्ट्रजनों द्वारा हस्ताक्षरित एक संयुक्त याचिका आई थी । उस पर अध्यापकों, डाक्टरों, दफ्तरों के कर्मचारियों, व्यवसायियों, इत्यादि के हस्ताक्षर थे । उसमें कहा गया था कि भारतीय दूतावास ने कष्ट में फंसे भारतीय राष्ट्रजनों की कोई सहायता नहीं की, जब कि एक विदेशी मिशन ने अपने देश के राष्ट्रजनों के हितों की पर्याप्त रूप से रक्षा की । इस शिकायत की ओर तुरन्त ही दूतावास का ध्यान आकर्षित किया गया था । दूतावास ने जो प्रतिवेदन भेजा है, उसमें कहा गया है कि उसने भारतीय राष्ट्रजनों की सहायता का यथाशक्य प्रयास किया था । इथोपिया की सरकार को उलटने के प्रयास की योजना इतनी गोपनीय रखी गई थी कि हमारे दूतावास को उसका पता ही

[श्रीमती लक्ष्मी मेनन]

नहीं चला। इसलिये वह भारतीय राष्ट्रजनों को पहले से आगाह नहीं कर पाया था। इथोपिया में जो गोलीकांड हुए, उनके फलस्वरूप तीन स्थानों पर भारतीयों की सम्पत्ति को हानि पहुंची है। उनमें से एक को कोई अधिक हानि नहीं पहुंची। सबसे अधिक हानि उस खाली मकान को पहुंची है जो एक गोला गिरने के कारण ध्वस्त हो गया है। इथोपियाई अधिकारियों से उनको हानि का मुआविजा दिलाने में सहायता दी जा रही है। कोई भी भारतीय राष्ट्रजन जान से नहीं मारा गया, न किसी को विशेष चोट आई।

प्रतिवेदन में बताया गया है कि भारतीय राष्ट्रजनों को सहायता देने के प्रश्न पर हमारे दूतावास ने १५ दिसम्बर की सुबह विचार किया था। दूतावास ने यह भी सोचा था कि सभी १,४०० भारतीय राष्ट्रजनों को दूतावास के अहाते के अन्दर स्थान दिया जाये। लेकिन उस अहाते में न तो उतनी गुंजाइश थी और १,४०० लोगों को लाने ले जाने की सुविधा ही थी। और, फिर दूतावास की इमारत खुद भी एक खतरे की जगह पर स्थित थी। और बाद में पता चला कि भारतीय राष्ट्रजन अधिकांशतया जहां बसे थे, उस क्षेत्र में—पियाजा में—कोई लड़ाई भी नहीं हुई थी।

इसलिये याचिका में शरण न देने का जो आरोप लगाया गया है वह सही नहीं है। दो अध्यापकों ने १६ दिसम्बर को दूतावास से गुजरते हुए, दूतावास के दरवाजे पर तैनात चौकीदार से कहा था कि उनको अन्दर जाने दे। चौकीदार ने उनको मना कर दिया था, हालांकि दूतावास के आदेश के अनुसार उसे मना नहीं करना चाहिये था। चौकीदार के विरुद्ध कार्यवाही की गई है।

घटना के बाद, हमारे राजदूत और अन्य अधिकारी भारतीय राष्ट्रजनों से मिलने गये थे और कुछ देर उनके बीच रहे भी थे। अदीस अबबा में कई सड़कों के नाम ही नहीं हैं और न कई मकानों पर नम्बर पड़े हैं, इसलिये घर-घर जाकर मिलना संभव नहीं था।

‡श्री अ० मु० तारिक : क्या इस समाचार के खण्डन के लिये कोई प्रेस-नोट जारी किया गया था ?

‡श्रीमती लक्ष्मी मेनन : जी, नहीं, वह आवश्यक नहीं समझा गया, क्योंकि उस ज्ञापन में लगाये गये आरोप ही गलत थे।

‡श्री साधन गुप्त (कलकता-पूर्व) : 'स्टेट्समैन' में सम्पादक के नाम एक पत्र में कहा गया है कि अन्य सभी दूतावासों ने अपने राष्ट्रजनों को पहले से आगाह कर दिया था।

‡श्रीमती लक्ष्मी मेनन : किसी भी दूतावास को पहले से कुछ मालूम ही नहीं था। इसलिये किसी ने आगाही नहीं दी थी। ज्ञापन के साथ, इस सम्बन्ध में, एक पत्र संलग्न है। वह पत्र अमरीकी राजदूत का है जिसमें इन घटनाओं से बहुत पहले अमरीकी राष्ट्रजनों से कहा गया था कि अगर इस प्रकार की घटनाएँ हों, तो दूतावास उनकी रक्षा करेगा। इससे अधिक कोई जानकारी मुझे नहीं है।

‡श्री अ० मु० तारिक : क्या याचिकारों को बता दिया गया है कि उनके आरोप सही नहीं हैं ?

‡श्रीमती लक्ष्मी मेनन : अवश्य।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

उड़ीसा विनियोग अध्यादेश, १९६१

तथा

उड़ीसा विनियोग अध्यादेश को वापस लेने का राष्ट्रपति का आदेश

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : मैं राष्ट्रपति द्वारा उड़ीसा राज्य के सम्बन्ध में जारी की गई दिनांक २५ फरवरी, १९६१ की उद्घोषणा के खण्ड (ग) (४) के साथ पत्र संविधान के अनुच्छेद २१३(२)(क) के अन्तर्गत निम्नलिखित की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :—

(१) २३ फरवरी, १९६१ को उड़ीसा के राज्यपाल द्वारा लागू किया गया उड़ीसा विनियोग अध्यादेश, १९६१ (१९६१ का उड़ीसा अध्यादेश संख्या ३) ।

(२) दिनांक १० मार्च, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० ए० आर० ३४३ में प्रकाशित उड़ीसा विनियोग अध्यादेश, १९६१ को वापस लेने वाला दिनांक १० मार्च, १९६१ का राष्ट्रपति का आदेश ।

(पुस्तकालय में रखी गई । देखिये क्रमशः संख्या एल० टी० २७२५/६१ और एल० टी० २७२६/६१)

खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग अधिनियम तथा अत्यावश्यक पण्य अधिनियम
के अधीन अधिसूचनायें

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : मैं निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ :—

(एक) खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग अधिनियम, १९५६ की धारा २६ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक ४ मार्च, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० ए० आर० २५५ में प्रकाशित खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग (संशोधन) नियम, १९६१ ।

(दो) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत दिनांक २५ फरवरी, १९६१ की अधिसूचना संख्या ए० आर० ४२६ में प्रकाशित ऊनी वस्त्र (उत्पादन तथा वितरण नियंत्रण) (संशोधन) आदेश, १९६१ ।

(पुस्तकालय में रखी गई । देखिये क्रमशः संख्या एल० टी० २२२७/६१ और २७२८/६१)

प्राक्कलन समिति

एकसौ आठवां प्रतिवेदन

†श्री दासप्पा (बंगलौर) : मैं वित्त मंत्रालय (आर्थिक कार्य विभाग) राष्ट्रीय बचत संगठन के बारे में प्राक्कलन समिति (दूसरी लोक-सभा) के सैंतलीसवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में प्राक्कलन समिति का एक सौ आठवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ ।

लोक लेखा समिति

चौतीसवां प्रतिवेदन

†डा० सामन्त सिंहार (भुवनेश्वर) : मैं, लोक लेखा समिति और उसके सभापति, श्री बर्मन, की ओर से, विनियोग लेखे (असैनिक) १९५८-५९ और लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन (असैनिक) १९६० के बारे में लोक-लेखा समिति (१९६०-६१) का चौतीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ ।

समिति के लिये निर्वाचन

लाभ-पदों सम्बन्धी संयुक्त समिति

†श्री चे० रा० पट्टाभिरामन् (कुम्बकोणम्) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि इस सभा के सदस्य लोक-सभा द्वारा ३ अगस्त, १९५९ को स्वीकार किये गये लाभपदों सम्बन्धी संयुक्त समिति के गठन सम्बन्धी संकल्प के साथ पठित लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम २५४ के उपनियम (३) द्वारा अपेक्षित रीति से, श्री सत्येन्द्रनारायणसिंह के स्थान पर, जिन्होंने लोक-सभा से त्याग-पत्र दे दिया है, उक्त संयुक्त समिति की शेष अवधि के लिये उसके सदस्य के रूप में काम करने के लिये अपने में से एक सदस्य चुनें ।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि इस सभा के सदस्य लोक-सभा द्वारा ३ अगस्त, १९५९ को स्वीकार किये गये लाभपदों सम्बन्धी संयुक्त समिति के गठन सम्बन्धी संकल्प के साथ पठित लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम २५४ के उपनियम (३) द्वारा अपेक्षित रीति से, श्री सत्येन्द्रनारायणसिंह के स्थान पर, जिन्होंने लोक-सभा से त्यागपत्र दे दिया है, उक्त संयुक्त समिति को शेष अवधि के लिये उसके सदस्य के रूप में काम करने के लिये अपने में से एक सदस्य चुनें ;”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

उड़ीसा विनियोग विधेयक

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : मैं, श्री मोरारजी देसाई की ओर से, प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष १९६०-६१ में व्यय के लिये उड़ीसा राज्य की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष १९६०-६१ में व्यय के लिये उड़ीसा राज्य की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†श्री ब० रा० भगत : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ ।

कार्य मंत्रणा समिति

बासठवां प्रतिवेदन

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

“कि यह सभा कार्य-मंत्रणा समिति के बासठवें प्रतिवेदन से, जो १० मार्च, १९६१ को सभा में उपस्थापित किया गया था, सहमत है ।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा कार्य-मंत्रणा समिति के बासठवें प्रतिवेदन से, जो १० मार्च, १९६१ को सभा में उपस्थापित किया गया था, सहमत है ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

अनुदानों की मांगें (रेलवे)—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब सभा वर्ष १९६१-६२ के लिये आय-व्ययक (रेलवे) संबंधी मांग संख्या १ पर आगे चर्चा और मतदान करेगी ।

मांग संख्या १ को, अन्य भागों से अलग रखा गया है । श्री माथुर ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर (पाली) : कोयले ही नहीं, इस्पात और खाद्यान्नों का यातायात भी उचित ढंग से नहीं हो रहा है । हम सभा में हमेशा से कहते आ रहे हैं कि कोयले का उत्पादन बहुत कम है । लेकिन अब तो हालत यह है कि इस कम-उत्पादन के परिवहन की भी क्षमता रेलवे में नहीं है ।

कोयले की कमी के कारण अहमदाबाद वगैरह में कई अच्छी मिलें बन्द पड़ी हैं ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

इससे देश में बड़ी चिन्ताजनक परिस्थिति पैदा हो गई है । विश्व बैंक की ओर से एक दल भेजा गया था इस स्थिति, इस समस्या का अध्ययन करने के लिये । सभा को इस गतिरोध की पूरी-पूरी जांच करानी चाहिये । इसके लिये एक संसदीय आयोग नियुक्त किया जाना चाहिये ।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री हरिश्चन्द्र माथुर]

लेकिन विश्व बैंक का दल यहां किस लिये आ रहा है? विश्व बैंक ने स्पष्ट कहा है कि रेलवे प्रशासन की कमजोरियों का पता लगाने। यह बड़ी गलत चीज है। इससे विश्व बैंक को क्या सरोकार?

सभा रेलवे मंत्री और इस्पात, खान और ईंधन मंत्री के वक्तव्यों से संतुष्ट नहीं।

माननीय मंत्री सीधे-सीधे बतायें कि गतिरोध का कारण क्या है? माल-डिब्बों का निर्माण पहले जैसी रफ्तार से आगे क्यों नहीं बढ़ रहा है? कोयले का स्टॉक किन-किन क्षेत्रों में रुका पड़ा है? मैं जानना चाहूंगा कि बिजली से चलने वाले १०० इंजन कई महीनों तक बेकार क्यों पड़े रहे? इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय क्यों ठीक-ठीक नहीं बता पाता कि कोयले का स्टॉक किस क्षेत्र से उठाया जाना है?

मैं अपने इन प्रश्नों के सीधे उत्तर चाहता हूं।

लोकतांत्रिकता का यही तकाजा है कि इन प्रश्नों की छानबीन एक संसदीय आयोग करे।

रेलवे बोर्ड के गठन में भी कई त्रुटियां हैं। रेलवे बोर्ड के सदस्यों का तबादिला जल्दी-जल्दी नहीं किया जाना चाहिये। बोर्ड में ही उनका कार्यकाल पूरा होना चाहिये। तभी वे भली भांति काम कर सकेंगे। तभी वे अपना दायित्व महसूस करेंगे और बोर्ड को उनके अनुभव से लाभ हो सकेगा।

रेलवे प्रशासन में निरीक्षण और पर्यवेक्षण की व्यवस्था बड़ी अपर्याप्त है। रेलवे बोर्ड को इसकी और अधिक ध्यान देना चाहिये।

†रेलवे उपमंत्री (शाहनवाज खां) : निरीक्षण के किस पहलू पर जोर दे रहे हैं?

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : रेलवे प्रबन्धक के कार्यालय में पूरी बाबूगीरी चलती है। निरीक्षण और पर्यवेक्षण अधिकारियों को अधिक कार्यक्षम बनाना चाहिये। लेकिन वे कोई दायित्व ही महसूस नहीं करते।

रेलवे कर्मचारियों की भरती का विभाग भी बिलकुल निकम्मा है। उसे अधिक कार्यक्षम बनाने की जरूरत है।

कोयले का मूल्य समुचित स्तर पर लाये बगैर, पिछड़े इलाकों का विकास होना कठिन होगा। यदि देश को वास्तव में औद्योगिक बनाना है, तो छोटे और मझोले उद्योगों को रियायती, सरकारी दर पर कोयला मिलना चाहिये।

†श्री एन्थनी पिल्ले : (मद्रास उत्तर) मैं मानता हूं कि रेलवे ने कुछ क्षेत्रों में अच्छा काम किया है और पिछले साल के मुकाबले इस साल उसका काम बेहतर रहा है। लेकिन इसी को तो सफलता नहीं कहा जा सकता। रेलवे की यह सफलता भ्रामक है।

रेलवे इस बात से कैसे इन्कार कर सकती है कि उसके विलम्ब और अकार्यक्षमता के कारण देश की बड़ी हानि हुई है। कोयले ही नहीं, उर्वरकों के परिवहन में भी गतिरोध रहा है। उससे खेती बाड़ी पर बुरा प्रभाव पड़ा है।

†मूल अंग्रेजी में

मद्रास पत्तन तक लौह अयस्क पहुंचाने में रेलवे ने तत्परता नहीं दिखाई, जिसका नती यह हुआ कि वहां एक करोड़ रुपये की मशीनें बेकार पड़ी रहीं। सम्बन्धित समिति की बैठकों पर बैठकें हो रही हैं, पर लौह अयस्क नहीं पहुंच रहा है।

और फिर इस बात का भी अन्दाज लगाइये कि उपनगरीय रेलवे का विकास न हो पाने के कारण औद्योगिक उत्पादन की कितनी हानि हुई है। उत्तर मद्रास में तो उपनगरीय रेलवे है ही नहीं।

†श्री शाहनवाज खाँ : वहां तो सड़क-परिवहन सुसंगठित है।

†श्री एन्थनी पिल्ले : वह तो सभी औद्योगिक मजदूरों तक के यातायात को नहीं संभाल पाता।

†रेल उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : हमने १९६१-६२ के कार्यक्रम में एन्नूर तक की लाइन को दोहरी बनाने की योजना सम्मिलित की है।

†श्री एन्थनी पिल्ले : ऐसे कई कार्यक्रमों की बात हम पिछले चार साल से सुनते आ रहे हैं उससे कुछ बनता-बिगड़ता नहीं।

यदि रेलवे में इतनी क्षमता नहीं कि वह दक्षिण भारत के नगरों को कोयला पहुंचाये, तो परिवहन के अन्य साधनों को विकास करने का अवसर दिया जाना चाहिये। तटीय नौवहन इसकी कमी काफी हद तक पूरी कर सकता है। खास तौर से, जब रेलवे मंत्रालय कहता है कि उसने हानि उठा कर भी कोयले का परिवहन किया है।

रेलवे मितव्ययता का नाम ही करती है। वह वास्तविक मितव्ययता नहीं होती। उसका दण्ड भुगतना पड़ता है कर्मचारियों को। उनको सहयोग के लिये प्रोत्साहित नहीं किया जाता। दण्ड अवश्य दिया जाता है।

और, अभी रेलवे उपमंत्री, श्री सें० वें० रामस्वामी सवारी डिब्बे बनाने वाले कारखाने को देखने गये थे। वहां श्रमिकों और प्रबन्धकों के बीच कुछ गड़बड़ी चली थी। लेकिन माननीय उपमंत्री ने श्रमिकों से बात तक नहीं की। वे उच्चाधिकारियों की ही ओर देखते हैं।

हालत यह है कि मजदूरों पर एक ऐसा कार्मिक संघ लादने की कोशिश की जा रही है जो उनका प्रतिनिधित्व नहीं करता, पर कांग्रेस दल से सम्बद्ध है। यह बड़ा अनुचित प्रयत्न है। रेलवे मंत्रालय को मालिक-मजदूर सम्बन्धों की समस्या पर समुचित ध्यान देना चाहिये और निष्पक्षता से नीति अपनानी चाहिये। नीति ऐसी होनी चाहिये कि मजदूरों को आगे आने का प्रोत्साहन मिले।

हड़ताल के बारे में अब सबसे सही रुख यही होगा कि पिछली सभी बातें भुला दी जायें और एक नये सिरे से, नये आधार पर, कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करने की कोशिश की जाये।

रेलवे का भोजनादि की व्यवस्था का विभाग काफी लोकप्रिय हुआ है। पर ताज्जुब है कि वह घाटे में चल रहा है। पुरी स्टेशन पर ठेकेदार जिसका डेढ़ रुपया लेता था, रेलवे विभाग दो रुपये ले रहा है। फिर भी घाटा है। कर्मचारियों को भी ठेकेदारों की अपेक्षा कोई अधिक वेतन नहीं दिया जा रहा है। यह बताता है कि विभाग में कार्यक्षमता का नितान्त अभाव है। इसकी ओर तुरन्त ध्यान देना चाहिये।

श्री राधामोहन सिंह (बलिया): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत अनुगृहीत हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है। इसमें कोई सन्देह नहीं है कि रेलों ने पिछले कुछ सालों में चतुर्मुखी प्रगति की है और काफी उन्नति के काम किये हैं और हर क्षेत्र में यह उन्नति दृष्टिगोचर होती है। फिर भी बहुत सी बातें हैं जिनके बारे में सुधार करना बाकी है और उसकी तरफ भी रेलवे प्रशासन का ध्यान जाना चाहिये। मैं कुछ बातें आपके सामने रखना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि उनकी तरफ ध्यान दिया जाएगा।

सब से पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि यहां पर बराबर घोषणायें की जाती हैं कि जो बेसिक निसेसिटीज़ हैं, उनको प्रोवाइड किया जाएगा। बावजूद ऐलानों के देखने में आता है कि पूर्वोत्तर रेलवे के कितने ही स्टेशनों पर न बैठने का इंतजाम है, न प्लेटफार्म हैं, न पानी का इंतजाम है और न ही लैट्रिंस का इंतजाम है। ऐसे ही दो-तीन स्टेशनों के बारे में मैंने कई बार लिखा है लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। इस सदन में बहुत से मेम्बर जो रेलवे बजट पर वाद-विवाद के समय भाषण करते हैं, कई बातें करते हैं, माननीय मंत्री महोदय तथा अधिकारी वर्ग उनको सुनते हैं, लेकिन उनको पता नहीं चलता है कि जो कुछ हमने कहा है उस पर कोई ऐक्शन (कार्यवाही) भी लिया गया है या नहीं लिया गया है। उन बातों की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये और अगर कुछ आप कर सकते हैं तो किया जाना चाहिये और अगर नहीं कर सकते हैं तो कमसे कम उन मेम्बरों को इसकी इत्तिला तो देने की कृपा की जाए कि आप कुछ नहीं कर सकते हैं। मैं तो कहूंगा कि हमको यह बताया जाए कि हमारे सुझावों पर क्या ऐक्शन लिया गया है और अगर ऐसा नहीं किया जाता है तो हमारा कहा सब कुछ निरर्थक सिद्ध होता है, व्यर्थ ही जाता है, क्या ऐसा माना जाए? मैं आशा करता हूँ कि जो कुछ भी माननीय सदस्य कहते हैं उनकी बातों पर क्या ऐक्शन लिया गया है, इसका पूरा विवरण उनको बतलाने की कृपा की जाएगी।

बलिया के स्टेशन के पास ही एक सागरपाली का स्टेशन है। बलिया के स्टेशन पर बहुत से उन्नति के कार्य हुए हैं और वे एक माडर्न स्टेशन हो गया है। लेकिन यह जो सागरपाली का स्टेशन है, उसपर न तो रोशनी का कोई इंतजाम है, न प्लेटफार्म है न ही अन्य सुविधायें हैं। बहुत सी ट्रेन्स वहां क्रास करती हैं और हमेशा ही खतरा बना रहता है। मैं चाहता हूँ कि इसकी ओर आप ध्यान दें और इस स्टेशन पर बेसिक ऐमेनिटीज़ प्रोवाइड (बनियादी सुविधाओं की व्यवस्था) करने का प्रयत्न करें।

पास में सूरमनपुर नाम का एक स्टेशन है जिसकी लाइन छः बरस हुए घाघरा नदी से कट गई थी और उसके स्थान पर नई लाइन बन गई है। अभी तक पता नहीं चला कि सूरमनपुर से पूर्व की तरफ जो लाइन है और जो कि अभी इनटैकट (अच्छता) है उसका आप प्रयोग करना चाहते हैं या नहीं। उसका बड़ी आसानी से प्रयोग हो सकता है और उसको प्रयोग में लाने की कोशिश की जानी चाहिये। वहां पर, उस स्टेशन पर बेटिंग रूम है और दूसरे जो आसाइश के सामान हैं वे सभी मौजूद हैं। स्टेशन के पश्चिम की तरफ से लाइन बनाई जाए, जिससे पुरानी जो लाइन है, वह भी प्रयोग में आ सकती है और तमाम जो स्टेशन पर इमारत हैं और दूसरी चीजें हैं, क्वाटर इत्यादि हैं, वे काम में आ सकें। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी का ध्यान इधर जाएगा और इसको प्रयोग में अगर लाया जा सकता है तो लाने का वे अवश्य प्रयत्न करेंगे।

यहां पर बेसिक अमेनिटीज़ की बात कही जाती है। मैं चाहता हूँ कि जिन जिन स्टेशनों पर इनका अभाव है, वहां पर इस अभाव को दूर करने की कोशिश की जानी चाहिये। यहां पर बराबर

यह कहा जाता है और इस पर जोर दिया जाता है कि ब्रांच लाइनों की जो इस समय उपेक्षा हो रही है, वह नहीं होनी चाहिये। माननीय मंत्री जी की ओर से भी कहा जाता है कि इनकी उपेक्षा नहीं होगी। लेकिन उनके इस आश्वासन के बावजूद भी उनकी उपेक्षा की जाती है। ब्रांच लाइनों पर जो गाड़ियां चलती हैं, उनमें न तो डिब्बे अच्छे लगाये जाते हैं, न काफी लगाये जाते हैं और न वे समय पर ही चलाई जाती हैं। एक ऐसी ही लाइन बलिया से शाहगंज की है जिसकी तरफ मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। यह सौ मील का ही टुकड़ा है और इसको तय करने में दस-ग्यारह घंटे लग जाते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि पिछले पचास बरसों में इन ब्रांच लाइनों पर क्या सुधार किया गया है और क्या प्रयत्न किया गया है जिससे जो समय ये आज लेती हैं, उससे कम में यात्रियों को पहुंचाया जा सके। इस गाड़ी की जो एवरेज स्पीड है वह ग्यारह मील फी घंटा ही है और कभी कभी तो वह घट कर नौ-दस मील ही रह जाती है। जब आप ब्रांच लाइनों पर किराया वही चार्ज करते हैं जो कि मेन लाइन पर करते हैं तो क्यों नहीं आप इसका भी प्रयत्न करते हैं कि इनकी स्पीड भी मेन लाइन पर चलने वाली आर्डिनरी गाड़ियों की स्पीड के बराबर हो और वही एमेनेटीज़ जो कि मेन लाइन वालों को प्रोवाइड करते हैं, इनके लिए भी प्रोवाइड की जाएं। अगर ब्रांच लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों की स्पीड को मेन लाइन पर चलने वाली आर्डिनरी गाड़ियों की स्पीड के बराबर नहीं किया जा सकता है तो आप ये लक्ष्य तो अपने सामने रख सकते हैं कि इनकी स्पीड कम से कम बीस मील प्रति घंटा हो। मैं आशा करता हूँ कि इस ओर आप ध्यान देंगे।

जहां तक ब्रांच लाइनों की उपेक्षा का सम्बन्ध है, वह हर रेलवे पर होती है, चाहे वह उत्तरी रेलवे हो, चाहे पूर्वी रेल और चाहे नार्थ ईस्टर्न रेलवे और चाहे कोई और रेलवे। लेकिन पूर्वोत्तर रेलवे जो है, वह शुरू से ही इसमानी में बदनाम है और वहां सबसे अधिक उपेक्षा होती है। उसका स्तर आज भी ज्यों का त्यों ही बना हुआ है। आज भी आप नहीं कह सकते हैं कि कोई भी ट्रेन पूर्वोत्तर रेलवे की नार्दन या ईस्टर्न रेलवे के मुकाबले में बराबरी कर सकती है। मैं चाहता हूँ कि आपका ध्यान उधर भी जाये। इस सदन में माननीय मंत्री जी की तरफ से बार बार इस तरह के आश्वासन दिये गये हैं कि पूर्वोत्तर रेलवे की तरफ ध्यान दिया जायेगा लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि उसका स्तर सेवा का जो २५-३० वर्ष पहले था, वही आज भी है।

पूर्वोत्तर रेलवे में भी दो मेन लाइन्स हैं लेकिन उन मेन लाइन्स में भी अन्तर किया जाता है। एक मेन लाइन तो वह है जो कानपुर से लखनऊ गोरखपुर, होते हुये कटिहार जाती है और इस लाइन पर कई गाड़ियां हैं जिन में एक्सप्रेस और मेल भी हैं। इस लाइन पर तो विशेष ध्यान दिया जाता है। लेकिन एक दूसरी लाइन भी है जो कि मेन लाइन है जो कटिहार, छपरा इलाहाबाद की है लेकिन इस पर कोई भी फास्ट या एक्सप्रेस या मेल ट्रेन नहीं है और इस लाइन का स्तर दूसरी लाइन से भी गया गुजरा है। नार्दन रेलवे में या पूर्वी रेलवे में यह देखने में आता है कि अगर दो लाइनें हैं तो दोनों पर या तो मेल चलती है या एक्सप्रेस चलती है, लेकिन छपरा से इलाहाबाद तक सन १९१४ के पहले जो फास्ट पैसेंजर चलती थी वह आज तक दुबारा नहीं चल सकी है, जब कि गोरखपुर और इलाहाबाद के बीच में भी एक्सप्रेस चला दी गयी है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि उनको इस पर विचार करना चाहिये और इस क्षेत्र के साथ जो एक सौतेली मां का सा बरताव चल रहा है खत्म करना चाहिये।

मैंने पारसाल एक सुझाव दिया था परन्तु पता नहीं उस पर कोई गौर किया गया या नहीं। उत्तर भारत में जितनी भी लाइनें चलती हैं वे पूर्व से पश्चिम चलती हैं। मैंने निवेदन किया था कि समय आ गया है कि बिहार में, जहां बहुत सी खानें हैं और जहां उर्वरक का कारखाना बनाया जा रहा है, वहां

[श्री राघामोहन सिंह]

से उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों को, जो कि एक अभावग्रस्त क्षेत्र है, एक लाइन जानी चाहिये। मैंने यह भी कहा था कि बिहार का जो आरा जिला है वहां से बक्सर की तरफ कोई लाइन नहीं है। मैंने सुझाव दिया था कि अगर असराम से बक्सर से दक्षिण होते हुये बलिया या दोहरीघाट तक लाइन बना दी जाय तो बहुत लाभ हो सकता है। गोरखपुर का जो क्षेत्र है वहां से दोहरीघाट तक लाइन बनाने की और दोनों को मिलाने की मांग पच्चीसों वर्षों से हो रही है। अगर यह लाइन उत्तर भारत की सीमा तक ले जाई जाय तो एक तो यह स्ट्रैटेजिक लाइन होगी और दूसरे जो अभावग्रस्त और पिछड़े हुये क्षेत्र हैं उनको आसानी से सारी आवश्यकता की चीजें पहुंच सकेंगी, दक्षिण से। मैं समझता हूं कि इसके लिये बक्सर और दोहरीघाट पर पुल बनाने पड़ेंगे। पुलों के सम्बन्ध में जैसा माननीय मंत्री जी ने बतलाया था, उन के बनाने का विचार हो रहा है। मेरा निवेदन है कि अगर पटना और वाराणसी के बीच में कोई स्थान उपयुक्त है पुल के लिये तो वह बक्सर है। बक्सर में लाइन पर है और इससे उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों का बहुत काम च न सकता है। साथ ही अगर गोरखपुर और दोहरीघाट भी मिला दिये जायें तो यह एक बहुत ही उपयोगी लाइन हो सकती है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि इस ओर विशेष रूप से ध्यान दिया जाये। बक्सर एक ऐतिहासिक स्थान है और गंगा २००० वर्षों से वहां अपनी जगह पर है। यह संभव नहीं है कि वह वहां से इधर उधर हट जाये। वहां पर गंगा का पाट भी बहुत तंग है। दोनों तरफ के किनारे भी बहुत मजबूत हैं जिसके कारण वह एक आदर्श स्थान है जहां पर पुल बनाया जा सकता है। मेरा ख्याल यह भी है कि जितने भी पुल गंगा पर हैं उन में यह सब से कम कीमत वाला पुल होगा। इसलिये इस पर ध्यान दिया जाना आवश्यक है।

रेलवे प्रशासन ने स्ट्राइक के दिनों में जिस तरह दृढ़ता और मुस्तैदी से काम किया, उस पर मैं उसे बधाई देना चाहता हूं, लेकिन साथ ही निवेदन करना चाहता हूं कि अभी थोड़े से कर्मचारी ऐसे हैं जिन के केस आपके सामने पेंडिंग हैं। उन के साथ भी उदारता का बरताव होना चाहिये। स्ट्राइक अब खत्म हो गया है और आपने हजारों व्यक्तियों को माफ कर दिया है। इसलिये अगर उन लोगों ने कोई हिंसात्मक काम नहीं किया तो मैं समझता हूं कि उन के साथ भी उसी उदारता का बरताव होना चाहिये और उनके केसेज को जल्दी से जल्दी खत्म किया जाना चाहिये।

अभी हमारे माथुर साहब ने निवेदन किया था कि हमारे कर्मचारियों में यह भावना घर कर रही है कि उनके लिये जो साधारण तरीका अपीलों का है या अधिकारियों को अप्रोच करने का है, वह कारगर नहीं हो रहा है। यदि हमारे कर्मचारियों के मन में यह भावना है तो यह बड़े दुर्भाग्य की बात है। जिस तरह से मंत्री महोदय यहां पर आश्वासन देते हैं, मैं चाहता हूं कि वही भावना हमारे अधिकारियों में भी आये। उन्हें इस बात का प्रयत्न करना चाहिये कि अगर कोई और तरीका न हो तो जो रिप्रेजेन्टेशन उन के पास से आयें उन पर गौर करें। मैं चाहूंगा कि उन के द्वारा प्रस्तुत आवेदनों पर गौर किया जाये और जल्द से जल्द निर्णय किया जाये ताकि हमारे कर्मचारी भाइयों के मन से इस बात का अंकुर हट जाय कि उन के साथ ज्यादाती की जा रही है और उनको यह विश्वास हो जाना चाहिये कि उन के साथ रियायत की जायेगी ताकि वे ठीक तरह से काम कर सकें।

एक बात और मैं कोयले के सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूं। यहां उस पर बहुत वाद विवाद हो चुका है। हमारे उत्तर प्रदेश के बहुत से जिले कोयले के सम्बन्ध में अभावग्रस्त हैं। इतना सब सुनने के बाद भी हमें यह पता नहीं चल रहा है कि आखिर इसका असली कारण क्या है। कोयले का अभाव बढ़ता चला जा रहा है, हालांकि बराबर कहा जा रहा है कि कोयले का उत्पादन बढ़ गया है। हमें रेलवे प्रशासन की तरफ से जो आंकड़े दिये गये हैं उन से पता चलता है कि मोगलसराय से जितनी गाड़ियां चलती थीं, उन में वृद्धि हुई है, उनकी माल ढोने की क्षमता बढ़ी है, लेकिन उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री

कहते हैं कि पहले हमें जितना कोयला मिलता था उससे कम की सप्लाई हुई है। यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। अगर हमारा उत्पादन बढ़ा नहीं तो कम से कम उस से कम तो नहीं हुआ है इसलिये जितना कोयला पहले मिलता था उतना तो मिलना ही चाहिये था। इस की वजह से इंटे आदि बनने में भी बाधा पड़ रही है और हमारे सब काम पीछे पड़ रहे हैं। मुझे विश्वास है कि इसके बारे में कुछ हो जरूर रहा है, लेकिन ऐसा न हो कि इस काम को पूरा करने में इतनी देर लग जाय कि हमारे उत्पादन के कार्य में रुकावट लग जाय। हम उत्पादन बढ़ाना चाहते हैं, हम चाहते हैं कि जो भी हमारे यहां कमी है कोयले की वह दूर हो, लेकिन उत्पादन बढ़ने के बाद अगर हमारी ट्रांसपोर्ट की क्षमता कम रह जाती है और वह लोगों तक नहीं पहुंच पाता है तो हमें अफसोस होता है।

मुझे विश्वास है कि जो कुछ मैंने कहा है उस पर रेलवे प्रशासन ध्यान देगा और सारी कठिनाइयों को जल्द से जल्द दूर करने का प्रयत्न करेगा।

†श्री कमलनयन बजाज (वर्धा) : पिछले कुछ वर्षों में रेलवे ने भारी प्रगति की है। हमें उस पर गर्व है। हमारी प्रतिरक्षा सेवाओं पर की कार्यक्षमता भी एक हद तक रेलवे की कार्यक्षमता की आश्रित है। इसलिये रेलवे का महत्व अत्यधिक है।

पर रेलवे ने, इस प्रगति के बावजूद, डिब्बों तथा इंजनों की ओर समुचित ध्यान नहीं दिया है। रेलवे प्रशासन ने और कर्मचारियों ने भी इनकी बड़ी उपेक्षा की है। इनके सधारण की बड़ी उपेक्षा की गई है। एक बार मैं स्वयं वर्धा से बम्बई जा रहा था। इंजन से पानी चू रहा था, इसलिये उसे जगह-जगह पानी लेने के लिये रुकना पड़ता था।

रेलवे ने अनुसूचित जातियों के उम्मीदवारों की भरती के मामले में उनको कुछ रियायतें दी हैं। यह बड़ी अच्छी बात है; पर पदोन्नतियां तो योग्यता के आधार पर ही होनी चाहिये। और भरती के मामले में भी एक हद तक ही स्थान सुरक्षित किये जाने चाहिये। पदोन्नतियों के मामले में तो रियायत कम होती जानी चाहिये ऊपर के स्तरों की ओर।

रेलवे को स्वच्छता की ओर अधिक ध्यान देना चाहिये। डिब्बों या प्लेटफार्मों पर थूकने वालों पर जुर्माना किया जाना चाहिये। और उप स्टेशनाधिपति को इसकी शक्ति प्रदान की जानी चाहिये। चार आने का जुर्माना तो वह उसी स्थान पर कर सके। और उन चार आने में से दो आने भंगी को दिये जायें, जो उसी समय जाकर उसे साफ कर दे।

भोजनादि का व्यवस्था सरकारी विभाग के साथ ही ठेकेदारों को भी सौंपी जानी चाहिये। दोनों चीजें साथ-साथ चलनी चाहिये। इसका परिणाम यह होगा कि दोनों में कार्यक्षमता और सस्ती दरों की होड़ होगी; और उससे सभी यात्रियों को लाभ पहुंचेगा।

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री।

†श्री शाहनवाज खान : माननीय सदस्यों ने कई प्रश्न उठाये हैं। उनमें कुछ स्थानीय महत्व के हैं। इतने थोड़े समय में मैं उन सभी का उत्तर तो नहीं दे सकूंगा, लेकिन मैं उनको आश्वस्त करता हूँ कि उनकी बातों पर रेलवे मंत्रालय बड़ी सावधानी से विचार करेगा।

†उपाध्यक्ष महोदय : जिन सदस्यों को बोलने का अवसर नहीं दिया जा सका, वे भी माननीय मंत्री के पास अपने सुझाव लिख कर भेज सकते हैं।

†रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : सभी सुझावों पर पूरी सावधानी के साथ विचार किया जायेगा। इसका एक दूसरा तरीका भी है। विभिन्न रेलवे जोनों के लिये अलग-अलग संसदीय समितियां बनी हुई हैं। उनकी बैठकों में संसद-सदस्यगण रेलवे मंत्री और रेलवे महा प्रबन्धकों से मिल सकते हैं। उनमें अपने सुझावों पर चर्चा कर सकते हैं।

†श्री शाहनवाज खां : सब से पहले मैं, श्री हरिश्चन्द्र माथुर की बात लेता हूं। उनके कथनानुसार परिस्थिति इतनी चिन्ताजनक है कि विश्व बैंक को उसकी जांच के लिये अपना दल भारत भेजना पड़ा। इसमें कोई नयी बात नहीं है। विश्व बैंक ने हमें आर्थिक सहायता दी है और हम उसके लिये उनका आभार मानते हैं। हम उनके अनुभव और उपयोगी सुझावों का पूरा लाभ उठाते रहे हैं। एक बार उन्होंने सुझाव दिया था कि केन्द्रीयकृत यातायात-नियंत्रण की पद्धति चालू की जाये; मध्य में बफर रखा जाये और अधिक बड़े तथा भारी माल डिब्बों का उपयोग किया जाये। सुझाव अच्छे थे। हमने उनको स्वीकार कर लिया था। उनके दल भारत में आते रहे हैं और आते रहते हैं। वे १९५७ में, १९५९ में, मार्च १९६०, और अब मार्च १९६१ में आये हैं। आशा है कि हम उनको विश्वास दिला सकेंगे कि हमने उनकी निधियों का उपयोग अच्छे ढंग से किया है।

कई माननीय सदस्यों में ने रेलवे मंत्रालय और इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय के बीच कोयले के परिवहन को लेकर चलने वाली बहस का उल्लेख किया है। इसके बारे में रेलवे मंत्री ने काफी विस्तार से कहा है, इसलिये मुझे अधिक कुछ नहीं कहना है। मुझे केवल इतना कहना है कि जब कोयले के परिवहन का भार रेलवे पर है, तो रेलवे को पहले से बताया जाना चाहिये कि कहां-कहां से कितना कोयला कहां ले जाना है। हमें उस की मुताबिक पहले से अपना कार्यक्रम बनाना पड़ता है। और यदि किसी कोयला खान तक रेलवे लाइन न गई हो, या वहां रेलवे साइडिंग न हो, तो हमारी मजबूरी होती है।

श्री ब्रजराज सिंह ने कहा है कि हमें द्वितीय योजना के अनुभव से लाभ उठाना चाहिये, और यातायात की आवश्यकताओं को देखते हुए तृतीय योजना के लिये पहले से अपना कार्यक्रम तैयार कर लेना चाहिये। योजना आयोग ने इस के लिये लक्ष्य निर्धारित कर ही दिये हैं। हम तो समझते हैं कि विविध यातायात के क्षेत्र में हम लक्ष्यों से भी आगे बढ़ जायेंगे। द्वितीय योजना काल में हम ने जो प्रगति की है, उस की गति आशा से अधिक रही है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा है कि मुगलसराय के उत्तर में अधिक माल-डिब्बे जुटाने के बाद भी कोयले की कमी है। इसलिये कि मुगलसराय के उत्तरी क्षेत्र में कोयले का संभरण पहले से कहीं अधिक बढ़ गया है। इसलिये कि हमारे देश की औद्योगिक प्रगति की रफ्तार कहीं अधिक तेज है।

†श्री कमलनयन बजाज : क्या देश की प्रगति की रफ्तार रेलवे की प्रगति से भी तेज है ?

†श्री जगजीवन राम : जी, हां। इस का यही मतलब है। सुयोजित लक्ष्य से मांग कहीं आगे बढ़ गई है।

एक विकासशील अर्थव्यवस्था में यही होता है। वास्तविक उत्पादन सुयोजित लक्ष्यों को पीछे छोड़ जाता है।

†श्री शाहनवाज खां : हमें रेलवे का कार्यक्रम पहले से बनाना पड़ता है। लाइन दोहराने के लिये इस्पात की जरूरत पड़ती है। विद्युतीकरण के लिये भी इस्पात आवश्यक होता है। और यदि देश में उतना इस्पात सुलभ नहीं होता, तो हमें इस्पात बाहर से मंगाना पड़ता है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस्पात के उत्पादन पर कोयले की कमी का बुरा प्रभाव पड़ा है ।

†श्री जगजीवन राम : यह गलत है । इस्पात कारखानों के कोयला-संभरण में कोई कमी नहीं हुई है । उन की आवश्यकतायें बिलकुल पूरी होती रही हैं ।

†श्री शाहनवाज खां : शायद श्री माथुर ने ही कहा था कि बिजली से चलने वाले बहुत से इंजन बेकार पड़े हैं । बात सही है । इसलिये कि बिजली मिलने पर ही तो बिजली के इंजन चल सकते हैं । इस के लिये बिजली की लाइनें—'केबल्स'—डालनी पड़ती हैं । 'केबल्स' के लिये हम एक दूसरे मंत्रालय के मोहताज हैं ।

†श्री गोरे (पूना) : क्या योजनाबद्ध प्रगति के लिये यह आवश्यक नहीं कि सभी मंत्रालय मिलजुल कर काम करें ?

†श्री शाहनवाज खां : मैं वास्तविक स्थिति का वर्णन कर रहा था । इस के बाद हमें यह वचन दिया गया कि हमें बिजली प्राप्त हो जायेगी । किसी कारणवश बिजली ठीक समय पर न मिली । मैं सियालदाह डिवीजन की बात कर रहा हूँ । मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि कुछ कारण ऐसे हुए हैं जो हमारी शक्ति से बाहर थे । इस्पात की कमी भी एक बड़ा कारण रहा है । पहले भी जब हमें सामान्य साधनों से इस्पात की प्राप्ति नहीं होती थी तो हम स्वयमेव इस्पात प्राप्त करने का काम अपने हाथ में लेते थे । हम अब भी इस्पात लेने और फिर उसे माल डिब्बों के निर्माताओं को देने का भरसक यत्न कर रहे हैं ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर ने कहा कि रेलवे बोर्ड के सदस्यों की कुछ पदावधि होनी चाहिये । बोर्ड के वर्तमान अध्यक्ष चार वर्षों से हैं और इजीनियरिंग सम्बन्धी सदस्य तो काफी समय से हैं । हम उन की बात की सराहना करते हैं कि सदस्य लगातार रहने चाहिये ताकि योजना का काम प्रभावपूर्ण ढंग से चले ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर ने रेलवे के काम काज की समग्र जांच पड़ताल के लिये एक संसदीय समिति की नियुक्ति का सुझाव दिया ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : केवल रेलवे की ही नहीं अपितु उन सब मंत्रालयों की जिन का सम्बन्ध परिवहन से है ।

†श्री शाहनवाज खां : नियोगी समिति ने इस बात पर पूर्ण रूप से विचार किया है और हमें उस समिति की सिफारिशों की प्रतीक्षा करनी चाहिये ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : वर्तमान त्रुटियों की पड़ताल भी हमें ही करनी चाहिये ।

†श्री जगजीवन राम : यदि माननीय सदस्य यह समझते हैं कि उन की जांच विश्व बैंक कर रहा है तो वह गलत समझते हैं । विश्व बैंक वाले रेलवे की त्रुटियों की जांच नहीं करेंगे यह अवश्य देखते हैं कि उन का पैसा ठोस कामों पर लगाया गया है या नहीं । यह स्वाभाविक है । किन्तु यह कहना कि वह रेलवे की त्रुटियों को देखते हैं गलत है । ऐसे शब्द कहने से पूर्व राष्ट्रीय हितों का ध्यान रख लेना चाहिये ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : आज के अखबारों में यही लिखा है ।

श्री शाहनवाज खां : श्री कमलनयन बजाज ने रेलवे की प्रशंसा की किन्तु उस के बाद कहा कि चूंकि अनुसूचित जातियों के कर्मचारियों को तरक्कियां दी जा रही हैं इसलिये रेलवे का काम ढीला पड़ता जा रहा है। हम वस्तुतः यह सारा काम गृह मंत्रालय की हिदायतों के अनुसार कर रहे हैं। तरक्कियों के संरक्षण का सवाल इस समय उच्चतम न्यायालय के सामने है। जो फैसला होगा हम उसी का अनुसरण करेंगे। परन्तु इस तरह से रेलवे का काम ढीला नहीं हुआ है।

श्री जगजीवन राम : यदि माननीय सदस्य यह जान लेते कि कितनी ऐसी तरक्कियां दी गई हैं तो वह ऐसी बात कभी न कहते।

श्री शाहनवाज खां : श्री जगदीश अवस्थी ने माल डिब्बों के निर्माण में विलम्ब के बारे में कहा। कुछ दूसरे सदस्यों ने भी इसी बात का जिक्र किया। १९५७ में दस नये डिब्बे निर्माताओं को एजुकेशनल आर्डर दिया गया और एक को छोड़ कर बाकी निर्माताओं में से प्रत्येक को २५० डिब्बे निर्माण करने के लिये कहा गया। इन फर्मों ने एजुकेशनल आर्डर पूरा कर दिया है। दो अन्य फर्म भी निर्माण का काम शुरू करने वाली हैं और वे भी अपना माल तैयार कर देंगी। दो फर्मों की अनुज्ञप्तियां—जिन में से जे० के० इन्डस्ट्रीज भी एक है—रद्द कर दी गई हैं। माननीय मित्र ने मेसर्स सिंह इंजीनियरिंग वर्क्स का भी उल्लेख किया। उन्होंने मशीनरी लगा दी है, और भवन बनाया जा रहा है। थोड़ा समय और भी लगेगा क्योंकि कुछ मशीनें बाहर से मंगानी पड़ती हैं। हमारी यह इच्छा है कि वे कारखाने बनायें और डिब्बे तैयार करने का काम शुरू करें। अतः हम सभी सद्भावी निर्माताओं को प्रोत्साहन देते हैं। वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय इन को अनुज्ञप्तियां देने के मामले पर विचार कर रहा है। इसलिये रेलवे की तरफ से किसी प्रकार का विलम्ब नहीं हुआ है।

श्री जगदीश अवस्थी ने यह भी पूछा कि रेलवे बोर्ड का खर्च क्यों बढ़ गया है। १९५६-६० में रेलवे बोर्ड में २०७ गजेटिड अफसर थे और १९६०-६१ में उन की संख्या २०१ रह गई है। १९५६-६० में तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की संख्या १४७६ थी और १९६१-६२ में केवल १४०३ रह गई है।

श्री माथुर ने बताया है कि रेलवे बोर्ड में गजेटिड अफसरों की संख्या क्यों बढ़नी चाहिये। उन्होंने कहा कि ज्यादा काम योजना बनाने से सम्बन्धित है। इसलिये अफसरों की संख्या बढ़ने में कोई हानि नहीं। इस प्रकार सामूहिक व्यय की वृद्धि साधारण सी ही है। प्राक्कलन समिति ने अपनी उन्नीसवीं रिपोर्ट में इस बात की सिफारिश की थी कि रेलवे बोर्ड तथा अन्य संगठनों को प्रशासनिक दृष्टि से और सुदृढ़ बनाया जाय क्योंकि दूसरी योजना में रेलवे में काफी रुपया लगाया जायगा। जो वृद्धि हुई है न वह केवल साधारण है अपितु वह भी प्राक्कलन समिति के निर्देशानुसार की गई है।

श्री जगदीश अवस्थी ने यह भी कहा कि यह चीज उन की समझ में नहीं आती कि तरक्की देते समय वरिष्ठता के साथ उपयुक्तता का गठबंधन कैसे कर दिया जाता है। यह अजीब बात है। यदि कोई व्यक्ति एक काम के लिये उपयुक्त ही नहीं तो उसे कैसे तरक्की दी जा सकती है। इस तरह अनेक कठिनाइयां पैदा हो जायेंगी। इसी कारण योग्यता पर भी विचार किया जाता है।

कुछ सदस्यों ने 'ट्रेन एक्जामिनर्स' के वेतन स्तरों के बारे में भी कहा। आयोग ने वेतन बढ़ाने की सिफारिश इस धारणा के प्रभाव में की थी कि इन पदों पर ऐसे मैट्रिक पास व्यक्ति लगाये जायेंगे जो चार साल तक प्रशिक्षु रह चुके हों। किन्तु ऐसी बात नहीं थी। इनमें छोटे पदों को सीधो

भरती करके भरा जाता है। इसी कारण हम ने यह अन्तर रखा है। यह निर्णय किया गया था कि ट्रेन एग्जामिनर्स का छोटा वेतन स्तर १५०-२४० रुपये तक रखा जाय जो विद्यमान वेतन स्तर १००-१८५ रुपये के बराबर है। किन्तु जो लोग चार वर्ष तक प्रशिक्षु रह चुके हैं वे १८१ वाला वेतन पायेंगे।

श्री अवस्थी ने कहा कि लखनऊ से कानपुर और आगे मद्रास तक गाड़ी में एक सीधा डिब्बा लगाना चाहिये। परन्तु हमें खेद है कि जी० टी० एक्सप्रेस में स्थान नहीं मिल सकेगा।

श्री जांगड़े ने सुझाव दिया कि बड़े ठेकेदारों की बजाय ठेके सहकारी संस्थाओं को दिये जायें। वस्तुतः हम ऐसा ही कर रहे हैं। ऐसी मिसालें मौजूद हैं। भारत सेवक समाज तक ने भी ठेके लिये हैं।

श्री जांगड़े ने एक्सप्रेस गाड़ियों की रफ्तार तेज करने की बात कही। हम अब तक गाड़ियों की रफ्तार बढ़ा चुके हैं। एक अप्रैल से और भी प्रभावपूर्ण काम शुरू होगा। माननीय सदस्य ने छत्तीसगढ़ स्कूल के लिये भी सहायता चाही। कर्मचारी लाभ समिति ने पहले की इस के लिये २००० रुपये रखा है जिस पर रेलवे बोर्ड ने मंजूरी दे दी है। उन्होंने यह भी कहा कि सागर में फाटक के स्थान पर एक ऊपरी पुल बनाया जाय? दुर्भाग्य से राज्य सरकार अपना हिस्सा देने को राजी नहीं है। श्री जांगड़े ने यह भी कहा कि बिलासपुर, बीना या भोपाल के बीच एक तेज रफ्तार गाड़ी चलाई जाय। खेद है कि इस लाइन पर और गाड़ी चलाने की गुंजायश नहीं है।

श्री ब्रजराज सिंह ने पूछा कि डीजल इंजन बनाने में विलम्ब क्यों हो रही है। सभा को विदित ही है कि रेलवे मंत्रालय काफी अर्से से इस प्रश्न पर विचार करता चला आ रहा है। पहले तो निर्णय हुआ था कि यह उत्पादन गैर सरकारी क्षेत्र में हों पर बाद में योजना आयोग ने फैसला किया कि यह काम सरकारी क्षेत्र में ही होना चाहिये। एक समिति इस के लिये बनी थी जिस ने अब प्रतिवेदन दिया है। उस पर विचार हो रहा है। आशा है कि हम शीघ्र ही उत्पादन का काम शुरू कर देंगे। डीजल इंजन बनाने का काम आसान नहीं है हमें इस काम के लिये बड़े बड़े विशेषज्ञों से सलाह लेनी पड़ती है। यह काम जल्दबाजी का नहीं। हमारे लिये यह बिल्कुल नया काम है।

कुछ सदस्यों ने इस चीज का कारण भी जानना चाहा कि जिन क्षेत्रों में कोयले का आधिक्य है उनमें बिजली से रेलें चलाने या डीजल रेलें चलाने का काम क्यों किया जा रहा है। हमें बिजली से रेलें उन्हीं क्षेत्रों में चलानी पड़ीं जहां वायु इंजनों के लिये और गुंजाइश न रही थी। भाप के इंजन उन क्षेत्रों में जितना काम अब कर रहे हैं उससे ज्यादा नहीं कर सकते। इस कारण हमें और तेज साधन अपनाने पड़े। बिजली वैसे भी किफायत की चीज है। बिजली से पहले हम डीजल इंजन चलाते हैं। बिजली लगाने के बाद डीजल इंजनों को दूसरे विभागों में भेज दिया जायगा।

डीजल इंजनों की खरीद का जिक्र करते हुए श्री ब्रजराज सिंह ने कहा कि कम से कम टेंडर क्यों नहीं स्वीकार किये गये। वास्तविक बात यह है कि जनरल मोटर्स का टेंडर हमने स्वीकार किया क्योंकि आरम्भिक मूल्य और रखरखाव तथा प्रवर्तन सम्बन्धी अन्य खर्चों को मिला कर टैक्निकल दृष्टि से यही सबसे छोटा टेंडर था। इन सब बातों पर विशेषज्ञों ने विचार किया और यही निर्णय किया गया कि देश के हित की दृष्टि से इसी टेंडर को स्वीकार किया जाय।

उन्होंने यह भी पूछा कि उखाड़ी गयी लाइनों की बहाली के बारे में रेलवे मंत्रालय की क्या नीति है? इस सम्बन्ध में नीति यह है कि जहां तो रेल चलाना अनिवार्य हो, वहां हम नयी लाइन बनायेंगे परन्तु जहां सड़कें बन चुकी हैं और दूसरा परिवहन सफलता से चल रहा है वहां रेलवे लाइन नहीं बनाई जायगी। युद्ध के दौरान २६ लाइनें हटाई गयी थीं। उनमें से अब तक १२ लाइनें दोबारा बनायी गयी हैं।

[श्री शाहनवाज खां]

श्री ब्रजराज सिंह और श्री माथुर ने रेलवे की प्रवर्तन सम्बन्धी दक्षता का भी उल्लेख किया। प्रति वैगन दिवस के आधार पर मीलों के आंकड़ों के देखने से प्रवर्तन सम्बन्धी दक्षता का सही पता चल जायगा। संक्षेप से स्थिति इस प्रकार है। १९५६ में प्रति वैगन दिवस टन-मील आंकड़े ५६३ थे। नवम्बर, १९६० में यह बढ़ कर ६४८ हो गये। इससे रेलवे की दक्षता का स्पष्ट परिचय मिलता है।

यह जानकारी बड़ी लाइन के सम्बन्ध में है। छोटी लाइन के आंकड़े भी उत्साहवर्धक हैं। समय को देखते हुए मैं जरा जल्दी कर रहा हूँ।

श्री ब्रजराज सिंह ने कहा कि रेलवे में राजस्व की देखभाल भी ठीक ढंग से नहीं होती कि वह कैसे खर्चे जाते हैं और उन्होंने सोचा कि रेलवे वालों ने टूंडला के पुल पर बहुत ज्यादा खर्चा कर दिया है। टूंडला के पुल पर से अनेक यात्रियों को गुजरना पड़ा करेगा। इस दृष्टि से यह खर्चा ज्यादा नहीं है। खड़गपुर के पुल पर ६ लाख रुपया लगा था। हम खर्चे के बारे में बहुत सावधान रहते हैं।

श्री प्रभातकार ने कहा कि स्टेशन के कार्य सम्बन्धी नियम अव्यावहारिक हैं। मुझे खेद है कि उन्होंने अतिशयोक्ति से काम लिया है। हमारे निरीक्षक नियमित रूप से निरीक्षण का काम करते हैं। उन्हें हर स्टेशन पर जाकर यह देखना होता है कि नियमों का पालन ठीक ढंग से हो रहा है या नहीं। हमने सारी रेलों के स्टेशनों के अस्थानों के निरीक्षण के लिये विशेष संगठन भी बनाया है। यह बात भी गलत है कि रेलवे दुर्घटनाएं इस कारण होती हैं कि कार्य सम्बन्धी नियम अव्यावहारिक हैं। ऐसी बात नहीं है।

श्री माथुर ने पूछा कि डीजल से रेलें चलाने की क्या उपयोगिता है और यह भी पूछा कि क्या इस सम्बन्ध में कैबिनेट की सलाह ली गयी है या नहीं। कैबिनेट में सब बातों पर चर्चा की जाती है। डीजल से रेलें चलाने की बात अपेक्षाकृत दृष्टि से नयी बात है। इसलिये इसकी उपयोगिता बताने के लिये अभी कुछ समय लगेगा। किन्तु रूढ़िगत अनुमान के आधार पर यह कहा जा सकता है कि डीजल से रेलें चलाने के फलस्वरूप एक विभाग की क्षमता २० प्रतिशत तक बढ़ जाती है।

श्री राधेलाल व्यास ने कहा कि रेलवे कर्मचारियों की वर्दियां ढीली-ढाली होती हैं। श्री व्यास को पता है कि हमारे यहां पर ११ लाख कर्मचारी हैं हरेक कर्मचारी को चुस्त वर्दी देना असम्भव सा काम है।

†श्री राधेलाल व्यास (उज्जैन) : उनको खाली कपड़ा दे दें, वह अपना सिला लेंगे।

†श्री शाहनवाज खां : उसमें कुछ गड़बड़ होने का खतरा है। उसमें कपड़ा जाया हो जाने का खतरा है। इस समय पहले नाप ले लिया जाता है और फिर सिलाई विभागीय तौर पर की जाती है। यह तरीका फौज में भी चालू है। हम शाहजहांपुर के युद्धास्त्र कारखाने को भी आर्डर दे रहे हैं। वही हमारे लिये वर्दियां बना रहे हैं। अब हम अपने ही लोगों को प्रोत्साहन दे रहे हैं। हम कटाई करा देते हैं और फिर सिलाई के लिये दे देते हैं। हमारे यहां रेलवे कर्मचारियों की पत्नियों आदि का भी एक संगठन है और सिलाई का काम हम उन्हें भी देते हैं। हम सिलाई की मशीनें भी मुहैया कर देते हैं। मैं श्रीमती रामस्वामी को भी धन्यवाद देता हूँ क्योंकि उन्होंने इस काम में काफी दिलचस्पी ली है।

अनेक माननीय सदस्यों ने रेलवे में भोजन व्यवस्था का उल्लेख किया। हमारे पास जो जानकारी आती है उसके अनुसार हमें यही पता चलता है कि सामान्य लोग इस व्यवस्था की प्रशंसा करते

†मूल अंग्रेजी में

हैं। न केवल कर्मचारियों की सेवा की शर्तों में ही सुधार हुआ है बल्कि भोजन भी पहले की अपेक्षा अच्छा मिलने लगा है। किन्तु तब भी हमने इस शिकायत को लिख लिया है और हम और ज्यादा सुधार कराने का यत्न करेंगे।

† श्री ज. ज. अग्रि (मदुरै) : जिन स्टेशनों पर विभागीय व्यवस्था है वहां छोटे चाय बेचने वालों को आज्ञा नहीं मिलेगी। इससे उनके रोजगार को ठेस लगेगी।

† श्री श. हनुव. ज. खां : हमारी यह नीति है कि जहां तक हम यह व्यवस्था विभागीय स्तर पर करेंगे वहां पर फलों, पान और ऐसी ही अन्य चीजों को छोड़ कर, शेष सब चीजों की व्यवस्था विभागीय हैसियत से ही होगी। ऐसा करने के लिये हम विवश हैं। यदि हम दोनों चीजें साथ-साथ चलने देंगे तो व्यवस्था ठीक न रह पायेगी।

जहां तक परोसने का काम करने वाले कर्मचारियों का सम्बन्ध है अभी हमने उन्हें कमीशन के आधार पर वेतन देना शुरू किया है। उसका कारण यह है कि जब हमने उन्हें मासिक वेतन देना शुरू किया तो माननीय सदस्यों ही ने शिकायत की कि वे लोग ग्राहकों की ओर ध्यान नहीं देते और यथेष्ट काम नहीं करते। सदस्यों ने यह भी कहा कि चूंकि उन्हें बंधा वेतन मिलता है इस कारण वे लापरवाह हो गये हैं। इस कारण यही दूसरा रास्ता था।

श्री राधेलाल व्यास ने कहा कि भोपाल और अहमदाबाद के बीच सीधी गाड़ी चलनी चाहिये। खेद से कहना पड़ता है कि यह सम्भव नहीं है। उन्होंने यह भी कहा कि घर तक माल पहुंचाने की योजना का और विस्तार किया जाना चाहिये। इस समय यह योजना मध्य प्रदेश के भोपाल, इन्दौर तथा रतलाम नामक नगरों में चल रही है और इसे उज्जैन, ग्वायिलर तथा जबलपुर में लागू करने की बात पर विचार किया जा रहा है।

माननीया श्रीमती इलापालचौधरी इस समय यहां नहीं हैं। उन्होंने लेखापालों का प्रश्न उठाया था। वेतन आयोग ने दो वेतन-स्तरों की सिफारिश की थी। उन्होंने यह कहा है कि लेखापालों के वेतन-स्तर मिला कर एक कर दिये जायें। वेतन आयोग ने दो स्तरों की सिफारिश की थी। किन्तु हम बड़े वेतन-स्तर में कुछ प्रतिशत वृद्धि कर रहे हैं। इस पर रेलवे बोर्ड विचार कर रहा है।

दक्षिण भारत के कुछ माननीय सदस्यों ने कहा है कि जहां तक कि नई लाइनें बनाने का प्रश्न है दक्षिण भारत की पूर्ण अवहेलना की गई है। मैं कहूंगा कि यह बिल्कुल गलत है। विकास कार्यों की दृष्टि से जितनी नई रेलवे लाइनें बनाई गई हैं उनमें से ३० प्रतिशत नई लाइनें दक्षिण भारत में बिछाई गई हैं। लेकिन इसका यह अभिप्राय नहीं है कि वहां अधिक लाइनों की आवश्यकता नहीं है। वहां की मांगों पर रेलवे मन्त्रालय बड़ी गम्भीरता से विचार करेगा।

श्री अरविन्द घोषाल ने खड़गपुर के व्यापारिक नवप्रशिक्षार्थियों का उल्लेख किया है। उनका कहना है कि वहां काफी संख्या में लोगों का प्रशिक्षण दिया गया है लेकिन उन्हें कोई स्थान नहीं दिया गया। सन् १९५६ में ४२६ प्रशिक्षार्थियों की भर्ती की गई थी जिसमें से ३८ प्रतिशत लोगों ने ही अपना पाठ्यक्रम पूरा किया और उनमें से ३०७ व्यक्तियों को स्थान दिया जा चुका है। शेष व्यक्तियों के लिये भरसक प्रयत्न किया जा रहा है। कुछ लोगों को गार्डनरीच से चरघारपुर हस्तान्तरण करने की बात भी उन्होंने कही है। यह ठीक है लेकिन उनका हस्तान्तरण केवल इसी दृष्टि से किया गया है कि वे अत्यावश्यक कर्मचारी थे। ६० कर्मचारियों में से केवल ७ कर्मचारियों का हस्तान्तरण किया गया था।

हड़ताल के बाद कर्मचारियों को पीड़ित किये जाने के बारे में एक से अधिक सदस्यों ने जिक्र किया है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हड़ताल के बाद जिन कर्मचारियों को नौकरी से अलग कर

[श्री शाहनवाज खां]

दिया गया था नुअत्तिल कर दिया गया है उनकी संख्या बहुत कम है। सजा केवल उन्हीं लोगों को दी गई है जिन्होंने अन्य कर्मचारियों को धमकाया था अथवा हिंसात्मक या तोड़ फोड़ के काम किये थे।

डा० अगे ने अमरावती नरखेद लाइन बनाने के काम को बन्द करने के बारे में प्रश्न किया है। और पूछा है कि उसे बन्द क्यों कर दिया गया है। इसका कारण यही है कि महाराष्ट्र सरकार ने इस लाइन को तीसरी योजना में सम्मिलित करने की सिफारिश नहीं की है। श्री नंजप ने चामरजा कोयम्बटूर लाइन के बारे में सवाल उठाया है। काफी विचार करने के बाद यह निश्चित किया गया है कि सलेम बंगलौर लिंक वित्तीय दृष्टि से अधिक उपयुक्त रहेगी। यह काम शुरू किया जायेगा अथवा नहीं यह प्रश्न अभी विचाराधीन है। मेरा विचार है कि यह लाइन मीटरगेज लाइन रहेगी। बहुत से सदस्यों ने कहा है कि थोड़ी दूर तक चलने वाली वायु अनुकूलित गाड़ियों को बन्द कर देना चाहिये। इस सम्बन्ध में हमने यह निदेश जारी किये हैं कि जहां इन गाड़ियों में ४० प्रतिशत से भी कम व्यक्ति चलते हैं वहां इन गाड़ियों को बन्द कर दिया जाये। पूना से लोना वाले तक चलने वाली गाड़ी को उपनगरीय रेलगाड़ी स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि इससे आय में भारी कमी हो जायेगी। पश्चिम रेलवे में गाड़ी काफी तौर पर ठीक समय से आ जा रही है। मध्य रेलवे में अभी सुधार होना शेष है। मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियों की चाल बढ़ाने के बारे में भी बहुत से सदस्यों ने चिन्ता व्यक्त की है। मद्रास तथा दिल्ली के बीच इंजिनियरिंग तथा रेलवे लाइन ठीक करने का काम हो रहा है और आशा है कि यह काम पूरा हो जाने के बाद इन गाड़ियों की चाल बढ़ जायेगी।

हालांकि रेलों में यातायात काफी मात्रा में बढ़ रहा है लेकिन फिर भी चलती गाड़ियों, यार्ड तथा मालगोदामों में होने वाली चोरी में काफी कमी हुई है। चोरी गये माल की बरामदी की मात्रा में भी काफी वृद्धि हुई है। रेलवे पुलिस बल की अपराधियों के साथ काफी मात्रा में मुठभेड़ हुई है और कुछ लोगों को चोटें भी आई हैं लेकिन दूसरी ओर हमारे पुलिस बल ने भी लोगों को काफी संख्या में जान से मारा है एवं उनको चोटें पहुंचाई हैं। शोरेनूर में पुल बनाने का काम दाक्षण रेलवे निर्माण कार्य में सम्मिलित कर लिया गया है और वह जल्दी ही शुरू हो जायेगा। कुलिन में भी शीघ्र ही विश्रान्ति-गृह बनाया जायेगा। साथ ही रेलवे बोर्ड ऐसे स्थानों पर भी अधिक संख्या में विश्रान्तिगृह बनाने के बारे में सोच रहा है जहां पर कि बहुत से नगरों से यात्री आते हैं। इस बारे में जांच हो रही है और शीघ्र ही कोई निर्णय किया जायेगा। मैं समझता हूं कि मैंने बहुत से प्रश्नों का उत्तर दे दिया है।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या मैं सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ मतदान के लिये रख दूं।

†कुछ माननीय सदस्य : जी हां।

सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये और अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा रेलवे मंत्रालय की निम्नलिखित मांग मतदान के लिये रखी गई और स्वीकृत हुई :—

मांग संख्या	शीषक	राशि
१	रेलवे बोर्ड	६८,१६,०००

†मूल अंग्रेजी में

†उपाध्यक्ष महोदय : अब सभी रेलवे के बारे में वर्ष १९६१-६२ के सम्बन्ध में मांग संख्या २ से २० और २२ के बारे में विचार करेगी। जो सदस्य अपने कटौती प्रस्ताव भेजना चाहते हैं वे अपने कटौती प्रस्ताव १५ मिनट के भीतर सभा पटल पर रख दें। मैं उन्हें प्रस्तुत समझूंगा। जो सदस्य यहां सभा में उपस्थित होंगे उनके कटौती प्रस्ताव ही प्रस्तुत समझे जायेंगे वरना वे प्रस्तुत नहीं माने जायेंगे।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
२	विविध व्यय	२,११,९१,०००
३	चालू तथा अन्य लाइनों पर व्यय	२३,७९,०००
४	कार्यवहन व्यय—प्रशासन	३८,७८,९३,०००
५	कार्यवहन व्यय—मरम्मत और संधारण	१२५,२२,६०,०००
६	कार्यवहन व्यय—संभालक कर्मचारी	७५,३०,३७,०००
७	कार्यवहन व्यय—संचालन (इंधन)	७३,७०,०९,०००
८	कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा इंधन के अतिरिक्त संचालन	२६,९७,५६,०००
९	कार्यवहन व्यय—विधि व्यय	२९,०७,१६,०००
१०	कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	११,६१,३७,०००
११	कार्यवहन व्यय—अवक्षयण रक्षित निधि के लिए विनियोग	६५,००,००,०००
१२	सामान्य राजस्व को भुगतान	७७,८३,९५,०००
१३	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य (राजस्व)—श्रम कल्याण	१,३६,७१,०००
१४	चालू लाइनों संबंधी कार्य (राजस्व)—श्रम कल्याण के अतिरिक्त	१०,६३,६३,०००
१५	बई लाइनों का निर्माण	६१,१३,४६,०००
१६	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य—विस्तार	३१२,७२,०४,०००
१७	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य—प्रतिस्थापन	९९,५६,९१,०००
१८	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य—विकास निधि	२३,००,००,०००
१९	सामान्य राजस्व से ऋणों और उन पर व्याज की अदायगी—विकास निधि	३०,१९,४८,०००
२०	विकास निधि के लिए विनियोग	१७,२१,५७,०००
२२	राजस्व रक्षित निधि से धन निकालना	८,५७,१५,०००

†श्री चिन्तामणि पाणिग्रही (पुरी) : दुर्भाग्य की बात है कि गोविन्द द्वादशी के पर्व के अवसर पर पुरी में होने वाली यात्रियों की अत्यधिक भीड़ भाड़ के सम्बन्ध में रेलवे ने कोई व्यवस्था नहीं की हालांकि मैंने पूर्वतः ही रेलवे मंत्री तथा रेलवे बोर्ड का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था कि

[श्री चिन्तामणि पाणिग्रही]

इस अवसर पर वहां अधिक संख्या में रेलें चलाने की व्यवस्था की जाय। जब कि कुम्भ तथा हरिद्वार आदि में स्नान करने वाले यात्रियों के लिये वहां रेलों द्वारा व्यवस्था की जाती है। वहां पर आने वाले ५ लाख यात्रियों की सुविधा की ओर रेलवे ने बिल्कुल भी ध्यान नहीं दिया बल्कि उसकी पूरी अवहेलना की। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह मालूम करना चाहता हूं कि उन्होंने इस अवसर पर क्या विशेष व्यवस्था की।

कई बार मैं ने उड़ीसा में रेलवे कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के बारे में माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया है। लेकिन इस सम्बन्ध में भी कोई कार्यवाही नहीं की गई है। उड़ीसा के एक प्राथमिक स्कूल के वहां के मुख्याध्यापक ने वहां की शिक्षा का माध्यम उड़िया घोषित किया जो कि वहां उस राज की राजभाषा है। लेकिन उस मुख्याध्यापक को हटाकर एक गैर उड़िया जानने वाले व्यक्ति को नियुक्त कर दिया गया।

[श्री मूलचंद दुबे पीठासीन हुए]

माननीय मंत्री महोदय से मैं यह जानना चाहता हूं कि उड़ीसा में प्राथमिक स्कूलों के प्रबन्ध के बारे में रेलवे मंत्रालय की नीति क्या है कई स्कूलों की प्रबन्ध समितियों में उड़िया लोगों का कोई प्रतिनिधि है। माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान भी कई बार इस समस्या की ओर आकर्षित किया गया है। कटक में रेलवे बोर्ड द्वारा जो सहायता प्राप्त छात्रावास खोला गया है उसमें उड़िया रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के रहने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। इन बच्चों को पर्याप्त सुविधाएं दी जानी चाहिये। इस छात्रावास का अपना कोई भवन भी नहीं है जो कि होना चाहिये। हमें बताया गया है कि छात्रावास में रहने के लिये विद्यार्थियों के अधिक आवंटन पत्र नहीं आ रहे हैं। यह बात गलत है। अतः इसमें रहने वाले विद्यार्थियों की संख्या में वृद्धि की जानी चाहिये। उड़ीसा के स्थानीय समचार पत्रों में लोगों की जो शिकायत प्रकाशित होती हैं उनके अंग्रेजी अनुवाद के लिये भी दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा व्यवस्था की जानी चाहिये ताकि उन्हें मंत्रालय के समक्ष रखा जा सके। जनदईपुर, पुरी, रूखीगोपाल और निरकारपुर जैसे स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं नहीं दी गई हैं। हालांकि मुझे यह आश्वासन दिया गया था कि इन सुविधाओं के बारे में ध्यान दिया जायेगा लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया है।

अच्छे प्रशासन की दृष्टि से खुर्द रोड में एक प्रादेशिक कार्यालय खोलने की मांग पर विचार करना चाहिये। बहुत दिनों से वहां एक प्रादेशिक कार्यालय के खोलने की मांग है लेकिन बावजूद आश्वासन के भी अभी तक वहां कुछ नहीं किया गया है।

उड़ीसा सरकार ने योजना में सम्मिलित करने के लिये चार लाइनों के नाम गिनाये हैं और कहा है कि इन्हें प्राथमिकता दी जानी चाहिये लेकिन उन्हें प्राथमिकता नहीं दी गई है। सुकिन्दाखान क्षेत्र से जज्ञपुर के ओनझर रोड तक एक लाइन का निर्माण तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल किया जाना चाहिये। हमें बताया गया था कि रेलवे मंत्रालय इस बारे में विचार कर रहा है लेकिन क्या हुआ यह अभी तक मालूम नहीं हो सका है। यदि यह लाइन बन जाती है तो जापान को ही निर्यात करने के लिये इस क्षेत्र से काफ़ी मात्रा में अयस्क मिलने लगगा। ३२५-अप तथा ३२६ डाऊन गाड़ियां जो हावड़ा तथा वाल्टयर के बीच चलती थी उन्हें बंद कर दिया गया था मेरा निवेदन है कि अब उन्हें फिर से चालू कर देना चाहिये। हालांकि इनको चालू करने के लिये कहा गया था कि १९६० के मध्य तक ये गाड़ियां चलन लगेंगी लेकिन अभी तक ये गाड़ियां नहीं चलीं हैं मेरा निवेदन है कि उन्हें शीघ्र ही चलाया जाये।

श्री आचार (मंगलौर) : रेलों की चाल में अवश्य ही कुछ सुधार हुआ है। साथ ही रेलवे मंत्रालय यह भी प्रयत्न कर रहा है कि रेलों की चालों में और भी वृद्धि की जाय। मैं तो रेलवे की कुशलता इसी से समझूंगा अगर रेलें अपनी चाल और भी तेज कर दें। हमें बताया गया है कि विदेशों में रेलगाड़ियां १०० से १२० मील प्रति घंटे की चाल से चलती हैं। अतः हमारे देश में जो सबसे अधिक तेज चलने वाली गाड़ियां हैं उनकी औसत रफ्तार अधिक विकसित देशों की गाड़ियों की चाल की अपेक्षा बहुत असंतोषजनक है। हमारी यात्री गाड़ियों की औसत रफ्तार का पता कहीं भी नहीं लग सकता। सरकार द्वारा यह जानकारी हर साल दी जानी चाहिये। हमारी रेलगाड़ियों की रफ्तार बढ़ाने की काफ़ी गुंजाइश है। अतः रेलवे मंत्रालय को इस दिशा में ध्यान देना चाहिये। यदि रेलवे की आर्थिक स्थिति में सुधार करना है तो रेलवे द्वारा कोयला, अनाज आदि ढोने के लिये जो छूट दी जाती है कम से कम उतनी राशि सामान्य राजस्व में रेलवे के अंशदान से कम की जानी चाहिये।

हमें बताया गया है कि रेलों में विभागीय खान-पान की व्यवस्था इस आधार पर चलाई जा रही है कि न उससे लाभ हो और न हानि। लेकिन हम देखते हैं कि यह विभाग हानि उठा रहा है। अतः माल बेचने के लिये फेरीवालों को माल दे दिया जाता है और माल न बिकने पर उसकी वापसी नहीं की जाती परिणाम यह होता है कि ये फेरी वाले गंदी चीज़ भी बेचते हैं। यह व्यवस्था बहुत ही बुरी है। यह भी आवश्यक है कि रेलवे विभाग को चलती गाड़ी में डकैती और यात्रियों पर हमले की घटनाओं की जांच करनी चाहिये।

श्री० रणवीर सिंह (रोहतक) : सभापति महोदय, मैं डिमान्ड नं० ६, ७, ८, १५ और १६ के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। मैं मानता हूँ कि जहां तक रेलवे के महकमे का आम तौर पर काम करने का तरीका रहा है, वह देश को बहुत आगे ले गया और उस में काफी तरक्की हुई। लेकिन कई चीजें हैं जिन में रेलवे का महकमा पीछे है। अगर खास तौर पर देखा जाय तो जो व्याज के नाते रेलवे का महकमा सन् १९५०-५१ के अन्दर २६.०१ करोड़ देता था, १९६०-६१ में यह रकम ५१ करोड़ ६० लाख के करीब हो गई और सन् १९६१-६२ में यह ५६ करोड़ ५५ लाख के करीब हो जायेगी। चूंकि उस की पूंजी बढ़ती जाती है इसलिये कुदरती बात है कि उस का व्याज भी बढ़ता जाता है। सन् १९५०-५१ में ८२७ करोड़ के करीब पूंजी रेलवे पर लगी हुई थी। सन् १९६०-६१ में वह कोई १५५९ करोड़ के करीब हो गई होगी।

यह ठीक है जहां तक रेलों में सहूलियतें देने का वास्ता है, हम काफी आगे गये हैं, काफी तरक्की हुई। तीसरे दर्जे के कम्पार्टमेंट्स में भी बहुत जगह बिजली के पंखे लगाने की कोशिश की गई और वे लगे हुए हैं। कई जगहों पर शिकायत भी हो सकती है कि कोई-कोई पंखे काम नहीं करते हैं, कहीं-कहीं पर टट्टियों के नलके काम नहीं करते, या कोई कम्पार्टमेंट टपकता हो सकता है, लेकिन फिर भी काफी से ज्यादा तरक्की हुई है और रेलवे इंजनों, सवारी गाड़ी के डब्बों और मालगाड़ियों के गड्डों की तादाद काफी बढ़ी है। माल के गड्डे पिछले पांच सालों में करीब १ लाख के बने, इंजिन २१०० के करीब बने और ८५०० सवारी के गड्डे बढ़े। लेकिन इस के साथ ही मैं यह कहे बगैर नहीं रह सकता कि रेलवे लाइनें कोई बहुत ज्यादा नहीं बढ़ीं। रेलवे लाइन पिछले दस सालों के अन्दर कोई ४८६६ मील लम्बी ही बढ़ी है। जहां हम ने इस देश के अन्दर इतनी ज्यादा तरक्की की, सड़कें काफी ज्यादा बढ़ाईं, कारखाने भी बहुत ज्यादा बढ़ाये, वहां रेल की लाइनें उतनी ज्यादा नहीं बढ़ी हैं। मैं इसे शर्म की बात मानता हूँ कि १३, १४ सालों में जो लाइनें पहले उठाई गई थीं वह भी अभी तक नहीं बिछी हैं। इस की कई एक मिसालें मुझे याद हैं। जैसाकि देहातों में कहा करते हैं : धोबी का कुत्ता न घर का न घाट का। रोहतक से पानीपत एक लाइन थी। रोहतक से गोहाना तक बना दी

[चौधरी रणवीर सिंह]

गई, लेकिन गोहाना से पानीपत तक अभी अधूरी पड़ी है। तो उतका न कोई आमदनी का हिसाब हो सकता है और न घाटे या नफे का हिसाब हो सकता है। आज देश में नई लाइनों को बिछाने की बड़ी आवश्यकता है, लेकिन जो लाइनें उखाड़ दी गई थीं, उनको तो जरूर इस साल में ही बिछाने की कोशिश करनी चाहिये और अगर हम उसको नहीं बना पाते हैं तो यह हमारे लिये कोई शोभा की बात नहीं है। पहले तो हम कह सकते थे कि देश में लोहे की कमी है इसलिये नई लाइनें नहीं बिछाई जा सकतीं या उन लाइनों को नहीं बिछाया जा सकता जोकि उखाड़ दी गई थीं, लेकिन आज तो हमारे लोहे के तीन कारखाने चल पड़े हैं जिनका हम ने बहुत प्रचार किया है, और उन में हर एक पर १५० करोड़ रुपया है, और हम चौथा लोहे का कारखाना और खोलने जा रहे हैं। लेकिन अगर आज भी यह लाइन न बिछाई जा सके तो इस के लिये कोई वजह नहीं दी जा सकती।

हमारे राष्ट्रपिता ने हम को सिखाया था कि हमें सादा रहना चाहिये। तो जो बहुत ज्यादा आराम की बातें हैं उनको हमें छोड़ना चाहिये। सब से पहले आप को उन इलाकों में रेल बिछाने की ओर ध्यान देना चाहिये जहां अभी तक रेलवे लाइन नहीं है, जिन इलाकों में पहले से ही रेलवे लाइन है उन में सुविधायें बढ़ाने का विचार आप को बाद में करना चाहिये। लेकिन हो यह रहा है कि जहां पहले से रेलवे लाइन मौजूद है उसी इलाके के लोगों को आप और ज्यादा आराम देने की कोशिश कर रहे हैं। आप को पहले उन इलाकों की ओर ध्यान देना चाहिये जहां अभी रेलवे लाइन का आराम भी नहीं है। जिन इलाकों में पहले से रेलवे लाइन है वहां आप प्लेटफार्मों को और ऊंचा कर रहे हैं, तीसरे दर्जे के डब्बों के अन्दर पंखे भी लगा रहे हैं, प्लेटफार्मों पर छाया भी कर रहे हैं, वॉटिंग हाल बना रहे हैं और कर्मचारियों को और ज्यादा सहूलियतें दे रहे हैं। लेकिन आप को पहले उन लोगों की ओर ध्यान देना चाहिये जिन को अभी रेलवे लाइन की सुविधा भी प्राप्त नहीं है।

आप जानते हैं कि रेलवे सरकारी क्षेत्र का सब से बड़ा कारोबार है और इस के सरमाये में हर आदमी का सात आने का हिस्सा आता है। तो जिन इलाकों में अभी रेलवे लाइन नहीं बनी है, उन इलाकों के लोगों के दिल में यह खयाल आता है कि हमारे हिस्से के सरमाये का क्या हो रहा है और वह किस के आराम के लिये काम में लाया जा रहा है। तो मैं चाहूंगा कि जो लाइनें उखाड़ी गयी थीं वे सारी फिर बिछाई जानी चाहियें और जो लाइनें अधूरी छोड़ दी गई हैं, जैसे गोहाना पानीपत लाइन है, उन को पूरा बिछाया जाय।

इस के साथ-साथ मैं निवेदन करना चाहता हूं कि नीति निर्धारण के मामले में भी कुछ गड़बड़ी है। रेलवे बजट के कागजों से पता चलता है कि कोयले को देश के एक भाग से दूसरे भाग में ले जाने के काम में रेलवे को बड़ी लाइन पर ४७ नये पैसे फी टन माइल का घाटा रहता है और मीटर गेज लाइन पर फी टन माइल में २ रुपये २६ नये पैसे का घाटा रहता है। जहां तक नीति निर्धारण का सवाल है, इस हालत में यह विचार करना चाहिये कि किन इलाकों में बिजली की रेल जारी करें, या कहां डीजल गाड़ी चलावें। ये चीजें पहले उन क्षेत्रों में होनी चाहियें जो कोयला क्षेत्र से दूर पड़ते हैं क्योंकि उन इलाकों में कोयला पहुंचाने में रेलवे को काफी घाटा उठाना पड़ता है और उस का वर्किंग एक्सपेंस बढ़ जाता है। रेल चलाने में जहां हम को जनता के आराम का खयाल रखना है वहां यह भी ध्यान रखना चाहिये कि यह व्यापार है और इस से फायदा होना चाहिये। होना तो यह चाहिये था कि देश के जो क्षेत्र कोयला क्षेत्र से दूर पड़ते हैं वहां डीजल से रेल पहले चलाई जाती या वहां पर बिजली की रेल चलाई जाती जैसे पंजाब है, न कि कलकत्ते में, या मद्रास और बम्बई में जहां कोयला ले जाने में उतना खर्च नहीं होता। तो मैं चाहूंगा कि बिजली से रेल चलाने का या डीजल से चलाने का जहां तक सवाल है इस को सब से पहले पंजाब के अन्दर शुरू करना चाहिये जहां कोयला पहुंचाने में सब से ज्यादा खर्च पड़ता है।

इस के साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ, जैसा मैं ने पहले भी कहा है, कि रेलवे सरकारी क्षेत्र में सब से बड़ा कारोबार है और इस में बहुत ज्यादा कर्मचारी हैं। मैं चाहता हूँ कि इस विभाग में सरकार को एक नया तजर्वा देश के सामने रखना चाहिये। अभी मेरे एक भाई ने कहा कि वे रेलवे यूनियन्स मंजूर की जायें जिन में सदस्यों की तादाद ज्यादा हो, और उन यूनियन्स की यह नीति है कि वे यह नहीं बतातीं कि किस चीज में रेलवे का फायदा हो सकता है और किस तरह रेलें कम खर्च में चल सकती हैं। ये यूनियनें रेलवे से अपनी मांगें मंजूर कराने के लिये हड़तालें करती हैं। और हमारे रेलवे बोर्ड की यह नीति है कि वह उन यूनियन्स को ही मान्यता देता है जिनकी सदस्य संख्या ज्यादा है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय को केवल उन यूनियन्स को ही मान्यता देनी चाहिये जो देश की नीति के अनुसार कर्मचारियों के हितों को आगे बढाना चाहती हैं और देश हित को ध्यान में रख कर कर्मचारियों की तरक्की चाहती हैं। हम देखते हैं कि जो यूनियन्स हड़तालें करवाती हैं उन को हम मान्यता देते हैं और जो आदमी रेलों को अच्छे ढंग से चलाने में मदद देना चाहते हैं और देश की सेवा करना चाहते हैं, उनकी यूनियन्स को हम मंजूरी नहीं देते क्योंकि उन की तादाद कम है। इस तरह तादाद को देख कर अगर आप मंजूरी देंगे तो गाड़ी ठीक ढंग से नहीं चल सकती क्योंकि हर जगह तादाद से काम नहीं चल सकता। अगर हम को अपना काम सही ढंग पर चलाना है तो उन यूनियन्स को मंजूरी देनी चाहिये जोकि देश हित का ध्यान रखती हैं।

श्री वाजपेयी (बलरामपुर) : आप भी तो तादाद पर ही यहां आये हैं।

श्री० रणवीर सिंह : लेकिन सब जगह तो तादाद नहीं चल सकती। यहां तो आप एक बार आ गये, अब पांच साल तक आप रह सकते हैं चाहे सही काम करें या गलत करें। लेकिन बाकी जगह तो दूसरी बात है। जैसा मैं ने पहले कहा हम को केवल यूनियन में मजदूरों की तादाद को ही नहीं देखना चाहिये, हम को उन चालीस करोड़ लोगों के हितों को भी ध्यान में रखना चाहिये जिन का सात-सात आने का सरमाथा इस कारोबार में लगा है। हम को उन लोगों का पहले ध्यान रखना होगा और एक बड़ी चीज के लिये हम को छोटी चीज को छोड़ना होगा।

इस के साथ ही रेलवे की इकानॉमिक्स के बारे में भी मैं कुछ कहना चाहता हूँ। आज रेलवे को रोड ट्रांसपोर्ट का मुकाबला करना पड़ रहा है इसलिये जरूरत है कि जहां स्टेशन की आवश्यकता हो वहां स्टेशन बनाये जायें लेकिन अजीब हालत है कि ऐसा नहीं किया जाता। मंत्री महोदय ने जिक्र किया था कि हम ने कई जगह फोरम खोले हैं। मैं तीन-चार साल से लगातार इन फोरमों की मीटिंगों में कोशिश कर रहा हूँ कि तीन-चार जगह नए स्टेशन खोले जायें लेकिन अभी तक कामयाबी नहीं मिली। मैं आप को बताऊं कि रेलवे बोर्ड के चेयरमैन सरदार करनेल सिंह गोहाना रोहतक लाइन के इनागुरेशन के वक्त खुद मौजूद थे और उन्होंने ने माना था कि रोहतक कैम्प पर एक फ्लैग स्टेशन होना चाहिये और उस के लिये वायदा भी किया था लेकिन वह स्टेशन नहीं बना। मैं ने यहां सवाल किया तो उस के जवाब में बताया गया कि यह नहीं हो सकता और यह स्टेशन अब नहीं खोला जा सकता। हालांकि जब फ्लड आया था तो यहां एक स्टेशन बनाया गया था और उस से आमदनी भी होती थी, लेकिन मालूम नहीं कि इनका क्या हिसाब खाता है। कौन इन को बतलाता है कि आमदनी होगी या नहीं। जहां कोयले की कमी नहीं है वहां बिजली की रेल चलाते हैं और डीजल से रेल चलाते हैं जिस में ज्यादा खर्चा पड़ता है। तो मैं चाहता हूँ कि रोहतक कैम्प पर एक स्टेशन बनाया जाय। इसी तरह से सफीदम और बूढ़ा खेड़े के बीच में एक स्टेशन बनाया जाये और नरवाना और कलायत के बीच एक स्टेशन बनाया जाय। बाजपुर और गुलर भोज दो स्टेशनों के बीच ११ मील का फासला है, इन के बीच में एक स्टेशन बनाया जाय। तीन जगहों को तो रेलवे मंत्रालय ने मंजूर किया है और कहा है कि गौर कर रहे हैं, लेकिन उम्मीद ही उम्मीद में तीन साल तो चले गये। अगर आप इसी रफ्तार से चलेंगे तो आज के मुकाबले के जमाने में किस तरह से काम चलेगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (कलकत्ता-दक्षिण-पश्चिम) : परिवहन के इतिहास में १९६० का वर्ष बड़ी गड़बड़ी का वर्ष होगा। प्रति दिन दुर्घटनाओं के समाचार आते रहते हैं। स्थिति तत्काल बहुत भयानक है और देश के आर्थिक हितों का ध्यान रखने वाला व्यक्ति इस से भयभीत हुए बिना नहीं रह सकता। कुछ दिन हुए समाचार था कि कोयला विकास निगम ने पूर्व और पश्चिम अर्थात् कर्णपुर और कुरासिधा दोनों ही स्थानों पर कोयले का उत्पादन कम कर दिया है। खान क्षेत्रों के पूर्वी और पश्चिमी भागों में वैगनों की कमी का प्रभाव अनुभव किया जा रहा है।

मेरा निवेदन है कि सरकार द्वारा हमें यह बताया जाना चाहिये कि क्या यह सही है कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में वैगनों के निर्माण का जो लक्ष्य निर्धारित किया गया था उससे लगभग २००० वैगन कम निर्माण हुए हैं। मेरा सुझाव है कि वैगनों की वर्तमान कमी को पूरा करने के प्रश्न पर गम्भीरता-पूर्वक विचार करना चाहिये। सरकारी क्षेत्र में वैगनों की वर्तमान कमी को देखते हुए क्या यह सम्भव नहीं कि सरकार सरकारी क्षेत्र में भी वैगनों के निर्माण का कार्य आरम्भ करने के मामले पर गम्भीरता-पूर्वक विचार करे। सरकारी क्षेत्र में वैगनों के निर्माण के उद्देश्य से वर्तमान कारखानों और वर्कशाप्स की क्षमता को बढ़ा सकते हैं। मेरा मत है कि इस दिशा में केवल गैर-सरकारी क्षेत्रों में पर आश्रित रहना ठीक नहीं होगा। इस प्रकार का कार्य करने के लिये हमारे पास पर्याप्त प्राविधिक कर्मचारी भी हैं।

मैं एक और बात को ओर भी ध्यान दिलाना चाहता हूँ। वह यह है कि जिस प्रकार क्रिसमस के दिनों में तथा पूजा दुसहरा इत्यादि पर्वों पर रेल की रियायती टिकटें चालू की जाती हैं उसी प्रकार मुसलमानों के ईद के त्यौहार के अवसर पर विशेष कर कलकत्ता और बम्बई जैसे बड़े नगरों में अल्प-कालीन रियायती यात्रा टिकट दिये जाने चाहिये। इससे मुसलमान भाइयों को सुविधा होगी और धर्म निरपेक्ष राज्य में ऐसा किया भी जाना चाहिए।

श्री राजेश्वर (मुरादाबाद) : सभापति जी, रेलवे मंत्रालय ने यात्रियों को—और विशेष कर तीसरी श्रेणी के यात्रियों को—जो सुविधायें दी, उन के लिए मैं उसको बधाई देना चाहता हूँ और वह बधाई का पात्र है भी। लेकिन साथ ही मैं यह भी कहूंगा कि एक तरफ मालगाड़ियों की कमी की वजह से आजकल जगह-जगह—खास तौर पर बड़े बड़े शहरों में—कोयले की न सिर्फ विकास के कामों के लिये, बल्कि साधारण कामों के लिए भी कमी पड़ गई है और बहुत से काम बन्द पड़े हुए हैं और दूसरी तरफ हज़ारों की तादाद में सवारी गाड़ियां बनने के बावजूद रेलों में ओवर क्राउडिंग पहले की तरह अब भी नज़र आती है। जब किसी पर्व या मेले के समय सफ़र करने का अवसर मिलता है तो देखा जाता है कि तीसरे दर्जे के डिब्बों में जितने मुसाफिर अन्दर बैठे होते हैं, कमो-बेश उतने ही छत पर या वफ़र्ज़ पर बैठे होते हैं। वहां बैठने पर उनको जान का खतरा तो रहता ही है, देखने वालों को देखने से ही डर महसूस होता है। अभी साल भर की बात है कि अखबारों में छपा था कि मथुरा ज़िले में इस प्रकार की दुर्घटना हुई कि पुल से टकरा जाने से ऊपर बैठे हुए बहुत से यात्रियों की जानें चली गईं। यात्रियों का ऊपर बैठना अभी भी बन्द नहीं किया गया है। जहां पर यह दुर्घटना हुई थी, अब भी लोग वहां रेल के डिब्बों के ऊपर बैठते हैं, लेकिन पुल आने पर उनको उतार दिया जाता है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि सब सुविधायें होते हुए भी ओवरक्राउडिंग बन्दस्तूर जारी है और डिब्बों के ऊपर पुरुष ही नहीं, स्त्री और बच्चे भी बैठते हैं, जहां कोई सहारे की चीज़ नहीं होती है। जितनी जल्दी इस को खत्म किया जाये, उतना ही अच्छा है और रेलवे विभाग को इस ओर अवश्य कदम उठाने चाहिये। इसके लिये यह जरूरी है कि पर्व और मेलों के अवसरों पर स्पेशल ट्रेनों को चलाने का प्रबन्ध किया जाये।

इसी से सम्बन्ध रखने वाली एक दूसरी समस्या बिना टिकट सफ़र करने वालों की है। आज साल में हजारों नहीं, लाखों यात्री बिना टिकट के यात्रा करते हैं। ओवरक्राउडिंग उनकी वजह से भी होता है। अगर इस को किसी प्रकार से बन्द किया जा सके, तो एक तरफ तो जो भीड़ इनके कारण होती है, वह रुकेगी और दूसरी तरफ़ रेलवे को तीसरे दर्जे के मुसाफ़िरों से जो आमदनी होती है— जो लगातार बढ़ती जा रही है—वह और ज्यादा बढ़ेगी। लोगों के बिना टिकट के यात्रा करने में रेलवे कर्मचारियों का भी हाथ रहता है—चाहे लोग उनके प्रोत्साहन से जाते हों, चाहे उपेक्षा से, चाहे वे इस को नज़र अन्दाज़ कर देते हों। साथ ही यह भी देखना चाहिए कि प्रोत्साहन और उपेक्षा के अतिरिक्त बहुत ज्यादा लोगों के टिकट चेक करने में रेलवे कर्मचारियों का काबू भी नहीं रहता है। बड़े स्टेशनों पर इतना ज्यादा रश होता है कि बहुत सारे लोग बिना टिकट दिये हुए निकल जाते हैं। अगर वहां पर ऐसा प्रबन्ध हो कि लोग लाइन लगा कर एक के बाद एक करके जा सकें, तो बिना टिकट के यात्रा को रोकने में आसानी होगी।

छोटे स्टेशनों पर अक्सर यह देखा जाता है कि बहुत से लोग बजाये निर्धारित जगह से बाहर निकलने पर उतरने के प्लेटफार्म के इधर या उधर से निकल जाते हैं या ट्रेन की दूसरी तरफ़ से निकल जाते हैं। छोटे स्टेशनों पर यह प्रबन्ध किया जाये कि कुछ कर्मचारी अधिक बढ़ाये जायें और बड़े स्टेशनों पर लोगों के टिकट को चेक करने का ठीक प्रबन्ध हो, या, जैसा कि एक माननीय सदस्य ने सुझाव दिया है, सब गाड़ियों में कारीडार सिस्टम हों—इससे खर्च तो होगा ही, लेकिन आमदनी भी ज्यादा होगी। अगर इन सुझावों को क्रियान्वित किया जाये, तो आशा है कि रेलवे की आमदनी बहुत बढ़ जायगी और भीड़ भी कम हो जायगी।

रेलवे विभाग ने बहुत सारी जनता एक्सप्रेसिज़ चलाई हैं, जिससे तीसरे दर्जे के मुसाफ़िरों को एक जगह से दूसरी जगह जल्दी जाने में बहुत सहूलियत होती है। नार्दर्न रेलवे में अमृतसर, सहारनपुर, लखनऊ, हावड़ा, यह जो मेन लाइन का सैक्शन है, इस पर जनता एक्सप्रेस नहीं चलती हैं। फिलहाल बनारस से देहरादून और हावड़ा से देहरादून, ये दो गाड़ियां चलती हैं, लेकिन वे भी पहले सप्ताह में एक बार चलती थी और हाल ही में दो बार चलने लगी हैं। लेकिन सप्ताह में एक बार या दो बार चलने से मुसाफ़िरों को सुविधा नहीं होती है। बहुतों को याद नहीं रहता है कि कौन से दिन यह गाड़ी चलेगी। इसलिये यदि दो एक्सप्रेसिज़ की जगह एक एक्सप्रेस हो, जो हावड़ा से देहरादून, या हावड़ा से अमृतसर तक चले, तो लोगों को बहुत सुविधा होगी और दूसरी गाड़ियों में भीड़ कम होगी। मुझे आशा है कि रेलवे अधिकारी इस ओर ध्यान देंगे और इस लाइन पर एक एक्सप्रेस चलाने का प्रबन्ध किया जायगा।

श्री गौतम (बालाघाट) : माननीय सभापति जी, रेलवे विभाग सब ओर प्रगति कर रहा है। उसने बहुत उन्नति की है, परन्तु कुछ रेलवेज ऐसी हैं, जैसे साउथ-ईस्टर्न रेलवे का नैरो-गेज सैक्शन है, जो त्रिकुल पिछड़ी हुई हालत में हैं। मैं खास कर गोंदिया-जबलपुर लाइन की बात कर रहा हूं। यह लाइन बहुत पुरानी है और बीस साल पहले उसकी जो गति थी, आज उससे भी धीमी हो गई है। उसका कारण यह बताया जाता है—जो ठीक भी है—कि उसकी स्लीपर्स लकड़ी की हैं, जो कि बहुत सी सड़ गई हैं और लोहे की पाते घिस गई हैं जिससे वे ट्रेन का वेट अच्छी तरह नहीं उठा सकतीं और इस लिए वहां पर गति कम हो रही है। आज उस लाइन पर जो ट्रेन्स चलती हैं, उनकी गति दस मील प्रति घण्टा तक है, जबकि दूसरी जगहों पर गाड़ियों की गति चालीस मील प्रति घण्टा है। मैं रेलवे मन्त्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह साउथ-ईस्टर्न रेलवे के नैरोगेज सैक्शन, गोंदिया से जबलपुर, या जो दूसरी नैरोगेज लाइन्ज हैं, चांदा से गोंदिया, उनका ख्याल करें, उनमें कुछ सुधार करें।

बालाघाट साउथ-ईस्टर्न रेलवे पर एक महत्व का स्थान है और वह अच्छी प्रगति कर रहा है। वहां पर ओवर-ब्रिज की खास जरूरत है, क्योंकि जहां रेल कटती है गोंदिया रोड से, वहां मोटर

[श्री गौतम]

गाड़ियों, बसों और ट्रकों को आधा-आधा, एक-एक घण्टा ठहरना पड़ता है और नाहक लोगों का टाइम बरबाद होता है, यहां तक कि दो मिनस्ट्रों को भी यहां पर आधा-आधा घंटा ठहरना पड़ा, क्योंकि गाड़ियों के लिए फाटक बन्द करना पड़ा। इसलिये यहां एक ओवर-ब्रिज की व्यवस्था की जाये।

बालाघाट जिले में मैंगानीज का बड़ा व्यापार है और केन्द्रीय सरकार की यह योजना है कि इस जिले में वाह्याटीकूर में जो रीफ़ है, वहां से भिलाई को बड़े भारी तादाद में माल सप्लाई किया जाये। जब इतने बड़े कारखाने के लिए वहां से माल भेजा जाता है, तो नैरोगेज से उस का काम होने वाला नहीं है। इसलिये कम से कम कटंगी से लेकर गोंदिया तक ब्राडगेज लाइन कर दी जाये, ताकि गोंदिया में नैरोगेज से ब्राडगेज में माल ले जाने के लिये मजदूर लगा कर जो खर्च और तकलीफ़ उठानी पड़ती है, वह दूर हो जाये। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि गोंदिया से कटंगी के बीच जो नैरोगेज है, इसको ब्राडगेज कर दिया जाए और कटंगी से तिरौड़ी तक जो आठ मील का टुकड़ा है, जहां पर अभी रेलवे लाइन बिल्कुल नहीं, यहां पर भी रेलवे लाइन बिछा दी जाए और इसको भी ब्राडगेज बना दिया जाए। यदि ऐसा कर दिया गया तो इसका परिणाम यह होगा कि भंडारा जिले से बालाघाट का ज्यादा अच्छा सम्पर्क हो जायगा। साथ ईस्टर्न रेलवे पर गोंदिया से जबलपुर तक जो इस समय नैरोगेज है, इसको ब्राडगेज बना दिया जाना चाहिये। यदि ऐसा कर दिया गया तो इसके बहुत से लाभ होंगे। इस समय दूर क्षेत्रों में रेलवे लाइन के न होने के कारण जंगलों की चीजें हैं, लकड़ी इत्यादि है, वह पूरी तौर से बाहर नहीं जा सकती है और इसका नतीजा यह है कि वहां के लोगों का जीवन स्तर नीचा है। साथ ही साथ जंगलों से आमदनी के जो दूसरे जरिये हैं, उनका भी रेल की व्यवस्था न होने के कारण पूरा-पूरा उपयोग नहीं किया जा सकता है। इस वास्ते अगर गोंदिया से जबलपुर तक ब्राडगेज बन जाएगी तो वहां के निवासियों को हर तरह से सुविधा होगी।

इसी तरह से जो बस्तर जिला है, वह काफी पिछड़ा हुआ है। वहां पर दण्डकारण्य स्कीम चली हुई है। हम कहते हैं कि वहां लोग बसने के लिये जाते नहीं हैं। हमें देखना होगा कि उनके वहां न जाने का क्या कारण है। इसका कारण यह है कि दो दो सौ मील तक लाइन ही नहीं है। इस तरह के इलाकों का अगर रेलवे ख्याल नहीं करेगी तो और कौन कर सकता है। हम देखते हैं कि जहां पर सिंगल लाइन हैं, वहां पर डबल लाइन की व्यवस्था की जा रही है, एक लाइन के पैरेलल दूसरी लाइन बिछाने की व्यवस्था की जा रही है और कई स्थानों पर इस तरह की व्यवस्था पहले से है। लेकिन जो पिछड़े हुए इलाके हैं वहां पर दो दो, तीन तीन और चार चार सौ मील तक कहीं भी रेलवे लाइन ही नहीं है। हमें देखना होगा कि क्या हम पहले इन पिछड़े हुए इलाकों में रेलवे लाइन बिछायें या जहां पहले से ही लाइन है वहां डबल लाइन बनायें। जहां तक डबल लाइन बनाने का सवाल है, वह काम पीछे हो सकता है उससे कोई विशेष ज्यादा नुकसान नहीं होगा। परन्तु जो पिछड़े वर्गों के लोग हैं, जो जंगलों में रहने वाले लोग हैं, जो आदिवासी लोग हैं और जिन के इलाकों में कई सौ मील तक लाइन नहीं है, वहां पर लाइन बिछाने की व्यवस्था की जाए और अगर ऐसा न किया गया तो ये इलाके पिछड़े के पिछड़े रह जायेंगे। वहां पर कुछ थोड़ी बहुत बसेज हैं, ट्रक्स हैं, लेकिन रेलवे लाइन नहीं है। वहां पर अगर आपने रेलवे लाइन बनाई तो बस्तर के साथ-साथ सरगुजा, मंडला, वैहर इत्यादि जो क्षेत्र है, जो बहुत पिछड़े हुए हैं, उनमें रेलवे के साधन सुलभ हो जायेंगे और उनका पिछड़ापन कुछ हद तक इसके दूर हो जाएगा। मैं आशा करता हूं कि इस ओर आपका अवश्य ध्यान जाएगा।

अभी रेलवे मंत्रालय ने एक नियम बनाया है जिसको ले कर व्यापारी वर्ग में कुछ असन्तोष फैल गया है और कुछ व्यापारी लोग समझते हैं कि उनके साथ बेइंसाफी की गई है। नैरो-गेज पर अब तक वैगन का जो बैम्ब का कंसाइनमेंट हुआ करता था वह २५० मन का समझा जाता था और

लकड़ी के लिये १८० मन का समझा जाता था। चूँकि नैरो-गेज में वैगन छोटी होती है और उसमें क्वांटिटी कम आती है, इस वास्ते इसको ऐसा समझा जाता था। इसके मुकाबले में ब्राड-गेज में कंसाइनमेंट ३६० मन का एक वैगन में समझा जाता था। अब रेलवे ने ये नियम कर दिया है कि ब्राड-गेज के ३६० मन के कंसाइनमेंट की तरह से ही नैरो-गेज में भी ३६० मन का कंसाइनमेंट होगा। इसका मतलब यह हुआ कि लकड़ी का १८० मन के बजाय ३६० मन का कंसाइनमेंट माना जाएगा और बैम्बूज का जो २५० मन का वेट माना जाता था, उसके बजाय ३६० मन माना जाएगा। यह ठीक नहीं जंचता है। यह न्यायोचित नहीं मालूम देता है। मैं आशा करता हूँ कि इस बारे में माननीय मंत्री जो कुछ भी कर सकते हैं, करने का प्रयत्न करेंगे, जो कुछ भी राहत दे सकते हैं, देने की कोशिश करेंगे।

एक आखिरी बात मैं ट्रांसपोर्ट के बारे में कह कर समाप्त कर दूँगा। चावल तथा दीगर अनाज जो कि बहुत जरूरी चीज है, वैगंज न मिलने की वजह से पूरी तौर से लाया ले जाया नहीं जा रहा है। यही हाल टिम्बर तथा मंगनीज का है। उसके ट्रांसपोर्ट का उचित प्रबन्ध नहीं है और काफी तादाद में वह पड़ी हुई है। वैगंज न मिल सकने के कारण ये जहाँ हैं, वहीं पड़ी हुई हैं। दूसरी चीजों का भी यही हाल है। इसका नतीजा यह होता है कि बसिस और ट्रक्स के जरिये सामान जाता है और उसके फलस्वरूप सरकार को और रेलवे विभाग को नुकसान होता है। यहाँ बताया गया है कि वैगंज इस वास्ते नहीं मिलते हैं क्योंकि उनकी कोल की मूवमेंट के लिए जरूरत है। लेकिन मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि जहाँ तक हो सके और जितनी हो सके, उतनी वैगंज दूसरी चीजों के ट्रांसपोर्ट के लिए सप्लाई करने की वह कोशिश करें।

श्रीनेहरी (धारवाड़—दक्षिण): नई रेलवे लाइनों के निर्माण के मामले में दक्षिण भारत की उपेक्षा की गयी है, इसमें कोई सन्देह नहीं है। इस दिशा में जो भी स्पष्टीकरण दिये गये हैं वे सन्तोषजनक नहीं हैं। मेरा निवेदन है कि हुबली-कारवार और हसन-मंगलौर लाइनें बहुत महत्वपूर्ण हैं और इनका निर्माण किया जाना चाहिये। इससे मंगलौर और बंगलौर के बीच यात्रा करने वालों का ३०० मील का सफर बच जायेगा। बम्बई से होकर दिल्ली आने वालों के लिए ७०० मील की यात्रा का अन्तर हो जायेगा। यह कम महत्व की बात नहीं है। इसी प्रकार अन्य महत्वपूर्ण लाइनों का भी ध्यान रखा जाना चाहिये।

अब मैं गाड़ियों की गति की ओर आता हूँ। इस बारे में मेरा निवेदन है कि हुबली-शोलापुर तथा बंगलौर-पूना के बीच जो रेलगाड़ियां चलती हैं उनकी रफ्तार बहुत ही कम है उन्हें बढ़ाया जाना चाहिए। इसके साथ ही मेरा यह भी कहना है कि सरकार को यह भी देखना चाहिए कि रेलवे द्वारा जो खाने पीने की चीजें दी जाती हैं वे सफाई के साथ दी जायें। सामूहिक दृष्टि से यदि देखा जाय तो यह कहना ही पड़ता है कि रेलवे ने बहुत ही शानदार प्रगति की है। कुछ मामलों में सुधार की आवश्यकता है। कमियों का पूरी तरह से पता लगाया जाना चाहिए। पूना-बंगलौर के बीच चलने वाली गाड़ियों में आम तौर पर भीड़ भाड़ होती है, इन गाड़ियों में और जनाने डिब्बे लगाये जाने चाहिए। यह बातें मैंने प्राधिकारियों के समक्ष रखी हैं और आशा है कि इस दिशा में समुचित कार्यवाही की जायेगी।

श्रीत० ब० विठ्ठलराव (खम्मम्): मांगों के बारे में कुछ कहने से पूर्व मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे हाल ही में माल का यातायात समय पर नहीं कर सकी। कोयला, चावल तथा अन्य वस्तुओं के बारे में ऐसा ही हुआ है। सरकार द्वारा हमें यह बताया जाना चाहिए कि सिंगरैनी

[श्री त० ब० विठ्ठलराव]

कोयला क्षेत्रों में जो बहुत सा कोयला पड़ा हुआ है उसे दक्षिण भारत में क्यों नहीं भेज दिया जाता। पिछले दिनों कोयला रखने के लिए पर्याप्त स्थान न होने के कारण कुछ दिनों के लिए खानों को बन्द कर देना पड़ा था। मेरा निवेदन है कि इस सारे मामले की जांच की जानी चाहिए। कोयला इत्यादि लदाने का कार्य रविवार को नहीं किया जाना चाहिए।

अब मैं बारा बम्बों—राज खरसावां लाइन पर हुए भ्रष्टाचार की ओर आता हूँ। यहां पर किया गया काम काफी घटिया कोटि का निकला है। मेरा सुझाव है कि इस मामले की भी जांच होनी चाहिए और इसके लिए एक आयोग नियुक्त किया जाना चाहिए। बताया गया है कि इसमें लगभग २० लाख रुपये की हानि हुई है और इस बात का पता नहीं लग रहा कि इस हानि के लिए किस को उत्तरदायी ठहराया जाय। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि असिस्टेंट सर्जनों को गजेटेड श्रेणी देने के लिए शीघ्र ही विचार किया जाना चाहिए। क्योंकि रेलवे उपमंत्री ने गत बार कहा था कि ऐसा नहीं किया जा सकता। साथ ही इस बारे में जितना संभव हो शीघ्रता से निर्णय किया जाना चाहिए।

रेलवे में नैमित्तिक श्रमिकों को काम पर लगाया जाता है। विजयवाड़ा में उन्हें मासिक वेतन नहीं दिया जाता, यद्यपि वे छः महीने तक लगातार काम कर रहे हैं। रेलवे में नैमित्तिक श्रमिकों की संख्या २४१००० बताई जाती है।

नयी लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि सिकन्दराबाद से नालगोंडा, माचेरला और आंगोल तक एक नई लाइन का निर्माण किया जाना चाहिए। इसी प्रकार प्राक्कलन समिति ने मुख्य लेखापाल तथा वित्तीय सलाहकार के कार्यों के बारे में बड़ी महत्वपूर्ण सिफारिशों की हैं। मेरा मत है कि इन दोनों के कार्यों का विभाजन किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त चाणक्यपुरी में कुछ अधिकारियों के बंगलों के निर्माण पर २१ लाख खर्च हुआ है, परन्तु वसूली बहुत कम हो रही है। प्राक्कलन समिति ने इस बारे में सारी जानकारी प्राप्त करने के लिए कहा है। अन्त में मेरा निवेदन है कि प्राक्कलन समिति की सिफारिश के अनुसार नई लाइनों पर हुए निर्माण व्यय की पूरी पूरी जांच की जानी चाहिए।

श्री दी० च० शर्मा (गुरदासपुर) : सब कुछ होते हुए भी रेलवे मंत्रालय का काम धीमी गति से चल रहा है। मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन व्यवस्था को सुधारा जाना चाहिए और उसकी कार्य-कुशलता बढ़ाई जानी चाहिए। मैं इस बात को स्वीकार करता हूँ कि रेलवे ने बहुत अच्छे कार्य किये हैं परन्तु उसके संगठन में बड़ी जटिलता है और 'समान कार्य के लिए समान वेतन' के सिद्धान्त का पालन नहीं किया जाता। मेरा सुझाव है कि विभिन्न वेतन क्रमों के स्वरूप की छानबीन करने के लिए एक समिति नियुक्त की जानी चाहिए।

मेरी यह शिकायत है कि सलाहकार समितियों में जो परामर्श दिया जाता है अथवा जो आश्वासन दिये जाते हैं उनको कार्यान्वित नहीं किया जाता। इसी प्रकार कर्मचारियों को स्थायी बनाने में विलम्ब किया जाता है। निम्न स्तर के बहुत से कर्मचारी जैसे पोर्टर आदि नैमित्तिक आधार पर रखे जाते हैं। चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के साथ अच्छा व्यवहार किया जाना चाहिए।

श्री ले० अचौ सिंह (आन्तरिक मनीपुर) : रेलवे मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के सम्बन्ध में मैंने कुछ बातों की ओर रेलवे मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करना है, आशा है रेलवे मंत्रालय इस

पर समुचित विचार करेगा। सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न मनीपुर को रेल द्वारा सारे भारत से मिलाना है। राष्ट्रीय व्यावहारिक आर्थिक अनुसन्धान परिषद द्वारा हुए एक आर्थिक सर्वेक्षण से यह ज्ञात हुआ है कि पिछले कुछ वर्षों में पंचवर्षीय योजनाओं के बावजूद भी मनीपुर की आर्थिक स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है।

संचार साधनों के अभाव के कारण वहां के खाद्यान्नों के मूल्यों पर भी बुरा प्रभाव पड़ा है। इसके अतिरिक्त वहां जो सड़कें हैं भी वह पिछले युद्ध में सैनिक आवश्यकताओं को ध्यान में रख कर बनायी गयी हैं। अतः वे असैनिक दृष्टि से अधिक उपयोगी नहीं हैं। रेलवे मंत्रालय द्वारा दिये गये एक प्राक्कलन के अनुसार इस रेलवे लाइन के निर्माण में ३० से ३५ करोड़ रुपये तक व्यय होंगे। तथापि यदि इस लाइन को कछार के स्थान पर लुमडिंग और बदरपुर से बनाया जायेगा तो इसमें व्यय कम होगा और रेलवे लाइन बनाने में भी सरलता होगी।

यद्यपि हमारे क्षेत्र में एक ही रेलवे स्टेशन है तथापि उसके आधुनिकीकरण की ओर बहुत कम ध्यान दिया जाता है। मनीपुर रोड रेलवे स्टेशन जो नागा पर्वतीय तुएनसांग क्षेत्र की ओर सैनिक तथा असैनिक सामान इत्यादि पहुंचाने का एक मात्र साधन है, वहां बहुत भीड़ रहती है। वहां यात्रियों को आधुनिक सुविधायें भी नहीं मिलती हैं। अतः मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि वे इस ओर ध्यान दें।

वहां मोटर यातायात बहुत अधिक होता है और वहां पिछले वर्ष यह प्रस्ताव रखा गया था कि एक ऊपरी पुल बनाया जाय लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई कार्य नहीं किया गया।

लुमडिंग से सिलचर और लुमडिंग से तिनसुकिया जाने वाली गाड़ियों में विरोधी नागाओं के आक्रमण होते रहते हैं अतः सरकार को उनकी सुरक्षा का प्रबन्ध करना चाहिए।

इस क्षेत्र की गाड़ियों पर बहुत भीड़ भाड़ रहती है अतः मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूं कि वे इस सम्बन्ध में सुधार करें।

यह ज्ञात हुआ है कि भारत सरकार पाकिस्तान सरकार से कलकत्ता से आसाम तक सीधी रेल लाइन चलाने के सम्बन्ध में समझौता कर रही है यह समझौता क्रियान्वित किया जाय क्योंकि इससे यात्रा करने का समय और दूरी बहुत कम हो जायेगी।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि परिवहन तथा यातायात की असुविधा के कारण आसाम में भवन निर्माण सम्बन्धी सामान तथा अन्य चीजें समय पर उपलब्ध नहीं हो पाती हैं और जो मिलती भी हैं उनकी कीमतें ऊंची रहती हैं, अतः सीधे सम्पर्क के कारण उन वस्तुओं के दामों में कमी आ जायेगी।

रेलवे मंत्रालय की मांगों के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये।

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
-------------	-----------------------	------------------	---------------	---------------

४

७६

श्री त० ब० विठ्ठलराव

मध्य रेलवे के दोरनाकल और भद्राचलम् स्टेशन के बीच एक अतिरिक्त गाड़ी शुरू करने की

पये

१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
				रुपये
४	७४	श्री त० ब० विट्टलराव	सिंगारनी कोयला खान कम्पनी को उपयुक्त संस्था में मालडिब्बे संभरण करने की आवश्यकता ।	१००
४	७७	श्री त० ब० विट्टलराव	दक्षिण रेलवे के बैजवाड़ा खंड में जिन नैमित्तिक श्रमिकों ने छह महीनों से अधिक काम कर लिया है उन्हें मासिक वेतन देने की आवश्यकता ।	१००
४	१३०	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के मद्रास, मदुरै, कोयम्बटूर और बंगलौर में कोयला गोदाम खोलने की आवश्यकता ।	१००
४	१३१	श्री कोडिया	इंजीनियरिंग गेट कीपरों के काम के घंटों को विनियमित करने की आवश्यकता ।	१००
४	१३२	श्री कोडियान	मदुरै विभाग में की मैनों और मिस्त्रियों के रिक्त स्थानों में इंजीनियरिंग विभाग के गैंग-मैनों को नियुक्त करने की आवश्यकता ।	१००
५	४६३	श्री खुशवक्त राय	पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा खराब डिब्बों तथा माल डिब्बों का बदलने में असमर्थ रहना ।	१००
६	८५	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के मदुरै खंड में इंजीनियरिंग विभाग की अनुमोदित सूची में से उम्मीदवारों को स्थायी बनाने में असमर्थ रहना ।	१००
६	८६	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के मदुरै विभाग में अनुमोदित सूची के अतिरिक्त कामगारों को नियुक्त करना ।	१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
				रुपये
६	८७	श्री कोडियान	दूसरे वेतन आयोग की सिफारिशों के परिणामस्वरूप दूसरी पदालि के आग झोंकने वाले कर्मचारी की मजूरी में परिवर्तन करने की आवश्यकता ।	१००
६	८८	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे में प्रथम पदालि के कोयला झोंकने वालों को मिलने वाले मकान किराया भत्ता में वृद्धि ।	१००
६	८९	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के "ग" श्रेणी के ड्राइवरों की पिछली सेवाओं का विचार करते हुए उनका वेतन अधिकृत वेतनक्रम के अन्तर्गत निश्चित करना ।	१००
६	९०	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के भूतपूर्व एस० आई० आर० विभाग के "ग" श्रेणी के ड्राइवरों की ज्येष्ठता के आधार पर वेतन में कटौती को पूरा करना ।	१००
६	९१	श्री कोडियान	भूतपूर्व एस० आई० आर० विभाग में कन्डक्टर गार्ड रखने की वांछनीयता ।	१००
६	९२	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे में रेलों के साथ चलने वाले कर्मचारियों को रेलवे स्टेशन के निकट क्वार्टर देने में असमर्थता ।	१००
६	९३	श्री कोडियान	गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के लिये मद्दुरै स्टेशन के निकट उचित व्यवस्था न होना ।	१००
६	९४	श्री कोडियान	भूतपूर्व एस० आई० आर० विभाग के गार्डों को छोटी-छोटी बातों पर कठिन सजायें देना ।	१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्ताव का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
				रुपये
६	९५	श्री कोडियान	विभागीय समितियों द्वारा गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के यात्रा भत्ते का पुनरीक्षण ।	१००
६	९६	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के गाड़ों और ब्रैक्स-मैनों के लिये मील भत्ते को अधिकृत वेतन क्रम का एक अंग मानना ।	१००
६	९७	श्री कोडियान	दूसरे वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार गाड़ियों की समय निष्ठता को प्रोत्साहन देने के लिये गाड़ों और ब्रैक्स मैनों को गाड़ी में चलने का भत्ता देना ।	१००
६	९८	श्री कोडियान	अर्हताप्राप्त यार्ड खलासियों, कोयला खलासियों और इंजिन क्लीनरों को कोयला झोकने वालों के पद पर पदोन्नति करना ।	१००
६	९९	श्री कोडियान	भूतपूर्व एस० आई० आर विभाग में अर्हता प्राप्त यार्ड खलासियों, इंजिन क्लीनरों को कोयला झोकने वालों के पद पर पदोन्नत करने की आवश्यकता ।	१००
६	१००	श्री कोडियान	अर्हता प्राप्त यार्ड खलासियों, कोयला खलासियों, इंजिन क्लीनरों को दक्षिण रेलवे के मदुरै विभाग में पदोन्नत करने की आवश्यकता ।	१००
६	१०१	श्री कोडियान	मदुरै विभाग में प्रथम श्रेणी के कोयला झोकने वालों को "ग" वर्ग के ड्राइवर के पद पर पदोन्नत करने की आवश्यकता ।	१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
				रुपये
६	१३३	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के "ग" श्रेणी के गार्डों को सहायक स्टेशन मास्टर, यार्ड मास्टर, सेक्शन कंट्रोलर या आपरेटिंग ट्रैफिक इन्स्पेक्टर के पदों पर पदोन्नत करने में असफल रहना ।	१००
६	२०४	श्री कोडियान	मदुरै विभाग में विशेष वेतन गाड़ी को माल गाड़ी के साथ न लगा कर यात्री गाड़ी के साथ लगाना ।	१००
६	२०५	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के मदुरै स्टेशन के गाड़ी निरीक्षकों के अधीन काम करने वाले कर्मचारियों को निश्चित घंटे काम करने की वांछनीयता ।	१००
६	२०६	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के मदुरै जंक्शन में इंजिन डिब्बे कर्मचारियों के अधीन पम्प फिटर्स और वैकुम स्क्वाड रखने की आवश्यकता ।	१००
६	२०७	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के मदुरै स्टेशन में लोको शैड के रिक्त स्थानों को भरने की आवश्यकता ।	१००
६	२०८	श्री कोडियान	मदुरै के लोको शैड में चार्ज मैनों और मिस्त्रियों को स्थायी बनाने में विलम्ब ।	१००
६	२०९	श्री कोडियान	मदुरै के लोको शैड को उचित मात्रा में इंजिन के पुर्जे इत्यादि का संभरण करने में असमर्थ रहना ।	१००
६	२१०	श्री कोडियान	मदुरै के लोको शैड के लिये ५६ घंटे काम करने का पुनरीक्षित कर्तव्य सूची तैयार करना ।	१००

[श्री ले० अचौं सिंह]

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
				रुपये
६	२११	श्री कोडियान	मदुरै में लोको में काम करने वाले कर्मचारियों के लिये रात्रि भत्ते की व्यवस्था की आवश्यकता ।	१००
६	२८२	श्री कोडियान	डाक्टरी परीक्षा हो जाने के बहुत समय बाद भी ग श्रेणी के कोयला झोंकने वालों को खपाने में विलम्ब ।	१००
७	२२८	श्री आसर	बम्बई के उपनगरीय रेलों का किराया लोनावाल पूना स्था-रेलवे सेवा में लागु करने में असफलता ।	१००
८	३६	श्री कोडियान	गोल्डन राक और तिरुची फोर्ट स्टेशनों में सुधार तथा दूसरी और अतिरिक्त टिकट घर खोलने की आवश्यकता ।	१००
८	४०	श्री कोडियान	सेलेम जंक्शन के भोजन गृह में सुधार करने में असमर्थ रहना ।	१००
१३	१६४	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	कटक के राजसहायता प्राप्त रेलवे होस्टल के कर्मचारियों के बालकों की शिक्षा के निमित्त सुधार ।	१००
१५	२२	श्री कोडियान	मद्रास एगमोर-वेलपुरम् तिरुची तूतीकोरिन-एम जी लाइन की पटरी को दुहरी करना ।	१००
१५	४१	श्री कोडियान	१९६१-६२ के दौरान मद्रास इगमोर तंबरम् चिगलपट लाइनों के विद्युतीकरण के लिये उपयुक्त राशियां न देना।	१००
१५	४२	श्री कोडियान	जलखेट इरांड खंड में दुहरी पटरी बिछाने के कार्य में धीमी प्रगति।	१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
				रुपये
१५	४३	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे में मद्रास सरकार द्वारा प्रस्तावित नई लाइनों को तीसरी योजना में शामिल न करना ।	१००
१५	७८	श्री त० ब० विठ्ठलराव	रामगन्दम् और निजामाबाद के बीच रेल सम्पर्क की आवश्यकता ।	१००
१५	७९	श्री त० ब० विठ्ठलराव	लटूर और मिराज के बीच छोटी लाइन को बदलने में विलम्ब ।	१००
१५	८०	श्री त० ब० विठ्ठलराव	हसन मंगलौर रेल सम्पर्क को शीघ्र आरम्भ करने की आवश्यकता ।	१००
१५	८१	श्री त० व० विठ्ठलराव	हैदराबाद और औगले के बीच नालगोंया और मखेरला से होकर रेल सम्पर्क बनाने की आवश्यकता ।	१००
१५	८२	श्री त० व० विठ्ठलराव	रामवरम् में भद्राचलम् रोड और कोयला साइडिंग सेक्शन में एक स्टेशन बनाने की आवश्यकता ।	१००
१५	८३	श्री त० व० विठ्ठलराव	द्वितीय पंच वर्षीय योजना में शामिल की गई नई लाइनों के बनाने में असमर्थ रहना ।	१००
१५	१५२	श्री कोडियान	केरल सरकार ने दक्षिण रेलवे में जो नई लाइनें शामिल की उनके बनाने में असमर्थ रहना	१००
१५	१५३	श्री कोडियान	तिन्नेवेली-कन्याकुमारी---नगर-कोइल-त्रिवेन्द्रम लाइन बनाने की आवश्यकता ।	१००
१५	१६५	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	लोह अयस्क के परादीप तक परिवहन की सुविधा के लिये सुकिन्द लोह अयस्क खान क्षेत्रों से जयपुर क्यॉञ्जर रोड स्टेशन तक एक नया रेल सम्पर्क बनाने की आवश्यकता ।	१००

[श्री ले० अचौ सिंह]

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
				रुपये
१५	१६६	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	रेल सम्पर्क को राउरकेला से तालचेर तक विस्तृत करने की आवश्यकता।	१००
१५	१६७	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	पुरी से कोनार्क तक रेल सम्पर्क बनाने की आवश्यकता।	१००
१५	१६८	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	उड़ीसा के परादीप बन्दर में सुकिन्दा क्षेत्र से बड़े पैमाने पर निर्यात की सुविधा के लिये रेल सम्पर्क की व्यवस्था करने की आवश्यकता।	१००
१५	२२६	श्री आसर	दक्षिण रेलवे के पूना से मिराजपुर कोल्हापुर लाइन की मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदलने की आवश्यकता।	१००
१५	२३०	श्री आसर	दीता दसगांव रेलवे लाइन के निर्माण की आवश्यकता।	१००
१५	२३१	श्री आसर	महाराष्ट्र सरकार द्वारा जिन नई लाइनों के निर्माण की सिफारिश की गई थी उन्हें तीसरी योजना में शामिल करने में असफल रहना।	१००
१५	४६४	श्री खुशवक्त राय	खीरी जिले में पालिया स्टेशन से हसनपुर कटौली तक एक नई रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता।	१००
१६	४४	श्री खुशवक्त राय	दक्षिण रेलवे में तिरुची, मदुरै, कोयम्बटूर, सलैम में नगर-पालिका की सीमा के अन्दर उपरी पुल बनाने की आवश्यकता।	१००
१६	१६६	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	दक्षिण पूर्वी रेलवे में बीर राम-चन्द्र गांव के निकट एक फाटक बनाने की आवश्यकता।	१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि	रूपये
१६	१७०	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	कटक स्टेशन में गाड़ियों के आने और जाने के समय की घोषणा शुरू करने की आवश्यकता ।	१००	
१६	२३२	श्री आसर	बृहत्तर बम्बई में फाटक पर एक उपरी पुल बनाने की आवश्यकता ।	१००	
१८	८४	श्री त० ब० विट्ठलराव	मध्य रेलवे के वेलमपल्ली स्टेशन में उच्च श्रेणी का विश्रामघर बनाने की आवश्यकता ।	१००	
१८	१७१	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	उड़ीसा में दक्षिण पूर्वी रेलवे के पुरी, साखीगोपाल, जनकदेई पुर, कटक तथा अन्य स्टेशनों में यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने की आवश्यकता ।	१००	

†श्री गुलाम मोहीदीन (डिंडीगल) : रेलवे कर्मचारियों का रवैया यात्रियों के प्रति बहुत उपेक्षापूर्ण रहता है । छोटे-छोटे स्टेशनों में जहां गाड़ी बहुत कम समय रुकती है वहां पर बहुत से यात्री डिब्बों में यात्रियों को नहीं घुसने देते हैं, ऐसे समय भी रेलवे कर्मचारी उनकी कोई सहायता नहीं करते हैं । अतः उन्हें अपने कर्तव्य के प्रति अधिक जागरूक होना चाहिये ।

रेलवे में ठेकेदारों द्वारा जो काम करवाया जाता है वह अच्छी तरह नहीं किया जाता है । रेलवे मंत्रालय को इस ओर ध्यान देना चाहिये ।

रेलों को अपनी समय तालिका बनाने में इस प्रकार से समायोजन करना चाहिये कि यात्रियों को गाड़ियां बदलने में आसानी हो तथा उन्हें किसी प्रकार का कोई विलम्ब नहीं होने पावे, बहुधा यह होता है कि गाड़ी जंक्शनों में बहुत विलम्ब से मिलती है फलतः यात्रियों को बस में सफर करना पड़ता है ।

दक्षिण में यदि एक रेलवे लाइन बना दी जायेगी तो इससे जनता को काफी हद तक संतोष मिल जायेगा और इससे चुनावों में हम मतदाताओं को संतोषजनक उत्तर भी दे सकते हैं ।

जहां तक भोजनव्यवस्था के राष्ट्रीयकरण का सम्बन्ध है इस सम्बन्ध में छोटे-छोटे खोमचे-वालों को कृतिनाई होने की संभवभावना है, क्योंकि राष्ट्रीयकरण से ये लोग बेकार हो जायेंगे इसके अलावा यह बात भी ध्यान देने योग्य है कि कैंटीनों में अच्छा भोजन भी नहीं मिलता है ।

[श्री गुलाम मोहीदीन]

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये)

मेरा अनुरोध है कि डिंडीगल से मदुरै तक एक गाड़ी आठ बजे के बाद भी चलायी जाय, इससे उन लोगों को जो एक्सप्रेस गाड़ियों में इस कारण सफर नहीं कर सकते हैं कि वह छोटे स्टेशनों में नहीं कती है बहुत सुविधा हो जायेगी।

†श्री नरसिंहन् (कृष्णगिरी) : श्री एंथनी ने सरकार का ध्यान इस ओर दिलाया है कि रेलवे इंजनों का उचित तरीके से संधारण नहीं किया जा रहा है। यह दुःख की बात है कि सभी सरकारी विभागों में संधारण की ओर बहुत कम ध्यान दिया जाता है। इस सम्बन्ध में मैं आपका ध्यान इस्टर्न कोर्ट टैजीग्राफ आफिस की ओर भी दिलाना चाहता हूं वह सप्ताह में एक या दो बार खराब हो जाती है तभी उतकी ओर कोई ध्यान नहीं देता है। मैं इस सम्बन्ध में सम्बन्धित अधिकारियों का ध्यान आकर्षित कर चुका हूं। तथापि अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है।

आज कल ड्राइवरों का अपने इंजिन के लिये वह लगाव भी नहीं रहता है जो पहिले ड्राइवरों का हुआ करता था। इसमें संदेह नहीं है कि प्रत्येक ड्राइवर को अपना इंजिन नहीं पिया जा सकता है तथापि प्रत्येक वस्तु का उचित समय में संधारण हो जाना चाहिये अन्यथा उस पर और अधिक विदेशी मु। व्यय होती है।

मैं आपका ध्यान सलैम जंक्शन की ओर दिलाना चाहता हूं। इस स्टेशन का अभी रेलवे उपमंत्री ने मुआयना किया था तथापि इसके उपरांत भी वहां के एक स्टेशन में कोई सुधार नहीं हुआ। वहां की हालत बहुत पिछड़ी है। यद्यपि यह मद्रास राज्य का एक बहुत बड़ा शहर है तथापि वहां का स्टेशन बहुत खराब हालतों में है।

दक्षिण रेलवे अब स्टेशनों में पान सुपारी बेचने के व्यवसाय को अपने हाथों में वापस ले रही है, मेरे विचार से इसकी कोई आवश्यकता नहीं है, रेल को यह कार्य खोमचेवालों के हाथों में ही छोड़ देना चाहिये।

बंगलौर सलैम लाइन और बोदीनायकपूर लाइन पर कार्य शीघ्रता से आरम्भ किया जाय। यह कहना गलत है कि इस लाइन को बनाना अलाभकारी होगा। वस्तुतः यदि पूरी दूरी तक रेलवे लाइन बनायी जायेगी तभी रेलवे को लाभ हो सकता है अतः केवल इस आधार पर कि रेलवे लाइन से लाभ होने की कोई आशा नहीं है रेलवे लाइन को प्रारम्भ न करना उचित नहीं है।

अन्त में, पहली मांग पर चर्चा और सामान्य चर्चा के दौरान भी कर्मचारियों के लिए सुविधाओं, उनके कल्याण तथा इसी तरह की बातों का उल्लेख किया गया था। हड़ताल और हड़तालियों के साथ किये गये व्यवहार का भी जिक्र किया गया। दूसरी ओर के माननीय सदस्यों से मेरी यह अपील है कि वे इन बातों का इस तरह उल्लेख न करें कि पुराने घाव फिर ताजे हो जायें

इस संदर्भ में, माननीय रेलवे मंत्री ने हड़ताल के समय संग्राम रेलवे का काम जिस प्रकार निभाया उसके लिए उन्हें बधाई देने में मुझ बड़ी खुशी होती है।

†श्री मूलचन्द दुबे (फर्रुखाबाद) : माननीय मंत्री ने जिस प्रकार सभा में बजट रखा है उसके लिए अन्य सदस्यों के साथ-साथ मैं भी उन्हें बधाई देता हूं। पिछले कुछ वर्षों

†मूल अंग्रेजी में

में रेलवे ने बहुत अच्छा काम किया है। पुराने स्टेशनों की जगह नये स्टेशन बनाये गये हैं, प्लेटफार्मों पर छत डाल दी गयी है स्नान-घरों में सुधार किया गया है, पैसेंजर शेड बनाये गये हैं, नये ढंग के डिब्बे चालू किये गये हैं और इस प्रकार सभी तरह सुधार हुआ है।

लेकिन इसके बावजूद मैं यह कहने के लिए बाध्य हूँ कि रेलवे ने अपेक्षित उन्नति नहीं की है। वह १,१२१ करोड़ रुपये में से ७६ प्रतिशत से अधिक रुपया खर्च नहीं कर सकी। कहा जाता है कि बाकी २४ प्रतिशत दूसरी योजना के आखिर में काम में लाया जायगा। मैं नहीं समझ पाता कि यह कब और कैसे संभव होगा।

आगे यह कहा गया है कि वह कोयला नहीं पहुँचा सकी। कारण यह बताया गया है कि उत्पादन एकाएक इतना बढ़ गया है कि उपलब्ध माल डिब्बे उसे ढो नहीं सके। माननीय वित्त मंत्री ने बताया है कि कोयले का उत्पादन ५१० लाख टन हुआ है जबकि आशा ४७० लाख टन की थी। मैं इसे बहुत अधिक वृद्धि नहीं समझता लेकिन इसकी कल्पना पहले ही होनी चाहिये थी और उसके मुताबिक सारा कोयला ढोने का इन्तजाम किया जाना। लेकिन ऐसा नहीं किया गया। मैं समझता हूँ कि माल डिब्बों की कमी केवल इस कारण हुई कि हम दूसरे देशों को माल डिब्बे भेजने का प्रयत्न करते रहे। इन परिस्थितियों में यह नहीं कहा जा सकता कि कोयला कुछ ऐसे कारणों से पहुँचाया नहीं जा सका जो उसके नियंत्रण से परे थे।

दूसरी बात यह कि मैं बराबर इस बात पर जोर देता रहा कि शाहजहांपुर और फर्रुखाबाद के बीच एक नयी रेलवे लाइन बनायी जानी चाहिये। यह एक सामरिक महत्व की लाइन होगी क्योंकि यह लाइन फतहगढ़ छावनी को शाहजहांपुर और टनकपुर से मिला देगी जो नेपाल सीमा के निकट है। रेलवे बराबर यह कहती रही कि उसके पास रुपया नहीं है। पिछले एक साल में उसने १६० करोड़ पय का ऋण लिया है। तीसरी योजना में उसके पास करीब १६०० करोड़ रुपया होगा फिर भी उसका कहना है कि इस लाइन के लिए ५-६ करोड़ रुपया नहीं मिल सकता। यह इसलिए अत्यावश्यक है कि भारत और नेपाल के बीच एक लाइन होनी चाहिये। चीनीयों ने हमारी सीमा पर कब्जा कर रखा है और कोई वजह नहीं कि हम अपनी फौज के लिए एक और लाइन न कायम करें।

इसका एक पहलू और भी है। गंगा और रामगंगा के बीच के इलाके में हर साल बाढ़ आती है और लाखों रुपये का अनाज बरबाद हो जाता है। हम विदेशों से अनाज मंगाने के लिए १०० करोड़ रुपया अब भी खर्च कर रहे हैं लेकिन अपना अनाज संभालने की ओर ध्यान नहीं दे रहे हैं। शायद इसका कारण यह है कि खाद्य मंत्रालय तथा रेलवे मंत्रालय के बीच कोई समन्वय नहीं है। वे दोनों मिलकर कुछ हल निकाल लें। यदि वे इन दो नदियों पर पुल बना लें तो सारा अनाज बच जायगा। इन पुलों से इन नदियों पर नियंत्रण रखने में भी सहायता मिलगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि रेलवे इस प्रश्न पर विचार करे।

श्री लीलाधर अठाना (उन्नाव): उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे विभाग ने काफी उन्नति की है और चतुर्मुखी उन्नति की है। मैं कुछ बातें अपने राज्य उत्तर प्रदेश में कानपुर और खखनऊ लाइन के सम्बन्ध में बतलाना चाहता हूँ जहाँ कि कुछ भी विकास नहीं हो पाया है।

[श्री लीलाधर अस्थाना]

वहां का विकास कार्य अधूरा पड़ा हुआ है। रेलवे डिमांड्स पर बोलते हुए हमारे अनेकों माननीय सदस्यों ने लाइने बढ़ाने की प्रार्थना की है और मौजूदा लाइनों में सुधार करने और उनकी तरक्की करने के लिए मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया है। मगर मैं कोई लाइन बढ़ाने की मांग न करते हुए लखनऊ कानपुर रेलवे लाइन के बीच एक कुसुम्भी स्टेशन पड़ता है उसकी ओर रेलवे मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। वहां एक लम्बा प्लेटफार्म बना हुआ है लेकिन उस पर शेड नहीं है और जिसके कि कारण यात्रियों को धूप और वर्षा के समय बड़ी कठिनाई और असुविधा का सामना करना पड़ता है।

कुसुम्भी का बुकिंग आफिस एक छोटी सी कोठरी में है और उसमें जगह इतनी तंग है कि खुद स्टाफ ही दिक्कत के साथ बैठ कर काम कर पाता है। जब वर्ष होती है और शैड न होने के कारण यात्री लोग प्लेटफार्म पर भीगते हैं तो वह बचने के लिए बुकिंग आफिस में शरण लेना चाहते हैं लेकिन उनको अंदर नहीं आने दिया जाता है और जिसके कि परिणामस्वरूप यात्रियों को बेहद मुसीबत और तकलीफ का सामना करना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि जब चारों तरफ उन्नति हो रही है और विकास हो रहा है तब वहां कोई भी विकास न हो गौर शून्य रहे उचित नहीं जंचता और जैसा मैंने निवेदन किया यात्रियों को सुविधा पहुंचाने की दृष्टि से कुसुम्भी पर शैड का बनाया जाना बहुत आवश्यक है।

इसके अलावा एक से बड़ी कठिनाई जो वहां के कर्मचारियों को अनुभव होती है। वहां पर ३ कर्मचारी रहते हैं उनके क्वार्टर्स जो उनको मिले हुए हैं वे रेलवे स्टेशन से काफी दूर हैं। वहां पर सुरक्षा की बड़ी कमी है और वहां पर प्रतिवर्ष चोरियां हो जाती हैं। चोरियां होने से लोग बड़े शंकित रहते हैं। इसलिए यह आवश्यक है कि वहां के कर्मचारियों की सुरक्षा का माकूल इन्तजाम किया जाय ताकि उनकी जान माल सुरक्षित रहे।

रायबरेली लाइन पर एक रावतपुर स्टेशन है। वहां दो वर्ष हुए दो रेल कर्मचारी मार डाले गये थे। वह स्टेशन गांव के बाहर है। ऐसे भी स्टेशन हैं जहां कि कोई आबादी भी नहीं है और वहां जो रेलवे कर्मचारी रहते हैं उनको मार डाला जाय तो यह गंभीर समस्या है। यही नहीं जो रेलवे का बुकिंग आफिस है उस पर भी हमला होता है, ताला तोड़ डाला जाता है और चोरी हो जाती है। चोरी हो जाने के बाद रेलवे पुलिस वाले कहते हैं कि यह हमारे क्षेत्र में नहीं है और सिविल पुलिस कहती है हमारे क्षेत्र में नहीं है। उनकी सुरक्षा का कोई बंदोबस्त नहीं हो पाता है। कर्मचारियों की जान माल की सुरक्षा नहीं हो पाती है और न सरकारी रुपये की सुरक्षा हो पाती है। यह बहुत आवश्यक है कि कर्मचारियों की जान माल की सुरक्षा का उचित इन्तजाम किया जाय। आज हालत यह है कि उनकी सुरक्षा का इन्तजाम भी नहीं है और उनका वहां से ट्रान्सफर भी नहीं करते हैं क्योंकि दूसरे आदमी वहां जाने को तैयार नहीं होते। इसलिए मैं पुनः मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर दिलाते हुए कहना चाहूंगा कि वहां स्टाफ की सुरक्षा का बंदोबस्त किया जाय, आवश्यकता पर फायरआर्म दिये जाय। स्टेशनों पर सुविधाओं को बढ़ाया जाय ताकि जनता को राहत महसूस हो। ऐसा करने से आप जो विकास कार्य कर रहे हैं उसमें चार चांद लग जायेंगे।

जब पिछली मर्तबा हमारी सेकेंड वर्ल्ड वार हुई थी तो हमारे जिले में एक लाइन है—माधोगज कानपुर लाइन, उसको उखाड़ दिया गया था, उसकी पटरियां उखाड़ दी गई थीं, यह सन्तोष का

विषय है कि आपके विभाग ने दुबारा उनको लगा दिया है। आपने वहां फिर लाइन चालू कर दी है मगर जो हाल्ट्स पहले बने हुये थे इस लाइन पर उन सबको नहीं बनाया कायम रखा और स्टेशन बनवाये। उनके न होने से जनता को बड़ी असुविधा है उनके बंद होने से वह सुविधा समाप्त हो गई है। इन्हीं में मेथीटेकुर का स्टेशन ऐसा था, जो अभी तक नहीं बन पाया है और वैसे ही पड़ा हुआ है। इसी तरह काली मिट्टी का स्टेशन भी नहीं बन पाया, है जिस से जनता को बहुत असुविधा होती है। अगर इन स्टेशनों को बना दिया जाये, तो इस से जनता को बहुत सुविधा होगी और सामान भी भेजा जा सकेगा।

लड़ाई के जमाने में इसी प्रकार विलग्राम और हदपुर लाइन उखाड़ दी गई थी, उसको दोबारा लगाने के लिये कोई प्रबन्ध नहीं किया जा रहा है। वहां पर एक बड़ी मंडी है, और कारोबार के लिये लोग आते हैं। वहां तरक्की और विकास हो रहा है, मगर दुर्भाग्यवश जहां पहले रेलें थीं, उखड़ जाने के बाद वे दोबारा नहीं लग पाई हैं। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ।

अब मैं कर्मचारियों के सम्बन्ध में एक दो बातें कहना चाहता हूँ। हम ने जनता की सुविधाओं की चर्चा की है, लेकिन जब तक कर्मचारियों की सुविधा की पूरी व्यवस्था नहीं की जायगी, तब तक दोनों में मिल कर अच्छी तरह से और वेग से काम नहीं हो सकता है। कर्मचारियों का जो प्राविडेंट फंड काटा जाता है, उनके पास उस का कोई हिसाब नहीं होता है। उन के पास साल में एक स्लिप भेज दी जाती है। अगर कोई कर्मचारी ट्रांसफर हो गया, तो उस के पास स्लिप नहीं जाती है। इस का परिणाम यह होता है कि वर्षों तक उन लोगों को अपने हिसाब के बारे में पता नहीं लग पाता है और इस विषय में उनकी दरखास्तें वर्षों तक प्रशासन के यहां पड़ी रहती हैं। मेरा सुझाव यह है कि जिस प्रकार पोस्ट आफिस की ओर से एक रुपया ले कर एक पासबुक दी जाती है, उसी तरह कर्मचारियों को विभाग की ओर से पास बुक दी जाये, ताकि हर साल उन को मालूम हो जाये कि उन के हिसाब में कितना रुपया है। जैसा कि मैंने अभी कहा, किसी की ट्रांसफर होने से सालों तक उसके हिसाब का पता नहीं चलता है और आखिर में जब इस को हिसाब मिलता है और वह किसी बात पर आपत्ति करता है, तो अधिकारी कहते हैं कि तुमने पहले ऐसा नहीं किया। मैं जानता हूँ कि तीन चार वर्ष की दरखास्तों का फ़ैसला अभी तक नहीं हो पाया है। इस कारण कर्मचारियों में बड़ा असंतोष। इसलिये मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि विभागीय कर्मचारियों को एक पास बुक देनी चाहिये, ताकि वे अपने प्राविडेंट फंड के हिसाब-किताब को ठीक तौर से समझ सकें।

इसी सम्बन्ध में एक और निवेदन करना चाहता हूँ। नैशनल फ़ैडरेशन आफ इंडियन रेलवेमैन से रेलवे विभाग का समझौता हुआ था कि ट्रेविलिंग एण्ड डीयरनेस एलाउंस बड़ा दिया जायगा, लेकिन उस को अभी तक क्रियान्वित नहीं किया गया है। इस एग्रीमेंट को पूरा न करने और टी० ए० न दिये जाने की वजह से कर्मचारियों में बहुत असन्तोष और अविश्वास की भावना फैली हुई है।

जब विभाग की ओर से कोई आदमी रखा जाता है, तो यह निश्चित किया जाता है कि उसको कार्य का अनुभव होना चाहिये। असिस्टेंट वैलफ़ेयर इंस्पेक्टर और पर्सनल आफिसर की कुछ जगहें हुई थीं। ऐसी जगहों के लिये बुलाये जाने वाले आदमियों की संख्या सैकड़ों, हजारों तक पहुंच जाती है, किसी को इन्कार नहीं किया जाता है और यह दिखाया जाता है कि सब का इन्टरव्यू लिया जाता है। लेकिन विभागीय कर्मचारियों ने ऐसा किया है कि यूनियन में काम करने वालों पर प्रतिबन्ध लगा दिया है। यह सब अन्दर ही अन्दर चलता है कि बाहर के आदमी आ जायें, लेकिन यूनियन में काम करने वालों को मौका न दिया जाये।

श्री शाहनवाज़ खाँ : माननीय सदस्य को किसी ने ग़लत ख़बर दी है यह बिल्कुल ग़लत है ।

श्री लीलाधर अण्ठाना : मैं चाहता हूँ कि यह ग़लत साबित हो जाये । और कोई आ जायगा, तो मैं समझूंगा कि यह ग़लत है । जो बातें मैं ने कही हैं, अगर वे ग़लत साबित हो जायें, तो मैं बड़ा आभारी हूँगा ।

स्वामी रामानन्द शास्त्री (बाराबंकी रक्षित—प्रनूसूचित जातियाँ) : उपाध्यक्ष महोदय, आज रेलवे की मांगों के ऊपर बोलने का आपने मुझे समय दिया, उसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ । रेलवे का कार्य सब से अच्छा है, यह तो सब ने कहा है । मुझे तो आपका ध्यान दो चार बातों की तरफ़ आकर्षित करना है ।

मैं बाराबंकी डिस्ट्रिक्ट से आता हूँ । वहाँ पर बूढ़वल स्टेशन से चौकाघाट के बीच में, जिसको बहरामघाट भी कहते हैं, पहले बड़ी लाइन थी । वार के ज़माने में उसे चार पांच मील के टुकड़े को उखाड़ दिया गया । उस लाइन के उखड़ जाने से, बुढ़वल शुगर मिल में जो उस इलाके का गन्ना आता था वह रुक गया है । वहाँ पर लकड़ी का एक बहुत बड़ा डिपो भी है और उस डिपो का माल भी आना जाना कम हो गया है । इस तरह लोगों को जो सहूलियतें थी, वह खत्म हो गई है । मैं निवेदन करूँगा कि उस में सरकार का ज्यादा खर्च नहीं है । वहाँ पर पटरी बनी हुई है और सिर्फ़ रेल बिछा देनी है । वहाँ गाड़ी चार दिन में एक बार आये । लेकिन वहाँ पर ज्यादा खर्च की बात नहीं है और आमदनी भी है । इसलिये उस लाइन को पुनः चालू करने की व्यवस्था की जाये ।

हरिद्वार के पास ज्वालापुर स्टेशन है । वहाँ पर अभी डबल लाइन बनी है और डबल प्लैटफ़ॉर्म है । जितनी गाड़ियाँ देहरादून से आती हैं, वे एक्सप्रेस और मेल—वहाँ रुकने लगी हैं । उपमंत्री महोदय, जनरल साहब, वहाँ आते जाते हैं और उन्होंने उस जगह को देखा हुआ है । मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि जब वहाँ गाड़ी आती है, तो लोगों को दूर तक घूम कर गाड़ी में बैठना पड़ता है, क्योंकि प्लैटफ़ॉर्म नहीं है । अगर उस प्लैटफ़ॉर्म को ऊँचा कर दिया जाये, और ऊपर हल्का सा ओवर-ब्रिज बन जाये, तो यात्रियों को बहुत सुविधा हो जाये । पिछले दिनों एक औरत का कपड़ा वहाँ उलझ गया और एक्सिडेंट होते-होते बचा । कई भाई वक्सा वगैरह लेकर उतरते हैं और उन को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । वहाँ पर यात्री बहुत बड़ी संख्या में आते हैं । आगे कुम्भ आ रहा है । इसलिये वहाँ पर प्लैटफ़ॉर्म को ऊँचा कर दिया जाये और ओवर ब्रिज की भी व्यवस्था कर दी जाये ।

बाराबंकी स्टेशन के ऊपर जो ओवर-ब्रिज बना हुआ है, उसकी दूसरी तरफ़ छोटी लाइन है और रेलवे के क्वार्टर हैं । इसलिये वहाँ पर करीब चालीस फ़ीट का ओवर-ब्रिज का छोटा सा टुकड़ा बनाया जाना चाहिये । अभी पिछले दिनों दो एक्सिडेंट वहाँ पर हो गये और एक आदमी जान से मारा गया । ऐसी हालत में अगर वहाँ पर ओवर-ब्रिज को थोड़ा और बढ़ा दिया जाये, तो रेलवे का कोई नुकसान नहीं है और इस प्रकार के एक्सिडेंट्स बच सकते हैं ।

लखर और नजीबाबाद के बीच में वालावाली स्टेशन है । वहाँ पर इधर स्टेशन है और दूसरी तरफ़ गंगा ग्लास फ़ैक्ट्री है । वहाँ पर आने जाने के साधन नहीं हैं और रेलवे लाइन को पार करना पड़ता है, जिस की वजह से लोगों को बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है । अगर वहाँ पर भी एक हल्का सा ओवर-ब्रिज बन जाये तो लोगों को बहुत सुविधा हो जाये । पिछले

दिनों वहां पर एक लड़का बीच में आ कर मर गया। मैंने इस बारे में पार्लियामेंट में भी क्वेश्चन किया था। वहां पर जनता के बैठने के लिये भी कोई व्यवस्था नहीं है। अगर वहां पर प्लैट-फ़ॉर्म के ऊपर थोड़ा सा शैंड बन जाये, तो बहुत अच्छा हो। वहां गंगा का किनारा होने से लोग बहुत बड़ी संख्या में आते-जाते हैं। मेलों के दिनों में वहां हजारों आदमी हो जाते हैं।

मझे आशा है कि जिन छोटी छोटी बातों की ओर मैंने माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया है, वह उन पर विचार करेंगे और मेरे सुझावों को क्रियान्वित करने का प्रयत्न करेंगे।

आप को धन्यवाद देते हुये मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

श्री गोरे : मैं कुछ सुझाव रेलवे मंत्री के सामने रखना चाहता हूं। उड़ीसा के लोगों की कुछ शिकायतें हैं। रेलवे मंत्रालय को मालूम होगा कि उड़ीसा ही संपूर्ण भारत में एक ऐसा राज्य है जहां डिविजनल हेडक्वार्टर्स नहीं है। कई राज्य तो ऐसे हैं जहां एक से अधिक ऐसे मुख्य कार्यालय हैं किन्तु उड़ीसा में एक भी नहीं है। इसलिए मेरा सुझाव है कि खुर्दा रोड़ को डिविजनल हेडक्वार्टर्स में बदल दिया जाय।

रेलवे मंत्रालय और देश ने यह देखा है कि अभी हाल ही की बाढ़ में रूरकेला और तलछर के बीच संबंध टूट गया था और एक समस्या उत्पन्न हो गयी थी। यदि रूरकेला से तलछर तक एक वैकल्पिक रेलवे लाइन बना दी जाये तो यह आसानी से दूर हो जायगी।

जहां तक महाराष्ट्र का संबंध है, दिव-पनवेल रेलवे लाइन को छोड़कर अभी हाल में कोई नयी रेलवे लाइन बनाने का काम शुरू नहीं किया गया है। मैं रेलवे मंत्रालय की वित्तीय कठिनाइयों को समझता हूं लेकिन वर्तमान लाइनों जैसे मन्माड से धोंड, पंढरपुर से मिरज, मिरज से कोल्हापुर और हुबली से पूना की लाइनों को बड़ी लाइन बनाना और उनकी मरम्मत करना असंभव नहीं होना चाहिये। मन्माड स्टेशन एक बहुत बड़ा जंक्शन है लेकिन वहां न छतदार प्लैटफॉर्म है और न शौचालय हैं वहां चीनी के नये कारखाने बन रहे हैं; सरकार भी वहां शराब बनाने का एक बड़ा कारखाना खोल रही है। मैं नहीं समझ पाता कि यह स्टेशन यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को किस तरह संभाल पायेगा।

पंढरपुर के बारे में मैंने कई बार कहा है और मुझे हमेशा बताया गया है कि कुईवाड़ी और पंढरपुर स्टेशनों को नये ढंग से बनाया जायेगा। लेकिन आज चार साल हो गये, कुछ नहीं किया गया है। इस बात को देखते हुए कि पंढरपुर यात्रा का प्रसिद्ध केन्द्र है, रेलवे मंत्रालय से मेरी प्रार्थना है कि वहां यात्रियों को न्यूनतम सुविधाएं अवश्य दी जायें।

मिरज और कोल्हापुर के बीच रेलवे लाइन के बारे में मुझे यह कहना है कि कोल्हापुर में सब से अधिक ताड़गुड़ तैयार होती है और वह गुजरात, राजस्थान और उत्तर भारत में भेजी जाती है। हुबली और पूना के बीच रेलवे लाइन से इसको बाजार मिलेगा, जहां अवरोध के कारण ताड़गुड़ पैदा करने वाले किसानों को कई बार बड़ी कठिनाई हुई है। दूसरी बात यह कि इस लाइन के आस पास बड़े-बड़े उद्योग स्थापित हो रहे हैं उदाहरण के लिए, करन के पास कागज बनाने वाला एक बड़ा कारखाना और एक उर्वरक कारखाना बनाया जायगा। अल्युमिनियम कारखाना भी बनाया जाने वाला है। इसलिए मैं माननीय मंत्री को बताना चाहता हूं कि कम से कम इस लाइन को वे बड़ी लाइन बना दें और उसकी मरम्मत तथा उस में सुधार कर दें।

मुझे यह बताने में दुख होता है कि मध्य रेलवे तथा दक्षिण रेलवे के कर्मचारी पूना जैसे शहर में पुराने और कमजोर बैरेक में रह रहे हैं। आप को जान कर आश्चर्य होगा कि कई सालों से इन मकानों की मरम्मत नहीं की गयी है। डी टाइप, जे टाइप और अन्य प्रकार के मकान जो सरकारी कर्मचारियों को किराये पर दिये गये हैं और उन के वेतन का १० प्रतिशत किराये के तौर पर लिया जाता है यद्यपि उसका निर्धारित किराया कहीं कम है। निर्धारित किराये और वास्तव में लिये गये किराये का अन्तर मनमानी तारीख अर्थात् १९६० से वापस दिया जायगा गो कि वे वहां १९५० से रह रहे हैं और तब से अपने वेतन का १० प्रतिशत किराये के तौर पर दे रहे हैं। फिर ये मकान इतने पुराने और रद्दी हैं कि उन पर एक तिहाई किराया भी नहीं मिलेगा।

फिर वहां कोई स्कूल नहीं है, पानी भी बहुत थोड़ा मिलता है। पूना निगम ने एक संकल्प पारित किया है और कहा है कि वहां एक प्राइमरी स्कूल खोलने के लिए वह तैयार है। रेलवे के पास भी बड़ी काफी ज़मीन है जहां स्कूल की इमारत बनायी जा सकती है, लेकिन न तो वह खुद स्कूल बना रही है और न ही निगम को वहां कोई इमारत बनाने के लिए इजाजत देती है। इसलिए इस मामले में तुरन्त कुछ किया जाना चाहिये।

अब मैं सेवा निवृत्त रेलवे कर्मचारियों के बारे में कुछ कहूंगा। आपको याद होगा कि वेतन आयोग ने १९४६ में यह सिफारिश की थी कि जहां तक संभव हो, रेलवे कर्मचारियों को पेन्शन दी जाये। उस पर रेलवे मंत्रालय ने विचार किया और केवल उन्हीं लोगों को पेन्शन दी गयी जो १९५७ के बाद सेवा निवृत्त हुए। इसलिए जो लोग १९४७ से १९५७ के बीच सेवा निवृत्त हुए उन्हें पेन्शन योजना से कोई लाभ नहीं हुआ। इस पर यह बताया गया कि ऐसी योजनाएं मंत्रालय पीछे से लागू नहीं करती। लेकिन मैं यह बताना चाहता हूं कि दूसरे मंत्रालयों में भूतलक्षी प्रभाव से योजनाएं लागू की गयीं हैं। उदाहरण के लिये नासिक छपाई प्रैस में एक निश्चित तारीख के बाद रिटायर होने वाले लोगों के लिए पीछे से पेन्शन योजना लागू की गयी है। मैं यह कहूंगा कि उन रेलवे कर्मचारियों की यह बड़ी पुरानी शिकायत है और ऐसे लोग केवल ३ या ४ हजार हैं और उन पर ५ लाख रुपये से अधिक सालाना खर्च नहीं होगा। फिर ऐसी ही बात १९३१ से पहले के गार्डों के बारे में भी है। वे भी अपनी शिकायतों के लिए आन्दोलन कर रहे हैं लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया है। मैं इस अवसर पर रेलवे मंत्री से प्रार्थना करना चाहता हूं कि वे इन मामलों पर विचार करें।

अन्त में मैं भोजन व्यवस्था के बारे में कहना चाहता हूं। रेलवे को चावल, आटा, चीनी और हर चीज नियंत्रित दरों पर मिलती है और उसे कहीं भी बाजार भाव से कीमत नहीं चुकानी पड़ती, न ही उससे बिक्री कर चुकाना पड़ता है। ऐसी स्थिति में रेलवे भोजन सेवा के लिए यह संभव होना चाहिये कि वह सस्ती दर पर अच्छा भोजन दे सके। लेकिन फिलहाल यह हो रहा है कि दर बढ़ती जा रही है और भोजन की किस्म गिरती जा रही है। मैं इस व्यवस्था के बारे में बहुत चिन्तित हूं क्योंकि हम चाहते हैं कि विदेशों से अधिकाधिक यात्री हमारे यहां आयें जिस से हमें विदेशी मुद्रा प्राप्त हो। लेकिन यह सेवा इतनी रद्दी है, बर्तन इतने खराब होते हैं, तौलिये और बाकी चीजें इस कदर होती हैं कि देखा नहीं जाता। मैं चाहता हूं कि इस हालत में कुछ सुधार किया जाये। मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि यदि मंत्रालय संसद् सदस्यों को यह देखने का अधिकार दे कि भोजन व्यवस्था ठीक ढंग से होती है या नहीं, तो बहुत कुछ सुधार हो सकेगा क्योंकि मेरा यह अपना निजी अनुभव है कि भोजन सेवा वालों को यह मालूम होने पर कि अमुक व्यक्ति संसद सदस्य है, उसी रसोई घर से पन्द्रह मिनट में अच्छा से अच्छा भोजन तैयार कर के दिया जाता

है। मैं चाहता हूँ कि ऐसी बातों के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को दंड दिया जाना चाहिये। भोजन व्यवस्था में सुधार करने के लिए इस के सिवा और कोई दूसरा रास्ता नहीं है।

मैं इन्हीं बातों पर जोर देना चाहता था और आशा है कि मंत्रालय उन पर ध्यान देगा।

श्री बाल्मीकी (बुलन्दशहर-रक्षिता-अनुसूचित जातियाँ) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे विभाग ने जो आशातीत उन्नति की है उस की अवश्य प्रशंसा करनी होगी। लेकिन कार्यक्षमता और व्यवहार को देखते हुए वह बात उतनी आगे नहीं जाती है। अभी कुछ बातें मेरे मस्तिष्क में हैं जो कि मैं माननीय मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ।

सब से पहला सवाल जो हमारे सामने आता है वह है स्वच्छता का। रेलवे विभाग के द्वारा स्वच्छता लाने का प्रयत्न करते हुये भी न तो गाड़ियों में और न प्लेटफार्मों पर ही वह स्वच्छता का रूप दिखाई देता है। अगर कोई आदमी लगातार दो हजार मील से ज्यादा सफर करता है और वह डब्बे में वैसे ही बैठा रहे, नहाने धोने और मुंह धोने की कोशिश न करे, तो वह वैरागी बन सकता है। हिन्दुस्तान के अन्दर एक सवाल सिर पर पाखाना ढोने की लानत का है। हमारे देश के महानतम नेता माननीय पं० गोविन्द वल्लभ पन्त के, जो कि अब हमारे बीच में नहीं हैं, मस्तिष्क के अन्दर एक दर्द था इस बारे में और उन्होंने एक कमेटी इस के लिये कायम की। उसका मैं भी सदस्य था। सारे देश में हम गये और अपनी सफ़ारिशें उन के सामने रक्खीं। उसमें एक चेप्टर रेलवे के बारे में भी है। मैं उस की ओर आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। रेलवे कालोनीज़ के अन्दर भी यह प्रथा, सिर पर पाखाना ढोने की किसी न किसी रूप में विद्यमान है, और पाखाना ज्यादातर हाथ से साफ करने के हैं। वहां पर पाखाने को ले जाने का और सफ़ाई करने का जो तरीका है वह बहुत पुराना है और गन्दगी से भरा हुआ है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस बात की ओर सविशेष ध्यान दें। सारे देश में सिर पर पाखाने ढोने की लानत को दूर करने का जो सवाल है, उस के सम्बन्ध में और मौजूदा पाखानों में परिवर्तन लाने और उन की सूरत बदलने के मामले में रेलवे विभाग सब से बड़ा आदर्श हमारे सामने उपस्थित कर सकता है। यह काम कहीं कहीं शुरू भी हुआ है। लेकिन उस में गति लाने की आवश्यकता है।

यह बात भी है कि रेलवे के स्पीड बढ़ी है, खास तौर से मालगाड़ियां तेजी से भागती हुईं नजर आती हैं। लेकिन जितनी अधिक भागती होना चाहिये उतनी नगर नहीं आती हैं। हर जगह पर, खास कर मेरे क्षेत्र में कोयले की कमी है क्योंकि माल ढोने के लिये डब्बे नहीं मिलते हैं। अगर कहीं कहीं कोयले के डब्बे आते भी हैं तो बीच में से ही गायब हो जाते हैं। ऐसे बहुत से मामले सामने आते रहते हैं। मेरा यह सुझाव है कि इस ओर ध्यान दिया जाय और अधिक से अधिक डब्बे कोयला ढोने के लिये प्राप्त हो सकें, इस का प्रयत्न किया जाय ताकि कोयले की कमी दूर हो सके।

तीसरा प्रश्न हमारे सामने चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों का है। योंतो रेलवे ने बड़ी सुविधायें दी हैं, चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के वेतन के सम्बन्ध में और उन के रहने के क्वार्टर आदि के सम्बन्ध में जो उन्नति विभाग ने की है, उस की प्रशंसा मैं अवश्य करूंगा, लेकिन उन लोगों के साथ अधिकारियों का व्यवहार जो है, वह अच्छा नहीं है। उन के साथ दुर्ब्यवहार होता है। कई स्टेशनों पर इस तरह की घटनायें हुई हैं, जो कि मैं वक्तन फवक्तन मंत्री जी को लिखता भी

[श्री बाल्मीकी]

रहा हूँ। अभी भी इस तरह की एक बात बरेली स्टेशन पर हुई, जहाँ के बाबुओं ने हमारे एक चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी को मारा। इसी मार्च की ६ तारीख को खूर्जा स्टेशन पर एक भंगी को, एक बाल्मीकी को वहाँ के स्टेशन मास्टर और दो बुकिंग क्लर्कों ने मिल कर मारा, और इतना मारा कि उसके काफी चोटें आईं। जब वह डाक्टर के पास गया तो डाक्टर ने उस का नाम तो लिख लिया, लेकिन स्टेशन मास्टर के कहने से उस का इलाज नहीं किया। उस कर्मचारी का नाम रामफल है और स्टेशन मास्टर का नाम शायद मि० वर्मा है। बुकिंग क्लर्कों का नाम कुछ भी हो सकता है। ऐसी ही एक घटना यहाँ पहले भी हुई थी। इसी प्रकार से एक चतुर्थ श्रेणी का कर्मचारी था जो अपने क्वार्टर में देवी की पूजा कर रहा था देवी की पूजा दुनियां करती है, वह भी कर रहा था। उस में पशुबलि चढ़ाने की बात भी किसी रूप में आई। इस के ऊपर उन लोगों को नाराजगी हुई और उन्होंने उसे मारा। इस मामले में हमारे अधिकारियों ने, हमारे मंत्री जी ने और रेलवे बोर्ड ने ऐसा कदम उठाया कि उन लोगों को काफी तगड़ी सजा मिली। लेकिन जो लोग बाकी रह गये थे, वे इस बात को दिमाग में रखते थे। उन्होंने गालियां देते हुये, अपशब्द कह कर उस चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी को मारा बुरी तरह से। यह तो विशेष तौर से मेरे क्षेत्र की घटना है, ऐसा अनेक क्षेत्रों में होता है। इस लिये मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि जो हमारे सेवा करने वाले लोग हैं, चाहे वे सफाई करने वाले मजदूर हों, चाहे दूसरे काम करने वाले मजदूर हों, उन के साथ सद्व्यवहार होना चाहिये, आत्मीयता का व्यवहार होना चाहिये, इन्सानियत का व्यवहार होना चाहिये, उन को इन्सान समझा जाय। इस ओर आप के प्रयत्न हो रहे हैं लेकिन मैं आप का ध्यान इस की ओर इस लिये आकर्षित कर रहा हूँ कि जितना प्रयत्न होना चाहिये, अभी उतना हो नहीं पा रहा है।

उसके बाद आती है भ्रष्टाचार की बात। भ्रष्टाचार अनेक रूपों में दूसरी जगहों पर भी है। और रेलवे विभाग भी में भी है। इस को दूर करने के लिये आप ने प्रयत्न किये हैं, जिस के लिये मैं सदभावना के साथ आप को धन्यवाद देना चाहता हूँ, लेकिन सैनिटरी विभाग के अन्दर जो इस तरह का भ्रष्टाचार है, छोटे कर्मचारियों से जो रिश्वतें ली जाती हैं, उन से महीने बंधे हुये हैं, और पूरी नौकरी के दिनों में उन से यह ली जाती है, मैं समझता हूँ कि आप इस ओर ध्यान देंगे और इसे दूर करने की कोशिश करेंगे।

हरिजनों को उन्नति के अवसर प्रदान करने का बड़ा प्रश्न अभी भी बना हुआ है। सफाई मजदूर आदि जो छोटा काम करने वाले कर्मचारी हैं, उनका काम बदलने के लिये जो कैटेगरी बनायी गई है, इससे कुछ कुछ काम हुआ है। उसके लिये मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ, लेकिन फिर भी यह शिकायत है कि अगर कोई ऐसा छोटा काम करने वाला कर्मचारी अपना काम बदलने के लिये दरखास्त देता है तो उसको बदली कठिनाई से मिलती है। उसमें अड़चन होती है। इस ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। आप इस ओर ध्यान दें ताकि उनको बदली जल्दी मिल सके और एक जाति केवल एक काम में न रह सके।

अब कुछ स्थानीय प्रश्न हैं जिनकी ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। अभी मेरे क्षेत्र में रेलवे लाइन बनाने का एक सवाल आया था, और उसको उत्तर प्रदेश गवर्नमेंट के सामने वहाँ के प्रतिनिधियों ने भी उठाया था। वह प्रश्न चोला को बुलन्दशहर से मिलाने का है। एक सब पार्टी भी उसको देखने गई थी, कुछ आशा भी हुई थी लेकिन अब ऐसा लगता है कि शायद यह काम छोड़ा जा रहा है। इस लाइन को बनाना अति आवश्यक है। इस क्षेत्र में एक गन्ना मिल भी है। इसका सर्वे हो चुका है। मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें।

बुलन्दशहर खेतिहर जिला है और अच्छा जिला है। यहां काफी अन्न, दूध, गन्ना और गड़ होता है। अगर वहां रेल फैलाई जाय तो जनता को भी लाभ होगा और रेलवे विभाग को भी लाभ होगा। जिन क्षेत्रों की आर्थिक अवस्था अच्छी है और जो आने जाने के खर्च को बरदाश्त कर सकते हैं और जहां माल भी काफी आ जा सकता है, उन क्षेत्रों में अवश्य रेलवे लाइन डालना चाहिये। इसलिये मेरा निवेदन है कि चोला और बुलन्दशहर को मिलाया जाए। बुलन्दशहर को अनुपशहर से मिलाया जाए और गंगा का पुल बना कर इस लाइन को बढ़ाया तक ले जाया जाए।

इसके अतिरिक्त पलवल और जवर के बीच में यमुना नदी पर एक पुल बना कर जवर को खुर्जा जंक्शन से मिला दिया जाए। यह इलाका यातायात के साधनों की दृष्टि से पिछड़ा हुआ है जैसे खेती के लिहाज से अच्छा इलाका है। यहां रेल से आने जाने के साधन नहीं हैं। मैं इस ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं। यह मेरे क्षेत्र का हिस्सा है और यहां बहुत आसानी से लाइन डाली जा सकती है। इससे रेलवे विभाग को काफी लाभ हो सकता है।

मेरे क्षेत्र के बीच का भी जो हिस्सा है उसमें रेलवे लाइनों की आवश्यकता है और उनसे बहुत लाभ हो सकता है। मेरा निवेदन है कि दनकौर से सिकन्दराबाद को मिलाया जाए और सिकन्दराबाद को बुलन्दशहर से मिलाया जाए। इसके अतिरिक्त बक्सर को स्याने से मिलाया जाए और स्याने को राजघाट से मिलाया जाए। इस तरह से अगर आप इन छोटे छोटे टुकड़ों को हाथ में लें तो इनसे बहुत काम चल सकता है। मेरे क्षेत्र में गन्ना मिल भी है। यहां इंडस्ट्रियल क्षेत्र बढ़ रहा है और दूसरे छोटे छोटे उद्योग धंधे भी बढ़ रहे हैं। तो ये इस तरह के प्रश्न हैं जिनकी ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि इस क्षेत्र में नयी रेलवे लाइन बनायी जाये।

अन्त में मैं चोला को बुलन्दशहर से मिलाने पर फिर जोर देना चाहता हूं। इस लाइन का सर्वे हो चुका है। इसलिये इसको नोका जाए और इसे चालू किया जाए। अगर इस काम को रोक़ा गया तो उससे हमारी आशाओं पर पानी फिर जाएगा।

श्री लच्छी राम (हमीरपुर—रक्षित—पनुसूचित जातियां): उपाध्यक्ष महोदय रेलवे मंत्रालय बधाई का पात्र है क्योंकि यह विभाग सारे हिन्दुस्तान में फैला हुआ है और इतने कर्मचारी होते हुए भी काफी कुशलतापूर्वक काम कर रहा है। लेकिन फिर भी कुछ स्थानीय समस्याओं की ओर मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

हमारे सदन में कई बार पिछड़े क्षेत्रों के सम्बन्ध में बातें होती रही हैं, और लगभग हर विभाग ने यह आश्वासन दिया है कि पिछड़े क्षेत्रों की उन्नति के लिये काम किया जायगा। मैं बुन्देलखंड से चुनकर आया हूं। बुन्देलखंड उत्तर प्रदेश का एक अत्यन्त पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और इस क्षेत्र में अंग्रेजी शासन काल के बाद रेलवे लाइनों के विस्तार का काम कतई नहीं हुआ। पिछली बार पांच सात वर्ष पहले हमारे भूतपूर्व रेलवे मंत्री महोदय, माननीय गार्स्त्री जी, उरई पधारे थे वहां से जालौन गए थे। वहां के लोगों ने उनको अपनी कठिनाइयां बतलायी थीं और उस आधार पर उन्होंने उरई से जालौन तक एक रेलवे लाइन डालने के सम्बन्ध में कुछ आश्वासन दिया था। एक सर्वे भी हुआ। सर्वे होने के बाद आश्वासन दिया गया कि यह लाइन डाली जाएगी। इसमें थोड़ा सा खर्च होना है, कोई बड़ा खर्च नहीं होना। लगभग ५८ लाख रुपये इसमें खर्च होने थे। लेकिन अब उसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

[श्री लच्छी राम]

झांसी से कानपुर के बीच में जो रेलवे स्टेशन हैं वे बहुत बुरी हालत में पड़े हुए हैं। उनके बारे में मैंने कई बार लिख कर भी भेजा। रेलवे बोर्ड को, लेकिन उन स्टेशनों के विस्तार के लिये कोई खास प्रयास नहीं किया गया। जब कि बार बार यह आश्वासन दिया जाता है कि उसका सर्वे हो रहा है, उसको देख रहे हैं, उसका एस्टीमेट तैयार हो रहा है, लेकिन उसपर कोई खास काम नहीं हो रहा है।

मैं रेलवे के भ्रष्टाचार की ओर भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं ने पिछली बार भी कहा था कि बिल्टियां छुड़ाने और बैगनों के देने के सम्बन्ध में काफी भ्रष्टाचार चलता है और इससे लोगों में काफी असंतोष है। लेकिन इस विषय में कोई सतर्कता से काम नहीं लिया जाता। हमारे यहां के भ्रष्टाचार विरोधी विभाग के लोग भी समय समय पर दौरा करते हैं और देखरेख करते हैं, लेकिन उसमें जो कर्मचारी रखे गये हैं वे विभाग के पुराने कर्मचारी हैं जो भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में काफी जानकार होते हैं। लेकिन वे पुराने कर्मचारी जो स्वयं भ्रष्टाचार में काफी दक्ष हैं वे भ्रष्टाचार को और भी बढ़ाते हैं। जैसे कि सांभर झील में कंकर पत्थर जो भी जाता है नमक बन जाता है, वही हाल इस विभाग का है। जो आता है वह भी भ्रष्टाचार में शामिल हो जाता है। अगर उन्होंने कोई केस पकड़ा भी तो वह कहते हैं कि केस चलाना हमारे अधिकार में नहीं है। वे फाइल तैयार कर देते हैं लेकिन दूसरे अधिकारी केस नहीं चलाते और केस पड़े रह जाते हैं। तो मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि भ्रष्टाचार रोकने के लिए जो विभाग बनाया जाए उसमें नए आदमी हखे जाएं और कुछ ऐसी उनकी परिपाटी हो कि वे दक्षता के साथ और राष्ट्रीय भावना से काम करें। उनसे भ्रष्टाचार को रोकने में मदद मिल सकती है।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि तीन चार दिन पहले अवस्थी जी ने जिक्र किया था कि कानपुर के आसपास अक्सर पांच छः स्टेशनों तक गाड़ी रोकੀ जाती है जंजीर खींच कर। मैं ने भी बार बार इस सम्बन्ध में कहा था और प्रयास भी हुआ। वहां के आसपास के गांवों पर सामूहिक जुमना भी हुआ, लेकिन फिर भी जंजीरें खींची जा रही हैं और यह काम जारी है। एक एक फरलांग पर जंजीरें खींची जाती हैं। वहां के कर्मचारी निराश हैं, वह कहते हैं कि अगर हम कहीं ज्यादा रोकटोक करते हैं तो हम पर हमला हो जाता है, उनकी सुरक्षा का कोई प्रबन्ध नहीं है। मैं निवेदन करता हूँ कि ये घटनाएं इसलिए बराबर घट रही हैं कि कानपुर के आसपास के गांवों के लोग अपना सामान लेकर वहां बेचने के लिए जाते हैं और वह गाड़ी को रोकना चाहते हैं। अच्छा हो यदि इन लोगों के लिए चार पांच स्टेशनों तक के लिए डीजल का एक दो डिब्बों का कोई शटल चला दिया जाये। अभी हालत यह है कि जो मुसाफिर कानपुर से लखनऊ जाने वाले होते हैं उनको बड़ी कठिनाई होती है। जो कानपुर से झांसी या बम्बई जाने वाले मुसाफिर होते हैं उनकी गाड़ियां बहुत लेट हो जाती हैं और पुखरायां तक तो यह हाल होता है कि गाड़ी बहुत धीमी चलती है। तो मेरा निवेदन है कि इसको रोकने का प्रयास होना चाहिए क्योंकि इससे बड़ी अराजकता फैलती है और लोगों का गवर्नमेंट पर से विश्वास उठता जाता है। ये समस्याएं बहुत दिनों से चली आ रही हैं।

इसके अतिरिक्त मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि कुछ स्टेशनों पर तीसरे दरजे के मुसाफिरों के लिए खाने पीने की व्यवस्था अच्छी नहीं है। खास तौर से झांसी और ललितपुर दो स्टेशन ऐसे हैं जो बुंदेलखंड के प्रमुख स्टेशन हैं। इनमें जो खींचे वाले सामान बेचते हैं वह बड़ा नीचे किस्म का होता है, स्वास्थ्य बर्धक नहीं होता। इसमें भी सुधार होना चाहिए। अगर यह हो सके तो मैं समझूंगा कि बुंदेलखंड के इस क्षेत्र के लिए कुछ किया गया।

हमारे साथी श्री राम सहाय जी तिवारी जो स्वयं बुंदेलखंड से चुनकर आये हैं, उन्होंने अपने पिछले भाषण में यह मांग की थी मऊ रानीपुर से उरई तक रेलवे लाइन डाली जाये। यह

हिस्सा बहुत पिछड़ा हुआ है। अगर मऊ को उरई से मिला दिया जाये तो यहां के लोगों के बहुत सुविधा होगी क्योंकि यह बीच वाला क्षेत्र काफी नदियों से घिरा हुआ है। वहां के निवासी बरसात के दिनों में अपने को ऐसा समझते हैं कि किसी टापू के अन्दर रहते हों। इस लाइन पर विचार किया जाये मैं आपके द्वारा यह अनुरोध करता हूं।

अन्त में मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय को बधाई देता हूं और मुझे आशा है कि वे हमारे इस क्षेत्र की ओर विशेष रूप से ध्यान देंगे।

मैं ने स्वयं उन से कई बार उरई से जालौन तक लाइन बिछाने के लिए कहा है और वहां के रहने वालों ने इसके लिए मिट्टी डाल कर अपना योगदान देने का आश्वासन भी दिया है। एक बार इस तरह का प्रश्न आया था कि अगर वहां के लोग इस सिलसिले में कुछ अपना योगदान दें तो इस लाइन के निर्माण पर विचार किया जा सकता है। अब जैसा कि मैंने बतलाया इस लाइन के निर्माण हेतु वहां के निवासियों ने मिट्टी डालने का आश्वासन दिया है। मुझे आशा है कि यह लाइन शीघ्र से शीघ्र बनाई जायगी। अन्त में मैं पुनः रेलवे मंत्री महोदय को उनके विकास कार्यों के लिए बधाई देते हुए अपना आसन ग्रहण करता हूं।

श्री म० ला० द्विवेदी (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे थोड़ा सा समय रेलवे डिमांड्स के ऊपर बोलने का दिया। वास्तव में रेलवे मंत्रालय मेरी निगाहों में बधाई का पात्र है। कारण उसका यह है कि कुछ दिन पूर्व पिछले साल या दो साल पूर्व विरोधी दल के सदस्यों ने यह कहा था कि रेलवे की हालत यह हो गई है कि जन के जीवन का राम ही मालिक है लेकिन जगजीवन राम ने और उनके सहयोगी मंत्रियों ने जिस कुशलता से काम किया है उसने यह प्रमाणित कर दिया कि अब जन जीवन को आराम ही आराम है। रेलवेज में दुर्घटनाओं की संख्या में काफी कमी हुई है और उसी के साथ रेलवे के चलाने में कुछ गाड़ियों के चलाने में जो कुशलता प्राप्त हुई है वह वास्तव में बधाई का काम है।

[श्री मूलचन्द दुबे पीठासीन हुए]

थोड़ी सी कठिनाइयों की बाबत जो मैं कहने चला हूं और जोकि हम लोगों की हैं उनकी चर्चा में कोई नुक्ताचीनी करने की गरज से नहीं करता बल्कि इसलिए करता हूं कि रेलवे बोर्ड के जो अधिकारी वर्ग हैं मुझे यह खेद के साथ कहना पड़ता है कि हमारे रेलवे अधिकारियों का ध्यान केवल बड़े बड़े शहरों और बड़े बड़े इलाकों की ओर ही जाता है और पिछड़े इलाके और अविकसित इलाकों के प्रति एक प्रकार से उपेक्षा का बर्ताव किया जाता है।

अब मैं इससे इंकार नहीं करता कि बम्बई से लेकर दिल्ली तक और कलकत्ते तक रेलवे लाइनों को दुहरा दिया जाना आवश्यक है। उनको अवश्य दुहरा किया जाय लेकिन उसी के साथ ही साथ यह भी अवश्य कहना चाहूंगा कि वे पिछड़े हुए इलाके जहां पर अभी तक एक भी रेलवे मार्ग नहीं बना है और आज हमको स्वतंत्रता प्राप्त किये करीब १३ वर्ष हो चुके हैं, उनको अपनी उसी पुरानी अवस्था में पड़े रहने देना उचित न होगा। यह उचित न होगा कि जो पहले से विकसित इलाके हैं उनको और विकसित करते चले जायं और अविकसित की ओर ध्यान न दें। मेरा इस बारे में रेलवे मंत्रालय को सुझाव यह है कि उन इलाकों में जिनमें पहले से थोड़ा सा विकास मौजूद है उनका विकास कार्य थोड़ा लम्बे अर्से में कर दिया जाय जैसे कि अगर ५ साल में डबल लाइन बिछानी है तो बजाय ५ साल के इस काम को ७ साल में किया जाये और इस तरह जो रुपया बचे उसे पिछड़े इलाकों को विकसित करने में लगा दिया जाय। ऐसा करने से जो वहां के निवासी हैं और जोकि ग्रामीण लोग हैं और जिनकी कि आबादी करीब ८५ फीसदी है वह आपको हृदय से धन्यावाद देंगे।

[श्री म० ला० द्विवेदी]

अब हमारे इलाके में गेहूं जोकि १० रुपये प्रतिमन बिकता है वही गेहूं कानपुर और दिल्ली में जाकर २० रुपये मन बिकता है। बैलगाड़ी से लाकर उनको बेचना होता है। अन्य यातायात के साधन सुलभ नहीं हैं और इसलिए इस बात की आवश्यकता है कि यहां यातायात की व्यवस्था की जाय और इस पंचवर्षीय योजना में किसी न किसी प्रकार से कुछ रुपया निकाल करके पिछड़े हुए इलाके में रेलवे लाइनें निकाली जाये। मुझे स्मरण है कि पहले जब रीवां राजधानी थी तो हरपालपुर टु छतरपुर—रीवां तक लाइन बनाने की योजना थी लेकिन चूंकि भूपाल राजधानी हो गया है इसलिए वह लाइन बंद कर दी गई है। अब चूंकि राजधानी वहां से हट गई तो यह लाइन भी आपने बनाने का विचार छोड़ दिया तो क्या हम लोग फिर से रीवां को राजधानी बनवाने की कोशिश करें? क्या उसके लिए हम फिर से नये प्रान्त बनाने की बात करें? अब इस लाइन के बनवाने के लिए क्या हम रीवां को फिर से राजधानी बनवाने के लिए जनता को आंदोलन करने के लिए भड़कायें? यह समय का तकाजा है कि जो गरीब और पिछड़े हुए इलाके हैं और जिनमें कि आज तक लोगों ने रेल के दर्शन भी नहीं किये हैं उनके प्रति अब सरकार को उपेक्षा भाव एक दम छोड़ देना चाहिये और उनके विकास का कार्य फौरन हाथ में ले लेना चाहिए। आपने पंचवर्षीय योजना में बड़ी बड़ी विकास की योजनाएं हाथ में ली हैं और उन पर आपने काफी काफी धनराशि खर्च करने की व्यवस्था की है, आप बड़े शौक से अपने उन बड़े बड़े विकास कार्यों को करें लेकिन रिलेटिवली किसी अनुपात से कुछ धनराशियां आप पिछड़े इलाकों में विकास कार्य करने और नई लाइनें बिछाने के लिए रक्खें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे इलाके में खासतौर से बुंदेलखंड के इलाके में वैंगंस की बड़ी कमी है और उनको लेकर बड़ा पक्षपातपूर्ण व्यवहार हो रहा है। अब हमारे इलाके का मुख्य उद्यम खेती बाड़ी ही है और वहां का मुख्य व्यापार गल्ले का ही व्यापार है और यह आम शिकायत है कि हमारे इलाके के ग्रामीण लोगों को गल्ले के लिए वैंगंस नहीं मिलते हैं जब कि बड़े बड़े स्टेशनों के व्यापारियों को २००, २०० और ४००, ४०० वैंगंस तक मिल जाया करते हैं। आज हालत यह है कि बांदा से कानपुर और झांसी से मानिकपुर के इलाकों में वैंगंस मिलने के सम्बन्ध में जो कठिनाई पेश आती है उसका शायद सही सही अनुमान आपको न होगा। मैं रोजाना वहां जाता हूं और वैंगंस की शिकायत को लेकर लोग हमारा दिमाग खा जाते हैं। बहरहाल उन इलाकों में वैंगंस बहुत ही कम मात्रा में दिये जाते हैं। मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

इसी तरह से मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि एक छोटा सा स्टेशन कुलपाहाड़ का है जहां पर कि एक मालगुदाम बनाने की योजना थी और जहां पर कि मालगुदाम की व्यवस्था न होने से हजारों मन गल्ला बर्बाद हो जाया करता है। उसके बारे में दोनों पंचवर्षीय योजनाओं में वायदे होते रहे लेकिन अभी तक रेलवे मंत्रालय ने उनको बना कर अपना वायदा पूरा नहीं किया है। अब श्री रामस्वामी ने वायदा किया है कि वह अगले साल तक बन कर तैयार हो जायगा तो मैं उनको बधाई देना चाहूंगा अगर वह अगले साल बन कर तैयार हो जाता है।

डिपार्टमेंटल कैटरिंग के बारे में मुझे यह कहना है कि हमने खुद इस बात का प्रयत्न किया कि रेलवे स्वयं यात्रियों के खान पान का इन्तजाम करे। यह एक सही दिशा में कदम था। लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि हिन्दुस्तान भर में इस रेलवे कैटरिंग में भी भ्रष्टाचार

पैदा हो गया है। उस के लिए जो गल्ला खरीदा जाता है और सामान खरीदा जाता है उस में भ्रष्टाचार है और माल और कीमत के बारे में गड़बड़ घुटाला किया जाता है। मैं इसी सिलसिले में झांसी रेलवे स्टेशन का जिक्र यहां पर करना चाहूंगा। अब यहां पर १२ सेर दूध में से २ सेर दूध तो मैनेजर के घर चला जाता था और वैंडर जो दूध बेचने वाला था वह दो सेर खुद निकाल लेता था और मिकदार को पूरा करने के लिए उतना पानी मिला देता था। मुझे जब इस चीज का पता लगा तब मैं ने जांच कराई तो जनरल मैनेजर ने सीधे उन्हीं लोगों से जांच करवाई जो कि इस के लिए जिम्मेदार होते थे और मुझे यह जवाब दिया गया कि साहब आपकी यह शिकायत गलत है। मैंने कहा कि मेरी शिकायत सही इसी बात से हो जाती है कि जिस दिन मैं की इसकी बाबत शिकायत की उसी दिन से मैनेजर साहब के घर पर दो सेर दूध की बंधी लग गयी, दो सेर दूध उन्होंने उस दिन से बाजार से खरीदना शुरू कर दिया था। यह क्या कम प्रमाण है कि वह उस तरह से नाजायज तौर से रोज दो सेर दूध ले लिया करते थे?

इसी तरह से मैं आपको बतलाऊं कि कानपुर, टूंडला या मथुरा के स्टेशनों पर ठेकेदार बाजार से तेल की सस्ती और रद्दी पूरियां खरीद कर बेचते हैं। अब पूरियों के स्टैंडर्ड की कोई जांच तो होती नहीं है क्योंकि सम्बंधित अधिकारियों को उन वैंडर्स से अपना हक मिल जाता है। अब रेलवे ने स्टेशनों पर पूरियों के सप्लाय करने के लिए ठेका दे रखा है और यह शर्त है कि जितनी पूरियां दी जायेंगी वे वापिस नहीं ली जायेंगी। अब वे सस्ती किस्म की तेल की बनी हुई पूरियां स्टेशनों पर बेचो जाती हैं और इस तरह से रेलवे में कैंटरिंग की व्यवस्था खराब हो रही है। मेरा कहना यह है कि रेलवे कैंटरिंग व्यवस्था में सुधार करने की दिशा में आवश्यक कदम शीघ्र उठाया जाय। हम लोग रोजाना देखते हैं कि टूंडला में जहां कि पहले अच्छा खाना मिला करता था अब खराब खाना वहां पर मिल रहा है।

अभी कुछ दिन हुए उत्तर प्रदेश के एक मंत्री महोदय झांसी स्टेशन आये थे और झांसी रेलवे रेस्टोरेंट में उनको दावत दी थी लेकिन वहां जो खाने का ढाई रुपया चार्ज किया गया वह खाना चौदह आने का भी नहीं था और खाना भी अच्छा नहीं था। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस डिपार्टमेंटल कैंटरिंग में सुधार लाने की दिशा में आवश्यक कदम उठावेंगे।

अब रेलवे के बारे में सिर्फ एक बात कह कर मैं अपना आसन ग्रहण करूंगा। रेलवे मंत्री महोदय ने कहा था कि बड़े बड़े रेलवे स्टेशन नहीं बनाये जायेंगे, प्लेटफार्म्स नहीं बनाये जायेंगे और दूसरी बड़ी बड़ी बातें नहीं की जायेंगी तो मैं एक छोटी सी बात की तरफ उनका ध्यान दिलाना चाहता हूं और वह यह है कि हमारे कानपुर और बुंदेलखंड के बीच में जो पुल है और जिसके कि बारे में रेलवे मंत्रालय ने दो, तीन साल पेशतर कहा था और पिछले बजट में भी इस चीज को पास किया था कि वहां पर डबल डैकिंग की जायेगी लेकिन कई साल इसकी योजना बने हुए हो गये हैं पर अभी तक वहां पर डबल डैकिंग नहीं हो पाया है। अगर यह डबल डैकिंग बन जाता है तो हमारे बुंदेलखंड को जो कि शेष देश से नदियों के कारण कटा हुआ है उसको कुछ राहत मिल जाती है। इस से किसानों को बड़ी सुविधा हो जायगी। झांसी की तरफ वेतवा नदी के ऊपर पुल है जिस पर से कि गाड़ियां निकल सकती हैं लेकिन उस पर से एक तरफ निकलने का १२ रुपया चार्ज होता है। बरसात के दिनों में बड़ी मूर्खिल पड़ती है। कई गाड़ियां पानी में डूब गयीं और भरी हुई गाड़ियां मुसाफिरों समेत नदी में गिर गयीं और यात्री लोग पानी में डूब कर मर गये। इसलिये इस तरह के यातायात की सुविधा यहां पर हो जाय तो जनता को बड़ी राहत का अनुभव होगा। श्री श्यामनंदन मिश्र हमारे इलाके में गये थे। उनको २८ रुपये देने पड़े वरना वह हमारे इलाके में से निकल नहीं सकते थे।

[श्री म० ला० द्विवेदी]

अन्त में मैं और अधिक न कह कर आप से प्रार्थना करता हूँ कि इन छोटी छोटी कठिनाइयों को दूर करें और हमारे छोटे छोटे गरीब, पिछड़े हुए और अविकसित इलाके देश भर में जहाँ भी हों और जहाँ कि रेल की व्यवस्था नहीं है वहाँ रेल विद्यमाने की कुछ न कुछ व्यवस्था करें ताकि वहाँ की गी जनता भी यह महसूस कर सके कि हमारे देश में स्वराज्य आ गया है।

मैं आपका बड़ा आभारी हूँ कि आपने मुझे यह थोड़ा सा समय कुछ अपनी बातों को रखने के लिए दिया। एक बार पुनः मैं रेलवे मंत्री महोदय और उन के सहयोगियों को रेलवे में अच्छा प्रबन्ध करने के हेतु धन्यवाद देता हूँ।

†श्री हरिश्चन्द्र साथुर : राज्यों के पुनर्गठन के बाद हमने भाग क और भाग ख राज्यों का भेद समाप्त कर दिया है लेकिन मैं यह देखता हूँ कि रेलवे प्रशासन में यह भेद अब भी जारी है। राजस्थान के साथ भेद भाव बरता जा रहा है क्योंकि इस में जितने भी डिविजन हैं, चाहे आप जोधपुर, जयपुर, बीकानेर, कोटा या अजमेर किसी को भी लें, वहाँ कनिष्ठ प्रशासकीय अधिकारी डिविजनल सुपरि-टेंडेंट के तौर पर काम कर रहे हैं जो १३०० रु० से १६०० रु० माहवार के वेतन क्रम में होते हैं। दूसरी जगह वरिष्ठ प्रशासकीय अधिकारी १६०० से १८०० रुपये माहवार के वेतन क्रम में होते हैं। इसी लिए मैं कहता हूँ कि यह भेद भाव अब भी जारी है। कोई कह सकता है कि वहाँ काम का बोझ कम होता है। इस पर मेरा यह कहना है कि किसी पदाधिकारी का ओहदा काम के बोझ के कारण नहीं वरन् उस के उत्तरदायित्व के आधार पर निर्धारित करते हैं। आशा है कि माननीय मंत्री इस बात पर विचार करेंगे कि वहाँ भूतपूर्व राज्य सरकारों और डिविजनल हेडक्वार्टर्स के संबंध में जो भेद भाव पूर्ण व्यवहार किया जा रहा है, उसे समाप्त किया जाना चाहिये।

छोटी लाइन वाले सेक्शन की काफी समय से उपेक्षा की जाती रही है। छोटी लाइन के डिब्बों की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि छोटी लाइन के सेक्शन की ओर अधिक ध्यान दिया जाये।

छोटी लाइन में पहले दर्जे के डिब्बों की हालत भी बहुत खराब है। मेरा निजी अनुभव है कि उन डिब्बों को अन्दर से बन्द कर दीजिये, फिर भी रेल चलने पर धक्के से वे दरवाजे अपने आप खुल जाते हैं। मैं समझता हूँ कि पहले दर्जे के डिब्बों की ओर खास तौर से ध्यान दिया जाना चाहिये क्योंकि उस से हमारे पर्यटक यात्रियों पर बड़ा बुरा प्रभाव पड़ता है। तीसरे दर्जे के डिब्बों में सुधार के लिए मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूँ लेकिन सोने के लिए तीन तीन बर्थ वाले डिब्बे तो बिल्कुल ही अमानवीय हैं और आशा है कि उन में कुछ सुधार किया जायगा।

अन्त में मंत्रालय से प्रार्थना है कि जयपुर को बड़ी लाइन से मिलाने के लिए कार्यवाही की जानी चाहिये। कुछ उद्योगपतियों से मेरी बात चीत हुई थी और मैं ने वहाँ कुछ उद्योग स्थापित करने के लिए उन से कहा है। लेकिन वहाँ छोटी लाइन होने के कारण जयपुर शहर तथा संपूर्ण जयपुर जिले के विकास में बड़ी बाधा पड़ रही है। यदि वहाँ बड़ी लाइन बना दी जाये तो औद्योगीकरण में बड़ी मदद मिलेगी। मैं रेलवे मंत्री की कठिनाई समझता हूँ लेकिन आशा है कि इन मामलों में भी वे इन बातों को प्राथमिकता देंगे।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : इन मांगों पर २० माननीय सदस्यों ने भाषण दिये हैं कई सदस्यों ने प्रशंसा की है और कई ने आलोचना। हम दोनों के लिए उन के आभारी हैं। कई सदस्यों ने

स्थानीय मांगों और स्थानीय हितों की चर्चा की है। आप जानते हैं कि विशिष्ट क्षेत्रों के संसद-सदस्य हर छः महीने में उन क्षेत्रों के जनरल मैनेजरो और अफसरों से मिलते हैं और अभी अप्रैल के आखिर में उस प्रकार की बैठक में अधिकतर वैसी बातें जिनका विवेचन मैं यहां थोड़े समय में न कर सकूंगा, अधिक ब्यौरों के साथ और शायद संतोष जनक ढंग से निबटायी जा सकेंगी।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही ने गोविन्द द्वादशी का उल्लेख किया था। जब कभी कोई मेला या समारोह होता है जहां काफी संख्या में लोग इकट्ठा होते हैं, वहां उस के लिए उचित प्रबन्ध कर दिया जाता है। यदि उस में कोई कमी रह गई हो तो हमें उस के लिए खेद है।

उन्होंने राजकीय सहायता प्राप्त होस्टल का भी उल्लेख किया। १९५९ में जब हम ने शुरू किया तब वह इतना लोक प्रिय नहीं रहा लेकिन बाद में वह लोकप्रिय हुआ। पहले हम ने १०० के लिए व्यवस्था की थी लेकिन केवल २५ ही आये। अब हम और ५० के लिए उसका विस्तार करने का प्रयत्न कर रहे हैं ताकि जो भी आवेदन करे उस के लिए जगह दी जा सके। उसकी प्रबन्ध समिति में वरिष्ठ वेतनक्रम का एक गजेटेड अफसर तथा एक और गजेटेड अफसर और वर्ग ३ के दो अफसर काम कर रहे हैं। कुछ स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का भी जिक्र किया गया था। उनकी ओर भी ध्यान दिया जायेगा।

उन्होंने उन चार लाइनों का भी उल्लेख किया जिन के बारे में उड़ीसा सरकार ने सिफारिश की थी। जब तक योजना आयोग उनके लिए स्वीकृति न दे और आवश्यक धन न दे तब तक उन्हें प्रारम्भ करना सम्भव नहीं है। कई लाइनों के लिए सिफारिश की जा चुकी है और हमारे पास इतना भी धन नहीं है कि मंजूर लाइनों का काम शुरू किया जा सके।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

श्री आचर ने गाड़ियों की रफ्तार के बारे में पूछा था। गाड़ियों की रफ्तार कई बातों पर निर्भर होती है जिन में से अत्यधिक महत्वपूर्ण बात लाइन की क्षमता है। वह जिस लाइन का उल्लेख कर रहे थे उसमें पुल इतने मजबूत नहीं हैं और उनमें नये इंजन शायद न चल सकें। खास कर कालीकट से मंगलौर तक उन्हें और मजबूत बनाना होगा। शारेन से कोचीन तक लाइन इतनी टेढ़ी मेढ़ी है कि जब तक लाइन मजबूत नहीं बनायी जाती तब तक रफ्तार बढ़ाना सम्भव नहीं है। जोलारपेट से इरोडे तक लाइन ३.७५ करोड़ रुपये की लागत से दोहरी बना कर सीधी की जा रही है। मद्रास-अरकोणम् लाइन और मजबूत बना दी गयी है। अरकोणम् और जोलारपेट के बीच ४३ मील की दूरी तक कुछ दोहरी लाइन बनायी जा रही है और यदि सब काम ठीक हो तो गाड़ियों की रफ्तार बढ़ा दी जायगी।

मेरे माननीय मित्र ने पूछा कि जब रेलवे को इतना बोझ उठाना है तब उसका अंशदान ४ से ४.२५ प्रतिशत क्यों कर दिया गया। रेलवे अभिसमय समिति ने इन सब मामलों पर विचार किया और उसे ४.२५ प्रतिशत ही निर्धारित किया क्योंकि हमें सामान्य राजस्व में अंशदान देना ही है और राष्ट्रीय विकास में हाथ भी बंटाना है। इसीलिए कठिनाइयों और हमारी मांगों के बावजूद अभिसमय समिति ने अंशदान ४.२५ प्रतिशत निर्धारित किया और हमने तुरन्त मंजूर कर लिया। यदि अंशदान ४ प्रतिशत ही रखा जाता तो हमें अवश्य ही कुछ अधिक रुपया मिलता जिससे यात्री सुविधा पर अधिक खर्च किया जा सकता। फिर भी राष्ट्रीय विकास के लिए थोड़ा अधिक अंशदान देकर बोझ उठाने में हाथ बंटाना हमने अधिक अच्छा समझा। अब हमें ब्याज देना

[श्री सें० वें० रामस्वामी]

पड़ता है। काफी रेलें हमें लागत से कम खर्च में चलानी पड़ती हैं। हम रियायती दर पर कोयले तथा अनाज की ढुलाई कर रहे हैं, फिर आप उस हद तक सामान्य राजस्व से क्यों नहीं रियायत लेते ?

†श्री आचार : पहले ब्याज की दर ४ प्रतिशत थी अब वह ४१/२ प्रतिशत कर दी गयी है।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : सभा उस पर चर्चा कर चुकी है।

†अध्यक्ष महोदय : ब्याज अधिक देकर खुराक उठाने के लिये रियायत देने से क्या लाभ होता है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यदि आप दरें बढ़ा देते हैं तो इस से समुचे देश के मुल औद्योगिक ङांचे पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। राष्ट्रीय विकास कार्यक्रम खराब होगा और चारों ओर शोर मचेगा। यदि कोयला और खाद्य पदार्थों को ढोने के प्रभार जड़ा दिये जायेंगे तो इसका राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था पर बुरा प्रभाव पड़ेगा।

श्री आचार फिर भोजन व्यवस्था का उल्लेख करते हुए कह रहे थे कि खोमचा व्यवस्था को क्यों लिया जाता है। हमने देखा है कि जब हम विभागीय भोजन व्यवस्था करते हैं, तो व्यापक ढंग पर इसे करना अति उत्तम रहता है। यदि हम एक सैक्शन का विभागीकरण करते हैं और दूसरे सैक्शनों में लाइसेंस पद्धति रहने देते हैं, तो वहां व्यापार होता रहता है क्योंकि जिस व्यक्ति को लाइसेंस दिया जाता है उसे अपने कर्मचारियों को २५-३० रुपये का छोटा वेतन देना पड़ता है अतः वह सस्ती चीजें बेच सकता है, जब कि हमें अपने कर्मचारियों को बहुत बड़ा वेतन देना पड़ता है। साथ ही हम भोजन व्यवस्था पर हानि भी बर्दाश्त नहीं कर सकते क्योंकि संसद् में इस की आलोचना होगी और संसद् पूछेगी कि हम अपने धंधों का सुप्रबंध क्यों नहीं कर सकते और हम क्यों हानि उठा रहे हैं। इसलिये हमें व्यापक भोजन व्यवस्था की बात सोचनी पड़ती है ताकि हमें कोई हानि न हो। इसी कारण हम ने खोमचों को भी लिया है क्योंकि यह कमीशन के आधार पर होता है। यदि उन्हें वेतन दिया जाता है तो वे उतनी दिलचस्पी नहीं लेते जितनी वे कमीशन पद्धति के अन्तर्गत अब लेते हैं क्योंकि निजीहित को ध्यान में रखते हुए वे अधिक ग्राहक जुटाते हैं और अधिक कमाते हैं। इसी कारण भोजन व्यवस्था के अतिरिक्त हम ने खोमचों को भी लिया है।

चौ० रणवीर सिंह पंखों, बिजली, बिजली का खराब होना आदि का उल्लेख कर रहे थे। इन मामलों में रेलवे की हिदायतें हैं और अफसरों को इन की पड़ताल करनी पड़ती है।

†अध्यक्ष महोदय : जिन सदस्यों ने आलोचना की है या सुझाव दिये हैं उन्हें माननीय मंत्री का उत्तर सुनने के लिये अवश्य उपस्थित रहना चाहिये।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यदि कोई सदस्य यहां नहीं है और मैं उसकी बात का उत्तर दे जाता हूं और वे बाद में आते हैं तो फिर उनकी बात का उत्तर देना जरा कठिन हो जाता है। इसलिये संबद्ध सदस्यों की बातों का उत्तर देने के क्रम की बजाये सभा को क्रम के अनुसार उत्तर देते जाना बेहतर होता है।

†अध्यक्ष महोदय : सदस्यों के अतिरिक्त बाहर का जगत भी जानना चाहता है।

†मुल अंग्रेजी में

†श्री सें० वें० रामस्वामी : हम सभा को संबोधन करते हैं निजी सदस्यों को नहीं ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : माननीय सदस्यों को पता नहीं था कि उत्तर ६ बजे दिया जायेगा— इसलिये वे चले गये हैं—श्री पाणिग्रही भी चले गये हैं ।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : श्री विठ्ठल राव विरोधी दल के प्रतिनिधि हैं ।

श्री रणवीर सिंह ने पूछा है कि विद्युतीकरण कोयला वाले क्षेत्रों में क्यों किया जा रहा है । श्री शाहनवाज खां ने आज इसका उत्तर दिया था अतः मुझे उसको दोहराने की जरूरत नहीं ।

उन्होंने कुछ अधिक लाइनों को चालू करने के लिये भी कहा है, और जिसे श्री नरसिंहन् मिलाने वाली बीच की गायब लाइनें कहते हैं । जैसा कि मैं ने पहले कहा है यह धन की उपलब्धि पर निर्भर है और जब तक योजना आयोग इन सब चीजों को ठीक न कह दे, हम इस में असमर्थ हैं ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त ने बहुत सी बातें उठाई हैं । उन्होंने कहा है कि राष्ट्रीय कोयला विकास निगम ने कोयला का उत्पादन कम कर दिया है । वह यह जानना चाहते हैं कि हमें कठिनाई क्यों हो रही है । जैसा कि माननीय रेलवे मंत्री ने स्वीकार किया है, वैगनों के संभरण में ८००० बॉक्स की कमी है । किन्तु हम इसे अन्य उपायों से पूरा करने का प्रयत्न कर रहे हैं । हम अधिकाधिक बॉक्स प्रकार के वैगन लाने का प्रयत्न कर रहे हैं जिन में ५५ टन कोयला आयेगा । साधारण वैगन में २२ टन कोयला आता है तो इन वैगनों में ५५ टन आयेगा । हमने वैगन बनाने के लिये बहुत बड़ी मात्रा में इस्पात का आर्डर दिया है । हमें वैगन निर्माण के लिये २,३८,००० टन इस्पात मिल गया है । हम ने गैर सरकारी क्षेत्र के इलावा अपनी वर्कशापों को भी आर्डर दिये हैं जिस का श्री गुप्त उल्लेख कर रहे थे । अब चार चुनी हुई रेलवे वर्कशापों अर्थात् गोल्डन रौक (दक्षिण रेलवे), अनृतसर (उत्तर रेलवे) कांचन पारा (पूर्वी रेलवे) और लालागुडा (मध्य रेलवे) में २००० बॉक्स नमूने के वैगन बनाने का फैसला किया है, उन में प्रत्येक वर्कशाप ५०० वैगन प्रति वर्ष बनायेगी । जिगों और फिक्सचरों के निर्माण के लिये माल का आर्डर देने का कार्य किया जा रहा है । अतः यह आशा की जाती है कि अब इस्पात मिलने के साथ और इन वर्कशापों को निर्माण का आर्डर दिये जाने के साथ और गैर-सरकारी क्षेत्र को आवश्यक सामग्री दी जाने के साथ, हम कमी को पूरी कर सकेंगे, जिस का माननीय मंत्री ने उल्लेख किया है । मेरे मन में इस विषय में कोई शंका नहीं है कि हमें जो भी माल उठाने के लिये मिलेगा उसके लिये हमारे पास अपर्याप्त वैगन होंगे ।

इसमें श्री गुप्त की इस बात का भी उत्तर आ गया है कि सरकार को वैगन बनाना आरम्भ करना चाहिये । वास्तव में, रेलवे वर्कशापों ने इसे आरम्भ कर लिया है और मुझे इस में कोई सन्देह नहीं है कि वे अपनी कुशलता के द्वारा इसे निश्चित समय में पूरा कर सकेंगे ।

उन्होंने प्रशिक्षुओं का प्रश्न भी उठाया है । इसका पहले भी उत्तर दिया जा चुका है । यह सच है कि प्रशिक्षुओं को प्रशिक्षण दिया गया है, किन्तु हमें यह देखना है कि यदि हम प्रशिक्षण जारी रखते हैं तो क्या हम उन सब को काम पर लगा सकते हैं । जिस व्यक्ति ने प्रशिक्षण पूरा कर लिया है, हम उसे काम पर लगाने का प्रयत्न करते हैं, यदि रेलवे में नहीं तो अन्य विभागों में ताकि उस का प्रशिक्षण बेकार न जा । उन्होंने ईद के बीच यात्रा में रियायत देने का सुझाव दिया है । मैं नहीं समझता कि आया हमारे लिये यात्रा के लिये अधिकाधिक रियायत देना

[श्री सें० वें० रामस्वामी]

संभव होगा। पहले ही गाड़ियों में अत्यधिक भीड़ होती है। त्यौहारों के लिये और अधिक रियायतें देने से भीड़ बढ़ेगी कम नहीं होगी। हमारे लिये बेहतर तो यही होगा कि हम अधिक रियायतें न दें बल्कि उन्हीं यात्रियों को ले जायें जो बिना रियायत जाना चाहते हों। यही काफी काम है।

श्री राम शरण ने भी भीड़ का उल्लेख किया है और सुझाव दिया है कि इस का कारण बिना टिकट यात्रा भी हो सकता है। यह सच हो सकता है। जैसा कि सभा को पता है बिना टिकट यात्रा रेलवे की प्रसिद्ध बीमारी है। बहुत सी विदेशी रेलों में, यह बुराई नहीं है। जापान में बिना टिकट कोई यात्रा नहीं करता। मैं आशा करता हूँ कि हमारे देश की जनता सरकार और राष्ट्र के प्रति अपना कर्तव्य अनुभव करेगी और इस को समाप्त करना जनता का काम है। हम रेलवे के दृष्टिकोण से इसे रोकने के लिये पूरे प्रयत्न कर रहे हैं। परन्तु यही सब कुछ नहीं है। जब तक जनता भी सहयोग न दे, बिना टिकट यात्रा को समाप्त करना सम्भव नहीं होगा।

श्री सी० डी० गौतम ने उल्लेख किया है कि जबलपुर में लकड़ी के स्लीपर खराब हो गये हैं और गाड़ी की गति प्रति घंटा १० मील रह गई है। वह चाहते हैं कि इस मीटरगेज को ब्राडगेज में बदल दिया जाये। हम चाहते हैं कि हम इसे बदल सकें। परन्तु मीटरगेज को ब्राडगेज में बदलना सरल काम नहीं है। इस पर इतना खर्च आयेगा जितना नई ब्राडगेज बनाने में खर्च आता है क्योंकि जो पटरी मीटर गेज के लिये ठीक है वह ब्राडगेज के लिये ठीक नहीं होगी। न मांगें, न पुल और न ही बांध ठीक होंगे। समूची लाइन प्रायः नई होगी। इसके लिये हमारे पास धन नहीं है।

श्री त० ब० विठ्ठल राव : जब धन भी दिया गया था, तो भी हम यह न कर सके।

श्री सें० वें० रामस्वामी : यदि धन दिया जायेगा तो हम कर देंगे। किन्तु धन कहां है ?

श्री त० ब० विठ्ठल राव : लाटूर-खुरदबाडी-मिराजलाईन के लिये धन दिया गया था, किन्तु हम उसे न बना पाये।

श्री सें० वें० रामस्वामी : उस पर १० करोड़ रुपये का खर्च था। योजना आयोग उस के धन कहां से देगा ? श्री नेस्वी ने कहा है कि दक्षिण की उपक्षा की गई है। उन्होंने दो लाइनों का भी उल्लेख किया है जो मैसूर राज्य के लोगों की इच्छाओं को पूर्ण करने के लिये जरूरी थीं। हम मानते हैं कि ये दोनों लाइनें वास्तव में महत्वपूर्ण हैं। मुझे फिर यह दोहराना पड़ता है कि यह सब योजना आयोग द्वारा धन उपलब्ध किये जाने पर निर्भर करता है उन्होंने हुबली, शोलापुर, बंगलौर और पूना के बीच गाड़ियों की मन्द गति का भी उल्लेख किया है। वे सब मीटर गेज लाइनें हैं। रेलें भी स्टैंड की नहीं हैं। जैसा कि मैं ने स्वयं देखा है कि पटरी भी भूमि के साथ मिली हुई है। यदि पहाड़ी है तो यह पहाड़ी के ऊपर जाती है और यदि घाटी है तो यह नीचे जाती है। पहाड़ी की कटाई नहीं हुई है, और यदि कहीं निचान है तो बांध नहीं बनाया गया है ताकि पटरी समतल हो और गाड़ी गति पकड़ सके। यह इसी प्रकार से है। मैं नहीं समझता कि माननीय सदस्य का अपेक्षा के अनुसार इस लाइन पर गति तेज करना पूरी तरह संभव होगा क्योंकि पटरी मैसूर राज्य में इस हालत में बिछाई गई है।

उन्होंने खुराक के सम्बन्ध में स्वच्छता का उल्लेख भी किया। वह चाहते थे कि दूध ढकने वाले ग्लासों में बेचा जाना चाहिये। यह बड़ा अच्छा सुझाव है। हमें इस बात पर आग्रह करना चाहिये कि मखियों, चींटियों आदि को रोकने के लिये कुछ ढकना अवश्य होना चाहिये। यह बड़ा अच्छा सुझाव है। हम अपने अफसरों को इन सब बातों का ध्यान रखने को कहेंगे। उन्होंने

श्रीमूल अंग्रेजी में

यह भी सुझाव दिया कि दूध में चीनी नहीं मिलाई जानी चाहिये। यह भी अच्छा सुझाव है। परन्तु इसे किस प्रकार अमल में लाया जाय यह एक समस्या है। हम इस पर ध्यान देंगे। उन्होंने यह भी कहा है कि जहां स्थानीय मेला हो वहां अतिरिक्त गाड़ियां चलाई जानी चाहिये। मैं समझता हूं कि ऐसा करना बहुत कठिन है। अतिरिक्त गाड़ी चलाने के लिये केवल डिब्बों, रैकों और शक्ति की ही जरूरत नहीं बल्कि लाइन की क्षमता की भी जरूरत है। ये सब चीजें हमेशा उपलब्ध नहीं हो सकतीं। रेलवे अफसरों को जरूरत का अच्छा ज्ञान होता है और जब कभी बहुत महत्वपूर्ण काम होता है तो स्थानीय प्राधिकारी स्थिति और लोगों की आवश्यकता को पूरा करते हैं।

श्री त० ब० विट्टल राव ने बहुत सी बातें कही हैं। उन की बातों का उत्तर देने में दस मिनट लगेंगे। तथापि मैं कुछ बातों को चुनकर उत्तर दूंगा। उन्होंने बड़ी बात कोयले के परिवहन की कही है। उन्होंने कहा कि रविवार को माल उठाना सम्भव नहीं होगा। किन्तु उन्होंने यह नहीं सोचा कि यदि रविवार को माल न उठाया जायगा तो राष्ट्रीय परिवहन क्षमता बेकार रहेगी। मेरे पास प्रत्येक महीने के अन्त में सिंगरनी कोयला खदान में खान द्वार पर स्टॉक के आंकड़े हैं। १९५९ के आंकड़ों की तुलना में १९६० में माल अधिक उठाया गया। नवम्बर या दिसम्बर १९५९ में यह ४४ था किन्तु वास्तव में दिसम्बर १९६० में यह प्रति दिन ६२ बैगन था। यद्यपि अब सिंगरनी खानें रविवारों को माल भरने को तैयार हैं, फिर भी यह देखा गया है कि अन्य दिनों के ३३० के लगभग के मुकाबले में रविवार को माल उठाने में कुछ कमी रही है। क्योंकि कोयला खानें अन्य दिनों की तुलना में रविवार को उतना माल भरने को तैयार नहीं हैं, इस कारण समूचे देश के हित में उपलब्ध परिवहन क्षमता को बेकार जाने नहीं दिया जा सकता। और चूंकि दूसरी योजना के अन्त में रेलवे के उपयोग के लिये की जाने वाली परिवहन क्षमता की इसी आधार पर व्यवस्था की गई है, मध्य रेलवे को इस आशा में कि कोयला खानें सप्ताह के सब दिनों में समान रूप से इंडेंट देती रहेंगी और अब की तरह से अन्तर नहीं करेंगी, सात दिन के आधार पर इन खानों को संभरण का अपने दैनिक अभ्यंश में शोधन करने के लिये आदेश दे दिये गये हैं। यदि मशीनों को रविवार को आराम देना या ओवरहालिंग करने की जरूरत होगी, तो मैं आशा करता हूं कि वे रेलवे को सहयोग देंगे और रविवार को माल भर दिया करेंगे। राष्ट्रीय हानि को रोकने का यह एकमात्र उपाय है।

प्रोफेसर दी० च० शर्मा की कुछ अभिव्यक्तियां दोहराने योग्य हैं। उन्होंने इसे 'विरोधावलियों का मंत्रालय' बताया है। वह प्रशासन को ठीक करना चाहते हैं और उन्होंने आगे कहा है कि रेलवे हिन्दू मंत्रालय है जिस में विभिन्न श्रेणियां हैं जिनमें बड़ी पेचीदगियां हैं।

उन्होंने सलाहकार समितियों के बारे में कहा है कि उनका कोई लाभ नहीं था। क्योंकि सदस्य लोग कण्टिनवारण के लिये विचार पेश करते और सुझाव देते किन्तु उनकी बातें कभी पूरी नहीं की जाती थीं। उन्होंने इन समितियों को मज्जाकबाजी की रंगस्थली कहा है। उन्होंने यह सब बातें तो कही हैं परन्तु वास्तव में यह सलाहकार समितियां बड़ा अच्छा और उपयोगी काम कर रही हैं। बहुत सी बातों पर इन समितियों में विस्तारपूर्वक चर्चा की जाती है जिसके लिये सभा में चर्चा करने के लिये पर्याप्त समय नहीं होता। जनरल मैनेजर और रेलवे बोर्ड के अफसर तथा सदस्य इन बैठकों में आते हैं और हम खुली चर्चा करते हैं तथा जो संभव होता है वह मान लिया जाता है। अगली बैठक में पिछली बैठक के निष्कर्षों के आधार पर की गई कार्रवाई की सूचना समिति को दी जाती है और इस प्रकार सलाहकार समितियों की बैठकों का बड़ा भारी उपयोग है।

[श्री सें० वें० रामस्वामी]

श्री ले० अचौ सिंह मनीपुर और त्रिपुरा के लिये बहुत सी लाइनें चाहते हैं। हम एक तीसरी योजना में अभी धर्मनगर-पठारकांडी की लाइन मिला रहे हैं। इम्फाल तथा अन्य स्थानों के लिये दूसरी लाइनों का निर्माण धन कम होने के कारण निकट भविष्य में सम्भव नहीं है।

श्री गुलाम मोहीदीन ने मदुरै स्टेशन की कुछ कठिनाइयां बताई हैं। हम इनको ठीक करने का प्रयत्न करेंगे। उन्होंने बोडी लोदी रूट पर हानि का उल्लेख किया। मैं स्वयं वहां था। वहां बहुत अधिक यात्री नहीं थे क्योंकि उसके समानान्तर सड़क थी और वहां ६५ बसें चलती थीं। मदुरै से बोडी तक लाइन के बारे में जब मैंने पड़ताल की तो मैंने देखा कि ६ डिब्बों की एक गाड़ी में केवल ५५ यात्री थे। यदि लम्बी लाइन डाली जाये और यदि उसे पश्चिम घाट तक कोचीन पत्तन से मिला दिया जाय, तो वहां यातायात हो सकता है, किन्तु तीसरी योजना के अन्दर ऐसा करना सम्भव नहीं है।

श्री नरसिंहन् ने इंजनों की मरम्मत की बात उठाई है। मैं उनकी उत्सुकता को शान्त कर दूँ, हालांकि यह बात इस चर्चा में नहीं उठाई गई परन्तु सामान्य चर्चा में उठाई गई है। मरम्मत सम्बन्धी कुशलता को दर्शाने वाले आंकड़े ये हैं : (क) मरम्मत होने वाले स्टाक की प्रतिशतता; (ख) कोचिंग तथा वैगन हॉट बक्सों की संख्या, (ग) प्रति इंजन खराबी, इंजन मीलों आदि। यह पता चलेगा कि इस विषय में स्थिति में दूसरी योजना के पहले वर्ष की तुलना में सुधार हुआ है। मैं समय बचाने की दृष्टि से केवल इंजनों के आंकड़े दूंगा।

मरम्मत होने वाले स्टाक की प्रतिशतता

१९५६-५७

१९५६-६०

	ब्राड गेज	मीटर गेज	ब्राड गेज	मीटर गेज
लोकोमोटिव (स्टीम)	१५.८३	१५.६१	१५.०२	१४.२६

इस प्रकार स्थिति में बड़ा सुधार हुआ है। प्रति इंजन खराबी इंजन मीलों के बारे में १९५६-५७ के आंकड़े हैं ब्राड गेज ६१२०१ और मीटर गेज ४२०५२ और १९५६-६० में ये थे ब्राड गेज ६१७३४ तथा मीटर गेज ५६५०५। इस में भी बड़ा सुधार हुआ है।

इंजनों, यात्री डिब्बों और माल डिब्बों के बारे में जिनका १९५६-५७ वर्ष अर्थात् दूसरी योजना के पहले वर्ष के लिये सार्वधिक ओवरहाल नहीं हुआ था, और १९५६-६० के आंकड़े नीचे दिये जाते हैं—मैं केवल लोकोमोटिवों के आंकड़े नीचे देता हूँ :—

१९५६-५७

१९५६-६०

	ब्राड गेज	मीटर गेज	ब्राड गेज	मीटर गेज
लोकोमोटिव	०.४२	३.२५	०.४८	१.७०

ब्राड गेज लोको को छोड़ कर, स्थिति में सामान्य सुधार हुआ है, जहां प्रतिशतता ०.०६ बढ़ी है जो बहुत कम है।

कुछ माननीय सदस्य : हम सब संतुष्ट हैं।

श्री सें० वें० रामस्वामी : एक सदस्य का सुझाव था कि भविष्य निधि लेखों के लिये पास बुक दी जानी चाहिये। यह अच्छा सुझाव है और इस पर विचार किया जायेगा।

मूल अंग्रेजी में

श्री गोरे ने सुझाव दिया है कि कुरदा रोड में डिवीज़न मुख्यालय होना चाहिये। बार बार कहा गया है कि दक्षिण पूर्व रेलवे में बड़ा काम किया जा रहा है और इस भारी काम के बीच एक प्रशासन पद्धति से बदल कर दूसरी में बदलना संभव नहीं है। उन्होंने महाराष्ट्र की चार लाइनों का भी उल्लेख किया है। उस के लिये फिर धन का प्रश्न सामने आता है।

श्री गोरे ने पेंशनों के बारे में सेवानिवृत्ति रेलवे कर्मचारियों का उल्लेख किया है। यदि किसी को पेंशन लाभ देने हैं तो पहले यह जरूरी होगा कि वह कर्मचारी उसे दिये गये भविष्य निधि में सरकारी अंशदान तथा उपदान में दिये गये अंशदान को वापिस करे। मैं नहीं जानता कि कितने लोग यह राशि वापिस कर सकेंगे। तथापि पेंशन के लिये १९५७ का निर्णय १९४७ के वेतन आयोग के प्रतिवेदन से उत्पन्न नहीं हुआ। अतः इस बारे में कोई अधिक सार नहीं है।

उन्होंने टडीवाला रोड में पुराने क्वार्टरों की भी बात कही है। हमारे पास कुछ उपबंध हैं। रेलवे के प्रत्येक श्रेणी के क्वार्टरों का किराया इकट्ठा किया जाता है और एक श्रेणी के पुराने तथा नये क्वार्टरों का एक ही किराया लिया जाता है। असाधारण परिस्थिति में ही जहां उच्च श्रेणी के कुछ क्वार्टर सामान्य स्तर से घटिया किस्म के होते हैं, उन का जोड़ अलग किया जाता है। हम उन क्वार्टरों पर यह नियम लागू करने का विचार करेंगे।

अन्य सदस्यों ने स्थानीय मामले उठाये हैं। श्री माथुर ने भेदभाव के व्यवहार का उल्लेख किया। परन्तु ऐसा भेद भाव नहीं किया जाता, जहां तक राजस्थान का संबंध है हम रेलवे प्रशासन में राजनीतिक दलबन्धियों का ख्याल नहीं करते। ऐसा कोई विचार नहीं है। हम समूचे देश के मानचित्र को देखते हैं किसी विशिष्ट राजनीतिक प्रदेश का नहीं। मैं मानता हूं कि अफसरों के विभिन्न ग्रेड हैं—जूनियर—बीच के और सीनियर। यह संभव है बीच के अफसर लगा दिये जाते हों। और उन में से कुछ लोग कुछ डिवीज़नों के प्रभारी हैं।

‡श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस के औचित्य का क्या आधार है ?

‡श्री सें० वें० रामस्वामी : इस में कोई खराबी नहीं। श्री माथुर ने जयपुर तक ब्राड-गेज के लिये कहा है। यह पुनः धन का प्रश्न है। मेरा उत्तर पूरा हो गया है।

अध्यक्ष महोदय द्वारा सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए

अध्यक्ष महोदय द्वारा रेलवे मंत्रालय की निम्नलिखित मांगें मतदान के लिये रखी गयीं तथा स्वीकृत हुईं :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
१	रेलवे बोर्ड	६८,१६,००० रुपये
२	विविध व्यय	२,११,६१,००० रुपये
३	चालू तथा अन्य लाइनों पर व्यय	२३,७६,००० रुपये
४	कार्यवहन व्यय—प्रशासन	३८,७८,६३,००० रुपये
५	कार्यवहन व्यय—मरम्मत और संधारण	१२५,२२,६०,००० रुपये
६	कार्यवहन व्यय—संचालक कर्मचारी	७५,३०,३७,००० रुपये

‡मूल अंग्रेजी में

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
७	कार्यवहन व्यय—संचालन (ईंधन)	७३,७०,०६,००० रुपये
८	कार्यवहन व्यय —कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन	२६,६७,५६,००० रुपये
९	कार्यवहन व्यय—विधि व्यय	२६,०७,१६,००० रुपये
१०	कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	११,६१,३७,००० रुपये
११	कार्यवहन व्यय—अवक्षयण रक्षित निधि के लिए विनियोग	६५,००,००,००० रुपये
१२	सामान्य राजस्व को भुगतान	७७,८३,६५,००० रुपये
१३	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य (राजस्व)—श्रम कल्याण	१,३६,७१,००० रुपये
१४	चालू लाइनों संबन्धी कार्य (राजस्व)—श्रम कल्याण के अतिरिक्त	१०,६३,६३,००० रुपये
१५	नई लाइनों का निर्माण	६१,१३,४६,००० रुपये
१६	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य—विस्तार	३१२,७२,०४,००० रुपये
१७	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य—प्रतिस्थापन	६६,५६,६१,००० रुपये
१८	चालू लाइनों सम्बन्धी कार्य—विकास निधि	२३,००,००,००० रुपये
१९	सामान्य राजस्व से ऋणों और उन पर ब्याज की अदायगी — विकास निधि	३०,१६,४८,००० रुपये
२०	विकास निधि के लिए विनियोग	१७,२१,५७,००० रुपये
२२	राजस्व रक्षित निधि से धन निकालना	८,५७,१५,००० रुपये

विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक

†रेलवे मंत्री (श्री जगजोवन राम) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वित्तीय वर्ष १९६१-६२ में रेलवे संबंधी व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये ” ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष १९६१-६२ में रेलवे संबंधी व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों का भुगतान और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाए ।”

†श्री जगजोवन राम : मैं विधेयक पुरः स्थापित करता हूँ ।

रेलवे यात्री किराया (निरसन) विधेयक

†वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : एक छोटा विधेयक रेलवे यात्री भाड़ा (निरसन) विधेयक है। इसमें केवल एक मिनट लगेगा।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव (खम्मन) : मैं इस पर बोलना चाहता हूँ। अतः एक मिनट नहीं लगेगा। मैं इस प्रकार की कार्यवाही पर आपत्ति करता हूँ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : समूचे मामले में चर्चा की गई थी जब रेलवे अभिसमय समिति के प्रतिवेदन पर संसद् ने चर्चा की थी और सिद्धान्ततः इसकी अनुमति दी गई थी। मैं उसे इस विधेयक में शामिल करना चाहती हूँ और इसे अधिनियम के रूप में पारित करवाना चाहती हूँ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : मैं १५-२० मिनट अधिक बैठने और इस पर चर्चा करने के पश्चात् इसके पारित किये जाने के लिये तैयार हूँ। जब रेलवे उपमंत्री उत्तर दे रहे थे तो संसद् काय मंत्री ने उसे चुप करवा दिया। क्या यह संसद् का तरीका है?

†संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिन्हा) : माननीय सदस्य के लिये यह कहना शोभा नहीं देता जब उनमें से एक भी व्यक्ति यहां नहीं है जिसका वह उल्लेख कर रहे हैं।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या गणपूर्ति नहीं रखी जा सकती जब चार सौ करोड़ रुपयों का बजट पास किया जा रहा है।

†संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिन्हा) : मैं सदस्यों को पकड़ कर तो नहीं बिठा सकता।

†प्रध्यक्ष महोदय : मैं इस की अनुमति नहीं देता। कल को बजट लिया जाएगा।

†श्री जगजीवन राम : इस विधेयक को कल सब से पहले रखा जाए।

†प्रध्यक्ष महोदय : श्री अशोक मेहता ने सुझाव दिया था कि सामान्य बजट की चर्चा सब से पहले ली जानी चाहिये। यदि माननीय सदस्य १०-१५ मिनट बैठें तो इस विधेयक को ले सकते हैं।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

“कि रेलवे यात्री किराया अधिनियम, १९५७ को निरसित करने और उस में कुछ आनुषांगिक व्यवस्थायें करने वाले विधेयक पर विचार किया जाय।”

यह विधेयक रेलवे अभिसमय समिति १९६० की सिफारिशों पर आधारित है, जो यह कि १ अप्रैल, १९६१ से वर्तमान दर का रेलवे यात्री भाड़ा रेलवे किराये में मिला दिया जाए और राज्यों को दिये जाने वाले कर की शुद्ध आय के बदले, १२.५० करोड़ रुपये की निश्चित वार्षिक सहायता दी जाए। संसद् यह सिद्धान्त स्वीकार कर चुकी है और इस विधेयक के द्वारा इसे कार्य रू में करने का इरादा है। इस विधेयक का यही उद्देश्य है।

†मूल अंग्रजी में

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ ।

कुछ सदस्य इस पर बोलना चाहते हैं अतः इस पर कल विचार किया जाएगा । मैं देखूंगा कि इसे प्रश्न काल के तुरन्त बाद लिया जाए या सामान्य बजट पर एक या दो भाषणों के बाद । कल यह पारित कर दिया जाएगा ।

इसके पश्चात् लोक सभा मंगलवार, १४ मार्च, १९६१/२३ फाल्गुन, १८८२ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई ।

दैनिक संक्षेपिका

[सोमवार, १३ मार्च, १९६१]
[२२ फाल्गुन, १८८२ (शक)]

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर	२१९५--२२२०
	तारांकित प्रश्न संख्या	
७६६	जस्ता का उत्पादन	२१९५-९६
७७८	जस्ता पिघलाने का कारखाना	२१९६-९८
७६७	पटसन और टाट का वायदे का व्यापार	२१९९-२२००
७६८	पांडिचेरी का विधिसम्मत रूप से हस्तान्तरण	२२००-०१
७६९	आद्यरूप चमड़ा प्रशिक्षण संस्था और फल परिरक्षण संयंत्र	२२०२
७७३	नारियल जटा के सामान का निर्यात	२२०२-०४
७७४	कपड़ा मिलें	२२०४-०६
७७५	निर्यात संवर्धन	२२०६-०८
७७६	भारत-चीन सीमा विवाद	२२०९-१०
७७७	जीवन-निर्वाह-व्यय देशनांक	२२१०-१२
७७९	बर्मा में नागा विद्रोही	२२१२-१३
७८३	कोठागुडियम में "ओवरमैन" की परीक्षा	२२१३-१४
७८४	विस्थापित व्यक्तियों के कब्जे	२२१४-१५
७८५	रानी एलिजाबेथ की यात्रा	२२१५-१६
७८७	राज्य-क्षेत्रों के बारे में प्रलेख चित्र	२२१६-१७
७९२	दिल्ली में अनुसूचित जातियों के मकानों की बिक्री	२२१७-२०
	प्रश्नों के लिखित उत्तर	२२२०-६०
	तारांकित प्रश्न संख्या	
७७०	आन्ध्र प्रदेश में काफी के बागान	२२२०
७७१	संयुक्त राष्ट्र संघ	२२२०-२१

प्रश्नों के लिखित उत्तर--क्रमशः

तारांकित

प्रश्न संख्या

७७२	भारतीय राजनैतिक बन्धियों का पुर्तगाल को निर्वासन	२२२१
७८०	पिछड़े हुए प्रदेशों का विकास	२२२१
७८१	आसाम से विद्यार्थियों का प्रतिनिधिमंडल	२२२२
७८२	व्यापार और उद्योग के बारे में रिपोर्ट देने की प्रणाली	२२२२
७८६	कर्म समितियां	२२२२-२३
७८८	सहायक नियोजन अफसर	२२२३
७८९	हथकरघे के कपड़े का निर्यात	२२२३-२४
७९०	अतिरेक भूमि की कीमतें	२२२४
७९१	कांगों में सहायता कार्य	२२२४
७९३	सरकारी क्षेत्र	२२२४-२५
७९४	पाकिस्तानी सेना द्वारा गोली चलाया जाना	२२२५
७९५	कताई कारखाना	२२२६
७९६	सोडा एश	२२२६-२७
७९७	आसाम में सीमेंट कारखाना	२२२७
७९८	सिनेमा उद्योग का राष्ट्रीकरण	२२२८
७९९	जूतों का निर्माण और निर्यात	२२२८
८००	कारखानों के प्रबन्ध में श्रमिकों द्वारा भाग लिया जाना	२२२९
८०१	पूर्वी ज़ोन की आर्थिक और औद्योगिक समस्याएं	२२२९
८०२	बड़े स्क्रीन वाला टेलीविज़न प्रोजेक्टर	२२२९
८०३	मशीनों का आयात	२२३०

अतारांकित

प्रश्न संख्या

१४९४	मकान बनाने के लिए पेशगी	२२३०
१४९५	विमान, विमानों के इंजन तथा इंजन के पुर्जे	२२३०-३१
१४९६	चमड़ा, लोहा, लकड़ी और सिलाई उद्योगों में प्रशिक्षण	२२३१
१४९७	छोटे पैमाने के उद्योग	२२३१
१४९८	दक्षिण अफ्रीका से अफ्रीकियों और भारतीयों का निष्कासन	२२३२
१४९९	ट्रैक्टरों का निर्माण	२२३२
१५००	महाराष्ट्र में कारखाने	२२३२
१५०१	साइकिलों और सिलाई की मशीनों का निर्यात	२२३३

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारांकित
प्रश्न संख्या

१५०२	अनधिकृत बिजली के करघे	२२३३
१५०३	बांस की छिपटियों के लिये लाइसेंस	२२३३-३४
१५०४	इंजीनियरी के सामान का आयात	२२३४-३५
१५०५	पंजाब में रेशम उद्योग	२२३५
१५०६	तीसरी पंचवर्षीय योजना	२२३५-३६
१५०७	१६ मिलीमीटर की फ्रांसीसी कच्ची फिल्म का आयात	२२३६
१५०८	राजस्थान में छोटे पैमाने के उद्योग	२२३६
१५०९	लंका से भारतीय का प्रव्रजन	२२३६
१५१०	नागा लोग	२२३६-३७
१५११	बर्मा के गांव पर नागाओं का हमला	२२३७
१५१२	सट्टेबाजी को दबाने के लिए भूमि पर कर	२२३८
१५१३	बर्मा में भारतीय	२२३८
१५१४	सीमेंट का कारखाना	२२३८-३९
१५१५	अस्पृश्यता निवारण संबंधी फिल्म	२२३९
१५१६	पूर्वी पाकिस्तान में अल्पसंख्यक समुदाय	२२३९
१५१७	उड़ीसा में औद्योगिक बस्तियां	२२४०
१५१८	भारत-ईरान व्यापार समझौता	२२४१
१५१९	रुद्रपुर में विस्थापित व्यक्ति	२२४१
१५२०	आसाम में पथरिया वन	२२४१
१५२१	नमक का भाव	२२४१-४२
१५२२	निर्यात संवर्द्धन	२२४२
१५२३	विदेशी प्रेस में योजना का प्रचार	२२४३
१५२४	गुजरात में छोटे पैमाने के उद्योग	२२४३
१५२५	दक्षिण अमरीका के देशों के साथ व्यापार	२२४३
१५२६	पंजाब में अखबारी कागज का कारखाना	२२४४
१५२७	लौह अयस्क का निर्यात	२२४५
१५२८	दिल्ली और अल्वाय के डी० डी० टी० के कारखाने	२२४५
१५२९	सिलिमैनाइट	२२४५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

तारांकित

प्रश्न संख्या

१५३०	औद्योगिक बस्तियां	२२४५-४६
१५३१	हिन्दू और सिख मंदिर	२२४६
१५३२	गुजरात में फैक्ट्रियों तथा मिलों का बन्द होना	२२४६-४७
१५३३	बिजली के खंभों का आयात	२२४७
१५३४	केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग से कार्यों का दिल्ली नगर निगम को हस्तांतरण	२२४७
१५३५	मोटरगाड़ियों का उत्पादन	२२४७-४८
१५३६	महाराष्ट्र में भूमि की अधिकतम सीमा	२२४६
१५३७	सिगरेट बनाने वाले कारखाने	२२४६
१५३८	मोटरगाड़ी उद्योग	२२४६-५०
१५३९	इस्पात संयंत्रों में श्रम सम्बन्ध	२२५०
१५४०	सिनेमा के पोस्टर	२२५०-५१
१५४२	भूटान का विकास	२२५१
१५४३	पुनर्वास उद्योग निगम	२२५१-५२
१५४४	बीकानेर (राजस्थान) में औद्योगिक बस्ती	२२५२
१५४५	भारतीय प्लास्टिक उद्योग	२२५२-५३
१५४६	उत्तर प्रदेश में उद्योग	२२५३
१५४७	दिल्ली रेलवे स्टेशन के निकट बाजार	२२५३-५४
१५४८	संभरण तथा निबटान महानिदेशालय में भ्रष्टाचार के मामले	२२५४
१५४९	“डी” टाइप के क्वार्टरों का किराया	२२५४-५५
१५५०	कांच की वस्तुओं का निर्यात	२२५५
१५५१	हथकरघे के कपड़े का निर्यात	२२५६
१५५२	बीजों का आयात	२२५६
१५५३	जम्मू तथा काश्मीर में खनिज विकास	२२५७
१५५४	चलचित्र विभाग	२२५७
१५५५	क्षय निरीक्षकों के वेतन	२२५८
१५५६	चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के क्वार्टरों के छत के पंखे	२२५९
१५५८	केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के कर्मभारित कर्मचारी	२२५९
१५५९	केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के कर्मभारित कर्मचारी	२२५९-६०

विषय

पृष्ठ

स्थगन प्रस्ताव २२६०-६३

१. अध्यक्ष महोदय ने एक स्थगन प्रस्ताव को प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दी जो एक पत्रकार श्री के० रामाराव के चलती गाड़ी में से गिर कर मर जाने के बारे में था और जिसकी सूचना सर्वश्री स० मो० बनर्जी, वाजपेयी, और ब्रजराज सिंह ने दी थी।

२. अध्यक्ष महोदय ने एक और स्थगन प्रस्ताव को जो कि रुद्रसागर में तेल के कुएं पर कथित दुर्घटना के बारे में था, और जिसकी सूचना श्री ब्रजराज सिंह ने दी थी, अगले दिन तक रोके रखा ताकि मंत्री इस सम्बन्ध में आवश्यक जानकारी इकट्ठी कर सकें।

अविलम्बनीय लोक-महत्त्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना २२६३-६४

श्री अ० मु० तारिक ने प्रधान मंत्री का ध्यान, भारतीय नागरिकों से प्राप्त उन शिकायतों की ओर दिलाया जो कि उन्होंने भारतीय राजदूतावास के उस आचरण के विरुद्ध की है जिसे दूतावास ने हाल ही के आदीस अबाबा के 'दंगों' के समय किया बतलाया जाता है। वैदेशिक कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) ने इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया।

सभा पटल पर रखे गये पत्र २२६५

(१) राष्ट्रपति द्वारा उड़ीसा राज्य के सम्बन्ध में जारी की गई दिनांक २५ फरवरी, १९६१ की उद्घोषणा के खण्ड (ग) (४) के साथ पठित संविधान के अनुच्छेद २१३(२) (क) के अन्तर्गत निम्नलिखित की एक-एक प्रति :—

(१) २३ फरवरी, १९६१ को उड़ीसा के राज्यपाल द्वारा लागू किया गया उड़ीसा विनियोग अध्यादेश, १९६१ (१९६१ का उड़ीसा अध्यादेश संख्या ३)।

(२) दिनांक १० मार्च, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३४३ में प्रकाशित उड़ीसा विनियोग अध्यादेश, १९६१ को वापस लेने वाला दिनांक १० मार्च, १९६१ का राष्ट्रपति का आदेश।

(२) निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग अधिनियम, १९५६ की धारा २६ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक ४ मार्च, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २५५ में प्रकाशित खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग (संशोधन) नियम, १९६१।

(दो) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत दिनांक २५ फरवरी, १९६१ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० ४२६ में प्रकाशित उनी वस्त्र (उत्पादन तथा वितरण नियंत्रण) (संशोधन) आदेश, १९६१।

विषय	पृष्ठ
प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित	२२६५
एकसौ आठवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।	
लोक लेखा समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित	२२६६
चौतीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित हुआ ।	
समिति के लिए निर्वाचन	२२६६
श्री चे० र० पट्टभिरमन् ने प्रस्ताव प्रस्तुत किया कि श्री सत्येन्द्रनारायण सिंह के स्थान पर, जिन्होंने लोक सभा से त्याग पत्र दे दिया है, लाभ-पदों सम्बन्धी समिति में शेष अवधि के लिए उसके सदस्य के रूप में काम करने के लिए अपने में एक सदस्य चुना जाय । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।	
विधेयक पुरस्थापित किये गये	२२६६-६७
१. उड़ीसा विनियोग विधेयक ।	
२. विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक ।	
अनुदानों की मांगें (रेलवे), १९६१-६२	२२६७-२३२१
आय व्ययक (रेलवे), १९६१-६२ के बारे में अनुदानों की मांगों पर चर्चा समाप्त हुई और सारी मांगें पूरी पूरी स्वीकृत हुई ।	
विधेयक—विचाराधीन	२३२१-२४
वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) ने प्रस्ताव किया कि रेलवे यात्री किराया (निरसन) विधेयक पर विचार किया जाय । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।	
मंगलवार, १४ मार्च, १९६१/२३ फाल्गुन, १८८२ (शक) के लिए कार्यावलि	
उड़ीसा विनियोग विधेयक, विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक और यात्री किराया (निरसन) विधेयक पर विचार और उन्हें पारित करना ।	
आय व्ययक (सामान्य). १९६१-६२ पर चर्चा ।	