लोक-सभा

वाद-विवाद

द्वितीय माला

खण्ड २६, १९५९/१८८० (शक)

[२३ फरवरी से ५ मार्च १९५९/४ से १४ फाल्गुन १८८० (शक)]

2nd Lok Sabha

सत्यमेव जयते

Preservation Unit
8-5-82
Fumigated
On 15-1-83
Parliament Library

सातवां सत्र, १९५९/१८८० (शक)

(खण्ड २६ में अंक ११ से २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

विषय-सूची

[द्वितीय माला, खण्ड २६, अंक ११ से २०—२३ फरवरी से ५ मार्च, १९५९/४ से १४ फाल्गुन १८८० (शक)

अंक ११—सोमवार, २३ फरवरी, १९५९/४ फाल्गुन, १८८० (शक)

	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५१९, ५२०, ५४७, ५२१ से ५२६, ५२८, ५२९, ५३१, ५३२, ५३४, ५३५ और ५३७ . .	११९७—१२२१
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३	१२२२—२४
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५२७, ५३०, ५३३, ५३६, ५३८ से ५४१, ५४३ से ५४६, ५४८ से ५६८	१२२४—३७
अतारांकित प्रश्न संख्या ६६६ से ६९१ और ६९३ से ७३४ . .	१२३७—७२
श्री बेदलपतला गंगाराजू का निधन—	१२७२
स्थगन प्रस्ताव—	
पाकिस्तानी सैनिकों द्वारा गोली चलाया जाना . .	१२७२—७४
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१२७४—७५
राष्ट्रपति से सन्देश . .	१२७५
राज्य-सभा से सन्देश	१२७५
चल-चित्र (संशोधन) विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा संशोधनों सहित लौटाये गये रूप में सभा-पटल पर रखा गया	१२७५
प्राक्कलन समिति—	
चौतीसवां प्रतिवेदन	१२७६
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
इंडियन स्टैन्डर्ड वैगन कम्पनी के कर्मचारियों का अस्थायी रूप से काम से अलग किया जाना	१२७६
तारांकित प्रश्न संख्या ४ के उत्तरों की शुद्धि	१२७६
विधेयक पुरःस्थापित किये गये . . .	१२७७
१. भारत का राज्य बैंक (संशोधन) विधेयक . . .	१२७७
२. बैंकिंग समवाय (संशोधन) विधेयक	१२७७
कामगार प्रतिकर (संशोधन) विधेयक	१२७७—८४
खण्ड २ से २० तथा १	१२७७—८१
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव . . .	१२८१—८४

पृष्ठ

वर्ष १९५८-५९ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य) . . . १२८४—१३११

भारतीय आय-कर (संशोधन) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव . . . . . . १३१२—१८

दैनिक संक्षेपिका . . . . १३१९—२५

अंक १२—मंगलवार, २४ फरवरी, १९५९/५ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५६९ से ५७५, ५७७, ५८१, ५८३, ५८५, ५८६, ५८८, ५८९ और ५९३ . . . . १३२७—५१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५७६, ५७८ से ५८०, ५८२, ५८४, ५८७, ५९० से ५९२ और ५९४ से ६२१ . . . . १३५२—६७

अतारांकित प्रश्न संख्या ७३५ से ७९७ और ७९९ से ८४१ . . १३६७—१४१९

स्थगन प्रस्ताव के बारे में १४१९

सभा-पटल पर रखे गये पत्र १४१९

विनियोग विधेयक—पुर:स्थापित . . . १४२०

विशेषाधिकार समिति—

आठवां प्रतिवेदन . . . . . १४२०—२६

भारतीय आय कर (संशोधन) विधेयक . . १४२७—४०

विचार करने का प्रस्ताव . . . . १४२७—३९

खण्ड २ से ५ और १ . . . . . १४३९—४०

पारित करने का प्रस्ताव १४४०

संसद् (अनर्हता निवारण) विधेयक— . . . . १४४०—५९

राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधनों पर विचार करने का प्रस्ताव . १४४०—५७

राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधनों से सहमति . . . १४५७—५९

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . १४६०—६६

पृष्ठ

अंक १३—बुधवार, २५ फरवरी, १९५९/६ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६२२ से ६३० और ६३२ से ६३४ . . . १४६७—९०

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४ . . . १४९१—९३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६३१ और ६३५ से ६६२ . . . १४९३—१५०६

अतारांकित प्रश्न संख्या ८४२ से ९३४ . . . १५०६—४४

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . . . १५४४-४५

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—

पैंतीसवां प्रतिवेदन . . . १५४५

तारांकित प्रश्न संख्या ९४७ के अनुपूरकों के उत्तर की शुद्धि . . . १५४६

विनियोग विधेयक—

पारित . . . १५४६-४७

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा . . . १५४७—८३

दैनिक संक्षेपिका . . . १५८४—९०

अंक १४—गुरुवार, २६ फरवरी, १९५९/७ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६६३ से ६७०, ६७२ और ६७४ से ६७८ . . . १५९१—१६१२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६७१, ६७३ और ६७९ से ७२१ . . . १६१२—३७

अतारांकित प्रश्न संख्या ९३५ से ९४८ और ९५० से १०३१ . . . १६३७—७८

स्थगन प्रस्ताव के बारे में . . . १६७८-७९

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . . . १६८०

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

राज्य व्यापार निगम द्वारा एक संस्था को कास्टिक सोडा देने से कथित इन्कार . . . १६८०

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा . . . १६८१—१७२२

दैनिक संक्षेपिका . . . १७२३—२९

पृष्ठ

अंक १५—शुक्रवार, २७ फरवरी, १९५९/८ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७२२ से ७२५, ७२७, ७२९ से ७३४, ७३७, ७३८, ७४०, ७४३, ७४४, ७४७ और ७५१ . . . १७३१—५५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७२६, ७२८, ७३५, ७३६, ७३९, ७४१, ७४२, ७४५, ७४८ से ७५०, ७५२, ७५४ से ७६२ . . १७५६—६४

अतारांकित प्रश्न संख्या १०३२ से ११९०, १११२ और १११३ . १७६४—१८०२

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . . . . . १८०२—०३

विधेयक पर राय . . १८०३

राज्य-सभा से सन्देश . . . १८०३

लागत तथा निर्माण लेखापाल विधेयक—

राज्य सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया १८०३

प्राक्कलन समिति—

पैंतीसवां प्रतिवेदन १८०३

सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति —

बारहवां प्रतिवेदन . . . १८०३

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

गंडक परियोजना के बारे में बिहार के सिंचाई मंत्री का वक्तव्य . १८०४

सभा का कार्य . . . . १८०४—०५

रेलवे आयव्ययक सामान्य चर्चा . . . . १८०५—२२

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

पैंतीसवां प्रतिवेदन १८२३

केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को अन्तरिम सहायता की दूसरी किस्त देने के सम्बन्ध में संकल्प—अस्वीकृत . . . . १८२३—४१

नये औद्योगिक एककों को अनुज्ञप्ति देने की नीति के सम्बन्ध में संकल्प . १८४१—४२

दैनिक संक्षेपिका . . . . १८४३—४९

अंक १६—शनिवार, २८ फरवरी, १९५९/९ फाल्गुन, १८८० (शक)

सामान्य आय व्ययक, १९५९-६० का उपस्थापन . . १८५१—७३

वित्त विधेयक—पुरःस्थापित किया गया १८७३

दैनिक संक्षेपिका . . १८७४

पृष्ठ

अंक १७—सोमवार, २ मार्च, १९५९/११ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७६३ से ७६७, ७६९, ७७१ से ७७३, ७७५ और ७७६ . . . १८७५—९६

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ५ . १८९६–९७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७६८, ७७४, ७७७ से ७९२, ७९४ से ७९६ और ७९८ से ८२० . . . . १८९७—१९१४

अतारांकित प्रश्न संख्या १११४ से ११९१ १९१४—४५

स्थगन प्रस्ताव के बारे में . . १९४५—४७

अनुपस्थिति की अनुमति १९४७–४८

सामान्य आयव्ययक पर चर्चा के बारे में प्रक्रिया . . १९४८

रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा . . . . १९४९—९२

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . १९९३—९८

अंक १८—मंगलवार, ३ मार्च, १९५९/१२ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८२१ से ८२३, ८२५ से ८२८, ८३०, ८३१, ८३३, ८३५, ८३७ और ८४० से ८४३ . . १९९९—२०२४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८२४, ८२९, ८३२, ८३४, ८३६, ८३८, ८३९, ८४४ से ८४७, ८४९ से ८६१ और ८६३ से ८७१ . . २०२५—४१

अतारांकित प्रश्न संख्या ११९२ से १२०१, १२०३ से १२५० और १२५२ २०४१—६७

स्थगन प्रस्ताव के बारे में २०६८

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

कराची में हुई भारत पाकिस्तान वार्ता . . . २०६८—६९

चलचित्र (संशोधन) विधेयक—

राज्य सभा द्वारा किये गये संशोधनों से सहमति . . २०६९—७०

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा . . . . २०७०—९०

अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५९-६० . . . . २०९०—२१२६

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . २१२७—३१

अंक १९—बुधवार, ४ मार्च, १९५९/१३ फाल्गुन, १८८० (शक) पृष्ठ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८७३, ८७६, ८८०, ८८४, ८८६, ८८७, ८९१, ८९३, ९२१, ८९४, ८९५, ९०१, ९०३, ९०४, ९०६, ९०८ और ९१० . २१३३—५५

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ६ से ८ २१५५—६१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८७२, ८७४, ८७५, ८७७ से ८७९, ८८१ से ८८३, ८८५, ८८८ से ८९०, ८९२, ८९६ से ९००, ९०५, ९०७, ९०९, ९११ से ९२० और ९२२ से ९२४ . २१६१—७४

अतारांकित प्रश्न संख्या १२५३ से १३७३, १३७५ से १३८७ . २१७४—२२२९

अतारांकित प्रश्न संख्या १७०८ दिनांक १७ १२-५८ के उत्तर में शुद्धि २२३०

स्थगन प्रस्ताव के बारे में २२३०

सभा-पटल पर रखा गया पत्र २२३१

राज्य-सभा से संदेश २२३१

प्राक्कलन समिति—

तेतीसवां प्रतिवेदन २२३१

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—

छत्तीसवां प्रतिवेदन . २२३१

भारत का राज्य बैंक (सहायक बैंक) विधेयक—

पुरःस्थापित २२३२

अनुदानों की मांगें—रेलवे १९५९–६० २२३२—७२

दैनिक संक्षेपिका . २२७३—८०

अंक २०—गुरुवार, ५ मार्च, १९५९/१४ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ९२५ से ९२९, ९३२ से ९३५, ९३७ से ९३९ और ९४२ २२८१—२३०२

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ९ २३०२–०३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ९३०, ९३१, ९३६, ९४०, ९४१, ९४३ से ९५७ और ९५९ से ९६३ २३०३—१२

अतारांकित प्रश्न संख्या १३८८ से १४८१ २३१२—५०

स्थगन प्रस्ताव के बारे में—

डॉक लेबर बोर्ड कलकत्ता में कर्मचारियों की मुअत्तली २३५१–५२

पृष्ठ

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . . . २३५२

राज्य-सभा से संदेश २३५३

रेलवे आय-व्ययक अनुदानों की मांगें, १९५९-६० . . . २३५३—२४१३

स्ट्रैप्टोमाइसीन तथा डीहाइड्रोस्ट्रैप्टोमाइसीन बनाने के लिये करार के सम्बन्ध में प्रस्ताव . २४१४—२८

कार्य मंत्रणा समिति—

छत्तीसवां प्रतिवेदन २४१७

दैनिक संक्षेपिका २४२९-३५

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

---

388 (Ai) L.S.D.—12.

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

मंगलवार, ३ मार्च, १९५९

१२ फाल्गुन, १८८० (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

कच्ची फिल्म तैयार करने का कारखाना

+

†*८२१. श्री स० चं० सामन्त :
श्री राजेन्द्र सिंह :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री रा० च० माझी :
श्री राम कृष्ण गुप्त :
श्री स० म० बनर्जी :
श्री तंगामणि :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री श्रीनारायण दास :
श्रीमती पार्वती कृष्णन् :
श्री अजित सिंह सरहदी :
श्री दी० चं० शर्मा :
सरदार अ० सिं० सहगल :
श्री दामानी :
श्री पांगरकर :
श्री कोडियान :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री नंजप्पा :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २० नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १२९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में कच्ची फिल्म तैयार करने वाला कारखाना खोलने के लिये पूर्वी जर्मन की एक फर्म का सहयोग प्राप्त करने के लिये जो बातचीत चल रही थी वह पूरी हो गई है ;

†मूल अंग्रेजी में

377 (Ai) L.S.D.—1.

(ख) यदि हां, तो परियोजना की मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं ; और

(ग) कच्ची फिल्म का कारखाना खोलने के लिये अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

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

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

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या यह सच है कि पश्चिमी जर्मन की एक फर्म ने इस से भी कम मूल्य पर उत्पादन करने की एक योजना प्रस्तुत की थी और यदि हां, तो उसे क्यों स्वीकार नहीं किया गया ?

†**श्री मनुभाई शाह** : वह पेशकश इसी प्रकार की नहीं थी । पश्चिमी जर्मन की एक फर्म से एक छोटी परियोजना प्राप्त हुई थी परन्तु हम पूर्वी जर्मन सरकार से विस्तृत रूप में बातचीत कर चुके थे इसलिये इसके बारे में आखरी जवाब मिलने से पहले हम दूसरी परियोजना आरम्भ नहीं करना चाहते थे । यह ठीक है कि पूर्वी जर्मन सरकार ने बहुत ज्यादा समय ले लिया है परन्तु हमारे स्मरण पत्र के उत्तर में उन्होंने आश्वासन दिया है कि शीघ्र ही उत्तर भेजा जायेगा ।

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या यह सच नहीं कि पूर्वोक्त संयंत्र पर ४ करोड़ रुपये लागत आयेगी और उपरोक्त पर ८ करोड़ रुपये ?

†**श्री मनुभाई शाह** : दोनों परियोजनाओं में कोई तुलना नहीं की जा सकती । पूर्वी जर्मन सरकार के साथ जिस परियोजना के बारे में बातचीत चल रही है उस से सिनेमा की फिल्मों के साथ फोटोग्राफी और एक्सरे की फिल्में भी तैयार की जायेंगी ।

†**श्री वी० चं० शर्मा** : पूर्वी जर्मन सरकार के साथ जिस परियोजना के बारे में बातचीत चल रही है उसे अन्तिम रूप देने में किन कठिनाइयों के कारण विलम्ब हो रहा है और उन कठिनाइयों को दूर करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : पूर्वी जर्मन सरकार को अपनी आगामी पंचवर्षीय योजना तैयार करनी थी और वह यह विचार कर रहे थे कि उस में इस परियोजना की व्यवस्था कैसे की जाये । आशा है कि शीघ्र ही उन का उत्तर मिल जायेगा ।

†**श्री राम कृष्ण** : पूर्वी जर्मन की फर्म ने किस प्रकार की सहायता देने का प्रस्ताव किया है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : सहयोग देने वाली विदेशी फर्मों से हम प्रायः यह सहायता प्राप्त करते हैं कि आयात किये जाने वाले सारे सामान के लिये ऋण प्राप्त हो जाये और मशीनों को चलाने आदि की जानकारी तथा प्रशिक्षण प्राप्त हो जाये ।

†**श्री तंगामणि** : पूर्वी जर्मन विशेषज्ञों और हमारी सरकार में बातचीत ओटाकमंड में कच्ची फिल्म का कारखाना खोलने के लिये की गई थी । क्या कारखाने के स्थान के लिये राज्य सरकार से कोई बातचीत शुरू हुई है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री मनुभाई शाह :** ये सब हो चुका है। स्थान चुना जा चुका है। यह प्रयोग भी किया जा चुका है कि वहां फिल्म का परिरक्षण किया जा सकता है। अब तो ऋण और टैक्नीकल जानकारी का ही सवाल बाकी है।

†**श्रीमती पार्वती कृष्णन् :** क्या करार होने में विलम्ब का एक कारण यह सन्देह भी है कि यह कारखाना सरकारी क्षेत्र में होगा या गैर-सरकारी क्षेत्र में? क्या सरकार ने इसे सरकारी क्षेत्र में रखने का दृढ़ निश्चय कर लिया है?

†**श्री मनुभाई शाह :** सरकार ने इसे सरकारी क्षेत्र में रखने का पक्का इरादा कर लिया है।

†**श्री तंगामणि :** यह देखते हुए कि कच्ची फिल्म का आयात बढ़ाने के लिये बार बार मांग की गई है क्या सरकार यह दृढ़ निश्चय करेगी कि कच्ची फिल्म का यह कारखाना इस योजना की समाप्ति से पूर्व लग जाये?

†**श्री मनुभाई शाह :** इस प्रश्न से यह उत्पन्न नहीं होता। हमारी तो यही कोशिश है कि यथा-सम्भव शीघ्र यह कारखाना लग जाये। जहां तक कच्ची फिल्म के आयात का सम्बन्ध है, सारी प्रारम्भिक व्यवस्था हो जाने पर भी असल उत्पादन शुरू होने में तो कम से कम चार वर्ष लग जायेंगे। इसलिये कच्ची फिल्म के आयात के मामले का इस कारखाने की स्थापना से कोई प्रत्यक्ष सम्बन्ध नहीं है।

†**श्री नाथ पाई :** क्या सरकार ने इस बारे में कोई निर्णय किया है कि इस कारखाने में तैयार होने वाली फिल्म का विक्रय सरकारी तौर पर किया जायेगा या गैर-सरकारी व्यक्तियों द्वारा?

†**श्री मनुभाई शाह :** अभी इस बारे में कुछ नहीं कहा जा सकता। उत्पादन आरम्भ होने पर ही विक्रय के बारे में निर्णय किया जा सकता है।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव :** क्या यह सच है कि वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री ने हाल ही में बंगलौर में एक भाषण देते समय कहा था कि शायद वहां भी एक फिल्म का कारखाना खोला जाये?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री):** देश में और कारखाने लगाने की भी सम्भावना है क्योंकि हमारी मांग बढ़ रही है परन्तु अभी हम और कारखाने खोलने का विचार नहीं कर सकते। अभी हमें प्रथम कारखाना खोलना है।

उत्पादिता दल[1]

+

†*८२२. {**श्री रा० च० माझी :**
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री थानुलिंगम नायर :
श्री राम कृष्ण गुप्त :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि सितम्बर, १९५८ में आठ सदस्यों का एक उत्पादिता दल पश्चिमी देशों और अमरीका में गया था;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Productivity team.

(ख) यदि हां, तो वह दल किन-किन देशों में गया था ;

(ग) उन की यात्रा का क्या उद्देश्य था; और

(घ) क्या उन्होंने सरकार को कोई प्रतिवेदन भेजा है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) जी हां। वस्तुतः उसके ९ सदस्य थे।

(ख) पश्चिम जर्मनी, ब्रिटेन और अमरीका।

(ग) इस दल के निर्देश पद बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

(घ) अभी नहीं। शीघ्र ही इसके मिलने की आशा है।

विवरण

प्रथम उत्पादिता दल के निर्देश पद निम्नलिखित हैं :

"वैज्ञानिक प्रबन्ध, मानवीय सम्बन्ध, रीति विश्लेषण, मजूरी और बोनस द्वारा प्रोत्साहन, संयंत्र विन्यास तथा संधारण, सामग्री हस्तन और उत्पाद डिज़ाइन सम्बन्धी कार्य विधि व टैक्नीक का सामान्य अध्ययन करना और उत्पादन बढ़ाने के लिये इन कार्य विधियों और टैक्नीकों का भारतीय उद्योगों में प्रयोग करने तथा प्रचार करने के तरीकों के बारे में सिफारिशें करना।"

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या यह सच है कि एक अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन दल भारत में कुछ वर्ष तक रहा था ? क्या उस दल और इस दल की सिफारिशें मिलती जुलती हैं ?

†**श्री मनुभाई शाह** : केवल अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के दल के ही नहीं बल्कि भारत आने वाले अन्य कई विशेषज्ञों की सिफारिशों के फलस्वरूप ही राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद् की स्थापना की गई थी। वास्तव में इन लोगों की यह राय थी कि देश में यह संस्था शुरू की जाये जबकि इस दल को तो केवल उत्पादिता उपक्रमों के विशेष भाग का ही ख्याल रखना था।

†**श्री खीमजी** : क्या सरकार इन देशों को एक और उत्पादिता दल भेजने का विचार कर रही है; यदि हां, तो उसके सदस्यों की अर्हतायें क्या होंगी ?

†**श्री मनुभाई शाह** : मुझे सभा को कई बार यह बताने का अवसर मिला है कि राष्ट्रीय उत्पादिता आन्दोलन से बहुत से देशों ने बड़ा लाभ उठाया है और जापान ने गत वर्ष राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के विभिन्न अनुभागों में उत्पादिता का अध्ययन करने का तरीका सीखने के लिये संसार भर में लगभग १०० से १८० दल भेजे थे। इसी प्रकार हम भी प्रयत्न कर रहे हैं और हमारा सौभाग्य है कि हमें इस वर्ष सात दल भेजने के लिये संसार के कई देशों से आर्थिक और टैक्नीकल सहयोग भी प्राप्त हो रहा है। इस कार्य के योग्य व्यक्ति राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद् द्वारा चुने जायेंगे।

†**श्री तंगामणि** : क्या इस दल में श्रमिकों के प्रतिनिधि भी लिये गये थे और यदि हां, तो क्या चारों केन्द्रीय कार्मिक संघों के प्रतिनिधियों को बुला कर चुनाव किया गया था ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री मनुभाई शाह**: सभा को ज्ञात ही है कि राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद् के चुनाव दलों में श्रमिकों, नियोजकों और सरकार के प्रतिनिधि होते हैं और हर बार यही कोशिश की जाती है कि हर एक दल में इन समितियों द्वारा चुने गये श्रमिकों के प्रतिनिधि नियुक्त करके बाहर भेजे जायें।

†**श्री तंगामणि**: वह मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दे रहे हैं।

†**श्रीमती पार्वती कृष्णन्**: विदेशों में भेजे जाने वाले उत्पादिता दलों के अतिरिक्त क्या उत्पादिता परिषद् देश में उत्पादिता की समस्याओं का अध्ययन करने के लिये कोई दल भेजने के बारे में विचार कर रही है?

†**श्री मनुभाई शाह**: उत्पादिता कार्यक्रम वस्तुतः देश से ही आरम्भ होता है। राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद् ने देश को तीन खंडों में बांट दिया है और खंडीय 'सैल' नियुक्त कर दिये गये हैं और भारत में विशेषज्ञ विभिन्न औद्योगिक एककों की स्थिति का परीक्षण करते हुए यह देख रहे हैं कि इनकी उत्पादिता का स्तर कैसे ऊंचा उठाया जा सकता है।

†**श्री राम कृष्ण गुप्त**: क्या अन्तिम निर्णय करने से पूर्व मजदूर संघों अथवा श्रमिक प्रतिनिधियों के दृष्टिकोण पर भी विचार किया जायेगा?

†**श्री मनुभाई शाह**: मैं अभी यह बता चुका हूं। परिषद् में भी श्रमिकों और नियोजकों के प्रतिनिधियों की संख्या बराबर होती है और शेष सरकारी प्रतिनिधि और टैक्नीकल विशेषज्ञ होते हैं।

सर्जरी का सामान तथा औजार

+

†*४२३. **श्री स० चं० सामन्त**:
श्री सुबोध हंसदा:
श्री स० म० बनर्जी:
श्री तंगामणि:
श्री अ० क० गोपालन:
सरदार इकबाल सिंह:

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २९ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ३७२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सर्जरी के सामान तथा औजारों सम्बन्धी तालिका द्वारा प्रस्तुत की गई सिफारिशों का परीक्षण किया जा चुका है; और

(ख) यदि हां, तो उन्हें कार्यान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है?

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

विवरण

गत वर्ष के अन्त में तालिका की सिफारिशें मंत्रालय में प्राप्त हुई थीं। अधिकतर सिफारिशें स्वीकार कर ली गई हैं और कार्यान्वित की जा रही हैं। सर्जरी का सामान तथा औज़ार का देश म

†मूल अंग्रेजी में

निर्माण करने वाले नये एककों की स्थापना सम्बन्धी योजनाओं का प्रोत्साहन किया जायेगा और वर्तमान एककों को नये ढंग की मशीनें लगाने तथा काम बढ़ाने की अनुमति दी जा रही है। कुछ एक चीज़ों का निर्माण राष्ट्रीय औजार कारखाना, कलकत्ता में भी किया जायेगा। सोवियत संघ के सहयोग से सर्जरी के औजार और चिकित्सा सम्बन्धी सामान का एक पूरा यूनिट अनुमोदित किया जा चुका है। इससे देश की काफी आवश्यकता पूरी हो जायेगी।

†**श्री स० चं० सामन्त** : इसी विषय पर पहले के एक प्रश्न में मैंने बताया था कि देश में कुछ कारीगर सर्जरी का सामान बना रहे हैं जिन्हें कलकत्ता तथा अन्य स्थानों के अस्पतालों के सर्जन प्राथमिकता देते हैं। संस्थाओं का प्रोत्साहन करने के इलावा इन कारीगरों का किस प्रकार प्रोत्साहन किया जायेगा ?

†**श्री मनुभाई शाह** : वस्तुतः छोटे पैमाने के उद्योगों के क्षेत्र में यह उद्योग इतनी उन्नति कर चुका है कि मैडिकल और सर्जरी का बहुत-सा सामान देश में ही बनने लगा है। सभा को मालूम ही है कि इन छोटे यूनिटों को ऋण देकर, विस्तार केन्द्रों, टैक्नीकल हिदायतें दिलाकर और टैक्नीकल मंत्रणा की व्यवस्था करके हर प्रकार का प्रोत्साहन दिया जा रहा है।

†**श्री स० चं० सामन्त** : सोवियत संघ के सहयोग से यह पूरा यूनिट कब स्थापित होगा ?

†**श्री मनुभाई शाह** : अभी स्थान के बारे में निर्णय नहीं हुआ है परन्तु सभा को मालूम है कि सोवियत संघ के सहयोग से जो पांच परियोजनायें स्थापित की जानी हैं उनमें एक बड़े पैमाने पर मैडिकल और सर्जरी का सामान बनाने का कारखाना है।

†**श्री स० म० बनर्जी** : क्या सर्जरी के सामान के सम्बन्ध में हम स्वावलम्बी हैं और यदि नहीं तो क्यों ?

†**श्री मनुभाई शाह** : स्वावलम्बी होना तो बड़ी दूर की बात है। इसी उद्देश्य से तो पैनल की स्थापना की गई थी और उनकी सिफ़ारिशें कार्यान्वित की जा रही हैं। स्वावलम्बी होने के लिये सरकार जो कार्यवाही कर रही है वह मैं ने विवरण में बताई है।

†**श्री तंगामणि** : रूस के सहयोग से जो यूनिट स्थापित होने वाला है उसमें रूस सामग्री और धन के रूप में कितनी सहायता देगा ?

†**श्री मनुभाई शाह** : अलग से कोई सहायता नहीं दी जायेगी। वही ८ करोड़ रूबल का ऋण दिया जायेगा जो कि पांच परियोजनाओं के लिये है और जिसका ब्योरा मैं कई बार सभा के समक्ष रख चुका हूं।

†**श्री तंगामणि** : इस यूनिट के लिये कितनी राशि अलग रखी गई है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : इस यूनिट के लिये कोई विशेष राशि अलग नहीं रखी गई है। यह तो समस्त परियोजना के लिये है : परियोजना प्रतिवेदनों के मिलने पर पता चलेगा कि प्रत्येक परियोजना पर कितनी लागत आयेगी।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

युद्धविराम रेखा का अतिक्रमण

†*८२५. **श्री राम कृष्ण गुप्त :** क्या प्रधान मंत्री ८ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ७२२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने युद्ध विराम रेखा के अतिक्रमण के बारे में संयुक्त राष्ट्र सेना पर्यवेक्षक दल को जो शिकायत भेजी थी क्या उसका उत्तर मिल गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या उत्तर मिला है ?

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

हम ने २१ नवम्बर, १९५८ को १२४५ और १४०५ बजे के बीच पांच उड़ानों के बारे में जो शिकायतें भेजी थीं संयुक्त राष्ट्र मुख्य सेना पर्यवेक्षक ने उनके बारे में अपनी उपपत्तियां भेजी हैं।

(ख) मुख्य सेना पर्यवेक्षक ने बताया कि हमारी शिकायत में उल्लिखित पांचों अवसरों पर हमारे क्षेत्र में हवाई जहाजों ने प्रवेश किया था परन्तु उन्हें पहचानना सम्भव नहीं था।

†**श्री राम कृष्ण गुप्त :** क्या संयुक्त राष्ट्र पर्यवेक्षक की उपपत्ति को देखते हुए संयुक्त राष्ट्र संगठन ने पाकिस्तान को कोई चेतावनी दी है ?

†**श्रीमती लक्ष्मी मेनन :** पर्यवेक्षक ने हमारे नोट के उत्तर में यह लिखा है :—

"यदि आप के दोनों दल अपनी टुकड़ियों को विवादस्पद क्षेत्र से दूर रहने के लिये कहते रहें और यह विश्वास रहे कि वे युद्ध विराम रेखा अथवा जम्मू व काश्मीर सीमा पार न करें तब ऐसी शिकायतों के कम होने की आशा की जा सकती है।"

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :** माननीय सदस्य स्वयं यह महसूस करते होंगे कि जब एक विमान ३०,००० फुट की ऊंचाई पर लगभग छः या सात सौ मील प्रति घंटे की रफ्तार से जा रहा हो तो यह पता लगाना कठिन होता है कि वह कहां है। मेरा अभिप्राय यह है कि ३०,००० फुट की ऊंचाई पर कोई सीमा दिखाई नहीं देती। रफ्तार इतनी अधिक होती है कि एक सैकण्ड में वह कहां से कहां चला जायेगा। इसलिये जब तक सीमा से बिल्कुल दूर न रहा जाये ऐसी गलतियां हो सकती हैं। यदि सीमा के पास से विमान गुज़रता है तो ऐसी बातें होना स्वाभाविक है: कई बार हमारे विमानों के बारे में भी ऐसी शिकायतें मिलती हैं। संयुक्त राष्ट्र पर्यवेक्षक ने भी यही कहा है कि सम्भव है कि यह अंजाने में ही हुआ हो। इसलिये बेहतर यह है कि हम सीमा से दूर रहें। यदि बार-बार ऐसा होता है तब शंका पैदा होती है कि यह अंजाने में नहीं हो रहा है। परन्तु साधारण हालत में यह पता लगाने के लिये एक बहुत बड़ी मशीन चाहिये कि विमान एक मिनिट के लिये हमारे क्षेत्र में आया था।

†**श्री हेम बरुआ :** प्रधान मन्त्री ने जो कुछ कहा उसको देखते हुए मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या संयुक्त राष्ट्र सेना पर्यवेक्षक ने निश्चित रूप से यह कहा है कि यह रहस्यपूर्ण उड़ान दुर्घटनावश ही हुई थी और इसका प्रयोजन जान बूझ कर युद्ध विराम रेखा का अतिक्रमण करना नहीं था ?

†**अध्यक्ष महोदय :** उन्होंने बताया कि यह पता लगाना कठिन था।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री हेम बरुआ** : उन्होंने कहा कि विमान को पहचानना कठिन था । क्या संयुक्त राष्ट्र पर्यवेक्षक ने निश्चित रूप से यह कहा है कि यह जान बूझ कर नहीं किया गया था ? क्या पत्र में यह लिखा है ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : पत्र के शब्द मुझे ठीक-ठीक याद नहीं परन्तु जो भाग पढ़ कर सुनाया गया है उसमें कहा गया है कि यदि विमान सीमा के पास से गुज़रेंगे तो इस प्रकार की घटनायें होने की अधिक सम्भावना रहेगी । इससे हम यही अर्थ निकालेंगे कि उनकी राय में कुछ एक उड़ानें दुर्घटनावश हुई थीं ।

†**राजा महेन्द्र प्रताप**: यह रोग पुराना हो चुका है । क्या उन्होंने इस सम्बन्ध में मेरी 'आर्य संघ' योजना का अध्ययन किया है । इसका बस यही इलाज है ।

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

ंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूं कि यू० एन० ओ० का पत्र आने के बाद फिर भी कोई ऐसी घटना हुई है या नहीं ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : मैं कह नहीं सकता बगैर जांच किये ।

श्री रघुनाथ सिंह : इस घटना के बाद जम्मू और काश्मीर में पाकिस्तान के हवाई जहाज पांच छः बार उड़ते हुए देखे गये हैं । उसके सम्बन्ध में हिन्दुस्तान की सरकार ने क्या किया है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : जवाब तो इस घटना के बाद का ही दिया गया है, पहले का नहीं ।

श्री रघुनाथ सिंह : इस घटना के बाद लास्ट मन्थ ।

कपड़ा मिलों में परिष्करण तथा छपाई की मशीनें[1]

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

(क) क्या भारत की सूती कपड़े की मिलों में परिष्करण (प्रोसेसिंग) तथा छपाई की मशीनों की कमी है ;

(ख) क्या इनमें से कुछ ऐसी मशीनें लगाना चाहते हैं ; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: (क) देश में परिष्करण (प्रोसेसिंग) तथा छपाई की मशीनें पर्याप्त रूप से उपलब्ध नहीं हैं ;

(ख) जी हां ;

(ग) और परिष्करण मशीनें लगाने पर कोई रोक नहीं है परन्तु छपाई की मशीनें लगाने की अनुमति तभी दी जाती है जबकि पुरानी मशीन के टूट जाने पर उसे बदला जा रहा हो । ऐसी मशीनों के आयात लाइसेंसों, जो देश में तैयार नहीं होती हैं, के आवेदन पत्रों पर उनके लाभ और हानि और विदेशी मुद्रा के उपलब्ध होने के आधार पर विचार किया जाता है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Processing and Printing Machinery.

†श्री रामेश्वर टांटिया : क्या सरकार को ज्ञात है कि भारत से जो कपड़े का निर्यात होता है उसका परिष्करण तथा छपाई करके उसका ब्रिटेन से पुनः निर्यात किया जाता है ? उन मिलों को 'लाइसेंस' देने में क्या अड़चनें हैं जो परिष्करण तथा छपाई की मशीनें खरीदना चाहती हैं ? इस से हम अधिक विदेशी मुद्रा कमा सकेंगे और अधिक व्यक्तियों को रोज़गार मिल सकेगा।

†श्री मनुभाई शाह : इस प्रश्न के दो पहलू हैं। यह सच है कि यहां से जो मोटा कपड़ा बाहर भेजा जाता है उसे आयात करने वाले देश परिष्कृत करके अपने देशों में बेचते हैं और बाहर पुनः निर्यात भी करते हैं। यह ज़रूरी नहीं कि वे हम से परिष्कृत कपड़ा खरीदेंगे क्योंकि वहां परिष्करण बहुत बढ़िया होता है फिर भी हम इस उद्योग का प्रोत्साहन कर रहे हैं। परिष्करण मशीनों का देश में होने वाला निर्माण गत दो वर्ष में ३३ लाख रुपये से बढ़ कर १९५८ में एक करोड़ रुपये से बढ़ गया है और इसे और बढ़ाने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं।

†श्री दासप्पा : आयात किये गये वस्त्र में कितने प्रतिशत कोरा कपड़ा होता है ?

†श्री मनुभाई शाह : वर्तमान प्राक्कलन के अनुसार यह ६० या ७० प्रतिशत हैं।

†श्री रामेश्वर टांटिया : यदि छपाई के लिये देशीय मशीनरी उपलब्ध हो तो उसके बारे में सरकार की नीति क्या होगी ? तब अनुमति मिल जायेगी ?

†श्री मनुभाई शाह : मैं भाग (ग) के उत्तर में पहले ही बता चुका हूं कि यदि देशीय मशीनरी उपलब्ध हो तो परिष्करण पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है। परन्तु हाथ की छपाई का संरक्षण करने के लिये मशीन द्वारा छपाई को बिना सोचे समझे नहीं बढ़ाने दिया जायेगा।

संश्लिष्ट रबड़ संयंत्र

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

(क) क्या अमरीका के एक विशेषज्ञ दल ने एक संश्लिष्ट रबड़ संयंत्र स्थापित करने के सम्बन्ध में भारत का दौरा किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस दल को भारत सरकार द्वारा आमन्त्रित किया गया है ;

(ग) क्या दल ने कारखाने की स्थापना के लिये उपयुक्त स्थान चुन लिया है ; और

(घ) इस पर सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). एक प्रसिद्ध अमरीकी फर्म के विशेषज्ञों के एक दल ने हाल ही संश्लिष्ट रबड़ संयंत्र स्थापित करने के सम्बन्ध में भारत का दौरा किया और जांच-पड़ताल की है।

(ग) और (घ). दल का प्रतिवेदन मार्च या अप्रैल, १९५९ तक प्राप्त होने की आशा है।

†श्री उस्मान अली खां : क्या दल से सरकार की इस मामले पर वार्ता हुई थी और उस दल ने यह बताया है कि भविष्य में विस्तार करने की दृष्टि से पेट्रोल से संश्लिष्ट रबड़ संयंत्र स्थापित करना अधिक मितव्ययतापूर्ण होगा।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री मनुभाई शाह : पिछले सप्ताह मुझे माननीय सदस्य को उत्तर देने का अवसर प्राप्त हुआ था और मैं ने बताया था कि पावर अल्कोहल के अलावा अन्य किसी से संश्लिष्ट रबड़ संयंत्र स्थापित करने का विचार नहीं है और वह भी बरेली में क्योंकि सावधानी से जांच पड़ताल करने के परिणामस्वरूप सरकार इस नतीजे पर पहुंची है कि पूर्णरूपेण पावर अल्कोहल केवल बरेली में ही उपलब्ध हो सकती है जहां हमारे सामने अतिरिक्त पावर अल्कोहल का उपयोग किस प्रकार किया जाये यह समस्या उत्पन्न है ।

†श्री रामा नाथन् चेट्टियार : इस संश्लिष्ट संयंत्र के स्थापित हो जाने पर क्या देश में रबड़ उत्पादन पर बुरा प्रभाव नहीं पड़ेगा ?

†श्री मनुभाई शाह : बिल्कुल नहीं । इस के विपरीत रबड़ के बागान लगाने का विस्तार करने और नये बागान लगाने की योजनाओं में प्रगति हो रही है किन्तु जैसा कि सभा और माननीय सदस्य को विदित है रबड़ के नये बागान लगाने और प्राकृतिक रबड़ तैयार करने में प्रर्याप्त समय लगता है हमें अपने देश को रबड़ के मामले में आत्म-निर्भर बनाना है ।

श्री रघुनाथ सिंह : रबर और सिन्थेटिक रबर की कीमत में क्या फर्क है ?

श्री मनुभाई शाह : अन्दाज़ा यह है कि कोई ज़्यादा फर्क नहीं पड़ेगा —एक दो आना ज़्यादा हो या कम हो ।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, मैं यह जानना चाहता हूं कि अमरीकी विशेषज्ञों का जो दल यहां आया था, वह केवल बरेली की फैक्टरी के सम्बन्ध में आया था, या उस ने सारे देश में घूम कर इस विषय में कोई जांच की थी ?

श्री मनुभाई शाह : इस सम्बन्ध में भारत सरकार ने बड़ी जांच-पड़ताल की थी । इस मामले में सारे हिन्दुस्तान के नक्शे को देखा गया था कि कहां-कहां पावर एल्कोहल सरप्लस है । यह देखने के बाद पाया गया कि इस के लिये उत्तर प्रदेश ही सब से अच्छा स्थान है और उस में भी बरेली को चुना गया क्योंकि वहां पर आस-पास डिस्टिलरीज़ होने के कारण वह पावर एल्कोहल का केन्द्र है ।

†श्री वारियर : क्या यह प्रतिवेदन रबड़ बोर्ड को उस के द्वारा विचार करने के लिये उपलब्ध होगा और क्या रबड़ बोर्ड ने सरकार को संशिलष्ट रबड़ उत्पादन के बारे में अपनी प्रतिक्रियाऐं बता दी हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : क्या इस पर रबड़ बोर्ड के विचार मांगे गये हैं ।

†श्री मनुभाई शाह : इस सामान्य मामले में प्रश्न यह है। आज हमारी रबड़ की कुल आवश्यकता बढ़ कर ५०,००० टन प्रतिवर्ष हो गई है । प्राकृतिक रबड़ का उत्पादन २० से २२ हजार टन है, सम्पूर्ण प्रयत्न करने पर अगले दस वर्षों में इस का उत्पादन ३५,००० से ४०,००० टन से अधिक नहीं होगा । अतः विभिन्न रबड़ उद्योगों और यातायात उद्योगों के लिये रबड़ की कुल आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए संश्लिष्ट रबड़ के उत्पादन में हमें देश को आत्म-निर्भर बनाना है ।

†श्री वारियर : क्या उन्होंने इस का निर्देश रबड़ बोर्ड को कर दिया है ?

†श्री मनुभाई शाह : रबड़ बोर्ड की प्रभारी भारत सरकार है और हम ने इस पहलू पर अपने देश के विशेषज्ञों से परामर्श कर लिया है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री प्र० च० बोस : क्या इस की जांच कर ली गई है कि संश्लिष्ट रबड़ बनाने में जितना कच्चा माल लगेगा वह भारत में ही उपलब्ध होगा अथवा विदेशों से आयात पर हमें निर्भर रहना होगा ?

†श्री मनुभाई शाह : सारी संश्लिष्ट रबड़ का निर्माण देश से उपलब्ध कच्चे माल से ही किया जायेगा। इस के लिये स्टिरीन हमें रूरकेला से मिलेगा और बुटेडीन पावर एल्कोहल उत्तर प्रदेश अर्थात बरेली के आस-पास से मिलेगा ।

पाकिस्तानियों द्वारा अपहृत भारतीय

+

†*८२८. { पंडित द्वा० ना० तिवारी :
श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नवम्बर, १९५८ में नदिया (पश्चिमी बंगाल) के निकट सीमा पर पाकिस्तान के सेना कर्मचारियों ने २१ भारतीयों का अपहरण किया गया और पटसन से लदी तीन नावें ज़ब्त कर लीं; और

(ख) यदि, हां तो क्या उनको छोड़ दिया गया है ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : (क) १४ और १८ नवम्बर, १९५८ के बीच मुर्शिदाबाद ज़िले के थाना सूती में नूरपुरकुट्टी के निकट पद्मा नदी के भारतीय जल-प्रांगण में पाकिस्तान के सैनिक कर्मचारी अनधिकृत रूप से घुस आये थे, जो २१ भारतीयों के साथ ही तीन नावों पर लदी ३५० पटसन की गांठें जो एक भारतीय की थीं, अपहरण कर ले गये थे ।

(ख) पश्चिमी बंगाल सरकार ने यह रिपोर्ट दी है कि उन की जानकारी यह है कि उन व्यक्तियों को दोषी ठहराया गया है और उन्हें संभवतः कथित अनधिकार प्रवेश के लिये पाकिस्तान की सीमा में पूर्वी पाकिस्तान में उन्हें जेल की सज़ा भी दी गई है ।

†पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या इस बात की जांच की गई है कि ये तीन राष्ट्रीय वास्तव में पाकिस्तान के राज्य क्षेत्र में अनधिकृत रूप से प्रवेश कर गये थे ? जो पटसन ज़ब्त किया गया है वह लौटाया जायेगा अथवा नहीं और वह पटसन कितने मूल्य का था ?

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : पाकिस्तान की सेना के कर्मचारी भारती-राज्य-क्षेत्र में अनधिकृत रूप से घुस आये थे ।

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहर लाल नेहरू) : स्पष्ट है कि जांच की जा रही है। किन्तु इस का पता लगाना बड़ा कठिन है क्योंकि जिन लोगों से इस घटना का संबंध है वे पाकिस्तानियों द्वारा पकड़े जाने के कारण उपलब्ध नहीं हैं। यहां प्रश्न यह है कि नदी के किस हिस्से में नावें थीं। यह कह सकना बड़ा मुश्किल है कि नावें इस ओर थीं अथवा पाकिस्तान के हिस्से की तरफ। जितनी जानकारी हमें मिल सकती है उसके अनुसार वे हमारे अपने जल-प्रांगण में थी तथा पाकिस्तानी लोग हमारे जल-प्रांगण में घुस आये थे। किन्तु पाकिस्तानियों का कहना यह है कि ये नावें उन के हिस्से की तरफ चली गई थीं जिस के उन के पास प्रमुख गवाह भी मौजूद हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : प्रश्न के दूसरे भाग के संबंध में मुझे यह बताना है कि १,४०० मन की ३५० गांठें जिन का मूल्य लगभग ३६,००० रुपये था, छीन ली गई थीं।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी: यह घटना प्रधान मंत्रियों द्वारा किये गये समझौते के १½ मास बाद की है। क्या इस बारे में कोई औपचारिक समझौता या अनौपचारिक रूप से यह तय हुआ है कि चूंकि गंगा नदी की प्रमुख धारा बदल कर कभी-कभी पाकिस्तान की ओर हो सकती है और कभी-कभी भारत की ओर जिस के कारण ऐसी नदियों में नाव खेना कठिन हो जाता है, इस बात का लाभ उठाते हुए क्या सरकार ने पाकिस्तान सरकार का ध्यान इस प्रकार की चीज़ों को रोकने की ओर आकर्षित नहीं किया है ?

†श्री जवाहर लाल नेहरू : मुझे स्पष्ट लगता है कि नदी में आवागमन की पूरी स्वतन्त्रता होनी चाहिये और मुझे तो यह बकवास लगता है कि नदी का बीच का हिस्सा सीमा है, इस कारण यदि नावें उस के उस पार गई तो ऐसा होने से उन का प्रवेश अनधिकार चेष्टा होगी।

†श्री हेम बरुआ : धारा के कारण नाव को वश में रखना कठिन होता है।

†श्री जवाहर लाल नेहरू : कभी-कभी इसे रोक भी नहीं सकते, धारा में पड़ कर नाव किधर भी जा सकती है। मैं माननीय सदस्य के इस कथन से पूर्णतया सहमत हूं कि इस प्रकार की व्यवस्था होनी ही चाहिये। इतना तो मुझे स्मरण है। किन्तु मुझे यह ध्यान नहीं कि इस प्रकार की बात प्रधान मंत्रियों के बीच हुई भी अथवा नहीं। मैं नहीं समझता कि इस प्रकार का प्रश्न इस बार उठा था किन्तु पहले कभी यह प्रश्न ज़रूर उठाया गया था।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : जानकारी प्राप्त हो जाने के पश्चात् क्या कोई ऐसा प्रयत्न किया गया था कि इन लोगों पर दोष लगाया गया था और वे अभी भी पाकिस्तान की जेलों में हैं, जिन्हें छोड़ा नहीं गया है ?

†श्री जवाहर लाल नेहरू : जी हां, ये प्रयत्न अभी जारी हैं।

†राजा महेन्द्र प्रताप : हमारी सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या आदेश दिये हैं कि हम घूंसे का जवाब थप्पड़ से दें अथवा सत्याग्रह करें ?

†अध्यक्ष महोदय : ये सब सुझाव हैं। ये सभी चीज़ें एक बार लिख कर वह मुझे दे दें। मैं उन सुझावों को प्रधान मंत्री तक पहुंचा दूंगा।

†श्री अ० चं० गुह : क्या सरकार ने पाकिस्तान सरकार से इस मामले में कहा था कि वह उन लोगों को छोड़ दे और पटसन लौटा दे और करार होने के बाद से पूर्वी बंगाल की भारतीय सीमा से पाकिस्तानियों द्वारा अपहृत कितने व्यक्ति अब तक छोड़े गये हैं ?

†श्री जवाहर लाल नेहरू : पहले भाग का उत्तर 'हां' है। हमने इस विषय में उनसे बराबर कहा है और अभी भी कहना जारी है। प्रधान मंत्रियों के सम्मेलन के पश्चात् दोनों पक्षों से बन्दियों का आदान-प्रदान भी किया गया था और कुछ बन्दी छोड़े गये थे। उनकी काफी संख्या थी। किन्तु उनकी ठीक-ठीक संख्या मैं इस समय नहीं बता सकता। एक निर्दिष्ट तिथि तक सभी कैदी छोड़ दिये जायेंगे। उनके छोड़े जाने के बाद दो-तीन या चार-चार करके और भी लोग पकड़े गये हैं। सम्मेलन के बाद से जहां तक मुझे ज्ञात है ११ सितम्बर १९५८ तक सीमावर्ती घटनाओं

---

†मूल अंग्रेजी में

के परिणामस्वरूप अब तक ६१ भारतीय पकड़े गये हैं जो अभी भी पूर्वी पाकितान में नज़रबन्द हैं। पाकिस्तान सरकार से हमारे कराँची स्थित उच्चायुक्त द्वारा निवेदन किया गया है कि हाल के सचिव सम्मेलन के पश्चात् जारी किये गये संयुक्त वक्तव्य के पैरा ४ के अनुसार ये व्यक्ति तत्काल छोड़ दिये गये थे जिसमें कहा गया था कि यह मानवीय समस्या है और भविष्य में इस प्रकार के मामले में शीघ्रता की जानी चाहिये और जहां तक सम्भव हो २४ घंटे के अन्दर उन व्यक्तियों को छोड़ दिया जाये। मैं ठीक-ठीक संख्या तो नहीं बता सकता किन्तु जहां तक मुझे याद है सीमावर्ती झगड़ों के कारण हमारे यहां छः से अधिक पाकिस्तानी गिरफ्तार नहीं हैं।

†**श्री प्रभात कार** : इस प्रकार होने वाली घटनाओं और पाकिस्तान के सैन्य कर्मचारियों द्वारा भारत में अनधिकार प्रवेश कर भारतीयों का अपहरण कर ले जाने की दृष्टि से, भारत के सीमावर्ती झगड़ों को बार-बार होने से रोकने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है?

†**श्री जवाहर लाल नेहरू** : जहां तक इस प्रश्न विशेष का सम्बन्ध है, इस समय हम जल सीमा की बात कर रहे हैं—भूमि सीमा की नहीं।

†**श्री हेम बरुआ** : प्रधान मंत्री द्वारा हाल की कराची चर्चा के निर्देश को ध्यान में रखते हुए क्या यह सच है कि कराची में हुई सचिव स्तर के सम्मेलन से कुछ भी प्रगति नहीं हो सकी क्योंकि सीमा पर चली गोलियों तथा पाकिस्तान के समाचार पत्रों द्वारा जो मांग की गई उससे बड़ा भय उत्पन्न हो गया था?

†**श्री जवाहर लाल नेहरू** : मेरा निवेदन है कि आज इस विषय में प्रश्न काल के पश्चात् एक वक्तव्य पढ़ा जाने वाला है इस कारण माननीय सदस्य द्वारा उठाई गई बात के बारे में मैं इस समय कुछ नहीं कहना चाहता। उन्होंने सुझाव दिया है कि वार्ता में कोई सफलता अनेक कारणोंवश नहीं मिली। उन्हें यह जो सूचना मिली है वह कुछ हद तक गलत है और कुछ हद तक ठीक भी किन्तु प्रश्न के उत्तर रूप में अब इस विषय में कुछ कहना कठिन होगा।

†**राजा महेन्द्र प्रताप** : क्या सरकार मेरी सेवाएं स्वीकार करने को तैयार है? मैं वहां जाकर बन्दियों को छुड़ा लाऊंगा।

†**श्री जवाहर लाल नेहरू** : सरकार को उनके जाने की व्यवस्था करने में बहुत खुशी होगी।

†**श्री त्रिदिब कुमार चौधरी** : क्या सरकार को विदित है कि पाकिस्तान की ओर से सीमा पर राइफलों के द्वारा सुरक्षा करने के कारण नदियों में चलने वाली नावों के साथ अक्सर इसी प्रकार का व्यवहार किया जाता है जबकि हमारी तरफ की सीमा पर की पुलिस के पास केवल लाठियां ही होती हैं? क्या इस बात पर विचार किया गया है और क्या नदी पर चलने वाली नावों के भारतीयों की सुरक्षा के लिये कोई प्रभावपूर्ण व्यवस्था करने पर विचार किया गया है, अथवा कोई तरीका खोज निकाला गया है?

†**श्री जवाहर लाल नेहरू** : हम निस्सन्देह माननीय सदस्य का सुझाव ध्यान में रखेंगे।

धातु खान विनियमन[1]

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

(क) खान अधिनियम, १९५८ के अधीन धातु खान विनियम कब से प्रख्यापित किये जायेंगे;

†मूल अंग्रेजी में

[1]Metalliferrous

(ख) अब तक विलम्ब के क्या कारण हैं ; और

(ग) उसे दूर करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)**: (क) से (ग). विलम्ब का कारण यह है कि पुराने विनियमों में बहुत कुछ रूपभेद और व्याख्या करने की आवश्यकता है । बहुत सी आलोचनाएं प्राप्त हो चुकी हैं । विनियमों पर अंतिम निर्णय करने की दृष्टि से इनकी यथाशीघ्र जांच की जा रही है ।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव :** यह अधिनियम १९५२ में पारित हुआ था तब से सात वर्ष हो चुके हैं और अधिनियम के उल्लंघन के लिये खान निरीक्षकों द्वारा जो मुकदमे चलाये गये थे वे निष्प्रभावी घोषित किये गये हैं क्योंकि ये विनियम अभी तक नहीं बन सके हैं । इस बात को ध्यान में रखते हुए इस कार्य में शीघ्रता करने के बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**श्री ल० ना० मिश्र :** यह सच है कि पुराने विनियम ठीक प्रकार से कार्य नहीं कर रहे हैं और इसी कारण उनमें रूपभेद किये जा रहे हैं। हम आशा करते हैं कि लगभग तीन मास में नये विनियम प्रख्यापित हो जायेंगे ।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव :** कोयले के लिये औद्योगिक समिति के अलावा एक वर्ष पूर्व खानों के लिये औद्योगिक समिति में जिसमें श्रम और खान मालिकों के प्रतिनिधि उपस्थित थे, इस पर चर्चा की गई थी। अब इसमें विलम्ब कौन कर रहा है ?

†**श्री ल० ना० मिश्र :** इस पर उसमें चर्चा हुई थी और उसने कुछ सिफारिशें की थीं । उसके बाद से हमें मज़दूरों और मालिकों की यूनियनों एवं अन्य संगठनों तथा राज्य सरकारों के पास से आलोचनाएं प्राप्त हो रही हैं जिनका अब संकलन किया जा रहा है। १९६ खंडों में से १७६ पर विचार किया जा चुका है और कुछ ही खंड बाकी बचे हैं । हमें आशा है कि कुछ महीनों में प्रख्यापित करने के लिये सभी विनियम तैयार हो जायेंगे ।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव :** क्या इन तीन महीनों में निश्चित रूप से ये विनियम प्रख्यापित हो जायेंगे ?

†**श्री ल० ना० मिश्र :** हम आशा तो यही करते हैं ।

महालक्ष्मी काटन मिल (पश्चिमी बंगाल) का बन्द हो जाना

†*८३१. **श्री मोहम्मद इलियास :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी बंगाल की महालक्ष्मी काटन मिल्स बन्द होने जा रही है;

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

(ग) इस विषय में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) मिल का समापन हो रहा है जो अब १९५५ से सरकारी परिसमापक द्वारा चलाई जा रही है । मिल ने बन्द करने का कोई नोटिस नहीं दिया है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) मिल कर्मचारी यूनियन ने अभ्यावेदन किया है कि हानि के कारण मिल बन्द हो सकती है ।

(ग) पश्चिमी बंगाल सरकार ने बताया है कि सरकार इसकी जांच कर रही है ।

†**श्री मोहम्मद इलियास** : क्या पश्चिमी बंगाल की यह एक बहुत बड़ी मिल है और भ्रष्टाचार एवं कुप्रबन्ध के कारण ऐसी नौबत आ गई है कि मजदूरों को भारत सरकार के पास एक ज्ञापना भेजना पड़ा कि वह मिल को अपने अधिकार में ले ले ? सरकार द्वारा मिल को अपने अधिकार में लेने और उसे उचित रूप से चलाने के बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : हमें जो जानकारी प्राप्त है उसके अनुसार यह मिल आर्थिक दृष्टि से लाभदायक नहीं है । पिछले दस-ग्यारह वर्षों से उसे चलाने में कठिनाई हो रही थी और पिछले पांच वर्षों से परिसमापन कार्यवाही चल रही है । यह अब सरकारी परिसमापक द्वारा चलाई जा रही है और पिछले दो तीन वर्षों से वह घाटे पर चल रही है । पश्चिमी बंगाल सरकार इस मामले पर विचार कर रही है । यह एक छोटी सी मिल है, इसलिये मैं उसे बड़ी मिल नहीं कह सकता ।

बैंकाक में एशिया और सुदूर पूर्व के आर्थिक आयोग की बैठक

+

†*८३३. { **श्री रघुनाथ सिंह** :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री बोडयार : }

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

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र के शिक्षा और सुदूर पूर्व के आर्थिक आयोग की व्यापार को बढ़ावा देने के बारे में बैठक बेंकाक में जनवरी, १९५९ में हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो क्या उस बैठक में भारत ने भी भाग लिया था ;

(ग) भारतीय प्रतिनिधि-मंडल के सदस्य कौन कौन थे ;

(घ) क्या प्रतिनिधि-मंडल ने कोई प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है; और

(ङ) जहां तक भारतीय व्यापार का सम्बन्ध है, बैठक से क्या लाभ निकला ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) और (ख). बेंकाक में ८, और १९ जनवरी, के बीच पूर्वी एशिया क्षेत्र के देशों के बारे में, जिसमें भारत भी शामिल है, एशिया और सुदूरपूर्व के आर्थिक आयोग के तत्वावधान में अनौपचारिक वार्ता की गई थी ;

(ग) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

प्रतिनिधि-मंडल के सदस्यों के नाम

(१) श्री एस० के० सिन्हा, संयुक्त प्रमुख नियंत्रण, आयात और निर्यात—नेता ।

(२) श्री के० ए० मेनन, सचिव, दक्षिणी भारतीय वाणिज्य-मंडल, मद्रास —सदस्य ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(३) श्री एस० आर० विश्वास, सचिव, राष्ट्रीय वाणिज्य तथा उद्योग मंडल—सदस्य ।

(४) श्री बी० आर० अभ्यंकर, द्वितीय सचिव, भारत का वाणिज्य दूतावास, जकार्ता, इण्डोनेशिया—सदस्य ।

(घ) जी हां ।

(ङ) सभा में विचारों के आदान-प्रदान तथा भारत और उस क्षेत्र के अन्य देशों के बीच व्यापार का और विकास करने की गुंजाइश के बारे में जानकारी के लिये एक गोष्ठी करने की व्यवस्था की गई ।

†**श्री रघुनाथ सिंह** : इसमें हिन्दुस्तान ने भाग लिया था । मैं जानना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान के व्यापार की अभिवृद्धि के वास्ते क्या स्टेप लिये गये हैं साउथ ईष्ट एशिया के देशों में, जहां कि यह कान्फ्रेंस हुई थी ?

श्री सतीश चन्द्र : कान्फ्रेंस इसलिये हुई थी कि इस रीजन के सब लोग इकट्ठे हों और अलग-अलग मिलकर आपस में बात करें । इसमें करीब पंद्रह देशों के लोग आये थे । हिन्दुस्तान के जो प्रतिनिधि इसमें गये उन्होंने और देशों के आदमियों से अलग-अलग बैठ कर बात की और सोच विचार किया कि क्या हम उनसे खरीद सकते हैं और वे हमसे क्या ले सकते हैं । इससे यह अंदाज़ा हुआ कि क्या-क्या चीजें हम अपनी दूसरे देशों को दे सकते हैं और क्या-क्या चीजें वहां से आ सकती हैं । लेकिन कोई लिखा-पढ़ी की कार्रवाई वहां नहीं हुई ।

श्री रघुनाथ सिंह : आपने कहा कि अलग-अलग बात हुई । मैं जानना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान से कौन-कौन सी चीज़ें ज्यादा मात्रा में उन देशों को एक्सपोर्ट हो सकती हैं ?

श्री सतीश चन्द्र : हिन्दुस्तान के प्रतिनिधियों ने वहां बातचीत की और कहा कि बहुत सी चीज़ें जैसे इंजीनियरिंग गुड्स, कपड़ा आदि वे हम से ले सकते हैं बजाय इसके कि दूसरे मुल्कों से लें । यह भी बात हुई कि उसके एवज़ में हम उनसे क्या लें । ये एक्सप्लोरेटरी टाक्स थीं । इसमें कोई फैसले नहीं हुये ।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : क्या इस सम्मेलन के देख-रेख सम्बन्धी कार्यक्रम का पालन किया गया है तथा इस सम्मेलन का क्या परिणाम निकला ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : जैसा कि मैं कह चुका हूं सम्मेलन पता लगाने के बारे में था । यह गत जनवरी में हुआ था और कुछ ही दिनों पहले हमारे प्रतिनिधिमंडल का प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है । इस प्रतिवेदन की जांच की जा रही है ।

अनुशासन संहिता[1]

†*८३५. **श्री तंगामणि** : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तम्बाकू उद्योग के नियोजकों ने अनुशासन संहिता के लिये अपनी सहमति दे दी है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Code of Discipline

(ख) क्या सरकार को अखिल भारतीय कर्मचारी फेडरेशन के पास से तम्बाकू उद्योग के नियोजकों द्वारा अनुशासन संहिता का उल्लंघन करने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ग) इस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) :** (क) तम्बाकू उद्योग के अधिकांश नियोजकों ने अनुशासन संहिता स्वीकार कर ली है ।

(ख) जी हां ।

(ग) मामला राज्य सरकार के क्षेत्र में आता है । बिहार सरकार से निवेदन किया गया है कि वह न्यायालय के अतिरिक्त कोई समझौता करने की संभावना का पता लगायें ।

†**श्री तंगामणि :** क्या सरकार को अखिल भारतीय तम्बाकू कर्मचारी फेडरेशन के पास से यह अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि उनके प्रमुख सचिव को निकाल दिया गया है जिससे अनुचित श्रम प्रथा लागू की जायेगी और ऐसा करने से अनुशासन संहिता भंग हो जायेगी । यदि ऐसा है, तो इस प्रकार के उल्लंघन विशेष के बारे में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**श्री ल० ना० मिश्र :** मैं कह चुका हूं कि हमें एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ।

†**श्री तंगामणि :** मैं एक विशेष चीज़ के बारे में पूछ रहा हूं कि एक पदधारी को निकाल देने से श्रमिकों के साथ अनुचित व्यवहार होगा तथा उससे अनुशासन संहिता भी भंग हो जायेगी ।

†**श्री ल० ना० मिश्र :** इस मामले विशेष के बारे में मुझे कुछ यह कहना है कि इम्पीरियल तम्बाकू कम्पनी ने श्री अखिलेश्वर प्रसाद नामक व्यक्ति को निकाल दिया है जिसके बारे में मुझे एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है । माननीय सदस्य को ज्ञात होगा कि यूनियन इस मामले को स्थानीय श्रम न्यायालय में ले गई और श्रम न्यायालय ने अपना निर्णय दे दिया । नियोजक तब इस मामले को उच्चतम न्यायालय ले गया और वहां से रोधनादेश मिला है । इस सबके अलावा मंत्रालय ने इस मामले में अगुआकारी कदम उठाया और राज्य सरकार से निवेदन किया कि न्यायालय द्वारा जो समझौता किया गया है उसी से कुछ लाभ हो जाये । हमने अपने आपसे कुछ अगु-आकारी काम किया किन्तु संबन्धित महानुभाव के ऊपर झूठा रिकार्ड रखने जैसा गंभीर अपराध लगाया गया है । वह अवकाश रजिस्टर रखने का प्रभारी था और यह देखा गया कि वह जमा माल आदि को ग़लत दिखाता रहा था ।

†**श्री तंगामणि :** क्या सरकार को यह जानकारी है कि कुछ नियोजक केवल कर्मचारियों के कार्य ही बताते हैं तथा अनुशासन संहिता में नियोजकों के जो काम बताये गये हैं, उन्हें नहीं बताते हैं ?

†**श्री ल० ना० मिश्र :** सरकार का दृष्टिकोण सम्पूर्ण रूप से देखा जाना चाहिये, वैयक्तिक आधार पर नहीं । हमने श्रमिकों के साथ सहृदयता दिखाने का प्रयत्न किया है किन्तु इस विशेष मामले में . . . .

†**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या नियोजकों द्वारा अनु-शासन संहिता का वही अंश दिखाया जाता है जो कर्मचारियों के बारे में है अथवा नियोजकों का दायित्व भी बताया गया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री ल० ना० मिश्र : दोनों ही ।

†श्री तंगामणि : क्या समाचार पत्र में प्रकाशित यह समाचार सच है कि सरकार शीघ्र ही भारतीय श्रम सम्मेलन का आयोजन कर रही है तथा कार्य-सूची का एक प्रमुख विषय "इस अनुशासन संहिता का नियोजकों और कर्मचारियों द्वारा कहां तक पालन किया गया है और उसके पश्चात् भविष्य की नीति निर्धारित करना होगा ?"

†श्री ल० ना० मिश्र : माननीय सदस्य इसके लिये अलग प्रश्न पूछ सकते हैं ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : सरकार को अनुशासन संहिता के भंग करनें के बारे में जो प्रतिदिन निर्देश प्राप्त होते रहते हैं उनके बारे में सरकार क्या वास्तविक प्रक्रिया अपना रही है ?

†श्री ल० ना० मिश्र : जैसी कि संहिता में सहमति दी गई है ।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया गया है कि बहुत से नियोजक विशेषकर बड़े-बड़े नियोजक, उच्चतम न्यायालय तथा अन्य न्यायालयों में विलम्बकारी मुकदमे बाजी का सहारा ले कर अनुशासन संहिता तथा श्रम सम्मेलन में किये गये समझौते के विरुद्ध चल रहे हैं यदि हां, तो सरकार इसे रोकने के लिये और कम से कम इस सम्बन्ध में संहिता का पालन कराने की दृष्टि से क्या-क्या कार्यवाही कर रही है ?

†श्री ल० ना० मिश्र : संहिता का मुख्य उद्देश्य ऐसी मुकदमेबाजी को रोकना है ; परन्तु जहां तक अनुशासन के भंग करने का सम्बन्ध है, यह नियोजकों और कर्मचारियों दोनों ही द्वारा हुआ है ।

†श्री तंगामणि : क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया गया है कि मद्रास के चार्टर्ड बैंक में संहिता का केवल वही भाग लागू किया गया है जिसका सम्बन्ध केवल कर्मचारियों के आभार से है ?

†श्री ल० ना० मिश्र : मुझे इस बारे में जानकारी नहीं है ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री को लिख कर उनका ध्यान आकृष्ट कर सकते हैं ।

अखिल भारतीय हथकरघा बोर्ड

+

†*८३७. { श्री रामम् :
श्री नागी रेड्डी :

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

(क) क्या अखिल भारतीय हथकरघा बोर्ड ने सहकारी समितियों से बाहिर के बुनकरों को सहायता देने के सम्बन्ध में कोई प्रस्थापना की है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो उस प्रस्थापना का व्योरा क्या है और उस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निर्णय किया है ; और

(ग) उसे कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उप-मंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) १९५७ में कुछ एक प्रस्थापनायें प्राप्त हुई थीं ।

(ख) और (ग). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

अखिल भारतीय हथकरघा बोर्ड ने सहकारी समितियों से बाहिर के बुनकरों को उपकर निधि से सहायता देने के प्रश्न पर विचार करने के लिये नियुक्त की गयी उप-समिति के सभी सुझावों पर विचार करने के उपरान्त निम्नलिखित सिफारिशें भेजी थीं, और वे बोर्ड की स्थायी समिति द्वारा स्वीकार कर ली गयी हैं :—

(१) १९५६ में निर्यात किये गये अतिरिक्त कपड़े की कीमत पर पुराने निर्यात कर्ताओं को २ आने की छूट दी जाये ।

(२) राज्य सरकारें सहकारी समितियों से बाहिर के बुनकरों को भारत के राज्य बैंक, वाणिज्यिक बैंकों तथा अन्य वित्त प्रदान करने वाले बैंकों के द्वारा ऋण प्राप्त करने में सहायता करें ।

(३) सरकारी विक्रय डिपुओं को इस बात की अनुमति दी जाये कि वे सहकारी समिति से बाहिर के बुनकरों से भी बिक्री के लिये कपड़ा खरीद सकें ।

(४) सहकारी समितियों के बुनकरों की सभी मांगों को पूरा करने के बाद सहकारी समितियों के बाहिर के बुनकरों को भी सेवा सम्बन्धी वैसी ही सुविधायें दी जायें ।

(५) जब भी सहकारी समितियों के बुनकरों को धागे, रंग, रसायन आदि उचित मूल्यों पर संभरित करने का प्रबन्ध किया जाये तो सहकारी समितियों के बुनकरों की मांग पूरी करने के बाद फिर बाहिर के बुनकरों को भी वही सुविधा दी जाये ।

उन सिफारिशों पर सरकार द्वारा विचार किया गया था और केवल निम्नलिखित दो को स्वीकार किया गया था :—

(१) विक्रय डिपो सहकारी समितियों से बाहिर के बुनकरों से भी बिक्री के लिये कपड़ा खरीद सकते हैं ; और

(२) सहकारी समितियों के बुनकरों की सभी मांगों को पूरा करने के बाद सहकारी समितियों से बाहिर के बुनकरों को भी सेवा सम्बन्धी जैसी ही सुविधायें दी जायें ।

परन्तु ये सुविधायें इस शर्त पर दी जायेंगी कि इन डिपुओं और केन्द्रों को चलाने वाली सहकारी समितियां बाहिर के बुनकरों से कुछ कमीशन प्राप्त करने के उपरान्त उन की आवश्यकताओं को पूरा करने के प्रश्न पर सहमत हो जायें । सहकारी समितियों के बाहिर से खरीदे गये कपड़े की बिक्री पर छूट देने का प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

इन निर्णयों के सम्बन्ध में अखिल भारतीय हथकरघा बोर्ड और सभी राज्य सरकारों को सूचित कर दिया गया है ।

†**श्री तंगामणि :** इन सिफारिशों में से एक यह है कि सहकारी समिति से बाहिर के उन बुनकरों को दो आने की छट दी जाये जिन्होंने १९५६ में निर्यात किये गये कपड़े की अपेक्षा अधिक कपड़े का उत्पादन किया है । सरकार ने इस सिफारिश को स्वीकार करना उचित क्यों नहीं समझा है ?

†**श्री सतीश चन्द्र :** सरकार इस सिफारिश को स्वीकार नहीं कर सकी है क्योंकि सरकार उन सहकारी समितियों को प्रोत्साहन देना चाहती है जो कि उद्योगों के विकेन्द्री-करण का आदर्श नमूना है । यदि बुनकर अपनी अलग समितियां बना लें तो हम उन्हें भी सभी सुविधायें दे देंगे ।

†**श्री राम नाथन् चेट्टियार :** सहकारी क्षेत्र में कितने प्रतिशत हथकरघे का उत्पादन होता है और गैर-सहकारी क्षेत्र में कितने प्रतिशत हथकरघे का उत्पादन होता है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) :** देश में होने वाला हथकरघे का उत्पादन समय-समय पर बदलता रहता है । उसके आंकड़े २० लाख से २५ लाख तक हैं । सभा को यह जान कर हर्ष होगा कि सहकारी समितियों को प्रोत्साहन देने के लिये सरकार ने गत पांच वर्षों में जिस नीति का अनुसरण किया है, उसके परिणाम स्वरूप ६० से ७० प्रतिशत हथकरघे सहकारी समितियों के क्षेत्र में आ गये हैं । ३१ मार्च, १९५८ तक सहकारी क्षेत्र में ११,९७,००० हथकरघे आ गये थे । मुझे आशा है कि चालू वर्ष में दो तीन लाख और हथकरघे सहकारी क्षेत्र में सम्मिलित हो जायेंगे ।

†**श्री तिरूमल राव :** क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया गया है कि अधिक मात्रा में कपड़े का उत्पादन करने वाले समितियों से बाहिर के यूनिटों को भी सरकारी सुरक्षा की आवश्यकता है ताकि हथकरघा उद्योग की रक्षा की जा सके ?

†**श्री मनुभाई शाह :** यह तो स्पष्ट है कि यदि वे सहकारी समितियों के क्षेत्र में आ जायें तो उन्हें भी सभी सुविधायें दे दी जायेंगी । परन्तु यदि प्रवीण बुनकर सहकारी समितियों के क्षेत्र से बाहिर ही रहेंगे तो हम उन्हें केवल उतनी ही सुविधायें दे सकेंगे जिनका उल्लेख ऊपर किया जा चुका है ।

†**श्री तिरूमल राव :** क्या सरकार इस नीति का अनुसरण कर रही है कि सहकारी समितियों के क्षेत्र से बाहिर के हथकरघा उद्योग के सभी यूनिटों को बलात सहकारी समितियों के क्षेत्र में लाया जाये ?

†**अध्यक्ष महोदय :** सरकार सहकारी समितियों को प्रोत्साहन देना चाहती है ।

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** मैं तो यह समझता हूं कि यदि हम उस सम्बन्ध में जोर देते भी हैं तो अच्छे काम के लिये जोर दिया जा रहा है । हम सहकारी समितियों को प्रोत्साहन देने का प्रयत्न कर रहे हैं और उसके परिणाम स्वरूप ६० से ७० प्रतिशत हथकरघे सहकारी क्षेत्र में आ गये हैं । हमें आशा है कि शेष बुनकर भी सहकारी समितियों में सम्मिलित हो जायेंगे । वे अपनी अलग सहकारी समितियां बना सकते हैं । फिर भी हम सहकारी क्षेत्र से बाहिर के उन बुनकरों को भी सुविधायें दे रहे हैं । हम उन्हें सेवा सुविधाएं तथा अन्य प्रकार की सहायता दे रहे हैं । इस संबंध

†मूल अंग्रेजी में

में हाल ही में मेरे पास कुछ और सुझाव भी आये हैं, और एक प्रतिनिधि मण्डल ने मुझ से भेंट भी की थी ? हम इन सभी बातों पर विचार कर रहे हैं ।

श्री प० ला० बारूपाल : क्या मैं माननीय मंत्री जी से जान सकता हूं कि राजस्थान में ऐसी कितनी कोआपरेटिव सोसायटीज हैं जो हैंडलूम के क्षेत्र में काम कर रही हैं ?

श्री मनुभाई शाह: राजस्थान के लिये तो मेरे पास अलग से नम्बर नहीं है, लेकिन सारे हिन्दुस्तान में ३१ मार्च, १९५८ तक ९६०४ थीं और जल्दी ही इन के बढ़ कर १५०० से २००० तक हो जाने की आशा है ।

†**श्री पाणिग्रही** : सहकारी क्षेत्र में ऐसा कितना कपड़ा है, जो अभी तक बिका नहीं है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : मैं पहले ही बता चुका हूं कि गत वर्ष के कुल १७००० लाख गज़ उत्पादन में से ४० से ५० प्रतिशत उत्पादन सहकारी समितियों द्वारा किया गया था ।

†**अध्यक्ष महोदय** : कितना कपड़ा अभी तक बिका नहीं है ?

†**श्री मनुभाई शाह**: : कपड़ा न बिकने के सम्बन्ध में अब कोई शिकायत नहीं आयी है, क्योंकि हाल ही में हमने बिक्री के सम्बन्ध में कई कार्यवाहियां की हैं । छूट में वृद्धि आदि ।

†**श्री दासप्पा** : क्या यह सच नहीं है कि मद्रास राज्य में ६६ प्रतिशत से अधिक हथकरघे अभी तक सहकारी क्षेत्र से बाहिर हैं और वहां पर एक संस्था है जो कि रंगों का आयात करने के लिये लाइसेंस चाहती है, परन्तु उसे लाइसेंस नहीं मिल रहा ?

†**श्री मनुभाई शाह** : जहां तक मद्रास का सम्बन्ध है, मेरे पास इस बारे में इस समय आंकड़े नहीं हैं । परन्तु जैसा कि माननीय मंत्री ने अभी-अभी यह बताया है हमने एक निर्यात-संवर्धन-योजना बनायी है जो कि सभी हथकरघों पर लागू होती है । हम इस बात पर विचार कर रहे हैं कि अधिक कपड़ा निर्यात करने वाले सहकारी क्षेत्र से बाहिर के बुनकरों को भी सरकार रंग प्राप्त करने में किस प्रकार से सहायता कर सकती है ।

†**श्री दासप्पा** : क्या 'गैर-सहकारी हथकरघा बुनकर' उद्योगों के विकेन्द्रीकरण के काम में सहायता नहीं देते ?

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं माननीय सदस्यों को इतने अधिक अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति नहीं दे सकता ।

विदेशों के साथ ऋण सम्बन्धी व्यवस्था

†*८४०. **श्री जीनचन्द्रन्** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने किसी विदेश से 'स्विगंक्रेडिट' [1] के सम्बन्ध में व्यवस्था की है ;

(ख) यदि हां, तो इस व्यवस्था की शर्तें क्या हैं और उसके अन्तर्गत कौन-कौन सी वस्तुयें आ जाती हैं; और

(ग) क्या किसी देश के साथ त्रिपक्षीय व्यापार प्रबन्ध भी किया गया है, और यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Swirg Credit.

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) से (ग). भारत में जिन देशों का रुपयों में खाता है उनके साथ किये जाने वाले व्यापार की व्यवस्था का अध्ययन करने पर यह ज्ञात हुआ है कि कभी-कभी विदेश रुपया निधियों में अस्थायी कमी हो जाने के कारण भारतीय वस्तुएं नहीं खरीद पाते। इस कठिनाई को दूर करने के लिये उन में से कुछ देशों से बात चीत की गयी है। परन्तु उस चर्चा का ब्योरा बताना वांछनीय नहीं होगा।

†**श्री जोनचन्द्रन** : क्या इससे यूरोपीय सामान्य विपणि देशों में भारत के प्रति किया जाने वाला भेदभाव पूर्ण व्यवहार समाप्त हो जायेगा ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : इस प्रश्न का यूरोपीय सामान्य विपणि से कोई सम्बन्ध नहीं है। इस प्रश्न का सम्बन्ध तो पूर्वी यूरोपीय देशों से द्विपक्षीय आधार पर उधार सम्बन्धी प्रबन्ध करने से है। गत वर्ष इस बारे में विचार विमर्श किया गया था। कठिनाइयों को दूर करने के लिये कोई उपाय ढूंढा जा रहा है।

†**श्री जोनचन्द्रन** : क्या यह व्यवस्था मध्य पूर्व के अरब देशों में भी लागू की जायेगी ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : फिलहाल तो इस प्रकार की कोई प्रस्थापना नहीं है।

अमरीकी पूंजी का विनियोग

†*८४१. { **श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** :
श्री रघुनाथ सिंह : }

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

(क) क्या भारतीय उद्योगों में गैर-सरकारी अमरीकी पूंजी के विनियोग के सम्बन्ध में अमरीकी वाणिज्य विभाग के श्री हेनरी कियर्न्स के साथ कोई बातचीत हुई थी;

(ख) किन-किन उद्योगों में अमरीकी पूंजी का विनियोग करने के सम्बन्ध में बातचीत की गयी है ;

(ग) इस प्रकार के कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुये हैं ; और

(घ) उनमें कौन-कौन भारतीय उद्योगपति सहयोग देंगे ?

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

विवरण

अमरीकी वाणिज्य विभाग के सहायक सचिव श्री हेनरी कियर्न्स ने २१ जनवरी, १९५९ को वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री से भेंट की थी। उस भेंट में भारत तथा अमरीका के पारस्परिक हितों से सम्बन्ध रखने वाले मामलों, जैसे कि अमरीका को मैंगनीज आयस्क भेजने के बारे में, सामान्य बातचीत हुई थी। उसमें किसी विशेष प्रस्थापना के सम्बन्ध में बातचीत नहीं की गयी थी।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : क्या श्री हेनरी कियर्न्स यहां पर केवल गैर-सरकारी उद्योगपतियों से ही मिलने के लिये आये थे और उनकी सरकार के साथ कोई बातचीत नहीं हुई थी अथवा वे सरकार से कोई प्रारम्भिक बातचीत करने के लिये आये थे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री मनुभाई शाह** : विवरण में बता दिया गया है कि बातचीत सामान्य प्रकार की थी और वह बात चीत भारत तथा अमरीका के पारस्परिक हितों से सम्बन्ध रखने वाले मामलों, जैसे कि अमरीका को मैंगनीज अयस्क का निर्यात, के बारे में थी । अतः यह कहना तो ठीक नहीं है कि सरकार से कोई बातचीत हुई ही नहीं । बातचीत तो हुई थी, परन्तु किसी विशेष प्रकार की प्रस्थापना पर बातचीत नहीं की गई थी ।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : क्या मैंगनीज अयस्क के निर्यात के सम्बन्ध में जो बातचीत हुई है, उसका सम्बन्ध उन वस्तु विनिमय व्यापारों से है जिनके बारे में हम अमरीका से बहुत समय से बातचीत कर रहे थे जिसमें मैंगनीज़ अयस्क के बदले अन्न लेने के सम्बन्ध में प्रस्ताव किया गया था, परन्तु कम दर प्रस्तावित करने के परिणाम स्वरूप वह बातचीत रुक गई थी ?

†**श्री मनुभाई शाह** : यह चर्चा एक अलग मामले पर की गई थी । क्योंकि अमरीकन अर्थ व्यवस्था तथा सम्पूर्ण विश्व में मंदी पैदा हो गयी थी, इसलिये हमारे मैंगनीज़ अयस्क का निर्यात भी कम हो गया था । इसीलिये हमने अच्छा अवसर समझ कर श्री हेनरी कियर्न्स का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया है कि वे अपनी ओर से इस सम्बन्ध में कुछ उपाय करें । हम भी अपनी ओर से अमरीका को अधिक से अधिक मैंगनीज़ अयस्क भेजने का भरसक प्रयत्न कर रहे हैं ।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या यह सच है कि न्यूयार्क स्थित हमारे महावाणिज्य दूत, श्री गोपाल मेनन, जनवरी मास में अमरीका के ४५ प्रमुख अमरीकी व्यापारियों से मिले थे और भारत देश के करों के सम्बन्ध में उन्हें ज्ञान प्रदान किया था । यदि हां, तो उस बात से श्री हेनरी कियर्नस् के मिशन को कितनी सहायता मिली है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : इन दोनों बातों का आपस में कोई सम्बन्ध नहीं है । प्रत्येक देश में स्थित विदेशी व्यापार आयुक्त तथा महावाणिज्य दूत अपने-अपने देश के व्यापार की समुन्नति के लिये उचित वातावरण पैदा करने का प्रयत्न करते ही हैं । संभव है कि श्री गोपाल मेनन वहां लोगों से मिले हों । परन्तु इस बात का इस देश का भ्रमण करने वाले विभिन्न प्रतिष्ठित व्यक्तियों के दौरों से कोई सम्बन्ध नहीं है ।

†**श्री तिरुमल राव** : क्या भारत सरकार की यह परम्परा नहीं है कि वह भारत में आने वाले सभी विदेशी व्यापारिक अथवा सरकारी प्रतिष्ठित व्यक्तियों की उपस्थिति से लाभ उठायें, उनसे सम्पर्क स्थापित करें और व्यापार तथा सार्वजनिक बातों से सम्बन्ध रखने वाले पारस्परिक हित के मामलों पर चर्चा करें, यदि हां, तो क्या भारत सरकार के वाणिज्य विभाग ने उस रूसी प्रतिनिधि मण्डल से सम्पर्क स्थापित किया है, जो भारत आया है और इस समय भी यहीं पर है, और उससे पारस्परिक हित की समस्याओं पर बातचीत की है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : मैं यह तो नहीं कहूंगा कि प्रतिनिधि मण्डल से कोई औपचारिक बातचीत हुई है । यह प्रतिनिधि मण्डल किसी और प्रकार के उद्देश्य से यहां आया है । परन्तु हमने व्यक्तिगत रूप से मण्डल के बहुत से सदस्यों से बातचीत की है । मैंने कल ही उनसे कई परियोजनाओं के सम्बन्ध में चर्चा की है ।

†**श्री रामनाथन चेट्टियार** : क्या सरकार का ध्यान मद्रास में श्री एवेराल हेरीमन द्वारा दिये गये इस बयान की ओर आकृष्ट किया गया है जिसमें उन्होंने कहा था कि भारत में इस प्रकार की स्थिति है कि भारत में अमरीकी धनविनियोग के लिये अनुकूल वातावरण पैदा करना कठिन

---

†मूल अंग्रेजी में

है, और यदि हां, तो सरकार इस दृष्टि से स्थिति को सुधारने के लिये क्या-क्या ठोस कार्यवाही कर रही है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : यह प्रश्न यहां उत्पन्न नहीं होता। यहां पर आने वाला प्रत्येक व्यक्ति अपनी अपनी राय रखता है। परन्तु हम अपने राष्ट्रीय हितों को ध्यान में रखते हुये यथा-सम्भव अच्छी से अच्छी कार्यवाही कर रहे हैं।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : माननीय मंत्री ने बताया है कि पारस्परिक हितों के मामलों पर आगे बातचीत की गयी थी। मैं पूछना चाहती हूं कि क्या वह बातचीत सामान्यतया व्यापारिक क्षेत्र के सम्बन्ध में की गई थी, या किसी विशेष उद्योग के सम्बन्ध में भी की गई थी ?

†**श्री मनुभाई शाह** : जैसे कि पहले मैं बता चुका हूं दोनों प्रकार की बातचीत की गयी थी। परन्तु किसी विशेष प्रस्थापना के सम्बन्ध में चर्चा नहीं की गयी थी।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : क्या सामान्य धनविनियोग की नीति के सम्बन्ध में भी बातचीत की गई थी ?

†**श्री मनुभाई शाह** : इस प्रकार की किसी नीति पर तो चर्चा नहीं की गयी थी, परन्तु सामान्यतया इस बात पर विचार किया गया था कि पारस्परिक हितों के लिये पारस्परिक सहायता किस प्रकार से की जा सकती है।

ईराक तथा ईरान के साथ व्यापार सम्बन्धी स्थिति

†*८४२. **श्री पांगरकर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८–५९ में इराक और ईरान के साथ हमारे व्यापार की स्थिति कैसी रही है ;

(ख) क्या स्थिति सुधर रही है या बिगड़ रही है ; और

(ग) स्थिति को सुधारने के लिये क्या-क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) और (ख). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है।

विवरण

(मूल्य लाख रुपयों में)

वर्ष	निर्यात	आयात	कुल व्यापार	व्यापार अन्तर
ईराक के साथ व्यापार				
१९५७–५८ . . .	२२५	२०१	४२६	(+)२४
१९५८–५९ (अप्रैल-नवम्बर) .	६६	९०	१५६	(–) २४
ईरान के साथ व्यापार				
१९५७–५८ . . .	६२९	५६९०	६३१९	(–)५०६१
१९५८–५९ (अप्रैल-नवम्बर) .	३९६	१९८८	२३८४	(–)१५९२

†मूल अंग्रेजी में

टिप्पणी : नवम्बर, १९५८ के बाद के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हुए हैं ।

(ग) ईरान और इराक के साथ अपने व्यापार को सुधारने के लिये सरकार द्वारा निम्नलिखित कार्यवाहियां की गयी हैं :—

ईराक :

(१) २९ दिसम्बर, १९५८ को इराक के साथ एक व्यापारिक समझौता किया गया था ।

(२) इराक से विशेष प्रकार का प्रबन्ध किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप कुछ एक वस्तुओं के व्यापार में वृद्धि हो जायेगी ।

(३) मार्च, १९५९ में बगदाद में एक भारतीय प्रदर्शनी आयोजित की जा रही है ।

(४) बगदाद में एक 'शो रूम' स्थापित करने का भी फैसला कर दिया गया है ।

(५) १९५८–५९ में 'रासायनिक तथा सम्बद्ध उत्पाद निर्यात संवर्द्धन परिषद्' द्वारा भेजा गया एक प्रतिनिधि मण्डल अन्य देशों के अतिरिक्त इराक भी गया था । विचार है कि मार्च, १९५९ में जब बगदाद में भारतीय प्रदर्शनी होगी, वहां पर निर्यात संवर्द्धन परिषदों के प्रतिनिधियों को भेजा जाये ।

ईरान :

(१) भारतीय निर्यात योग्य वस्तुओं का वाणिज्यिक दृष्टि से प्रचार करने के लिये १९५६ में तेहरान में एक 'शो रूम' स्थापित किया गया था ।

(२) ईरान के साथ वाणिज्य तथा नौ-परिवहन सम्बन्धी एक सन्धि की गयी है ।

(३) १९५८–५९ में 'रासायनिक तथा सम्बद्ध उत्पाद निर्यात संवर्द्धन परिषद्' द्वारा भेजा गया एक प्रतिनिधिमण्डल अन्य देशों के अतिरिक्त ईरान भी गया था ।

(४) जनवरी, १९५९ में तेहरान के एक प्रतिष्ठित पत्रकार को भारत आमन्त्रित किया गया था ताकि वे स्वयं 'भारत १९५८' प्रदर्शनी देख कर इस बात का अंदाज़ा लगायें कि ईरान भारत से कौन-कौन सी वस्तुएं मंगवा सकता है ।

†**श्री पांगरकर :** १९५८–५९ में ईरान और इराक के साथ भारत के व्यापार में कितनी वृद्धि हुई है ?

†**श्री सतीश चन्द्र :** १९५८–५९ में ईरान से किये जाने वाले व्यापार में तो वृद्धि हुई है, परन्तु इराक के साथ व्यापार में कुछ कमी हुई है । परन्तु आशा है कि हाल ही में जो बातचीत हुई है उससे स्थिति में बड़ा सुधार हो जायेगा ।

†**श्री तंगामणि :** विवरण में बताया गया है कि मार्च, १९५९ में, अर्थात् इसी मास, बगदाद में एक भारतीय प्रदर्शनी की जा रही है । क्या प्रदर्शनी प्रारम्भ हो गयी है और यदि हां, तो उस पर कितना खर्च किया गया है ?

†**श्री सतीश चन्द्र :** प्रदर्शनी अभी प्रारम्भ नहीं हुई है । वह संभवतः दो तीन सप्ताह के बाद प्रारम्भ की जा सकेगी । उस पर अधिक खर्च नहीं आयेगा । उसमें वे वस्तुएं दिखाई जायेंगी जिनका ईरान को निर्यात किया जा सकता है ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†श्री हेम बरुआ : विवरण में बताया गया है कि एक पत्रकार को 'भारत १९५८' प्रदर्शनी देखने के लिये आमन्त्रित किया गया था। क्या उक्त पत्रकार ने इस संबंध में कोई रिपोर्ट प्रस्तुत की है अथवा उस सम्बन्ध में कोई लेख प्रकाशित कराया है ?

†श्री सतीश चन्द्र : हमें आशा है कि वह भारतीय वस्तुओं के ईरान को निर्यात के सम्बन्ध में प्रचार करने में अधिक से अधिक प्रयत्न करेंगे । इस सम्बन्ध में मैं निश्चित रूप से नहीं कह सकता कि उन्होंने उस बारे में क्या-क्या प्रचार किया है ।

मद्यसार का औद्योगिक दृष्टि से उपयोग

+

†*८४३. { श्री कमल सिंह :
काजी मतीन :

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

(क) सरकार मद्यसार के मोटर के अनुपूरक ईंधन के रूप में प्रयोग किये जाने के स्थान पर उसका औद्योगिक दृष्टि से अधिक उपयोग किये जाने पर बल देने के लिये क्या-क्या उपाय कर रही है ;

(ख) मद्यसार के उपयोग के लिये कौन-कौन से उद्योग स्थापित किये जा रहे हैं ; और

(ग) क्या यह सच है कि सरकार नार्वे तथा स्वीडन आदि देशों से अखबारी कागज़ के बदले मद्यसार भेजने की एक प्रस्थापना पर विचार कर रही है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). सरकार ने मद्यसार-आधारित उद्योगों की स्थापना को पूरा-पूरा प्रोत्साहन दिया है । सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें उन उद्योगों के नाम बताये गये हैं जो सरकार द्वारा स्वीकृत किये गये हैं ।

विवरण

उद्योग	यूनिटों की संख्या
एसेटिक एसिड	पांच
पोलीथिलीन	दो
बूटानोल	दो
एसेटोन	दो

†श्री मोहम्मद इलियास : हमने एक अल्प सूचना प्रश्न की पूर्व सूचना दी थी जो कि सौंदा कोयला खान की दुर्घटना के बारे में था । अल्प सूचना तो स्वीकार नहीं की गई, परन्तु वह प्रश्न तारांकित प्रश्न संख्या ८७० के रूप में सूची में सम्मिलित किया गया है । मेरा निवेदन है कि उस प्रश्न का उत्तर दे दिया जाये।

†अध्यक्ष महोदय : उसका उत्तर छप जायेगा ।

†मूल अंग्रेज़ी में

प्रश्नों के लिखित उत्तर

खनिज मंत्रणा बोर्ड

†*८२४. **श्री विद्याचरण शुक्ल :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नीति सम्बन्धी कोई मुख्य निर्णय करने से पहले, जैसे राज्य व्यापार निगम द्वारा खनिज के निर्यात के क्षेत्र का विस्तार, खनिज मंत्रणा बोर्ड से परामर्श करने के विषय पर निर्णय कर लिया गया है ; और ?

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

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) और (ख). विभिन्न खनिजों के निर्यात के लिये नीति की घोषणा निर्धारित समय बीतने पर की जाती है जिसके बारे में व्यापारियों तथा उद्योगपतियों को पता रहता है । नीति के घोषित किये जाने से पहले सरकार को की गयी सब सिफारिशों पर सरकार द्वारा सावधानी से विचार किया जाता है ।

रेशम मिलों को आयात लाइसेंस

†*८२६. **श्री वें० प० नायर :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निर्यात संवर्द्धन योजनाओं के अन्तर्गत रेशम मिलों को पिछली लाइसेंस देने की अवधि में नकली रेशम के लिये आयात लाइसेंस दिये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार आयात का क्या मूल्य है और मिलों ने अब तक कितना निर्यात किया है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) निर्यात संवर्द्धन योजनाओं के अन्तर्गत उन मिलों को नकली रेशम के धागे के लिये आयात लाइसेंस दिये गये हैं जो निर्यात के लिये नकली रेशम का कपड़ा बनाती हैं ।

(ख) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जावेगी ।

होजरी के सामान का निर्यात

†*८३२. **श्री अजित सिंह सरहदी :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री २५ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २२८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि होजरी के सामान के निर्यात में वृद्धि करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) :** सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

होजरी के सामान के निर्यात में वृद्धि करने के लिये निम्न कार्यवाही की गई :

(१) सूती कपड़ा निर्यात संवर्द्धन परिषद् समद्रपार देशों में भारतीय होज़री के सामान के लिये अधिक प्रचार कर रही है ।

(२) होज़री के सामान के नमूने विदेशों में सब मुख्य मेलों और नुमायशों और विभागीय स्टोरों में रखे जाते हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(३) होज़री के सामान के निर्यात से सम्बन्धित समस्याओं पर विचार करने के लिये कलकत्ता में एक तदर्थ समिति नियुक्त की गई है ।

(४) नकली रेशम के होज़री के सामान के निर्यातकर्ताओं को निर्यात के नौतल-पर्यन्त–निशुल्क मूल्य के १०० प्रतिशत तक नकली रेशम के धागे का आयात करने के लाइसेंस दिये जाते हैं ।

(५) निर्माताओं तथा निर्यातकर्ताओं को निर्यात के नौतल-पर्यन्त-निशुल्क मूल्य के ७५ प्रतिशत तक कच्चे माल के आयात करने के लिये आयात लाइसेंस दिये जाते हैं ।

(६) राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम (प्राइवेट) लिमिटेड आधारभूत टेक्निकल आंकड़े उपलब्ध करने, नये डिजायन तैयार करने, इत्यादि में सहायता देता है। यह निगम होज़री उद्योग के लिये बुनने की सुइयों का संभरण करने के प्रश्न पर भी विचार कर रहा है ।

व्यापर केन्द्र

†*८३४. **श्री मुरारका** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि एक विदेश में एक व्यापार केन्द्र (ट्रेड सेंटर) पर लगभग ६,७०,००० रुपये खर्च किये गये हैं ;

(ख) यदि हां, तो देश का क्या नाम है; और

(ग) इस केन्द्र में पिछले ३ वित्तीय वर्षों में (वर्ष-वार) कितने मूल्य का सामान बेचा गया?

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

(ख) स्विटज़रलैण्ड ।

(ग) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है :

विवरण

जेनेवा व्यापार केन्द्र तथा प्रज्ञापन कक्ष[1]

१६५५-५६ से वर्षवार बेचे गये सामान का मूल्य

वर्ष	पोर्ट फ्रैंक डिपो	प्रज्ञापन कक्ष में मेसर्स अरुणाज़ की बिक्री
	रुपये	रुपये
१६५५-५६ . .	४८,३२४·३१	१,४२,७०५
१६५६-५७ .	४६,१०८·७६	१,३८,८३१
१६५७-५८ . .	४५,००५·४३	१,७३,२६२
१६५८-जनवरी, १६५६ .	३३,८६८·०२	१,५७,६४१
कुल .	१,७३,३०६.५५*	६,१२,४६६

*इसमें पोर्ट फ्रैंक डिपों मेसर्स अरुणाज़ को की गई १,६१,०४४ रुपयों की बिक्री भी सम्मिलित है ।

†मूल अंग्रेज़ी में

[1] Geneva Trade Centre-*cum*-Show room.

विदेशों में भारतीय राष्ट्रजनों को मातृभाषा सीखने की सुविधायें

†*८३६. **श्री म० रं० कृष्ण** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे कौन से देश हैं जिनमें भारतीय राष्ट्रजनों को अपनी मातृभाषा सीखने के लिये अभी तक व्यवस्था नहीं की गई है; और

(ख) क्या मलाया में बसे हुये भारतीयों ने तेलगू शिक्षा के लिये सुविधायें देने के लिये प्रार्थना की थी ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)** : (क) सरकार अभी तक भारतीय राष्ट्रजनों को विदेशों में उनकी मातृ-भाषा सिखाने के लिये व्यवस्था नहीं कर सकी है, परन्तु विदेशों में हमारे कुछ दूतावासों में भारतीय कर्मचारियों को हिन्दी सिखाने की कुछ सुविधायें हैं। कुछ देशों में स्थानीय भारतीयों ने हिन्दी पढ़ाने के अपने स्कूल चला रखे हैं।

(ख) भारत सरकार को मलाया में बसे भारतीयों से प्रत्यक्ष रूप में ऐसी कोई प्रार्थना प्राप्त नहीं हुई है। आन्ध्र प्रदेश सरकार ने मलाया में रहने वाले आन्ध्रवासियों से सांस्कृतिक विकास के लिये सुविधाओं की व्यवस्था करने के बारे में प्राप्त कुछ अभ्यावेदन भेजे हैं। अभ्यावेदन की जांच की गयी और राज्य सरकार को भारत सरकार के विचारों से अवगत कर दिया गया।

बम्बई राज्य में शक्तिचालित करघे

†*८३८. **श्री जाधव** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई राज्य में ३०,००० से भी अधिक शक्ति चालित करघे बिना पर्मिटों के चल रहे हैं; और

(ख) क्या उपरोक्त विषय में कोई जांच करने का इरादा है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) इस बात का पता लगा है कि बम्बई राज्य में बहुत से शक्ति चालित करघे बिना पर्मिट के चल रहे हैं।

(ख) इन शक्ति चालित करघों की शीघ्र ही गणना की जायेगी।

मिस्री चाय शिष्टमण्डल

†*८३९. **श्रीमती मफोदा अहमद** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि नवम्बर, १९५८ के अन्तिम सप्ताह में मिस्री चाय शिष्ट-मण्डल के साथ की गयी वार्ता का क्या परिणाम निकला है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : मिस्र के एक सरकारी वाणिज्यिक संगठन, जनरल इन्टीरियर ट्रेडिंग कम्पनी, काहिरा के पांच प्रतिनिधि पिछले नवम्बर, में सीधे नीलाम से चाय खरीदने के लिये कलकत्ता में अपना एक संगठन स्थापित करने के लिये भारत आये थे। उन्होंने इस सम्बन्ध में केवल चाय बोर्ड से अनौपचारिक बातचीत की थी।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

चाय के स्टाक

*८४४. { **श्री खुशवक्त राय :**
श्री अनिरुद्ध सिंह : }

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

(क) क्या यह सच है कि देहरादून (उत्तर प्रदेश) के चाय बागानों में उत्पादित ६ लाख पौंड चाय वहां के गोदामों में जमा पड़ी है ;

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

(ग) इसकी बिक्री के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (ग). देहरादून के बागानों में बिना बिक्री चाय का स्टाक जमा होने के बारे में हाल में ही जो खबर निकली है, सरकार उसकी जांच कर रही है। जांच पूरी हो जाने पर सरकार आवश्यक कार्यवाही करेगी।

मिलों में बना कपड़ा

†*८४५. **श्री विमल घोष :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास सरकार से मिलों में बने कपड़े का उत्पादन निश्चित करने के लिये कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

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

(ग) इस विषय में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गयी है या किये जाने का विचार है ?

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

(ख) ४८,००० लाख गज ;

(ग) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है :

विवरण

कपड़ा जांच आयोग द्वारा कही गयी इस बात का हवाला देते हुए कि हो सकता है कि हथकरघा क्षेत्र में, जिसको कि द्वितीय पंच वर्षीय योजना के लिये सारी अतिरिक्त आवश्यकता पूरी करनी है, २५,००० लाख गज उत्पादन के मूल लक्ष्य को घटा कर २१,००० लाख गज करना पड़े, मद्रास सरकार ने कहा है कि वे समिति की इस सिफारिश से सहमत नहीं हैं। मद्रास सरकार ने बताया कि यदि कोई कमी करनी आवश्यक है तो पहले मिल क्षेत्र को कटौती स्वीकार करनी चाहिये। तदनुसार उसने सुझाव दिया है कि मिल क्षेत्र के लिये निश्चित ५३,००० लाख गज की अधिकतम मात्रा को घटा कर उसकी निर्धारित उत्पादन क्षमता के ९२ प्रतिवर्ष के बराबर कर दिया जाये।

(२) कपड़ा जांच समिति ने कपड़ा उद्योग के विभिन्न क्षेत्रों में उत्पादन में वृद्धि की दर का पुनरीक्षण किया।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

मिल-क्षेत्र का उत्पादन पहले ही निर्यात के लिये आवश्यक ३,००० लाख को छोड़ कर उसकी वर्तमान उत्पादन क्षमता के बराबर निश्चित किया जा चुका है। कपड़े की अतिरिक्त आवश्यकता पूर्णतः हथकरघे और शक्ति चालित करघे के क्षेत्रों से पूरी की जानी थी। हथकरघा क्षेत्र में उत्पादन में वृद्धि १९५५ में १४,८०० लाख गज की तुलना में १९५७ में १६,४३० लाख गज हुई। शक्ति चालित करघे के क्षेत्र में प्रगति और भी कम हुई। इस आधार पर समिति इस निर्णय पर पहुंची कि हथकरघा क्षेत्र में निर्धारित अतिरिक्त उत्पादन की मात्रा को घटा कर २१,००० लाख गज कर दिया जाये।

(३) सरकार यह स्पष्ट कर देना चाहती है कि उसका हथकरघा क्षेत्र में २१,००० लाख गज पर २२,००० लाख गज से ऊपर हुए उत्पादन पर प्रतिबन्ध लगाने का इरादा नहीं है। उसके विचार में मिलों में बने अथवा हथकरघे से बने कपड़े के उत्पादन में, विनियमन की पद्धति द्वारा, कोई प्रतिबन्ध लगाने की कोई आवश्यकता नहीं है। ये विचार प्रतिवेदन पर सरकार के संकल्प में व्यक्त कर दिये गये थे। सम्भवतः सरकार का सुझाव इस दुराशंका पर आधारित है कि हथकरघा क्षेत्र पर कोई प्रतिबन्ध लगाया जायेगा। उसी समय और इस विषय संबंधी संकल्प में बताये गये विचारों के अनुसार सरकार का विचार है कि मिलों में बने कपड़े के उत्पादन में कमी करने को सोचने की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह पहले ही क्षमता सामर्थ्य तक प्रतिबन्धित है।

उर्दू और बंगाली चलचित्र

†*८४६. **श्री शिवनंजप्पा** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तान में निर्यात बोनस आय पर आयात की जाने वाली वस्तुओं की सूची में से उर्दू और बंगाली चलचित्रों के निकाल दिये जाने से स्थानीय चलचित्र उद्योग यह समझता है कि पाकिस्तान सरकार भारतीय चलचित्रों के आयात पर पूर्ण प्रतिबन्ध लगा रही है ; और

(ख) यदि हां, तो भारत सरकार ने इस विषय में क्या कार्यवाही की है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) और (ख). सरकार को कोई जानकारी नहीं है।

खण्ड मन्त्रणा बोर्ड

†*८४७. **श्री नि० वि० माईति** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन राज्यों के क्या नाम हैं जिन्होंने राज्यों में खंड मंत्रणा बोर्डों की खंड विकास परिषदों में परिवर्तित करने के लिये मेहता समिति की रिपोर्ट की सिफारिशों को क्रियान्वित किया है; और

(ख) सरकार द्वारा इस बारे में क्या कार्यवाही की गयी है कि यदि कोई राज्य बाकी रह गये हैं तो वे शीघ्र से शीघ्र सिफारिशों को क्रियान्वित करें ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)** : (क) और (ख). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १]

---

†मूल अंग्रेज़ी में

निष्क्राम्य व्यक्तियों के मकानों में रहने वाले अनुसूचित जाति के व्यक्ति

†*८४९. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री ८ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ६८० के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निष्क्राम्य व्यक्तियों के मकानों में रहने वाले अनुसूचित जाति के व्यक्तियों को सुविधायें देने की समस्या के आकार के बारे में जानकारी एकत्र कर उस पर विचार कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या निर्णय किया गया है ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक कार्य-मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : (क) जानकारी एकत्र कर ली गयी है और उस की जांच की जा रही है ।

(ख) शीघ्र ही निर्णय कर लिया जायेगा ।

पाइप बनाने का कारखाना

†*८५०. **श्रीमती इला पालचौधरी** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार एक पाइप बनाने के कारखाने की स्थापना के प्रश्न पर विचार कर रही है ;

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

(ग) इस सम्बन्ध में कितनी प्रगति हो गई है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) से (ग). पाइप बनाने के कारखाने की स्थापना का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है। अभी तक अन्तिम रूप से कोई निर्णय नहीं किया गया है।

विजयनगरम और कुरनूल में पुनः प्रसारण केन्द्र[1]

†*८५१. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार एक विजयानगरम में और दूसरा कुरनूल अथवा अनन्तपुर में, दो पुनः प्रसारण केन्द्रों की स्थापना पर विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो यह प्रस्ताव किस प्रक्रम पर है; और

(ग) इस को अंतिम रूप दिये जाने की कब तक सम्भावना है ?

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

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

मोटर के टायरों और पुर्जों की कमी

†*८५२. **श्री खाडिलकर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को भारत के मोटर परिवहन उद्योग को अपेक्षित टायरों और पुर्जों की अधिक कमी का पता है ;

---

†मूल अंग्रेज़ी में

[1] Relaying stations

(ख) देश की कुल आवश्यकता को देखते हुए टायरों और पुर्जों की कितनी कमी है ;

(ग) क्या सरकार को पता है कि कमी से माल परिवहन उद्योग पर, विशेषतः छोटे गैर-सरकारी परिवहन संचालकों पर, अधिक प्रभाव पड़ा है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

विवरण

बड़े टायरों (जायन्ट टायर्स) के कुछ विशेष साइज़ों की कुछ अस्थायी कमी है। यह कमी मुख्यतः इस विशेष साइज़ वाले टायरों की भारी मांग के कारण है क्योंकि जिन लारियों में ये टायर (८.२५–२० अथवा ३४×७ के स्थान पर) लगे होते हैं , वे अधिक भारी वज़न ले जा सकती हैं। सब प्रकार के टायरों का आन्तरिक उत्पादन शीघ्रता से बढ़ रहा है ।

प्रतिबन्धित आयात नीति के परिणाम स्वरूप पुर्जों की कमी के बारे में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं। नयी आयात नीति में, इन के आयात में कुछ हद तक ढील दे दी जायेगी ।

काश्मीर में पशमीना उद्योग

†*८५३. **श्री अ० मु० तारिक** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि काश्मीर के पशमीना उद्योग में विवाद चल रहा है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उद्योग के हितों की रक्षा करने के लिये कोई कार्यवाही की गयी है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या कार्यवाही की गई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) सरकार को इस बारे में कोई जानकारी नहीं है ।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

सिंदरी फर्टिलाइजर्स एण्ड केमिकल्स (प्राइवेट) लिमिटेड

†*८५४. {
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री रा० च० माझी :
श्री अन्सार हरवानी :
श्री दलजीत सिंह :
श्री कमल सिंह :
काजी मतीन :
श्री प्रभात कार :
श्री अरविन्द घोषाल :

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

(क) क्या 'सिंदरी फ़र्टिलाइज़र्स एण्ड केमिकल्स (प्राइवेट) लिमिटेड, में 'यूरिआ' और 'डबल साल्ट' के उत्पादन की विस्तार योजना पूरी हो गयी है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या यह संयंत्र चालू कर दिया गया है ; और

(ग) संयंत्र द्वारा उत्पादन का क्या लक्ष्य है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) विभिन्न संयंत्रों के लगाने का कार्य पूरा हो गया है ।

(ख) संयंत्र चालू कर किये जा रहे हैं और उन को परीक्षण के लिये चलाया जा रहा है ।

(ग) प्रति वर्ष १,४०,००० मीटरिक टन 'अमोनियम सल्फेट नाइट्रेट' और २४,५०० मीटरिक टन 'यूरिआ' के उत्पादन के लिये संयंत्र बना लिये गये हैं ।

औद्योगिक विवाद अधिनियम

†*८५५. { **श्री राम कृष्ण** :
श्री सिद्धनंजप्पा :

क्या **श्रम और रोजगार मंत्री** ११ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ८५० के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि औद्योगिक विवाद अधिनियम में संशोधन करने का प्रश्न किस प्रक्रम पर है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : १६—१७ जनवरी, १९५९ को स्थायी श्रम समिति द्वारा स्थापित समिति द्वारा औद्योगिक विवाद अधिनियम में संशोधन करने के प्रश्न पर विचार किया गया और इसकी सिफारिशों की जांच हो रही है ।

भारतीय पटसन मिल संघ

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

(क) क्या भारतीय पटसन मिल संघ द्वारा पुरस्कृत कोई शिष्टमण्डल पिछले वर्ष अमरीका और आस्ट्रेलिया गया था ;

(ख) शिष्टमण्डल पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च की गयी ; और

(ग) क्या सरकार अन्य व्यापार से भी शिष्टमण्डल भेजने पर विचार कर रही है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) १९५८ में एक शिष्टमण्डल ने आस्ट्रेलिया का दौरा किया था । भारतीय पटसन मिल संघ द्वारा अमरीका को कोई शिष्टमण्डल नहीं भेजा गया ।

(ख) शिष्टमण्डल को १९,९२० रुपयों के बराबर विदेशी मुद्रा दी गयी ।

(ग) मौका आने पर शिष्टमण्डलों के भेजने के प्रश्न पर विचार किया जाता है ।

फाउन्टेनपेन और रेजर ब्लेड

†*८५७. **पंडित द्वा० ना० तिवारी** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बनाये गये फाउन्टेनपेन और रेज़र ब्लेडों की किस्म की जांच करने के लिये कोई प्रयत्न किये गये हैं ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या सरकार को पता है कि फ़ाउन्टेनपेन और रेज़र ब्लेडों का स्तर और किस्म गिर गये हैं ;

(ग) क्या आयातकर्ता देशों से इन चीजों की किस्म के बारे में कोई शिकायतें आयीं ; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). देश में बने फाउन्टेनपेनों और रेजर ब्लेडों की किस्म के घटिया होने के बारे में कोई शिकायतें नहीं आयी हैं। दूसरी ओर ऐसा लगता है कि रेज़र ब्लेड की किस्म पहले से बढ़िया हो गयी है ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२

†*८५८. श्री त० ब० विट्ठल राव : क्या श्रम और रोजगार मंत्री ३ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ५५३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२ को अभ्रक खानों में कब लागू किया जायेगा;

(ख) वे कौन-कौन से उद्योग हैं जिनमें १०,००० से अधिक कर्मचारी नियोजित हैं और जहां पर अभी तक भविष्य निधि अधिनियम लागू नहीं है; और

(ग) इन उद्योगों में इसके कब से लागू किये जाने की संभावना है ?

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) कोई निश्चत तिथि नहीं बताई जा सकती ।

(ख) १. चाव आटा और दाल मिलें ।
२. रुई का ओटना और गांठें बनाना ।
३. नारियल जटा और रस्सा उद्योग ।
४. चीनी, मिट्टी और मिट्टी के बर्तन बनाने का उद्योग ।
५. काजू उद्योग ।
६. बैंक ।
७. बीमा कम्पनियां ।
८. परिवहन ।
९. होटल और रेस्टोरेंट ।
१०. सामान्य व्यापार स्थापनायें ।
११. तम्बाकू उद्योग ।
१२. लकड़ी और कार्क उद्योग ।
१३. तेल के कुएं बनाने, तेल शोधक कारखाने, कोक भट्टी, इत्यादि ।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) प्रत्येक उद्योग के बारे में स्थिति की ध्यानपूर्वक जांच की जायेगी और कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम के लागू किये जाने के बारे में इस समय कोई तिथि निश्चित नहीं की जा सकती ।

लोह-अयस्क

†*८५९. { **श्री विद्याचरण शुक्ल :**
श्री सरजू पाण्डे :
श्री अजित सिंह सरहदी : }

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

(क) क्या वेस्ट कोस्ट से दीर्घकालीन आधार पर लौह-अयस्क खरीदने के इटली के प्रस्ताव पर अन्तिम रूप से विचार कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो किये गये निर्णय का क्या स्वरूप है; और

(ग) यदि विषय अभी भी विचाराधीन हैं, तो इसमें कितनी प्रगति की गयी है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) कुछ सम्बन्धित दलों से विचार किया जा रहा है ।

नये औद्योगिक यूनिट

†*८६०. **श्री वें० प० नायर** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राज्य पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन केप्रकाशन के बाद से उद्योग (विकास और विनियम) अधिनियम के अन्तर्गत अनुज्ञापित नये औद्योगिक यूनिटों को अलग अलग स्थानों पर लगाये जाने के बारे में क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गई है :

विवरण

प्रथम तथा द्वितीय दोनों ही पंचवर्षीय योजनाओं में इस बात पर पर्याप्त जोर डाला गया है कि देश में उद्योगों की स्थापना करते समय, देश में अविकसित क्षेत्रों के समूचे विकास के एक भाग के रूप में, ऐसे क्षेत्रों का खास ध्यान रखा जाये । ३० अप्रैल, १९५६ के औद्योगिक नीति संकल्प में भी यह बात स्पष्ट कर दी गई थी । उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, १९५१ के अन्तर्गत नयी औद्योगिक योजनाओं की मंजूरी देते समय इस नीति को क्रियान्वित करने के लिये सरकार का निरन्तर प्रयत्न रहा है । देश के विभिन्न भागों की आवश्यकता पर अन्य सम्बन्धित पहलुओं, जैसे इन योजनाओं की आवश्यकता और टेक्निकल उपलब्धता, को देखते हुए विचार किया जाता है और उद्योगों को (१) कच्चे माल की उपलब्धता, (२) जल तथा विद्युत् का संभरण, (३) परिवहन सुविधायें और (४) उपभोग विपणि के होने के अनुसार यथासंभव दूर दूर रखने का प्रयत्न किया जाता है ।

†मूल अंग्रेजी में

अतः यह स्पष्ट है कि उद्योगों के प्रादेशिक आधार पर विकास करने की आवश्यकता को राज्य पुनर्गठन आयोग के सुझाव से पहले ही नीति के रूप में ध्यान में रखा गया था और इसका योजना आयोग और सरकार द्वारा अनुसरण किया जा रहा था। वही नीति अब भी जारी है।

भिलाई में उर्वरक संयंत्र

†*८६१. {श्री मोहम्मद इलियास :
श्री हेम राज :

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

(क) क्या सरकार ने भिलाई में एक उर्वरक संयंत्र स्थापित करने के बारे में कोई निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या यह कार्य द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में आरम्भ कर दिया जायेगा ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) और (ख). भिलाई में एक उपोत्पाद संयंत्र है जो कि इस्पात कारखाने का एक अभिन्न अंग है और जो प्रति वर्ष १६,३०० टन 'अमोनियम सल्फेट' पैदा करेगा। इसके अतिरिक्त भिलाई में कोई उर्वरक संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

युद्ध में भारतीय और जापानी सम्पत्ति को क्षति

*†८६३. {श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री अरविन्द घोषाल :

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

(क) जापान में द्वितीय विश्व युद्ध के समय भारतीय सम्पत्तियों को जो क्षति पहुंचाई गयी थी क्या जापान सरकार द्वारा उसकी क्षतिपूर्ति का भुगतान पूरा हो चुका है ?

(ख) यदि हां, तो कुल कितनी राशि मिली है;

(ग) इस देश में भी युद्ध काल में जापान की सम्पत्ति को कोई क्षति पहुंची थी; और

(घ) यदि हां, तो भारत सरकार ने क्षतिपूर्ति के रूप में जापान सरकार को कुल कितनी राशि दी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीशचन्द्र)** : (क) जी हां।

(ख) ३६ लाख रुपये।

(ग) जी हां।

(घ) ३,७४३ रुपये।

---

†मूल अंग्रेजी में

नेहरू-नून समझौता

*८६४. { **श्री रघुनाथ सिंह :**
श्री रा० स० तिवारी :
श्री अजित सिंह सरहदी : }

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

(क) पूर्वी पास्कितान से सम्बन्धित नेहरू-नून समझौते की कितनी धाराओं को अब तक कार्यान्वित किया जा चुका है; और

(ख) अभी कितनी धाराओं को कार्यरूप देना है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : (क) और (ख). एक विवरण सदन की मेज पर रख दिया गया है जिसमें स्थिति बता दी गई है ।

विवरण

भारत और पाकिस्तान के प्रधान मंत्रियों के बीच सितम्बर, १९५८ में जो करार हुआ था, उसके अन्तर्गत पूर्व-पाकिस्तान से संबद्ध मामलों के बारे में स्थिति इस प्रकार है :—

(१) पाकिस्तान ने निम्नलिखित क्षेत्रों के बारे में विवादों को समाप्त करने की स्वीकृति दी, ये क्षेत्र भारत में ही रहे हैं :

(क) हिल्ली ।

(ख) रेडक्लिफ रेखा से लगे हुए पुराने कूच-बिहार राज्य के दो चिटलैंड ।

(ग) भोलागंज ।

(२) वागे अधिकरण (ट्रिब्यूनल) के निर्णय के अनुसार विवाद १ और २ में उल्लिखित जिन क्षेत्रों पर गलत तरीके से कब्जा था, उनका आदान-प्रदान १५ जनवरी, १९५९ को किया गया, यह भारत और पास्कितान के प्रधान मंत्रियों के बीच हुए करार में निहित था । ये क्षेत्र निम्नलिखित प्रदेशों में हैं :

(क) मुर्शिदाबाद (पश्चिम बंगाल) जिले और राजशाही (पूर्व पाकिस्तान) जिले के बीच की सीमा, इसमें नवाबगंज थाना और विभाजन-पूर्व माल्दा जिले का शिवगंज थाना शामिल है ।

(ख) दोनों डुमीनियनों के बीच समान सीमा का वह भाग जो, रेडक्लिफ निर्णय के अनुसार, गंगा नदी के उस स्थल पर जहां से माताभंगा नदी की धारा निकलती है और सुदूर उत्तरी स्थल पर जहां यह धारा दौलतपुर और करीमपुर के बीच की सीमा से जा मिलती है, स्थित है ।

(३) पाकिस्तान में आने वाली पुराने कूच-बिहार की बस्तियों और भारत-स्थित पाकिस्तानी बस्तियों का आदान-प्रदान ।

(४) पश्चिम बंगाल के जलपाईगुड़ी जिले में बेरुवाड़ी यूनियन नं० १२ के आधे भाग का पास्कितान को स्थानान्तरण ।

उपर्युक्त (३) और (४) के सम्बन्ध में आवश्यक कानून उचित समय पर संसद् में प्रस्तुत किया जायेगा ।

(५) रेलवे लाइन के पश्चिम में भूमि और भागलपुर, त्रिपुरा में रेलवे लाइन से लगी हुई भूमि का पाकिस्तान को स्थानान्तरण। रेखांकन से पहले त्रिपुरा प्रशासन उक्त भूमि का सर्वेक्षण कर रहा है।

(६) २४ परगना खुलना }
२४ परगना जैसोर } के सीमा विवाद।

प्रधान मंत्रियों का निर्णय यह था कि जहां तक संभव हो सके, इच्छामती नदी को ही आधार मानकर, दोनों मामलों में मध्य स्थिति को अपनाया जाये।

(७) पियांग और सूरमा नदियां। प्रधान मंत्रियों का निर्णय यह था कि पूर्व अधिसूचनाओं (नोटिफिकेशंस) के अनुसार रेखांकन किया जाये, लेकिन हर सूरत में दोनों देशों के राष्ट्रिकों को नौवहन की पूरी सुविधायें दी जानी चाहियें।

उपर्युक्त (६) और (७) के सम्बन्ध में प्रारंभिक सर्वेक्षण का कार्य किया जा रहा है।

(८) पथरिया वन सुरक्षित क्षेत्र में वास्तविक प्राप्ति रेखा पर करार होने के साथ ही पाकिस्तान, तुकेरग्राम को खाली करेगा और इस उद्देश्य के लिये आसाम तथा पूर्व पाकिस्तान के मुख्य वन संरक्षक (चीफ कनजरवेटर आफ फारेस्ट) और मुख्य सचिव आपस में मिलें। २९ नवम्बर, १९५८ को दोनों मुख्य वन संरक्षकों की मीटिंग हुई थी और चूंकि उनमें कोई समझौता न हो सका, इसलिये आसाम सरकार ने सुझाव दिया है कि मुख्य सचिवों के बीच एक मीटिंग हो।

कपड़े का उत्पादन

†*८६५. **श्री मुरारका** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मिल के बने कपड़े को शक्ति चालित करघों और हथकरघों के कपड़ों से अलग करने के लिये उन पर अलग-अलग तरह की मुहर लगाने की व्यवस्था का अभ्यावेदन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस मामले में क्या कार्यवाही की है; और

(ग) पिछले चार वर्षों में शक्ति चालित करघों से कुल कितने कपड़े का उत्पादन हुआ और ३१ दिसम्बर, १९५८ को वास्तव में कुल कितने करघे काम कर रहे थे?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) पिछले चार वर्षों (१९५५ से १९५८) में शक्ति चालित करघों का सूती कपड़े का अनुमानित उत्पादन इस प्रकार है :—

१९५५	२७३० लाख गज
१९५६	२७८० लाख गज
१९५७	३०३० लाख गज
१९५८	३३१० लाख गज

वास्तव में चालू शक्ति-चालित करघों की ठीक-ठीक संख्या ज्ञात नहीं है। ३१-१२-१९५८ को पंजीकृत शक्ति-चालित करघों की संख्या २७,१२९ थी।

---

†मूल अंग्रेजी में

दक्षिण अफ्रीका में भारतीय बच्चे

†*८६६. { श्री स० चं० सामन्त :
श्री वाजपेयी :
श्री राजेन्द्र सिंह :
श्री हाल्दर : }

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

(क) क्या भारत सरकार का ध्यान अखबारों में छपी इन खबरों की ओर आकृष्ट हुआ है कि दक्षिण अफ्रीका की सरकार १५०० भारतीय स्कूली बच्चों को, जिनमें से कुछ सिर्फ ६–६ साल के हैं, शरीरबन्धक रख रही है ताकि उनके माता-पिताओं को जोहान्सबर्ग छोड़कर अन्यत्र चले जाने के लिये बाध्य किया जा सके;

(ख) क्या भारत सरकार ने अपने अधिकारी सूत्रों से वास्तविक स्थिति की जानकारी प्राप्त कर ली है;

(ग) यदि हां, तो उस का व्यौरा क्या है; और

(घ) इन बच्चों को मुक्त करने के लिये भारत सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**वैदेशिक कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)** : (क) से (घ). हमने अखबारों में इस आशय की खबर देखी है। हमारे पास और कोई जानकारी नहीं है लेकिन हम यह पता लगाने का प्रयास कर रहे हैं कि यह खबर कहां तक सही है। अधिकारी सूत्रों से वास्तविक स्थिति का पता लगाना हमारे लिये आसान नहीं है क्योंकि दक्षिण अफ्रीका से हमने अपने दूत का कार्यालय वापस बुला लिया है। इसलिये हम केवल अप्रत्यक्ष रूप से ही जानकारी हासिल करने की कोशिश कर सकते हैं। इसके लिये हम प्रयत्नशील हैं।

मेसर्स फायरस्टोन्स एण्ड डनलप्स

†*८६७. **श्री खाडिलकर** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मेसर्स फायरस्टोन्स एण्ड डनलप्स से भारत में उनके विस्तार कार्यक्रमों के अंश के रूप में भारी उपकरण, संयंत्र और अन्य मशीनों के आयात के बारे में कोई करार किया है; और

(ख) क्या इन कम्पनियों को टायर बनाने के काम आने वाले कच्चे माल का आयात करने और विदेश स्थित अपने प्रमुख कारखानों से बने बनाये टायरों का आयात करने के लाइसेंस दिये गये हैं ?

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

विवरण

(क) अतिरिक्त टायर और ट्यूबों का निर्माण करने के लिये अधिक क्षमता बढ़ाने की उनकी योजनाओं के सम्बन्ध में मेसर्स डनलप्स को संयंत्र और मशीनों का आयात करने और उसकी लागत

†मूल अंग्रेजी में

नयी पूंजी के निर्गम में से निकाल लेने और उस के कुछ अंश के सम्बन्ध में आस्थगित भुगतान की व्यवस्था करने की अनुमति दे दी गयी थी। मेसर्स फायरस्टोन्स ने आस्थगित भुगतान की शर्तों पर संयंत्र और मशीनों के आयात की व्यवस्था कर ली और सरकार ने भी इसका अनुमोदन कर दिया है ।

(ख) समय समय पर घोषित की जाने वाली नीति के अनुसरण में टायर कम्पनियों को उन कच्चे मालों के आयात के लाइसेंस दिये जाते हैं जो देश में उपलब्ध नहीं हैं। उन्हें समय समय पर घोषित होने वाली आयात नीति के अनुसरण में देश में न बनने वाली किस्मों के टायरों के आयात के लिये भी अनुमति मिलती है ।

कर्मचारी राज्य बीमा योजना

†*८६८. { **श्री राम कृष्ण गुप्त :**
श्री साधन गुप्त : }

क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री १७ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ३२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कर्मचारी राज्य बीमा योजना को नियोजकों पर लागू करने के प्रयोजन के लिये उसकी संविहित दरों में वृद्धि करने के बारे में अंतिम रूप से कुछ निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

आकाशवाणी द्वारा नागपुर कांग्रेस अधिवेशन सम्बन्धी समाचारों का प्रसारण

†*८६९. **श्री वें० प० नायर :** क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हाल के नागपुर के कांग्रेस अधिवेशन के समाचार आकाशवाणी से किस प्रकार प्रसारित किये गये; और

(ख) कांग्रेस अधिवेशन के समाचार आदि प्रसारित करने में आकाशवाणी का कितना व्यय हुआ ।

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)**: (क) और (ख) भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस के नागपुर अधिवेशन सम्बन्धी समाचार न्यूज सर्विसेज डिवीजन के सामान्य कार्य-कलाप के अंग्-स्वरूप आकाशवाणी द्वारा केन्द्रीय और प्रादेशिक समाचार बुलेटिनों के रूप में प्रसारित किये गये । इसलिये कांग्रेस अधिवेशन सम्बन्धी समाचारों के प्रसारण के व्यय का हिसाब लगाना संभव नहीं है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

सौंडा कोलियरी में दुर्घटना

†*८७०. { श्री मोहम्मद इलियास :
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री त० ब० विट्ठल राव :
श्री खुशवक्त राय :
श्रीमती मफीदा अहमद :
श्री बि० दास गुप्त : }

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

(क) क्या यह सच है कि २७ जनवरी, १९५९ को राष्ट्रीय कोयला विकास निगम की सौंडा कोलियरी में एक दुर्घटना हो गयी थी;

(ख) कितने श्रमिक हताहत हुए;

(ग) दुर्घटना का कारण क्या था;

(घ) दुर्घटना की सूचना खानों के मुख्य निरीक्षक को किस समय दी गयी थी; और

(ङ) क्या सरकार इस दुर्घटना की कोई जांच कर रही है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) जी हां।

(ख) नौ घायल हुए जिन में से चार मर गये ।

(ग) शीघ्र जल उठने वाली गैस में आग लग गयी।

(घ) २८ जनवरी, १९५८ को ५-३० बजे सुबह।

(ङ) खानों के प्रादेशिक इंस्पेक्टर जांच कर चुके हैं।

मोटरों के टायर

*†८७१. **श्री खाडिलकर** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री १८ फरवरी, १९५९ के तारांकित प्रश्न संख्या ३७२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि देश में बिकने वाले मोटर टायरों की कीमतें पिछले तीन वर्षों में बहुत बढ़ गयी हैं;

(ख) यदि १९५५ के बाद से थोक और खुदरा भावों में कुछ वृद्धि हुई हो तो यह कितने प्रतिशत है;

(ग) क्या मूल्यों में इस वृद्धि के लिये सरकार की आयात नीति उत्तरदायी है;

(घ) क्या सरकार को भारत में विदेशी फर्मों द्वारा बनाये जाने वाले टायरों की किस्मों के बारे में मोटर-परिवहन संचालकों से शिकायतें मिली हैं, और यदि हां, तो ये शिकायतें किस प्रकार की हैं;

(ङ) क्या सेना और विभिन्न राष्ट्रीयकृत उपक्रमों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये सरकार का सीधे टायरों का आयात करने का विचार है; और

†मूल अंग्रेजी में

(च) क्या सरकार का इरादा परिवहन संचालकों की सहकारी समितियों को अपनी आवश्यकताओं की पूर्त्ति के लिये सीधे विदेशों से टायरों का आयात करने के लाइसेंस देने का है ?

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

विवरण

(क) और (ख) प्रशुल्क आयोग की सिफारिशों के फलस्वरूप सरकार ने अक्तूबर, १९५५ में टायरों और ट्यूबों के उचित मूल्य निश्चित कर दिये थे और टायर कम्पनियों ने अपनी मूल्य सूचियां सरकारी निश्चय के अनुसरण में ही प्रकाशित की हैं । टायर कम्पनियां शुद्ध विक्रेता मूल्य पर विक्रेताओं को अपने टायर बेचती हैं, अर्थात् सूची मूल्य में से लाभांश निकाल देती हैं, और विक्रेताओं से यह अपेक्षित होता है कि वे उन टायरों को सूची मूल्य पर बेचेंगे । शुद्ध विक्रेता मूल्य में कोई वृद्धि नहीं हुई है । लेकिन, इस आशय की कुछ शिकायतें आयी हैं कि कुछ साइजों के टायरों की देश में कमी है और जो कीमत ली जा रही है वह सूची मूल्य से अधिक है । जिन किस्मों के टायरों की कमी है, जैसे-जैसे विदेशी मुद्रायें उपलब्ध होती हैं, उनके आयात की अनुमति दे दी जाती हैं । साथ ही, देश में उत्पादन बढ़ाने के लिये विभिन्न प्रकार की कार्यवाहियां की गयी हैं । देश में हर श्रेणी के टायरों का उत्पादन काफी बढ़ भी चुका है ।

(ग) से (च). जी नहीं, लेकिन राज्य-उपक्रमों, राज्य परिवहन निगमों और सहकारी परिवहन समितियों ने जहां भी सरकार से सहायता मांगी है, उन्हें सहायता दी जाती है ।

औद्योगिक श्रमिकों के लिये आवास

*११९२. { **श्री राम कृष्ण गुप्त :**
श्री अरविन्द घोषाल : }

क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औद्योगिक श्रमिकों के लिये गृह-निर्माण सम्बन्धी लक्ष्यों की पूर्त्ति में कुछ कमी रह गयी है;

(ख) यदि हां, तो कितनी; और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)** : (क) से (ग). राज सहायता प्राप्त औद्योगिक गृह-निर्माण योजना में यदि अन्त में कुछ कमी रही तो इसका पता योजना-अवधि के अन्त में चलेगा । फिर भी, योजना में औद्योगिक श्रमिकों के लिये १२८,००० घरों के निर्माण का जो मूल लक्ष्य रखा गया था—जिसे योजना पर पुनर्विचार के फलस्वरूप कम कर देना पड़ा था, निर्माण लागत में वृद्धि और नियोजकों द्वारा इस योजना में विशेष दिलचस्पी न लिये जाने के कारण उसमें से ३५,२५८ मकान चालू योजना अवधि में ३०-११-५८ तक बन चुके थे जब कि उस तारीख को २६,००० मकानों का निर्माण चल रहा था ।

†मूल अंग्रेजी में

सर्जरी का सामान

†११९३. **श्री राम कृष्ण गुप्त** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८ में भारत में किन-किन देशों से कितने-कितने मूल्य का शल्य-क्रिया सर्जरी के सामान का आयात किया गया; और

(ख) भारत में सर्जरी के सामान के निर्माण करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी या की जाने वाली है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) आयात व्यापार वर्गीकरण में "सर्जरी का सामान" नाम का कोई विशिष्ट शीर्ष नहीं है। इसलिये देश में आयात किये गये सर्जरी के सामान की कुल कीमत सम्बन्धी जानकारी उपलब्ध नहीं है।

(ख) विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

बड़े पैमाने वाले क्षेत्र में : सर्जरी के औजारों और उपकरणों का देश में निर्माण विकसित करने के प्रश्न पर विचार करने के लिये भारत सरकार ने जनवरी, १९५६ में एक तालिका बनायी थी।

इस तालिका ने फरवरी, १९५७ में अपना प्रतिवेदन दिया था। सरकार तालिका की सिफारशों पर विचार कर रही है।

छोटे पैमाने वाले क्षेत्र में: देश में सर्जरी के औजारों और उपकरणों का निर्माण विकसित करने के लिये बम्बई के लघु उद्योग सेवा संस्था से संलग्न एक आदर्श कर्मशाला की स्थापना की गयी है। भारतीय निर्माता जिन सर्जरी-के औजारों का निर्माण आरम्भ करना चाहते हैं उनकी ड्राइंगें, डिजायनें, सांचे और ठप्पे तथा नमूने तैयार करने के लिये एक विदेशी परामर्शदाता इस संस्था में रख दिया गया है। सर्जरी के सामान के उत्पादन में अपनाये जाने वाले सही तरीके और तकनीक सिखाने के लिये इस आदर्श कर्मशाला में कर्मचारियों के प्रशिक्षण का भी प्रबन्ध किया जाता है। यह आदर्श कर्मशाला देश में सर्जरी के औजारों के उत्पादन के लिये आवश्यक डिजायन और निर्माण सम्बन्धी तरीके उपलब्ध करेगी।

पंजाब के समवाय

†११९४. { **श्री राम कृष्ण गुप्त** :
श्री दी० चं० शर्मा :

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

(क) पंजाब में १९५८-५९ में प्रत्येक जिले में कुल कितने-कितने समवायों का पंजीयन हुआ है ;

(ख) इन समवायों में कुल कितनी पूंजी लगायी गयी है; और

(ग) उपर्युक्त अवधि में पंजाब के कुल कितने समवायों ने अपना कारोबार बन्द कर दिया ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) से (ग). १९५८-५९ के पहले ग्यारह महीनों में पंजाब राज्य के कुल ६५·५६ लाख रुपये अधिकृत पूंजी वाले २७ समवायों का पंजीयन हुआ है। इसी अवधि में ४२ समवायों का समापन हुआ बताया जाता है।

नोट : नये पंजीकृत समवायों के नाम अन्य, अर्थात् पंजीकृत कार्यालय का स्थान (जिसमें जिले का नाम होता है), औद्योगिक वर्गीकरण, मैनेजिंग एजेन्टों, डाइरेक्टरों आदि के नाम, उद्देश्य, अधिकृत, प्रार्थित और प्रदत्त पूंजी आदि का विवरण नियमित रूप से भारत के संयुक्त स्कंध समवायों सम्बन्धी मासिक ब्ल्यू-बुक्स में छपता है, जिस की प्रतियां संसद् पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

अमरीका को निर्यात

†११९५. **श्री राम कृष्ण गुप्त** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ में भारत से अमरीका को कुल कितने मूल्य का निर्यात किया गया; और

(ख) १९८७-५८ में भारत में अमरीका से कुल कितने मूल्य का आयात किया गया ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) और (ख). भारत से अमरीका को किये गये निर्यात और भारत में अमरीका से किये गये आयात की कीमत इस प्रकार है :—

पुनर्निर्यात सहित निर्यात	१३,८००·५१ लाख रुपये
आयात .	१६,६२५·३२ लाख रुपये

अमरीका में भारतीयों का अणुशक्ति सम्बन्धी प्रशिक्षण

†११९६. { **श्री राम कृष्ण गुप्त** :
श्री दी० चं० शर्मा :

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

(क) अमरीका की किन-किन संस्थाओं में भारतीय छात्र अणुशक्ति के शान्तिपूर्ण उपयोगों के बारे में प्रशिक्षण पा रहे हैं; और

(ख) वहां कितने छात्रों को प्रशिक्षण मिल रहा है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहर लाल नेहरू)** : (क) और (ख). अणुशक्ति विभाग ने किसी भी छात्र को अणु शक्ति के शान्तिपूर्ण उपयोग के बारे में अमरीका में प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये वित्तीय सहायता नहीं दी है। लेकिन अणुशक्ति आयोगों के ग्यारह वैज्ञानिक और इंजीनियर इस समय अणुशक्ति के शान्तिपूर्ण उपयोगों के बारे में अमरीका की निम्नलिखित संस्थाओं में प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं :—

(१) दि नेशनल स्कूल आफ न्यूक्लियर साइन्स एण्ड इंजीनियरिंग, आरगोन नेशनल लैबोरेटरी, अमरीका।

---

†मूल अंग्रेजी में

(२) वैण्डरबिल्ट यूनीवर्सिटी, अमरीका ।

(३) शिपिंग पोर्ट एटामिक पावर स्टेशन, पेन्सिलवानिया, अमरीका ।

(४) लैबोरेटरीज आफ दि ज्योलाजिक सर्वे एण्ड एटामिक एनर्जी कमीशन, अमरीका ।

ऐसे अन्य छात्रों के बारे में जानकारी, जिन्हें अणुशक्ति विभाग ने न भेजा हो और जो इन्हीं या इनके ही तरह की संस्थाओं में अध्ययन कर रहे हों, तत्काल उपलब्ध नहीं है ।

बम्बई में श्रम सहकारी समितियां

†११९७. **श्री पांगरकर** : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बम्बई की श्रम सहकारी समितियों की सहायता के लिये १९५८-५९ में अब तक केन्द्रीय सरकार ने कुल कितनी राशि दी है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : वास्तविक व्यय के आधार पर वन श्रम सहकारी समितियों और श्रम संविदा समितियों को १,८५,५०० रुपये की राशि दिये जाने की आशा है ।

बम्बई में शिक्षित बेरोजगार

†११९८. **श्री पांगरकर** : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बम्बई के काम दिलाऊ दफ्तरों के चालू रजिस्टरों में कितने ग्रैजुयेट, इंटरमीडियेट पास और मैट्रिक पास बेरोजगार व्यक्तियों के नाम हैं ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : यह जानकारी नीचे दी जाती है :—

वर्ग	३१ दिसम्बर, १९५८ को चालू रजिस्टर पर संख्या
ग्रैजुयेट	४,१८६
इंटरमीडियेट पास	३,७३१
मैट्रिक पास	४४,८२१
जोड़	५१,७३८

तीर्थ यात्री

†११९९. { **श्री वी० चं० शर्मा** :
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पाकिस्तान के दोनों उपभागों के कितने-कितने तीर्थ यात्रियों ने १९५८–५९ में भारत के धार्मिक मेलों में हिस्सा लिया; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) पाकिस्तानी तीर्थ यात्रियों के लिये भारत सरकार ने क्या सुविधायें उपलब्ध की थीं ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : (क) १ जनवरी, १९५८ से २२ फरवरी, १९५९ के बीच की अवधि में पश्चिमी पाकिस्तान के १७११ तीर्थ यात्रियों ने सरकारी तौर पर भेजे गये तीर्थ यात्री दलों में भारत के धार्मिक स्थानों का भ्रमण किया। इसके अलावा ३९२५ तीर्थ यात्री अकेले-अकेले अजमेर गये। इसी अवधि में पूर्वी पाकिस्तान के ५४२ तीर्थ यात्रियों को पश्चिम बंगाल के धार्मिक-स्थानों में आने के लिये विसा दिये गये थे।

(ख) सरकारी तौर पर भेजे गये तीर्थयात्री दलों के लिये भारत सरकार ने परिवहन सम्बन्धी सुविधाओं के अलावा, पैसा देने पर खाने और ठहरने का इंतजाम कर दिया था, और उनकी हिफाजत का भी इंतजाम किया था।

सिन्दरी में भारी पानी का उत्पादन

†१२००. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सिन्दरी में भारी पानी के उत्पादन के सम्बन्ध में अन्तिम रूप से कोई निश्चय किया गया है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : सिन्दरी में भारी पानी का उत्पादन आरम्भ करने के सम्बन्ध में कोई निश्चय नहीं किया गया है क्योंकि सिन्दरी में भारी पानी के उत्पादन के तरीकों के बारे में किये गये अध्ययनों से यह संकेत मिलता है कि सिन्दरी में भारी पानी का उत्पादन शायद आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद न हो। फिर भी नयी बातों को ध्यान में रखते हुए इस मामले पर समय-समय पर फिर से विचार कर लिया जायगा।

राजस्थान में कपड़ा मिलें

†१२०१. **श्री ओंकार लाल** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में कपड़ा मिलें खोलने के लाइसेंस मंजूर करने के लिये १९५७-५८ और १९५८-५९ में अब तक कुल कितने आवेदन प्राप्त हुए ;

(ख) लाइसेंस मांगने वालों में कितनी सहकारी समितियां हैं; और

(ग) कितने लाइसेंस किन-किन लोगों को दिये गये हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) राजस्थान में १९५७-५८ में नयी कपड़ा मिल के लाइसेंस के लिये केवल एक आवेदन आया था। १९५८-५९ में एक भी अर्जी नहीं आई।

(ख) किसी भी सहकारी समिति से कोई अर्जी नहीं आयी है।

(ग) कानपुर की स्वदेशी काटन मिल को उदयपुर में एक नयी मिल खोलने का लाइसेंस १२-९-१९५७ को दिया गया था।

बिहार में कुटीरोद्योग

†१२०३. **श्री राजेन्द्र सिंह** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के प्रथम दो वर्षों में बिहार सरकार ने राज्य में सहकारिता के आधार पर प्रत्येक जिले में कुल कितने-कितने कुटीरोद्योगों की स्थापना की है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : बिहार सरकार से जो जानकारी मिली है उससे पता चलता है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के प्रथम दो वर्षों में राज्य सरकार ने सहकारिता के आधार पर एक भी कुटीरोद्योग की स्थापना नहीं की है। फिर भी, उस राज्य में प्रत्येक जिले में आरम्भ की गयी औद्योगिक सहकारी समितियों की संख्या का एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [**देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २**].

राज्य व्यापार निगम

†१२०४. **श्री केशव : क्या वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत के राज्य व्यापार निगम (प्राइवेट) लिमिटेड में कुल कर्मचारियों की संख्या कितनी है; और

(ख) इन में कितने कर्मचारी सरकारी विभागों से लिये गये हैं और कितने गैर-सरकारी क्षेत्र से भर्ती किये गये हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) १६३।

(ख) सरकारी विभागों से लिये गये ९२

गैर-सरकारी क्षेत्र से भर्ती किये गये ७१

कोलार की सोने की खानें

†१२०५. **श्री केशव : क्या श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोलार की सोने की खानों में राष्ट्रीयकरण के बाद से कितनी दुर्घटनायें हुई हैं; और

(ख) इन दुर्घटनाओं के फलस्वरूप कुल कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) और (ख) २९ नवम्बर, १९५६ से १० फरवरी, १९५९ के बीच ७३० दुर्घटनायें हुईं जिनके फलस्वरूप १९ व्यक्तियों की जानें गयीं। ये आंकड़े अस्थायी हैं।

सरकारी उपक्रम

†१२०६. **श्री राम कृष्ण गुप्त** : क्या **वाणिज्य** तथा **उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार उनके मंत्रालयाधीन सरकारी उपक्रमों तथा निगमों में बड़े उद्योगपतियों व व्यापारियों को सभापति के रूप में नियुक्त करती है; और

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

(ग) किन उपक्रमों तथा निगमों के सभापति बड़े उद्योगपति व व्यापारी हैं (और उनके नाम) ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) तथा (ख) सरकार की नीति यह रही है और है कि सभापति के पद के लिए ऐसे सर्वाधिक उपयुक्त (सरकारी या गैर-सरकारी)

---

†मूल अंग्रेजी में

व्यक्ति का संवरण करे जिसे नियुक्ति के समय उपक्रम विशेष के कुशल प्रबन्ध के लिए अपेक्षित अनुभव व क्षमता है। इस नीति के अनुसार सरकार ने आजकल वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय के आधीन १५ सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में से अबतक तीन के सभापति उद्योग, व्यापार या संसद् के गैर-सरकारी व्यक्ति नियुक्त किये हैं।

(ग) तीन सरकारी उपक्रमों तथा उनके सभापतियों की नामावलि निम्न है :

क्रम संख्या	उपक्रम का नाम	सभापति का नाम व पता
१.	सिंदरी फर्टीलाइजरस एंड कैम्किल्स (प्रा०) लि०, सिंदरी।	श्री श्रीराम, २२, कर्जन, रोड, नई दिल्ली।
२.	ऐक्सपोर्ट रिस्कस इस्योरेंस कारपोरेशन (प्रा०) लि०, बम्बई।	श्री रतीलाल एम० गांधी, "फूलचन्द निवास", चौपाटी, बम्बई।
३.	इंडियन हैंडिक्राफ्टस डैवलपमेन्ट कारपोरेशन (प्रा०) लि०, नई दिल्ली।	श्री आर० राम नाथन चैट्टियार, ससंत्सदस्य, १३, फीरोजशाह रोड, नई दिल्ली।

रेयन कारखानों का सर्वेक्षण

†१२०७. **श्री राम कृष्ण गुप्त :**
श्री त० ब० विट्ठल राव :

क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री १६ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १००० के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेयन कारखानों में मजदूरों के स्वास्थ्य पर बुरे प्रभाव के अध्ययन के लिए किये गये सर्वेक्षण का प्रतिवेदन सरकार को प्राप्त हो गया है ;

(ख) यदि हां तो प्रतिवेदन की तफसील क्या है; और

(ग) इस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: (क) हां।

(ख) निष्कर्ष व सिफारिशें प्रतिवेदन के पृष्ठ ५२-५५ पर दिये हैं और प्रतिवेदन की प्रतियां संसद् पुस्तकालय भेज दी हैं।

(ग) प्रतिवेदन की प्रतियां राज्य सरकारों, कारखानों के उनके मुख्य-निरीक्षकों, मालिकों तथा मजदूरों के संघों आदि को भेज दी हैं। अधिकतर सिफारिशें प्रारूप रासायनिक

†मूल अंग्रेजी में

विनियमन में, जो अपनाये जाने के लिए दिसम्बर, १९५७ में राज्य सरकारों को भेजे थे, सम्मिलित हैं।

अम्बर चर्खा केन्द्र

१२०८. **श्री नवल प्रभाकर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली के पांच विकास खण्डों में आजकल कितने अम्बर चर्खा केन्द्र चालू हैं; और

(ख) इन केन्द्रों में कितने व्यक्तियों को प्रशिक्षण दिया जाता है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री): (क) ५१ केन्द्र।

(ख) १९५६-५७ में तथा १९५७-५८ में ४२६ कतवारों को प्रशिक्षण दिया गया। चालू वर्ष में ३१-१-५९ तक ३०७ व्यक्तियों को प्रशिक्षण दिया जा चुका है और ३१ व्यक्ति प्रशिक्षण पा रहे हैं।

उत्तर प्रदेश में अवकाशगृह

†१२०९. **श्री स० म० बनर्जी** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने नियमित कारखाना मजदूरों के लिए अवकाशगृह खोलने का निश्चय किया है;

(ख) यदि हां, तो कहां; और

(ग) क्या केन्द्र से कोई सहायता दिये जाने की संभावना है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: (क) तथा (ख). राज्य सरकार रानीखेत में चीनी कारखाना मजदूरों के लिए एक अवकाशगृह स्थापित करने का विचार कर रही है।

(ग) ऐसा प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

१७वां भारतीय श्रम सम्मेलन

†१२१०. **श्री स० म० बनर्जी :**
श्री तंगामणि :
श्री अ० क० गोपालन :

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

(क) क्या १७वें भारतीय श्रम सम्मेलन में गैर-सरकारी क्षेत्र के मजदूरों को बोनस के प्रश्न पर विचारविमर्श होने की सम्भावना है; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या इस पर विचारविमर्श करने के लिए एक अलग त्रिदलीय बैठक बुलाने की सम्भावना है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: (क) तथा (ख). ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

केन्द्रीय कार्यान्विति एवं मूल्यांकन समिति

†१२११. **श्री स० म० बनर्जी** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री २५ नवम्बर, १६५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २२० के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि सितम्बर, १६५८ में हुई केन्द्रीय कार्यान्विति एवं मूल्यांकन समिति की बैठक में क्या महत्वपूर्ण निर्णय किये गये और अबतक क्या-क्या कार्यान्वित हो गये हैं ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: महत्वपूर्ण निर्णयों की कार्यान्विति की स्थिति निम्न है :

(१) श्रमिकों और मालिकों के संगठनों को एक ऐसी समिति स्थापित करने के लिए शीघ्र ही कार्यवाही करनी चाहिये जो अन्तिम रूप से उच्च-न्यायालयों को मामले ले जाने के पहिले उनकी छान-बीन कर ले।

एक के अतिरिक्त मालिकों तथा मजदूरों के सारे केन्द्रीय संघों ने उच्च न्यायालयों को औद्योगिक विवाद ले जाने के पहिले उनकी छान-बीन करने के लिए समिति बना ली है या बनाने की कार्यवाही की है।

(२) न्यायालयों में औद्योगिक पंचाटों और करारों के खिलाफ की गई अपीलों के बारे में केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकारें अपने-अपने संबंधित क्षेत्रों में न्यायालयों के बाहर विवादों को तय करने के लिए पक्षों को एक साथ लाने की संभावना पर विचार करें।

जहां आवश्यक है वहां केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें अपने-अपने क्षेत्रों में आने वाले विवादों को न्यायालय के बाहर तय करने की कार्यवाही कर रही हैं।

(३) औद्योगिक न्यायाधिकरणों में निर्धारकों की हैसियत से कार्य करने के लिए निष्पक्ष लेखापरीक्षकों को संबंधित करने के प्रश्न पर विचार किया जाये जिससे कि लेखा संबंधी मामलों में विशेषज्ञों की सलाह प्राप्त हो सके।

मामला विचाराधीन है।

(४) चूंकि संहिता की औपचारिक रूप से मई, १६५८ में नैनीताल में हुए भारतीय श्रमिक सम्मेलन के १६वें सत्र में पुष्टि की गई थी अतएव यह समझा जाये कि वह १ जून, १६५८ से लागू होगा।

सभी केन्द्रीय मालिक तथा मजदूर संघों को यह निर्णय बता दिया गया है।

(५) सरकार के मनोनीत व्यक्तियों, श्रमिकों और मालिकों का प्रतिनिधित्व करने वाले संगठनों को त्रिदलीय संस्था के द्वारा अनुशासन संहिता के अन्तर्गत कलकत्ता ट्राम कर्मचारियों की हड़ताल के स्थान पर जाकर अध्ययन किया जाये।

कलकत्ता ट्राम कर्मचारियों की हड़ताल की जांच करने के लिए नियुक्त की गई त्रिदलीय जांच समिति का पहिला १६ से २० फरवरी, १६५६ तक कलकत्ता में हुआ। और गवाही लेने के लिए इसकी बैठक पुनः १२ मार्च, १६५६ से होगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

रेयन तथा रेशम निर्यात संवर्द्धन परिषद्

†१२१२. **श्री त० ब० विट्ठल राव:** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को दक्षिण एशियाई बाजारों के व्यापारियों से रेयन तथा रेशम निर्यात संवर्द्धन परिषद् के कार्य संबंधी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(ख) यदि हां, तो शिकायतें क्या हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** (२) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

कोयला खान भविष्य निधि

†१२१३. **श्री त० ब० विट्ठल राव :** क्या श्रम और रोज़गार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोयला खान भविष्य निधि के न्यासधारी बोर्ड की पिछली बैठक में किन विषयों पर विचार विमर्श हुआ;

(ख) क्या सिफारिशें की गईं;

(ग) क्या सरकार ने उनकी जांच की है; और

(घ) यदि हां, तो क्या निर्णय किये गये?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली):** (क) तथा (ख). २३ फरवरी, १६५६ को हुई बोर्ड की पिछली बैठक में निम्न महत्वपूर्ण विषयों पर विचार विमर्श किया गया तथा उनके संबंध में सिफारिशें की गईं :—

(१) १६५७–५८ का संक्षिप्त वार्षिक प्रतिवेदन स्वीकृत हुआ ।

(२) प्रस्तावित कोयला खान घातक दुर्घटना लाभ योजना की लागत में अंश देना सैद्धान्तिक दृष्टि से स्वीकार किया गया ।

(३) बोर्ड ने सरकार से सिफारिश की कि कोयला खान भविष्य निधि के सदस्यों को १६५६–६० में ४% ब्याज दिया जाये ।

(४) १६५६–६० के लिए आय–व्ययक प्राक्कलन स्वीकृत हुए तथा सरकार से स्वीकृति की सिफारिश की गई ।

(५) मालिकों द्वारा दिये जाने वाले प्रशासकीय व्ययों की दर के पुनरीक्षण का प्रश्न निर्णय के लिए सरकार को भेजा गया ।

(ग) अभी नहीं ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

सूती कपड़ा उद्योग के लिये मजूरी बोर्ड

†१२१४. **श्री त० ब० विट्ठल राव** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मजूरी बोर्ड, सूती कपड़ा उद्योग, ने अबतक कुल कितना व्यय किया है;

(ख) क्या उनका विभिन्न कपड़ा केन्द्रों का भ्रमण समाप्त हो गया है; और

(ग) समिति के सभापति तथा विभिन्न सदस्यों को कितना पारिश्रमिक दिया गया ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) १,०१,६८२ रु० (३१-१-१९५९ तक) ।

(ख) नहीं।

(ग) श्रम अपीलीय न्यायाधिकरण का सभापति वेतन बोर्ड का भी सभापति है। इस कार्य के लिए उसे कोई और पारिश्रमिक नहीं दिया जाता। सदस्यों को भी पारिश्रमिक नहीं दिया जाता। उन्हें नियमों के अनुसार यात्रा तथा दैनिक भत्ता मिलता है।

भारत का राज्य व्यापार निगम (प्रा०) लि०

†१२१५. { **श्री विद्याचरण शुक्ल** :
श्री किस्तैया :

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कच्ची धातुओं के समाहार संबंधी व्यवस्था में भारत के राज्य व्यापार निगम (प्रा०) लि० को सलाह देने के लिए नियुक्त समिति की कोई बैठक हुई है;

(ख) यदि हां, तो इन बैठकों में इसने क्या सुझाव दिये हैं; और

(ग) निगम ने उनमें से कितने स्वीकार किये हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) हां, श्रीमान। अबतक एक बैठक हुई है।

(ख) तथा (ग). तफसील बताना निगम के व्यापार हित में नहीं है।

सहकारी चीनी कारखाने

†१२१६. **श्री अजित सिंह सरहदी** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सहकारी चीनी कारखानों के सभापतियों तथा सचिवों की संयुक्त कानफ्रेंस में जो जनवरी, १९५९ के प्रथम सप्ताह में हुई थी, क्या निर्णय किये गये; और

(ख) निर्णय की कार्यान्विति के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) तथा (ख). एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३]**

---

†मूल अंग्रेजी में

पाकिस्तान में पावन स्थान

†१२१७. **श्री अजित सिंह सरहदी :** क्या **प्रधान मंत्री** १९ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ११९४ के उत्तर के संबंध में पश्चिमी पाकिस्तान में हिन्दुओं व सिखों के ऐसे २०० पावन स्थानों के नाम दर्शाने वाला एक विवरण पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिनकी नामावलि सम्पत्ति व पवित्रता के संरक्षण के लिए पाकिस्तान सरकार को दी गई है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : पश्चिमी पाकिस्तान में हिन्दुओं व सिखों के प्रमुख पावन स्थानों की किसी नामावलि का आदान-प्रदान नहीं किया गया है क्योंकि पाकिस्तान सरकार ने पावन स्थान संबंधी भारत–पाकिस्तान संयुक्त समिति की बैठक बुलाने का हमारा आमंत्रण अभी तक स्वीकार नहीं किया है।

उत्तर प्रदेश में हथकरघा सहकारी समितियां

†१२१८. **श्री राम गरीब** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६, १९५७ और १९५८ में उत्तर प्रदेश में (जिलावार) सहकारी आधार पर कितने हथकरघा उद्योग (छोटे पैमाने के) स्थापित हुए; और

(ख) उत्तर प्रदेश में हथकरघा उद्योगों के विकास के लिए ऋण व अनुदान के रूप में कुल कितना धन दिया गया?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४]** ।

(ख) हथकरघा उद्योग के विकास के लिए १९५३–५४ से १९५७–५८ तक के वित्तीय वर्षों में केन्द्रीय सरकार ने उत्तर प्रदेश को निम्न राशियां मंजूर कीं :

ऋण	१,०३,०४,९४० रु०
अनुदान	१,०२,२४,१७१ रु०

पत्री वर्षों के लिए आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

काश्मीर में ऊष्मसह तथा साधारण ईंटों के कारखाने

†१२१९. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि काश्मीर में उष्मसह तथा साधारण ईंटों के कारखाने स्थापित किये जा रहे हैं और संयंत्र चैकोस्लोवाकिया से खरीदे जा रहे हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : श्रीनगर के समीप पमपुर में एक ईंट तथा टायल बनाने का कारखाना स्थापित करने का विचार है। संयंत्र की अधिष्ठापित क्षमता प्रति वर्ष ८० लाख साधारण ईंट और १० लाख टायल बनाने की होगी। मशीन और सामग्री चैक फर्म से खरीदा जा रहा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

मुद्रण और आकल्पन प्रतियोगिता

१२२०. श्री नवल प्रभाकर : क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य पुरस्कारों के लिये होने वाली मुद्रण तथा आकल्पन प्रतियोगिता में भाग लेने के लिये क्या नियम हैं; और

(ख) सर्वोत्कृष्ट प्रविष्टि का निर्णय करने वाली निर्णायक समिति का गठन किस आधार पर किया जाता है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) तथा (ख). उस पत्र की एक नकल **[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५]** जो कि भिन्न-भिन्न फर्मों को भेजा गया है, और जिसमें बताया गया है कि दाखिले भेजने की शर्तें क्या हैं और वह किस रूप में भेजे जाने चाहिये, सभा की मेज पर रखी जा रही है। इस बारे में जारी किये गये प्रेस नोट की एक नकल भी सभा की मेज पर रखी जा रही है। पत्र में निर्णायक समिति के गठन का आधार भी बताया गया है। निर्णायक समिति सरकार की मंजूरी से चुनी जाती है।

रूस को ऋण की वापसी

१२२१. { **श्री नवल प्रभाकर :**
श्री भक्त दर्शन :

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

(क) क्या यह सच है कि रूस से लिये गये ऋण की पहली किस्त १९५९ में रुपयों में चुकायी जायेगी; और

(ख) यदि हां, तो इन रुपयों से क्या-क्या वस्तुयें खरीदी जा सकेंगी ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) जी हां।

(ख) यह बात रूसी खरीद संस्थाओं के विचार और निश्चय करने की है।

ठेके तथा करार

†१२२२. **श्री मुरारका :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री एक ऐसा विवरण पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिसमें १९५२ से विदेशी फर्मों के साथ प्राविधिक सहयोग या सामग्री के क्रय के लिए उनके मंत्रालय द्वारा किये गये ठेकों या करारों की संख्या का उल्लेख हो ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ठ ३, अनुबन्ध संख्या ६]**।

रबर के बागान

†१२२३. { **श्री कोडियान :**
श्री पुन्नूस :
श्री वें० प० नायर :

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

(क) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में रबर के बागानों तथा रबर-आधारित उद्योगों की प्रगति पर विचार हो गया है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) सम्पूर्ण भारत में तथा केरल राज्य में १९५७–५८ में एक मुख्य कच्चा माल के रूप में कच्ची रबर का उपयोग करने वाले उद्योगों के उत्पादन का कुल मूल्य क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) नहीं श्रीमान्। तृतीय पंच-वर्षीय योजना में विभिन्न उद्योगों के विकास का कार्यक्रम अभी निश्चित नहीं हुआ है।

(ख) देश में रबर–आधारित लगभग १२० वस्तुओं का निर्माण होता है। इन वस्तुओं का मूल्य, प्रकार, किस्म, आकार तथा निर्माण-जटिलता के अनुसार भिन्न–भिन्न हैं। अतः सम्पूर्ण देश में या केरल राज्य में रबर-वस्तु समूचे उद्योग के उत्पादन का ठीक मूल्य बताना संभव नहीं है। अधिकतर रबर-निर्मित वस्तुओं में देश स्वावलम्बी है। १९५८ में देश में २४,३४८ टन प्राकृतिक रबर पैदा हुई (जिसका मूल्य लगभग ७.५ करोड़ रु० था) विगत पत्री वर्ष में रबर–वस्तु निर्माण उद्योग की आवश्यकता की पूर्ति के लिए देश में उत्पादन के अतिरिक्त लगभग १४,००० टन (जिसका मूल्य ४.२ करोड़ रु० था) प्राकृतिक तथा मिश्रित रबर का आयात करना पड़ा। १९५८ में रबर–वस्तु निर्माण उद्योग के लिए कार्बन ब्लेक, टायर की रस्सी, रबर रसायनिकें, आदि जैसी अधिक महत्वपूर्ण वस्तुओं का आयात करना पड़ा एवं इसका मूल्य लगभग ४.५ करोड़ रु० था।

व्यवसायिक क्षेत्र समीक्षाएं[1]

†१२२४. **श्री अरविंद घोषाल** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 'व्यवसायिक–क्षेत्र समीक्षाएं' पुस्तिका के रूप में जारी की गई है; और

(ख) यदि हां, तो कितने व्यवसायों की तथा किस भाषा में ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

मिकिर पहाड़ी से विस्थापित व्यक्तियों को निकाला जाना

†१२२५. **श्री अरविंद घोषाल** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विस्थापित व्यक्तियों को जबरदस्ती मिकिर पहाड़ी से निकाल दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो कितने निकाले गये तथा किसने निकाला ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : (क) तथा (ख). मिकिर पहाड़ियों से किसी विस्थापित व्यक्ति को नहीं निकाला गया है परन्तु अवैध रूप से आये व्यक्तियों को, जो अपना विस्थापित व्यक्ति होना सिद्ध न कर सके, निकाला जा रहा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Occupational Field Reviews.

प्राग टूल्स फैक्टरी

†१२२६. { **श्री दें० वे० राव :**
श्री नागी रेड्डी :

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

(क) प्राग टूल्स फैक्टरी का वार्षिक औसत उत्पादन–लक्ष्य कितना है;

(ख) पिछले दो वर्षों का वास्तविक उत्पादन क्या था; और

(ग) उत्पादन–वृद्धि के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) कारखाने का १९५९ का वार्षिक औसत उत्पादन–लक्ष्य निम्न है ;

	(रु० लाखों में)
मशीनी औजार	११.०
मशींनी औजारों के पुर्जे	१४.५
प्रिसीजन औजार	४.०
आटो और डिजिल पुर्जे	१२.०
रेलवे डुप्लीकेट्स	३०.०
पुर्जे	०.५.
योग	७२.०

(ख) १९५७ तथा १९५८ का कारखाने का वास्तविक उत्पादन निम्न है :–

	१९५७ (रु० लाखों में)	१९५८ (रु० लाखों में)
मशींनी औजार	९.६६	९.०२
मशीनी औजारों के पुर्जे	१०.८८	१४.२७
प्रिसीजन टूल्स	३.२९	४.३३
आटो और डिजिल पुर्जे	४.१४	४.८२
रेलवे डुप्लीकेट्स	१९.१३	२६.९६
विविध	०.२५	०.५३
योग	४७.३५	५९.९३

(ग) उपक्रम में उत्पादन बढ़ाने के लिए की गई अधिक महत्वपूर्ण कार्यवाहियों में प्रारम्भिक प्राविधिक शिक्षा प्राप्त व्यक्तियों की भर्त्ती, बनाई जाने वाली वस्तुओं संबंधी विभिन्न व्यवस्थाओं का कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना, उपक्रम में काम करने वाले प्रत्येक कर्मचारी के उत्पादन में वृद्धि करने की एक प्रोत्साहनात्मक योजना आरम्भ करना, और उपक्रम की पूंजी व्यवस्था में केन्द्रीय सरकार का प्रस्तावित सम्मिलन सम्मिलित है।

†मूल अंग्रेजी में

हिमाचल प्रदेश में भूदान

१२२७. **श्री पद्म देव :** क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हिमाचल प्रदेश प्रशासन द्वारा भूदान यज्ञ बोर्ड को अब तक क्या सहायता दी गई है ?

योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) : हिमाचल प्रदेश प्रशासन द्वारा भूदान यज्ञ बोर्ड को १९५७–५८ में ५,००० रुपये का अनुदान दिया गया।

बम्बई राज्य में वस्त्र उत्पादन

†१२२८. **श्री जाधव :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७–५८ और १९५८–५९ में अब तक बम्बई राज्य में वस्त्र उद्योग के विभिन्न क्षेत्रों में कुल कितना कपड़ा बनाया गया ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :**

	उत्पादन —गज़ों में	
	१९५७–५८	१९५८–५९
(१) कारखाना क्षेत्र सूती	३,४८९,०००,०००	२,१९१,०००,००० (अप्रैल से नवम्बर १९५८ तक)
(२) शक्ति–कर्घा क्षेत्र सूती	२००,०००,०००	१३९,०००,००० (अप्रैल–नवम्बर १९५८)
(३) शक्ति कर्घा क्षेत्र ऊनी/वर्स्टेड	४,१४४,६८४	२,३६५,०३१ (अप्रैल–नवम्बर १९५८)
(४) शक्ति–कर्घा क्षेत्र नकली रेशम तथा मिश्रित वस्त्र	उपलब्ध नहीं	९३,४४४,७०० (अगस्त–दिसम्बर १९५८)
(५) प्रथात्मक खादी	१,७३५,०००	१,२१९,००० वर्ग गज़ (दिसम्बर १९५८ तक)
(६) अम्बर खादी	२६६,०००	३९१,००० वर्ग गज (दिसम्बर १९५८ तक)
(७) सहकारी क्षेत्र में हथकरघा–उत्पादन*	३२,४४६,०००	२०,५६१,००० (अप्रैल–नवम्बर १९५८)

†मूल अंग्रेजी में

*सहकारी क्षेत्र के बाहर हथकरघा–उत्पादन के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

सरकारी इमारतों के लिये लकड़ी

†१२२९. **श्री वें० प० नायर** : क्या **निर्माण अवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा सरकारी इमारतों के निर्माण में अप्रचलित लकड़ी का प्रयोग आरम्भ करने का निर्णय कार्यन्वित किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां तो, १९५८ में प्रचलित लकड़ी की अपेक्षा ऐसी कितनी लकड़ी प्रयोग हुई ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)** : (क) राष्ट्रीय इमारत संघ आजकल वन गवेषणा संस्था, देहरादून के साथ इस बात पर विचार कर रही है कि द्वितीय प्रकार (अप्रचलित लकड़ी) की कितनी लकड़ी इमारतों के निर्माण में प्रयोग हो सकती है। ऐसी द्वितीय किस्म की लकड़ी उचित संशोधन होने के बाद ही प्रयोग की जा सकती है। हिन्दुस्तान निर्माण कारखाना, नई दिल्ली जो दिल्ली में केन्द्रीय सरकार के निर्माण कार्य में लकड़ी का अधिक कार्य करता है, इसके लिए लकड़ी को पक्की बनाने का एक संयंत्र अधि-ष्ठापित कर रही है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

विदेशों के लिये भारतीय

†१२३०. { **श्री जोन चन्द्रन** :
श्री रघुनाथ सिंह :

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

(क) क्या विदेशों ने अपने देश में स्थायी रूप से बसने वाले भारतीयों का कोटा निर्धारित किया है;

(ख) यदि हां, तो वे देश कौन-कौन हैं तथा वहां अधिकतम संख्या क्या है; और

(ग) क्या ब्राजील में भारतीयों के बसाने का कोई प्रस्ताव है एवं क्या सरकार इस संबंध में कोई कार्यवाही कर रही है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : (क) हां ।

(ख)	कनाडा	३००
	अमरीका	१००
	थाईलैंड	२००

(ग) नहीं ।

पंजाब में विस्थापित व्यक्ति

†१२३१. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पंजाब में पश्चिमी पाकिस्तान के कितने विस्थापित व्यक्ति बसाये गये हैं;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कृषि करने वालों की तुलना में कृषि न करने वाले विस्थापित व्यक्तियों का अनुपात कितना है;

(ग) ऐसे विस्थापित व्यक्तियों की संख्या कितनी है जिन्हें फरवरी, १९५९ के अंत तक प्रतिकर दिया जा चुका है;

(घ) यह प्रतिकर नकद दिया गया है या सामान के रूप में; और

(ङ) कितना प्रतिकर अब भी दिया जाना बाकी है?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना)** : (क) और (ख). **१९५१** की जनगणना के अनुसार पंजाब में बसाये गये पश्चिमी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियों की कुल संख्या २७,३२,००० है इन २७,३२,००० व्यक्तियों में से १७,८५,७७० व्यक्तियों को जमीन देकर बसाया गया है। जिन शेष विस्थापति व्यक्तियों को जमीन नहीं दी गयी है उनके बारे में यह समझा जा सकता है कि वे खेती नहीं करते। इन्हें पंजाब के ग्राम्य/शहरी क्षेत्रों में विभिन्न पेशों में लगाकर बसाया गया है।

(ग) जनवरी, १९५९ के अन्त तक १,३७,१०९ दावेदारों को प्रतिकर दिया जा चुका है। फरवरी, १९५९ के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।

(घ) यह प्रतिकर इस भाँति दिया गया है:—

१—नकद	१६,४४,१५,९०० रुपये।
२—सम्पत्तियों के हस्तान्तरण द्वारा	१०,७७,४३,७१४ रुपये।
३—लोक-देयों के समायोजन द्वारा	३,७१,३२,१६५ रुपये।
जोड़	३०,९२,९१,७७९ रुपये

(ङ) इस संख्या का ठीक-ठीक अनुमान लगाना कठिन है। आशा है कि यह १० करोड़ रुपये के लगभग होगी।

पुनर्वास के लिये भूमि

†१२३२. **श्री बांगशी ठाकुर** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि त्रिपुरा के कैलासागर परगने के गोकुल नगर मौजा में विस्थापित व्यक्तियों के बसाये जाने के उपयुक्त लगभग ५०० एकड़ भूमि पाई गयी है और त्रिपुरा के सहायता तथा पुनर्वास निदेशालय ने भारत सरकार को उक्त भूमि की सूचना देते हुए उसमें विस्थापित व्यक्तियों को बसाने का समर्थन किया है; और

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

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना)** : (क) और (ख). गोकुल नगर में ५०० एकड़ भूमि थी और उसमें १५८ परिवार बसाये जा चुके हैं।

†मूल अंग्रेजी में

मध्य प्रदेश में कपड़ा मिलें

१२३३. { **श्री खादीवाला :**
श्री क० भे० मालवीय :

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

(क) मध्य प्रदेश में इस समय नयी और पुरानी कपड़ा मिलों की पृथक्–पृथक् संख्या क्या है ;

(ख) ऐसी कितनी पुरानी मिलें हैं, जो बन्द हैं और उनके बन्द होने के क्या कारण हैं ; और

(ग) इन बन्द मिलों को खुलवाने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) मध्य प्रदेश में कपड़ा मिलों की कुल संख्या १९ है। हाल के वर्षों में वहां कोई भी नयी मिल स्थापित नहीं की गयी है।

(ख) अप्रैल, १९५८ के बाद से एक मिल बन्द हो चुकी है। बताते हैं कि यह मिल वित्तीय कठिनाइयों के कारण बन्द हुई है।

(ग) सूती वस्त्र उद्योग की सहायता के लिये जो विभिन्न उपाय किये जाते हैं, उनके अलावा इस विशेष मिल का सर्वेक्षण शुरू करने के प्रयास किये गये हैं। लेकिन मिल के प्रतिनिधियों ने अभी तक आवश्यक जानकारी नहीं दी है जिससे टैक्सटाइल कमिश्नर उसका सर्वेक्षण शुरू कर सके। टैक्सटाइल कमिश्नर ने मिल के प्रतिनिधियों को बुलाने और मिल को फिर से चालू करने के बारे में बातचीत करने की जो कोशिशें कीं, उनका भी मिल की तरफ से कोई उत्तर नहीं मिला है।

चिनकुरी कोयला खान की दुर्घटना

†१२३४. **श्री बि० दास गुप्त :** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चिनकुरी की कोयला खान दुर्घटना के जांच बोर्ड के प्रतिवेदन पर इंग्लैण्ड के राष्ट्रीय कोयला बोर्ड की, जिसके पास यह प्रतिवेदन भेजा गया था, टिप्पणियों की एक प्रति सरकार को मिल गयी है; और

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

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :** (क) सरकार ने प्रतिवेदन की कोई प्रति ब्रिटेन के राष्ट्रीय कोयला बोर्ड को नहीं भेजी थी और न बोर्ड से कोई टिप्पणियां आई हैं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

मोटरों के लिये विदेशी मुद्रा

†१२३५. **श्री वें० प० नायर :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री १३ फरवरी, १९५९ के तारांकित प्रश्न संख्या २४९ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि हिन्दुस्तान एम्बेसेडर, फियेट '११००' स्टैण्डर्ड वैनगार्ड और स्टैण्डर्ड '१०' मोटरों और प्रत्येक किस्म की ट्रकों के लिये अप्रैल, १९५८ से पिछले एक वर्ष में कुल कितनी विदेशी मुद्रायें दी गयीं थीं ?

†मूल अंग्रेज़ी में

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : अप्रैल, १९५८ से पहले के १५ महीनों—अर्थात् तीन पूरी लाइसेंस-अवधियों में कम्प्लीटली नॉक्ड डाउन (सी० के० डी०)[1] पुर्जों के सेटों (जिनमें आधे तैयार पुर्जे भी शामिल हैं), के आयात के लिये दी गयी विदेशी मुद्रायें इस प्रकार हैं:—

	लाख रुपये
हिन्दुस्तान एम्बेसेडर	१२२·१६
फियेट "११००"	११९·१०
स्टैण्डर्ड वैनगार्ड, स्टैण्डर्ड '१०'	८९·९४
डॉज ट्रकें	३३९·९०
बेडफोर्ड/शेवरलेट ट्रकें	८४·००
टाटा मर्सिडीज बेंज ट्रकें	६६९·५५
लेलैंड कौमेट ट्रकें	१०४·५२

केरल राज्य में छोटे पैमाने के उद्योग

†१२३६. **श्री वें० प० नायर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अलौह धातुओं के नियंत्रक[2] ने १ जनवरी, १९५७ से १ जनवरी, १९५९ तक की अवधि में केरल राज्य को कुल कितना तांबा उपलब्ध किया है; **और**

(ख) राज्य के छोटे पैमाने वाले उद्योगों के लिये राज्य सरकार ने कुल कितने तांबे के सर्टिफिकेट दिये हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) और (ख). एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) २-४-१९५८ से, अर्थात् अलौह धातु नियंत्रण आदेश लागू होने से पहले-तांबे के वितरण पर कोई नियंत्रण नहीं था। वास्तव में उपयोग करने वाले अपनी आवश्यकता पर तांबा पुराने आयात कर्त्ताओं से प्राप्त कर सकते थे।

अप्रैल १९५८ से १ जनवरी, १९५९ तक की अवधिम कुल १७.३७ टन तांबा केरल के छोटे पैमाने के औद्योगिक कारखानों को उपलब्ध किया गया था।

(ख) अप्रैल—सितम्बर, १९५८ की अवधि में राज्य के उद्योग-निदेशक ने लोक-सूचना संख्या १७-आई० टी० सी० (पी० एन)/५८ दिनांक २४-२-१९५८ के अधीन अपेक्षित खपत संबंधी प्रमाण-पत्र केरल राज्य के केवल एक कारखाने के संबंध में जारी किया था। इसमें बताया गया था कि १९५७ (पूरे वर्ष) में २७.८ टन तांबे की खपत हुई।

इसके बाद की अवधि के लिये उपर्युक्त लोक-सूचना के अनुसरण में संबंधित कारखानों के १९५७ की वास्तविक खपत संबंधी आवश्यकता प्रमाण पत्र अभी तक नहीं आये हैं।

†मूल अंग्रेज़ी में

[1]Completely knocked down.
[2]Controller of non-ferrous metals.

वस्तु स्थिति का पता चलाने के लिये राज्य सरकार से इस संबंध में लिखा पढ़ी हो रही है। यह आवश्यकता प्रमाणपत्र मिल जाने के बाद चालू अवधि की नीति के अनुसार वास्तविक आवंटन किये जायगे।

अदन को प्लास्टिक, लोहे और इंजीनियरिंग के सामान का निर्यात

†१२३७. **श्री अजित सिंह सरहदी :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अदन को प्लास्टिक, लोहे और इंजीनियरिंग की वस्तुओं का निर्यात बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है; और

(ख) क्या पिछले दो वर्षों में इसमें कुछ वृद्धि हुई है?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) और (ख). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है **[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ७]**

चिनकुरी कोयला खान की दुर्घटना

†१२३८. **श्री बि० दास गुप्त :** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या चिनकुरी कोयला खान संबंधी जांच बोर्ड के समक्ष गवाही के देने कारण किसी सरकारी कर्मचारी को बिना नोटिस दिये काम से अलग कर दिया गया है?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :** जी नहीं।

पंजाब की रूई

†१२३९. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) १ मार्च, १९५८ से पंजाब की रूई की कितनी गाँठे भारत की कपड़ा मिलों ने खरीद ली हैं और इस किस्म की कितने गाँठ रुई का निर्यात किया गया है;

(ख) १ मार्च, १९५८ को इस किसम की रूई के स्टाक का व्यौरा क्या था; और

(ग) पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में इस वर्ष रूई के व्यापारियों के पास पंजाब की रूई की कितनी गाँठे अन बिकी पड़ी हैं?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** (क) से (ग). वस्त्र आयुक्त के संगठन द्वारा किये गये प्राक्कलनों के अनुसार यह जानकारी इस प्रकार है:

१-३-१९५८ से ३१-१२-१९५८ तक मिलों द्वारा खरीदी गयी पंजाब की रूई जिसमें बंगाल देशी भी शामिल	३,७२,००० गांठ
१-३-५८ से ३१-१-१९५९ तक पंजाब की रुई का निर्यात	१,३०,००० गांठ

†मूल अंग्रेजी में

३१–३–१९५८ को व्यापारियों और मिलों का पंजाब की रुई का स्टाक	२,६०,००० गांठ
१ जनवरी, १९५९ को और १ जनवरी, १९५८ को व्यापारियों के पास पड़ा पंजाब की रूई का अनबिका स्टाक	क्रमशः ९५,००० गांठ और १,५९,००० गांठ

कल्याण विस्तार परियोजनायें

†१२४०. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या **योजना** मंत्री ११ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ८७७ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या कल्याण विस्तार परिय्रोजनाओं और केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा आरम्भ किये गये अन्य कार्यक्रमों के कार्य के संबंध में कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन का कोई प्रतिवेदन अब सरकार को मिला है?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) :** केन्द्रीय समाज कल्याणबोर्ड की कल्याण विस्तार परियोजनाओं के कार्य के बारे में कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन ने एक प्रतिवेदन तैयार कर लिया है और इसे शीघ्र ही सभा के पुस्तकालय में रख दिया जायेगा। इसकी प्रतियां संसद् सदस्यों को भी दे दी जायेंगी।

पंजाब में शिक्षित बेरोजगारों के लिये अग्रिम योजना

†१२४१. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) शिक्षित बेरोज़गारों के लिये अग्रिम योजना के अधीन पंजाब के कितने व्यक्तियों ने प्रशिक्षण प्राप्त किया है;

(ख) कितने प्रशिक्षणार्थी कारखानों में प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं और कितने कारखानों में प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं;

(ग) कारखानों में प्रशिक्षण की अवधि कितनी है;

(घ) प्रशिक्षण काल में प्रशिक्षणार्थियों को क्या भत्ते और अन्य सुविधायें दी जाती हैं;

(ङ) कितने प्रशिक्षणार्थियों को काम मिल गया है और वे किन-किन स्थानों में काम कर रहे हैं; और

(च) शेष प्रशिक्षणार्थियों को कब तक काम मिल जायगा?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** (क) से (च). शिक्षित बेरोज़गारों संबंधी अग्रिम योजना अभी केवल केरल राज्य में ही लागू की गयी है। ३७५ व्यक्ति नौ महीने का प्रशिक्षण पूरा कर चुके हैं।

दिल्ली में शरणार्थी बस्तियां

†१२४२. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री १९ फरवरी, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २८६ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा

†मूल अंग्रेज़ी में

करेंगे कि दिल्ली की शरणार्थी बस्तियों में सड़कों पर रोशनी लगाने, नल लगाने, सड़कें बनाने, नालियां बनाने आदि में कितनी प्रगति हुई है ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : दिल्ली की विभिन्न शरणार्थी बस्तियों में विकास कार्य संबंधी नवीनतम स्थिति का विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ८]**

बरहामपुर (उड़ीसा) के सहायक नमक आयुक्त

†**१२४३. श्री संगण्णा** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री १६ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १०१४ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तब से उड़ीसा में बरहामपुर में सहायक नमक आयुक्त की नियुक्ति कर दी गयी है; और

(ख) यदि भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो, इसके क्या कारण हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) जी नहीं ।

(ख) पूरे बंगाल-उड़ीसा क्षेत्र के लिये एक सहायक नमक आयुक्त पहले से ही मौजूद हैं जिनका प्रधानकार्यालय कलकत्ते में हैं । उनके अधीन काम करने वाले एक सुपरिटेंडेंट उड़ीसा के हुम्मा स्थान में तैनात हैं जो केवल उड़ीसा के हुम्भा नमक सर्किल के लिये हैं। यह व्यवस्था संतोषप्रद ढंग से काम कर रही है ।

कलकत्ते की गोदी में काम बन्द होना

†**१२४४. श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि अपनी मांगें पूरी न की जाने के विरोध में कलकत्ते के गोदी-श्रमिकों ने बड़ी संख्या में १५ फरवरी, १९५९ को लगभग आठ घंटे काम बन्द रखा जिसका प्रभाव ४७ पोतों का माल उतारने चढ़ाने पर पड़ा था ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : १५-२-५९ को कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड के कुछ रजिस्टर्ड श्रमिकों ने आंशिक रूप से कार्य बन्द कर दिया था। दिन की पाली में काम के लिये जो २०९१ श्रमिक दर्ज किये गये थे उनमें से ७८६ ने काम छोड़ दिया और तीसरे पहर की पाली के लिये दर्ज किये गये २००७ श्रमिकों में से ५८० ने काम छोड़ दिया और ६-३० बजे तक नहीं लौटे । इसका प्रभाव जिन पोतों पर पड़ा उनकी संख्या इस प्रकार है:—

पाली	कार्य के लिये तैयार पोतों की संख्या	उन पोतों की संख्या जिनका काम बिल्कुल रुका रहा ।	उन पोतों की संख्या जिनका काम आंशिक रूप से रुका रहा ।
दिन की पाली	३२	५	२७
तीसरे पहर की पाली	२८	—	२३

†मूल अंग्रेजी में

गोदी श्रमिक बोर्ड ने प्रत्येक श्रमिक के पहचान–कार्ड के नम्बर को स्पष्ट करने के लिये पहचान कार्ड पर क्रमांक की एक पर्ची चिपकाने का जो निश्चय किया था उसका कुछ असंतुष्ट व्यक्तियों ने श्रमिकों को गल्त अर्थ बतलाया जिसके फलस्वरूप यह हड़ताल हो गयी ।

घड़ियों का निर्माण

†१२४५. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस बात की सिफारिश करने के लिये, कि भारत में दीवाल घड़ियों और हाथ की घड़ियों के निर्माण को किस ढंग से विकसित किया जाय, विशेषज्ञों की जो तालिका नियुक्त की गयी थी क्या उसने अपना प्रतिवेदन दे दिया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

यूरोप में निर्यात संवर्द्धन संगठन

†१२४६. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय वस्तुओं के निर्यात की संभावनाओं का पता लगाने के उद्देश्य से सरकार ने यूरोप में एक विशेष व्यापार संवर्द्धन संगठन की स्थापना करने का निश्चय किया है; और

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

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री):** (क) सरकार ने पहले पश्चिम जर्मनी में भारतीय सामान के निर्यात के संवर्द्धन की दृष्टि से फ्रैंकफर्ट में एक भारतीय व्यापार संवर्द्धन संगठन की स्थापना करने का निश्चय किया है ।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

जर्मनी के संघ गणराज्य में फ्रैंकफर्ट में भारतीय निर्यात संवर्द्धन संगठन की स्थापना की जायेगी । इस संगठन की स्थापना संबंधी प्रारम्भिक कार्यवाही पूरी हो चुकी है और कर्मचारियों की भर्त्ती के लिये कार्यवाही कर दी गयी है । यह संगठन, जिसके अप्रैल, १९५९ में कार्य आरम्भ करने की आशा है, सरकार द्वारा नियुक्त एक निदेशक के अधीन होगा । निर्यात संवर्द्धन परिषदों और वस्तु बोर्डों द्वारा प्रतिनियुक्त वस्तु–विशेषज्ञ इस निदेशक की सहायता करेंगे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

यह संगठन मुख्य रूप से निम्नलिखित कृत्य करेगा:—

(१) विभिन्न वस्तुओं के संबंध में जर्मनों की अभिरुचियों और आवश्यकताओं का अध्ययन करेगा और बाज़ार संबंधी गवेषणा करेगा ताकि भारतीय निर्यात करने वाले फैशन, किस्म और डिज़ायन संबंधी जर्मनों की आवश्यकताओं से अवगत रहें।

(२) जर्मन व्यापारिक–फर्मों, आयात अभिकरणों और दूकानदारों से सम्पर्क स्थापित करेगा ताकि भारतीय उत्पादों के प्रति उनमें दिलचस्पी पैदा की जा सके।

(३) भारतीय वस्तुओं का प्रचार करेगा, जर्मनी से व्यापार की संभावनाओं के बारे में निर्यात करने वालों को परामर्श देगा और बिक्री की तकनीक से फायदा उठाने में उनकी मदद करेगा।

(४) जर्मन मेलों और प्रदर्शनियों में भाग लेगा और इसमें भारतीय फर्मों की भी मदद करेगा।

(५) भारतीय व्यापारियों का जर्मन व्यापारियों से परिचय करायेगा और परस्पर लाभप्रद व्यापारिक संबंधों की स्थापना में दोनों देशों के व्यापारियों की सहायता करेगा। और

(६) इस प्रयोजन के लिये भारतीय निर्यातकर्ताओं के एजेन्ट के रूप में जर्मन खरीदने वाली फर्मों से लिखा-पढ़ी करेगा।

भारतीय व्यापारियों को सामान्य प्रकार की सभी न्यायोचित सहायता देते हुए भी यह संगठन भारतीय और जर्मन व्यापारियों के बीच हुए निश्चित सौदों के बीच में नहीं पड़ेगा।

तांबे और जस्ते के कोटे का संभरण

†१२४७. **श्री राम कृष्ण गुप्त** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोटा प्रणाली लागू होने के फलस्वरूप रिवाड़ी के पीतल और कांसे के बर्तनों के कुटीरउद्योग को बड़ा धक्का पहुंचा है ;

(ख) यदि हां, तो कितने निर्माता बेकार हो गये हैं और कितनी बेलन मिल बन्द हो गई हैं; और

(ग) निर्माताओं को तांबे और जस्ते के कोटे उपलब्ध करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है।

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) और (ख) भारत सरकार को इसका पता नहीं है। फिर भी इस सम्बन्ध में राज्य सरकार को लिखा गया है। बेकार होने वाले निर्माताओं की संख्या और बन्द होने वाली बेलन मिलों की संख्या सम्बन्धी जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) देश भर के छोटे पैमाने के निर्माताओं को तांबे और जस्ते का संभरण करने के लिये निम्नलिखित कार्यवाही की गयी है ;

---

†मूल अंग्रेजी में।

(१) **तांबा** : अत्यावश्यक पण्य अधिनियम (१९५५ के १०) के अधीन आयात किये हुए ताँबे का संभरण और मूल्य संविहित नियंत्रण के अधीन ले आया गया है और अलौह धातुओं के नियंत्रक को यह अधिकार दे दिया गया है कि वे सभी वास्तविक प्रयोक्ताओं में समन्याय्य वितरण के उद्देश्य से आयात किया हुआ सारा तांबा अपने अधिकार में ले लें।

जहां तक तांबे का उपभोग करने वाले छोटे पैमाने के कारखानों का सम्बन्ध है, २४-२-१९५८ की लोक सूचना संख्या १७—आई० टी० सी० (पी० एन०)/५८ द्वारा उनसे अपने आवेदन-पत्र भेजने के लिये कहा गया था। इस लोक सूचना के अनुसरण में जिन कारखानों ने अप्रैल—सितम्बर, १९५८ में अपने आवेदन पत्र दे दिये थे उन्हें राज्यों के उद्योग निदेशों द्वारा प्रमाणित १९५७ की छमाही खपत के २३.३ प्रतिशत के बराबर तक तांबा नियंत्रक ने वितरित कर दिया। नियंत्रक ने जो आवंटन किया कहीं उससे कुछ छोटे पैमाने वाले कारखाने कठिनाई में न पड़ जायें इस ख्याल से कुछ तांबा १९५८ के सितम्बर से राज्यों के उद्योग निदेशकों के सुपुर्द कर दिया ताकि वे ऐसे कारखानों की आवश्यकताएं पूरी कर दें। छोटे पैमाने के उद्योगों की जिम्मेदारी आरम्भिक रूप से राज्य सरकारों पर होने के कारण १ दिसम्बर, १९५८ से आवंटन का कार्य राज्यों के उद्योग निदेशकों को सौंप दिया गया और आवंटन जारी करने के लिये पर्याप्त मात्रा में तांबा उद्योग निदेशकों के सुपुर्द कर दिया गया। तब आयात करने वालों के स्टाक में से नियंत्रक आवंटियों को परमिट जारी करते हैं। चालू छमाही—अर्थात् अक्तूबर, १९५८—मार्च, १९५९ में छोटे पैमाने वाले कारखानों को उद्योग निदेशकों द्वारा प्रमाणित उनकी १९५७ की वार्षिक खपत के ३३ प्रतिशत के आधार पर तांबा दिया जाता है। भारत सरकार के सरकारी प्राक्कलनों के अनुसार यह प्रतिशत उस अवधि में छोटे पैमाने वाले कारखानों की खपत के बराबर बैठती है।

(२) **जस्ता** : जस्ते के संभरण अथवा मूल्य किसी पर भी संविहित नियंत्रण नहीं है। फिर भी, अक्तूबर, १९५८—मार्च, १९५९ की लाइसेंस अवधि के लिये छोटे पैमाने वाले उद्योगों की आवश्यकतायें पूर्वनिर्दिष्ट —आयात द्वारा पूरी की जायेगी। यह विचार है कि राज्य व्यापार निगम द्वारा आयात किये गये जस्ते का वितरण राज्यों के उद्योग निदेशकों की मार्फत कराया जाय।

बंगलौर का सीमेन्ट कारखाना

†१२४८. **श्री मोहम्मद इमाम** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बंगलौर के निकट एक सीमेंट का कारखाना चालू करने के लिये लाइसेंस देने से इंकार कर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) और (ख). बंगलौर के निकट एक सीमेंट के कारखाने की स्थापना का अनुमोदन तो कर दिया गया है लेकिन उद्योग अधिनियम के अधीन लाइसेंस अभी मंजूर नहीं किया गया है। यह लाइसस तभी मंजूर किया जाता है जब मशीनों का आयात करने की व्यवस्था ठीक हो जाती है। वास्तव में लाइसेंस प्राप्त या अनुमोदित ऐसी २८ योजनायें मौजूद हैं जो आयात लाइसेंस मिलने की प्रतीक्षा में हैं। सीमट अब आसानी से मिल जाती है इसलिये ये सभी मामले विचाराधीन रखे गये हैं। फिर भी, आगामी अप्रैल में इस स्थिति पर फिर से विचार किया जायेगा।

†मूल अंग्रेजी में।

चपड़ा, दरदरी-लाख और अशोधित लाख का निर्यात

†१२४९. **श्री बि० दास गुप्त** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२ से १९५८ के प्रत्येक वर्ष में अलग-अलग देशों को कितने-कितने और कितने-कितने मूल्य के चपड़े, दरदरी लाख और अशोधित लाख का निर्यात किया गया;

(ख) भारत में १९५२ से १९५८ तक के प्रत्येक वर्ष में चपड़ा, दरदरी लाख और अशोधित लाख का कितना-कितना उत्पादन हुआ; और

(ग) भारत में ही कितने और कितने मूल्य के चपड़े की खपत होती है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) और (ख). १९५२ से १९५८ तक के वर्षों में चपड़ा, दरदरी लाख और लाख की कलमों (अशोधित लाख) के उत्पादन और निर्यात के आंकड़ों का विवरण लोक सभा पटल पर रखा जाता है **[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६]**

(ग) यह अनुमान लगाया गया है कि औसतन भारत में उत्पन्न होने वाली सब किस्मों की लाख का १० प्रतिशत भाग देश में ही खप जाता है। लेकिन इस सम्बन्ध में किसी प्रकार के सरकारी आंकड़ों का संकलन नहीं किया जाता है।

निराश्रित विस्थापित स्त्रियों के पुनर्वास के लिये गृह

*१२५०. **श्री बि० दास गुप्त** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम बंगाल के पुरुलिया जिले में निराश्रित विस्थापित स्त्रियों के पुनर्वास के लिये एक गृह की स्थापना की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मन्त्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

पंजाब क्लाथ मिल्स, भिवानी

†१२५२. **सरदार अ० सिं० सहगल** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब क्लाथ मिल्स सम्बन्धी जांच पूरी हो गयी है; और

(ख) यदि हां, तो क्या उपर्युक्त प्रतिवेदन सभा पटल पर रखा जायगा ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) पंजाब क्लाथ मिल्स भिवानी के सम्बन्ध में जांच करने के लिये उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम १९५१ के अधीन नियुक्त की गयी समिति ने अपना काम पूरा कर जनवरी, १९५८ में ही अपना प्रतिवेदन दे दिया था।

(ख) जी नहीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

स्थगन प्रस्ताव के बारे में

पंडित ब्रज नारायण "ब्रजेश" (शिवपुरी) : अध्यक्ष महोदय, मैंने एक स्थगन प्रस्ताव आप की सेवा में प्रस्तुत किया है। वहां पर पुलिस पूजा करते हुए व्यक्ति को गिरफ्तार कर के ले गई है। यह पूजा के अधिकार का प्रश्न है। एक एक्स एम० पी०—एक व्यक्ति जोकि पार्लियामट का मेम्बर रह चुका है—जैसा जिम्मेदार आदमी पूजा करते हुए प्रान्तीय सरकार द्वारा पकड़ा जाये, यह कहां तक उचित है। इसलिये मैं ने आप के सामने यह स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

अध्यक्ष महोदय : आर्डर, आर्डर। इस बारे में जो आर्डर देना चाहिये वह मैं ने दे दिया है और आप को कम्यूनिकेट भी कर दिया है। यह कानून और व्यवस्था का प्रश्न है। यदि माननीय सदस्य यह समझते हैं कि उनके अधिकारों का हनन हुआ है तो यह प्रश्न किसी न्यायालय में उठाया जा सकता है। मैं अपना निर्ण दे चुका हूं।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

कराची में हुई भारत-पाकिस्तान वार्ता

†**श्री अ० मु० तारिक** (जम्मू तथा काश्मीर) : नियम १९७ के अन्तर्गत मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर प्रधान मंत्री का ध्यान दिलाता हूं और प्रार्थना करता हूं कि वह उसके सम्बन्ध में एक वक्तव्य दें :—

"कराची में भारत और पाकिस्तान के बीच सीमा सम्बन्धी शेष विवादों के सम्बन्ध में हाल में हुई वार्ता का परिणाम।"

†**वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन)** : सचिवों के स्तर पर एक बैठक २३ से २५ फरवरी, १९५९ तक कराची में हुई थी। यह बैठक भारत और पाकिस्तान के प्रधान मंत्रियों की दिल्ली में सितम्बर, १९५८ में हुई बैठक के परिणामस्वरूप हुई थी। प्रधान मंत्रियों की इस बैठक में दोनों देशों के अनिर्णीत झगड़ों और उन पर आगे विचार का निर्देश निम्न प्रकार किया गया था:

"कुछ सीमा विवादों. अर्थात् रेडक्लिफ और बागे पंचाटों के सम्बन्ध में पूर्वी प्रदेश में दो और पश्चिमी प्रदेश में पांच विवादों के सम्बन्ध में और विचार किये जाने की आवश्यकता है।

प्रधान मंत्री किये गये समझौतों के अनुसार सीमांकन में शीघ्रता करने और अनिर्णीत विवादों को सुलझाने के और तरीकों पर विचार करने के लिये अपने सर्वेक्षण कर्मचारियों को आवश्यक हिदायतें जारी करने को सहमत हो गये। हुसैनीवाला और सुलेमान की विवादों के सम्बन्ध में पाकिस्तान सरकार के विदेश सचिव और भारत के राष्ट्रमंडलीय सचिव अपने इंजीनियरों के परामर्श से प्रधान मंत्रियों को प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे।"

हमारे राष्ट्रमंडलीय सचिव ने हुसैनीवाला और सुलेमान की क्षेत्रों का दौरा नवम्बर, १९५८ में किया था और मौके पर ही इंजीनियरों और अन्य स्थानीय अधिकारियों के साथ प्रविधिक तथा अन्य ब्योरे की चर्चा की थी। कराची में फरवरी, १९५९ में हुई बैठक में हुसैनीवाला और सुलेमान की सम्बन्धी विवादों की चर्चा की गई थी। भारतीय प्रतिनिधिमंडल में इंजीनियर तथा अन्य विशेषज्ञ थे तथा उसके प्रधान हमारे राष्ट्रमंडलीय सचिव थे।

---

†मूल अंग्रेजी में

कराची की चर्चा से दोनों देशों के प्रतिनिधि-मंडलों के विचारों का मतभेद मालूम हुआ। दोनों पक्षों ने इन झगड़ों के सम्बन्ध में अपनी सरकारों की स्थिति स्पष्ट की और इन चर्चाओं के परिणामस्वरूप कोई ऐसे प्रस्ताव सामने नहीं आये जिन पर दोनों पक्षों की सहमति हो।

पाकिस्तान के विदेश मंत्री के साथ कराची में अपनी वार्ता के दौरान राष्ट्रमंडलीय सचिव ने पूर्वी सीमान्त पर दुर्घटनाओं की संख्या में होने वाली गम्भीर वृद्धि का निर्देश किया जिनका कारण पाकिस्तानी अधिकारियों द्वारा गैर-जिम्मेदारपूर्ण और आक्रमणात्मक गोली वर्षा है। इस सम्बन्ध में पाकिस्तान की सरकार से अनेक स्तरों पर तथा हमारे कराची स्थित उच्चायुक्त के माध्यम से अनेक बार अभ्यावेदन किये जा चुके हैं।

हमारी नीति इन सीमा विवादों को शांतिपूर्ण ढंग से हल कर सीमान्त क्षेत्रों में सामान्य स्थिति लाने की है। साथ ही यदि पाकिस्तान की ओर से कोई अतिक्रमणात्मक कार्यवाही की जाती है अथवा हमारी सीमा का उल्लंघन किया जाता है तो उसका विरोध करना ही होगा। सीमान्त क्षेत्रों में रहने वाले भारतीय नागरिकों के जीवन और सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये आवश्यक कदम उठाये गये हैं।

चल चित्र (संशोधन) विधेयक

राज्य सभा द्वारा किये गये संशोधनों से सहमति

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री केसकर)** : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि चलचित्र अधिनियम, १९५२ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक में राज्य-सभा द्वारा किये गये निम्न संशोधनों पर विचार किया जाय :

अधिनियमन सूत्र

(१) पृष्ठ १, पंक्ति १ में "Ninth year" (नवें वर्ष) के स्थान पर "Tenth year" (दसवें वर्ष) शब्द रखे जायें।

खण्ड १

(२) पृष्ठ १, पंक्ति ४ में "1958" (१९५८) के स्थान पर "1959" (१९५९) अंक रखे जायें।

ये संशोधन नाम मात्र के हैं। जब यह विधेयक इस सदन द्वारा पास किया गया था तब हम १९५८, गणतन्त्र के नवें वर्ष, में थे। जब यह राज्य-सभा द्वारा पारित किया गया था हम १९५९, गणतन्त्र के दसवें वर्ष में प्रवेश कर चुके थे। इसलिये इन आनुषंगिक संशोधनों को स्वीकार करना आवश्यक है।"

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि चलचित्र अधिनियम, १९५२ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक में राज्य-सभा द्वारा किये गये निम्न संशोधनों पर विचार किया जाये :

---

†मूल अंग्रेजी में

[अध्यक्ष महोदय]

अधिनियमन सूत्र

(१) पृष्ठ १, पंक्ति १ में "Ninth year" (नवें वर्ष) के स्थान पर "Tenth year" (दसवें वर्ष) शब्द रखे जायें।

खण्ड १

(२) पृष्ठ १, पंक्ति ४ में "1958" (१६५८) के स्थान पर "1959" (१६५६) अंक रखे जायें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अधिनियमन सूत्र

संशोधन किया गया :

कि पृष्ठ १, पंक्ति १ में "Ninth year" (नवें वर्ष) के स्थान पर "Tenth year" (दसवें वर्ष) शब्द रखे जायें। [**डा० केसकर**]

खण्ड १

संशोधन किया गया :

कि पृष्ठ १ पंक्ति ४ में "1958" (१६५८) के स्थान पर "1959" (१६५६) अंक रखे जायें [**डा० केसकर**]

†**डा० केसकर** : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक में राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधनों के प्रति सहमति प्रकट की जाये।"

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक में राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधनों के प्रति सहमति प्रकट की जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा

†**अध्यक्ष महोदय** : अनुदानों की मांगों पर विचार करने के पूर्व माननीय रेलवे मंत्री वाद-विवाद का उत्तर देंगे।

†**रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम)** : अध्यक्ष महोदय, मैं सदन का बहुत कृतज्ञ हूं, कि उसने बजट की विस्तृत छानबीन की। प्रायः समस्त सदन ने रेलवे कर्मचारियों की प्रशंसा की है। कुछ आलोचनायें भी हुई हैं और सुझाव दिये गये हैं। हम उनसे लाभ उठाने का प्रयत्न करेंगे।

श्री गोपालन ने वाद-विवाद का प्रारम्भ किया और उन्होंने निराशा व्यक्त की। बजट के इस सदन में प्रस्तुत किये जाने के समय से अनेक पत्र-पत्रिकाओं में उसके सम्बन्ध में टिप्पणियां प्रकाशित हुई हैं और एक दो को छोड़ कर अधिकांश ने उसका स्वागत किया है। इस सदन में भी

---

†मूल अंग्रेजी में

उसकी काफी प्रशंसा की गई है। रेलवे जैसे विशाल संगठन में यत्र तत्र कुछ खामियां रहना स्वाभाविक है क्योंकि मैं यह दावा नहीं करता कि हम सब प्रकार से पूर्ण हैं। मैं जैसा कह चुका हूं हम सदा इन आलोचनाओं और सुझावों से लाभ उठाने का प्रयत्न करते हैं।

मैं श्री अशोक मेहता द्वारा व्यक्त किये गये विचारों एवं उनकी भावना की प्रशंसा करता हूं। रेलवे की समस्याओं के प्रति उनका दृष्टिकोण रचनात्मक है। मैंने उनके सुझाव नोट कर लिये हैं और मैं उनका अनुसरण करूंगा। यद्यपि उन्होंने अपनी टिप्पणियों के सम्बन्ध में यह कहा कि वह बहुत संक्षिप्त हैं परन्तु वास्तविकता यह है कि उन्होंने बहुत व्यापक क्षेत्र का सर्वेक्षण किया है और अनेक प्रश्न उठाये हैं जो रेलवे के समस्त आर्थिक संगठन को ढक लेते हैं। यद्यपि मेरे लिये इस भाषण में इस प्रकार व्यापक रूप से समस्त प्रश्नों को लेना संभव नहीं है परन्तु फिर भी आर्थिक एवं चालन सम्बन्धी परिणामों का विस्तृत विश्लेषण उपस्थित करने का प्रयत्न मैं करूंगा जिससे स्थिति का स्पष्टीकरण और संदेहों का निराकरण हो जायेगा। यदि हम समस्त वित्तीय स्थिति का पुनर्विलोकन करना चाहते हैं तो हमें १९५१–५२ से प्रारम्भ करना चाहिये। उस समय तक पुराने देशी राज्यों का विलयन पूर्ण हो गया था और विभाजन के मश्चात् कार्य की स्थिति में जो शिथिलता आ गई थी वह दूर हो गई थी। तब रेलवे के पुनर्वर्गीकरण के कारण जोनल रेलों के क्षेत्राधिकार या पुनर्वितरण हुआ जिसके कारण प्रत्येक रेलवे प्रणाली के सांख्यकीय आंकड़ों की तुलना मुश्किल हो गई है परन्तु यदि समूची भारत सरकार की रेलों को लें तो कार्य-क्षेत्र में नई लाइनों के सम्मिलित होने से थोड़ा सा ही पुनः समायोजन हुआ।

१९५१–५२ कुल आय और कार्यचालन व्यय निम्न प्रकार थे :

मार्ग मील	३३,३४३
कुल आय	२९१·८ करोड़ रुपये
कार्यचालन व्यय	२२५·८ करोड़ रुपये
शुद्ध आय	६६·१ करोड़ रुपये

१९५७–५८ के अंक निम्न प्रकार हैं :

मार्ग मील	३४·४६२
कुल आय	३८१·४ करोड़ रुपये
कार्यकारी व्यय	३०९·८ करोड़ रुपये
शुद्ध आय	७१·६ करोड़ रुपये

मैं ये आंकड़े किसी विशेष प्रयोजन से नहीं दे रहा हूं। रेलवे के व्यय की सब से बड़ी मद उसके कर्मचारी हैं। १९५१–५२ में कर्मचारियों की कुल संख्या ९,२३,०९९ थी जिन पर १२१·७१ करोड़ रुपये व्यय होते थे। इसको मैं देशनांक १०० लेता हूं। १९५७–५८ में कर्मचारियों की संख्या ११,११,०२६ थी जिनका व्यय १७२·९४ करोड़ रुपया था जिसका देशनांक १४२·०९ है। १९५१–५२ और १९५७–५८ के बीच केवल कर्मचारियों पर व्यय में ५१ करोड़ रुपये से अधिक वृद्धि हुई जो लगभग ४२ प्रतिशत है। सदन को ज्ञात होगा कि इस समय के दौरान कर्मचारियों की स्थिति सुधारने के लिये अनेक कार्य किये गये थे जिनमें काम के घंटों आदि से सम्बन्धित राजध्यक्ष पंचाट का क्रियान्वयन भी सम्मिलित है। इनके कारण व्यय में २७ करोड़ रुपये की वृद्धि होती है। परिणामस्वरूप कर्मचारियों का प्रति व्यक्ति व्यय जो १९५१–५२ में १,३२५ रुपये था, १९५७–५८ में १,५८८ रुपये हो गया, अर्थात् लगभग २० प्रतिशत बढ़ गया। १९५६

[श्री जगजीवन राम]

और १९५७–५८ के बीच के एक वर्ष में १६.६२ करोड़ रुपये की असमान्य वृद्धि हुई है। इसमें से लगभग ४ करोड़ रुपये की वृद्धि वेतन आयोग की सिफारिश पर १ जुलाई, १९५७ से मंजूर की गई अन्तरिम सहायता के कारण और ४ करोड़ रुपये की वृद्धि वेतन-क्रम सम्बन्धी वार्षिक बढ़ती के कारण और शेष राशि कर्मचारियों की संख्या में ५४,३३४ की वृद्धि के कारण है। यह वृद्धि मुख्यतः अड़ियालूर और महबूबनगर की दुर्घटनाओं के पश्चात् पटरी की देख भाल और पुलों पर दोहरी देखभाल प्रारम्भ करने के कारण हुई। भय के कारण उठाये गये इस प्रकार के कदमों से सुरक्षा का बढ़ जाना आवश्यक नहीं है। इसलिये हमें वही कार्य करना चाहिये जो उचित हो और अनुभव के आधार पर अच्छा सिद्ध हुआ हो। इसलिये मैं इन व्यवस्थाओं के सम्बन्ध में पुनर्विलोकन एवं आवश्यक समायोजन करने का विचार कर रहा हूं जिससे अधिक व्यय रोका जा सके।

रेलमार्गों के संधारण के लिए रखे जाने वाले गैंग के व्यक्तियों की संख्या निर्धारण सम्बन्धी सिद्धान्त पहले से मौजूद हैं। इसी प्रकार स्टेशनों पर पारी-पारी काम करने वाले अधिकांश कर्मचारियों और चालन कर्मचारियों के सम्बन्ध में संख्या का निर्धारण न्याय-निर्णेता के पंचाट के अनुसार किया जाता है। इस प्रकार परिचालन कर्मचारियों में ईमारतों आदि के संधारण पर नियोजित थोड़े से कर्मचारी और समय-समय पर नियोजित अस्थायी गैंग बच जाते हैं। हाल के वर्षों में यात्रियों की सुविधा और इंजन डिब्बों आदि को ठीक रखने के लिये बहुत से पानी वाले और गाड़ी साफ करने वाले भी रखे गये हैं। रेलवे को अतिरिक्त कर्मचारियों की मंजूरी देने में अत्यधिक सावधानी बरतने और अच्छा काम और अधिक उत्पादन की व्यवस्था करने के लिये अनेक हिदायतें जारी की गई हैं।

फिर हम कर्मशालाओं के कर्मचारियों पर आते हैं जहां निश्चय ही प्रति व्यक्ति उत्पादन में वृद्धि की जा सकती है। प्रत्येक कर्मशाला के लिये प्रत्येक चालन के लिये अलग-अलग सिद्धान्त निश्चित करने के लिये और कार्य की प्रेरणा देने वाली बोनस योजना प्रारम्भ करने के लिये रेलवे बोर्ड में एक उत्पादन संचालक के अन्तर्गत एक विशेष संगठन स्थापित किया गया है। इससे मैं आशा करता हूं कि न केवल प्रति व्यक्ति उत्पादन में वृद्धि होगी वरन् मजदूरों की आय भी बढ़ेगी और अतिरिक्त उत्पादक उपकरणों में विनियोजन कम करने में भी सहायता मिलेगी।

क्लर्की का काम करने वाले कर्मचारियों के कार्य की मात्रा में भी वृद्धि की जा सकती है। लिखा पढ़ी का काम कम भी किया जा सकता है जिसके लिये कुछ अध्ययन किये गये हैं और अधिक का विचार किया जा रहा है। प्रत्येक कार्यालय में क्लर्कों की संख्या निर्धारित करने के लिये कार्य-विश्लेषण एक अच्छा तरीका है परन्तु कर्मचारियों के असहयोग के कारण कोई प्रगति नहीं की जा सकी है। इस क्षेत्र में संभवतः लोकमत कुछ सहायक हो सकेगा। उसकी सहायता से कार्य विश्लेषण करके कर्मचारियों की संख्या निर्धारित की जा सकेगी जिससे काम अच्छा हो सके। परन्तु खेद है कि कुछ लोग, जिनका उद्देश्य गड़बड़ फैलाना है, इसके सम्बन्ध में गलत प्रचार कर रहे हैं जिसके कारण रेलवे प्रशासन इस समस्या का सामना करने में असमर्थ है। मैं यह बता देना चाहता हूं कि मेरा उद्देश्य नियुक्त कर्मचारियों की छंटनी करना कभी भी नहीं रहा। परन्तु राष्ट्रीय उन्नति की दृष्टि से यह आवश्यक है कि हमारे विभिन्न कार्यों में लगे व्यक्ति अधिक उत्पादन करें और इसके लिये मैं प्रत्येक व्यक्ति का सहयोग चाहता हूं।

रेलवे में व्यय की दूसरी प्रमुख मद कोयला है। बड़ी लाइन और मीटर लाइन की रेलों पर कोयले का मूल्य १९५१–५२ में बड़ी लाइन पर १२.४१ करोड़ रुपये और मीटर लाइन पर ३.८९ करोड़ रुपये था। १९५७–५८ में ये मूल्य क्रमशः २१.३५ करोड़ रुपये और ६.२९ करोड़ रुपये हैं। इस प्रकार १९५१–५२ से १९५७–५८ तक खपत हुये कोयले के मूल्य में ९ करोड़

रुपये की वृद्धि बड़ी लाइन पर और २.४ करोड़ रुपये की वृद्धि मीटर लाइन पर हुई है। खपत में वृद्धि के अतिरिक्त कोयले के औसत मूल्य में भी पर्याप्त वृद्धि (१५.१४.० रु० से १६.४.० रु०) हुई है। साथ ही क्षेप्यभरण उत्पादन शुल्क (स्टोइंग एक्साइज ड्यूटी) भी ३ आने से बढ़ कर ६ आने हो गया है। केवल १९५६–५७ और १९५७–५८ के बीच के वर्ष के कोयले के मूल्यों के कारण व्यय में ५.२५ करोड़ रुपये की वृद्धि हुई।

कोयले की खपत में यह वृद्धि खपत की दर में किसी वृद्धि के कारण नहीं हुई है। कोयले की खपत की कसौटी यह है कि प्रति १००० टन मील पर कितने पौंड कोयले की खपत होती है। इस स्थिति में क्रमिक सुधार हुआ है।

वर्ष १९५७–५८ के माल यातायात (बड़ी लाइन और मीटर लाइन दोनों पर) और यात्री यातायात के मीटर लाइन के प्राप्त परिणामगत सात वर्षों में, विभिन्न प्रतिकूल बातों के होने पर भी, निम्नतम रहे हैं।

कोयला विशेषज्ञ समिति ने, जिसने इस प्रश्न पर विस्तार से छानबीन की है, अनेक सुझाव दिये हैं जिनका अनुसरण किया जा रहा है।

श्री मेहता ने एक बात का विशेष रूप से उल्लेख किया है और वह है गाड़ी के इंजन घंटों में गाड़ी मील की अपेक्षा वृद्धि। यह मालगाड़ियों की गति कम हो जाने का परिणाम है जिसके तीन कारण हैं— यातायात की सघनता में वृद्धि, कार्यों की तीव्रता में वृद्धि और आनुषंगिक गति सम्बन्धी प्रतिबन्ध और मालगाड़ियों के भार में वृद्धि। कुछ मामलों में इसका कारण मालगाड़ियों का विन्यास यार्डों के बाहर रोका जाना भी है जिनका बढ़े हुये यातायात की मांग की पूर्ति करने के लिये नवीकरण और विस्तार किया जा रहा है।

रेलवे को जो कोयला दिया जाता है उसकी किस्म युद्ध के पहले के समय की तुलना में बहुत गिर गई है। पहले रेलवे को कोयले का एक बड़ा प्रतिशत अपनी ही कोयला खानों से मिल जाता था और गैर-सरकारी कोयला खानों से माल देख कर खरीद की जाती थी और रेलवे को कोयला खानों के प्रवरण, कोयले की जांच करने का प्राधिकार और उन कोयला खानों के विरुद्ध, जो उचित किस्म का कोयला नहीं देती थीं, कार्यवाही करने की शक्ति प्राप्त थी। कोयला नियंत्रण का प्रारम्भ होने और रेलवे की कोयला खानों का कोयला नियंत्रक को हस्तान्तरण किये जाने के समय से स्थिति बदल गई है। रेलवे को कोयला संभरण करने वाली कोयला खानों की संख्या बहुत बढ़ गई है और कोयले को एकत्रित करने और प्रत्येक कोयला खान के कोयले की किस्म की जांच करने की समस्यायें भी बढ़ गई हैं। परन्तु अब इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय इसके लिये सहमत हो गया है कि रेलवे उन कोयला खान मालिकों के साथ करार करेगी जिनको निर्धारित किस्म के कोयले के संभरणों के लिये रेलवे और कोयला नियंत्रक संयुक्त रूप से चुनेंगे और इन करारों के अन्तर्गत रेलवे को असंतोषजनक संभरणों के लिये उपयुक्त आर्थिक दंड देने का प्राधिकार होगा। जांच की व्यवस्था भी कड़ी की जायेगी।

निकट भविष्य में कोकिंग कोयले के सम्बन्ध में भी समस्या उत्पन्न होगी क्योंकि इस्पात की भट्टियों में उसकी मांग बढ़ने पर रेलवे को कोकिंग कोयले का संभरण प्रायः समाप्त हो जायेगा और उसके स्थान पर बराबरी के दर्जे के कोयले की व्यवस्था करना कठिन मालूम होता है। कोकिंग कोयले और उसी दर्जे के नॉन-कोकिंग कोयले की खपत में पांच से आठ प्रतिशत तक का अन्तर है। इसलिये रेलवे कोयला-नियंत्रक को इस बात के लिये जोर दे रही है कि बदले में बढ़िया किस्म का कोयला दिया जाये परन्तु बढ़िया किस्म के कोयले का संभरण सीमित है। परिणामस्वरूप हमें कोयले की

[श्री अशोक मेहता]

खपत की दर में कुछ वृद्धि का सामना करना पड़ सकता है। इसके निराकरण के लिये प्रत्येक सम्भव प्रयत्न किया जा रहा है।

व्यय की एक अन्य बड़ी मद मरम्मत और संधारण के सम्बन्ध में है। जिसकी लागत मांग संख्या ५ में लिखी जाती है। इस शीर्षक के अन्तर्गत १९५१–५२ में कुल व्यय ६२.५ करोड़ रुपये था जोकि १९५६–५७ में ८६ करोड़ रुपये हो गया और १९५७–५८ में ९०.६ करोड़ रुपये। इस शीर्षक के अन्तर्गत मुख्य मदें रेलपथ और निर्माण कार्य और इंजन-डिब्बे हैं। १९५१–५२ में रेलपथ और निर्माण कार्य का व्यय १८.५ करोड़ था और इंजन-डिब्बों का ३१ करोड़ रुपये। शेष राशि व्यय की अन्य मदों की थी। १९५७–५८ में रेलपथ और निर्माण कार्यों का व्यय ३२.७५ करोड़ रुपये था और इंजन-डिब्बों का संधारण व्यय ४४ करोड़ रुपये। मोटे तौर से इस मांग के अन्तर्गत वृद्धि का कारण निम्न बातों को ठहराया जा सकता है: कर्मचारियों के व्यय में तदर्थ वृद्धि, जो औसतन २० प्रतिशत होती है; गाड़ी मीलों में २५ प्रतिशत वृद्धि जिसके परिणामस्वरूप संधारण व्यय अधिक हो गया; आवंटन प्रक्रिया में परिवर्तन के कारण ४.५ करोड़ रुपये की वृद्धि जिसके अनुसार तीसरी श्रेणी के पर्यवेक्षक कर्मचारियों का व्यय मांग संख्या ४ के स्थान पर, जैसा कि १९५१–५२ में होता था, मांग संख्या ५ के अन्तर्गत लिखा गया है; विशेष सुरक्षा उपायों के कारण ३ करोड़ रुपये की वृद्धि जिनमें बड़ी संख्या में कर्मचारियों की नियुक्ति की गई और वस्तुओं के मूल्य में वृद्धि, विशेषकर इस्पात जिसका मूल्य इस अवधि में ४५ प्रतिशत चढ़ गया। मरम्मत और संधारण के अन्तर्गत व्यय में वृद्धि बहुत अंशों में इन सब बातों के कारण हुई।

मेरे कहने का तात्पर्य यह नहीं है कि इस शीर्षक के अन्तर्गत कमी नहीं की जा सकती परन्तु मैं इतना अवश्य संकेत करना चाहता हूं कि यह वृद्धि आस्तियों और ऊपर बताई गई बातों में वृद्धि के अनुरूप ही है। फिर भी कमी करने का प्रत्येक प्रयत्न किया जा रहा है।

आय के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि १९५१–५२ और १९५७–५८ के बीच लगभग ९० करोड़ रुपये की वृद्धि यातायात के कारण नहीं कही जा सकती क्योंकि इस अवधि में भाड़े और किराये की दरों में परिवर्तन किये गये जिनसे लगभग २८ करोड़ रुपये की वृद्धि हुई। शेष ६२ करोड़ रुपये की वृद्धि केवल यातायात में वृद्धि के कारण है।

एक महत्वपूर्ण बात यह है कि १९५१–५२ और १९५७–५८ के बीच सामान्य माल की प्रति टन मील आय १३.९ से घट कर १३.१ रह गई अर्थात् भाड़े में १२ $^{1}/_{2}$ प्रतिशत वृद्धि के बावजूद भी ५.७६ प्रतिशत कम हो गई। प्रति टन मील औसत आय १२ $^{1}/_{2}$ प्रतिशत बढ़ने के बजाय वास्तव में ५.७६ प्रतिशत कम हो गई। इस बात का विचार करते हुये कि १९५७–५८ में सामान्य माल के यातायात से लगभग २०० करोड़ रुपये की आय हुई और ६ $^{1}/_{4}$ प्रतिशत की दूसरी वृद्धि १ जुलाई, १९५७ से लागू हुई और चूंकि खाद्यान्नों पर वह लागू नहीं थी इसलिये यह कमी १४ प्रतिशत समझी जानी चाहिये जिसके परिणामस्वरूप लगभग २८ करोड़ रुपये की हानि हुई।

यहां मैं यह बता देना चाहता हूं कि इसका कारण माल का रेल के बजाय सड़कों द्वारा भेजा जाना है। रेल-सड़क प्रतियोगिता के प्रश्न पर अनेक सदस्यों ने चिन्ता व्यक्त की है। मैं यह स्वीकार करता हूं कि सड़क परिवहन कुछ ऐसी सुविधायें प्रदान करता है जो रेलवे नहीं करती। माल को आवश्यकता के स्थान पर पहुंचाने वाली सुविधा ऐसी है जो अधिक आकर्षक सिद्ध होती है। दूसरी ओर सड़क परिवहन को रेलवे की अपेक्षा अधिक सहूलियतें प्राप्त हैं। मैं सड़क परिवहन का विरोध

नहीं करता परन्तु यह अवश्य चाहता हूं कि परिवहन के विभिन्न साधनों के बीच समुचित समन्वय होना चाहिये चाहे वह रेल, सड़क अन्तर्देशीय जल परिवहन अथवा तटीय नौवहन कुछ भी हों। रेलवे माल की चोरी रोकने और शीघ्र प्रेषण के प्रश्न पर विचार कर रही है। यह समन्वय किस प्रकार किया जा सकता है इस प्रश्न पर योजना आयोग, परिवहन मंत्रालय और रेलवे मंत्रालय द्वारा विचार किया जा रहा है। हम आशा करते हैं कि इसका कोई संतोषजनक हल निकल आयेगा ताकि देश में परिवहन क्षमता के दोहरेपन के समस्त सम्भावित कारणों का अन्त किया जा सके।

श्री अशोक मेहता ने परिचालन कुशलता का निर्धारण करने के लिये कसौटी जुटाने की आवश्यकता का संकेत किया। मेरे विचार से निम्न लाइनों पर दिये गये सांख्यकीय आंकड़े परिचालन कुशलता का निर्णय करने के लिये पर्याप्त सामग्री प्रदान करते हैं अर्थात् प्रति माल डिब्बा दिन माल-डिब्बा मील जिससे माल-डिब्बों का आवागमन ज्ञात होता है; प्रति माल-डिब्बा दिन शुद्ध टन मील जिसमें आवागमन और भार दोनों सम्मिलित हैं; प्रति इंजन दिन (प्रयोग में और लाइन पर खड़े हुये) इंजन मील पहले से यह मालूम होता है कि प्रयोग में आने वाले इंजनों का दैनिक मील योग कितना है और दूसरे में वे इंजन भी सम्मिलित रहते हैं जो मरम्मत हेतु अथवा लोको शेड में बेकार खड़े रहते हैं। इस सम्बन्ध में मैं यह बता देना चाहता हूं कि मालगाड़ी के इंजनों के आंकड़ों——मालगाड़ियों की गति, यातायात की सघनता, मालगाड़ी के भार, प्रति मालगाड़ी——इंजन दिन शुद्ध टन मील——पर ध्यान देना अधिक अच्छा होगा क्योंकि यात्री गाड़ी के इंजनों के मामले में मीलयोग यात्रीगाड़ी के समय और इंजनों के मेल के संयोग पर निर्भर रहता है। ये संश्लिष्ठ आंकड़े हैं जिनसे प्रतिमाल गाड़ी के इंजन का कार्य मालूम होता है और इंजन की अर्जन-कार्यक्षमता का अनुमान किया जा सकता है। इसी प्रकार प्रति माल डिब्बा शुद्ध टन मील से माल-डिब्बे की अर्जन कार्यक्षमता मालूम होती है। मैं इन सब की चर्चा यहां नहीं करूंगा। माननीय सदस्यों को यह समस्त जानकारी "भारतीय रेलवे, १९५७–५८" में विस्तृत आंकड़ों के रूप में मिल जायेगी। मैं केवल दो आंकड़ों का निर्देश करूंगा जिनसे माल डिब्बे और इंजन दोनों का कार्य मालूम होता है और जिन्हें अन्तर्राष्ट्रीय मान्यता प्राप्त है। प्रति माल डिब्बा शुद्ध टन मील में बड़ी लाइन और मीटर लाइन दोनों में क्रमिक वृद्धि हो रही है। १९५१–५२ में बड़ी लाइन में यह ४६३ था जो १९५७–५८ में ५८६ हो गया है और छोटी लाइन में १९८ से २२५ हो गया है।

श्री अशोक मेहता ने अमरीका के साथ कुछ तुलना की है जहां कि हमारे यहां की अपेक्षा दूरी कम होती है और उन्होंने तुलनात्मक आंकड़े दिये हैं:

प्रति दिन प्रति वैगन शुद्ध टन मीलों में

अमरीका　१९५७ में २००० पाउंड वाले ९७६ शार्ट टन

भारत　१९५७ में २२४० पाउंड वाले ५८६ लाँग टन

अमरीका में एक वैगन का औसत ५४.५ शार्ट टन है जब कि भारत में २२.२ लाँग टन है। बड़ी लाइन पर एक वैगन द्वारा शुद्ध टन माल ले जाने का औसत इस प्रकार है: अमरीका——३५५; भारत ५८६। बड़ी लाइन पर प्रति वैगन माल ले जाने वाली क्षमता को देखते हुये यह कहा जा सकता है कि हमारी स्थिति काफ़ी अच्छी है। १९५०–५१ और १९५७–५८ के बीच में बड़ी लाइन पर शुद्ध टन माल प्रति मील, प्रति लोकोमोटिव, प्रति दिन में ३३ प्रतिशत और छोटी लाइन पर ५० प्रतिशत की वृद्धि हुई है। यदि हम माल ढोने और यात्रियों को ले जाने का हिसाब लगावें तो हम देखते हैं कि हमारे यहां बड़ी लाइन पर २१ प्रतिशत और छोटी लाइन पर ४३ प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

[श्री अशोक मेहता]

उन्होंने विशेष रूप से प्रति इंजन की प्रति दिन की चाल का तुलनात्मक वर्णन करते हुये कहा है कि रूस और अमरीका के उपलब्ध आंकड़ों से पता चलता है कि हमारे यहां के आंकड़े बहुत कम हैं और हमारे यहां रेलों की स्थिति वही है जो उन देशों में आज से ३० वर्ष पूर्व थी। मैं तो यह कहूंगा कि हमारे यहां की स्थिति काफ़ी सन्तोषजनक है क्योंकि उन देशों में आज से ३० वर्ष पूर्व भाप द्वारा इंजन चलाये जाते थे जब कि अब वहां वे इंजन डिज़ल द्वारा चलते हैं। इतनी छूट तो देनी होगी। अतः यह स्वाभाविक है कि हमारे यहां की स्थिति आज वही होनी चाहिये जो तीस वर्ष पूर्व वहां थी। हमारे यहां इंजन भाप से चलाये जाते हैं और उनके प्रति दिन काम करने का औसत १४ घंटे से अधिक नहीं आ पाता जब कि अमरीका में वे डिज़ल अथवा बिजली से चलाये जाते हैं और वे २२ घंटे तक काम कर सकते हैं। यही कारण है कि हमारे यहां के इंजनों की प्रति दिन की चाल में और वहां के इंजनों की चाल में अन्तर है। हमारे यहां भी कुछ डिज़ल इंजन हैं और वे भी २२ घंटे काम करते हैं। मालगाड़ियों की चाल बढ़ाने का पूरा पूरा प्रयत्न किया जा रहा है। किन्तु यह सब कुछ दुहरी लाइन बन जाने के पश्चात् ही संभव है। दूसरी पंचवर्षीय योजना की समाप्ति तक ही रेलवे लाइन निर्माण कार्य में कुछ सुधार दिखाई पड़ेगा। इससे प्रति इंजिन की प्रति दिन की चाल में भी अन्तर आयेगा।

श्री अशोक मेहता ने १९५४–५५ और १९५८–५९ के दौरान में एक ओर पश्चिम तथा उत्तर रेलवे और दूसरी ओर पूर्व रेलवे की आय में जो विभिन्नता है उसका उल्लेख किया है। १९५५ में पूर्व रेलवे को बांट कर जो दो भाग पूर्व रेलवे तथा दक्षिण-पूर्व रेलवे किये गये थे उस समय इसकी वित्तीय स्थिति को इन दोनों में पूरा पूरा नहीं बांटा गया था। इसलिये तुलना करते समय हमें पूर्व तथा दक्षिण-पूर्व दोनों रेलवे की आय को एक साथ मिला कर लेना चाहिये। इस प्रकार यदि इन दोनों की आय को आप मिला कर देखें तो आपको ज्ञात होगा कि इस दौरान में इसकी आय में लगभग ३७ प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

श्री अशोक मेहता की यह धारणा कि किसी क्षेत्र विशेष की आय उस क्षेत्र की आर्थिक समृद्धि का द्योतक है, संभवतः ठीक नहीं है। हमें उसकी समृद्धि का अनुमान वहां की रेलों के कार्य से करना चाहिये। किन्तु यह भी ठीक नहीं रहेगा क्योंकि रेलों की अधिकांश से भी अधिक आय 'बहुत दूर दूर की यात्राओं' से होती है जिससे कि उस क्षेत्र का कोई सम्बन्ध नहीं होता। इसलिये मेरा निवेदन यह है कि किसी क्षेत्र की रेलों की आय से उस क्षेत्र की समृद्धि का कोई अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

उन्होंने एक सुझाव दिया है कि रेलों के काम के बारे में सभा में कुछ प्रस्तुत करना चाहिये। मैं भी सोच रहा हूं कि आगामी आय-व्ययक सत्र से पूर्व ही कुछ प्रस्तुत करूं। क्योंकि इससे हम अपने देश की आर्थिक स्थिति का अनुमान लगा सकते हैं। मैं इसे यथासंभव उपयोगी बनाने का प्रयत्न करूंगा।

कुछ माननीय सदस्यों ने रेलवे योजना और उसके कार्यान्वियन का उल्लेख किया है। इस बात को दृष्टिगत रखते हुये कि योजना का सारा धन व्यय होगा वे इसके लक्ष्य की पूर्ति के बारे में संदिग्ध थे इसीलिये उन्होंने रेलवे योजना के व्यवस्थापन के बारे में जानकारी मांगी है। मैंने अपने आय-व्ययक में भाषण में बताया है कि रेलवे योजना का व्यवस्थापन न केवल इसलिये होगा कि हमारे संसाधन के साधन सीमित हैं और विदेशी विनिमय की कठिनाई है बल्कि यातायात की पद्धति एवं ढांचा और राष्ट्रीय आर्थिक बचत के अन्य दूसरे क्षेत्रों में जो उन्नति हुई है उस दृष्टि से भी पूरा किया जायेगा। मैं यह भी बता देना चाहता हूं कि जब दूसरी पंचवर्षीय योजना बनी थी और रेलवे मंत्रालय के पास उस समय जो आंकड़े उपलब्ध थे जिनके आधार पर नई रेलवे लाइन

बनाने और वर्तमान रेलवे लाइनों को दुहरा करने और अन्य योजनाओं को क्रियान्वित करने का काम प्रारम्भ करना था, वे निश्चित नहीं थे अतः योजना में पुनर्व्यवस्थापन की आवश्यकता पड़ी। योजना आयोग द्वारा द्वितीय पंचवर्षीय योजना के निरन्तर मूल्यांकन के आधार पर रेलवे योजना का भी बराबर मूल्यांकन होता रहा है । और आवश्यक परिवर्तन एवं समायोजन आदि किये गये । रेलवे योजना की विभिन्न उपयोजनाओं के लिये जो राशि निर्धारित की गई थी उसमें भी परिवर्तन करना आवश्यक हो गया । इन परिवर्तनों को करने में इस बात का ध्यान रखा गया कि यातायात की आवश्यकता की पूर्ति हो जाये और सुरक्षा सम्बन्धी पहलुओं का समीकरण हो सके । रेलवे उपभोक्ताओं के उपयोग और कर्मचारियों के कल्याण के लिये जो राशि निर्धारित की गई थी उसमें कोई कमी नहीं आयेगी ।

इंजिन डिब्बे के लिये प्रारम्भ में ३८० करोड़ रुपये रखे गये थे और अब अनुमान से ज्ञात हुआ है कि इस पर ४३० करोड़ रुपये व्यय होंगे । इसमें मूल्यों की वृद्धि और अतिरिक्त माल के डिब्बों का व्यय भी सम्मिलित है । हम ६० लाख टन अतिरिक्त माल ले जाने की व्यवस्था कर रहे हैं । योजना में २३६४ भाप से चलने वाले इंजिन प्राप्त करने का लक्ष्य था किन्तु प्राप्ति कार्यक्रम के अन्तर्गत इस समय हम २१६१ इंजिन रेलों पर चलायेंगे जिनमें १७८ इंजिन वे भी सम्मिलित होंगे जो डिज़ल से चलेंगे । अतिरिक्त यातायात की पूर्ति करने के लिये हमें ६००० माल के डिब्बे प्राप्त करने की आवश्यकता पड़ सकती है ।

सवारी के डिब्बों के कार्यक्रम में कुछ कमी की गई है । अतिरिक्त और पुनर्स्थापन लेखा के अन्तर्गत ८,८३८ सवारी के डिब्बे प्राप्त करने का विचार है । इसी कमी की पूर्ति पुराने डिब्बों की मरम्मत करके पूरी की जायेगी । सवारी के डिब्बों की प्राप्ति में काफ़ी प्रगति हुई है । छोटी लाइन के माल के डिब्बों के सम्बन्ध में भी हमारी स्थिति काफ़ी अच्छी रही है । और हम आज कुछ डिब्बों का आयात करने की स्थिति में हैं । इस मामले में स्टेट ट्रेडिंग कार्पोरेशन कुछ कार्यवाही कर रहा है ।

रेलवे लाइन बनाने के बारे में निर्धारित १८६ करोड़ रुपये की राशि ज्यों की त्यों रहेगी । लाइनों को दुहरा करने के सम्बन्ध में योजना में १६०० मील रेलवे लाइन को दुहरा करना था किन्तु यह १६०० मील की अपेक्षा १३०० मील रहेगा । इस कमी की पूर्ति कुछ खंडों में दुहरी लाइनों की मरम्मत करके पूरी की जायेगी । रेल लाइन निर्माण कार्य में कोई कमी नहीं की गई है । इस सम्बन्ध में होने वाली मूल्यों की वृद्धि को ध्यान में रखते हुये धन राशि को ज्यों का त्यों रखा गया है ।

योजना में ८४२ मील लम्बी नई रेलवे लाइन बनाने का उल्लेख है । इस सम्बन्ध में मैं यह बता देना चाहता हूं कि इससे केवल कोयला और इस्पात के विकास सम्बन्धी यातायात की ही पूर्ति होती है । इस समय ४२४ मील पर ही कार्य हो रहा है शेष लाइन का कार्य भी शीघ्र ही पूरा हो जायेगा ।

योजना में ८२६ मील पर बिजली से गाड़ियां चलाने का उपबन्ध किया गया था । किन्तु पुनर्विचार के पश्चात् इसे बढ़ा कर १४४२ मील कर दिया गया और कहा गया कि ये बिजली ए० सी० होगी । किन्तु आवश्यकता को देखते हुए यह निश्चित हुआ है कि इस योजनाकाल में ८८२ मील पर ही बिजली की गाड़ियां चलाई जायेंगी और शेष कार्य आगे पूरा किया जायेगा । इसके लिये किया जाने वाला व्यय अर्थात् ६७५ करोड़ रुपये, रेलों पर तीन साल में किये जाने वाले व्यय का ६० प्रतिशत है । इस राशि में निर्माण कार्य पर किया जाने वाला व्यय भी सम्मिलित है । सदन को मैं यह आश्वासन दिलाना चाहता हूं कि जो काम पूरे हो चुके हैं उनके अतिरिक्त और भी कार्य हो रहे हैं और वे शीघ्र ही पूरे हो जायेंगे ।

[श्री अशोक मेहता]

१९५७–५८ में तृतीय श्रेणी से होने वाली आय बढ़ कर १०६ करोड़ रुपये हो गई है। और १९५९–६० में यह बढ़ कर १०५ करोड़ रुपये हो जाने की आशा है। उच्च श्रेणियों से होने वाली आय में भी वृद्धि हुई है। माल गाड़ियों से होने वाली आय में भी काफी वृद्धि हुई है और उसी के आधार पर १९५९–६० के आय-व्ययक में उसके ५० प्रतिशत बढ़ने की आशा है। रेलों द्वारा माल ले जाने में भी १३० लाख टन की वृद्धि हुई है।

श्री भरूचा ने कहा है कि कार्य संचालन, मरम्मत तथा संधारण और ईंधन के व्यय में भी वृद्धि हुई है। यह ठीक है किन्तु माननीय सदस्य यदि व्याख्यात्मक ज्ञापन देखें तो उन्हें इसके कारण के बारे में पता चल जायेगा।

मरम्मत और संधारण, काम की गति, और भांडारों का जारी करने के प्रक्रिया के वैज्ञानिकन के सम्बन्ध में जो उल्लेख श्री भरूचा ने किया है इस सम्बन्ध में मैं उनका ध्यान अपने भाषण के पृष्ठ १७ कंडिका ३७ की ओर आकर्षित करता हूं।

जैसा कि श्री भरूचा ने उल्लेख किया है कि खाता पूंजी में १९५६.५६ से ९१० करोड़ की वृद्धि हुई है; यह बात नहीं है। यह तो १९५६–५७ से १९५९–६० तक के लिये योजना का कुल व्यय है। किन्तु इसमें से ४८० करोड़ रुपये तो लाइन निर्माण कार्य, राजस्व, अवक्षयण निधि, और विकास निधि के लिये हैं। इस सम्बन्ध में १९५६–५७ का आय-व्ययक प्रस्तुत करते समय श्री लाल बहादुर शास्त्री ने भी स्पष्ट कर दिया था। मेरी समझ में श्री भरूचा का तर्क नहीं आया।

मैं उनके इस कथन की सराहना करता हूं कि अवक्षयण निधि में जो ४५ करोड़ रुपये सालाना की राशि की व्यवस्था की गई है वह काफी नहीं है। जिन आधारों पर यह राशि निश्चित की गई है उनका उल्लेख श्री लाल बहादुर शास्त्री द्वारा १९५६–५७ का रेलवे आय-व्ययक प्रस्तुत करते समय जो भाषण दिया गया था उसकी कंडिका १७ में दिया गया है। जैसे जैसे यातायात बढ़ेगा और रेलों की आय बढ़ेगी इसके बढ़ाने के बारे में सरकार अवश्य ही विचार करेगी। इस प्रकार के सभी मामले रेलवे कनवेंशन सम्बन्धी संसदीय समिति के समक्ष रख दिये जायेंगे।

रेलवे विकास निधि के लिये सामान्य राजस्व से १९५८–५९ और १९५९–६० में जो २२ करोड़ रुपये का ऋण लिया है उसका उल्लेख भी उन्होंने किया है। मैंने इस बारे में आय-व्ययक भाषण में प्रकाश डाला है। यह निधि नई रेलवे लाइनों के निर्माण कार्य के लिये नहीं है। रेलवे अभिसमय समिति १९५४ के प्रतिवेदन में कहा है कि रेलवे के कुछ विकास सुधारकार्य, उपभोक्ताओं की सुविधाओं और श्रम कल्याण सम्बन्धी कार्यों पर व्यय इस निधि में से किया जायेगा। द्वितीय पंच-वर्षीय योजना को क्रियान्वित करने के लिये यह स्वीकार किया गया था कि लगभग ९२ करोड़ रुपये इस निधि में से व्यय किये जायेंगे। रेलवे अभिसमय समिति, १९५४ ने यह स्पष्ट कर दिया था कि इस प्रकार के ऋण सामान्य राजस्व में से लिये जा सकते हैं।

उन्होंने पूछा है कि राजस्व रक्षित निधि का उपयोग किस ढंग से किया जायेगा। इस सम्बन्ध में रेलवे अभिसमय समिति, १९५४ ने अपने प्रतिवेदन में स्पष्ट कर दिया था कि राजस्व रक्षित निधि का क्षेत्र भविष्य में लाभांश की राशि के बराबर होगा जो निश्चित लाभांश के भुगतान और संस्थान की आयव्ययक कमी की पूर्ति करने के लिये किया जायेगा।

श्री भरूचा ने सुझाव दिया है कि कोयले की खपत में कमी करने के लिये हमें अपने यहां डिजल और बिजली से चलने वाले इंजिनों का उपयोग करना चाहिये। मैं उन्हें यह आश्वासन देता हूं कि इन मामलों पर विचार हो रहा है। तत्सम्बन्धी कुछ बातों का उल्लेख मैंने आयव्ययक सम्बन्धी

भाषण में किया है। सदन को मैं यह भी बता देना चाहता हूं कि अभी हाल में डिज़ल इंजिनों का संभरण करने के लिये हमने टेन्डर मांगे हैं। इस टेन्डर की एक शर्त यह थी कि इन डिज़ल इंजिनों का निर्माण भारतीय व्यापारियों के सहयोग से किया जायेगा। टेन्डर हमारे पास आ गये हैं और उनकी आगे जांच हो रही है। विचार यह है कि ये डिज़ल इंजिन गैर-सरकारी क्षेत्रों में विदेशी सार्थों के सहयोग से बनाये जायें। बिजली के इंजिनों के बारे में यह विचार है कि ये इंजिन सार्वजनिक क्षेत्र जैसे चित्तरंजन में बनाये जायें। प्रविधिक तथा अन्य भाग वहां बनाये जायेंगे और भारी-भारी हिस्से हैवी इलेक्ट्रीकल्स फैक्टरी भोपाल द्वारा भेजे जायेंगे। डिज़ल इंजिन छोटी लाइन के लिये भी बनाने का विचार है। कार्यात्मक तथा वित्तीय पहलुओं के बारे में मैंने बहुत कुछ कहा है। सदन में अन्य जो मामले उठाये गये थे उनके सम्बन्ध में माननीय उपमंत्री ने उत्तर दे दिये हैं।

†**श्री जगदीश अवस्थी** (बिलहौर) : उस करार के बारे में क्या हुआ जो २५० रेल के डिब्बों का संभरण करने के लिये जिनका मूल्य लगभग २८ लाख रुपये था, रेलवे बोर्ड और कानपुर के एक निजी सार्थ के बीच हुआ था ?

†**श्री जगजीवन राम** : उसकी चर्चा भी करता हूं। पहले महत्वपूर्ण बातों का उल्लेख कर रहा हूं।

श्री फ्रैंक एन्थनी ने अपने भाषण में कारण को अधिक महत्व को न दे कर भावना को अधिक महत्व दिया है। उनके अनुसार चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में अनुशासन बिल्कुल भी नहीं है और प्रथम श्रेणी के कर्मचारी औपनिवेशिक परम्परा के प्रतीक हैं। द्वितीय श्रेणी के कर्मचारी इसलिये निराश हो गये हैं कि उन्हें प्रथम श्रेणी नहीं मिलती और तृतीय श्रेणी के कर्मचारी बिल्कुल काम नहीं करते। इसलिये उनके अनुसार रेलवे के कोई भी कर्मचारी चाहे वह किसी भी श्रेणी का क्यों न हो किसी न किसी कारण से कार्य नहीं कर रहा है। यह एक ऐसा वक्तव्य है जिसे शायद ही कोई स्वीकार करेगा। उनका कहना है कि जो काम पहले एक व्यक्ति करता था अब वही काम २½ आदमियों द्वारा किया जाता है। उनका यह कहना आंकड़ों पर आधारित नहीं है। औपनिवेशिक परम्परा का प्रयोग करना तो उनकी आदत है।

प्रथम श्रेणी के कर्मचारियों में यदि कोई परम्परा है तो वह परम्परा है अपने कर्तव्य और कठोर परिश्रम करने की। यह मैं अपने व्यक्तिगत अनुभव के आधार पर कह सकता हूं। यदि इस श्रेणी के कर्मचारियों ने कठोर परिश्रम और अपने कर्तव्य को न समझा होता तो भारतीय रेलों ने इतना काम न किया होता। चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के बारे में यह कहना कि उनमें अनुशासन नहीं है और वे किसी की बात नहीं सुनते बिलकुल गलत है। यदि ये कर्मचारी अनुशासनहीन होते तो मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि रेलें एक गज भी आगे न बढ़ी होतीं।

†**श्री फ्रैंक ऐंथनी** (नामनिर्देशित-आंग्ल भारतीय) : मैंने तो यही कहा था इनमें अनुशसासन बढ़ता जा रहा है।

†**श्री जगजीवन राम** : फिर भी मैं कहता हूं कि यदि यह बात ठीक होती तो भी रेलें एक गज़ आगे न बढ़ी होतीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री जगजीवन राम]

उन्होंने कहा है कि प्रथम श्रेणी के कर्मचारियों की पदोन्नति बहुत जल्दी-जल्दी हुई है। यह ठीक है और स्वाभाविक है। द्वितीय श्रेणी के कर्मचारी रेलों के लिये रीढ़ की हड्डी के समान हैं। और हम सदा इस बात का ध्यान रखते हैं कि उन्हें भी उचित पदोन्नति दी जाय। हमारे यहां नियम है कि प्रथम श्रेणी के पदों की ३३ $^{1}/_{3}$ प्रतिशत पूर्ति द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों में से की जाती है। गत वर्ष द्वितीय श्रेणी के १२१ अधिकारियों को प्रथम श्रेणी में पदोन्नति की गई थी। द्वितीय श्रेणी के १४७३ स्वीकृत पदों के मुकाबले इस समय १७९२ अधिकारी काम कर रहे हैं और इन में से ३०० वरिष्ठ श्रेणी यानी सीनियर स्केल में स्थानापन्न हैं।

श्री एन्थनी ने मामलों के निबटाने के बारे में भी शिकायत की थी। मेरे पास संसद्-सदस्यों में से जितने लोगों के भी पत्र आये हैं, उन में श्री एन्थनी के पत्र ही सब से ज्यादा हैं। **(अन्तर्बाधायें)** मैं उनकी लगन और उनके धैर्य की प्रशंसा करता हूं। वह इन सभी लोगों के मामलों का प्रति-निधित्व करने में काफ़ी समय और श्रम लगाते हैं। **(अन्तर्बाधायें)**। लेकिन कभी-कभी ये मामले व्यक्तिगत कर्मचारियों के होते हैं। ऐसे मामले होते हैं जिनकी जांच एक के बाद दूसरे कई मंत्रियों ने की है, एक दो बार नहीं, कई बार। वे शिकायतें कुछ व्यक्तिगत कर्मचारियों के बारे में हैं। उनकी जांचें श्री सन्थानम, श्री गोपालस्वामी अय्यंगार, श्री अलगेशन, और श्री लाल बहादुर शास्त्री ने की है, और कई बार उनके उत्तर भी दिये जा चुके हैं। लेकिन श्री एन्थनी उनको तब तक निबटा हुआ नहीं मानेंगे जब तक कि उनकी इच्छा के अनुसार निर्णय किया जाये। इसीलिये उनकी शिकायत बनी ही रहती है। मेरी कठिनाई यह है कि उन मामलों का निर्णय तब तक श्री एन्थनी अन्तिम नहीं मानेंगे जब तक कि प्रशासन श्री एन्थनी की अपनी राय से ही सहमत न हो जाये।

श्री एन्थनी की शिकायत यह है कि जब भी वह दक्षिण रेलवे के महा प्रबन्धक के पास कोई ऐसा मामला भेजते हैं तो वह लौटा दिया जाता है, यह कह कर कि मामला मंत्री के पास भेजा जाना चाहिये। इस में महा प्रबंधक का कोई दोष नहीं। संसद्-कार्य मंत्री ने एक पत्र जारी किया है जिसमें बताया गया है कि संसद्-सदस्यों को किस स्तर पर, किन अधिकारियों से पत्र व्यवहार करना चाहिये। दक्षिण रेलवे का महा प्रबंधक उसी के अनुसार कार्य करता है। मैंने भी महा प्रबंधकों से अनुरोध किया है कि यदि कोई मामला लोक-महत्व का हो, तो वे अपने स्वयं विवेक से संसद्-सदस्यों को उत्तर भेज सकते हैं। लेकिन यदि मामला किसी व्यक्तिगत कर्मचारी का हो, तो वे संसद्-सदस्य से अनुरोध कर सकते हैं कि उसे मंत्री के पास भेज दिया जाये। दक्षिण रेलवे का महा प्रबंधक इन्हीं अनुदेशों का पालन कर रहा है।

मेरे पास श्री एन्थनी के पत्र आये हैं और मैं उन्हें उचित महत्व देता हूं। मैं श्री एन्थनी को, और सभा के सभी सदस्यों को आश्वस्त करता हूं कि जब भी मुझे संसद्-सदस्यों के पत्र मिलते हैं तो मैं अवश्य ही उन मामलों की जांच करता हूं। कभी-कभी उस में बड़ा समय इसलिये लग जाता है कि उन के सम्बन्ध में रेलवे या डिविजनल कार्यालयों को लिखना पड़ता है। लेकिन मैं उन सभी मामलों की जांच अवश्य कराता हूं और सभी पत्रों के उत्तर देता हूं। कभी-कभी, समय की बचत के ख्याल से, कुछ पत्र रेलवे बोर्ड के किसी अधिकारी के हस्ताक्षरों से भी जारी कर दिये जाते हैं। लेकिन अधिकांश पत्रों के उत्तर, मैं व्यक्तिगत तौर पर ही देता हूं।

श्री एन्थनी की सबसे बड़ी कठिनाई यह है कि उन के कार्मिक संघ को मान्यता नहीं मिली है। और शायद उसे मान्यता मिल भी नहीं पायेगी, इस लिये नहीं कि उसके साथ कोई विभेद किया जा रहा है बल्कि इसलिये कि इधर कुछ दिनों से रेलवे कर्मचारियों के कई कृत्यकारी संघ और संस्थायें बनने लगी हैं, और मुझे इसकी चिन्ता भी है। यदि आप कटौती प्रस्तावों की सूचनाओं की संख्या देखें,

तो यह स्पष्ट हो जायेगा। बहुत से कटौती प्रस्ताव ऐसे कार्मिक संघों की मान्यता के बारे में ही हैं। यदि सभी कार्मिक संघों को मान्यता दे दी जाये, तो वे आपस में जूझ कर रेलवे कर्मचारियों में कार्मिक संघों के प्रयोजन को ही नष्ट कर देंगे। 'आल इंडिया स्टेशन मास्टर्स एसोसिएशन,' 'आल इंडिया टिकट एक्जामिनर्स एसोसिएशन', आल इंडिया ड्राइवर्स एसोसिएशन', 'आल इंडिया कर्मशियल क्लर्कस् एसोसिएशन', आल इंडिया मिनिस्ट्रीएलिस्ट स्टाफ एसोसिएशन', और भी पता नहीं कितने कृत्यकारी कार्मिक संघों की अपनी-अपनी मांगें हैं कि मान्यता दी जाये। इसलिये अच्छा तो यही होगा कि समय रहते इस बिगड़ती हुई हालत को सुधार लिया जाये और रेलवे कर्मचारियों को एकीकृत करने का काम शुरू कर दिया जाये।

रेलवे कर्मचारियों के दो फैडरेशन हैं। दोनों ही अपनी सदस्य-संख्या तीन लाख बताते हैं। यानी ग्यारह लाख रेलवे कर्मचारियों में से कुछ ६ लाख इन दोनों फैडरेशनों में शामिल हैं। उन में कुछ पोर्टर (कुली) भी हैं, जो इन ग्यारह लाख रेलवे कर्मचारियों में शामिल नहीं हैं।

†**श्री हेम बरुआ** (गौहाटी): यदि दोनों की सदस्य संख्या बराबर है, तो आपने सिर्फ नेशनल फेडरेशन को ही मान्यता क्यों दे रखी है?

†**श्री जगजीवन राम**: थोड़ा धैर्य रखिये। अब यदि मैं दोनों फेडरेशनों की बात सही मान लूं, तो भी ४० प्रतिशत रेलवे कर्मचारी कार्मिक संघों में शामिल नहीं होंगे। यह तो कोई बड़ी संतोषजनक बात नहीं होगी। प्रत्येक सैक्शन की अलग-अलग और कृत्यकारी कार्मिक संघों की स्थापना शुरू हो गई है। रेलवे कर्मचारियों में बिलगाव पैदा हो रहा है, परिस्थिति बिगड़ रही है। और अब यदि उन सभी को मान्यता दे दी जाये तो, रेलवेज़ में कार्मिक संघों का प्रयोजन ही नष्ट हो जायेगा। इसीलिये मैं इसका विरोध कर रहा हूं।

†**श्री नाथ पाई** (राजापुर): आप परिस्थिति बिगड़ने के कारण इसी को क्यों मान लेते हैं? क्या यह सच नहीं है कि आप ग़लत ढंग के कार्मिक संघों को मान्यता दे कर, रेलवे कर्मचारियों को सही ढंग के कार्मिक संघों में शामिल होने से रोक रहे हैं?

†**श्री जगजीवन राम**: हो सकता है। या यह कि दोनों ही फेडरेशन इन कृत्यकारी धार्मिक संघों को बढ़ावा दे रहे हैं। मैंने उन से अनुरोध किया है कि वे इस रूम्यान को बढ़ावा न दें। लेकिन दोनों फेडरेशन इसी में लगे हुए हैं। शायद उन्हें यह नहीं मालूम कि आगे चल कर ये कृत्यकारी कार्मिक संघ फेडरेशनों को ही हड़प जायेंगे।

†**श्री फ्रेंक एन्थनी**: क्योंकि उनको आपके नेशनल फेडरेशन पर कोई भी विश्वास नहीं है।

†**श्री जगजीवन राम**: मैंने अभी बात पूरी नहीं की है।

श्री हेम बरुआ ने पूछा है कि हम ने एक को छोड़ कर दूसरे कार्मिक संघ को मान्यता क्यों दे रखी है। मैंने उस में कुछ भी नहीं किया है। मैंने जब कार्य सम्भाला तब स्थिति यह थी कि एक को मान्यता मिली हुई थी और दूसरे का अस्तित्व ही नहीं था।

†**श्री हेम बरुआ**: आप अपने दायित्व को टालने की कोशिश कर रहेहैं।

†**श्री जगजीवन राम**: मैं आपको स्थिति का सही-सही ब्यौरा बता रहा हूं। माननीय सदस्य ने यह प्रश्न पूछा था, इसलिये। जब मैंने दायित्व सम्भाला तो एक को मान्यता मिली हुई थी, और दूसरे का अस्तित्व ही नहीं था। श्री जय प्रकाश जी की पहल कदमी पर, एकता का समझौता

† मूल अंग्रेजी में

[श्री जगजीवनराम]

होने के बाद, केवल एक ही फेडरेशन—'नेशनल फेडरेशन आफ इंडियन रेलवे मैन'—ही रह गया था, और 'आल इंडिया रेलवेमैन्स फेडरेशन' खतम हो गया था। उस के बाद नेशनल फेडरेशन के दो दलों में—मद्रास दल और बैजवाड़ा दल—में विवाद उठ खड़ा हुआ। लेकिन वे दोनों दल थे नेशनल फेडरेशन के ही। एक वासवाडा दल था, दूसरा गुरुस्वामी दल। नेशनल फेडरेशन के ये दो दल जब आपस में एक नहीं हो सके, तो समझौते का फ़ैसला नाकाम हो गया। तब फिर गुरुस्वामी दल ने, १६५७ में, 'आल इंडिया रेलवेमैन्स् फेडरेशन' फिर से खड़ा किया। हड़ताल जैसी कोई धमकी भी दी गई थी। मैंने भी दोनों में एकता कराने की कोशिश की है। एक अवस्था पर तो यह लगता था कि एकता हो जायेगी। लेकिन फिर हालत बिगड़ गयी और अभी तक दोनों को एक नहीं किया जा सका है। लेकिन मुझे अभी भी आशा है। मैंने हिम्मत नहीं हारी है। सभी यह कहते हैं कि रेलवे कर्मचारियों के हित में यही है कि एकता स्थापित की जाये। दोनों फेडरेशनों के लोग इस बात को मानते हैं। इसलिये मेरी आशा बन्धी है। मैं समझता हूं कि रेलवे कर्मचारियों की एकता हासिल करना असंभव नहीं है। एकता की शर्तों से सहमत होते समय, और मध्यस्थ तथा निरीक्षक का प्रश्न उठते समय, मैंने एक बचन दिया था। 'आल इंडिया रेलवेमैन्स् फेडरेशन' ने प्रतिनिधित्व कर सकने की एक व्यवस्था की मांग की थी। मैंने उस समय, एकता का समझौता होने के समय, ऐसी एक व्यवस्था का सुझाव दिया था। उस समय मैंने बचन दिया था कि यदि वह व्यवस्था कारगर साबित नहीं होगी, तो मैं 'आल इंडिया रेलवेमैन्स् फेडरेशन' के लिये एक ऐसी व्यवस्था करूंगा जिस से वह रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय तक अपनी बात पहुंचा सके। मैंने वह बचन पूरा किया है।

†**श्री नाथ पाई** : लेकिन माननीय मंत्री ने एकता समझौते के लिये जो मध्यस्थ नियुक्त किया था उस ने स्वयं ही कहा है कि एकता के रास्ते में 'नेशनल फेडरेशन' के दृष्टिकोण ने ही रोड़ा अटकाया है। उस ने कहा है कि 'नेशनल फेडरेशन' ने जो दृष्टिकोण अपनाया है वह वैधानिक नहीं है। ये शब्द मध्यस्थ के ही हैं।

†**श्री जगजीवन राम** : आप कहना क्या चाहते हैं ?

†**श्री अशोक मेहता** (मुज़फ़्फ़रपुर) : यदि एक ही फेडरेशन को मान्यता और प्रशासन का समर्थन मिलता रहे तो, वह फेडरेशन अनुचित ढंग भी अपना सकता है। माननीय मंत्री को यह स्पष्ट कर देना चाहिये कि अगर कोई फेडरेशन मध्यस्थ के साथ उचित ढंग से पेश नहीं आयेगा, तो उसकी मान्यता बनी नहीं रहेगी। मान्यता किसी का जन्म सिद्ध अधिकार नहीं है। इसके बिना इस समस्या का सल नहीं होगा।

†**श्री जगजीवन राम** : मैं मानता हूं कि मान्यता किसी का जन्म सिद्ध अधिकार नहीं है। मैं तो आपको पूरा विवरण दे रहा हूं, तथ्य रख रहा हूं, किसी को दोष नहीं दे रहा हूं। मैं यह तो नहीं कहता कि इन फेडरेशनों के बारे में मेरे अपने व्यक्तिगत विचार नहीं हैं, हैं अवश्य, लेकिन मैं अभी उनको व्यक्त नहीं करना चाहता, क्योंकि मेरी अपनी कुछ भावी योजनायें हैं और यह उन के हित में अच्छा नहीं रहेगा। मैं कह रहा था कि मैंने 'आल इंडिया रेलवेमैन्स् फेडरेशन' को जो सुविधा दे रखी है, वह मान्यता प्राप्त करने के बराबर ही है। रेलवेज़ के कार्मिक संघों को मान्यता देने का काम महा प्रबंधक करते हैं। वे महा प्रबंधकों से पत्रव्यवहार कर सकते हैं। मिलकर बात चीत कर सकते हैं। 'आल इंडिया रेलवेमैन्स् फेडरेशन' को सरकार या रेलवे मंत्रालय द्वारा मान्यता दी गई है। वह रेलवे बोर्ड या सरकार से पत्रव्यवहार कर सकता है। यह मान्यता मिलने के बराबर

† मल अंग्रेजी में

ही है। मंत्री की ओर से उसे उत्तर भी दिये जाते हैं। इतना ही नहीं, वह फेडरेशन नियमित रूप से रेलवे बोर्ड से पत्र-व्यवहार करता है और उस के सामने प्रतिनिधित्व करता है। अब उसे औपचारिक रूप से मान्यता कब दी जायेगी, इस के बारे में मेरा अनुरोध है कि कुछ समय तक यह काम मुझ पर ही छोड़ दिया जाये। मेरी कुछ अपनी योजनायें हैं, और यदि मैं उन में सफल हो जाऊंगा तो रेलवे कर्मचारियों और कार्मिक संघों का बड़ा भला होगा। मैं कार्मिक संघों के साथ भेद-भाव नहीं करना चाहता। मेरे अब तक के अमल से यह स्पष्ट है कि मैं रेलवे कर्मचारियों के कार्मिक संघों के साथ अपने व्यवहार में राजनीतिक लाभ-हानि के विचारों को आड़े नहीं आने देता।

मुझे, कभी भी ऐसा विचार नहीं आता, बिलकुल भी नहीं।

†**श्री स० म० बनर्जी** (कानपुर) : चितरंजन लोको वर्क्स में तो सिर्फ एक ही संघ है, फिर आप उसे मान्यता क्यों नहीं देते ?

†**श्री जगजीवन राम** : यदि एक ही संघ है तो, फिर उस में भेद-भाव का तो कोई प्रश्न ही नहीं है। पैराम्बूर में भी एक ही कार्मिक संघ है। एक कार्मिक एक फैडरेशन के साथ सम्बद्ध है और दूसरे दूसरे फेडरेशन के साथ। लेकिन दोनों ही को मान्यता नहीं दी गई है। भेद-भाव की बात तो तब होती, जब दोनों में से किसी एक को मान्यता मिल जाती। मैं चितरंजन और पैराम्बूर के प्रश्न पर विचार कर रहा हूं और यथासमय उसका निर्णय हो पायेगा।

†**श्री राजेन्द्र सिंह** (छपरा) : 'दक्षिण रेलवे मेन्स् यूनियन' का क्या किया गया है ?

†**श्री जगजीवन राम** : अच्छा तो यही रहेगा कि माननीय सदस्य उसी कार्मिक संघ की बात उठायें, जिस से वे सम्बन्ध रखते हैं।

मेरी सलाह यह है कि वह दक्षिण रेलवे के कार्मिक संघों के विकास-क्रम का अध्ययन करें।

छंटनी के बारे में तो मैं कह ही चुका हूं कि हम एक भी रेलवे कर्मचारी की छंटनी नहीं करना चाहते। फिर भी कभी-कभी कर्मचारियों में ऐसी अफवायें फैलाई जाती हैं कि मितव्ययता के आधार पर, एक भी कर्मचारी को नहीं निकाला जायेगा। हां, हमने कुछ उपाय अवश्य किये हैं। श्री वाजपेयी ने रेलवेज़ के महाप्रबंधक के नाम रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गये एक पत्र का एक पैरा पढ़कर सुनाया था। पता नहीं वह पत्र उन्हें कैसे मिला। लेकिन उस में तो सिर्फ यही कहा गया था कि महाप्रबंधकों को इस बात की सावधानी रखनी चाहिये कि यातायात को देखते हुए कार्य-वहन व्यय बहुत अधिक न बढ़ पाये। इस में ग़लत तो कुछ भी नहीं है। इस पत्र का फायदा भी हुआ है। कार्य-वहन व्यय बहुत अधिक नहीं बढ़ पाये हैं। घाटे में चलने वाली कुछ रेलवेज़ में यह चीज़ रोक दी गई है।

यह सही है कि हम ने ऐसे अनुदेश जारी किये हैं कि कुछ महीनों से खाली पड़े हुए पदों को, यदि आवश्यक न हो, तो न भरा जाये। लेकिन फिर भी, मैं सभा को आश्वस्त करता हूं कि हम एक भी कर्मचारी को हटाना नहीं चाहते। इस समय रेलवेज़ की विभिन्न परियोजनाओं में ढाई लाख नैमित्रिक श्रमिक लगे हुए हैं। हम, यदि चाहें भी तो, उन सब को रेलवेज़ में नहीं खपा सकते। लेकिन केन्द्रीय सरकार में हम यह कह सकते हैं कि परियोजना का काम पूरा होने पर हम नयी परियोजनाओं या विभिन्न मंत्रालयों को छंटनी किये गये कर्मचारियों के नामों की सूची भेज देते हैं; और अनुरोध करते हैं कि यदि हो सके तो उनको खपा लिया जाये। इस से ज्यादा कुछ किया भी नहीं जा सकता। रेलवेज़ में अस्थायी रूप से रखे गये सभी कर्मचारियों को खपा लेना मुमकिन भी नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री जगजीवन राम]

श्री गोपालन ने अनुशासन संहिता का प्रश्न उठाया है। निजी उद्योगों और रेलवेज़ में भारी अन्तर है। रेलवेज़ में ऐसी कई चीज़ें की गई हैं, जो निजी उद्योगों में नहीं की गई हैं। रेलवेज़ के कर्मचारी प्रतिनिधित्व करते हैं, कई अपीलें करते हैं और रेलवे कर्मचारी मंत्री ही नहीं, राष्ट्रपति तक के पास अपने मामले भेज सकते हैं। निजी उद्योगों में तो यह सुविधायें नहीं हैं। अनुशासन संहिता निजी उद्योगों के लिये ही तैयार की गई है। इस में शक नहीं कि हम ने केन्द्रीय सरकार द्वारा संचालित समवायों और निगमों पर भी इस अनुशासन संहिता को लागू कर दिया है, लेकिन ऐसा कोई भी निर्णय नहीं हुआ है कि केन्द्रीय सरकार के सीधे नियंत्रण में रहने वाले विभागों पर भी अनुशासन संहिता लागू की जाये। शायद श्रम मंत्री इस प्रश्न पर विचार कर रहे हैं।

रेलवेज़ के कार्मिक संघों से दिलचस्पी रखने वालों को एक इसका और भी पहलू देखना चाहिये। इस अनुशासन संहिता की चर्चा और इसकी तैयारी के समय रेलवे श्रमिक उस में शामिल नहीं थे। हां, रेलवे कर्मचारियों को काम देने वाले मंत्रालय के रूप में, रेलवे मंत्रालय में परामर्श, अवश्य किया गया था। लेकिन रेलवे श्रमिकों को अनुशासन संहिता पर विचार करने का कोई भी अवसर नहीं दिया गया था। उनको इस त्रिदलीय सम्मेलन में बुलाया भी नहीं गया था, जिस में यह अनुशासन संहिता की चर्चा और तैयारी की गई थी। इसलिये यह जरूरी है कि एक किसी अवस्था पर रेलवे श्रमिकों को भी इस पर विचार करने का अवसर दिया जाये कि यह अनुशासन संहिता उनके लिये अधिक लाभदायक रहेगी भी या नहीं।

†**श्री स० म० बनर्जी** : अभी श्रम मंत्री ने सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का एक सम्मेलन बुलाया था। क्या उस में रेलवेज़ को बुलाया गया था? यदि हां, तो रेलवेज़ ने उस में भाग क्यों नहीं लिया था?

†**श्री जगजीवन राम** : अधिकृतरूप से तो हमको बुलाया गया था, और हम ने उस में भाग नहीं लिया। लेकिन सरकार के समवायों और निगमों पर अनुशासन संहिता लागू की जा चुकी थी। सरकारी विभागों द्वारा संचालित उपक्रमों पर तो सरकारी नियम और विनियम तथा शर्तें ही लागू होती हैं। दोनों में अन्तर है। सरकारी कर्मचारियों की सेवा की सभी शर्तें समवायों और निगमों के कर्मचारियों पर लागू नहीं की जातीं, पर वे सरकारी विभागों द्वारा संचालित उपक्रमों के कर्मचारियों पर लागू होती हैं। इसीलिये यह अनुशासन संहिता सरकार द्वारा चलाये गये समवायों और निगमों पर लागू की गई हैं। सरकारी विभागों के उपक्रमों पर अनुशासन संहिता को लागू किया जाये या नहीं, यह प्रश्न अभी विचाराधीन है।

(**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए)

गत वर्ष एक प्रश्न उठाया गया था और मैंने कहा था कि राष्ट्रीय प्रति मूर्ति नियमों के अधीन मुअतिल किये गये कर्मचारियों के मामलों का मैं परीक्षण करूंगा। १९४८, १९४९ और १९५० से लगभग ५२ मामले लम्बित थे। मैंने स्वयं उन सब मामलों की छान बीन की है। श्रीमती पार्वती कृष्णन् को भी इस मामले में दिलचस्पी थी। इन सभी ५२ मामलों का अन्तिम निर्णय कर दिया गया है। इन ५२ मामलों में २७ कर्मचारियों को पुनः उनके पदों पर बहाल कर दिया गया है।

†**श्रीमती पार्वती कृष्णन** (कोयम्बटूर) : उन में से कितनों को नियम १४८ के अधीन नोटिस दिये गये?

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री जगजीवन राम** : इन २७ व्यक्तियों पर उसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, पर २२ कर्मचारियों को सेवा मुक्त कर दिया गया है। छान बीन के बाद जब पता लगा कि उनको बहाल करना संभव नहीं है तो उन्हें नियम १४८ के अधीन सेवा मुक्त कर दिया गया।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै): वास्तव में यह हुआ कि उनको बहाली के आदेश दे दिये गये थे और उस आदेश के १० दिन बाद उन्हें नियम १४८ के अधीन दूसरे आदेश दे दिये गये।

†**श्री जगजीवन राम** : यही बात तो मैं भी बता रहा हूं कि छान बीन के बाद पता लगा कि २२ व्यक्तियों को बहाल करना संभव नहीं होगा। अब प्रश्न यह था कि उन्हें बरखास्त किया जाये या सेवा मुक्त कर दिया जाये। मैंने समझा कि नियम १४८ के अधीन सेवा मुक्त करना ही उन के हित में होगा।

†**श्री स० म० बनर्जी** : दोनों में अन्तर क्या है ?

†**श्री जगजीवन राम** : बरखास्त करने और सेवा मुक्त करने में बहुत अन्तर है।

यद्यपि उन के विरुद्ध नियम १४८ के अधीन कार्यवाही नहीं की जानी चाहिये थी पर मैंने ही सोचा कि सेवा मुक्त करने से उनको उतनी हानि नहीं होगी जितनी कि उन्हें बरखास्त करने से होती। कार्मिक संघों के नेताओं से मैंने कह दिया है कि जब भी कहीं नियम १४८ के अधीन कार्यवाही की जाये, उन्हें या तो मेरे पास आना चाहिये या बोर्ड के पास। मैं बताऊंगा कि ऐसी कार्यवाही क्यों की गयी। कुछ मामलों में, जब मैंने उन्हें कारण समझा दिये, तो वे निर्णय से सहमत हो गये। मैंने उन से कहा कि यदि आप समझते हैं कि इस संबंध में कुछ अन्याय किया गया है, आप मेरे पास आयें और मुझ से कहें, मैं मामले पर पुनः विचार करने के लिए हमेशा तैयार हूं। हम भ्रष्टाचार दुर्घटना तथा हिंसा-युक्त महान अनुशासन हीनता के मामलों में कार्यवाही करते हैं। मैं इस संबंध में कुछ भी छिपाना नहीं चाहता। हम कार्यवाही कर रहे हैं पर ऐसे मामलों की संख्या बहुत कम होगी। मैंने श्री पेटर अल्वारेस से भी कहा था कि जब भी कभी आप ऐसा महसूस करें और इस बात से सन्तुष्ट हों कि जिस व्यक्ति के विरुद्ध कार्यवाही की गयी है, वह भ्रष्ट नहीं है, तो मैं मामले पर पुनः विचार करने के लिए हमेशा तैयार हूं।

†**श्री नाथ पाई** : क्या इस संबंध में हुये निर्णय को आप ने पढ़ा है ? घृणात्मक कार्यवाही की गयी और लोगों को नौकरियों से हटाया गया।

†**श्री जगजीवन राम** : मैंने उसे देखा है।

अब मैं एक अन्य बात को लेता हूं। गाड़ियों के आने जाने के समय, गाड़ियों का मेल छूट जाने, नये हाल्ट व फ्लैग स्टेशन खोलने, स्टेशन पर सुविधाओं की व्यवस्था आदि करने के संबंध में माननीय सदस्यों ने अनेक बातें पूछी हैं। इन सब बातों का विस्तृत व ब्यौरे वार उत्तर देना मेरे लिए संभव नहीं होगा। इस संबंध में मैं यह सोच रहा हूं। इस संबंध में मैं संसद कार्य मंत्री को लिख चुका हूं। विचार यह है कि एक एक खण्डीय रेलवे के क्षेत्राधिकार के संसद सदस्य मेरे साथ इकट्ठे हो जायें और मैं उस खण्डीय रेलवे के जनरल मैनेजर को बुला दूंगा। उस बैठक में केवल उन्हीं बातों के ही सम्बन्ध में नहीं, जिन के बारे में ये प्रश्न है बल्कि उस खण्ड तथा उसके निकट के अन्य क्षेत्रों संबंधी अन्य सभी बातों पर विचार किया जायेगा ताकि सभा का समय इन बातों के संबंध में व्यर्थ नष्ट न हो।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री जगजीवन राम]

मैं समझता हूं कि स्थानीय समस्याओं पर चर्चा करने में जितना समय लगेगा उसमें से बहुत सा समय इस प्रकार बच जायेगा। उस समय बैठक में हम इन सब बातों के संबंध में चर्चा कर सकेंगे। मेरा विचार है कि संसद-सदस्यों तथा जनरल मैनेजर की ऐसी एक बैठक प्रतिवर्ष हो जाया करे। यदि आवश्यक होगा तो हम ६ महीने में भी ऐसी बैठक किया करेंगे।

अब मैं श्री अवस्थी द्वारा उठाये गये प्रश्न को लेता हूं। उन्होंने कानपुर की एक संस्था की ओर मेरा ध्यान आकृष्ट किया है। मैं उन्हें पूरा विवरण दूंगा। कानपुर में दो संस्थायें--मेसर्स सिंह इंजीनियरिंग वर्क्स (प्राइवेट) लिमिटेड और मैसर्स जे० के० इण्डस्ट्रीज, कानपुर--हैं जिन के संबंध में रेलवे उपकरण समिति ने सिफारिश की थी कि वैगनों के निर्माण तथा संभरण के लिए उन्हें परीक्षात्मक आर्डर दिये जायें। इन संस्थाओं को क्रमशः ३० जनवरी, १९५७ और १० जुलाई, १९५७ को बड़ी लाइन के २५० वैगनों के संभरण के लिए, ११,५३९ रु० प्रति वैगन की दर से परीक्षात्मक आर्डर दिया गया। प्रत्येक आर्डर का कुल मूल्य २८,८४,७५० रु० था। भुगतान की शर्तें यह हैं:--प्रत्येक वैगन के मूल्य का ९० परसैंट उस समय दिया जायेगा जब डिप्टी डायरेक्टर आफ इन्सपेक्शन, डी० जी० एस० एण्ड डी०, कानपुर प्रमाण पत्र दे देंगे। और शेष १० प्रतिशत का भुगतान उस समय किया जायेगा जब पूर्ण स्थिति में तथा ठीक काम की स्थिति में वैगनों के संभरण का प्रमाण पत्र पेश किया जायेगा। इस संस्था ने एक प्रामाणिक बैंक की प्रत्याभूति, जो ठेके के मूल्य का १० प्रतिशत है, दे दी है। यह प्रत्याभूति वैगनों को सेवा में लाने के समय से १२ महीने तक की अवधि के लिए है। मैं अधिक ब्योरे नहीं देना चाहता। ये आर्डर परीक्षात्मक हैं। चूंकि हम देश में अतिरिक्त निर्माण क्षमता उत्पन्न करना चाहते थे अतः १० या ११ संस्थाओं को ऐसे आर्डर दिये गये थे। कुछ संस्थाओं ने कुछ प्रगति की है और कुछ ने इस काम में दिलचस्पी नहीं ली।

†**श्री स० म० बनर्जी:** मुझे तो इतना ही पता है कि पहले ये आर्डर कानपुर के युद्धास्त्र कारखाने को दिये जा रहे थे। बाद में, एकाएक, ये आर्डर गैर-सरकारी संस्थाओं को दिये गये। मैं जानना चाहता हूं कि क्या इन संस्थाओं ने कुछ काम किया है या नहीं और ठेके का नवीकरण क्यों और कैसे किया गया?

†**श्री जगजीवन राम:** मैं बता चुका हूं कि यह परीक्षात्मक आर्डर है। देश में जो भी निर्माण क्षमता है चाहे सरकारी क्षेत्र में हो या गैर-सरकारी क्षेत्र में, उसका पूर्ण उपयोग किया जा रहा है। अतिरिक्त क्षमता का निर्माण करने के उद्देश्य से ये परीक्षात्मक आर्डर दिये गये थे। इन संस्थाओं को अभी तक कोई धन नहीं दिया गया है और न दिया जा रहा है।

†**श्री जगदीश अवस्थी:** मैं जानना चाहता हूं कि क्या कोई वैगन तैयार हुये हैं या नहीं?

†**श्री जगजीवन राम:** यह परीक्षात्मक आर्डर है। अधिक प्रगति नहीं हो पाई है।

†**श्री जगदीश अवस्थी:** मैं जानना चाहता हूं कि ठेके का नवीकरण क्यों किया गया?

†**श्री जगजीवन राम:** मैं बता रहा हूं कि सिंह इजीनियरिंग कम्पनी ने अधिक प्रगति नहीं की है और जे० के० इण्डस्ट्रीज ने इस संबंध में कोई दिलचस्पी नहीं दिखाई है। मैं बता चुका हूं कि यह परीक्षात्मक आदेश था क्योंकि अतिरिक्त क्षमता निर्माण करना था। इसमें कोई समय सीमा नहीं रखी गयी है। बम्बई, कलकत्ते और दिल्ली की कुछ संस्थाओं को भी ऐसे आर्डर दिये गये थे। पर उन्होंने इसमें कोई दिलचस्पी नहीं दिखाई। अतः कोई धन उन्हें नहीं दिया गया है और न दिया जा रहा है। पर ये संस्थायें रुचि दिखायेंगी या कुछ काम करेंगी तो उन पर वे सब शर्तें, जिनका मैंने उल्लेख किया है, लागू होंगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री बृज राज सिंह** (फिरोजाबाद) : मुझे बताया गया है कि रेलवे मंत्री की सहमति से उत्तर प्रदेश सरकार ने सिंह इन्जीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड को ५० लाख रु० का ऋण दिया है। क्या यह सच है ?

†**श्री जगजीवन राम** : मुझे इस की कोई जानकारी नहीं है ।

कुछ लोगों की प्रवृति बन गई है कि वे अधिकारियों को बदनाम करने के लिए बेकार की बातें उठाते हैं। उदाहरण के लिए, यह कहा गया कि इलाहाबाद स्टेशन इसीलिए बनाया जा रहा था कि प्रधान मंत्री तथा रेलवे मंत्री उसी प्रदेश के रहने वाले हैं। मैं समझता हूं कि ऐसी बातें नहीं कही जानी चाहिएं। यह भी कहा गया है कि उत्तर प्रदेश में बिहार के निवासियों को ही अधिकांश ठेके दिये जाते हैं और उत्तर प्रदेश के लोगों के न्यूनतम टेण्डर नामंजूर कर के बिहार के लोगों के ऊंचे दर के टेण्डर मंजूर किये जाते हैं। ऐसी बातें कहना अनुचित है। यदि माननीय सदस्य के पास ऐसा कोई उदाहरण हो, जिस में न्यूनतम टेण्डर मंजूर न किया गया हो और प्रान्तीयता के आधार पर ऊंचे दर का टेण्डर मंजूर किया गया हो, तो उन्हें चाहिये कि वह ऐसी बात को आप के पास या हमारे पास लायें ताकि मैं उस मामले की छानबीन कर सकूं।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : माननीय मंत्री उपस्थित नहीं थे। ऐसी बात के कहे जाने पर मैंने आपत्ति की थी। पर माननीय सदस्य ने कहा कि उन के पास इस का प्रमाण है और वे अपनी बात को सिद्ध कर सकते हैं। मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य के पास प्रमाण हैं और उन्हें चाहिये कि वह उन प्रमाणों को हमारे समक्ष उपस्थित करें ।

†**श्री जगजीवन राम** : यह बात भी कही गई कि नये रेलवे खण्ड बनाये जायें और रेलवे लोक सेवा आयोग स्थापित किये जायें। देश के एकीकरण में रेलवे विभाग अपने कर्तव्य का पालन कर रहा है और परिचालन के आधार पर खण्डों का निर्माण किया गया है। मांग की गई है कि आन्ध्र में एक नया खण्ड खोला जाये क्योंकि उस राज्य में तीन रेलवे की सेवायें हैं। ऐसे राज्य केवल एक या दो ही हैं जिन में केवल एक रेलवे की सेवायें हैं। अधिकांश राज्यों में एक से अधिक रेलवे की सेवायें हैं। आन्ध्र में तीन रेलवे की सेवायें हैं पर मेरे राज्य बिहार मे चार रेलवे की सेवायें हैं। अतः राज्य के आधार पर खण्ड नहीं बनाये जा सकते ।

इसी प्रकार यह भी मांग की गयी कि प्रत्येक राज्य में एक रेलवे लोक सेवा आयोग हो। ऐसा संभव नहीं है। फिर, जहां तक हमारे संविधान का प्रश्न है, वह हमें इस बात की अनुमति नहीं देता कि हम रेलवे के किसी एक विशेष खण्ड या डिवीजन के लिये किसी एक विशेष राज्य से ही कर्मचारियों की भरती करें। कुछ लोगों को शिकायत है कि रेलवे सेवा में उन के राज्य को समुचित प्रतिनिधित्व प्राप्त नहीं है और राज्य में जितने मील लम्बी रेलवे है तथा जितनी जनसंख्या है उस के अनुसार उन्हें प्रतिनिधित्व नहीं मिलता। इस सम्बन्ध में मैं बताना चाहता हूं कि मेरा राज्य बिहार भी एक ऐसा ही राज्य है। पर मैं रेलवे मंत्री हूं अतः मैं यह सुझाव नहीं दे सकता कि बिहार राज्य से अधिक लोगों की भरती की जाये ।

इसी प्रकार, सामान बेचने, भोजन व्यवस्था करने, चाय की दुकानों और निर्माण कार्य आदि के हजारों ठेके दिये जाते हैं। ये ठेके किसी एक विशेष राज्य के लोगों को ही नहीं दिये जा सकते। ठेके देने में सिर्फ एक ही बात का ध्यान रखा जाता है कि उस से रेलवे को कोई हानि न हो और ठेका सामान्य शर्तों व निबन्धनों के अधीन ही दिया जाये। यह बात सभी राज्यों के सम्बन्ध में है। चाहे फल की दुकान का ठेका हो या चाय की दुकान का। किसी विशेष राज्य के निवासियों तक ही उसे

---

† मूल अंग्रेजी में

[श्री जगजीवन राम]

सीमित नहीं किया जा सकता। यह बात ध्यान में रखी जाती है कि किसी के साथ अनुचित पक्षपात न किया जाये जिस से रेलवे को हानि हो। मैं बता रहा हूं कि हजारों टेण्डर मांगे जाते हैं; सब का विवरण नहीं जाना जा सकता। यदि ऐसा कोई मामला मेरी जानकारी में आये, जिस में टेण्डर मांगे गये हों और न्यूनतम टेण्डर मंजूर न कर के ऊंची दर के टेण्डर मंजूर किये गये हों, तो मैं ऐसे मामले की छानबीन अवश्य करूंगा। पर कई बार आवश्यक होता है जब न्यूनतम टेण्डर मंजूर न कर के ऊंचे दर के टेण्डर मंजूर किये जायें। हमें इस बात पर विचार करना होगा।

मैं लगभग सभी बातों का उत्तर दे चुका हूं। अब मैं अनुसूचित जातियों, अनुसूचित आदिम जातियों तथा आंग्ल भारतीय लोगों की भरती के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूं। दुर्भाग्य से, इन जातियों के लिए जो कोटा निर्धारित है, उसके अनुपात से इन जातियों के लोगों की भरती नहीं की जा सकी है। उच्च श्रेणी के पदों में ही नहीं, जिन में योग्यता प्राप्त उम्मेदवारों की कमी है, बल्कि तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों में भी उन के लिये जो कोटा निर्धारित है उस के अनुसार भरती नहीं हो पाई है। अतः इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही करनी है। जहां तक तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों का सम्बन्ध है, यदि रेलवे सेवा आयोग अपेक्षित संख्या में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित आदिम जातियों व आंग्ल भारतीयों की भरती नहीं करता तो, मैं ने जनरल मैनेजर को अधिकृत कर दिया है कि वह इन समुदायों के उम्मेदवारों से खाली जगहें भर लें। इसी प्रकार चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के सम्बन्ध में डिवीजनल सुपरिण्टेण्डेण्ट को अधिकृत कर दिया गया है। मुझे आश्चर्य है कि आंग्ल भारतीयों के लिये जो कोटा निर्धारित है उसके अनुपात में उनकी भी भरती नहीं हो पाई है। अतः मैं ने श्री फ्रैंक एन्थनी से योग्यता प्राप्त उम्मेदवारों की एक सूची मांगी थी। उन्हों ने मैट्रीकुलेशन परीक्षा प्राप्त २०० आंग्ल भारतीयों के नाम की सूची हमें दी है। उस सूची को मैं जनरल मैनेजरों के पास परिचालित करवा रहा हूं ताकि आंग्ल भारतीयों के लिये रक्षित रिक्त स्थानों की पूर्तियां आंग्ल भारतीय उम्मेदवारों से की जा सकें।

†**पंडित द्वा० ना० तिवारी** (केसरिया) : आंग्ल भारतीय कोई पिछड़ी जाति के लोग नहीं हैं। उन्हें प्रतियोगी परीक्षाओं में बैठ कर अपना भाग्य आजमाना चाहिये।

†**श्री जगजीवन राम** : मेरे माननीय मित्र यह बात क्यों भूल जाते हैं कि हमारे संविधान में कहा गया है कि आंग्ल भारतीयों के लिये ५ प्रतिशत जगहें सुरक्षित रहेंगी और धीरे धीरे इस प्रतिशत को कम किया जायेगा। मैं संविधान के आभार को पूर्ण करने का प्रयत्न कर रहा हूं।

†**श्री राजेन्द्र सिंह** : एक उपबन्ध है कि नियुक्ति के मामले में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये एक कोटा निर्धारित किया जायेगा। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सामान आदि बेचने जैसे ठेकों में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों व पिछड़ी जातियों के लिये कोई कोटा निर्धारित किया जाता है?

†**श्री जगजीवन राम** : मैं सभा को बताना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में बोर्ड ने कुछ विनिदेश जारी कर दिए हैं, कि पानी पिलाने वाले लोगों में कुछ अनुसूचित जातियों के लोगों को भी नियुक्त किया जाये। नौकरी के दृष्टिकोण से नहीं बल्कि सामाजिक दृष्टिकोण से ऐसा किया गया है। साथ ही, यह भी सुझाव दिया गया है कि कुछ स्थानों पर चाय, फल व सामान की दुकानों और भोजन व्यवस्था के ठेके अनुसूचित जातियों व मुसलमानों को भी दिये जायें ताकि लोगों पर इस का कुछ सामाजिक प्रभाव पड़े और अस्पृश्यता हटाने सम्बन्धी संविधान में उपबन्धित आभार की भी पूर्ति हो सके। इस सम्बन्ध में एक परिपत्र जारी किया जा चुका है।

---

† मूल अंग्रेजी में

इस के पश्चात्, हमारे स्कूलों में यदि स्थान व जगहें हों, तो बाहर के लोगों को भी रेलवे स्कूलों का लाभ उठाने की छूट है । लगभग १० प्रतिशत बाहरी लोग हमारे रेलवे स्कूलों का लाभ उठा रहे हैं ।

मैं समझता हूं कि मैं सभी बातों का उत्तर दे चुका हूं ।

†**श्री का० ना० पाण्डे** (हाता): माननीय मंत्री ने बताया कि रेलवे में दो कार्मिक संघ हैं और माननीय मंत्री के प्रयत्नों के बाद भी उन में एकता नहीं स्थापित हो सकी है । क्या यह सच नहीं है कि एकता न हो सकने का कारण यह है कि उन में सैद्धान्तिक मतभेद है? एक संघ का संबंध राजनीति से है और जब तक उस का सम्बन्ध राजनीति से रहेगा, तब तक कोई एकता नहीं हो सकती ।

†**श्री जगजीवन राम** : मैं किसी भी संघ पर दोषारोपण नहीं करना चाहता । मैं ने इस सम्बन्ध में कुछ भी जानबूझ कर नहीं कहा कि किस संघ के कारण एकता स्थापित नहीं हो सकी । मैं अभी भी आशा लगाये हुए हूं ।

मैं सभा को एक और हर्षदायक समाचार सुनाना चाहता हूं । मैं ने बताया था कि तीसरी योजना काल में कुछ नई लाइनें बनाई जायेंगी जिन पर कुछ प्रारम्भिक कार्य दूसरी योजना काल में शुरू कर दिया जायेगा । जिन लाइनों का बनाया जाना स्वीकृत हो गया है और जिन पर विचार किया जा रहा है, उन का उल्लेख मैं पहले कर चुका हूं । विचाराधीन लाइनों में से दो लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में इस बीच निर्णय कर लिया गया है ।

एक लाइन है :——पथरकण्डी–धर्मनगर लाइन जो त्रिपुरा को देश के अन्य भागों से मिलायेगी । दूसरी लाइन दीवा से पनवल होती हुई ऊरन तक होगी । यह लाइन इस अर्द्ध-विकसित क्षेत्र के आर्थिक विकास में सहायता देगी तथा बम्बई के आस पास के घने क्षेत्र से औद्योगिक विकास का विकेन्द्रीकरण करेगी ।

इस क्षेत्र में उद्योगों के लिये आवश्यक विद्युत्‌शक्ति कायना परियोजना ग्रिड से मिलेगी ।

हसन–मंगलौर लाइन के निर्माण की प्रस्थापना अभी विचाराधीन है और जब अन्तिम निर्णय हो जायेगा तो मैं सभा को सूचित कर दूंगा। मैं श्री दासप्पा तथा अपने अन्य मित्रों को बताना चाहता हूं कि मैं इस मामले पर बहुत दत्तचित्त से विचार कर रहा हूं । मुझे आशा है कि इसी सत्र में संभवतः मैं उस लाइन के निर्माण के निश्चय की भी घोषणा कर दूंगा ।

†**श्री तंगामणि** : तिन्नीवेली–नगरकोइल लाइन के सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया ?

†**श्री राम कृष्ण गुप्त** (महेन्द्रगढ़) : चंडीगढ़–लुधियाना लाइन के सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया ?

†**श्री जगजीवन राम** : चूंकि आय-व्ययक प्रस्तुत करते समय ये लाइनें विचाराधीन थीं, अतः १९५९-६० के आय-व्ययक में इन लाइनों के लिये धन का उपबंध नहीं किया गया है । अतः अतिरिक्त नई लाइनों के निर्माण में, जिन के निर्माण के लिये निश्चय किया जायेगा, १९५९-६० में होने वाले संभाव्य व्यय के लिये मैं अनुपूरक मांगें सभा के समक्ष इसी सत्र में प्रस्तुत करूंगा ।

---

† मूल अंग्रेजी में

†**श्री दी० चं० शर्मा** (गुरदासपुर) : आप को चाहिये कि आप हर राज्य में एक लाइन बनायें ।

†**श्री सुब्बया अम्बलम्** (रामनाथपुरम्) : उखड़ी लाइनों के पुनः संस्थापन के बारे में क्या निश्चय किया गया ?

†**श्री जगजीवन राम** : अनेक क्षेत्रों के लिये लाइनों की मांग की गई । मैं ने अपने विभाग से इन मांगी हुई लाइनों की गणना करने को कहा । मुझे गणना देख कर पता लगा कि जिन लाइनों की मांग की गई है, उन का कुल योग लगभग १,००० मील लाइन आता है । यदि हम राज्य सरकारों की मांगों को भी सम्मिलित कर लें तो सारा योग ३,००० मील हो जायेगा ।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : सभा में जिन लाइनों की मांग की गई है क्या वे लाइनें राज्य सरकारों द्वारा मांगी गई लाइनों से भिन्न हैं ?

†**श्री जगजीवन राम** : जी हां । व्यक्तिगत रूप से मैं चाहता हूं कि प्रत्येक क्षेत्र में हमें एक नई लाइन देनी चाहिये, विशेषतया अविकसित क्षेत्रों में । इस विषय में तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिये मैं योजना आयोग से बातचीत करूंगा ।

मैं समझता हूं कि मैं ने सभी बातों का उत्तर दे दिया है । रेलवे कर्मचारियों को प्रोत्साहन देने वाली जो बातें सभा में कही गयी हैं, उन के लिये मैं सभा को धन्यवाद देता हूं । जनता के प्रतिनिधियों से प्रशंसा प्राप्त होने से रेलवे कर्मचारियों को प्रोत्साहन मिलेगा । रेलवे में जो कुछ भी गलतियां या त्रुटियां हैं, उन के होते हुए भी हम ने अपनी क्षमता व योग्यता के साथ राष्ट्रीय अर्थ व्यवस्था के विकास में पूरा पूरा योग दिया है । १० लाख से अधिक रेलवे कर्मचारी शहरों तथा दूरस्थ ग्रामीण स्थानों में विभिन्न अवस्थाओं में काम कर रहे हैं और वे इस सभा से प्रशंसा प्राप्त करने के अधिकारी हैं । रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में माननीय सदस्यों ने जो कुछ भी कहा है उस के लिये मैं उन का आभारी हूं ।

इस अवसर पर मैं उन रेलवे कर्मचारियों को भी धन्यवाद दूंगा जिन की निष्टापूर्ण सेवा के बिना हम इतनी सफलता नहीं प्राप्त कर सकते थे जितनी हम ने की है और मुझे विश्वास है १० लाख से अधिक रेलवे कर्मचारियों को धन्यवाद देने में सभा हमारे साथ है ।

अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५९–६०

†**उपाध्यक्ष महोदय** : सभा अब रेलवे मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों पर चर्चा करेगी इस सम्बन्ध में कई कटौती प्रस्ताव आये हैं । जो माननीय सदस्य अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हों वे १५ मिनट के अन्दर उन प्रस्तावों की संख्या सभा पटल पर दे दें । उन्हें अन्यथा ग्राह्य होने पर प्रस्तुत हुआ मान लिया जायेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अनुदानों पर मांगों के लिये १२ घंटों का समय निश्चित हुआ है। मांग संख्या १ पर सब से अधिक कटौती प्रस्ताव आये हैं। अतः मेरे विचार से मांग संख्या १ पर ७ घंटे का समय और अन्य मांगों पर ५ घंटे का समय दिया जायेगा। अब हम मांगों पर चर्चा आरम्भ करेंगे :

वर्ष १९५९–६० के लिये रेलवे मंत्रालय की अनुदानों की निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गईं।*

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
१	रेलवे बोर्ड . .	८६,५४,०००
२	विविध व्यय	१,७८,४५,०००
३	चालू तथा अन्य लाइनों को भुगतान . .	१९,७७,०००
४	सामान्य कार्यवहन व्यय–प्रशासन . .	३५,४७,२१,०००
५	सामान्य कार्यवहन व्यय——मरम्मत तथा संधारण .	१,०९,८९,३४,०००
६	सामान्य कार्यवहन व्यय——संचालक कर्मचारी . .	६६,२७,११,०००
७	सामान्य कार्यवहन व्यय——संचालन (ईंधन) . . .	६२,४४,५२,०००
८	सामान्य कार्यवहन व्यय——कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन . . .	२०,५५,७९,०००
९	सामान्य कार्यवहन व्यय——विविध व्यय	२६,०१,१२,०००
१०	सामान्य कार्यवहन व्यय——श्रम कल्याण .	९,२४,३५,०००
११	अवक्षयण रक्षित निधि में विनियोग .	४५,००,००,०००
१२	साधारण राजस्व में देय लाभांश . . .	५४,४०,७१,०००
१३	चालू लाइनों पर काम (राजस्व) श्रम कल्याण . .	१,३१,८३,०००
१४	चालू लाइनों पर काम (राजस्व) श्रम कल्याण के अतिरिक्त .	१३,७०,५३,०००
१५	नई लाइनों का निर्माण——पूंजी और अवक्षयण रक्षित निधि	४५,०९,३८,०००
१६	चालू लाइनों पर विस्तार . . .	३,७२,३०,९५,०००
१७	चालू लाइनों पर काम——प्रतिस्थापन .	९९,४९,५२,०००
१८	चालू लाइनों पर काम——विकास निधि .	३१,४९,००,०००
१९	विविध प्रभार——विकास निधि . . .	५७,९५,०००
२०	विकास निधि में विनियोग	२१,१८,७४,०००

†**श्री स० म० बनर्जी** (कानपुर) : मैं अपने कटौती प्रस्ताव संख्या ६०५ और ६१० को लेता हूं। मैं जानता हूं कि रेलवे मंत्रालय को यात्री सुविधाओं के सम्बन्ध में कुछ कठिनाइयां हैं। तथापि तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधाओं को अवश्य बढ़ाया जाना चाहिये।

सब से पहले मैं दिल्ली–कलकत्ता जनता एक्सप्रैस को लेता हूं इस में तीन सीटों वाले सोने के डिब्बे हैं। इन में यात्रियों को बड़ी कठिनाइयां होती है विशेषतः सब से ऊपर की सीट पर सोने वाला व्यक्ति तब तक नहीं उतर सकता है जब तक कि निचली सीटों के व्यक्ति न उतर जायें। अतः मेरा सुझाव है कि इन में दो सीटों वाले ही सोने के डिब्बे लगाये जायें। कानपुर में कलकत्ता से आने वाले यात्रियों से

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत की गईं।

†मूल अंग्रेजी में।

३.४५ पैसे केवल इसलिये अधिक ले लिये जाते हैं कि वहां गाड़ी १०.४५ पर पहुंचती है। और ६ बजे रात्रि के बाद रेलवे विभाग पूरी रात के पैसे ले लेता है। यह अनुचित है।

तीसरे डिब्बों में बहुधा भीड़ भाड़ बहुत रहती है। पाखाने में पानी नहीं रहता। यात्रियों को स्टेशनों में पानी लेने के लिये उतरना होता है। इसलिये इन डिब्बों में पानी पहुंचाने और यदि संभव हो तो वहां नहाने के फौवारों की व्यवस्था करनी चाहिये। चितरंजन कारखाने में श्रमिक व अधिकारी वर्ग के पारस्पारिक सम्बन्धों को प्रसशनीय कहा जा सकता है। तथापि इस का यह आशय नहीं कि वहां के एकमात्र कार्मिक संघ को मान्यता न दी जाय। अतः मेरा निवेदन है कि वहां के संघ को मान्यता देनी चाहिये।

कानपुर नगर इन दिनों बहुत विकसित हो गया है अतः वहां एक और स्टेशन खुलना चाहिये साथ ही गोबिन्द नगर में गंगा पर एक पुल बनाने की जो योजना हुई थी उस के संबंध में अभी तक कोई कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है।

मैं माननीय मंत्री से यह निवेदन करना चाहता हूं कि सभी अमान्यता प्राप्त कार्मिक संघों को मान्यता प्रदान कर दी जाये मान्यता प्राप्त होने के फलस्वरूप कोई भी कार्मिक संघ ऐसा निर्णय नहीं कर सकेगा जो माननीय मंत्री के इच्छानुकूल नहीं हो।

अन्त में मैं, माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि नियम संख्या १४८ के अधीन जिन कर्मचारियों को नौकरी से हटाया गया है, उन के मामलों की जांच करने के लिये, एक कमीशन या समिति नियुक्त की जाय जो उन मामलों पर विचार कर अपना निर्णय देवे कि उक्त व्यक्तियों को उचित कारण होने पर ही नौकरी से हटाया गया है। आशा है माननीय मंत्री जी इस सम्बन्ध में आवश्यक प्रकाश डालेंगे।

सेठ गोविंद दास (जबलपुर) : उपाध्यक्ष जी, अभी हमारे रेलवे मंत्री जी ने अपने लम्बे भाषण में इस बात का प्रयत्न किया कि सब प्रदेशों वाले कम से कम थोड़ा बहुत संतोष ले कर यहां से जायें। इस बात को तो मैं स्वीकार करता हूं कि इधर कुछ वर्षों से हमारे यातायात में काफी सुधार हो रहा है। तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के सम्बन्ध में मैं सन् १९२३ से ही लगभग पैंतीस वर्ष हो चुके हैं कुछ न कुछ कहता आया हूं और यदि उस समय की स्थिति का आज की स्थिति से मिलान किया जाय, तो हमें यह स्वीकार करना पड़ेगा कि आज हमारे तीसरे दर्जे के मुसाफिरों को जितने सुभीते प्राप्त हो गये हैं, उस समय उन की कल्पना भी नहीं की जा सकती थी। अभी भी बहुत सा सुधार होना है। यदि हम अमरीका और यूरोप की रेलों का, जिन को देखने का मुझे सौभाग्य प्राप्त हुआ है, अपनी रेलों से मिलान करें, तो स्पष्ट है कि हम अभी इन देशों से बहुत पीछे हैं। लेकिन अखिल भारत या निखिल विश्व के सम्बन्ध में आज मैं अपने इस भाषण में कुछ नहीं कहना चाहता। आज मैं अपने भाषण को सीमित रखना चाहता हूं हमारे मध्य प्रदेश तक।

हमारे मध्य प्रदेश का निर्माण राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिशों के अनुसार हुआ है और मैं रेलवे मंत्री जी को स्मरण दिलाना चाहता हूं कि राज्य-पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन में यह स्पष्ट कहा हुआ है कि इतने बड़े प्रान्त का काम तब तक ठीक तरह से नहीं चल सकता कि जब तक वहां पर यातायात की पूरी सुविधायें न दी जायें। हमारा प्रदेश बहुत पिछड़ा हुआ है, पर्वतों और जंगलों से भरा हुआ है। यदि हम उत्तर प्रदेश, बिहार, बम्बई, बंगाल और मद्रास से अपने प्रदेश का मिलान करें, तो स्पष्ट हो जाता है कि यातयात की दृष्टि से हम कितने पिछड़े हुए हैं। यदि उस राज्य का कारोबार ठीक तरह से चलना है, तो मैं राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिशों के अनुसार ही रेलवे मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि वह हमारे यहां रेलों की अधिक सुविधा का ध्यान रखें। हमें कई नई लाइनें

चाहियें । कुछ का मैं जिक्र कर देता हूं—मंडला से बिलाससुर, वस्तर, सरगुजा, विन्ध्य प्रदेश, गुना से ग्वालियर, सवाई माधोपुर से शिवपुर, जो कि सिर्फ तीस मील का टुकड़ा है, दाहुद से इन्दौर और रतलाम से बांसवाड़ा—रतलाम—बांसवाड़ा लाइन से हम को तो सुभीता होगी ही, लेकिन राजस्थान को भी उस से सुभीता होगा । ये थोड़ी सी ऐसी लाइनें हैं, जिन के सम्बन्ध में मैं रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूं और मैं आशा करता हूं कि उन्हों ने अभी जो आश्वासन दिया है कि पिछड़े हुए क्षेत्रों की ओर वह ध्यान रखेंगे, उस के अनुसार इन लाइनों की ओर ध्यान दिया जायेगा ।

कुछ छोटी लाइनें हैं, जिन्हें बड़ी बनाने की आवश्यकता है । रेलवे मंत्री जी इस बात को जानते हैं कि इन छोटी लाइनों के कारण वहां पर खर्च अधिक है और आमदनी कम और प्रति वर्ष लाखों रुपये का घाटा उन के विभाग को हो रहा है । फिर कुछ बातें बदलने की आवश्यकता भी है , जिस से वहां की रेलों की चाल में अन्तर पड़े और कुछ लाइनें बदलने से तेज रफ्तार से वे गाड़ियां चल सकें ।

कुछ पुलों की भी जरूरत है । जबलपुर एक ऐसा नगर है कि जिस की इन वर्षों में काफी वृद्धि हुई है । जबलपुर में कुछ ऐसे क्रासिंग हैं, जहां पहले बस्ती नहीं थी, लेकिन अब बस्ती बहुत बढ़ गई है । ये क्रासिंग उस समय बने थे, जब कि जबलपुर की आबादी अस्सी हजार थी । अब जबलपुर की आबादी तीन लाख के नजदीक है । इस तरह के हमारे जबलपुर में दो पुलों की जरूरत है—एक नर्मदा रोड पर और एक गढ़ा में । जहां तक गढ़ा के पुल का सम्बन्ध है, कि उस तरफ मैडिकल कालिज़ बन रहा है, और वहां जाने आने वालों के लिये यह क्रासिंग बहुत असुविधाजनक है । घंटों तक फाटक बन्द रहता है और दोनों तरफ सवारियां खड़ी रहती हैं इस तरह यातायात ठप हो जाता है । कटनी मुरवाड़ा स्टेशन पर भी एक पुल की जरूरत है । रेलवे मंत्री जी देखें कि वहां पर लोग लाइन के ऊपर से जाते हैं और प्रति वर्ष कई आदमी वहां पर कट जाते हैं । मैं समझता हूं कि मानवता की दृष्टि से इस पुल की अत्यन्त आवश्यकता है । इसी प्रकार कटनी बरही रोड पर भी हमें पुल चाहिये । इस तरह कई पुलों की हमें आवश्यकता है । एक छोटी सी मांग यह है कि कटनी बीना लाइन पर पटौहा गांव में हमें एक हाल्टिंग स्टेशन चाहिये । इस स्टेशन के सम्बन्ध में मैं ने कई बार रेलवे मंत्री जी को लिखा, लेकिन मुझे खेद है कि वह छोटी सी मांग भी स्वीकृत नहीं होती है ।

अब मैं भोपाल स्टेशन के बारे में कहना चाहता हूं । जबलपुर को हमारे प्रदेश की राजधानी बनाने के लिए राज्य-पुनर्गठन आयोग ने सिफ़ारिश की थी, लेकिन हम लोगों की इच्छा के विरुद्ध और राज्य-पुनर्गठन आयोग की सिफ़ारिश के ठीक खिलाफ भोपाल को राजधानी बना दिया गया । मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्री जी और उपमंत्री जी भोपाल स्टेशन को देखें कि वह किस प्रकार का स्टेशन है और क्या किसी भी राज्य की राजधानी के लिए इस प्रकार का स्टेशन बर्दाश्त किया जा सकता है । मैंने सुना है कि थोड़ा सा रुपया उस स्टेशन को सुधारने के लिए लगाया जाने वाला है, लेकिन वह थोड़े से रुपये का मामला नहीं है । उस स्टेशन को पूर्ण रीति से फिर से बनाना पड़ेगा ।

कुछ और बातें हैं, जिन की तरफ मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । हम हर जगह से ठेकेदारी प्रथा को समाप्त कर रहे हैं और हम चाहते हैं कि ठेकेदार कहीं न रहें, लेकिन रेलवे में अब तक ठेकेदारी प्रथा चल रही है—कुलियों के ठेकेदार अब भी वहां हैं । बेचारे कुलियों को उन ठेकेदारों के कारण बहुत कष्ट है । वे ठेकेदार उन कुलियों को एक खास वेतन पर नियक्त करते हैं, उन की मजदूरी की एक खास निरख रखते हैं और उस के ऊपर जितना कुछ मिलता है, उस को ठेकेदार खा जाते हैं ।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : किस स्टेशन पर ऐसा है ?

सेठ गोविन्द दास : कई स्टेशनों पर है—एक नहीं, हमारे प्रदेश में अनेक स्टेशनों पर ऐसा हो रहा है । कुलियों की ठेकेदारी प्रथा को हमारे प्रदेश में—और केवल हमारे प्रदेश में ही नहीं, भारतवर्ष में जहां जहां इस प्रकार की प्रथा है, उस को समाप्त किया जाये । एक तरफ हम जागीरदारी, ज़मींदारी और ताल्लुकेदारी को समाप्त कर रहे हैं और दूसरी तरफ़ ठेकेदारी ज़िन्दा है । मेरी समझ में नहीं आता कि ठेकेदारी को अब तक बरकरार रखने का क्या कारण है । भोजन के सम्बन्ध में भी ठेके होते हैं । कुछ स्टेशनों पर रेलवे ने भोजन की व्यवस्था ले ली है, लेकिन अभी भी कुछ स्थानों पर भोजन का कार्य कुछ ठेकेदारों के ज़िम्मे है । मैं चाहता हूं कि इस तरफ़ भी ध्यान दिया जाये और रेलवे विभाग में जहां जहां यह ठेकेदारी की प्रथा चलती है, उस का अन्त किया जाये ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं ने आप से कहा था कि मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि हमारे रेलवे विभाग ने उन्नति की है, लेकिन उसी के साथ मैं फिर यह कहना चाहता हूं कि अभी उन्नति की बहुत आवश्यकता है—खासकर थर्ड क्लास की मुसाफिरी के लिए । मैं यह भी कहना चाहता हूं कि कुछ अधिक ट्रेनें चलाने की ज़रूरत है, जिस से इस देश की बढ़ती हुई आबादी के कारण हमारे डिब्बों में उस प्रकार की भीड़ भाड़ और गन्दगी न हो, जिस प्रकार की गन्दगी आज भी चल रही है । ये आवश्यक बातें हैं जिन की तरफ हर माननीय सदस्य आपका ध्यान आकर्षित करता है और कुछ न कुछ कहता है । मैं इस पर समय नहीं लेना चाहता था । मैंने निवेदन किया था कि मैं अपने राज्य के सम्बन्ध में ही कुछ बातें कहना चाहता हूं और वह राज्य बम्बई प्रदेश के बाद इस देश का सब से बड़ा राज्य है । उस राज्य में यातायात की नितान्त आवश्यकता है जैसे कि मैंने शुरू में कहा । राज्य पुनर्गठन आयोग ने भी उसे स्वीकार किया है और मैं आशा करता हूं कि उस विशाल राज्य की ओर रेलवे विभाग विशेष रूप से ध्यान देने की कृपा करेगा ।

†**श्री चं० द० पांडे** (नैनीताल) : रामपुर से लालकुआ होते हुए हल्द्वानी तक बड़ी लाइन बिछाने की बहुत आवश्यकता है । वस्तुतः यह योजना पिछले २५ वर्षों से चली आ रही है । १६४६ में फिर इस लाइन का सर्वेक्षण किया गया था । बात यह है कि इस बीच तराई का क्षेत्र काफी विकसित हो गया है और वहां चीनी इत्यादि के नये नये कारखाने खुलते जा रहे हैं । पहाड़ का सारा उत्पादन तथा लकड़ी, ईंधन इत्यादि बाहर भेजने में बड़ी कठिनाइयां होती हैं । और बाहर की भारी मशीनें इत्यादि भी पहाड़ी क्षेत्र में नहीं पहुंच सकती हैं । परिणाम यह होता है कि सारा पहाड़ी क्षेत्र बाहर के सभ्य संसार से पृथक हो जाता है ।

इतना ही नहीं पहाड़ी स्थानों यथा नैनीताल इयादि में यात्रियों की संख्या में तब तक विकास नहीं हो सकता है जब तक कि दिल्ली से सीधी बड़ी लाइन न बना दी जाय । हमें दिल्ली से हल्द्वानी पहुंचने में जो केवल १७० मील है १ दिन से भी अधिक समय लग जाता है । विशेषतः मुरादाबाद से हल्द्वानी तक जो केवल ७२ मील है ११ घंटे लग जाते हैं । यहां छोटी लाइन चलती है जिसकी हालत बहुत खराब है । जो सदैव स्टेशनों पर बहुत अधिक ठहरती हुई चलती है । समय के साथ इस गाड़ी में कोई परिवर्तन नहीं आया है । इसकी अवस्था आज भी वही है जो १८८३ में थी जब कि यह गाड़ी प्रारम्भ की गई थी ।

इसी प्रकार बरेली से अलीगढ़ तक जो रेल जाती है वह सदैव विलम्ब से पहुंचती है जिससे अलीगढ़ से दिल्ली जाने वाली गाड़ियां छूट जाती हैं और यात्री बहुत विलम्ब से दिल्ली पहुंचते हैं । अतः रेलवे के लिये यह आवश्यक है कि यदि वह मोटर-गाड़ी प्रतिस्पर्द्धा का सफलता से पालन करना चाहती है तो वह उक्त असुविधाओं की ओर ध्यान देवे । मेरा मंत्री महोदय से यह निवेदन

†मूल अंग्रेजी में

है कि पहाड़ी क्षेत्र के विकास को दृष्टि में रखते हुए, रामपुर से हल्द्वानी तक बड़ी लाइन बिछाने का काम तत्काल किया जाय ।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै) : मैं अपने भाषण में कटौती प्रस्ताव संख्या ५३१, ५४१ और ५१२ से ५१६ तक को ही लूंगा । सब से पहिले मेरा निवेदन है कि मद्रास से बाहर भेजे जाने वाली माचिसों पर भाड़े की दर में कमी की जाय । दरों को बढ़ाने से इस गृह उद्योग में घातक असर पड़ेगा । अब मैं पेंशन के प्रश्न को लेता हूं । इस सम्बन्ध में मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या पेंशन की योजना रेलवे कर्मचारियों में काफी लोकप्रिय हुई है ? रेलवे कर्मचारियों के लिये गृह निर्माण का कार्य उतनी तेज़ी से नहीं किया जा रहा है, जितनी तेजी से किया जाना चाहिये वस्तुतः रेलवे कर्मचारियों के साथ साथ रेलवे के जलपान गृहों के कर्मचारियों को भी आवास सुविधायें दी जानी चाहियें ।

इंडियन लेबर गजट के ३ सितम्बर, १९५८ के अंक से यह ज्ञात होता है कि रेलवे परिवहन विभाग में कर्मचारियों से अधिक काम लिया जा रहा है । उसमें अनियमिता के ९०५२ मामलों का उल्लेख किया गया है । ऐसा नहीं किया जाना चाहिये और निरंतर काम करने की अवधि को सप्ताह में ५४ घंटे से घटा कर ४८ घंटे कर दिया जाये ।

जहां तक कार्मिक संघों को मान्यता देने का प्रश्न है यदि दो संघ मान्यता के लिये आवेदन करें तो गुप्त मतदान के तरीके से उन में से एक को मान्यता प्रदान की जानी चाहिये ।

नियम संख्या १४८ के अधीन नौकरी से हटाने के कई मामले हुए हैं । केवल दक्षिण रेलवे में ऐसे ५२ मामले हुए, जिनमें से २७ व्यक्तियों को पुनः नौकरी पर रख दिया गया बाकी २५ व्यक्तियों को अभी भी अपने स्थान पर नहीं रखा गया है । मेरे विचार से इस नियम के अधीन हम ऐसे कार्य कर रहे हैं जिन से कार्मिक संघों द्वारा किये गये कार्यों पर कुठाराघात हो रहा है ।

सभा में इस सम्बन्ध में शिकायत की गई है कि रेलवे मंत्रालय दक्षिण की उपेक्षा कर रहा है । इस सम्बन्ध में मंत्रालय को अपनी नीति स्पष्ट करनी चाहिये । मेरा सुझाव यह है कि हमें आसाम-पश्चिम बंगाल रेलवे लाइन को पूर्ववर्तिता प्रदान करनी चाहिये तथा कन्याकुमारी तक एक रेलवे लाइन अवश्य बिछानी चाहिये ।

जहां तक बिजली द्वारा रेलों के चलाये जाने का सम्बन्ध है, इस वर्ष के बजट में तम्बरम् से १० मील आगे तक ही ऐसा करने की व्यवस्था की गई है ।

तिन्नेवेली से तिरुचेन्दुर तक जो केवल ३६ मील है, गाड़ी को ३ $^1/_2$ घंटे लगते हैं । यदि गाड़ियों की चाल इतनी धीमी रहेगी तो निसंदेह लोग मोटर बसों पर सफर करना अधिक पसन्द करेंगे । मेरा सुझाव यह भी है कि छोटी लाइन में भी जनता एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जायें ।

गाड़ियों के पटरी से उतरने के सम्बन्ध में १९५७-५८ वर्ष के जो आंकड़े दिये गये हैं वे ऐसे नहीं हैं कि उसके लिये रेलवे के कार्य की प्रशंसा की जा सके । जहां तक सुरक्षा का सम्बन्ध है इस सम्बन्ध में रेलवे को तत्काल ध्यान देना आवश्यक है । क्योंकि इस सम्बन्ध में कई शोचनीय घटनायें हो गई हैं ।

मैं माननीय मंत्री के इस सुझाव का स्वागत करता हूं कि जनरल मैनेजर अपने सम्मेलनों में संसद् सदस्यों को भी निमंत्रित करेंगे । हम सदन में जो भी बात कहते हैं उस के लिये माननीय मंत्री यह कहते हैं कि हमें पहिले अपने क्षेत्र के जनरल मैनेजर को लिखना चाहिये लेकिन जब हम उन्हें लिखते हैं तो तत्काल यह उत्तर मिलता है कि आप इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय को लिखिये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री तंगामणि]

अन्त में, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान १७-१२-५८ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या १९०४, १९०५, १९०६, १९०७, १९०८ और १९१३ की ओर दिलाता हूं। ये प्रश्न यात्रियों की न्यूनतम सुविधाओं से सम्बन्ध रखते हैं।

†**श्री बासप्पा** (तिपतुर) : रेलवे मंत्री ने अपने भाषण के दौरान हसन-मंगलौर लाइन का जिक्र किया है। जिससे हम लोगों को आशा हो गई है कि इस लाइन का कार्य शीघ्र शुरू होगा।

मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान दावों की बढ़ती हुई संख्या और प्रतिकर की राशि की ओर दिलाना चाहता हूं। मंत्री महोदय को चाहिये कि वे इस ओर पर्याप्त ध्यान देवें। रेलवे कई वस्तुओं के परिवहन में उनके सम्बन्ध में जिम्मेदारी नहीं लेती है। रेलवे भाड़ा समिति ने उस ओर रेलवे का ध्यान आकर्षित किया है। अतः रेलवे को उस ओर ध्यान देना चाहिये। रेलों में आहत होने वाले तथा गाड़ी इत्यादि के पटरी से उलटने की घटनाओं में वृद्धि हो रही है। इसकी जांच की जानी चाहिये।

रेलवे में प्रथम और द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों की संख्या में पर्याप्त वृद्धि हो गई है। प्रशासन पर होने वाला व्यय बहुत बढ़ गया है लेकिन आय कम हो गई है। यह एक गम्भीर बात है जिस पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

दक्षिण रेलवे बहुत बड़ी है। अतः उसके दो ज़ोन बना दिये जायें तो काम में कुशलता आ सकती है। वस्तुतः इस समय स्थिति यह है कि कुछ खण्डों के प्रति उपेक्षा का बर्ताव किया जाता है वहां पुराने डिब्बे व इंजिन भेजे जाते हैं। कई स्थानों में ऐसे रेलवे अधिकारी या स्टेशन मास्टर भेजे जाते हैं जो उस क्षेत्र की भाषा ही नहीं जानते हैं।

जब रेलवे मंत्री बंगलौर आये थे तो उनके समक्ष वहां के वाणिज्य संघ ने कुछ मांगें रखी थीं। उनमें एक सत्य मंगलम् और शामराजनगर रेलवे लाइन के बारे में भी थी। उनकी एक मांग यह भी थी कि बंगलौर से मद्रास तक एक जनता गाड़ी चले और गुनटक्कल से बंगलौर तक एक बड़ी लाइन बिछायी जाय जिससे वहां यात्रा करने में कम समय लगे और सुविधा से हो जाय।

रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में भी बड़ी धांधली हो रही है। एक १३-१५ वर्ष कार्य किये हुए गार्ड को जरा सी बात पर नौकरी से हटा दिया गया और उस मामले पर अभी तक कुछ नहीं किया गया है।

मैसूर राज्य रेलवे के कर्मचारियों की पदोन्नति इत्यादि के सम्बन्ध में श्री लाल बहादुर शास्त्री के समय जो निर्णय किये गये थे उन पर अमल नहीं किया जा रहा है। चुनाव बोर्ड पदोन्नति इत्यादि के समय उन निर्णयों की अवहेलना कर देता है। रेलवे और सड़कों के समायोजन का तो यह हाल है कि कांडला से अहमदाबाद तक एक राष्ट्रीय राजपथ होने के बावजूद भी एक रेलवे लाइन बिछायी जा रही है।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूं कि मैसूर में जो इंजिन चल रहे हैं वे सन्तोषजनक नहीं हैं इसलिय चितरंजन कारखाने में छोटी लाइन के ऐसे इंजिन बनाये जायं जो ऊंचे स्थानों में सरलता से चल सकें।

श्री प० ला० बारूपाल (बीकानेर--रक्षित अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे अपने विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान किया।

उपाध्यक्ष महोदय : दस मिन्ट से ज्यादा नहीं मिलते इस लिये उसमें से आपको इसके लिये वक्त नहीं गंवाना चाहिये।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री प० ला० बारूपाल : इस सदन के माननीय सदस्यों ने जिस प्रकार से अपने विचार प्रकट किये हैं उससे पता चलता है कि रेल रोड कम्पिटीशन में किस प्रकार से वर्तमान काल में रेलों की आमदनी घट रही है। उसके लिये मैं भी कुछ अपने सुझाव दूंगा। मैं यह महसूस करता हूं कि रेलवे मंत्रालय अगर थोड़ा सा समझदारी से काम ले और थोड़ा सा अपनी भूलों को सुधार ले तो उसका काफी लाभ हो सकता है। आजकल वैगन्स में माल भर कर भेजा जाता है तो वह सुरक्षित नहीं पहुंच पाता है और इसका कारण यह है कि उन पर जो लेबल लगाये जाते हैं वे गुम हो जाते हैं। कुछ तो खैर गुम हो जाते हैं लेकिन कभी कभी तो जान बूझ कर भी रेलवे कर्मचारी उनको गुम कर देते हैं। नतीजा यह होता है कि जहां पर वैगन्स को उतरना होता है वहां नहीं उतर पाता है और गार्ड उसे वहीं छोड़कर चल देता है जिसका कुछ पता नहीं चलता कि उसका मालिक कौन है और क्या माल है। लोग स्टेशन मास्टर को तार खटखटाते रहते हैं। चिट्ठियां लिखते हैं लेकिन वर्षों तक उनका जवाब नहीं आता है और नतीजा यह होता है कि सामान वैगन्स से स्टेशन पर उतार लिया जाता है। वैगन्स खाली करने के बाद इन्तजार किया जाता है। उसके बाद उस माल को कौड़ियों के भाव बेचा जाता है, लकिन उसे नीलाम कर दिया जाता है। इस तरह से बहुत सा माल घट भी जाता है। उधर जो व्यापारी आदि होते हैं वे रेलवे पर क्लेम करते रहते हैं और उनके क्लेम्स का रेलवे को रुपया देना पड़ता है। मेरा यह सुझाव है कि वैगन के लेबल के साथ साथ गार्ड को भी एक अतिरिक्त लेबल दिया जाय जिसके अन्दर सब के सब वैगन्स का नम्बर, मालिक का नाम और उसके अन्दर क्या माल है, बिल्टी नम्बर यह सब लिखा हुआ हो। गार्ड उस लेबल को स्टेशन मास्टर को दे दे और स्टेशन मास्टर उससे वैगन्स के नम्बर मिला कर असली मालिक को माल दे सकता है। इस तरह से मैं समझता हूं कि वह माल खराब नहीं होगा और आज व्यापारियों के अन्दर जो यह असन्तोष सा हो गया है कि उनका माल सुरक्षित नहीं पहुंच पाता है, वह सब भी कम हो जायेगा। साथ ही आज जो रेल रोड का कम्पिटीशन हो रहा है वह भी कम हो जायेगा।

इसी के साथ दूसरा सुझाव और भी देना चाहता हूं। हो सकता है कि इसमें थोड़ा खर्च जरूर बढ़ जाये लेकिन उससे लाभ काफी हो सकता है। आज जिस प्रकार से रोडवेज के जरिये माल सुरक्षित पहुंच जाता है उस का इन्तजाम रेलवे को भी करना चाहिये। रेलवे डिपार्टमेंट को ओर से भी याड़ी ट्रक्स का प्रबन्ध करना चाहिये जो कि व्यापारियों के घर से माल लाकर स्टेशन तक पहुंचायें और गाड़ियों पर चढ़वा दें। इसके साथ हो जब माल दूसरे स्टेशन पर पहुंच जाय तो ऐसे हो ट्रकों द्वारा उनका सामान जहां उसको जाना हो वहां तक पहुंचा दिया जाय। यदि इस तरह किया जाय तो कदापि यह व्यक्तिगत ट्रक वाले या ट्रक कम्पनियां हैं वह रेलों के कम्पिटीशन में आगे नहीं आ सकतीं।

मैंने देखा है कि जब सब्जियां या फल गाड़ी पर चढ़ाते हैं तो उनमें से कुछ का तो चालान होता है साथ में और कुछ बगैर चालान के हो उठा कर भर दिये जाते हैं। जो माल भरने वाले या उतारने वाले दलाल होते हैं वे चालान के अलावा भी टोकरियां भर देते हैं। उनको उतारते समय स्टेशन पर रेल के बाबू चेकिंग तो कर लेते हैं परन्तु भरते समय चेकिंग नहीं किया जाता। वह सब सामान व्यापारियों को मौके पर ही दिया जाता है क्योंकि वह सामान ज्यादा दिन रुक नहीं सकता। उनको सामान देकर उनसे रेल के व्यापारी पैसे बाद में देने के लिये कह देते हैं। लेकिन बाद में पैसा कौन देता है ? इस प्रकार से कितने ही रुपयों का रेलवे को घाटा हो जाता है। इसके सम्बन्ध में मैं यह चाहता हूं कि जब तक व्यापारी उन का पैसा न दे तब तक उनको सब्जी फल वगैरह न दिया जाय। अगर उसके बाद भी वह पैसा देने पर राजी नहीं होता तो उसको नीलाम कर दिया जाय। इस तरह से रेलवे को काफी इनकम हो सकती है।

हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कई बातें कही हैं। मैं उनका आभारी हूं कि रेलवे काफी कार्यकुशलता से कार्य कर रही है और उसकी काफी तरक्की हुई है, लेकिन मैं अपने चुनाव क्षेत्र

[श्री प० ला० बारूपाल]

बीकानेर के सम्बन्ध में जो कि भूतपूर्व स्टेट है, सन् १९५३ से लेकर आज तक सुझाव देता आया हूं कि वहां पर बीकानेर जंकशन से लालगढ़ की लाइन शहर के बीच में से होकर गुजरती है, उस पर तीन क्रासिंग पड़ते हैं और १८ घण्टे के अन्दर नहीं तो ३६ घण्टे के अन्दर याने कम से कम प्रातः ५ बजे से लेकर ११ बजे रात तक रास्ता बन्द रहता है। लाइन के एक तरफ तो सारे शहर के लोग रहते हैं और दूसरी तरफ रेलवे डिपार्टमेंट या दूसरे राजकीय डिपार्टमेंट। उनमें जाने वाले लोगों का वक्त बहुत खराब होता है। नतीजा यह होता है कि उनको पहुंचने में बहुत देर हो जाया करती है। वहां पर कोई पुल भी नहीं बन सकता है। इस बीकानेर से लालगढ़ के चार मील के टुकड़े को हटा दिया जाय और घड़सोसर नागणीके मन्दिर से होकर वह लाइन शहर के बाहर से लाई जाय। इससे लोगों को काफी परेशानियां बच सकती हैं। आज तो यह होता है कि लाइन के एक तरफ को अस्पताल है, दूसरी तरफ अगर कोई बीमार हो जाय और उसको अस्पताल पहुंचाना हो तो सीरियस केस हो वहीं पर खत्म हो जायेगा, वह अस्पताल नहीं पहुंच सकता क्योंकि स्टेशन पर रेल आने के लिये फाटक बन्द कर दिया जाता है। मुझे याद है कि जब लार्ड माउण्टबेटन बीकानेर आये थे तो उनको भी २० मिनट तक वहां रुकना पड़ा था। मैं बड़े आदमी का नाम लेकर केस को मजबूत नहीं कर रहा हूं, बल्कि ऐसा हुआ था।

इसी प्रकार से माननीय मंत्री ने अपने भाषण में यह ज़िक्र किया कि हिन्दूमल कोट से गंगानगर तक ब्राडगेज लाइन बनाने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। इसके बारे में राजस्थान पंचायत राज्य संघ की ओर से रेलवे मंत्रालय को मिट्टी आदि डालने का आश्वासन दिया गया है। मैं विश्वास दिलाता हूं कि हम उस को पूरा करेंगे। लेकिन मेहरबानी करके इस १९ मील के टुकड़े को जल्दी से जल्दी बना दिया जाय। क्योंकि गंगानगर अन्न का भंडार है, बड़ा भारी कृषि क्षेत्र है, और वहां से काफी माल इस समय जाता है। वहां से माल भेजने के लिये पहले तो मीटरगेज के डब्बों में डालने में और फिर ब्राडगेज में डालने में रेलवे को काफी परेशानी होती है। यदि यह थोड़ा सा काम हो जाय तो व्यापारियों, व किसानों और स्वयं रेलवे को काफी सुविधा हो सकती है। आज इसी परेशानी से बचने के लिये व्यापारी लोग प्राइवेट ट्रकों में माल भर कर दूसरी जगहों को भेजते हैं।

इसके बाद करप्शन के बारे में कुछ कहना बेकार ही है। उस को तो भगवान् ही दूर करें तो वह बन्द हो सकता है। हमारे यहां रेलवे की वर्कशाप है, वहां काफी चोरी होती है। पिछले दिनों की बात है कि १२ मन कापर निकल गया। जब मजदूरी बाहर आते हैं तब उनकी तलाशी ली जाती है। समय खत्म होता है तब ताला लगा दिया जाता है, स्टोर्स को सील लग जाती है। इसलिये बाद में ही चोरी होती है। इतनी बड़ी बड़ी राड्स को चोरी हो जाय तो मजदूर उनको कैसे ले जा सकते हैं यह हमारी समझ में नहीं आता है। लेकिन इस चीज का लेकर १२ हरिजनों को बुरी तरह से पीटा गया, पानी छिड़क छिड़क कर उन को मारा गया। इतनी बड़ी बड़ी चोरियां होती हैं, तरह तरह से लोगों को धोखा दिया जाता है और भ्रष्टाचार होता है। जो ठेकेदार होते हैं उन का इस में काफी हाथ रहता है। उनसे मिल कर सामान बाहर लाया जाता है।

मेरा निवेदन है कि राजस्थान के अन्दर एशिया की सब से बड़ी नहर निकलने वाली है। उस एरिया का डेवेलपमेंट होगा (विकास होगा), नई रेलें भी निकलेंगी। इस के सम्बन्ध में बीकानेर में ब्रोडगेज की लाइन बननी है। जैसा मैं ने बतलाया वहां पर आज ट्रेफिक रुक जाता है, और लोगों का टाइम भी बड़ा नष्ट होता है। अगर आप उस को सिर्फ बढ़ा देंगे तो काम नहीं चलेगा। न ही उस पर ब्रिज बनाइये। वर्तमान स्टेशन जो है वह इतना उपयुक्त नहीं है कि आप का काम दे जाये। नया यार्ड बनाने के लिये स्टेशन को कुछ न कुछ तो बदलना ही होगा। ऐसी सूरत में पहले ही से उस के लिये कोई प्लान क्यों न बना लिया जाये। वहां पर जमीन है लेकिन बाद में रेलवे के लिये उस को पाना मुश्किल हो जायेगा। क्योंकि वहां की आबादी बढ़ रही है, वहां पर मेडिकल

कालेज खुल रहा है। बाद में आपको अच्छी जमीन नहीं मिलेगी। इसलिये पहले से ही स्टेशन के लिये जमीन रिज़र्व कर लेनी चाहिये।

अब मैं रेलवे में सर्विसेज के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। रेलवे में हरिजनों के लिये स्थान भी कुछ सुरक्षित हैं, उनको भरती करने की भी कोशिश की गई है, लेकिन जो हमारे हरिजन स्टेशन मास्टर होते हैं, उनकी बहुत बुरी हालत होती है। उनको पानी नहीं मिलता है, दूसरे स्टेशन मास्टर उन का बार बार अपमान करते हैं कि तुम नीच हो, तुम्हारे बर्तन अलग रखें हैं। आपको ऐसे केसेज की तरफ ज्यादा ध्यान करना चाहिये। अभी भी अवस्था यह है कि वर्कशाप्स में हरिजनों को समानता से पानी नहीं पिलाते। कुछ लोग एसे कट्टरपन्थी हैं कि मुझको भी पानी नहीं पिलाते।

उपाध्यक्ष महोदय : आज तो मिनिस्टर साहब ने कहा है कि वह दूसरों को पानी पिलायेंगे।

श्री प० ला० बारूपाल : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा कहना है कि ज्यादा से ज्यादा हरिजनों को पानी पिलाने के काम पर लगाना चाहिये और उनको भोजनालय टी आदि के स्टाल देना चाहिये जिससे कि छूतछात भी दूर हो और साथ ही उन की आर्थिक स्थिति भी अच्छी हो सके।

एक माननीय सदस्य : बाल्मीकियों को दिये जायें ?

श्री प० ला० बारूपाल : चाहे बाल्मीकियों को दें या किसी और को पर हरिजनों को दें।

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : यह जांच होनी चाहिये कि हरिजनों को जितने स्टाल दिये गये हैं उनमें से कितनों को सबलैट किया गया है।

श्री प० ला० बारूपाल : दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जो कर्मचारी भू० पू० बीकानेर स्टेट रेलवे में काम करते थे उनकी सीनियारिटी ठीक तरह से फिक्स नहीं की गई है। केवल सीनियारिटी पर ही ध्यान दिया जाना मेरी समझ में बेबुनियाद है। मैं समझता हूं कि उन कर्मचारियों की तरक्की के मामले पर भी रेलवे बोर्ड को ध्यान देना चाहिये।

एक बात में और कहना चाहता हूं कि अब राजस्थान कैनाल का निर्माण हो रहा है। उसकी वजह से आपको पंजाब में और राजस्थान में काफी रेलवे लाइनें बनानी होंगी। मेरा सुझाव है कि श्रीकोलायत से जैसलमेर वाया बाप और रामदेवरा होते हुए एक लाइन होनी चाहिये और सूरतगढ़ से पूगल, रणजीतपुरा, नाचना, रामगढ़, मोहनगढ़, संगरू तक एक लाइन बनानी चाहिये। आपको यह ध्यान रखना चाहिये कि जैसलमेर की तरफ बड़ी लाइन होना जरूरी है।

एक चीज़ और कहना चाहता हूं वह यह कि मेरतारोड से अजमेर तक का १८ मील का टुकड़ा है। इसे बना दिया जाये तो जनता को बहुत सुविधा हो सकेगी। इस के न होने के कारण लोगों को बहुत घूम कर जाना पड़ता है। तो यह टुकड़ा भी बनना चाहिये।

आजकल ब्रॉडगेज की ज्यादा डिमांड हो रही है। मेरा सुझाव यह है कि वर्तमान छोटी लाइनों की जगह ब्रांडगेज लाइन बनाई जाये। उन मीटरगज की लाइनों का सामान पिछड़े हुए इलाकों को दे दिया जाय। इससे भी उनका काफी काम हो सकता है और वहां यह छोटी लाइन निकाल दी जाय, इससे रेलवे को काफी फायदा हो सकता है।

श्री रा० स० तिवारी (खजराहो) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर बहस भी हो चुकी और मंत्री जी ने जवाब भी दे दिया और अब अनुदानों के विषय पर चर्चा चल रही है।

[श्री रा० स० तिवारी]

मेरा निवेदन है कि रेलवे मंत्रालय ने जो अपना बजट पेश किया है वह हर साल की भांति ही किया है। उसमें न कोई नवीनता दिखाई देती है और न कोई बढ़ती दिखाई देती है। जिस तरह से हमने पिछले साल रेलवे बजट पास किया था उसी तरह आगे के लिये भी करने जा रहे हैं। मेरा कहना यह है कि बजट की एक सीमा होती है और उसमें यह कहना कि हमको यह पुल मिलना चाहिये या हमको यह लाइन मिलनी चाहिये, कुछ ज्यादा ठीक नहीं है। जब तक कि खास तौर से जांच आदि न की जाये और सर्वेक्षण पहिले न हो जाय तब तक नई चीज़ नहीं दी जा सकती। बजट का तो एक संकीर्ण दायरा होता है और उसमें ज्यादा घटा-बढ़ी नहीं हो सकती। दूसरी योजना के लिये हमको ११ अरब ११ करोड़ रुपया दिया गया था। उसमें से तीन वर्ष बीत चुके हैं। अब हमको इस रकम में से इस साल खर्च करने के लिये २३५ करोड़ रुपया है। इस रकम को हम सूची के अनुसार ही खर्च कर सकेंगे। उसमें घटा-बढ़ी नहीं की जा सकती। इसलिये मैं इस योजना के लिये तो नहीं कहता, पर मैं चाहता हूं कि तीसरी योजना बनाते समय उन क्षेत्रों का ध्यान रखा जाये कि जहां अभी तक कुछ भी काम नहीं हुआ है। कुछ रियासतों के क्षेत्र ऐसे हैं जो कि आजकल प्रदेशों में शामिल कर दिये गये हैं, कि जहां पर न तो राजाओं ने पहले कुछ काम किया था और न अब काम हो रहा है। इसलिये अगली योजना में ऐसे क्षेत्रों को रेलवे देने की आप कृपा करें। मेरा मतलब बुंदेलखंड एरिया से है। उस एरिया के खजुराहो, छत्तरपुर, टीकमगढ़ और पन्ना जिलों में न अभी तक रेलवे का सर्वेक्षण हुआ है और न उसकी कोई चर्चा ही है। इसलिये मेरा निवेदन है कि इन जिलों की तरफ आप अवश्य ध्यान दें। खजुराहो ऐसा स्थान है जहां पर करीब दस विदेशी लोग रोज आते हैं और उन की संख्या बढ़ती जा रही है। अगर वहां के लिये यातायात की सुविधा हो जाये तो सरकार को विदेशी मुद्रा का बहुत लाभ हो सकता है। अभी वहां पर विश्व बैंक के लोग गये थे लेकिन वर्षा के कारण वे खजुराहो से एक फरलांग से लौट आये। आप सोचें कि उनके मन में क्या भाव पैदा हुआ होगा। जो लोग कनाडा, आस्ट्रेलिया, आदि दूर देशों से खजुराहो को आते हैं और उनको इस तरह की तकलीफ होती है तो उन पर क्या असर होता होगा। वह सोचते होंगे कि हिन्दुस्तान में ऐसे ऐतिहासिक स्थानों तक जाने के लिये यातायात की सुविधा नहीं है। मैं आठ दस साल से यहां इस विषय पर सरकार का ध्यान दिलाता रहा हूं। मेरा सुझाव है कि ललितपुर से छत्तरपुर होती हुई खजुराहो को एक लाइन का सर्वेक्षण किया जाये और कालपी से हरपालपुर, हरपालपुर से छतरपुर से खजुराहो को दूसरी लाइन का सर्वेक्षण किया जाये। एक महोबा से खजुराहो तक ३५ मील का टुकड़ा है इस को बनाया जाये। इन लाइनों के पहिले किसी एक के बनने से इस एरिया में बहुत उन्नति हो सकती है। ये बहुत बड़ी लाइनें नहीं हैं लेकिन उनके बनने से यहां की जनता को बहुत लाभ हो सकता है।

मंत्री जी ने कहा कि रेलवे अपने सामान के मामले में आत्मनिर्भर होती जा रही है और जो ८० करोड़ रुपया रखा था उसमें से केवल १२ करोड़ का सामान बाहर से मंगाया गया है। मेरा कहना है कि जब आप इंजिन आदि सब कुछ बनाते हैं तो ये पुरजे भी क्यों न अपने यहां बना लें ताकि यह १२ करोड़ रुपया भी बाहर न जाये।

यहां पर कहा गया कि रेलवे की आमदनी घट रही है। इसका कारण यह है कि देहातों में और जिलों में सड़कों का बहुत निर्माण हो गया है इसलिये बहुत सा माल सड़कों से जाने लगा है। मोटर लारियां हमारे दरवाजे से माल ले जाती हैं और ठीक स्थान पर पहुंचा देती हैं। पर रेलवे में यह हो रहा है कि अगर हम आपके दरवाजे पर भी माल पहुंचा देते हैं तो भी नहीं लादा जाता। मैं आपको एक मिसाल दूं। छत्तरपुर जिले में महराजपुर, मालहटा आदि गांवों में पान इतना ज्यादा होता है कि शायद हिन्दुस्तान में दूसरा ही नम्बर उनका हो। जब पान रेलवे पर लादने के लिये हरपाटनपुर या महोबा स्टेशनों पर लाया जाता है तो कर्मचारी कहते हैं कि दो रुपया तीन रुपया प्रति बंडल दो तो लादेंगे। अगर नहीं देते तो एक दो दिन की देर कर देते हैं। नतीजा यह होता है कि पान सड़ने

लगता है और लोग रुपया दे कर उस को लदवाते हैं । पाकिस्तान से पान का सम्बन्ध टूट गया है मंदा हो गया है । इसी कारण लोग ट्रकों से माल लादने लगे हैं और दिल्ली आदि बड़े-बड़े शहरों को भेजते हैं । इस तरह रेलवे का नुकसान होता है ।

रेलवे कर्मचारियों को तो प्रेम और मुहब्बत नम्रता से काम लेना चाहिये और लोगों को हर सुविधा देनी चाहिये क्योंकि यह तो व्यापार की लेन है । अगर रेलवे का यह रवैया न बदला तो दूसरे लोग फायदा उठायेंगे । और रेलवे का नुकसान होगा । अभी शायद इसलिये नुकसान नहीं मालूम होता कि काम बढ़ रहा है । लेकिन अगर ठीक व्यवस्था नहीं हुई तो ज्यादा नुकसान हो सकता है ।

एक चीज़ और मैं कहना चाहता हूं । हम ने देखा है कि अगर कोई मुसाफिर पूछताछ करना चाहे और उस समय पूछताछ के दफ्तर में बतलाने वाला बाबू न हो तो अगर किसी पास खड़े दूसरे रेलवे कर्मचारी से पूछा जाये तो वह कहता है कि पूछताछ के दफ्तर में पूछो मैं नहीं जानता । मैं चाहता हूं कि जो व्यक्ति जानता न हो, उस को फौरन सूचना देनी चाहिये और रास्ता बताना चाहिये ।

रेलवे की आमदनी दुगनी हो सकती है, लेकिन हमारे रवैये की वजह से ऐसा नहीं हो रहा है ।

अब मैं सड़ने गलने वाली चीज़ों के बारे में कहना चाहता हूं । हमारे एक्स-रेलवे मिनिस्टर, श्री लाल बहादुर शास्त्री कुछ वर्ष पूर्व महाराजपुर गये थे । वहां उन्होंने सार्वजनिक सभा में कह दिया कि सड़ने गलने वाली चीज़ों (पान) के लिये एक्सप्रेस गाड़ी में डिब्बे लगवाने की व्यवस्था की जा गी । लेकिन जब वह यहां आये, तो सेक्रेटरियों ने कहा कि ऐसा नहीं किया जा सकता है, जब तक कि चार पहियों वाले डिब्बे न हों, नहीं तो डिब्बे उलट जायेंगे । परिणाम यह हुआ कि मंत्री महोदय की दी गई आज्ञा रद्द हो गई और उस के सम्बन्ध में कुछ न किया जा सका । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि अगर रेलवे में जाने वाली बड़ी-बड़ी चीजों—सड़ने गलने वाली चीजों की तरफ़ ध्यान न दिया गया तो इस से रेलवे का ही नुक्सान होगा ।

जहां तक थर्ड क्लास में चलने वाले यात्रियों का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहता हूं कि उनसे रेलवे प्रशासन को १०४७८५० हजार की आमदनी होने का अनुमान है, जबकि अपर फर्स्ट सेकेण्ड क्लासेज़ से १३५१५० हजार की आमदनी होने का अनुमान है । इस अवस्था में यह कितने आश्चर्य की बात है कि जो वर्ग रेलवे प्रशासन को इतनी आमदनी देता है, उसको पर्याप्त सुविधायें नहीं दी जा रही हैं । मेरा निवेदन यह है कि थर्ड क्लास के यात्रियों के लिये सोने की सुविधा दी जाय, ताकि वे लोग लम्बी यात्रायें आराम से कर सकें । गर्मी के पंखे आवश्यक हैं, भी लगाये जाने चाहियें ।

जैसा कि मैंने अभी कहा है, उन स्थानों का सर्वेक्षण कराया जाय, जहां आज तक रेलवे नहीं पहुंची है । इस सम्बन्ध में मैंने आपको उदाहरण दिए हैं ।

रेल के पुलों के बारे में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि आपने इस साल चालू काम के लिए ६.५२ करोड़ रुपया रखा है और १.८ करोड़ रुपया नए कामों के लिये रखा है । ांसी-मानकपुर लाइन का बेतवा नदी पर जो पुल है, वह १८१८ ई० में बना था । उसके गर्डर अब जीर्ण-शीर्ण हो गए हैं और रेल के चलने से उस पुल के गिरने का खतरा है । वहां पर एक्स-ए का इंजन चलाया जाता है, जो कि दस मील फी घंटे की रफ्तार से चलता है । झांसी-मानकपुर लाइन पर अधिकतर कभी गाड़ी समय पर नहीं चलती है । वहां पर इस समय दो गाड़ियां चलती हैं । इस सम्बन्ध में एक लाख रुपया इस

[श्री रा० स० तिवारी]

साल के लिए रखा गया है, जबकि कुल खर्चा ३१.८२ लाख होना है। इसका मतलब यह है कि इस काम के पूरा होने में ३२ साल लगेंगे। इस अवधि में पुल गिर सकता है और उसके साथ गाड़ी गिर सकती है। इसलिये मेरा निवेदन यह है कि उस काम को एक दो वर्ष में पूरा कर दिया जाये। डासन नदी में भी यही हाल है और उसकी ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। भोपाल और बीना के बीच दोहरी लाइन बनाने का काम भी जल्दी से जल्दी पूरा किया जाये।

अन्त में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि अब भोपाल हमारे प्रदेश की राजधानी बन गई है, लेकिन इतने बड़े प्रदेश की राजधानी का स्टेशन बनाने का कोई प्रबन्ध नहीं है। उसके लिये जल्दी से जल्दी उपाय किया जाय। शहर को जाने के लिये जो क्रासिंग है, उसको चाहे आप बनवायें और चाहे वहां का विभाग बनवाए।

मैं दस बारह साल से रेलवे लाइन के लिये खुजराहो के बारे में कहता आ रहा हूं। मैं फिर कहना चाहता हूं कि बुन्देलखंड में रेलवे का विस्तार किया जाये।

मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे समय दिया है।

†**श्री सूपकार** (सम्बलपुर) : सब से प्रथम मैं इस बात पर जोर दूंगा कि नागपुर-हावड़ा के बीच एक जनता एक्सप्रेस चलनी चाहिए। अब जो दो यात्री गाड़ियां और एक मेल चलती है, वे काफी नहीं हैं और भीड़भाड़ काफी रहती है। इसके अतिरिक्त मेरी यह भी शिकायत है कि दक्षिण पूर्व रेलवे में रोशनी की व्यवस्था ठीक नहीं है। मैं इस बात पर भी जोर देना चाहता हूं कि हीराकुण्ड और राऊरकेला की परियोजनाओं के क्षेत्र में आने वाले स्थानों अर्थात् सम्बलपुर, सम्बलपुर रोड, ससोन, टंगली और लपंगा इत्यादि स्टेशनों पर जो कर्मचारी काम कर रहे हैं उन्हें वह मुआवजा भत्ता उपलब्ध नहीं होता जो कि परियोजना कार्यों में लगे कर्मचारियों को मिलता है। यह भत्ता इन स्टेशनों पर कार्य करने वाले कर्मचारियों को भी मिलना चाहिए। इसके लिये मैंने सरकार से पत्र व्यवहार भी किया था परन्तु कोई उत्तर ही प्राप्त नहीं हुआ। नये इस्पात संयंत्रों के चालू हो जाने के कारण इस क्षेत्र में वैसे भी चीजों की कीमतें काफी बढ़ गयी हैं। इन लोगों ने अभ्यावेदन भी दिये हैं परन्तु कुछ सुनवाई नहीं हुई। हम देखते हैं कि हावड़ा-नागपुर लाइन के बीच दो रीजनल हैडक्वार्टर यानी क्षेत्रीय मुख्यालय हैं जिनका फ़ासला २०० मील के अन्दर ही है। परन्तु हावड़ा मद्रास लाइन पर वाल्टेयर और खड़गपुर के बीच, जिसका फ़ासला ५०० मील है, एक डिवीजनल हैड क्वार्टर स्थापित करने के मामले में कुछ नहीं किया जा रहा। मैं इस बात पर जोर दूंगा कि क्षेत्रीय मुख्यालय खुरदा रोड पर स्थापित किया जाना चाहिए।

नई रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में मेरा इतना ही निवेदन है कि हम रेलवे प्रशासन के बहुत ही आभारी हैं कि सम्बलपुर-तितलागढ़ रेलवे को चालू करने का फैसला किया गया है। यद्यपि इसका सर्वेक्षण १९५३-५४ में हो गया था परन्तु इस दिशा में कुछ किया नहीं गया था। राऊरकेला में आने जाने की सुविधाओं की व्यवस्था करने के विचार से, हमें आशा करनी चाहिए। राउरकेला-बासुआ लाइन का निर्माण भी शीघ्र प्रारम्भ कर दिया जायेगा। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि कटक को परादीप पत्तन से मिलाया जाये। यह क्षेत्र खनिज संसाधनों से भरपूर है और रेल संचार के मामले में इसे विकसित किया जाना परम आवश्यक है। लौह अयस्क और अन्य खनिज पदार्थों को भी बाहर भेजने के लिए प्रोत्साहन देना होगा। इसके लिये कटक से परादीप पत्तन तक रेलवे लाइन बड़ी आवश्यक है। इससे हम विदेशी विनिमय प्राप्त कर सकेंगे।

---

†मूल अंग्रेजी में

मेरा अन्तिम सुझाव यह है कि हमें स्लीपरों के आयात से अपना विदेशी विनिमय नष्ट नहीं करना चाहिए। देश में टिम्बर काफी उपलब्ध है। हमें इस दिशा में अपने संसाधनों का विकास करना चाहिए। इससे स्लीपरों पर खर्च होने वाला विदेशी विनिमय बच जायेगा और उसका उपयोग किसी अन्य लाभदायक दिशा में हो सकेगा।

†**श्री जं० ब० सिं० बिष्ट** (अलमोड़ा) : सभी प्रकार के विकास कार्यक्रमों के निर्माण का उत्तरदायित्व रेलवे बोर्ड पर है। रेलवे बोर्ड का ये प्रयत्न सराहनीय है कि चल स्टाक और सामान के बारे में रेलवे को आत्मनिर्भर बनाया जाय। परन्तु मेरी यह शिकायत है कि पिछड़े हुये क्षेत्रों की ओर समुचित ध्यान नहीं दिया गया। जितने भी कार्यों का विवरण विभिन्न पृष्ठों पर दिया है, उनमें कोई कार्य भी उत्तर प्रदेश में नहीं हो रहा। उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों अर्थात् अलमोड़ा, नैनीताल और तराई क्षेत्रों में केवल एक ही छोटी लाइन है।

(**श्री मोहम्मद इमाम** पीठासीन हुए)

तराई क्षेत्र में उद्यान बाग़बानी को भी प्रोत्साहन प्राप्त हो रहा है और भी कई प्रकार के खनिज पदार्थ इस क्षेत्र में उपलब्ध हैं। परन्तु इन सब संसाधनों का उपयोग तो तब ही हो सकता है यदि वहां रेलवे लाइनें हों। आर्थिक विकास के साथ-साथ इन उपरोक्त क्षेत्रों का सामरिक महत्व भी बहुत अधिक है। यह तिब्बत और नैपाल की सीमा से मिलते हैं। यद्यपि हम पाक-भारत सीमा पर ही अधिक ध्यान देते हैं परन्तु फिर भी उत्तरी सीमा की नितान्त उपेक्षा करना बुद्धिमत्ता नहीं। अतः यहां एक समुचित रेल लिंक का होना परम आवश्यक है।

रायपुर-हल्दवानी लाइन के बारे में मैंने प्रश्न पूछा था और उसके उत्तर में कहा गया था कि अभी सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है और तीसरी योजना में भी इसको सम्मिलित किया जाना निश्चित नहीं। मेरे विचार में मेरे जिले नैनीताल के लोगों की कठिनाइयों से रेलवे बोर्ड परिचित नहीं। आज जो यातायात व्यवस्था है उसमें काफी समय लगता है। अतः सारी कठिनाइयों को देखते हुए मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस रेल लाइन के निर्माण की ओर ध्यान दिया जाय। यह क्षेत्र के आर्थिक और सामरिक दोनों प्रकार के हितों की दृष्टि से लाभदायक बात होगी।

†**श्री वे० ईयाचरण** (पालघाट) : मैं रेलवे बोर्ड का ध्यान तीसरी श्रेणी के क्लर्कों की शिकायतों की ओर आकृष्ट करवाना चाहता हूं। एम० एस० एम० आर० और एस० आई० आर० के विलय के बाद से तीसरे दर्जे के क्लर्क अपनी वरिष्ठता के सम्बन्ध में काफी कठिनाइयों का सामना करते रहे हैं। विभागवार वरिष्ठता की सूची तैयार करते हुए रेलवे बोर्ड को इन कर्मचारियों की मांगों का ध्यान रखना चाहिए। इसके अतिरिक्त इन कर्मचारियों के आवास की व्यवस्था करने के विचार से क्वार्टर बनाये जाने चाहियें।

इसके अतिरिक्त मेरी शिकायत यह है कि दक्षिण में जो रेलें चालू की गयी हैं, उनमें से पश्चिमी तट तक कोई भी नहीं पहुंच सकी। मलाबार-कोचीन क्षेत्र में रेलों में काफी भीड़भाड़ रहती है और उसे दूर करने का यही उपाय है कि नयी रेलें चालू की जायें और वर्तमान क्षमता को बढ़ाया जाय। पश्चिमी तट पर रेलवे बोर्ड को कोई विशेष कठिनाई का भी सामना नहीं करना होता। मलाबार और कोचीन से केवल दो सीधी गाड़ियां हैं, अर्थात् मद्रास-मंगलौर मेल और कोचीन एक्सप्रेस। इनमें काफी भीड़ रहती है और खड़े होने तक को स्थान नहीं होता। हजारों लोगों को अपने काम पर जाने के लिए इन गाड़ियों का उपयोग करना होता है और उन्हें विभिन्न प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना होता है इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि मलाबार से मद्रास तक जनता गाड़ी चालू की जानी चाहिए।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री वे० ईयाचरण]

मंगलौर से एरणाकुलम् तक सीधी गाड़ी चालू की जानी चाहिए। इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करूंगा कि पालघाट और कालीकट रेलवे स्टेशनों का पुनः निर्माण किया जाना चाहिए। पालीघाट राजस्व विभाग का मुख्य केन्द्र है और नगर भी काफी विकसित हो रहा है, अतः वर्तमान स्टेशन यात्रियों की आवश्यकताओं के लिए काफी नहीं। हाल ही में उपमंत्री महोदय ने स्टेशन का निरीक्षण भी किया था। पहले पहल यहां १८०० की बुकिंग थी परन्तु अब सुविधाओं के अभाव में इसमें काफी कमी आ गयी है। युद्धकाल में जो रेलें चालू की गयी थीं उन्हें भी बन्द कर दिया गया है। उन्हें चालू किया जाना चाहिए अथवा इसके स्थान पर डीजल कार चालू करनी चाहिए।

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये क्षेत्रवार नौकरियां सुरक्षित की जानी चाहिएं। साथ ही एरणाकुलम्-क्विलोन रेल के निर्माण के समय जिन मजदूरों को अस्थायी तौर पर काम पर लगाया गया था, उन्हें यह आश्वासन दिया गया था कि भविष्य में स्थानों को उनमें से ही भरा जायेगा। परन्तु इस ओर समुचित ध्यान नहीं दिया जा रहा जो कि दिया जाना चाहिए। अन्तिम बात जो मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे गज़ट जन साधारण को प्राप्त नहीं होता। भारत सरकार राज्य सरकार के गज़टों की भांति यह भी एक सरकारी दस्तावेज़ है और सबको उपलब्ध होना चाहिए जिससे लोगों को पूरी जानकारी मिलती रहे। हमारे क्षेत्र में विभागीय भोजन व्यवस्था न होने से भी लोगों को काफी परेशानी हो रही है, इसे भी शुरू किया जाना चाहिए।

एक बात और यह है कि जब भी कभी कोई शिकायत की जाती है, रेलवे बोर्ड से उसका कोई सीधा उत्तर नहीं दिया जाता। इस मामले की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

†**श्री अरविंद घोषाल** (उलबेरिया) : रेलवे मंत्री ने जैसे भी आंकड़े प्रस्तुत किये हों, मैं यह नहीं मान सकता कि सड़क परिवहन की वृद्धि अधिक भाड़ा दरों के कारण हुई है। इसके और भी कई कारण हैं, एक तो यह कि माल लाने ले जाने में काफी देरी हो जाती है और दूसरा यह कि दावों का निपटारा होने में काफी देर लगती है। छोटे-छोटे दावेदारों को सीधा जवाब ही मिल जाता है। कई प्रकार का भ्रष्टाचार भी है; कई रेलवे अधिकारी सेवा-निवृत्ति के पश्चात् रेलवे सम्बन्धी दावों के कार्यालय खोल लेते हैं ताकि अपनी जान पहिचान और प्रभाव से कुछ लाभ उठा सकें।

इसके अतिरिक्त और भी कई प्रकार का भ्रष्टाचार रेलवे में है। पक्षपात और परिवार-पोषण तो हरेक मामले में आपको मिल जायेगा। इससे रेलवे की कार्यकुशलता पर काफी प्रभाव पड़ रहा है और इसके कई एक उदाहरण हावड़ा में मिल सकते हैं। भ्रष्ट अधिकारियों को सज़ा देने के बजाय तरक्की दी जाती है।

रेलवे कर्मचारियों की अवस्था का जहां तक प्रश्न है, मैं कहना चाहता हूं कि स्थिति का फ़ायदा उठा कर स्थायी स्थानों पर भी नैमित्तक मज़दूरों को रखा जाता है। इसके अलावा ठेकेदारी प्रणाली भी चल रही है। पता नहीं सरकार ठेकेदारी की बुरी प्रणाली को बन्द क्यों नहीं करती।

दक्षिण पूर्वी रेलवे की स्थानिय गाड़ियों की हालत भी बहुत शोचनीय है। गत तीन महीनों में मैंने उनमें रोशनी का इन्तज़ाम नहीं देखा। इसी कारण एक असिसटेंट स्टेशन मास्टर ने एक महिला से छेड़छाड़ की थी परन्तु पता नहीं सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री नंजप्पा** (नीलगिरि) : मैं सर्व प्रथम अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ शिकायतें आपके सम्मुख रखना चाहता हूं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आलू बहुत पैदा होते हैं जो उत्तरी भारत भेजे जाते हैं लेकिन वहां के व्यापारियों की शिकायत यह है कि उन्हें आलू भेजने के लिये काफी मालगाड़ी के डिब्बे नहीं मिलते हैं अतः ऐसी व्यवस्था होनी चाहिये कि मेट्टूप्पालैयम् में मालडिब्बे तैयार रहें जिससे आलू शीघ्रता से भेजे जा सकें। साथ ही इन डिब्बों में हवा के आने जाने की भी व्यवस्था होनी चाहिये जिससे आलू सड़ न सकें।

नीलगिरि के पहाड़ी क्षेत्र के रेलवे कर्मचारियों का यह कथन है कि उन्हें भी आसाम के रेलवे कर्मचारियों की तरह पहाड़ी भत्ता मिलना चाहिये।

मेट्टूप्पालैयम् का स्टेशन बहुत पुराना और छोटा है। इस सम्बन्ध में मद्रास के राज्यपाल श्री श्रीप्रकाश ने रेलवे मंत्री को उसके सुधार के लिये लिखा था। तत्पश्चात् वहां की म्यूनिसिपलटी ने यह मामला अपने हाथ में लिया और रेलवे मंत्रालय को नागरिकों की ओर से अभ्यावेदन भेजा तथापि अभी तक इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

उक्त स्टेशन में एक पैदल पुल की बहुत आवश्यकता है। वहां तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के लिये विश्रामस्थान इत्यादि भी नहीं हैं। इन सब की तत्काल व्यवस्था होनी चाहिये।

अब मैं नीलगिरि एक्सप्रेस को लेता हूं। यह गाड़ी बहुत धीमे चलती है और ३०० मील का सफर १३ घंटे में तय करती है अतः इसकी चाल बढ़ानी चाहिये।

इस ओर से बम्बई और कोचीन जाने वाली गाड़ियों में बड़ी भीड़भाड़ रहती है अतः मेरा निवेदन है कि बंगलौर जाने वाले सभी डिब्बों को इरोड पर जोड़ कर त्रिची स्टेशन से बंगलौर तक एक पृथक् गाड़ी चलाई जाय। इस सम्बन्ध में शामराज नगर से सत्यमंगलम् तक एक नई लाइन बनाने की योजना थी जिससे बम्बई से कोचीन तक सीधे गाड़ियां जा सकें लेकिन इस सम्बन्ध में अभी तक कोई कार्य नहीं हुआ।

अन्त में मुझे एक यह भी सुझाव देना है कि दिल्ली-मद्रास ग्रांड-ट्रंक एक्सप्रेस की चाल अधिक बढ़ाई जाय। जिससे यात्री जल्दी दिल्ली पहुंच सकें और संचालन व्यय में भी कमी हो।

पंडित ब्रज नारायण ब्रजेश (शिवपुरी) : सभापति महोदय, मैं समझता हूं कि केवल आलोचना किये जाना और यदि कोई कार्य हुआ है तो उसकी प्रशंसा भी न करना, मैं इस नीति का नहीं हूं।

मैं समझता हूं कि जब से सदन में रेलवे विभाग की कमजोरियों की ओर ध्यान आकर्षित करना आरम्भ हुआ है तब से रेलवे विभाग ने और हमारे माननीय मंत्री महोदय ने बड़ी सावधानी के साथ, जागरूकता के साथ रेलवे में जो बुराइयां हैं उनको निकालने का प्रयत्न किया है और मैं देखता हूं कि रेलवे विभाग में सर्वथा एक जाग्रति है, लोगों के व्यवहार में भी और अपने कार्य करन की पद्धति में भी। इसके लिए मैं रेलवे मंत्री महोदय को बधाई देता हूं।

इसके पश्चात् जो एक साधारण बात मेरे दिमाग में है उसको मैं आपके सामने रखना चाहता हूं और अब आप ध्यान दे रहे हैं तो मैं आशा करता हूं कि इस तरफ भी आप ध्यान देंगे।

---

†मूल अंग्रेजी में।

[पंडित ब्रज नारायण ब्रजेश]

मैं समझता हूं कि भारतवर्ष में, जैसा कि मैंने अनेकों बार निवेदन किया है, यह रेलवे का जो विभाग है यह सरकार को और शासन को सब से अधिक पैसा देने वाला है और जनता को भी सुविधा देने वाला है । मंत्री महोदय इस बात को जानते हैं कि "भ्रमन्तम् पूज्यते राजा, भ्रमन्तम् पूज्यते द्विजा:" अर्थात् जो राजा दौरा नहीं करता उसका राज्य नहीं रहता और जो उपदेशक नहीं घूमता उसका धर्म समाप्त हो जाता है । अब देश में प्रजातंत्र हो गया है तो प्रजा ही राजा हो गयी है । तो राजा के लिए घूमने की प्रवृत्ति को बढ़ाना आवश्यक है । क्योंकि लोग जितना घूमेंगे उतनी ही उनके ज्ञान में वृद्धि होगी । उससे शासन को पैसा भी मिलेगा और जनता का अनुभव भी बढ़ेगा । तो मैं चाहता हूं कि इस तरफ ध्यान जरूर देना चाहिए । इस देश के लोग आलसी हैं और उनमें अकर्मण्यता घर कर गयी है । यदि ऐसा न होता तो क्या इतने दिनों तक यहां गुलामी रह सकती थी । अब हमने प्रयत्न करके देश में जागरण पैदा किया है तो यातायात की असुविधा के कारण लोग यह न कहने लगें कि यात्रा में बड़ी कठिनाई होती है और इसलिए घर से न निकलें । जब तक लोग बाहर नहीं निकलेंगे तो उनमें कुशलता नहीं आवेगी और उनका ज्ञान नहीं बढ़ेगा । उपनिषदों में भी लिखा है "चरैवेति चरैवेति" । तो जनता में चलने की प्रवृत्ति होनी चाहिए । तो यह बहुत आवश्यक है कि लोगों को घूमने का अवसर अधिक मिले । इससे प्रथम तो यह लाभ है कि लोगों का ज्ञान बढ़ता है और दूसरे इससे शासन को पैसा भी मिलता है । तो लोगों को भ्रमण के लिए अधिक से अधिक सुविधा देने के लिए रेलवे ध्यान दे ।

अभी भी रेलवे विभाग में कुछ गड़बड़ी है । उसकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं । जितने बड़े अफसर हैं वे प्राय: आपरेटिंग सेक्शन से लिये जाते हैं, कर्मशियल सेक्शन से कम लिये जाते हैं । मेरा सुझाव है कि सब लोगों को बढ़ने का समान अवसर मिलना चाहिए ।

अगर एक एम० ए० बी० काम० क्लर्क हो जाता है तो वह उस मैट्रिक पास से पीछे रह जाता है जो कि गार्ड होता है । इसलिए मेरा निवेदन है कि पढ़े लिखे लोगों को उन्नति के लिये खुला क्षेत्र मिलना चाहिए ।

ट्रेनिंग के लिए भी आपने प्रतिबन्ध लगा रखा है कि वह ट्रेनिंग नहीं ले सकते । आपको अधिक से अधिक ट्रेंड लोग मिल सकें इसके लिये यह आवश्यक है कि आप इस प्रतिबन्ध को हटा लें । और जो उत्साही लोग हों उनको ट्रेनिंग लेकर आगे बढ़ने का अवसर मिलना चाहिए ताकि अच्छे से अच्छे ट्रेंड लोग आपको मिल सकें । इसलिए मैं चाहता हूं कि आपको यह प्रतिबन्ध हटा लेना चाहिए ।

साथ ही मैं यह भी निवेदन करूंगा कि जो आदमी आपके पब्लिक सरविस कमीशन से आते हैं वे उन लोगों से जो पहले से काम कर रहे होते हैं आगे निकल जाते हैं और जिनको काम का अनुभव होता है उनको बढ़ने का अवसर नहीं मिलता ।

अगर हम अनुभवी आदमियों को आगे बढ़ायेंगे तो नीचे वाले उनको अंधेरे में नहीं रख सकेंगे क्योंकि वे लोग अपने काम को अच्छी तरह जानते हैं ।

दूसरे मैं एक बात और निवेदन करना चाहता हूं । मैं ने पिछली बार भी यह निवेदन किया था यह कोई बड़ी बात तो नहीं है पर आपका ध्यान उस तरफ केन्द्रित हो जाये इसलिये मैं उसे आपके

सामने रख रहा हूं । हमें सब से ज्यादा आय जो होती है वह तीसरे दरजे के यात्रियों से होती है । इसलिये रेलवे विभाग को इनकी सुविधा का अधिक से अधिक ध्यान रखना चाहिये । उन की तरफ़ अधिक ध्यान देना चाहिये । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि बड़े-बड़े भवनों के निर्माण की तरफ़ थोड़ा कम ध्यान देकर थर्ड क्लास के डिब्बे बढ़ाने और उसके यात्रियों की सुविधायें बढ़ाने की तरफ़ ज्यादा ध्यान देना चाहिए । इससे सरकार को लोकप्रियता भी प्राप्त होगी और उसको धन भी प्राप्त हो जायगा और जनता यह अनुभव करेगी कि अब हमारा राज्य आ गया है। अगर केवल फ़र्स्ट और सैकंड क्लास वाले ही यह अनुभव करें कि हमारा राज्य आ गया है और थर्ड क्लास वाले अनुभव करें कि न पहले हमारा राज्य था और न ही अब हमारा राज्य है, तो यह उचित न होगा । चूंकि उनकी संख्या अधिक है, इसलिए उनकी सुख-सुविधाओं की ओर ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिए । जहां-जहां डिब्बे कम हैं, उस की सूचना आप को बराबर प्राप्त होती है । उस तरफ़ ध्यान देकर उचित व्यवस्था की जाये ।

मंत्रियों के प्रकट दौरे तो देश में लगते रहते हैं, लेकिन मैं चाहता हूं कि अगर वे उचित समझें तो गुप्त रूप में भी कुछ दौरे लगने चाहियें । वे इस प्रकार कहीं-कहीं छापा मारें । माल गोदाम पर छापा मारें और देखें कि रेलवे विभाग के आदमी किस तरह शक्कर में से शक्कर और कपड़े में से कपड़ा निकालते हैं । यह सम्भव है कि दूसरे लोग ले जाते हों, लेकिन नाम रेलवे वालों का लग जाता है । आखिर हमारे देश में चोरों की कमी नहीं है । करने वाले करते हैं और नाम किसी का होता है । अगर गुप्त रूप में दौरे लगाये जायेंगे और उनका पता नहीं चलेगा, तो लोगों में सनसनी फैल जायेगी कि पता नहीं कब मंत्री महोदय या उपमंत्री महोदय आ टपकेंगे और हमें रंगे हाथों पकड़ लेंगे । इस प्रकार भ्रष्टाचार कुछ कम होगा ।

रेलवे प्रशासन ने नई लाइन्ज़ डालने के लिये जो योजना बनाई है, उसके लिये वह बधाई का पात्र है । पिछली दफ़ा मैंने निवेदन किया था कि मेरे क्षेत्र में टिकट के पैसे खुले आम जेब में डाले जाते हैं । उस तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिये ।

मीटरगेज बिल्कुल बेकार हो गया है । अगर उसको ब्राडगेज कर दिया जाये, तो आमदनी ज्यादा होगी । मंत्री महोदय को स्वयं मालूम है कि मध्य प्रदेश एक बैकवर्ड एरिया है । वहां पर यातायात की सुविधा बिल्कुल नहीं है । इसी कारण वहां पर मिशनरीज़ लोगों की नैशनैलिटी को एक प्रकार से खराब कर रहे हैं । इसलिये मैं चाहता हूं कि यातायात की अधिक सुविधा की दृष्टि से मीटरगेज को हटा कर ब्राडगेज कर दिया जाये । ग्वालियर से शिवपुर और ग्वालियर से भिंड मुरेना तक गाड़ी जाती है । यद्यपि वह मेरे क्षेत्र में नहीं है, लेकिन मेरे देश में तो है । मैं मंत्री महोदय की कठिनाई भी जानता हूं । हर एक क्षेत्र वाला यह चाहता है कि मेरे यहां काम हो, लेकिन मंत्री महोदय के पास दाम हो, तो ही वहां काम हो, नहीं तो सरकार बदनाम हो । जैसा कि मैंने कहा है, मैं उनकी कठिनाई को जानता हूं, लेकिन अगर उनके पास पैसा हो और वह सुविधा देना चाहें, तो वह मेरी तरफ़ भी ध्यान दें । मैं राष्ट्र-हित की दृष्टि से यह कहना चाहता हूं कि अगर मीटरगेज की जगह ब्राडगेज कर दिया जाय, तो रेलवे की आमदनी बढ़ जायगी और जनता को सुविधा प्राप्त हो जायगी ।

मैं अधिक पिष्टपेषण न करता हुआ पुनश्च आपका धन्यवाद करते हुये अपना स्थान ग्रहण करता हूं ।

रेलवे मंत्रालय की मांग संख्या १ के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१०९	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	बोर्ड का संगठन, रचना तथा शक्तियां	राशि घटा कर १ रुपया की जाये।
११०	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	उच्च वर्ग के रेलवे कर्मचारियों का डिवीज़नल सुपरिन्टेन्डेन्ट के पद पर चुनाव ।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये।
११३	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	आयोजन के तरीके तथा रेलवे योजनाओं का बनाया जाना ।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये ।
३३८	श्री ब्रजराज सिंह	रेलवे बोर्ड के पदाधिकारियों तथा सदस्यों के अत्याधिक वेतन तथा भत्ते।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये ।
३३९	श्री ब्रजराज सिंह	रेलवे बोर्ड का संगठन, रचना, शक्तियां तथा कार्यवहन ।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये।
३४०	श्री ब्रजराज सिंह	पिछड़े इलाकों में विशेषतया तथा समस्त देश में सामान्यतया रेलवे लाइन बिछाने की निश्चित नीति बनाने की आवश्यकता ।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये।
३४१	श्री ब्रजराज सिंह	पदाधिकारियों के सैलूनों को हटा देने की आवश्यकता।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये ।
३४२	श्री ब्रजराज सिंह	पहले तथा दूसरे दर्जों और वातानुकूलित डिब्बों को हटाने में देरी।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये ।
३४३	श्री ब्रजराज सिंह	रेलवे बोर्ड की समाप्ति तथा उसके स्थान पर रेलवे मंत्रालय का विस्तार जो सीधे संसद् के नियंत्रणाधीन हो।	राशि घटा कर १० रुपया की जाये।

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
३४४	श्री ब्रजराज सिंह	रेलवे बोर्ड के उच्चस्तरीय कर्मचारियों की लगातार वृद्धि।	राशि घटा कर १ रुपया की जाये।
५९१	श्रीमती पार्वती कृष्णन	रेलवे के कार्मिक संघों में भेदभाव	राशि घटा कर १ रुपया की जाये।
९	श्री त० ब० विट्ठलराव	जिन अस्थाई कर्मचारियों की सेवा एक वर्ष से अधिक हो गई हो उनको स्थाई बनाना।	१०० रुपये
११	श्री त० ब० विट्ठल राव	चौथी श्रेणी के कर्मचारियों को सेवा-निवृत्ति के पश्चात् पास देने में भेद-भाव।	१०० रुपये
१३	श्री तंगामणि . .	अखिल भारतीय रेलवे मैन फैडेरेशन को मान्यता देने में असफलता।	१०० रुपये
१४	श्री तंगामणि . .	चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के लिये पदोन्नति के रास्तों के सम्बन्ध में तपासे समिति की सिफारिशों को लागू करने में विलम्ब।	१०० रुपये
१५	श्री तंगामणि .	दक्षिण रेलवे में चालक कर्मचारियों के सम्बन्ध में समान काम के लिये समान वेतन के सिद्धांत का उल्लंघन।	१०० रुपये
१६	श्री तंगामणि . .	शंकर सरन न्यायाधिकरण के सम्बन्ध में निर्णय लेने में देरी।	१०० रुपये
१७	श्री तंगामणि .	रेलवे कर्मचारियों के विरुद्ध सामान्यतः संस्थापन संहिता के नियम १४८ का भेदभाव पूर्ण प्रयोग।	१०० रुपये
१८	श्री तंगामणि . .	संस्थापन संहिता के नियम १४८ के अधीन दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों की पदच्युति।	१०० रुपये
५७	श्री तंगामणि . .	गाड़ियों के पटरी से उतर जान की घटनाओं में वृद्धि।	१०० रुपये

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
			रु०
५८	श्री तंगामणि . .	चालन समय घटा कर गाड़ी के समय में पुनरीक्षण करने की आवश्यकता .	१००
५९	श्री तंगामणि . .	एक्सप्रेस गाड़ियों के चालन समय में। कमी	१००
६०	श्री तंगामणि . .	रेलवे यात्रा में असुरक्षा	१००
६१	श्री तंगामणि . .	दक्षिण रेलवे के तिरुनेलवेली तथा तिरु-चिन्दूर के बीच चालन समय घटाना	१००
६२	श्री तंगामणि . .	मद्रास राज्य से दियासलाइयों के वाहनान्तरण के भाड़े को घटाना	१००
६९	श्री कोडियान. .	रेलवे के माल और यात्री यातायात में कमी	१००
७०	श्री सूपकार . .	खुर्दा-रोड में दक्षिण पूर्व रेलवे का एक डिवीज़नल कार्यालय न बनाया जाना	१००
८८	श्री नौशीर भरूचा .	रेलवे बोर्ड के सदस्यों को दिये जाने वाले अत्यधिक वेतनों को कम करने में असफलता	१००
८९	श्री नौशीर भरूचा .	रेलवे बोर्ड में कर्मचारियों की अधिकता को रोकने में असफलता	१००
९०	श्री नौशीर भरूचा .	बम्बई नगर की उपनगरीय रेलों में अत्यधिक भीड़भाड़ को रोकने में असफलता	१००
९१	श्री नौशीर भरूचा .	बम्बई में भीड़भाड़ को कम करने के लिये ट्यूब रेलवे परियोजना, जैसी परि-योजनायें बनाने में असफलता	१००
९८	श्री तंगामणि .	अधिकारियों के सैलूनों को हटाने की आवश्यकता जिससे यात्रियों को अधिक स्थान मिल सके	१००
९९	श्री तंगामणि .	मीटर गेज पर जनता एक्सप्रेस चलाने में असफलता	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
			रु०
१००	श्री तंगामणि . .	दक्षिण रेलवे पर मदुरै तथा मद्रास के बीच जनता एक्सप्रेस चलाने में असफलता	१००
११५	श्री अरविंद घोषाल .	हावड़ा नगर की इंजीनियरिंग फैक्टरियों में रेलवे के सामान को चोरी-छिपे लाने को रोकने में सरकारी रेलवे पुलिस की असफलता	१००
१३४	श्री अरविंद घोषाल .	छोटे दावों का मनमाने ढंग से न माना जाना	१००
१४७	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	रेलवे बोर्ड द्वारा भारतीय रेलों के वार्षिक प्रतिवेदनों के उपस्थापन का तरीका तथा समय	१००
१४८	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	नई लाइनों के खुल जाने और अधिक यातायात हाथ में आ जाने पर भी संचालन की लागत का बढ़ जाना और संचालन क्षमता का घटना	१००
१४९	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	रेलवे कर्मचारियों, विशेषतः वाणिज्यक क्लर्कों की शिकायतें	१००
१५०	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	पूर्व रेलवे के सियालदा खण्ड की उपेक्षा	१००
१५१	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	आसाम, उत्तर बंगाल तथा पश्चिम बंगाल के बीच रेलवे यातायात की व्यवस्था सम्बन्धी समस्याओं को सुलझाने में असफलता	१००
१५२	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	बी० ए० के० लूप में निमतीता और तिलडांगा के बीच सीधा यातायात पुनः आरम्भ करने में असफलता	१००
१५३	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	सियालदा तथा हावड़ा के बीच कलकत्ता की उपनगरीय गाड़ियों में भीड़भाड़ की समस्या	१००
१५४	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	कलकत्ते के चारों ओर प्रस्तावित रेलवे बनाने के बारे में कोई कार्यवाही करने में असफलता	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१५५	श्री त्रिदिब कुमार चौधरी	पूर्व रेलवे के बी० ए० के० लूप लाइन की उपेक्षा	रु० १००
१६४	श्री जगदीश अवस्थी .	एक समान यात्री दर्जा बनाने की आवश्यकता तथा सैलूनों की समाप्ति	१००
१६५	श्री जगदीश अवस्थी .	कानपुर तथा लखनऊ के बीच बिजली की गाड़ी चलाना	१००
१६६	श्री हेम बरुआ . .	अखिल भारतीय रेलवे मैन्स फेडेरेशन को मान्यता देने में विलम्ब	१००
१६७	श्री हेम बरुआ . .	भारतीय रेलवे में कर्मचारियों की प्रस्तावित छंटनी से उत्पन्न होने वाली स्थिति	१००
२६३	श्री जगदीश अवस्थी .	इस वर्ष मकनपुर के मेले के अवसर पर पूर्वोत्तर रेलवे के कानपुर और अरौल स्टेशनों के बीच विशेष गाड़ियों के चलाने में असफलता	१००
२६४	श्री जगदीश अवस्थी .	टूंडला के हायर सेकेण्डरी इंटरमिडियेट रेलवे स्कूल के प्रशिक्षित स्नातक अध्यापकों की श्रेणी बनाने की योजना लागू करने में असफलता	१००
२६५	श्री जगदीश अवस्थी .	कानपुर की कुछ साथों द्वारा रेलवे माल वैगनों का समय पर संभरण करने में असफलता	१००
२६६	श्री जगदीश अवस्थी	पूर्वोत्तर रेलवे पर तीसरे दर्जे व सभी यात्रियों के लिए बिजली के पंखे, रोशनी तथा पानी की सुविधा की व्यवस्था करने में असफलता	१००
२६७	श्री जगदीश अवस्थी .	रेलवे यात्रा में असुरक्षा	१००
२६८	श्री जगदीश अवस्थी	गाड़ियों का देर से चलना	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
			रु०
२६९	श्री जगदीश अवस्थी	गाड़ियों, विशेषतया तीसरे दर्जों में, भीड़-भाड़	१००
२७०	श्री जगदीश अवस्थी .	रेलवे के तीसरी श्रेणी के कर्मचारियों की दशा में सुधार करने में असफलता	१००
२८६	श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी .	दक्षिण-पूर्व रेलवे के खड़गपुर तथा वाल्टेयर के बीच उड़ीसा क्षेत्र में होती हुई यात्री गाड़ी चलाने की आवश्यकता	१००
२८७	श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी	खुर्दा रोड़ पर दक्षिण पूर्व रेलवे का डिवीजनल कार्यालय बनाने के सम्बन्ध में निर्णय लेने में देरी	१००
२८८	श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी .	उड़ीसा में गाड़ियों के आने जाने का असुविधाजनक समय और यात्रियों को होने वाली कठिनाइयां	१००
३२४	श्री सरजू पांडे . .	रेलवे बोर्ड के सदस्यों को दिया जाने वाला अधिक वेतन	१००
३२५	श्री सरजू पांडे . .	इलाहाबाद और कटिहार के बीच से गाड़ियों का ठीक न चलना	१००
३२७	श्री सरजू पांडे . .	दिल्ली-लखनऊ एक्सप्रेस गाड़ी में अत्यधिक भीड़-भाड़ रोकने में असफलता	१००
३४७	श्री कोडियान . .	संस्थापन संहिता के नियम १४८ का भेदभावपूर्ण उपयोग	१००
३४८	श्री कोडियान	कोजीकोड़ के निकट रासायनिक विधि से लकड़ी को मजबूत बनाने का एक और संयंत्र स्थापित करने की आवश्यकता	१००
३४९	श्री कोडियान .	देसी लकड़ी के स्लीपरों का पूरा उपयोग करने की आवश्यकता	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
३५०	श्री कोडियान .	रेलवे के नैमित्तिक तथा अस्थाई कर्मचारियों को स्थायी बनाने की आवश्यकता	रु० १००
३५१	श्री कोडियान .	क्विनोन-एरणाकुलम लाइन पर छंटनी किए गए मजदूरों को स्थायी पदों पर रखने में असफलता	१००
३५२	श्री ब्रजराज सिंह	दिल्ली से हावड़ा, दिल्ली से मद्रास तथा दिल्ली से बम्बई डिलक्स गाड़ी प्रतिदिन चलाने की आवश्यकता	१००
३५९	श्री फ्रैंक एन्थनी .	रेलवे कर्मचारियों की शिकायतें	१००
३६०	श्री त० ब० विट्ठल राव .	भूतपूर्व बारसी लाइट रलवे के कर्मचारियों की सेवाओं को लगातार बनाये रखने का प्रश्न	१००
३६१	श्री त० ब० विट्ठल राव .	भूतपूर्व बारसी लाइट रेलवे के कर्मचारियों की वरिष्ठता का समायोजन	१००
३६२	श्री त० ब० विट्ठल राव .	भूतपूर्व बारसी लाइट रेलवे के कर्मचारियों को ३१-१२-१९५३ को मिलने वाले वेतन पुनः दिलाना	१००
३६३	श्री त० ब० विट्ठल राव .	भूतपूर्व बारसी लाइट रेलवे के कर्मचारियों को ३१-१२-१९५३ को उपलब्ध वेतन क्रम तथा पद पुनः दिलाना	१००
३६४	श्री त० ब० विट्ठल राव .	भूतपूर्व बारसी लाइट रेलवे के कर्मचारियों को १९५४ से, आज तक प्रत्येक वर्ष की वार्षिक-वृद्धि दिलाना	१००
३६५	श्री त० ब० विट्ठल राव .	रेलवे संस्थापन संहिता के नियम १४८ को भंग करने की आवश्यकता	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
			रु०
३६६	श्री आसर . .	सभी स्टेशनों तथा जलपान डिब्बों में भारतीय भोजन की ठीक व्यवस्था न होना	१००
३६७	श्री आसर . .	मुख्य स्टेशनों पर पहले दर्जे का रिजर्वेशन करने की प्रक्रिया	१००
३६८	श्री आसर . .	नम्रता सप्ताह का मनाना	१००
३६९	श्री आसर . .	चर्चगेट, वी० टी० तथा दिल्ली के स्टेशनों के रिजर्वेशन कार्यालयों में अदक्षता	१००
३७०	श्री आसर . .	वापसी तथा रियायती टिकटों वाले यात्रियों को परेशान किया जाना	१००
३७१	श्री आसर . .	तीसरे दर्जे के प्रतीक्षालयों की दशा	१००
३७२	श्री आसर . .	भारतीय रेलों में छंटनी के किए गए कर्मचारी	१००
३७३	श्री आसर . .	गाड़ियों, विशेषतया बम्बई की उप-नगरीय गाड़ियों, का देर से चलना	१००
३७४	श्री आसर . .	रेलवे बोर्ड के सदस्यों के उच्च वेतन	१००
३७५	श्री आसर . .	विभिन्न स्टेशनों पर रेलवे गाइडों पर अनावश्यक व्यय	१००
३७६	श्री आसर . .	उच्च अधिकारियों द्वारा सैलूनों के प्रयोग करने पर रोक लगाने में असफलता	१००
३७७	श्री आसर . .	अखिल भारतीय कमर्शियल क्लर्कस एसोसियेशन को मान्यता देने में असफलता	१००
३८०	श्री आसर . .	रेलवे कर्मचारियों के खिलाफ संस्थापन संहिता के नियम १४८ का प्रयोग	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
३८१	श्री आसर	एक वर्ष से अधिक की सेवा वाले अस्थाई कर्मचारियों को स्थायी बनाना	रु० १००
३८२	श्री आसर . .	दुर्घटनाओं तथा पटरी से गाड़ी उतरने की घटनाओं में वृद्धि	१००
३८३	श्री आसर . .	डाक तथा एक्सप्रेस गाड़ियों के चालन समय में कमी	१००
३८४	श्री आसर . .	सभी रेलों पर यात्री तथा माल यातायात में कमी	१००
३८५	श्री आसर . .	वाणिज्यिक क्लर्कों के प्रति व्यवहार	१००
३८६	श्री आसर . .	मसुलीपटम तथा विजयवाड़ा के बीच लूप लाइनें बनाने की आवश्यकता	१००
३९४	श्री आसर . .	वे-साइड स्टेशन के कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए सुरक्षा कार्यवाही करने में असफलता	१००
३९५	श्री आसर . .	स्टेशन मास्टरों तथा असिस्टेंट स्टेशन मास्टरों की पदोन्नति के लिए उचित व्यवस्था करने में असफलता	१००
३९६	श्री आसर . .	खण्डीय प्रबन्धकों (जोनल मैनजरों) द्वारा अधिकारों का दुरुपयोग	१००
४४३	श्री मो० ब० ठाकुर .	बम्बई की स्थानीय गाड़ियों में भीड़भाड़ कम करने में असफलता	१००
४४४	श्री मो० ब० ठाकुर .	अहमदाबाद से चलने वाली तथा आने वाली सभी गाड़ियों में भीड़भाड़ कम करने में असफलता	१००
४४५	श्री मो० ब० ठाकुर .	पश्चिम रेलवे के काम्बली स्टेशन पर जनता एक्सप्रेस को ठहराने की व्यवस्था करने में असफलता	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
४४६	श्री मो० ब० ठाकुर	१२ से १६ बजे के बीच अहमदाबाद तथा आबू के बीच अधिक गाड़ियां चलाने में असफलता	रु० १००
४४७	श्री मो० ब० ठाकुर	गाड़ियों का देर से चलना	१००
४४८	श्री मो० ब० ठाकुर	जयपुर रेलवे स्टशन, विक्टोरिया टर्मिनस, बम्बई और आगरा स्टशनों पर बड़े प्रतीक्षालय बनाने में असफलता	१००
४४९	श्री मो० ब० ठाकुर .	खेटालू-मेहसाना, काकोशी-मेहसाना, हटीज—मेहसाना, वीजापुर-अम्बलिपासन तथा कालोल के बीच विशेषतया सवेरे और शाम को अधिक गाड़ियां चलाने में असफलता	१००
४५०	श्री मो० ब० ठाकुर . .	सभी रेलों पर उच्च पदाधिकारियों के लिए सैलूनों को बन्द करने में असफलता	१००
४५१	श्री मो० ब० ठाकुर .	रेलवे स्टेशनों तथा जलपान-गृहों में अच्छे खाने की व्यवस्था करने में असफलता	१००
४५२	श्री मो० ब० ठाकुर .	दिल्ली एक्सप्रेस में नये डिब्बे लगाने में असफलता	१००
५१२	श्रीमती पार्वती कृष्णन .	रेलवे में भ्रष्टाचार दूर करने के लिए पर्याप्त कार्यवाही करने में असफलता	१००
५१३	श्रीमती पार्वती कृष्णन् .	रेलवे स्थापन संहिता के नियम १४८ का अनुचित प्रयोग	१००
५१४	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	देसी स्लीपरों का उपयोग उठाने में असफलता	१००
५१५	श्रीमती पार्वती कृष्णन	माल को शीघ्रता से उठाने या पहुंचाने में असफलता	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
५१६	श्रीमती पावती कृष्णन .	विशाखापटनम में वैगनों को जोड़ कर तैयार करने में असफलता	रु० १००
५१७	श्रीमती पार्वती कृष्णन् .	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में कार्मिक संघ को मान्यता देने में विलम्ब	१००
५१८	श्रीमती पार्वती कृष्णन् .	दक्षिण रेलवे पर दक्षिण-पश्चिम के बड़ी लाइन सेक्शन में यात्री गाड़ियों की अपर्याप्तता	१००
५१९	श्रीमती पार्वती कृष्णन् .	दक्षिण रेलवे कर्मचारी संघ के कार्यकर्त्ताओं पर दोषारोपण	१००
५२१	श्री बि० दासगुप्त .	पुरुलिया (दक्षिण पूर्व रेलवे) से आसनसोल, (पुर्व रेलवे) होती हुई हावड़ा तक यात्रियों के लिये सीधी ट्रेन की आवश्यकता	१००
५३१	श्रीमती पार्वती कृष्णन् .	ब्रांच लाइनों पर गाड़ियों का बराबर देर से चलना	१००
५३२	श्री बि० दासगुप्त .	दक्षिण पूर्व रेलवे के आंध्र जिले में मुरी तथा तोरांग स्टेशनों के बीच एक फ्लैग स्टेशन अथवा हाल्ट बनाने में असफलता	१००
५३३	श्री बि० दासगुप्त .	पूर्व रेलवे के पहली तथा दूसरी श्रेणी के रेलवे एकाउन्टस क्लर्कों की एक श्रेणी बनाने का प्रश्न	१००
५४१	श्रीमती पार्वती कृष्णन् .	प्रमित्तिक मजदूरों को केन्द्रीय वेतन आयोग के वेतन-क्रम देना	१००
५६५	श्री सम्पत . .	कोयम्बटूर तथा मद्रास के बीच प्रतिदिन जनता एक्सप्रैस चलाने की आवश्यकता	१००
५६६	श्री सम्पत .	दक्षिण की आवश्यकताओं के सम्बन्ध में प्रशासन का भेदभाव	१००
५६७	श्री सम्पत .	जिन स्थानों पर पर्याप्त लाइनें हैं वहां नई रेलवे लाइनें बनाने में रुपये का अपव्यय	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
५६८	श्री सम्पत .	नई योजना में साम्राजनगर-सत्यमंगलम लाइन को बनाने की वांछनीयता	रु० १००
५६९	श्री सम्पत .	साम्राजनगर-सत्यमंगलम लाइन से इरोड को मिलाने की वांछनीयता	१००
५७०	श्री सम्पत . .	रेलवे सम्बन्धी समस्त निर्माण-कार्यों का केवल उत्तरी भाग में ही लिया जाना	१००
५७१	श्री सम्पत .	एक वर्ष से अधिक अवधि से सेवा में लगे बहुत से अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी बनाने में असफलता	१००
५७२	श्री सम्पत . .	दक्षिण रेलवे में ट्रेड पेनल टैस्ट समिति की सिफारिशों को लागू करने में असफलता	१००
५७३	श्री सम्पत . .	शंकर सरन न्यायाधिकरण के निर्णयों के प्रकाशन तथा उनकी क्रियान्विति में विलम्ब	१००
५७४	श्री सम्पत . .	संस्थापन संहिता के नियम १४८ के अधीन दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों की पदच्युति	१००
५७५	श्री सम्पत . .	एक्सप्रैस गाड़ियों के चालन समय में कमी	१००
५७६	श्री सम्पत . .	गाड़ियों में भीड़-भाड़ रोकने में असफलता	१००
५७७	श्री बि० दासगुप्त .	प्रसलिया (दक्षिण-पूर्व रेलवे) से आसनसोल (पूर्व रेलवे) तक सीधी गाड़ियों की कमी	१००
५७८	श्री बि० दासगुप्त .	आद्रा-आसनसोल शटल ट्रेन को पुरुलिया, (दक्षिण पूर्व रेलवे) तक बढ़ाने में असफलता	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
५७९	श्री बि० दासगुप्त .	भारतीय रेलों के तीसरे दर्जे में भीड़-भाड़ कम करने में असफलता ।	रु० १००
५८०	श्री बि० दासगुप्त .	रेलवे में पहले, दूसरे तथा वातानुकूलित डिब्बों का हटाया जाना ।	१००
५८१	श्री बि० दासगुप्त .	पुरुलिया से बेगुनकोडप (दक्षिण-पूर्व-रेलवे) तक नैरो गेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने की आवश्यकता ।	१००
५८२	श्री बि० दासगुप्त	सभी राज्य भाषाओं में समय सारणी छापने की आवश्यकता ।	१००
५८३	श्री बि० दासगुप्त .	दक्षिण-पूर्व रेलवे पर दुसरी श्रेणी के असिस्टेंट सर्जनों को पहली श्रेणी के असिस्टेंट सर्जन बनाने में अनियमिततायें ।	१००
५८४	श्री बि० दासगुप्त .	दक्षिण-पूर्व रेलवे के वाणिज्यिक विभाग में अनियमिततायें ।	१००
५८५	श्री बि० दासगुप्त .	दक्षिण-पूर्व रेलवे के आद्रा जिले में कर्मचारियों की पदोन्नति में देर तथा भेदभाव ।	१००
५८६	श्री बि० दास गुप्त	पुरुलिया (दक्षिण पूर्व रेलवे) की फायरमैन (पास शन्टर) की शन्टरों में पदोन्नति ।	१००
५९२	श्री सम्पत .	दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों की प्रस्तावित छंटनी ।	१००
५९३	श्री सम्पत	गाड़ियों के विलम्ब से आने जाने में वृद्धि ।	१००
५९४	श्री सम्पत	सलेम-बंगलौर, लाइन, तिरुनेलवेली—कुमारी अन्तरीप लाइन, विरुधुनगर मनमदूरै लाइन का निर्माण करने में असफलता ।	१००

कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
			रु०
५९५	श्री सम्पत	रेल के पटरी से उतर जाने तथा अन्य प्रकार की दुर्घटनाओं में वृद्धि।	१००
५९६	श्री सम्पत	रेलवे में भ्रष्टाचार	१००
५९७	श्री सम्पत	माल तथा यात्री आय में कमी .	१००
५९८	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	गाड़ियों में भीड़भाड़ को रोकने के लिये कार्यवाही करने में असफलता।	१००
६०५	श्री स० म० बनर्जी	अखिल भारतीय रेलवेमैन फेडरेशन को मान्यता देने में असफलता।	१००
६०६	श्री स० म० बनर्जी	चितरंजन में कर्मचारी संघ को मान्यता देने में असफलता।	१००
६०७	श्री स० म० बनर्जी	तीसरे दर्जे के यात्रियों को अधिक सुविधायें देने में असफलता।	१००
६०८	श्री स० म० बनर्जी	कर्मचारियों के चौथी श्रेणी से तीसरी श्रेणी में पदोन्नति के तरीके के सम्बन्ध में शीघ्र निर्णय लेने की आवश्यकता।	१००
६०९	श्री स० म० बनर्जी	गाड़ियों में भीड़भाड़ रोकने में असफलता।	१००
६१०	श्री स० म० बनर्जी	कानपुर में एक स्टेशन और रेलवे पुल बनाने की आवश्यकता।	१००

†**श्री आचार** (मंगलौर) : मैं रेलवे की कार्यकुशलता के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूं और इस सम्बन्ध में कुछ महत्वपूर्ण बातें कहूंगा। सब से पहले मैं गाड़ियों की रफ्तार के बारे में कहूंगा। रेलवे प्रणाली की योग्यता का अनुमान लगाने में यह बड़ी महत्वपूर्ण बात है। हमारी रेलवे लाइनें ३४००० मील फैली हुई हैं और इसमें ११ लाख कर्मचारी हैं परन्तु इस पर भी रफ्तार के इस महत्वपूर्ण प्रश्न की ओर ध्यान ही नहीं दिया गया। हमारे जैसे विशाल देश में इसके लिये उचित व्यवस्था करना बड़ा आवश्यक है। हमें काफी मात्रा में जो साहित्य दिया गया है उसमें कहीं भी रफ्तार के सम्बन्ध में आंकड़े नहीं दिये गये हैं। अन्य देशों में रेलवे की रफ्तार औसतन ६० मील प्रति घंटा है, परन्तु

†मूल अंग्रेजी में

[श्री आचार]

हमारे यहां अवस्था कुछ और ही है । मैं अमृतसर मेल की बात लेता हूं, यह औसतन ३१ मील प्रति घंटे की गति से चलती है । हावड़ा-दिल्ली-कालका मेल की रफ्तार लगभग ३५-३६ मील प्रति घंटा ही है । फ्रन्टियर मेल की रफ्तार लगभग ३५ मील है । मद्रास-बम्बई मेल की सिर्फ २३ मील प्रति घंटा है । इसी प्रकार मैं ने हिसाब लगाया है कि मद्रास-कलकत्ता मेल की रफ्तार २० मील प्रति घंटा ही है । मद्रास ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस की रफ्तार २२ मील प्रति घंटा है । शायद मेरे कुछ माननीय मित्र सोचते हों कि दक्षिण की रेलों की रफ्तार उत्तर की रेलों से कम है । और इसका भी कारण यह है कि प्रशासन दक्षिण के साथ भेदभाव करता है । मैं इसको भेदभाव की बात नहीं कहता परन्तु प्रशासन द्वारा इस चालन कार्यकुशलता की ओर समुचित ध्यान देना चाहिए । मेरा निवेदन है कि कुछ लोगों को इस मामले में विशेष अध्ययन करने के लिए बाहर भेजना चाहिए ताकि वे वापिस आकर रेलों की रफ्तार बढ़ाने के मामले में लाभदायक सुझाव दे सकें । इस दिशा में कुछ करना आवश्यक है, मुझे अपने क्षेत्र से दिल्ली आने में चार दिन लगते हैं ।

मुझे प्रसन्नता है कि माननीय रेलवे मंत्री ने घोषणा कि है कि रेलवे प्रशासन ने बम्बई-मंगलौर लाइन को बनाने का निश्चय किया है । मैं इसके बारे में बहुत बार जोर देता रहा हूं । रेल के बिना इतना बड़ा क्षेत्र इस देश में और कोई भी नहीं । बम्बई के दक्षिण में कोलाबा, रत्नगिरि, उत्तर कन्नारा और दक्षिण कन्नारा में कोई रेल नहीं है । यह रेलों से वंचित क्षेत्र लगभग ४५० मील का है । मैं रेलवे मंत्री को इस निश्चय के लिए बधाई देता हूं । मुझे इसका भी बड़ा हर्ष है कि उन्होंने दीव-दासगांव लाइन के बारे में भी निश्चित घोषणा की है । माननीय मंत्री महोदय ने यह आशा भी दिलाई है कि मंगलौर-हसन लाइन के बारे में भी यह इस सत्र के अन्त तक घोषणा करने वाले हैं ।

†**श्री यु० र० पटेल** (मेहसाना) : रेलवे मंत्रालय को समय की पाबन्दी पर बड़ा गर्व है । मैं ने पिछले कुछ वर्ष के टाइम टेबल देखे और उनका अब के टाइम-टेबुल से मुकाबला किया । दिल्ली से अहमदाबाद जाने के लिए जितना समय कुछ वर्ष पहले लगता था उससे अब दो घंटे अधिक लगते हैं । यदि आपने दो घंटे बढ़ा कर समय की पाबन्दी की तो क्या बड़ी बात की । इसी प्रकार अहमदाबाद-कलोल लाइन पर भी रफ्तार कम हो गयी है । समय की पाबन्दी का यह ढंग मेरी समझ से बाहर है । अन्य बात जो मैं कहना चाहता हूं वह उदयपुर से हिम्मतपुर नगर तक लाइन बनाने के बारे में है । यह एक बहुत जरूरी लाइन है । मेरा सुझाव है कि इससे विजयपुर को भी मिला देना चाहिए। यदि इस के लिए अधिक धन की आवश्यकता होगी तो मैं इसे लोगों से लेकर देने का आश्वासन देता हूं, चाहे यह कर्जों के रूप में हो अथवा बचत प्रमाण पत्रों के रूप में ।

बम्बई सरकार साबरमती पर रांसीपुर के स्थान पर पुल निर्माण कर रही है । मेरा सुझाव है कि इसका निर्माण इस ढंग से किया जाय कि सड़क और रेल दोनों के पुल के रूप में इसका उपयोग किया जा सके । इससे काफी बचत हो सकती है और जिले के बहुत से रास्तों को मिलाया भी जा सकता है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

मेहसाना क्षेत्र के बहुत से रेलवे स्टेशनों के प्लाटफार्मों पर शेड नहीं है । मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस मामले पर सहानुभूतिपूर्ण ढंग से विचार करेंगे ।

मेहसाना क्षेत्र के रेलवे कर्मचारियों की ओर भी समुचित ध्यान नहीं दिया जाता । वहां रेलवे की बस्ती है परन्तु कर्मचारियों के बच्चों को १८ लाइनें पार करके नगर और स्कूल में जाना पड़ता है । अतः शीघ्र ही वहां पुल का निर्माण हो जाना चाहिए । इसके साथ ही इन कर्मचारियों के बच्चों के लिए शिक्षा सम्बन्धी उचित सुविधाओं की व्यवस्था भी की जानी चाहिए । यात्रियों के पानी पीने के लिए अच्छे पम्पों की व्यवस्था होनी चाहिए । बहुत से स्टेशनों पर पम्प काम नहीं करते । अन्त में मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि अहमदाबाद पालनपुर लाइन को दोहरा कर दिया जाय ताकि भीड़-भाड़ को समुचित प्रकार से कम किया जा सके ।

†**श्री मो० ब० ठाकुर** (पाटन) : मैं अक्तूबर १९५८ से दिल्ली से अहमदाबाद के बीच सीधी जनता एक्सप्रैस चालू करने के लिए रेलवे मंत्री को बधाई देता हूं । यदि इसे कम से कम अहमदाबाद और अजमेर के बीच रोज चलाने की व्यवस्था हो जाय तो मुझे हर्ष होगा । साथ ही मेरा यह भी सुझाव है कि सिद्धपुर के पास कामली स्टेशन पर जनता एक्सप्रैस को रोका जाय ताकि पास ही सिद्धपुर में स्थित दो कपड़ा मिलों के ३०० मजदूरों को कुछ आराम मिल सके, जो कि इसी स्टेशन से आते जाते हैं । उदयपुर-हिम्मतनगर की नयी लाइन बनाने की प्रस्थापना के लिए भी मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूं । यदि बीजापुर को भी इससे मिला दिया जाय तो इससे सारे मेहसाना जिलों और उत्तरी गुजरात को लाभ होगा । इस क्षेत्र के पिछड़े हुये लोग ऐसा चाहते हैं । यहां उत्तरी गुजरात में रेलों का निर्माण किया जाना चाहिए । इसमें कई यात्रा के स्थान हैं और साथ ही यह पाकिस्तान की सीमा से भी मिलता है, जिससे इसका महत्व बढ़ जाता है । उत्तर गुजरत में यह इसलिए भी जरूरी है कि वहां पक्की सड़कों का नितान्त अभाव है और परिवहन की कठिनाई बहुत अधिक है । अतः मेरा निवेदन है कि हिम्मतनगर से बीजापुर , काकोशी से सिद्धपुर, सामी से हरिज या बहुचाराजी, तरंगा पहाड़ी से टिम्बा या वरेडा और काकोशी मे दीसा तक लाइनें बनाई जानी चाहिए । इससे सारे क्षेत्र को लाभ होगा ।

सिद्धपुर में ऊपर का पुल और एथौर को रेलवे स्टेशन बनाने के लिए भी काफी जोर दिया जा चुका है परन्तु इस दिशा में कुछ हुआ नहीं । इसके साथ ही मैं माननीय मंत्री को यह सुझाव देना चाहता हूं कि दिल्ली एक्सप्रैस में भोजन के डिब्बे की भी व्यवस्था होनी चाहिए । गत वर्ष से इसे हटा दिया गया है । इससे भोजन की काफी कठिनाई रहती है, क्योंकि आम स्टेशनों पर अच्छा भोजन प्राप्त नहीं होता । इसके साथ मेरा यह भी निवेदन है कि रेलवे के भूतपूर्व ठेकेदारों के कर्मचारियों के लिए भी कुछ व्यवस्था की जानी चाहिए ।

श्री ना० नि० पटेल (कलसार-रक्षित-अनुसूचित आदिम जातियां) : सभापति महोदय, आज मुझे जो बोलने का मौका दिया गया है उसके लिए मैं आप सब का आभारी हूं । मैं पिछले कुछ दिनों से यहां बैठा हुआ हूं और कोशिश करता रहा हूं कि मुझे मौका मिले लेकिन नहीं मिला ।

श्री ब्रज राज सिंह (फिरोजाबाद) : हमेशा बैठना चाहिये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री ना० नि० पटेल : रेलवे बजट पर बहुत बहस हुई है और उस बहस के दौरान में बहुत सी बातें बताई गई हैं । मैं भी कुछ बातें बतलाना चाहता हूं । हमारे देश में रेलों ने अच्छी प्रगति की है, यह मैं मानता हूं । मगर इसके साथ ही साथ मैं यह भी देखता हूं कि जो प्रगति हुई हैं वह बड़े-बड़े स्टेशन पर हुई हैं, उन्हीं को अच्छा बनाया गया है, उन्हीं को उम्दा बनाया गया है और जो छोटे-छोटे स्टेशन हैं, जहां पर कि आपकी आमदनी भी बढ़ी है, जहां से यात्रियों की तथा माल की तादाद भी बढ़ी है, उनमें कोई फर्क नहीं पड़ा है, उनमें कोई इम्प्रूवमेंट्स नहीं हुई है। उनमें कोई खास फर्क पड़ा दिखाई नहीं देता है । वे जिस तरह से पहले थे उसी तरह से आज हैं । न ही उन स्टेशनों से जाने वाले या उन स्टेशनों पर आने वाले यात्रियों के लिए पानी का अच्छा इंतिजाम हुआ है और न ही उनके ठहरने के लिये शैडों का कोई इंतिजाम हुआ है ।

मैं बलसार से चुन कर आया हूं । जो सूरत डिस्ट्रिक्ट, बम्बई स्टेट में है, हमारे माननीय सदस्य श्री पु० र० पटेल साहब ने बड़ौदा तक का तो कुछ हाल आपको सुनाया है, मगर मैं बम्बई से बड़ौदा तक का हाल आपको बताना चाहता हूं । बड़ौदा से बम्बई तक जितने भी बड़े-बड़े स्टेशन हैं जैसे, पालघर, बिल्लीमोर, नौसारी, सूरत इत्यादि उन पर तो कुछ फर्क दिखाई देता है, उनमें तो कुछ सुधार हुआ है, कुछ इम्प्रूवमेंट हुआ है, पानी का भी कुछ इंतिजाम किया गया है, मगर इसके बीच में जितने भी छोटे-छोटे स्टेशन हैं उनमें कोई फर्क नहीं आया है, उनकी हालत वैसी की वैसी है । मेरा यह सुझाव है कि छोटे स्टेशनों की तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये ।

आज हमारे देश में अनाज की बहुत कमी है । अनाज का यातायात रेलों से होता है । अनाज का उत्पादन बढ़ाने के लिये खाद की बहुत जरूरत पड़ती है । हम अपने देश में फरटिलाइजर फैक्ट्रियां लगाने के लिये करोड़ों रुपया खर्च कर रहे हैं। मगर मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि हमारे यहां बम्बई के अन्दर ८०,००० सिंधरी की फैक्ट्रियां हैं और उन फैक्ट्रियों को चलाने के लिये, उसका रा–मैटीरियल हमारे बिल्लीमोरा स्टेशन से लगा करके सोफाला स्टेशन तक जितने स्टेशन हैं, वह सब स्टेशनों से जाता है। आप सोचते होंगे कि सिंधरी की ८०,००० फैक्ट्रियां हमारे यहां बम्बई में कहां लगी हैं । मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि वहां ८०,००० भैंसे हैं । उन भैंसों को पालने के लिये उन स्टेशनों से एक महीने में ३,००० बैगन्स घास की बम्बई जाती हैं । घास के अलावा जो दूसरी चीज़ें हैं जैसी चूनी है, छाला है, ये भी भैंसों को पालने के लिये भेजी जाती हैं । इन भैंसों का जो गोवर होता है, वह खाद के तौर पर इस्तेमाल किया जा सकता है और उस जैसा खाद कोई नहीं है । इन भैंसों को पालने वालों को म्यूनिसिपैलिटी वाले तंग करते हैं जिसके परिणामस्वरूप वे लोग इस खाद को समुद्र में फेंक देते हैं । इसके बारे में पिछले साल मैंने माननीय फूड मिनिस्टर साहब से प्रार्थना की थी और उनको लिखा भी था कि यह जो बम्बई में खाद होता है और जिसको समुद्र में फेंक दिया जाता है, उसके बारे में रेलवे मंत्रालय से गुफ्तगू करके, बातचीत करके, लिखापढ़ी करके कुछ प्रबन्ध किया जाना चाहिय ताकि इसे दूसरी जगहों पर भेजा जा सके और व्यर्थ ही उसको समुद्र में न फेंका जाय । हमने कहा था और मांग भी की थी कि उस खाद को सूरत डिस्ट्रिक्ट में रहने वाले लोगों तक पहुंचाने में मदद की जाय, जहां पर कि उसकी बहुत मांग है । मगर घास का जो फ्रेट है, उसका एवरेज करीब करीब ६० रुपया होता है । और जो खाद का फ्रेट लेने के वक्त में होता है वह करीब-करीब ११०, ११५ रुपया होता है ।

श्री जगजीवन राम : अब तो घटा दिया गया है ।

श्री ना० नि० पटेल : आप कहते हैं कि घटा दिया गया है। परसों के अखबार में यह लिखा गया है। यह सूरत का अखबार है:—

"छानियुं खातर अरधानूरे जोईए छे ?

बम्बई तारीख २६ . एक यादी जनावे छे के शेरडी गेहूं जवार अने शाक भाजी न खातर माटे वापरी शकायतेवूं छाननुं लगभग एक लाख टन खातर बोरी वल्ली गोरे गांव, अंधेरी, अने झुरला स्टेशन खेडूतोने जिला ना जुदा जुदा रेलवे स्टेशनोंए लई जवा माटे मली शके एम छे। जो वैंगनों बम्बई सरकार तरफ थी बुक थारा तो अे खातर न ट्रांस्पोर्ट माटे नानूरमा पश्चिम अने मध्य रेलवे अोए पचास टका नो घटाडो मंजूर करयो छे। अनो लाभ मांगना रायोये बधो विगतो माटे आरे मिल्क कालोनी ना मुख्य एग्ज़ेक्टिव आफिसर ने अर्जी करवी।"

श्री दी० च० शर्मा (गुरदासपुर) : भाषा नहीं समझते हैं मिनिस्टर साहब।

श्री ना० नि० पटेल : बात यह है कि मंत्री महोदय की कृपा से फ़्रैट तो कम होकर आधा हो गया है मगर यह भी देखना होगा कि वैगंस मिलते हैं या नहीं और अगर नहीं मिलते तो कोई लाभ नहीं है।

श्री जगजीवन राम : उधर से घास आयेगा और इधर से गोबर जायेगा।

सभापति महोदय : चूंकि समय खत्म हो गया है, इस वास्ते माननीय सदस्य खत्म करें।

श्री ना० नि० पटेल : मैं प्रार्थना करता हूं कि मुझे थोड़ा और समय दिया जाये और अगर आप चाहें तो मैं कल बोल सकता हूं। डेढ़ साल के बाद मुझे बोलने का आज अवसर मिला है और कितने ही दिनों से मैं यहां बैठा हुआ हूं। लेकिन चांस नहीं मिला है। हमारे यहां आप को मालूम है कि आफ़ुज कैरी बहुत होता है। सारे भारतवर्ष में आफ़ुज कैरी बलसर से ही जाता है। अब की उस की उपज बहुत ज्यादा हुई है। हर साल से दुगुना या पांचगुना हुआ है। उस का बाहर ले जाने के लिये हम उस को वैगन्स में भरते हैं। वैगन्स में भर कर फिर बम्बई भेजते हैं। अगर हम किसी भी गार्ड या ड्राइवर को एक दो टोकरी उस की न दें तो नतीजा यह होता है कि ५–५० मील वह वैगन जाता है, वह कहते हैं कि कौड़िया वैगन का ऐक्सेल गरम हो गया है, उसे वहीं पर छोड़ दिया जाय। वह वहां पर पड़ा रहता है। बम्बई पहुंचने तक उस की गुठली ही गुठली रह जाती है, आम सारा खराब हो जाता है। इसी तरह से अमलसाड स्टेशन है। दिल्ली में जितना भी चीकू आता है वह वहीं से आता है। करीब-करीब दो साल तक मैं उस के लिये सर फौड़ी करता रहा तब जा कर उस का इन्तजाम हुआ है। लेकिन अब हमारे लिये दूसरी दिक्क़त हो गई है। जिन वैगन्स में वह चीकू भरा जाता है वह बिल्कुल बन्द होते हैं, दिल्ली तक पहुंचते पहुंचते वह चीकू बिल्कुल खराब हो जाता है। मैं आठ दिन पहले डी० एस० से मिला। मैंने कहा कि इस के लिये कोई इन्तजाम करो। उन में कोई वेंटिलेटर वगैरह न लगाओ, कम से कम कोई सूराख ही कर दो। तो डी० एस० ने कहा कि यह तो डिजाइन चेन्ज करने का सवाल है, इसमें मैं क्या कर सकता हूं ? मेरी प्रार्थना है उसके लिये भी कुछ इन्तजाम आप करें। अगर यह न हुआ बड़ी दिक्कत होगी। यह तो रही अमलसड से चीकू आने की बात। जो खाने का पान है वह वेसीन से आता है। देहरादून एक्सप्रेस वहां पर पान के लिये वेसीन पर खड़ी रहती है। मैं ने प्रार्थना की अगर देहरादून एक्सप्रेस को दो या तीन मिनट के लिये अमलसाड पर खड़ी कर दें तो चीकू बड़ी आसानी से दिल्ली, देहरादून एक्स्प्रेस से आ सकता है।

हमारे यहां एक बात बाड़ी अजीब है। एक फ्लाइंग रानी नाम की गाड़ी चलती है। उस का नाम तो है फ्लाइंग रानी जिस को हम गुजराती में उड़ती रानी कहते हैं। लेकिन अगर आप

उस की स्पीड देखिये तो मैं कहता हूं कि उसका नाम उप्पती रानी रखना चाहिये, यानी सोती रानी। इस समय पूना और बम्बई के बीच एक डेकन क्वीन गाड़ी चलती है। बम्बई और सूरत के बीच नौसारी, बिल्लीमोरा, बलसार, दहाणू, पालगर ऐसे बड़े-बड़े शहर हैं। उन से हो कर अगर यह गाड़ी जाया करे तो अच्छा है। इस का भी कुछ इन्तजाम होना चाहिये।

अब मैं आप को एक किस्सा सुनाता हूं। मैं समझता हूं कि आप में से किसी माननीय सदस्य को ऐसा अनुभव नहीं हुआ होगा। माननीय मंत्री जी ने बतलाया कि हम ने शेड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्ज के लिये जगहों में रिजर्वेशन रक्खा है और उनके कैंडिडेट्स को हम पहले रखते हैं। आज से छ: महीने पहले मैं बम्बई के डी० एस० से मिला। मैंने कहा कि अगर शैड्यूल्ड कास्ट्स और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लिये रिजर्वेशन है तो इस के बारे में क्या पोजीशन है। डी० एस० ने बताया कि हम को कैंडिडेट्स ही नहीं मिलते हैं। उन्होंने मुझे एक लिस्ट दी जो कि गजेट नं० १४, तारीख ४–७–५८ के पेज १२ पर है। उससे मालूम हुआ कि शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लिये क्लर्कस की २० जगहें हैं, टाइपिस्ट्स की ३ जगहें हैं, कामर्शल क्लर्क्स की १०, ट्रेन्स क्लर्क्स की ३, गार्डस की २, टिकट कलेक्टरों की ७ और ट्रैफिक सिग्नलर्स की ४ जगहें हैं? यह कुल मिला कर ४९ होती हैं। लेकिन उन के कहने के मुताबिक उन को कैंडिडेट्स ही नहीं मिलते हैं। मैंने उनसे कहा कि कितने चाहिये मैं दूंगा। उन्होंने कहा: अच्छा। मैंने क्या किया कि हमारे यहां सूरत में तीन अखबार हैं। उनके अन्दर ऐडवर्टाईज किया कि इतनी जगहें शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लिये खाली हैं। दूसरे दिन से मेरे पास ५०, ६० ऐप्लिकेशन रोज आनी शुरू हो गई। मेरे लिये बड़ी परेशानी हो गई कि आखिर इसका इन्तजाम कैसे किया जाय मैंने ७५ रु० देकर एक छोकरा रख लिया कि जिस की ऐप्लिकेशन आये उस का पता लगाये कि उसके पास शैड्यूल्ड ट्राइब्स का होने का सार्टिफिकेट है या नहीं। उसके बाद उन ऐप्लिकेशन्स को ले जा कर डी० एस० आफिस में देना, उनका ऐकनालेजमेंट भेजना, डी० एस० के यहां से उसके लिये पास लाना इंटरव्यू के लिये, यह सब काम करने के लिये एक और आदमी रक्खा। वह सारी ऐप्लिकेशन्स को पढ़े और ऐकनालेज करे। ऐकनालेजमेंट मैंने अपनी गिरह से भेजा। जिस लड़के को मैंने रक्खा था उस का यह भी काम था कि वह जो लड़के इंटरव्यू के लिये आते थे उनको रिसीव करने के लिये बम्बई सेंट्रल जाये, उन को डी० एस० के पास ले जाये, इंटरव्यू के लिये बुलाये और वापस भेजे। दो इंटरव्यू हो गई। उस के बाद हर एक के मकान पर पास मैंने अपने खर्चे से भेजा। इस के बाद में डी० एस० आफिस के अन्दर कोई ए० पी० ओ० (२) के नाम से अफसर थे, उन के पास गया और कहा कि कितने आदमियों को काम पर रख लिया गया। उन्होंने कहा कि कैंडिडेट्स आते नहीं हैं। मैंने उन कैंडिडेट्स का नाम पूछा। मैंने लिखा कि कौन से आदमी नहीं आते हैं, उन नामों की लिस्ट तो भेजो। एक खत मैंने लिखा ११–१२–५८ को, उसका जवाब नहीं आया, दूसरा लिखा २२–१२–५८ को तो उस का जवाब यह आया कि मुझे खेद है कि मैंने आपके पत्र का उत्तर नहीं दिया, जैसे ही फाइल मेरे पास आयेगी मैं सारी स्थिति से आपको परिचित कराऊंगा। अभी तक मुझे पता नहीं है कि कितने आदमी लिये गये हैं। माननीय मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि वे इस ओर कुछ ध्यान दें। उन के अन्दर तो शैड्यूल्ड ट्राइब्ज के लिये शुभ कामना है; वे चाहते हैं कि उन को काम पर रक्खा जाय, लेकिन जो उन का ऐडमिनिस्ट्रेशन है वह इस पर अमलनहीं करता है। मैं चाहता हूं कि वे इस का कुछ इंतजाम करें।

इसके पश्चात् लोक-सभा बुधवार, ४ मार्च, १९५९/१३ फाल्गुन, १८८० (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

मंगलवार, ३ मार्च, १९५९

१२ फाल्गुन, १८८० (शक)

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		१९९९—२०२४
तारांकित प्रश्न संख्या		
८२१	कच्ची फिल्म तैयार करने का कारखाना	१९९९—२००१
८२२	उत्पादिता दल . .	२००१—०३
८२३	सर्जरी का सामान तथा औज़ार	२००३–०४
८२५	युद्ध विराम रेखा का अतिक्रमण . .	२००५–०६
८२६	कपड़ा मिलों में परिष्करण तथा छपाई की मशीनें	२००६–०७
८२७	संश्लिष्ट रबड़ संयंत्र .	२००७—०९
८२८	पाकिस्तानियों द्वारा अपहृत भारतीय .	२००९—११
८३०	धातु खान विनियम . . .	२०११–१२
८३१	महालक्ष्मी काटन मिल (पश्चिमी बंगाल) का बन्द हो जाना .	२०१२–१३
८३३	बेंकाक में एशिया और सुदूरपूर्व के आर्थिक आयोग की बैठक	२०१३–१४
८३५	अनुशासन संहिता .	२०१४—१६
८३७	अखिल भारतीय हथकरघा बोर्ड .	२०१६—१९
८४०	विदेशों के साथ ऋण सम्बन्धी व्यवस्था	२०१९–२०
८४१	अमरीकी पूंजी का विनियोग . .	२०२०–२२
८४२	इराक तथा ईरान के साथ व्यापार सम्बन्धी स्थिति .	२०२२—२४
८४३	मद्यसार का औद्योगिक दृष्टि से उपयोग .	२०२४
प्रश्नों के लिखित उत्तर		२०२५—६७
तारांकित प्रश्न संख्या		
८२४	खनिज मंत्रणा बोर्ड . . .	२०२५
८२९	रेशम मिलों को आयात लाइसेंस . . .	२०२५
८३२	होजरी के सामान का निर्यात .	२०२५–२६
८३४	व्यापार केन्द्र . .	२०२६

377 (Ai) LSD.—9.

	विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

तारांकित प्रश्न संख्या

८३६	विदेशों में भारतीय राष्ट्रजनों को मातृभाषा सीखने की सुविधायें	२०२७
८३८	बम्बई राज्य में शक्ति चालित करघे	२०२७
८३९	मिस्री चाय शिष्ट मण्डल	२०२७
८४४	चाय के स्टाक	२०२८
८४५	मिलों में बना कपड़ा	२०२८-२९
८४६	उर्दू और बंगाली चलचित्र	२०२९
८४७	खंड मंत्रणा बोर्ड	२०२९
८४९	निष्क्राम्य व्यक्तियों के मकानों में रहने वाले अनुसूचित जाति के व्यक्ति	२०३०
८५०	पाइप बनाने का कारखाना	२०३०
८५१	विजयनगर और कुरनूल में पुनः प्रसारण केन्द्र	२०३०
८५२	मोटर के टायरों और पुर्जों की कमी	२०३०-३१
८५३	काश्मीर में पशमीना उद्योग	२०३१
८५४	सिन्दरी फर्टिला इजर्स एण्ड केमिकल्स (प्राइवेट) लिमिटेड	२०३१-३२
८५५	औद्योगिक विवाद अधिनियम	२०३२
८५६	भारतीय पटसन मिल संघ	२०३२
८५७	फाउन्टेन पेन और रेज़र ब्लेड	२०३२-३३
८५८	कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२	२०३३-३४
८५९	लौह-अयस्क	२०३४
८६०	नये औद्योगिक यूनिट	२०३४-३५
८६१	भिलाई में उर्वरक संयंत्र	२०३५
८६३	युद्ध में भारतीय और जापानी सम्पत्ति को क्षति	२०३५
८६४	नेहरू-नून समझौता	२०३६-३७
८६५	कपड़े का उत्पादन	२०३७
८६६	दक्षिण अफ्रीका में भारतीय बच्चे	२०३८
८६७	मेसर्स फायर स्टोन्स एण्ड डनलप्स	२०३८-३९
८६८	कर्मचारी राज्य बीमा योजना	२०३९
८६९	आकाशवाणी द्वारा नागपुर कांग्रेस अधिवेशन सम्बन्धी समाचारों का प्रसारण	२०३९

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)		
तारांकित प्रश्न संख्या		
८७०	सौंडा कोलियारी में दुर्घटना .	२०४०
८७१	मोटरों के टायर	२०४०-४१
अतारांकित प्रश्न संख्या		
११९२	औद्योगिक श्रमिकों के लिये आवास .	२०४१
११९३	सर्जरी का सामान	२०४२
११९४	पंजाब के समवाय	२०४२-४३
११९५	अमरीका को निर्यात . . .	२०४३
११९६	अमरीका में भारतीयों का अणु-शक्ति सम्बन्धी प्रशिक्षण .	२०४३-४४
११९७	बम्बई में श्रम सहकारी समितियां .	२०४४
११९८	बम्बई में शिक्षित बेरोजगार	२०४४
११९९	तीर्थ यात्री . .	२०४४-४५
१२००	सिन्दरी में भारी पानी का उत्पादन	२०४५
१२०१	राजस्थान में कपड़ा मिलें . .	२०४५
१२०३	बिहार में कुटीरोद्योग	२०४५-४६
१२०४	राज्य व्यापार निगम .	२०४६
१२०५	कोलार की सोने की खानें	२०४६
१२०६	सरकारी उपक्रम . .	२०४६-४७
१२०७	रेयन कारखानों का सर्वेक्षण	२०४७-४८
१२०८	अम्बर चर्खा केन्द्र .	२०४८
१२०९	उत्तर प्रदेश में अवकाश गृह .	२०४८
१२१०	१७वां भारतीय श्रम सम्मेलन .	२०४८
१२११	केंद्रीय कार्यान्विति एवं मूल्यांकन समिति .	२०४९
१२१२	रेयन तथा रेशम निर्यात संवर्द्धन परिषद् .	२०५०
१२१३	कोयला खान भविष्य निधि . . .	२०५०
१२१४	सूती कपड़ा उद्योग के लिए मजूरी बोर्ड . .	२०५१
१२१५	भारत का राज्य व्यापार निगम (प्रा०) लि० .	२०५१
१२१६	सहकारी चीनी कारखाने . .	२०५१
१२१७	पाकिस्तान में पावन-स्थान . .	२०५२
१२१८	उत्तर प्रदेश में हथ करघा सहकारी समितियां . .	२०५२

	विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या

१२१९	काश्मीर में ऊष्मसह तथा साधारण ईंटों के कारखाने	२०५२
१२२०	मुद्रण और आकल्पन प्रतियोगिता	२०५३
१२२१	रूस को ऋण की वापसी	२०५३
१२२२	ठेके तथा करार	२०५३
१२२३	रबर के बागान	२०५३–५४
१२२४	व्यावसायिक क्षेत्र समीक्षा	२०५४
१२२५	मिकिर पहाड़ी से विस्थापित व्यक्तियों को निकाला जाना	२०५४
१२२६	प्राग टूल्स फैक्टरी	२०५५
१२२७	हिमाचल प्रदेश में भूदान	२०५६
१२२८	बम्बई राज्य में वस्त्र उत्पादन	२०५६
१२२९	सरकारी इमारतों के लिए लकड़ी	२०५७
१२३०	विदेशों के लिए भारतीय	२०५७
१२३१	पंजाब में विस्थापित व्यक्ति	२०५७–५८
१२३२	पुनर्वास के लिये भूमि	२०५८
१२३३	मध्य प्रदेश में कपड़ा मिलें	२०५९
१२३४	चिनकुरी कोयला खान की दुर्घटना	२०५९
१२३५	मोटरों के लिये विदेशी मुद्रा	२०५९–६०
१२३६	केरल राज्य में छोटे पैमाने के उद्योग	२०६०–६१
१२३७	अदन को प्लास्टिक, लोहे और इंजीनियरिंग के सामान का निर्यात	२०६१
१२३८	चिनकुरी कोयला खान की दुर्घटना	२०६१
१२३९	पंजाब की रूई	२०६१–६२
१२४०	कल्याण विस्तार परियोजनायें	२०६२
१२४१	पंजाब में शिक्षित बेरोजगारों के लिये अग्रिम योजना	२०६२
१२४२	दिल्ली में शरणार्थी बस्तियां	२०६२–६३
१२४३	बरहामपुर (उड़ीसा) के सहायक नमक आयुक्त	२०६३
१२४४	कलकत्ते की गोदी में काम बन्द होना	२०६३–६४
१२४५	घड़ियों का निर्माण	२०६४
१२४६	योरप में निर्यात संवर्द्धन संगठन	२०६४–६५

विषय — पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या

१२४७ तांबे और जस्ते के कोटे का संभरण . २०६५–६६
१२४८ बंगलौर का सीमेंट का कारखाना . २०६६
१२४९ चपड़ा, दरदरी-लाख और अशोधित लाख का निर्यात २०६७
१२५० निराश्रित विस्थापित स्त्रियों के पुनर्वास के लिये गृह २०६७
१२५२ पंजाब क्लाथ मिल्स, भिवानी २०६७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना . . २०६८–६९

श्री अ० मु० तारिक ने भारत और पाकिस्तान के बीच सीमा सम्बन्धी शेष विवादों के बारे में दोनों देशों के बीच कराची में हाल में हुई वार्ता के परिणाम की ओर प्रधान मंत्री का ध्यान दिलाया।

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) ने इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया।

राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधनों से सहमति . . . २०६९–७०

लोक-सभा द्वारा पारित रूप में, चलचित्र (संशोधन) विधेयक १९५८ में राज्य-सभा द्वारा किए गए संशोधनों पर विचार किया गया और उनसे सहमति प्रकट की गई।

रेलवे आय–व्ययक––सामान्य चर्चा २०७०–९०

रेलवे आयव्ययक १९५९–६० पर सामान्य चर्चा जारी रही। रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) ने वाद-विवाद का उत्तर दिया और चर्चा समाप्त हुई।

अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९५९–६० . . . २०९०–२१२६

रेलवे के बारे में अनुदानों की मांगों पर चर्चा आरम्भ हुई। मांग संख्या १ पर एक सौ छप्पन कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

बुधवार, ४ मार्च, १९५९/१३ फाल्गुन, १८८० (शक) के लिए कार्यावलि––

रेलवे आय-व्ययक, १९५९–६० के बारे में अनुदानों की मांगों पर और आगे चर्चा।