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
Fumigated
On ....
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 ६४७ 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 १११०, 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—९९

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

गुरुवार, २६ फरवरी, १९५९

७ फाल्गुन, १८८० (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई,

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

नगरीय आय की उच्चतम सीमा का निश्चित किया जाना

†*६६३. **श्री राजेन्द्र सिंह** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि लगभग एक सौ संसद-सदस्यों के हस्ताक्षरों से एक ज्ञापन प्रधान मंत्री महोदय की सेवा में प्रस्तुत किया गया है, जिसमें यह मांग की गई है कि देहातों में भूमि सीमा निर्धारण लागू करने के साथ-साथ नगरीय आय की सीमा निर्धारण के कार्यक्रम को भी चालू किया जाय;

(ख) क्या संसद्-सदस्यों के सुझावों को प्रधान मंत्री ने अस्वीकार कर दिया है ; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) और (ग). प्रधान मंत्री ने इस व्यापक सिद्धान्त को स्वीकार किया था कि किसी प्रकार की भेदभाव की नीति नहीं होनी चाहिये । और सभी प्रकार से समान अवसरों को प्रोत्साहन देने की नीति को ही चालू रखना चाहिये । परन्तु वह इससे सहमत नहीं हैं कि दिये गये सुझावों द्वारा वह स्थिति लाई जा सकती है । उन्होंने यह भी स्पष्ट कर दिया है कि देहाती आय का सीमा निर्धारण करने का भी कोई विचार नहीं है । भूमि की सीमा निर्धारण का विषय एक बिल्कुल ही अलग बात है । अच्छी कृषि से अधिक उत्पादन होगा और अन्ततः अधिक आय होगी । यह भी प्रस्थापित है कि देहाती क्षेत्रों में छोटे कुटीर उद्योग चालू किये जायें । शहरी औद्योगिक और व्यवसायिक आयों का मामला कराधान के अन्तर्गत आता है ।

सभी प्रकार की प्रगति का आधार अधिक उत्पादन, विज्ञान और प्रविधि की प्रगति है । अतः प्रत्येक प्रकार का पग उठाते हुये इस विचार को समक्ष रखा जाना चाहिये ।

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री राजेन्द्र सिंह** : प्रधान मंत्री ने इस बात को स्वीकार कर लिया है कि भूमि की सीमा निर्धारण कर दी जाय। आप माने चाहे न मानें इसका स्वाभाविक अर्थ यह है .....

†**अध्यक्ष महोदय** : हमें यहां कोई भी तर्क नहीं करना है। प्रश्न क्या है ?

†**श्री राजेन्द्र सिंह** : मेरा प्रश्न यह है कि यदि देहाती क्षेत्र में सीमा निर्धारण की जाती है तो शहरी आय का भी सीमा निर्धारण हो जाना चाहिये। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या प्रधान मंत्री इसे शनैः-शनैः करेंगे अथवा साथ-साथ ही ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)**: श्रीमान्, जी यह थोड़ा जटिल प्रश्न है। वास्तव में, मैंने लिखित प्रश्न में जो कि अभी पढ़ा गया है, प्रश्न के व्यापक अंगों पर प्रकाश डाला है और उसी बात को मैं पुनः कहता हूं। लक्ष्य एक ही है और इस बात पर हम सब सहमत हैं और सामान्यतः कोई भेदभाव भी नहीं होना चाहिये। परन्तु इसे प्राप्त करने के साधनों के बारे में कोई कड़े नियम निर्धारित नहीं हैं। हमें इस बात का ध्यान रखना है कि भेदभाव को दूर करने की दिशा में शनैः-शनैः चलते हुये कहीं हम समाज के उत्पादन ढांचे को हानि न पहुंचा बैठें।

†**श्री स० म० बनर्जी** : हमारे देश में आय के मामले में भारी विशेषतायें हैं। क्या इसे दूर करने के लिये कुछ प्रस्थापनायें विचाराधीन हैं ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : सामान्यतः यह विषमतायें विभिन्न प्रकार से दूर की जाती हैं ; मुख्यतः विभिन्न प्रकार के कर लगा कर ऐसा किया जाता है।

†**श्री विमल घोष** : प्रधान मंत्री ने कहा है कि लक्ष्य के सम्बन्ध में तो प्रायः सहमति ही है परन्तु उत्तर में यह कहा गया है कि साधन तरीके को ठीक नहीं समझा जाता। मैं यह नहीं कह सकता कि कौन से तरीके की ओर निर्देश है। यदि यह शहरी आय के सीमा निर्धारण का प्रश्न है तो मेरा कहना है कि कर जांच आयोग ने इस प्रश्न का परीक्षण किया है और सीमा निर्धारण की प्रस्थापना प्रस्तुत की है। अतः मैं यह जानना चाहता हूं कि जिस बात को कर जांच आयोग ने सम्भव समझा है, उसे प्रधान मंत्री अब असम्भव क्यों समझते हैं।

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : श्रीमान जी, मुझे याद नहीं कि कर जांच आयोग के प्रतिवेदन में क्या वास्तविक शब्दावली का प्रयोग किया गया है। वह जब तक मेरे समक्ष न हो मैं कैसे उसका उत्तर दे सकता हूं।

†**श्री ब्रजराज सिंह** : क्या निकट भविष्य में कभी शहरी आय के सीमा निर्धारण की कोई प्रस्थापना है ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : मैंने व्यक्तिगत तौर पर ऐसी किसी प्रस्थापना पर विचार नहीं किया ; न ही मैं इसे किसी प्रकार रद्द ही कर सकता हूं, क्योंकि समय-समय पर हम इस प्रकार की बातों पर विचार करते रहे हैं। व्यक्तिगत तौर पर मेरा विचार है कि इस प्रकार सीमा निर्धारण करना ठीक नहीं। परन्तु हम तत्व की दृष्टि से आय को कम करके सीमा निर्धारण की ओर आ सकते हैं। यह मार्ग हमेशा खुला है। परन्तु यह कहना कि इससे अधिक आय न हो ठीक नहीं है और इससे हानि होने की पूरी सम्भावना है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री त्यागी** : क्या प्रधान मंत्री महोदय यह स्पष्ट करने की कृपा करेंगे कि देहाती क्षेत्रों में कृषि भूमि की सीमा निर्धारण करने का सरकार का यह अर्थ नहीं लेती कि देहातों के लोगों की आय का सीमा निर्धारण किया जायेगा ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : इसी को तो स्पष्ट किया गया है । इसे मैं पुनः स्पष्ट कर देता हूं कि आय के सीमा निर्धारण का कोई प्रश्न ही नहीं है । अवस्था तो अधिक उत्पादन तथा औद्योगिक विकास से आय बढ़ाने की है । जिनके पास भूमि है वह उसे अंशकालीन उद्योग के रूप में ले सकते हैं ।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । हम अगला प्रश्न लेंगे । सभी माननीय सदस्य इस मामले को आय व्ययक पर सामान्य चर्चा के अवसर पर उठा सकते हैं ।

बर्मा को निर्यात

†*६६४. { **श्री स० चं० सामन्त :**
श्री सुबोध हंसदा :
श्री रा० चं० माझी :
श्री राम कृष्ण : }

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

(क) बर्मा को भारत से मुख्यतः किन वस्तुओं का निर्यात किया जाता है ;

(ख) क्या यह सच है कि १९५८ में इन में से कुछ वस्तुओं का निर्यात कम हो गया है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)**: (क) से (ग). बर्मा को भारत से मुख्यतः सूती कपड़े, पटसन उत्पाद, मछली तथा मछली उत्पादों और कोयले का निर्यात किया जाता है । यह सच है कि इन में से कुछ वस्तुओं का निर्यात कम हो गया है । १९५८ में निर्यात कम होने के मुख्य कारण ये थे कि बर्मा में आयात नीति कड़ी कर दी गई, कपड़े का अधिक स्टाक जमा हो गया और वहां विदेशी मुद्रा की कठिनाइयां पैदा हो गईं । बर्मा के द्विपक्षीय व्यापारिक प्रबन्धों का भी हमारी निर्यात नीति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा ।

†**श्री स० चं० सामन्त** : उत्तर में एक यह कारण बताया गया है कि बर्मा में विदेशी मुद्रा की कठिनाई थी । अब जो करार किया गया है क्या उसमें यह व्यवस्था की गई है कि क्रय-विक्रय का भुगतान भारतीय रुपये में किया जाये ?

†**श्री कानूनगो** : भारतीय रुपया बर्मा के लिये विदेशी मुद्रा ही है । हमने ऐसा करार किया है जिससे बर्मा और भारत दोनों का लाभ हो ।

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या यह करार बर्मा के साथ द्विपक्षीय है ?

†**श्री कानूनगो** : जी हां, यह द्विपक्षीय है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री राम कृष्ण :** किन-किन वस्तुओं का निर्यात कम हुआ है ?

†**श्री कानूनगो :** कपड़ा, पटसन और मछली ।

†**श्री जयपाल सिंह :** माननीय मंत्री ने कहा कि इस करार से हमें भी लाभ होगा । अब चाय के बारे में स्थिति क्या है ? गत वर्ष बर्मा केवल लंका से चाय का आयात करता था क्या अब स्थिति में कोई परिवर्तन हुआ है ?

†**श्री कानूनगो :** अभी चाय को करार में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि अभी कोयला तथा अन्य ज़रूरी चीजें हैं ।

†**श्री दामानी :** क्या एरियल ४८० के अधीन अमरीकी सहायता के अन्तर्गत बर्मा को भारत से कपड़ा और अन्य वस्तुयें खरीदने की अनुमति दी गई थी, यदि हां, तो इस योजना के अन्तर्गत कितना माल खरीदा गया था ?

†**श्री कानूनगो :** अभी करार किया गया है और पी एल० ४८० के अधीन निर्यात की गई वस्तुओं के आंकड़े मेरे पास नहीं हैं परन्तु उस प्रक्रिया पर सहमति प्रकट की जा चुकी है ।

†**श्री मोहम्मद इलियास :** भारत के सिले सिलाये कपड़ों की खपत बर्मा में बहुत अधिक थी । देश के स्वतंत्र हो जाने के बाद वह मांग बिल्कुल खत्म हो गई है जिसके फलस्वरूप पश्चिमी बंगाल और भारत के अन्य भागों में हज़ारों दर्जी बेरोजगार हो गये हैं । क्या सरकार इसे पुनः आरम्भ करने के बारे में विचार कर रही है ?

†**श्री कानूनगो :** कपड़े में सिले सिलाये कपड़े भी शामिल हैं, परन्तु हमें यह नहीं भूलना चाहिये कि बर्मा में भी वस्त्रोद्योग का विकास हो रहा है ।

†**श्री हेम बरुआ :** गत वर्ष अप्रैल में दोनों देशों में जो वस्तु विनिमय करार किया गया था वह समाप्त हो रहा है । सरकार ने बर्मा से आयात को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की है जिससे बर्मा से प्राप्य ऋण वसूल किया जा सके ?

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

†**श्री रामनाथन चेट्टियार :** भारत सरकार बर्मा को निर्यात विशेषकर हथकरघा वस्तुओं का, बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही कर रही है ?

†**श्री कानूनगो :** हाल ही में जो समझौता किया गया है उसके अन्तर्गत वस्त्र, कोयले और मछली का निर्यात बढ़ेगा परन्तु हमें इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि इन वस्तुओं का निर्यात कम होना ही है क्योंकि उस देश की भी उत्पादन क्षमता बढ़ रही है ।

†**श्री तंगामणि :** क्या सरकार बर्मा के असन्तुलन को ठीक करने में सहायता देने के लिये वहां से अधिक चावल का आयात करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

†**श्री कानूनगो :** हम चावल का आयात तो कर ही रहे हैं परन्तु हम इसे जहां तक संभव हो घटाना चाहते हैं ।

†**श्री अ० क० गोपालन :** केरल से बर्मा को झींगा मछली का काफी निर्यात किया जाता था, अब स्थिति क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री कानूनगो :** झींगा मछली का निर्यात कुछ बढ़ गया है।

†**श्री जयपाल सिंह :** क्या यह सच है कि झींगा मछली के बारे में और जानकारी प्राप्त कर सकता हूं।

†**अध्यक्ष महोदय :** विदेशी मुद्रा प्राप्त करने की दृष्टि से झींगा मछली का बड़ा महत्व है। इस का निर्यात ४५ लाख रुपये से बढ़ कर १९५७ में १४६ लाख रुपये हो गया है। क्या दुर्लभ मुद्रा क्षेत्रों में भी इसका निर्यात करने की कोशिश की गई है? यह तो केवल बर्मा के बारे में ही बताया गया है ?

†**श्री कानूनगो :** दुर्लभ मुद्रा क्षेत्रों में झींगा मछली का विक्रय बढ़ाया जा रहा है। वस्तुतः अमरीका में झींगा और मेंडक के गोश्त का अधिक आयात किया जा रहा है।

पूर्वनिर्मित मकान योजना

†*६६५. **श्री राधा रमण :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जर्मनी की सहायता से पूर्वनिर्मित मकानों की कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो इसका मुख्य ब्योरा क्या है;

(ग) जर्मन सहायता किस रूप में प्राप्त हुई है; और

(घ) योजना कब कार्यान्वित होगी ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) :** (क) से (घ). सरकार ने जर्मन सरकार की सहायता से पूर्वनिर्मित मकानों सम्बन्धी कोई योजना नहीं बनाई है। ओखला में जर्मन सरकार की सहायता से खोले जाने वाले प्रोटोटाइप प्रोडक्शन-कम ट्रेनिंग सैंटर के लिये बनाये जाने वाले वर्कशाप शैडों में हिंदुस्तान हाउसिंग फैक्टरी द्वारा कंकरीट से तैयार किये जाने वाले कुछ भागों का प्रयोग करने की योजना बनाई गई है। इन वर्कशाप शैडों के मुख्य स्तम्भ 'सीतु' में ढलाये जायेंगे और सहायक स्तम्भ और शहतीर आदि सीमेंट और कंकरीट से बने हुए होंगे। छत सिलों की बनी हुई होगी जिन पर गरमी और पानी आदि को रोकने वाले पदार्थों की परत जमाई हुई होगी। किवाड़ों और खिड़कियों के ढांचे भी पहले से तैयार करने का विचार है।

जर्मनी से जो करार हुआ है उसके अनुसार इमारतों के नमूने और उनके वास्तुकला सम्बन्धी ब्यौरा वह अपने खर्च पर भेजेंगे। निर्माण कार्य राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम द्वारा किया जायेगा। केन्द्र का निर्माण कार्य अप्रैल में आरम्भ होने और १९५९ की समाप्ति तक पूरा होने की आशा है।

†**श्री राधा रमण :** क्या सरकार ने इस प्रश्न का परीक्षण किया है कि इस योजना के फलस्वरूप जो पूर्वनिर्मित मकान बनेंगे क्या वे गरम जलवायु के लिये उपयुक्त और सस्ते भी होंगे ?

†**श्री मनुभाई शाह :** जी हां। जब यह भारत-जर्मनी उपक्रम आरम्भ करने के सिलसिले में हमारी टैक्नीकल टीम पश्चिम जर्मनी गई थी तब इन दोनों बातों पर विचार किया गया था। और उन्हें इस बात का बड़ा संतोष था कि इस से बड़ी बचत होगी और यह औद्योगिक उपक्रम सफल रहेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री राधा रमण :** क्या इस कारखाने में तैयार होने वाले माल निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय भी इस्तेमाल करेगा ? क्या उन से परामर्श किया गया है ?

†**श्री मनुभाई शाह :** उत्पादन हिन्दुस्तान हाउसिंग कम्पनी द्वारा किया जायेगा। प्रोटोटाइप सेंटर में इस के उपयोग भी देख लेने के बाद यदि यह सन्तोषजनक समझा गया तो इनका इस्तेमाल अवश्य बढ़ाया जायेगा ।

†**श्री राधा रमण :** क्या देश में अन्य भागों में भी ऐसे उपक्रम खोले जायेंगे या कि अभी बे कुछ एक स्थानों पर तक ही सीमित रहेंगे ?

†**श्री मनुभाई शाह :** यह प्रयोग पहली बार इतने बड़े पैमाने पर किया जा रहा है। और यदि यह सफल रहा तो इसके विस्तार पर विचार किया जायेगा।

†**श्री नं० रं० कृष्ण :** इस इमारत के लिये आवश्यक सभी वस्तुओं की व्यवस्था देश में ही की जायेगी या कि कुछ विदेशों से भी मंगवाई जायेंगी ?

†**श्री मनुभाई शाह :** सभी वस्तुएं स्थानीय तौर पर अर्जित की जायेंगी।

जीपों सम्बन्धी मुकदमा

†*६६६. { **श्री राम कृष्ण :**
श्री वाजपेयी :
श्री विद्या चरण शुक्ल :
श्री किस्तैया : }

क्या प्रधान मंत्री २८ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २९८ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ब्रिटेन में जीप सम्बन्धी मुकदमें की सुनवाई आरम्भ हो गई है ; और

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

†**वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) :** (क) अभी जीपों सम्बन्धी मुकदमों की सुनवाई आरम्भ नहीं हुई है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†**श्री राम कृष्ण :** पहले भी प्रश्न का ऐसा ही उत्तर दिया गया था। सुनवाई की तिथी निश्चित करने में क्या दिक्कत है ?

†**श्रीमती लक्ष्मी मेनन :** ठीक है कि पहले भी यही उत्तर दिया गया होगा क्योंकि इस मामले में कोई प्रगति नहीं हुई है ।

†**श्री विद्या चरण शुक्ल :** क्या सरकार अदालत से बाहर जीपों सम्बन्धी मामले का निबटारा करने की संभावना पर विचार कर रही है ; और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्रीमती लक्ष्मी मेनन :** मामला न्यायाधीन है इस लिये इस पर अधिक चर्चा करना ठीक न होगा ।

†**श्री विद्या चरण शुक्ल :** क्या यह सच है कि भारत सरकार ने कुछ न्यायवादियों की विधि सम्बन्धी राय पूछी है और यदि हां, तो ब्रिटेन के महान्यायवादी, सर फ्रैंक सोस्काइस ने क्या राय दी है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :** भारत सरकार ने विख्यात परामर्शदाताओं की राय ली थी और महा न्यायवादी की राय भी ली गई थी और उन्हीं के आधार पर मुकदमा चलाया गया था । हर बार यह बताना सम्भव नहीं कि उनकी राय क्या है अथवा उन्होंने क्या राय दी थी ।

†**श्री विद्या चरण शुक्ल :** महान्यायावादी की क्या राय थी ?

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा ।

†**श्री त्यागी :** क्या ठेका लेने वाली फर्म ने दीवाले के लिये आवेदन पत्र दे दिया है और उसके हिस्सेदारों के क्या नाम हैं ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू :** यह मामला बहुत पेचीदा है इस बारे में कुछ कहना सम्भव नहीं है । परन्तु यह सही है कि एक फर्म; सम्भव है कि एक से अधिक फर्मों की आर्थिक हालत विशेष अच्छी नहीं हैं ।

†**श्री त्यागी :** आश्चर्य है कि सरकार ने यह जानकारी एकत्र कर ली है कि जिस फर्म के दीवाले के लिये यह कार्यवाही की जा रही है उस ने स्वयं दीवाले का आवेदन पत्र दे दिया है और यदि हां, तो मैं उस फर्म के हिस्सेदारों के नाम जानना चाहता हूं ।

†**श्री जवाहरलाल नेहरू :** मेरे पास यह जानकारी नहीं है । मुझे कुछ ख्याल आता है कि एक या दो फर्मों ने दीवाले के लिये आवेदन पत्र दे दिये हैं । मैं एक एक हिस्सेदारों के नाम नहीं बता सकता । इस से पहले के प्रश्न के उत्तर में मैं यह कहना चाहता था कि यह ठीक नहीं होगा कि मैं सभा को बताऊं कि हमें क्या मंत्रणा दी गई थी ।

†**श्री हेम बरूआ :** क्या यह सच है कि संयुक्त राष्ट्र संगठन में जाते समय हमारे प्रतिरक्षा मंत्री ने लंदन में उच्च आयुक्त के कार्यालय में मुकदमें की फाइल देखी थी और यदि हां, तो क्या प्रतिरक्षा मंत्री ने अपनी राय व्यक्त की है ?

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं इस प्रश्न की अनुमति नहीं दूंगा जिस के अधीन कोई मामला रहता है वह सरकार की ओर से कभी भी उसकी छान बीन कर सकता है ।

†**श्री जवाहरलाल नेहरू :** यह बताना सम्भव नहीं है कि अमुक तिथि को प्रतिरक्षा मंत्री ने फाइल देखी थी या नहीं । परन्तु स्वाभाविक है कि हम प्रतिरक्षा मंत्री से कहते रहे हैं कि वह कागजात को देख कर तथ्यों के बारे में अपनी राय बतायें । अब भी कभी-कभी उनसे ऐसा कहा जाता है । मामला इतना पुराना हो चुका है कि छोटी-छोटी बातें याद रखना सम्भव नहीं है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

सीमा विवाद

†*६६७. **श्री रामेश्वर टांटिया :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तान के साथ राजशाही (पूर्वी पाकिस्तान) में चार बैद्यनाथपुर के बारे में एक और सीमा विवाद उत्पन्न हो गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि पाकिस्तान ने वहां भारतीय पुलिस चौकियों की स्थापन का विरोध किया है ; और

(ग) यदि हां, तो इस क्षेत्र पर तो पाकिस्तान सरकार के अधिकार को अमान्य ठहराने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां) :** (क) से (ग). २६–१२–५८ को पूर्वी पाकिस्तान सरकार ने यह आरोप लगाया कि भारतीय प्राधिकारियों ने पश्चिमी वैद्यनाथपुर में सीमा चौकी स्थापित करके उस करार का अतिक्रमण किया है जो मुर्शिदाबाद और राजशाही के जिला दण्डाधीशों के बीच हुआ था। पाकिस्तानी प्राधिकारियों को बताया गया कि चार में सीमा पुलिस की चौकी भारतीय राजक्षेत्र में ही है। प्रधान मंत्रियों के करार के अनुसार १५–१–५९ को भारत–पाक सीमा का समायोजन कर लिया गया था ।

†**श्री रामेश्वर टांटिया :** पूर्वी तथा पश्चिमी पंजाब और पूर्वी तथा पश्चिमी बंगाल के सीमांकन में क्या प्रगति हुई है ? सीमांकन के काल में क्या कठिनाइयां उत्पन्न हो रही हैं ?

†**श्री सादत अली खां :** यह अलग मामला है ।

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :** हम इस बारे में कई बार आंकड़े बता चुके हैं।

†**श्री हेम बरूआ :** क्या इस क्षेत्र में १९५१ के बग्गे पञ्चाट के अनुसार सीमा नदी का मध्य थी और नदी का बहाव बदल जाने पर भी विवाद पैदा हुआ था? यदि हां, तो क्या पाकिस्तान को बताया गया है कि यह क्षेत्र भारत का है पाकितान का नहीं ?

†**श्री सादत अली खां :** बग्गे पंचाट द्वारा इस मामले का निबटारा किया जा चुका था और सीमांकन भी कर दिया गया था। परन्तु इसमें एक दो उलझने भी हैं । एक तो यह है कि यह नदी क्षेत्र बाढ़ के मौसम में काफी समय तक पानी में रहता है। जब पानी हटता है तो चार भूमि बदल जाती है। इस से यह पता नहीं चलता कि वह भारत में है या पाकिस्तान में। यह चार भूमि बड़ी उपजाऊ होती है इसलिये दोनों पक्ष उस पर कब्जा करने के उत्सुक होते हैं। फलतः विवाद उत्पन्न होते हैं.

†**श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :** क्या माननीय सभा–सचिव को मालूम है कि १९५१ की बग्गे लाइन स्थायी सीमा है और नदी का रास्ता बदलने पर भी उस में कोई परिवर्तन नहीं होगा। इसमें कठिनाई क्यों पैदा होती है ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू :** यह सच है परन्तु दलील दोनों ओर लागू होती है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री हेम बरूआ :** इस बात को देखते हुए कि सुर्मा सैन्टर में हमारी चार भूमि पर पाकिस्तानियों को रहने दिया जाता है और हम उन्हें नहीं निकालते क्या कारण है कि वैद्यनाथपुर में चार भूमि पर कब्जा करने पर पाकिस्तानियों को हमने चुनौती देने की अनुमति क्यों दी है जब कि वह क्षेत्र हमारा है ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू :** माननीय सदस्य ने पूछा कि हमने उन्हें चुनौती देने की अनुमति क्यों दी गई। हम किसी को चुनौती देने अथवा गलत और निराधार बातें कहने से नहीं रोक सकते। इस मामले में निर्णय हमारे पक्ष में हुआ था और, पहले चाहे जो कुछ भी होता रहा हो, मामला यहां खत्म हो जाता है।

†**श्री रामेश्वर टांटिया :** सीमा विवाद और पाकिस्तानी सेना द्वारा गोली चलाने की घटनाओं की संख्या इतनी बढ़ गई है। इन्हें सदा के लिये रोकने के लिये क्या ठोस कार्यवाही की गई है ?

†**अध्यक्ष महोदय :** कल भी यह प्रश्न पूछा गया था। अब माननीय सदस्य स्वयं विचार करें कि क्या ठोस कार्यवाही की जाये और सामान्य चर्चा के दौरान में उनका सुझाव दें।

†**श्री त्यागी :** क्या उन लोगों को कोई प्रतिकर दिया जाता है जो उन क्षेत्रों में पाकिस्तानियों द्वारा गोली चलाने पर मर जाते हैं अथवा सम्पत्ति को क्षति पहुंचती है ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू :** जी हां। सौभाग्य तो यह है कि बहुत गोली चलाने के बावजूद कम क्षति हुई। जहां तक मुझे स्मरण है एक महिला की मृत्यु हुई है। उसके सम्बन्धियों को प्रतिकर दिया गया है। कुछ हजार रुपये की क्षति भी हुई है। वस्तुतः आसाम सरकार सहायता देती है यदि आवश्यक होगा तो केन्द्रीय सरकार भी सहायता देगी।

†**श्री हेम बरूआ :** क्या सरकार इस क्षेत्र को देखने के लिये लोक-सभा के सदस्यों का एक शिष्टमंडल भेजने का विचार कर रही है।

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा। माननीय सदस्य सामान्य चर्चा के दौरान में इस पर विचार करके अपने सुझाव दे दें।

कागज और लुग्दी बनाने की मशीनों का निर्माण

†*६६८. **श्री श्रीनारायण दास :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २५ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २२१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में कागज और लुग्दी बनाने की मशीनें तैयार करने की योजना प्राप्त हुई है;

(ख) यदि हां, तो योजना की मुख्य—मुख्य बातें क्या है;

(ग) इस पर कितनी पूंजी लगेगी और स्थापित किये जाने वाले कारखाने की क्षमता कितनी होगी; और

(घ) कुल पूंजी में स्वीडन के फर्म और भारतीय फर्म का कितना—कितना अंश होगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) से (घ). एक भारतीय फर्म से उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, १९५१ के अन्तर्गत एक आवेदन पत्र कागज और लुग्दी बनाने वाली मशीनें बनाने वाला कारखाना लगाने के लिये मिला है जिसकी क्षमता ५० टन प्रतिदिन होगी और जिसमें बाद में प्रति वर्ष दो कारखाने तैयार होने लगेंगे । इस योजना के लिये कुल ७० लाख रुपये की जरूरत होगी । स्वीडन की फर्म का सहयोग प्राप्त करने सम्बन्धी शर्तों, जो अन्य बातों के साथ-साथ पूंजी का विनियोजन भी करती है, के बारे में दोनों पक्ष अभी निर्णय नहीं कर पाये ।

†**श्री श्रीनारायण दास** : यह फर्म कहां आरम्भ की जायेगी ?

†**श्री मनुभाई शाह** : जमशेदपुर ।

†**श्री श्रीनारायण दास** : आवेदन पत्र पर अन्तिम निर्णय कब होगा ?

†**श्री मनुभाई शाह** : शायद कुछ एक मास में ।

†**श्री दामानी** : द्वितीय योजना की समाप्ति तक कागज और लुग्दी बनाने की मशीनों की कितनी आवश्यकता होगी और क्या केवल कागज और लुग्दी बनाने वाला कारखाना खोलना लाभप्रद होगा और यदि नहीं तो क्या उसमें कोई मद बढ़ाई जा रही है?

†**श्री मनुभाई शाह** : इसमें बहुत से प्रश्न मिला दिये गये हैं । द्वितीय योजना में कागज और लुग्दी बनाने की मशीनरी की आवश्यकता लगभग ३५ करोड़ रुपये है जिसमें से २२ करोड़ की आवश्यकता पूरी की जा चुकी है । वार्षिक मांग लगभग ४ या ५ करोड़ रुपये है । यदि यह कारखाना चालू हो गया तो वह ढाई करोड़ रुपये की मशीनें तैयार करेगा ।

†**श्री दशरथ देब** : क्योंकि त्रिपुरा में बांस काफी मात्रा में होता है इसलिये क्या सरकार उस क्षेत्र में लुग्दी बनाने का उद्योग आरम्भ करने के बारे में विचार कर रही है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : यह अलग प्रश्न है । क्योंकि माननीय सदस्य इसमें रुचि ले रहे हैं । इसलिये उन्हें बताया जाता है कि हम इस बात की पूरी कोशिश कर रहे हैं कि कागज और रेयान के लिये आवश्यक गूदा पेश की मांग के अनुसार तैयार करने का पूरा प्रयत्न किया जा रहा है ।

†**श्री फ० गो० सेन** : क्या पटसन समिति ने पटसन के डंठलों से लुग्दी तैयार करने के लिये किसी मशीनरी की मांग की है?

†**श्री मनुभाई शाह** : यह भी मशीनरी के बारे में है । पैकिंग पेपर और घटिया गत्ता बनाने के लिये पटसन के डंठल, विशेषकर मेस्टा डंठल का प्रयोग आवश्यक होता है ।

†**सेठ गोविन्द दास** : क्या इस प्रकार की कागज की मशिनरी और दूसरी भी जिन मशीनरियों की हमारे उद्योगधन्धों की आवश्यकता होगी, उन सबको बनाने के लिए सरकार किसी बड़ी योजना पर भी विचार कर रही है ?

†**श्री मनुभाई शाह** : जी नहीं । फिलहाल तो यह जो योजनायें है ये प्राइवेट सेक्टर की ही हैं । और कुछ छोटे-छोटे, मध्यम कक्षा के, प्लांट्स के लिए भी सोचा जा रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री हेडा :** क्या यह सच है कि गूदा बनाने के लिये आवश्यक एक रसायनिक पदार्थ का समय पर आयात तथा उपयुक्त वितरण नहीं किया जाता जिसके कारण लुग्दी का आयात करना पड़ता है जिससे विदेशी मुद्रा की हानि होती है?

†**श्री मनुभाई शाह :** जी नहीं।

†**श्री भक्त दर्शन :** मैं यह जानना चाहता हूं कि जब कि यह इतना महत्वपूर्ण विषय है तो इसको सार्वजनिक क्षेत्र में क्यों नहीं लाया जा रहा है?

†**श्री मनुभाई शाह :** बहुत सी मशिनरी है। हम हर किस्म की मैशिनरी को अपने हाथ में नहीं ले सकते। और बहुत से इंजिनियरिंग कारखाने हैं जो इनको अच्छी तरह से बना सकते हैं।

†**श्री जयपाल सिंह :** क्या इस परियोजना से तृतीय योजना की आवश्यकता पूरी हो जायेगी, क्योंकि माननीय मंत्री ने कहा कि द्वितीय योजना में आत्मनिर्भर हो जायेंगे? क्या उन्होंने तृतीय योजना की आवश्यकताओं का भी अनुमान लगाया है?

†**श्री मनुभाई शाह :** तृतीय योजना तैयार की जा रही है। तृतीय योजना की मशीनों सम्बन्धी आवश्यकताओं पर विचार किया जा रहा है। मैंने सभा को कई बार बताया है कि हम चाहते हैं कि तृतीय योजना की समाप्ति तक मोटे तौर पर सभी प्रकार की मशीनों के बारे में हम आत्मनिर्भर हो जायें।

निर्यात

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

(क) क्या उन वस्तुओं के निर्यात में, जो निर्यात के लिए पत्तनों पर भेजी जाती हैं और जिनके भाड़े पर रेलवे ने ५० प्रतिशत की छूट दी है, कोई वृद्धि हुई है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी; और

(ग) क्या इन वस्तुओं पर निर्माता और भी अधिक छूट मांगते हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) और (ख). ९ वस्तुओं के सम्बन्ध में ५ दिसम्बर, १९५८ से रेलवे भाड़े पर ५० प्रतिशत की छूट दी गयी है। इन वस्तुओं के निर्यात पर इस छूट का क्या प्रभाव पड़ा है, इसका अनुमान लगाना अभी समय से बहुत पूर्व होगा।

(ग) अभी तक किसी निर्माता ने सरकार से इस सम्बन्ध में कोई मांग नहीं की है।

†**पंडित द्वा० ना० तिवारी :** जिन ९ वस्तुओं के लिए छट दी गयी है उनके नाम क्या हैं ?

†**श्री सतीश चन्द्र :** मोटर गाड़ी की बैटरियां, सूखे सेल्स और बेटरियां, आयल प्रेशर लैम्प, हरीकेन लालटेन, फाइलें, साइकिलें, वस्त्र उद्योग की मशीनें व उनके पुर्जे, फल व साक-सब्जी अनुरक्षक तथा लकड़ी के पेंच।

†**पंडित द्वा० ना० तिवारी :** क्या साइकिलों के भाड़े में ५० प्रतिशत की छूट देने पर इन दो महीनों में इसके निर्यात में कोई सारवान वृद्धि हुई है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री सतीश चन्द्र** : यह रियायत अभी दिसम्बर से ही दी गयी है । आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं । इस समय इस रियायत के प्रभाव का अनुमान लगाना समय से पूर्व होगा । एक वर्ष के बाद या उसके लगभग यह अनुमान लगाया जा सकेगा ।

†**श्री तंगामणि** : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अक्टूबर, १६५८ में भाड़े की नई दरें लागू होने के बाद भाड़े बढ़ गये हैं, अतः क्या यह रियायत हथकरघे तथा दियासलाई उद्योग की वस्तुओं पर भी लागू होगी, यद्यपि इनका निर्यात नहीं किया जाता क्योंकि अक्टूबर, १६५८ के बाद दियासलाइयों पर काफी प्रभाव पड़ा है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)** : जी नहीं, इन वस्तुओं को भाड़े की रियायतें नहीं हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : उनका कहना है कि इन वस्तुओं का मूल्य बहुत अधिक है अतः देश में काम में लाने के लिए क्या इनके सम्बन्ध में कोई रियायत दी जायेगी ?

†**श्री कानूनगो** : जी नहीं, ऐसा कोई विचार नहीं है ।

†**श्री विद्याचरण शुक्ल** : इस रियायत के लिए इन ६ वस्तुओं को किस आधार पर चुना गया है, और क्या सरकार मैंगनीज तथा अन्य खनिजों के लिये भी, जो विदेशी मुद्रा अर्जित करती हैं, यह रियायत देने का विचार कर रही है ?

†**श्री सतीशचन्द्र** : मैंगनीज की धातु का प्रश्न विचाराधीन है । इन ६ वस्तुओं को इसलिए चुना गया कि इनके सम्बन्ध में आंकड़े प्रशुल्क आयोग के प्रतिवेदन से तैयार मिल गये और हमारा विचार था कि यदि रियायत दे दी जाये तो इन वस्तुओं का निर्यात किया जा सकता था । यदि अन्य उद्योगों को यह रियायत लेनी है तो उन्हें अपने समर्थन में आधार तैयार करना चाहिए ।

†**श्री विद्या चरण शुक्ल** : तो क्या मैंगनीज तथा अन्य खनिजों के सम्बन्ध में सरकार के पास आंकड़े नहीं थे ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : मैं बता चुका हूं कि मैंगनीज का मामला विचाराधीन है ।

†**पंडित द्वा० ना० तिवारी** : अभी मेरे प्रश्न का अंशतः उत्तर मिला है । मैं जानना चाहता हूं कि क्या वस्तुओं के निर्माताओं ने भी इस प्रकार की छूट की मांग सरकार से की है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : जी हां, अन्य वस्तुओं के निर्माताओं ने भी मांग की है । निर्यात संवर्द्धन परिषदें तथा पण्य बोर्ड भी कुछ रियायतों का सुझाव दे रहे हैं पर उन्हें इसके लिए आधार तैयार करना होगा । उनसे सब आंकड़े मांगे गये हैं और यह भी सिद्ध करने की मांग की गयी है कि भाड़ा दरों में कमी किये जाने पर वे किसी विशेष वस्तु का निर्यात कर पायेंगे ।

सिंगरेनी की कोयला खान के कर्मचारी संघ की मांगे

†*६७१. **श्री त० ब० विट्ठल राव** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री ११ दिसम्बर, १६५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ८७५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सिंगरेनी की कोयला खान के कर्मचारियों के संघ, कोटोगौडियम, आन्ध्र प्रदेश की इस मांग के सम्बन्ध में इस बीच कोई निश्चय कर लिया गया है कि सिंगरेनी कोलरीज़ कम्पनी लिमिटेड के कर्मचारियों को सवारी भत्ता देने तथा उनकी उपदान योजना को चालू करने के प्रश्न को एक औद्योगिक न्यायाधिकरण को सौंप दिया जाये ?

† मूल अंग्रेजी में

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : कोयला खनन सम्बन्धी औद्योगिक समिति के निश्चय के अनुसार खान कर्मचारियों को उपदान देने का प्रश्न समेकित सामाजिक सुरक्षा योजना के साथ सम्बद्ध कर दिया गया है जिसके सम्बन्ध में छानबीन की जा रही है ।

†**श्री त० ब० विट्ठलराव** : न्याय निर्णय के लिये दो बातें औद्योगिक न्यायाधिकरण को सौंपने के लिए हैं । पहली बात उपदान सम्बन्धी है और चूंकि सिंगरेनी कोयला खान के प्रबन्धक उपदान देने के लिये राजी हो गये हैं अतः मैं जानना चाहता हूं कि सवारी भत्ता के सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

†**श्री आबिद अली** : सवारी भत्ते के सम्बन्ध में समझौते की बातचीत चल रही थी और पदाधिकारी ने बताया कि साइकलों तथा अन्य वस्तुओं के क्रय के लिए कर्मचारियों को अग्रिम धन देने की बात पर प्रबन्धकों ने सहानुभूतिपूर्ण विचार करने की बात मान ली है अतः मेरा अनुमान था कि इस बात पर आग्रह नहीं किया गया था ।

†**श्री प्र० चं० बोस** : श्रमिक खान से कितनी दूरी पर रहते हैं और खान तक आने के लिए किस सवारी की व्यवस्था है ?

†**श्री आबिद अली** : जानकारी मेरे पास नहीं है, पर समझौता पदाधिकारी ने बताया है कि बसों की संख्या बढ़ाई जा रही है और श्रमिकों के लिए गाड़ी चालू करने के लिए रेलवे पदाधिकारियों से भी प्रार्थना की जायेगी ।

†**श्री त० ब० विट्ठलराव** : न्याय निर्णयन के लिए कर्मचारियों के संघ ने जो आवेदन दिया था उस पर सरकार ने क्या निर्णय किया है क्या सरकार उसे न्याय निर्णयन के लिए सौंपने जा रही है, या नहीं ?

†**श्री आबिद अली** : जी नहीं ।

भविष्य निधि में अंशदान

†*६७२. **श्री स० म० बनर्जी** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री १७ सितम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १३३९ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कानपुर की कपड़े की मिलों के स्वामियों पर भूमि राजस्व का जो बकाया था और जो भविष्य निधि में उनके अंशदान के रूप में जमा किया जाना था, अब वसूल हो गया है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या जिन मिलों ने अभी तक बकाया दिया नहीं है उनके ऊपर मुकदमा चला दिया गया है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) एक मिल ने तो बकाये की राशि में से केवल कर्मचारियों का भाग दे दिया है ।

(ख) दो मिलों पर मुकदमा चलाने के लिए राज्य सरकार की अनुमति मांगी गई है । एक तीसरी मिल के नियोजकों पर अभी मुकदमा नहीं चलाया गया है, क्योंकि इस मिल का एक और मामला अभी उच्च न्यायालय में विचाराधीन है ।

†**श्री स० म० बनर्जी** : १७-९-१९५८ को एक अन्य प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री ने बताया था कि इन मिलों की भविष्य निधि में नियोजकों तथा कर्मचारियों के अंशों के सम्बन्ध में

---

†मूल अंग्रेजी में

१५,८३,७२४ रुपये की राशि बकाया थी और इन मिलों के विरुद्ध मुकदमें चालू कर दिये गये हैं। मैं जानना चाहता हूं कि कौन कौन सी मिलों के विरुद्ध ये आरोप हैं और उनसे कितनी राशि वसूल की जा चुकी है और अभी कितनी राशि बाकी है ?

†**श्री आबिद अली** : ३१-१२-१९५८ को स्थिति यह थी : म्योर मिल्स कम्पनी लिमिटेड पर ४,३४,८९९ रु०, स्वदेशी काटन मिल्स पर ९,०३,७६७ रु० और अथर्टेन वेस्ट एण्ड कम्पनी लिमिटेड पर १,७७,५५३ रु० बाकी थे।

†**श्री स० म० बनर्जी** : दो मिलों, अथर्टेन वेस्ट तथा म्योर मिल्स, की स्थिति खराब थी, पर स्वदेशी मिल की स्थिति अच्छी थी क्योंकि इसके मालिक जैपुरिया हैं। उन पर यह राशि बाकी क्यों है और जैपुरिया के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**श्री आबिद अली** : भविष्य निधि में कर्मचारियों के अंश की जो रकम बाकी थी, उसे इस मिल ने दे दिया है। शेष राशि के सम्बन्ध में, अधिनियम की धारा ८ के अधीन भूमि राजस्व की भांति इस बकाया राशि को वसूल करने के लिए कार्यवाही शुरू कर दी गयी है।

†**श्री तंगामणि** : म्योर मिल्स, स्वदेशी काटन मिल्स तथा अथर्टेन मिल्स, इन तीनों मिलों में से कौन कौन सी मिलों ने कितनी कितनी राशि दे दी है और कितनी कितनी राशि उन पर अभी बाकी है ?

†**श्री आबिद अली** : ३१ दिसम्बर, १९५८ के आंकड़े मैंने अभी बताये हैं और उसके पूर्व के आंकड़े उन माननीय सदस्य ने बताये हैं, जिन्होंने सर्व-प्रथम प्रश्न पूछा था ?

†**श्री तंगामणि** : किस मिल ने भुगतान किया है और कितना ?

†**अध्यक्ष महोदय** : उन्होंने दिसम्बर, १९५८ के अन्त तक के आंकड़े दे दिये हैं। अब माननीय सदस्य हिसाब लगा लें कि कितना बकाया था।

†**श्री तंगामणि** : एक, पहले वाले प्रश्न के उत्तर में उन्होंने बताया था कि एक मिल ने पूरी राशि दे दी है। पर अब जो आंकड़े उन्होंने दिये हैं उनसे पता लगता है कि तीनों मिलों पर अभी बकाया है। इसीलिये मैं जानना चाहता हूं कि ......

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य स्पष्ट रूप से प्रश्न करें।

†**श्री तंगामणि** : एक पूर्व अवसर पर उन्होंने हमें बताया था कि तीन मिलों पर १५,८३,००० रु० की राशि बकाया थी। आज उन्होंने बताया कि एक मिल ने अपना बकाया दे दिया है और अन्य दो मिलों पर मुकदमा चलाया जाने वाला है; एक मिल पर मुकदमा चला दिया गया है और तीसरी मिल पर चलाने का मामला विचाराधीन है। मैं जानना चाहता हूं कि तीनों मिलों में से किस किस ने पूरी राशि दे दी है और कितनी दे दी है ?

†**श्री आबिद अली** : म्योर मिल के सम्बन्ध में स्थिति अभी वैसी ही है। स्वदेशी काटन मिल्स के सम्बन्ध में लगभग ९,८४,००० रु० में से ३१ दिसम्बर, १९५८ को ९,०३,००० रु० शेष थे। पहले नियोजकों तथा कर्मचारियों दोनों का अंश बाकी था अब केवल नियोजक का अंश बाकी है। म्योर मिल्स अपने वर्तमान भुगतान कर रहा है क्योंकि उच्च न्यायालय के निर्णय के अनुसार प्रबन्धक बदल दिये गये हैं। पहले की बकाया राशि के सम्बन्ध में उच्च न्यायालय ने उनसे कहा है कि हम इस

†मूल अंग्रेजी में

मामले में कोई कार्यवाही न करें और न्यायालय एक योजना बना रहा है जिसके अनुसार कर्जा चुकाया जायेगा ।

तीसरी मिल के सम्बन्ध में पहले, १,६४,००० रु० बकाया थे और अब १,७७,००० रु० बकाया हैं । यह मिल बन्द कर दी गयी है ।

†**श्री प्र० चं० बोस** : माननीय मंत्री ने जो आंकड़े दिये हैं उनसे पता लगता है कि भविष्य-निधि की राशियां कई वर्षों से नहीं दी गयी हैं । मैं जानना चाहता हूं कि पहले कोई कार्यवाही क्यों नहीं की गयी ?

†**श्री आबिद अली** : कई वर्षों से नहीं, पर हां कई महीनों से, पर कठिनाई यह है कि यदि हम कोई कठोर कार्यवाही करते, तो मिलें बन्द हो गयी होतीं और म्योर मिल के ६,०००, स्वदेशी मिल के ८,००० और अथर्टन मिल के २,५०० कर्मचारी बेकार हो जाते ।

†**श्री स० म० बनर्जी** : क्या अब इन मिलों के मालिक भविष्य निधि की राशियां नियमित रूप से जमा कर रहे हैं ?

†**श्री आबिद अली** : म्योर मिल्स नियमित रूप से राशि जमा कर रहा है । स्वदेशी काटन मिल्स नियमित रूप से भुगतान नहीं कर रहा है और तीसरी मिल तो बन्द ही है ।

ट्रकें और कारें

\+

†*६७४. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** :
श्री न० रा० मुनिस्वामी :
श्री वें० प० नायर :
श्री ईश्वर अय्यर :

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

(क) क्या यह सच है कि मर्सीडीज ट्रकें तथा सभी प्रकार की नई कारें बहुत अधिक मूल्य पर बिक रही हैं;

(ख) क्या पुरानी कारों के दाम भी बहुत काफी बढ़ गये हैं; और

(ग) यदि हां, तो कारों और ट्रकों के विक्रय के विनियमों को अधिक प्रभावी बनाने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: (क) और (ख). जनता को कारों के क्रय में तकलीफ उठानी पड़ रही है पर मर्सीडीज या अन्य ट्रकों के सम्बन्ध में सरकार को कोई शिकायतें नहीं मिली हैं । इन कठिनाइयों का मूल कारण यह है कि पुर्जों के आयात के लिये विदेशी मुद्रा का अभाव है ।

(ग) कारों तथा ट्रकों के पुर्जों के आयात के लिये सरकार उतनी ही विदेशी मुद्रा दे रही है जितनी वह वर्तमान स्थिति में दे सकती है । कारों के उपलब्ध संभरण के समान वितरण के लिये सरकार ने मोटरगाड़ी निर्माताओं को निदेश दे दिये हैं कि वे इस बात का ध्यान रखें कि उनके व्यापारी एक "आदेश रजिस्टर" रखें, जिस में सभी आदेशों का उल्लेख किया जायेगा और क्रमानुसार आदेशों की

---

†मूल अंग्रेजी में

पूर्ति की जायेगी। स्थिति को सुधारने के लिये अभी सरकार ने तीन कार निर्माताओं को ५० लाख रुपये की अतिरिक्त विदेशी मुद्रा दी है। स्थिति पर निरन्तर ध्यान रखा जा रहा है।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** आश्चर्य की बात है कि सरकार को पता नहीं है कि मर्सीडीज ट्रकें ५,००० रु० प्रति ट्रक और लेलैण्ड ट्रक १,५०० रु० प्रति ट्रक की दर से बिक रही हैं। इन ट्रकों के विक्रय मूल्य पर नियंत्रण रखने के लिये सरकार ने क्या व्यवस्था की है, विशेष रूप से इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इस उद्योग को लगातार संरक्षण दिया जाता रहा है ?

†**श्री मनुभाई शाह :** ट्रकों के सम्बन्ध में हमें अभी तक कोई शिकायत नहीं मिली है। हमें केवल कारों के सम्बन्ध में शिकायतें मिलती रही हैं। वितरण की व्यवस्था के सम्बन्ध में कोई संविहित नियंत्रण नहीं है पर हमने उन्हें परामर्श दिया है कि "आदेश-रजिस्टर" रखे जायें जिनमें सभी आदेश दर्ज किये जायें। ट्रकों के सम्बन्ध में हमें कोई शिकायतें नहीं मिली हैं।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** इस सम्बन्ध में एक सड़क परिवहन पुनर्गठन समिति नियुक्त की गयी थी जिसने सारे देश में साक्ष्य लिये हैं और प्रत्येक राज्य में इस समिति से शिकाय त की गई कि मर्सीडीज ट्रकें, ५,००० रु० प्रति ट्रक की दर से तथा लेलैण्ड ट्रकें १,५०० रु० प्रति ट्रक की दर से बिक रही हैं। इस प्रकार के साक्ष्य समिति ने अभिलिखित किये हैं और मेरे माननीय मंत्री का कहना है कि ट्रकों के सम्बन्ध में उन्हें कोई शिकायत नहीं मिली है। इसीलिये मैं पूछता हूं कि क्या सरकार के पास कोई प्रभावी व्यवस्था नहीं है विशेष रूप से यह देखते हुए कि पिछले कई वर्षों से इस उद्योग को संरक्षण दिया जाता रहा है ? जनता जानना चाहती है क्या सरकार के पास कोई प्रभावी व्यवस्था है या सरकार कोई प्रभावी व्यवस्था करने जा रही है ताकि संरक्षण का दुरुपयोग न होने पावे।

†**श्री मनुभाई शाह :** कारों की कमी के सम्बन्ध में हमें पता है और जैसा कि मैं पहले बता चुका हूं इस संबंध में मुझे शिकायतें भी मिली हैं। पर ट्रकों के सम्बन्ध में हमें कोई शिकायत नहीं मिली है। जब हमें समिति का प्रतिवेदन मिल जायेगा और हम उसमें देखेंगे या माननीय मंत्री हमें बतायें कि ट्रकों के मूल्य के सम्बन्ध में लोगों को कठिनाई हो रही है, तो हम इस मामले में अवश्य छानबीन करेंगे।

मैं अपने उत्तर में पहले बता चुका हूं कि विदेशी मुद्रा की कमी के कारण उत्पादन की कमी रही है अतः देश की मांग पूरी करने में कठिनाई है। वर्तमान अवधि के लिये हमने कारों के लिये आवंटित राशि में १५ लाख की राशि और भी दे दी है और आगे भी विदेशी मुद्रा की उपलब्धता को देखते हुए हम इस नीति का अनुसरण करेंगे।

†**श्री त्यागी:** माना कि कोई शिकायतें नहीं मिली हैं, फिर भी ट्रकों के वितरण के लिये भी उन्हें नियमों को लागू करने में क्या हानि है जो कारों के वितरण के लिये लागू हैं।

†**श्री मनुभाई शाह :** नियमों को लागू कर दिया गया है। प्रश्न नियमों को लागू करने का नहीं है बल्कि प्रश्न यह है कि नियम भी इस गड़बड़ी को रोकने में समर्थ नहीं हैं। यद्यपि ट्रकों तथा कारों दोनों के वितरण के लिये नियम लागू हैं पर हमें केवल कारों के सम्बन्ध में शिकायतें मिली हैं क्योंकि उसकी बहुत ही कमी है पर, उत्पादन बढ़ा कर हम स्थिति को सुधारने की कोशिश कर रहे हैं।

†**श्री स० म० बनर्जी :** क्या प्रतिरक्षा मंत्रालय को संभरण की गयी मर्सीडीज बेन्ज ट्रकों का मूल्य बाजार मूल्य से बहुत अधिक था और यदि हां, तो उनका मूल्य क्या था और क्या सम्बद्ध समवाय के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गयी है। और क्या यह सच है कि सात वर्षों में मर्सीडीज बेन्ज नामक संस्था ने ४ करोड़ रुपये लूटे हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय :** क्या माननीय सदस्य यह समझते हैं कि संसद्-सदस्य होने के नाते वह जो कुछ भी चाहें, कह सकते हैं ?

†**श्री स० म० बनर्जी :** मैं अपने शब्द वापिस ले लूंगा।

†**अध्यक्ष महोदय :** ऐसी बात कहना उचित नहीं है। हो सकता है कि उस संस्था ने अधिक मूल्य लिये हों, पर यदि यह आरोप गलत है तो वह संस्था आप के विरुद्ध मानहानि का अभियोग लगाने के लिये यहां मौजूद नहीं है। अतः माननीय सदस्य को अपने अधिकार या विशेष पद का दुरुपयोग नहीं करना चाहिये। उन्हें सीधे यह पूछना चाहिये था कि क्या उस संस्था ने अधिक दाम लिये हैं। 'लूटना' शब्द का प्रयोग करना गलत बात है। मैं देखता हूं कि प्रायः ऐसी बातें कह दी जाती हैं। अभी कल ही एक माननीय सदस्य ने कहा था, "आप मंत्री बनने के लिये अयोग्य हैं" यह बात गलत है। अतः हमें अपने भाषण स्वतन्त्रता अधिकार का इस प्रकार दुरुपयोग नहीं करना चाहिये।

†**श्री स० म० बनर्जी :** मेरा प्रश्न यह है कि गत ५ या ६ वर्षों में प्रतिरक्षा मंत्रालय ने ट्रकों के वास्तविक मूल्य से लगभग ४ करोड़ अधिक रुपये दिये। मैं जानना चाहता हूं कि क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**श्री मनुभाई शाह :** इस मामले पर पहले कई बार प्रतिरक्षा मंत्रालय ब्यौरेवार जवाब दे चुका है और इस संबंध में आंकड़े भी सभा के सामने रखे जा चुके हैं। फिर, यह प्रश्न उत्पन्न भी नहीं होता।

†**श्री जाधव :** क्या मर्सीडीज बेन्ज ट्रकों के पुर्जों में कुछ विशेष खराबी है और क्या बीमा समवायों ने अपने अभिकर्ताओं को आदेश दे दिया है कि वे इन ट्रकों का बीमा न करें ?

†**श्री मनुभाई शाह :** हमें ऐसी कोई जानकारी नहीं है, पर मैं इस सम्बन्ध में छानबीन करूंगा। गाड़ियों, जीपों तथा कारों का इस समय जो अभाव है वह मुख्यतः तथा पूर्णतः विदेशी मुद्रा की कमी के कारण है।

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी :** क्या सरकार को पता है कि वितरण करने वाले अभिकरण अपने आदेश-रजिस्टर पर फर्जी नाम दर्ज कर लेते हैं और ऐसे लोगों को कारें देते हैं जिन्हें कारें नहीं मिलनी चाहिए और उसके बाद ये लोग छोटी-छोटी कारों को भी ३००० या ४००० रु० प्रति कार के हिसाब से बेचते हैं ?

†**श्री मनुभाई शाह :** माननीय सदस्य ने ठीक ही कहा है। आदेश रजिस्टर तथा अन्य बातों की व्यवस्था करने के बाद भी कि इसमें गड़बड़ी न हो, हम देखते हैं कि उत्पादन बढ़ाने के सिवाय अन्य कोई भी उपाय नहीं है जिससे हम स्थिति पर नियंत्रण रख सकें और इसी कारण वर्तमान वर्ष में हमने अधिक विदेशी मुद्रा इस सम्बन्ध में दी है और आगे भी विदेशी मुद्रा की उपलब्धता को देखते हुए हम इसी नीति का अनुसरण करेंगे।

†**अध्यक्ष महोदय :** जब तक उत्पादन न बढ़े और स्थिति ठीक न हो जाये, क्या तब तक सरकार के लिये यह संभव नहीं कि वह इस बात को रोके कि ट्रकों व कारों की कमी का नाजायज़ फायदा उठा कर जनता से अधिक दाम लिये जायें। क्या सरकार के पास कोई उपाय है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** आरम्भ में हमने कुछ उपाय अपनाये थे और स्थिति में थोड़ा सा सुधार भी हुआ था पर वह उपाय सफल नहीं हुआ। देश में कारों

---

† मूल अंग्रेजी में

का उत्पादन बढ़ाने के लिए अधिक विदेशी मुद्रा का आवण्टन करना एक दीर्घ कालीन उपाय है, पर जैसा कि आपने कहा कि सरकार को कुछ उपाय करना चाहिए ताकि कारों को इतने अधिक मूल्य पर या चोरबाजारी के मूल्य पर न बेचा जाये। हम इस मामले पर विचार करेंगे और इस बात को रोकने के लिये कुछ उपाय ढूंढेंगे।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि सरकार द्वारा प्रयत्न किये जाने के बाद भी कारों की चोरबाजारी अभी भी जारी है, क्या सरकार इस बात पर विचार कर रही है कि कारों के वितरण का काम वह अपने हाथों में ले ले ?

†**श्री मनुभाई शाह** : मेरा कहना है कि इस वर्ष जितनी कारों का उत्पादन हुआ है वह गत वर्ष की तुलना में कम है। १९५६ में १३,६६६ कारें बनीं, १९५७ में १२,२११ कारें बनीं और १९५८ में केवल ८,११३ कारें बनीं। इस प्रकार स्पष्ट है कि उत्पादन में बहुत कमी रही। इसका पहला कारण यह था कि चार महीने तक प्रीमियर ओटोमोबाइल्स लिमिटेड में हड़ताल रही और दूसरा कारण यह है कि विदेशी मुद्रा एक सीमा के भीतर ही दी गयी। अतः आशा है कि भविष्य में अधिक विदेशी मुद्रा देने पर मांग को पूरा करने लायक उत्पादन हो सकेगा पर चूंकि उच्च आय स्तर के लोगों में कारों की बहुत कमी है अतः सभी विनियमों के होते हुए भी यह रोकना कठिन होगा कि खरीदने वाला कुछ अधिक मूल्य पर उस कार को किसी अन्य व्यक्ति के हाथ बेच दे। जहां तक व्यापारियों का सम्बन्ध है, हम उन्हें निश्चित मूल से अधिक मूल्य नहीं लेने देते।

उत्तर प्रदेश में अल्यूमीनियम का कारखाना

+

†६७५. { **श्री भक्त दर्शन :**
श्री एस० एम० बनर्जी :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री १९ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ११६० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश में अल्यूमीनियम का एक कारखाना स्थापित करने के प्रस्ताव के सम्बन्ध में इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह): मेसर्स केसर इंजीनियर्स ओवरसीज़ कारपोरेशन की एक प्रारम्भिक टैक्निकल रिपोर्ट आ गई है और उसकी जांच-पड़ताल की जा रही है। प्रायोजना की विस्तृत रिपोर्ट की प्रतीक्षा है।

श्री भक्त दर्शन: श्रीमन्, जहां तक मुझे मालूम है यह अल्यूमीनियम की फैक्ट्री पहले सार्वजनिक क्षेत्र में प्रारम्भ की जा रही थी। मैं जानना चाहता हूं कि वे कौन से विशेष कारण हैं जिनकी वजह से यह कार्य कम्पनी को दिया जा रहा है ?

श्री मनुभाई शाह : यह खानगी क्षेत्र की फैक्ट्री है, किन के साथ उनको मिलना और कैसे काम करना है, वह उनका काम है। हम तो यह देखते हैं कि टैक्निकली वह रिपोर्ट अच्छी है या नहीं और यह फैक्ट्री देश के हित में होगी या नहीं। अभी जो इत्तिला मिली है उससे यही पता चलता है कि वह फैक्ट्री अच्छी है।

श्री भक्त दर्शन: मैं यह जानना चाहता हूं कि इस अल्यूनिनियम फैक्ट्री को सफल बनाने के लिये उत्तर प्रदेश की सरकार से किन-किन सुविधाओं की मांग की गई थी, जैसे ज़मीन या बिजली या दूसरी

† मूल अंग्रेजी में

चीज़ों की ? मैं यह भी जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश की सरकार इस बारे में कितना सहयोग दे रही है ।

श्री मनुभाई शाह : बहुत अच्छा सहयोग दे रही है ।

श्री स० म० बनर्जी : राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार से क्या सहायता मांगी है ?

श्री मनुभाई शाह : किसी भी उपक्रम के लिए सामान्य सहायता, जैसे शक्ति की उपलब्धता, शक्ति की दर, भूमि, जल, परिवहन तथा अन्य सुविधायें ।

सेठ गोविन्द दास : भारतवर्ष की अल्यूमीनियम की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये कितनी अल्यूमीनियम फैक्ट्रीज की ज़रूरत होगी और मध्य प्रदेश सरकार ने क्या इस सम्बन्ध में लिखा है कि कटनी के नज़दीक बहुत अच्छी सरकारी अल्यूमीनियम फैक्ट्री बन सकती है ?

श्री मनुभाई शाह : हिन्दुस्तान में जगह तो बहुत है, हमारी रिक्वायरमेंट भी काफी है क्योंकि हम समझते हैं कि ९५,००० से १ लाख टन अल्यूमीनियम जब तक नहीं बनेगा तब तक देश की अल्यूमिनियम और कापर की रिक्वायरमेंट को हम पूरा नहीं कर सकेंगे । फिलहाल हमारी योजना यह है कि सेकेन्ड प्लैन में हीराकुड की जो प्रोजेक्ट १०,००० टन की है वह पूरी होगी, रिहन्द की प्राजेक्ट चालू हो जायेगी ऐसी हमें आशा है, मद्रास में सेलम के अन्दर एक प्लान्ट लग रहा है, और असन्सोल का पलान्ट ढाई हजार से दस हजार टन तक का शुरू हो रहा है । केरल के प्लान्ट का एक्स्पैन्शन करने के बारे में सोचा जा रहा है । मध्य प्रदेश की कोई योजना हमारे पास नहीं है । हर सरकार चाहती है कि उसके हाथ में अल्यूमीनियम फैक्ट्री हो जाय । मध्य प्रदेश सरकार भी चाहती है, लेकिन उसकी कोई योजना नहीं है ।

नेपाल में भारतीय शेरपा

+

†*६७६. { **श्री मोहम्मद इलियास :**
श्री ही० ना० मुकर्जी :

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

(क) क्या यह सच है कि नेपाल में पर्वतारोहण में भारतीय शेरपाओं को काम न देने की योजना है; और

(ख) क्या इसका प्रभाव दार्जिलिंग के शेरपाओं के रोज़गार पर पड़ा है ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां)**: (क) तथा (ख). समाचार-पत्रों से हमें विदित हुआ है कि हिमालया संस्था, काठमंडू ने नेपाल सरकार को एक याचिका भेजी है जिसमें नेपाल में पर्वतारोहण के लिए गैर-नेपाली शेरपाओं को काम न देने के लिए कहा गया है । हमें विदित नहीं कि वास्तव में कोई ऐसा प्रतिबन्ध लगाया गया है या नहीं ।

†**श्री मोहम्मद इलियास** : क्या यह सच है कि हिमालय पर पर्वतारोहण के लिए विदेशी दार्जिलिंग से नहीं अपितु काठमंडू से पर्वतारोहण करने की सोच रहे हैं ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : यह इस पर निर्भर है कि वे किस पर्वत चोटी को लक्ष्य बनाते हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री हेम बरुआ** : इस दृष्टि से कि इससे विदेशी पर्वतारोहियों द्वारा काम में लिये जाने वाले पर्याप्त भारतीय शेरपा बेकार हो जायेंगे, क्या सरकार इस मामले में नेपाल सरकार से बातचीत करेगी ?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : एक सरकार का दूसरी सरकार से ऐसे मामलों में विशेष कर अपने राष्ट्रजनों के रोज़गार के बारे में यह कहना कि वह क्या करे, बहुत नाज़ुक मामला है ।

इसका एक पहलू यह है कि नेपाल और भारत के बीच साधारणतया आने जाने पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है । आवश्यकता के समय नेपाल सरकार का ध्यान निश्चय ही इस ओर दिलाया जा सकता है ।

†**श्री च० द० पांडे** : इस दृष्टि से कि नेपाली लोग आसानी से हमारी सेना में भर्ती होते हैं, क्या भारत सरकार नेपाल सरकार से कहेगी कि वह वहां काम करने वाले हमारे मजदूरों पर कोई प्रतिबन्ध न लगाये ?

†**अध्यक्ष महोदय** : वह पहले ही उत्तर दे चुके हैं ।

कच्चा मैंगनीज

+

†*६७७. **श्री विद्या चरण शुक्ल** :
श्री किस्तैया :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री अरविंद घोषाल :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री पाणिग्रही :
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री मुरारका :

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

(क) क्या अमरीका से वस्तु विनिमय करार के अन्तर्गत गेहूं के आयात के बदले उसको कच्चे मैंगनीज के थोक विक्रय की बातचीत निश्चित हो गई है; और

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य तफसील क्या है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)**: (क) अभी नहीं, श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†**श्री विद्या चरण शुक्ल** : यह बातचीत कब से चल रही है ?

†**श्री कानूनगो** : बात चीत कई महीने से चल रही है । यह कुछ वस्तुओं का विनिमय करार है और अमरीकी तथा हमारी सरकार को निश्चित करना है । अतः इसमें समय लगता है परन्तु मैं सभा को आश्वासन देता हूं कि प्रारूप हमारे पास है और कुछ सप्ताहों में यह निश्चित हो जायेगा ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री विद्या चरण शुक्ल:** क्या सरकार ने अमरीका से गेहूं के बदले हमारे फैरो मैंगनीज के विक्रय की बात चीत की थी या केवल कच्चे मैंगनीज का विनिमय होता है ?

†**श्री कानूनगो:** फैरो मैंगनीज भी सम्मिलित है ।

†**श्री पाणिग्रही:** क्या इस बात चीत का तात्पर्य भारत से निम्न श्रेणी के कच्चे लोहे का अमरीका को निर्यात करना है, यदि हां, तो क्या निम्न श्रेणी के कच्चे लोहे अन्य नये बाजारों को निर्यात किये जाते हैं ?

†**श्री कानूनगो** : नहीं । यह बात चीत केवल कच्चे मैंगनीज के बारे में है ।

†**श्री दासप्पा:** क्या अमरीका को हमारा कच्चे मैंगनीज का निर्यात पिछले वर्षों की अपेक्षा दुगना हो गया है और क्या गेहूं के आयात का इस से कोई संबंध है ?

†**श्री कानूनगो** : नहीं, श्रीमान् । पिछले दो वर्षों में निर्यात कम हो गया है ।

†**श्री मुरारका** : क्योंकि इस करार की बात चीत में १८ मास से अधिक लग गये हैं, इसलिये मैं जानना चाहता हूं कि इस देश को कच्चे मैंगनीज के निर्यात में ठीक कितनी कमी हुई है ?

†**श्री कानूनगो** : १८ महीने नहीं, कुछ महीने हुए हैं । आंकड़ों से विदित होगा कि १९५७ और १९५८ में अमरीका को निर्यात में लगभग ९ प्रतिशत कमी हुई है ।

†**श्री त० ब० विट्ठलराव** : इस वस्तु विनिमय के अन्तर्गत कितना कितना फैरो मैंगनीज और कच्चा मैंगनीज निर्यात होगा ।

†**श्री कानूनगो** : अभी बात चीत अनिश्चित है अतः मैं यह बताना नहीं चाहता ।

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या इस द्विपक्षीय प्रबन्ध से मन्त्री द्वारा कथित कमी पूरी हो जायेगी ?

†**श्री कानूनगो** : पूर्णतया नहीं क्योंकि बहुत से अन्य बातें भी हैं । परन्तु, इससे निम्न श्रेणी के कच्चे मैंगनीज के निर्यात में निश्चय ही सहायता मिलेगी ।

†**श्री पाणिग्रही:** राज्य व्यापार निगम ने कच्चे मैंगनीज के लिये कौन से अन्य नये बाजार ढूंढ़े हैं?

†**श्री कानूनगो:** सभा में अनेकों बार बताया जा चुका है कि संसार में मैंगनीज के व्यापार पर प्रतिगति आ गई है ।

†**श्री विद्या चरण शुक्ल:** गेहूं के बदले किस श्रेणी के मैंगनीज के विनिमय की बात चीत हो रही हैं ?

†**श्री कानूनगो** : निम्न श्रेणी का कच्चा मैंगनीज ।

†**श्री रामनाथन चेट्टियार:** अमरीका के साथ इस करार पर बातचीत में विलम्ब होने तथा विदेशी विनिमय, मुख्य कर, डालर, प्राप्त करने की दृष्टि से सरकार इस करार को यथा सम्भव शीघ्र निश्चित करने के लिये क्या सक्रिय कार्यवाही करेगी ?

†**श्री कानूनगो:** मैं कह चुका हूं कि करार कुछ सप्ताह में पूरा हो जायेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

पश्चिमी पाकिस्तान में हिन्दू तथा सिख तीर्थ-स्थान

†*६७८. { **श्री अजित सिंह सरहदी :**
{ **श्री दी० चं० शर्मा:**

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमी पाकिस्तान में हिन्दू और सिखों के धार्मिक तीर्थ-स्थानों की नामावलि बनाने के लिये नियुक्त संयुक्त समिति की कोई बैठक जनवरी १९५८ के बाद हुई है; और

(ख) यदि नहीं, तो वह कब होगी और इस की विषय-सूची क्या होगी ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)**: (क) पाकिस्तान सरकार ने फरवरी, १९५८ में दूसरी बैठक के लिये दिये गये हमारे आमन्त्रण का उत्तर नहीं दिया है। कराची में हमारे उच्च आयुक्त की कई बार पूछ ताछ करने पर भी पाकिस्तान सरकार ने अभी कोई तारीख निश्चित नहीं की है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†**श्री अजित सिंह सरहदी :** करार १९५५ में हुआ था और क्या सरकार इस की कार्यान्विति के लिये कार्यवाही कर रही है ?

†**श्री सादत अली खां** : उन्हें याद दिलाने, बैठक करने तथा इन मामलों पर विचार विमर्श करने के अतिरिक्त और कोई उपाय नहीं है ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

खली से 'सांल्वेन्ट एक्सट्रेक्शन' विधि से तेल निकालना

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

(क) क्या १९५७–५८ और १९५८–५९ में अब तक खली से 'साल्वेन्ट एक्सट्रक्शन' विधि से तेल निकालने के किन्हीं नये कारखानों को लाइसेन्स दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे कितने कारखानों को लाइसेन्स दिया गया है; और

(ग) इस कार्य के लिये कुल कितनी खली का उपयोग हुआ ?

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

(ख) ११ कारखाने ।

(ग) लगभग २ लाख टन खली प्रति वर्ष ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अन्तर्राष्ट्रीय चाय करार

†६७३. { **श्री वाजपेयी :**
श्री राजेन्द्र सिंह :
श्री सरजू पांडे: }

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २६ नवम्बर, १६५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ३४८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत और श्रीलंका के चाय उत्पादकों के प्रतिनिधियों की चर्चा के दौरान अन्तर्राष्ट्रीय चाय करार को पुनः लागू करने का जो प्रस्ताव किया गया था, क्या दोनों पक्षों ने उस पर विचार कर लिया है; और

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

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र): (क) तथा (ख). भारतीय चाय उत्पादकों के एसोसियेशन की सलाहकार समिति ने अपने विचार भेज दिये हैं। इन पर विचार किया जा रहा है।

पनीर बनाना

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

(क) १६५७-५८ में कितना पनीर आयात हुआ;

(ख) क्या भारत में भी पनीर बनता है ;

(ग) भारत में पनीर बनाने की मशीन उपलब्ध है;

(घ) यदि हां, तो किस राज्य में; और

(ङ) मशीन का लगभग मूल्य क्या है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह):** (क) तथा (ख). देश में दूध अल्प मात्रा में उपलब्ध होने के कारण देश में व्यापार की दृष्टि से पनीर नहीं बनाया जाता। फिर भी, कुछ डेरियों में पनीर बनाने को प्रोत्साहन दिया जा रहा है । बम्बई की आरे दूध बस्ती अपने कारखाने में पनीर बनाने पर विचार कर रही है ।

मशीन का मूल्य उस की उत्पादन-क्षमता पर निर्भर है। १६५७-५८ में (डिब्बों में बन्द पनीर सहित) ७.०७६ हंड्रेड वाट्स पनीर आयात हुआ और इस का मूल्य १६.२६ लाख रु० था। लाइसेन्स-काल अक्टूबर १६५८ से मार्च, १६५६ में पनीर के आयात पर पूर्ण प्रतिबन्ध रहा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

जापान को कच्चे लोहे का निर्यात

†*६८०. **श्री रघुनाथ सिंह :**
श्री पाणिग्रही :
श्री विभूति मिश्र:
श्री महन्ती:
श्री दामानी:

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री निम्न बातें दर्शाने वाला विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७ और १९५८ में जापान को कितना-कितना कच्चा लोहा निर्यात हुआ तथा उस का मूल्य क्या था;

(ख) क्या भारत जापान करार के अन्तर्गत १९५८-५९ के लिये कच्चे लोहे का निर्यात आरम्भ हो गया है;

(ग) यदि हां, तो अब तक कलकत्ता प्रदीप, विशाखापटनम, काकीनाडा, मसूलीपटनम, कुडालोर और मद्रास के बन्दरगाहों से कितना कितना निर्यात हुआ है;

(घ) क्या १९५८-५९ में जापान को कच्चे लोहे के निर्यात के निर्धारित लक्ष्य की अपेक्षा कुछ कमी हुई है; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो):** (क)

	१९५७	१९५८
निर्यात की गयी मात्रा	१३.९३ लाख टन	१२.५२ लाख टन
मूल्य	७.१३ करोड़ रु० (लगभग)	६.५० करोड़ रु० (लगभग)

(ख) हां, श्रीमान् ।

(ग) एक विवरण पटल पर रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबंध संख्या ६०]**

(घ) तथा (ङ). खरीदारों के साथ निश्चित अनुसूची के अनुसार, जिसमें ठेके के वर्ष के पूर्वार्ध में थोड़ी मात्रा भेजने का उपबन्ध है, संभरण किया गया है ।

कातने की नई मशीन

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

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता में हाल में कातने की 'निटनिक' नामक नई मशीन का प्रदर्शन किया गया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि मशीन सौर शक्ति से चलती है;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या सरकार ने अम्बर चर्खा की अपेक्षा इस मशीन के मितव्ययी पहलू की जांच की है; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार अम्बर चर्खा के बजाय इस मशीन का वाणिज्यिक आधार पर निर्माण करने पर विचार करेगी ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह):** (क) तथा (ख). खादी तथा ग्राम उद्योग आयोग को 'निटनिक' नामक इस नई मशीन की कोई जा.कारी नहीं है । प्रतीत होता है कि पश्चिमी बंगाल सरकार को भी इसकी कोई जानकारी नहीं है ।

(ग) तथा (घ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

आंध्र पेपर मिल्स, राजामुन्दरी

†*६८२. { **श्री नागी रेड्डी :**
श्री राम ी :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री ३ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ८४० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र पेपर मिल्स, राजामुन्दरी की स्थापना के लिए लाइसेन्स-समिति ने कितने धन की कमी का सुझाव दिया था;

(ख) क्या पश्चिमी जर्मनी के साथ बातचीत पूर्ण हो गई है;

(ग) यदि नहीं तो, बातचीत कब समाप्त होगी; और

(घ) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक पेपर मिलों का विस्तार पूर्ण हो जायगा ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह):** (क) लाईसेन्स समिति के सुझावानुसार राज्य सरकार को अपेक्षित विदेशी विनिमय में कमी करने की दृष्टि से भुगतान की शर्तों और आन्ध्र पेपर मिल्स के लिए ूंजी सामग्री के संभरण के साधनों पर पुनर्विचार करने को कहा गया है । विदेशी विनिमय में कोई विशिष्ट कमी का सुझाव नहीं दिया गया ।

(ख) तथा (ग). पश्चिमी जर्मनी से अभी बातचीत हो रही है ।

(घ) नहीं, श्रीमान् । यह तृतीय पंचवर्षीय योजना में भी होगा ।

खेतिहर मजदूरों को न्यूनतम मजूरी

*६८३. { **श्री नवल प्रभाकर:**
श्री इलयापेरुमाल:
कुमारी मो० वेदकुमारी:

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

(क) किन-किन राज्यों ने खेतिहर मजदूरों की न्यूनतम मजूरी निर्धारित कर दी है; और

(ख) क्या सरकार ने शेष राज्यों को एक सर्कुलर द्वारा खेतिहर मजदूरों की न्यूनतम मजूरी निर्धारित करने का अनुरोध किया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) आन्ध्र प्रदेश, आसाम, बिहार, बम्बई, केरल, मध्य प्रदेश, मैसूर, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, पश्चिमी बंगाल, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश और त्रिपुरा में वेतन निश्चित हो चुके हैं।

(ख) जी हां।

आकाशवाणी के पूना केन्द्र से ग्रामीण प्रसारण

†*६८४. { **श्री रामी रेड्डी:** **श्री विभूति मिश्र:** }

क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार और युनेस्को के संयुक्त तत्वाधान में आकाशवाणी के पूना केन्द्र से ग्रामीण प्रसारण का प्रयोग पूर्ण हो गया है;

(ख) क्या आकाशवाणी के अन्य प्रसारण केन्द्रों में भी यह योजना लागू होगी; और

(ग) प्रोग्राम की नई बातें क्या हैं?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)** : (क) से (ग). १९५६ में आकाशवाणी के पूना केन्द्र के श्रवण क्षेत्र[1] के पांच जिलों के लगभग १५० गावों के लिए यूनेस्को की सहायता से एक रेडियो ग्रामीण गोष्ठी प्रणाली आरम्भ की गई थी। इस गोष्ठी में ग्रामीण व्यक्ति होते हैं जो उनके लिए प्रसारित होने वाले कृषि सम्बन्धी प्रोग्राम पर विचार विमर्श करते हैं और स्पष्टीकरण या और अधिक विचार विमर्श के लिए प्रश्न रखते हैं। देखा गया है कि यह प्रोग्राम बहुत ही लोकप्रिय है तथा टाटा इंस्टीट्यूट आफ सोशियल साइन्सेस ने भी स्वीकार किया है कि यह योजना ग्रामीण पुर्ननिर्माण कार्य को आगे बढ़ाने के उपाय के रूप में बहुत महत्व रखती है। अब यह निर्णय किया गया है कि अन्य क्षेत्रों में भी ऐसे ही विचार विमर्श आयोजित किये जायें तथा प्रत्येक सामुदायिक विकास खंड में कम से कम एक गांव इस कार्य के लिए चुना जायेगा। प्रोग्राम उसी आधार पर होगा जिस पर आजकल पूना केन्द्र से फार्म गोष्ठी कार्यक्रम प्रसारित किया जाता है एवं यह कृषि व पशुपालन के विभिन्न पहलुओं से सम्बन्धित होगा। प्रोग्राम विभिन्न राज्यों के कृषि विभागों के परामर्श से बनाये जायेंगे। विचार-विमर्श दल में १५ से २० तक व्यक्ति होंगे तथा वे जिला, खंड एवं प्रचार अधिकारियों की सहायता से ग्राम पंचायतों द्वारा आयोजित किये जायेंगे।

श्रम अपीलीय न्यायाधिकरण

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

(क) क्या यह सच है कि श्रम संगठनों ने कोयला-खान मज़दूरों को जूतों के रियायती संभरण सम्बन्धी अखिल भारतीय औद्योगिक न्यायाधिकरण (कोयला-खान विवाद) के पंचाट के कार्यान्वित न करने के बारे में शिकायत की है; और

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

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

(ख) मामले पर संबंधित मालिक संघ के साथ बातचीत हो रही है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Listening range.

चाय उद्योग

†*६८६. { **श्रीमती मफीदा अहमद :**
श्री हेम बरुआ :

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

(क) क्या सरकार को आसाम और त्रिपुरा में चाय-उद्योग की बढ़ती हुई कठिनाइयों का ज्ञान है; और

(ख) यदि हां, तो उद्योग की सहायता के लिए क्या कार्यवाही की गई है या की जायगी ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र):** (क) सूचना मिली है कि आसाम के काचर जिले में और त्रिपुरा में चाय बागानों को विशेषकर दीर्घकाल के लिए धन प्राप्त करने में कठिनाई हो रही है ।

(ख) (१) भारत सरकार ने कुछ क्षेत्रों के उत्पादकों को सहायता देने की दृष्टि से निर्यात शुल्क तथा चाय उपकर में पहिले ही छूट दे दी है एवं क्षेत्रीय आधार पर उत्पादन-शुल्क में कुछ पुनः समायोजन किया है । काचर और त्रिपुरा खंड १ में सम्मिलित हैं जो निम्नतम उत्पादन-शुल्क देता है ।

(२) चाय बागानों के अवशिष्ट दायित्व की गारन्टी के लिए एक निधि आरम्भ करने की योजना विचाराधीन है ।

'ब्लीचिंग पाउडर'

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

(क) क्या सरकार को विदित है कि कपड़ा उद्योग को साधारणतया और हथकरघा उद्योग को विशेषकर 'ब्लीचिंग पाउडर' का थोड़ा संभरण होता है, और

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५८ के बाद 'ब्लीचिंग पाउडर' उद्योग का संरक्षण जारी न रहने की दृष्टि से क्या सरकार का विचार 'ब्लीचिंग पाउडर' की पर्याप्त मात्रा के आयात की अनुमति देने का है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह):** (क) तथा (ख). हां, श्रीमान् ।

प्लाईवुड के कारखाने

*६८८. { **श्री पद्म देव :**
श्री स० चं० सामन्त :

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

(क) भारत में प्लाईवुड बनाने वाले कितने कारखाने हैं;

(ख) देश में प्लाईवुड की मांग को पूरा करने के बाद कितने मूल्य के प्लाईवुड का निर्यात किया जाता है; और

(ग) क्या हिमाचल प्रदेश में प्लाईवुड का एक कारखाना स्थापित करने की कोई योजना है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) देश में प्लाईवुड बनाने वाले बड़े पैमाने के ७० कारखाने हैं। इन के अलावा कुटीर आधार पर चलने वाले कुछ कारखाने भी हैं।

(ख) जनवरी, से नवम्बर, १९५८ की अवधि में लगभग ४.५ लाख रु० मूल्य के प्लाईवुड का निर्यात किया गया ।

(ग) जी, नहीं ।

आकाशवाणी

†*६८६. श्री सम्पत :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री शिवनजंप्पा :

क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को आकाशवाणी के तिरुची केन्द्र से होने वाली उद्घोषणाओं में "वनोली" के बजाय "आकाशवाणी" शब्द के प्रयोग के खिलाफ तामिलनाद के लोगों के विरोधपत्र प्राप्त हुए हैं; और

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

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)** : (क) तथा (ख) आल इंडिया रेडियो ने "आकाशवाणी" को देश में पर्यायवाची और निश्चित नाम स्वीकार कर लिया है। यह पहिले भूतपूर्व मैसूर रेडियो की कन्नड़ में पुकार चिह्न[1] था। तामिलनाद के कुछ लोगों ने इस भ्रम में कि यह हिन्दी शब्द है इस का विरोध किया था और इच्छा प्रकट की थी कि तामिल के प्रसारणों में इस के स्थान पर तामिल शब्द का प्रयोग किया जाये ।

'आकाशवाणी' आल इंडिया रेडियो का निश्चित अखिल भारतीय नाम है और भारतीय भाषाओं के प्रसारण में इस रूप में प्रयोग होता है। फिर भी सरकार ने कहा है कि उसे प्रादेशिक या स्थानीय कामों के लिये प्रादेशिक भाषा का ऐसे प्रचलित शब्द का प्रयोग करने में कोई आपत्ति नहीं है जो रेडियो का अर्थ रखता हो। आल इंडिया रेडियो के सारे विभिन्न केन्द्रों को ऐसे आदेश दे दिये गये हैं।

स्ट्रेप्टोमाइसीन का उत्पादन

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

(क) क्या स्ट्रेप्टोमाइसीन बनाने के लिये एक नये कारखाने के निर्माण की योजना तैयार हो गयी है; और

(ख) क्या निर्माण कार्य आरम्भ हो चुका है ?

†**उद्योगमंत्री (श्री मनुभाईशाह)** : (क) और (ख) मेसर्स मर्क एण्ड कम्पनी और हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स के बीच करार पर हस्ताक्षर होने के तुरन्त बाद हिन्दुस्तान एण्टीबायोटिक्स के एक वरिष्ठ अधिकारी को जून, १९५८ में यह काम सौंप कर अमरीका भेजा गया था कि वह मेसर्स मर्क के मिस्त्रियों के परामर्श से इस परियोजना के लिये आवश्यक संयंत्र और मशीनों और उन के विशिष्ट विवरणों का

†मल अंग्रेजी में

[1]Call Sign.

ब्यौरा और इन उपकरणों को रखने के लिये जरूरी इमारतों के नक्शे तैयार कर लें। वह संयंत्रों और मशीनों की जो सूचियां अपने साथ लाये थे उन पर विकास उपभाग ने विचार कर लिया है और दो सूचियां बना ली गयी हैं। एक सूची उन मशीनों की है जो देश में ही प्राप्त हो जायेंगी और दूसरी उन की जिनका विदेशों से आयात करना पड़ेगा। इन दोनों प्रकार की मशीनों को प्राप्त करने की कार्यवाही आरम्भ कर दी गयी है।

फैक्टरी की चाहरदीवारी का निर्माण आरम्भ हो गया है। फैक्टरी की इमारतों, गोदामों आदि के नक्शे और प्राक्कलन हिन्दुस्तान एन्टी बायोटिक्स केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के परामर्श से, जो इन का निर्माण करेंगे, कर रहा है।

आशा की जाती है कि फैक्टरी का निर्माण कार्य १९६० के अन्त तक या १९६१ के आरम्भ में पूरा हो जायेगा।

भारतीय पटसन के सामान का निर्यात

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

(क) क्या यह सच है कि पुराने बाजारों के अलावा दक्षिण-पूर्व एशिया के बाजारों में भी भारतीय पटसन के सामान की अच्छी बिक्री हो सकती है; और

(ख) यदि हां, तो दक्षिण-पूर्व एशियाई बाजारों को भारतीय पटसन के सामान के निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिये यदि कुछ कार्यवाही की गयी हो तो वह क्या है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) जी हां।

(ख) भारतीय जूट मिल्स एसोसियेशन ने हाल ही में इन बाजारों का अध्ययन किया है और वह इन बाजारों को निर्यात प्रेरित करने के लिये उपयुक्त कार्यवाही करेगा।

नशाबन्दी

†*६९२. **श्री सूपकार** : क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने राज्यों को कम से कम रूपभेदित रूप में नशाबन्दी लागू करने का निदेश दिया है; और

(ख) क्या अन्य राज्यों में दिल्ली के नमूने की नशाबंदी लागू करने का विचार है ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)** : (क) जी नहीं। राज्य सरकारों को नशाबन्दी के संबंध में जो प्रावस्थाभाजित कार्यक्रम लागू करना था उस में पहले कदम के रूप में इस बात की सिफारिश की गई थी कि सार्वजनिक स्थानों पर मद्यपान रोका जाये। इस दिशा में प्रगति धीमी होने के कारण, १९५८ के नवम्बर में राज्य सरकारों से यह अनुरोध किया गया कि जिन क्षेत्रों में यह कार्यक्रम अभी लागू न हुआ हो उन में सार्वजनिक स्थानों में मद्यपान रोकने के लिये कड़ी कार्यवाही की जाये।

(ख) जी नहीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

संकर उर्वरक[1]

†*६६३. { **काज़ी मतीन :**
श्री श० च० गोडसारा :
श्री इगनेस बेक:

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

(क) क्या देश में संकर उर्वरकों का उत्पादन करने की सरकार की कोई योजना है; और

(ख) यदि हां, तो इस मिश्रण में कितने-कितने प्रतिशत नाइट्रोजन, फास्फोरस और पोटाश होगा ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) और (ख). अन्य बातों के अलावा ट्राम्बे के उर्वरक कारखाने में उत्पादन के तरीके के संबंध में विचार करने लिये जो प्रविधिक समिति नियुक्त की गयी थी उस ने यह सिफारिश की है कि फैक्टरी में यूरिया के साथ नाइट्रोफास्फेट संकर उर्वरक का उत्पादन किया जाये; नाइट्रोफास्फेट में एन० पी० के० का अनुपात लगभग १७:१५:० होगा। सरकार संकर उर्वरकों के उत्पादन को प्रोत्साहन प्रदान करने की और भी योजनाओं पर विचार कर रही है।

ओमान

†*६६४. { **श्री अ० क० गोपालन :**
श्री कुन्हन् :
श्री अरविन्द घोषाल :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री शिवनंजप्पा :
श्री ही० ना० मुकर्जी:
श्री मोहम्मद इलियास :

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

(क) क्या प्रधान मंत्री का ध्यान ब्रिटिश फौजों द्वारा ओमान में की गयी नृशंसताओं की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) क्या ओमान के उप इमाम के नेतृत्व में आये एक शिष्टमंडल ने हाल ही में वैदेशिक-कार्य मंत्रालय के पदाधिकारियों से भेंट की; और

(ग) यदि हां, तो शिष्टमंडल ने मंत्रालय से किस प्रकार का अनुरोध किया है ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)** : (क) से (ग). शाहजादा हरिथि जो अपने आप को ओमान का उप-इमाम कहते थे, हाल ही में अपने तीन सहयोगियों के साथ भारत आये थे। वे वैदेशिक-कार्य मंत्रालय के पदाधिकार्यों से मिले थे और उन्होंने अपने राज्य-क्षेत्र पर ब्रिटिश वायु सेना द्वारा बम वर्षा और ब्रिटिश सेनाओं के हस्तक्षेप की शिकायत की। उन्होंने अपने स्वातंत्र्य संग्राम में भारत से सहयोग करने का अनुरोध किया उन्हें बता दिया गया कि अपनी स्वतन्त्रता के लिये संघर्ष करने वाली औपनिवेशिक जनता के प्रति भारत सरकार का रुख यद्यपि सदैव

†मूल अंग्रेजी में

[1]Complex Fertilizers.

सहानुभूतिपूर्ण रहा है फिर भी केवल मात्र समर्थन की घोषणा से कोई लाभ न होगा और न वह उचित ही होगी ।

वस्त्र नर्यात की उच्चतम सीमा

†*६९५. **श्री बिमल घोष** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री ३ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ५१० के उत्तर के सम्बध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ब्रिटेन को भारतीय वस्त्रों के निर्यात की उच्चतम सीमा निर्धारित करने के बारे में ब्रिटिश और भारतीय वस्त्र-हितों के बीच कुछ समझौता हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो यह अधिकतम सीमा कितनी है ;

(ग) यदि भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो क्या ब्रिटिश वस्त्रहितों ने कोई अधिकतम सीमा सुझाई है; और

(घ) यदि हां, तो क्या अधिकतम सीमा सुझाई गई है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)**: (क) से (घ). सरकार को पता है कि ब्रिटेन को भारतीय वस्त्रों के निर्यात की उच्चतम सीमा निर्धारित करने के बारे में ब्रिटिश और भारतीय वस्त्रहितों के बीच बातचीत चल रही है। लेकिन अभी तक कुछ समझौता नहीं हुआ है । सरकार इस बातचीत में प्रत्यक्ष रूप से हिस्सा नहीं ले रही है और इस समय कुछ भी जानकारी प्रगट करना वांछित और उचित नहीं है ।

भारतीय सांख्यिकीय संस्था

†*६९६. { **श्री त्यागी** :
श्री साधन गुप्त:
श्री रघुनाथ सिंह:
श्री सूपकार :
श्री हीं० ना० मुकर्जी :
श्री त० ब० विट्ठल राव :

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

(क) सरकार ने कलकत्ते की भारतीय सांख्यिकीय संस्था को अब तक कुल कितने सहायता-अनुदान दिये हैं और इस संस्था द्वारा स्वयं अभिदत्त पूंजी की तुलना में यह कैसे बैठते हैं ; और

(ख) क्या यह सच है कि उक्त संस्था ने अपना हिसाब-किताब जांच के लिये महालेखा परीक्षक के पास भेजने से इंकार कर दिया है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)**: (क) भारत सरकार ने कलकत्ता की भारतीय सांख्यिकीय संस्था को पहली बार १९३५ में वित्तीय सहायता दी थी। बाद में जब सरकार ने राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण सम्बन्धी आंकड़ों के सारणीकरण का कार्य इस संस्था को सौंपा तो इसे दिये जाने वाले सहायता अनुदान भी बढ़ा दिये गये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

१९५३-५४ से १९५७-५८ तक के वर्षों के सम्बन्ध में जानकारी देने वाला एक विवरण नीचे दिया जाता है :

वर्ष	भारत सरकार द्वारा दिये गये सहायता अनुदान	भारतीय सांख्यिकीय संस्था की अपनी आमदनी
	(रुपये)	(रुपये)
१९५३-५४ . .	२८,०५,५८६	२८,१९२
१९५४-५५ .	३३,३९,०००	४७,२७७
१९५५-५६ . .	५५,११,२०९	१,२५,७२१
१९५६-५७ .	७०,११,२००	१,५६,८४३
१९५७-५८ . . .	७५,२९,४००*	१,९१,९४७

*इसके अलावा संस्था ने जो पुंजी व्यय किया है, उसके संबंध में १९५७-५८ में १० लाख रुपयों का एक खाते मध्ये भुगतान भी किया गया है।

(ख) पिछले कुछ वर्षों से यह तरीका चालू है कि संस्था राज्य सनद प्राप्त लेखापाल फर्मों की एक तालिका भेजती है। सरकार उन में से जिस लेखापाल फर्म का अनुमोदन करती है वही संस्था के हिसाब किताब की जांच करती है। यह संस्था नियंत्रक महालेखापरीक्षक द्वारा भारतीय सांख्यिकीय संस्था जैसी वैज्ञानिक संस्था के हिसाब किताब की सामान्य जांच को अनुपयुक्त समझती है। भविष्य में क्या व्यवस्था हो इस बात पर विचार किया जा रहा है।

पंजाब में छोटे पैमाने के उद्योग

†*६९७. { **श्री दलजीत सिंह :**
श्री दी० चं० शर्मा :
सरदार इकबाल सिंह : }

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

(क) क्या पंजाब सरकार ने राज्य के छोटे पैमाने के उद्योगों की मांगें पूरी करने के लिये केन्द्रीय सरकार से इस्पात का कोटा बढ़ाने का अनुरोध किया है ;

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

(ग) पंजाब राज्य के छोटे पैमाने के उद्योगों को १९५८-५९ में अब तक कुल कितने इस्पात का संभरण किया गया है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह):** (क) पंजाब सरकार ने १९५८-५९ के आरम्भ में ही अपना इस्पात का कोटा बढ़ाने का अनुरोध किया था।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) छोटे पैमाने के उद्योगों और कुटीरोद्योगों के कोटे में से १९५८-५९ में पंजाब सरकार द्वारा मांगे गये और उन्हें दिये गये इस्पात के परिमाण इस प्रकार हैं :

अवधि	मांग (टनों में)	आवंटन (टनों में)	
अप्रैल-जून, १९५८ . . .	१८,०००	३,३१७	
	*९२	*७५	*औद्योगिक
जुलाई-सितम्बर, १९५८	१५,२७२	३,३१७	बस्तियों में
	*७७	*४७	भवन निर्माण
अक्तूबर-दिसम्बर, १९५८ .	१०,८२४	४,५६९	के लिये।
	*७७	*७०	
जनवरी-मार्च, १९५९ .	१०,०००	७,९३८	

(ग) अप्रैल-सितम्बर, १९५८ में वास्तव में ४६९१ टन इस्पात पंजाब भेजा गया था ।

तार-प्रसारण पद्धति

†*६९८. **श्री शिवनंजप्पा:** क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आकाशवाणी तार प्रसारण सेवा को बढ़ा कर शीघ्र ही दिल्ली के घरों तक ले जाने की योजना बना रही है ; और

(ख) यदि हां, तो कब और कितने घरों में यह सेवा ले जायी जायेगी ?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर):** (क) और (ख). यह प्रयोगात्मक योजना तार-प्रसारण की नहीं वरन् तारों द्वारा पुनर्प्रचार[1] की है । यह मई, १९५८ में सेवानगर के लगभग १०० घरों में चालू की गई थी । अब प्रस्ताव है कि इसे एक अग्रिम योजना का रूप दे कर लोदी कालोनी और उस के पड़ोस के क्षेत्रों में लागू किया जाय जिस से १९५९-६० में लगभग ४० सदस्य इस का लाभ उठा सकें ।

पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्ति

†*६९९. **श्री हेम बरुआ:** क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९४९ के बाद से पूर्वी पाकिस्तान के जो विस्थापित व्यक्ति पश्चिम बंगाल को छोड़ कर अन्य राज्यों में बसाये गये हैं क्या सरकार ने उन की आर्थिक-स्थिति, सांस्कृतिक और सामाजिक समस्याओं, यदि हों, के बारे में कुछ जानकारी एकत्र की है ?

†**पुनर्वास तथा अल्प संख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना):** पूर्वी पाकिस्तान के लगभग १.५ लाख विस्थापित परिवारों को पश्चिम बंगाल के बाहर के राज्यों में किसी न किसी रूप में पुनर्वास सम्बन्धी सहायता मिली है ।

कुछ राज्यों ने अपने अपने क्षेत्रों में रहने वाले विस्थापित व्यक्तियों के बारे में सर्वेक्षण कराये हैं । कोई सांस्कृतिक अथवा सामाजिक, समस्या तो हमारी निगाह में नहीं आई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Re-diffusion.

बिस्कुट बनाने के कारखाने

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

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री एक ऐसा विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिस में निम्नलिखित जानकारी दी गई हो :

(क) देश में बिस्कुट बनाने के कितने कारखाने हैं और वे कहां कहां स्थित हैं ;

(ख) उन का दैनिक उत्पादन कितना है ;

(ग) इन कारखानों में बने हुए कितने माल की खपत भारत में और कितने की विदेशों में होती है ; और

(घ) क्या खाद्य संकट को हल करने के लिये बिस्कुट जैसे खाद्य पदार्थों के निर्यात पर रोक लगाई जायेगी ?

उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह): (क) बिस्कुट बनाने के ४० बड़े कारखाने हैं जो देश भर में फैले हुए हैं । इन के अलावा, देश में बहुत से छोटे कारखाने भी हैं जिन के बारे ठीक ठीक जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

(ख) बड़े कारखानों में १६५८ में कुल १८,००० टन उत्पादन हुआ । छोटे कारखानों में कितना उत्पादन हुआ, इस की ठीक ठीक जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

(ग) जितना माल तैयार होता है, वह लगभग सारा देश में ही खप जाता है । १६५७ में २६ टन बिस्कुट और १६५८ (जनवरी-नवम्बर) में ३७ टन बिस्कुट विदेशों को भेजे गये ।

(घ) बिस्कुटों का निर्यात नहीं के बराबर होता है । साथ ही निर्यात बढ़ाने के लिये भी सामान्यतः प्रयत्न किये जा रहे हैं । इसलिये बिस्कुटों के निर्यात पर रोक लगाने का प्रस्ताव नहीं है । लेकिन स्थानीय उत्पादन बढ़ाने की कोशिश की जा रही है जिस से जहां तक हो सके कमी दूर की जा सके ।

दण्डकारण्य योजना

†*७०१. **श्री सिद्धनंजप्पा :** क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार दण्डकारण्य क्षेत्र की खनिज सम्पत्ति और प्राकृतिक संसाधनों का उपयोग करने के लिये एक समिति नियुक्त करने वाली है ; और

(ख) यदि हां, तो यह समिति कब बनाई जायेगी और कब यह अपना कार्य आरम्भ करेगी ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना):** (क) और (ख). इस प्रयोजन के लिये कोई विशेष समिति नियुक्त करने का विचार नहीं है । दण्डकारण्य विकास प्राधिकार अपने सामान्य कृत्यों के रूप में ही उस क्षेत्र की खनिज सम्पत्ति और प्राकृतिक संसाधनों के उचित उपयोग के लिये सभी आवश्यक कार्यवाही करेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्रमिक शिक्षा योजना

†*७०२. { **श्री राजेन्द्र सिंह :**
श्री राम कृष्ण :
श्री स० म० बनर्जी :
श्री कोडियान :
श्री अरविन्द घोषाल :
श्री मोहम्मद इलियास :

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने दिल्ली में 'श्रमिक शिक्षा योजना' लागू करने का निश्चय कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो मोटे तौर पर इस योजना की विशेषतायें क्या हैं ; और

(ग) क्या यह योजना अन्य औद्योगिक नगरों पर भी लागू की जायेगी ?

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

(ख) सरकार ने जो श्रमिक शिक्षा योजना बनायी है मोटे तौर पर उसकी विशेषता यह है कि उसमें श्रमिकों की शिक्षा का संवर्द्धन और विकास किया जाय ताकि श्रमिक अधिक होशियार और कुशल बन सकें ।

(ग) जी हां ।

बाहरीन और कुवैत में भारतीय राजनयिक प्रतिष्ठान

†*७०३. **श्री विद्यावरण शुक्ल :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि फारस की खाड़ी के शेखों के राज्यों में विशेष रूप से बाहरीन और कुवैत में रहने वाले भारतीय राष्ट्रजनों ने यह अभ्यावेदन किया है कि वहां भारत सरकार के अधिक राजनयिक प्रतिनिधित्व की व्यवस्था की जाय ;

(ख) उपर्युक्त क्षेत्रों में भारतीय हितों की देख रेख इस समय किस ढंग से की जाती है; और

(ग) क्या सरकार बाहरीन और कुवैत में स्थायी राजनयिक प्रतिष्ठान स्थापित करने के प्रश्न पर विचार कर रही है ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां) :** (क) इस आशय के कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ।

(ख) मस्कट में एक वाणिज्य दूतावास की स्थापना की जा चुकी है जो दुबाई और कातर के भारतीय हितों की देख रेख भी करता है । फारस की खाड़ी के अन्य प्रमुख क्षेत्रों, बाहरीन और कुवैत के संबंध में बग़दाद स्थित भारतीय दूतावास देख रेख करता है ।

(ग) भारत सरकार ने बाहरीन और कुवैत में अपने प्रतिनिधि रखना सदैव ही वांछनीय समझा है । बाहरीन में अपना दूतावास खोलने में कुछ कठिनाइयां हैं, लेकिन हमने कुवैत में दूतावास खोलने का निश्चय कर लिया है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

भ्रष्टाचार

†*७०४. **श्री राम कृष्ण :** क्या **प्रधान मंत्री** २ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ४७२ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संबंधित अफसर के खिलाफ़ भ्रष्टाचार के आरोपों की विभागीय जांच अब पूरी हो गयी है ; और

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

†**वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) :** (क) संबंधित अफसर ने इस बीच नौकरी से त्यागपत्र दे दिया है । इस लिये उनके खिलाफ़ विभागीय जांच करने का विचार त्याग दिया गया है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

चाय बागानों में उर्वरकों का प्रयोग

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

(क) क्या यह सच है कि पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष चाय बागानों को उर्वरकों के संभरण में कमी कर दी गयी है ; और

(ख) यदि हां, तो चाय की फ़स्ल पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा ?

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

(ख) कम उर्वरक मिलने का चाय की फस्ल पर क्या प्रभाव पड़ेगा इसका ठीक-ठीक अनुमान लगाना संभव नहीं है ।

नकली रेशम और सूती तथा रेशमी कपड़े

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

(क) क्या यह सच है कि नकली रेशम और सूत तथा नकली रेशम मिले कपड़ों को दिया जाने वाला संरक्षण समाप्त कर देने का उद्योग पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ;

(ख) क्या कुछ कारखाने बन्द हो गये हैं और कुछ जल्द ही बन्द होने वाले हैं ; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की जाने वाली है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो):** (क) जी नहीं ।

(ख) सरकार को किसी कारखाने के बन्द होने या किसी कारखाने के बन्द होने की संभावना का पता नहीं है ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

छावनी बोर्डों के कर्मचारियों के लिये राष्ट्रीय न्यायाधिकरण

†*७०७. **श्री स० म० बनर्जी :** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री २५ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २४३ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि छावनी बोर्डों के कर्मचारियों की सभी बकाया मांगों पर विचार करने के लिये जिस राष्ट्रीय न्यायाधिकरण की स्थापना की गयी थी क्या उसने इस बीच अपना कार्य आरम्भ कर दिया है ?

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

श्रम सहकारी समितियों को ठेके

*७०८. **श्री भक्त दर्शन :** क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कुछ समय पहले केन्द्रीय लोक-निर्माण विभाग को मजदूरों की रजिस्टरशुदा सहकारी संस्थाओं को बिना टेण्डर मंगाये हुए ठेके देने का जो अधिकार दिया गया था उसके अनुसार अब तक क्या कार्यवाही की गई है; और

(ख) इसमें कहां तक सफलता मिली है ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा): (क) केन्द्रीय सरकारी निर्माण विभाग में मंडल अफसरों को आदेश दिया गया है कि वे विभिन्न राज्यों में सहकारी समितियों के रजिस्ट्रारों से रजिस्टर्ड श्रम-सहकारी समितियों की सूचियां प्राप्त करें । कुछ जगहों में रजिस्ट्रारों से प्रार्थना की गई है कि वे अपने यहां की समितियों को केन्द्रीय सरकारी निर्माण विभाग से काम लेने की सलाह दें ।

(ख) केवल भारत सेवक समाज ने किंग्सवे कैम्प में वाटर सप्लाई[1] का एक छोटा काम किया है । इसके अलावा अभी तक किसी भी रजिस्टर्ड सहकारी श्रम समिति ने केन्द्रीय सरकारी निर्माण विभाग से कोई भी काम लेने की कोशिश नहीं की है ।

इंजीनियरिंग निर्यात संबर्द्धन परिषद्

†*७०९. { **श्री त० ब० विट्ठल राव :**
श्री थानुलिंगम नादर :

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

(क) क्या इंजीनियरिंग निर्यात संवर्द्धन परिषद् के एक शिष्टमंडल ने कुछ दिन पहले दक्षिण पूर्वी एशिया के देशों का दौरा कर वहां के आयात कर्त्ताओं से संपर्क स्थापित किया था,

(ख) क्या इस शिष्टमण्डल ने कुछ सिफारिशें की हैं;

(ग) यदि हां, तो उन्हें क्रियान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ; और

(घ) क्या यह बात सरकार की निगाह में आयी है कि विदेशों के बहुत से व्योपारी शिकायत कर रहे हैं कि उनकी पूछताछ का जवाब नहीं दिया गया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में
[1]Water Supply.

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)**: (क) जी हां। जनवरी-फरवरी १६५८ में परिषद् के एक शिष्टमण्डल ने दक्षिण पूर्व एशिया के देशों का दौरा किया था और सरकारी तथा व्यापारी समुदाय के प्रतिनिधियों से सम्पर्क स्थापित किया था।

(ख) और (ग). शिष्टमण्डल की सिफारिशों और उनको क्रियान्वित करने के लिये की गयी कार्यवाही का एक विवरण ६ सितम्बर, १६५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १०६८ के उत्तर में सभा पटल पर रख दिया गया था।

(घ) जी नहीं। सरकार को ऐसी कोई शिकायत नहीं मिली है।

मोटरों का निर्माण

†*७१०. { **श्री वें० प० नायर :**
श्री ईश्वर अय्यर :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को यह पता है कि : (१) फियेट ११००, (२) हिन्दुस्तान एम्बेसेडर, (३) स्टैण्डर्ड-१०, (४) मर्सिडीज़ बेंज ट्रक-५टन, (५) फार्गो ट्रक ५टन और (६) अशोक-लेलैंड ट्रक ५टन——मलतः जिन देशों में बनती हैं उन देशों में इन गाड़ियों के प्रतिरूपों के प्रचलित मूल्य क्या हैं ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: सरकार को इस बात की कोई जानकारी नहीं है कि देश में जो मोटरें बनती हैं उनके मूल-निर्माण वाले देशों में उनके प्रतिरूप मोटरों का फैक्टरी मूल्य या बिक्री मूल्य क्या है। भारत में इन माडलों का फैक्टरी मूल्य और सूची मूल्य इस प्रकार है :

	फैक्टरी मूल्य रु०	सूची मूल्य रु०
फियेट '११००' कार	८,८६८	६,७५५
हिन्दुस्तान एम्बेसेडर कार	१०,४७६	११,५२४
स्टैण्डर्ड '१०' कार	८,५६१	६,४५०
मर्सिडीज बेंज़ ट्रक १६५" व्हील बेस	२४,६५०	२६,८२०
फार्गो (डॉज) ट्रक १६५" व्हील बेस	२२,६१४	२४,५०२
लेलैण्ड 'कामट" ट्रक १६३" व्हील बेस	३२,३००	३४,७००

†मूल अंग्रेजी में

जम्मू शहर के ऊपर अज्ञात विमान

*७११. { **श्री वाजपेयी :**
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री राम कृष्ण :
श्री विभूति मिश्र :
डा० राम सुभग सिंह :
श्री उ० च० पटनायक :
श्री म० रं० कृष्ण :
श्री अरविन्द घोषाल :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री आसर :
श्री वोडियार :
श्री प्र० चं० बरुआ : }

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

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, १९५९ में कुछ अनजाने जेट विमानों को जम्मू नगर के ऊपर उड़ता हुआ देखा गया;

(ख) क्या यह सच है कि उक्त जेट विमान जम्मू नगर पर उड़ान भरने के बाद स्यालकोट (पाकिस्तान) की ओर उड़ते देखे गये;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में पाकिस्तान सरकार से पूछताछ की गई; और

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

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) १३, १४, १६ और १७ जनवरी १९५९ को जम्मू क्षेत्र पर कुछ अज्ञात हवाई जहाज़ उड़ते देखे गये।

(ख) तीन हवाई जहाज़ ऐसे थे जो स्यालकोट की दिशा में उड़ते देखे गये।

(ग) और (घ). इस विषय में पाकिस्तान सरकार से कोई पूछताछ नहीं की गई, लेकिन संयुक्त राष्ट्र के मुख्य सैनिक पर्यवेक्षक (चीफ़ मिलिटरी आबज़रवर) से शिकायत की गई थी; उन्होंने कहा कि हवाई जहाज़ की निश्चित पहचान करना मुमकिन नहीं है। लेकिन, हमारी दो शिकायतों के बारे में उन्होंने यह कहा कि हमारे कथनानुसार, हवाई जहाज़ जरूर उड़ा था। फिर भी, बहुत ऊंचाई पर उड़ने वाले जेट हवाई जहाजों को पहचानना बहुत मुश्किल था और कोई पूछताछ करने से ऐसा संभव नहीं था कि समय और खर्च का लिहाज़ करते हुए कोई व्यावहारिक परिणाम निकले।

यह कहा जा सकता है कि जब कोई हवाई जहाज़ ज़मीन से ३०,००० फुट या इससे अधिक ऊंचाई पर उड़ रहा हो तो राष्ट्रीय सीमाओं का आसानी से पता नहीं लगाया जा सकता। जेट हवाई जहाज़ की रफ़तार कई सौ मील प्रति घंटा होने के कारण, ज़रा सी भूल या गलत निर्णय हो

†मूल अंग्रेजी में

जाने से हवाई जहाज़ ३० या ४० मील सीमा के पार जा सकता है। इस तरह अनिच्छा से सीमा पार हो सकती है और जान-बूझ कर भी सीमा पार की जा सकती है। हवाई जहाज़ के लिए उचित तो यह होगा कि वह सीमा के निकट जाय ही नहीं।

उत्पादकता दल

†*७१२. **श्री अजित सिंह सरहदी**: क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २० नवम्बर, १६५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १२५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् ने विदेशों को भेजे जाने वाले उत्पादकता दलों के स्वरूप को अंतिम रूप प्रदान कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या पंजाब के छोटे पैमाने के उद्योगों के लिये कोई दल संगठित किया गया है और क्या इस बात का निश्चय हुआ है कि वह किन-किन स्थानों का दौरा करेगा ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: (क) शीर्षस्थ प्रबन्धकों, मिस्त्रियों और श्रमिकों के प्रतिनिधियों का पहला उत्पादकता दल पश्चिम जर्मनी, ब्रिटेन और अमरीका का ६ सप्ताह (सितम्बर-नवम्बर, १६५८) का अध्ययन दौरा पूरा भी कर चुका है। जून, १६५६ तक सात उत्पादकता दल भेजने का उपबन्ध है। यह दल निम्नलिखित विषयों में से चुने जायेंगे :—

कोयला खनन उद्योग
प्लास्टिक उद्योग
छोटे पैमाने के उद्योग
वस्त्र उद्योग
शीर्षस्थ प्रबन्ध संगठन तथा प्रशिक्षण भवन निर्माण उद्योग
बिक्री तथा वितरण
सड़क परिवहन उद्योग

राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् ने ६ दलों के सदस्यों के नाम और उनके निदश पदों को अन्तिम रूप प्रदान कर प्रविधिक सहकारिता मिशन के पास भेजने के लिये उन्हें वित्त मंत्रालय के आर्थिक-कार्य विभाग को दे दिये हैं। यह दल विभिन्न देशों का दौरा करेंगे। प्रारम्भिक तैयारियां पूरी हो जाने के बाद प्रत्येक दल के यात्रा-कार्यक्रम का निश्चय किया जायगा।

(ख) अलग-अलग राज्यों के सम्बन्ध में उत्पादकता परिषद् बनाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

दन्त-चिकित्सा संबंधी सामान

†*७१३. **श्री जीन चन्द्रन्**: क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आयात सम्बन्धी प्रतिबंधों के कारण दन्त-चिकित्सा सम्बन्धी सामान की कमी को दूर करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने वाली है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: आयात नीति सम्बन्धी पुस्तक में पहले दन्त-चिकित्सा सम्बन्धी सामान के लिये कोई पृथक् मद नहीं थी। यह मद (शल्य चिकित्सा सम्बन्धी औज़ार, यंत्र और सामान) नामक पूर्ति के अधीन ही आ जाती थी और पिछली छमाही (अप्रैल—सितम्बर,

†मूल अंग्रेजी में

१९५८) में आयात करने वालों के लिये इसका कोटा इस प्रकार था :—

भाग ५ ९३ और ९४	(घ) रबड़ और/या कांच के बने वैज्ञानिक और शल्य-चिकित्सा सम्बन्धी और जिनमें कांच का सामान भी शामिल है।	१५ प्रतिशत सामान्य १५ प्रतिशत कोमल
	(ङ) शल्य-चिकित्सा सम्बन्धी औजार, यंत्र और सामान जो मुख्य रूप से रबड़ और कांच से नहीं बने	६६ $^{2}/_{3}$ प्रतिशत सामान्य ६६ $^{2}/_{3}$ प्रतिशत कोमल

दन्त चिकित्सा सम्बन्धी सामान के आयात करने वालों को पिछले आयातों के आधार पर दन्त चिकित्सा सम्बन्धी सामान के आयात के लिये समर्थ बनाने के उद्देश्य से चालू छमाही (अक्तूबर, १९५८—मार्च, १९५९) के लिये नीति सम्बन्धी पुस्तक में एक पृथक् उपशीर्षक संख्या ९३-९४—जे अर्थात् दन्त चिकित्सा सम्बन्धी शल्य-चिकित्सा के औजार, यंत्र और सामान, जिनका अन्यथा विवरण नहीं है, खोल लिया गया था। इस उपशीर्षक की संख्या के अधीन दन्त चिकित्सा सम्बन्धी सामान का पिछले आयातों के ७५ प्रतिशत के बराबर तक आयात करने की अनुमति दी जाती है। इस उपशीर्षक के अधीन दिये गये कोटा लाइसेंसों पर रियायत के रूप में बहुत सी किस्मों के दन्त चिकित्सा सम्बन्धी सामान का आयात किया जा सकेगा।

दन्त चिकित्सा सम्बन्धी सामान के आयात के लिये ऊपर उल्लिखित रियायतें देने के अलावा देश में ही दन्त चिकित्सा सम्बन्धी सामान के निर्माण के लिये भी कार्यवाही की गयी है। विभिन्न दंत चिकित्सा सम्बन्धी सामान बनाने के लिय अक्तूबर, १९५८ में बम्बई के मेसर्स यूनीकेन लैबोरेटरीज़ को लाइसेंस दिया गया है। पोर्सलीन के नकली दांत बनाने के लिये मेसर्स डेन्टल कारपोरेशन आफ़ इंडिया ने एक कारखाने की स्थापना की है।

छोटे पैमान वाले क्षेत्र में पश्चिम बंगाल सरकार छोटे पैमाने पर प्लास्टिक के दांतों का निर्माण कर रही है।

भारतीय रूई निर्यात व्यापार

*७१४. **श्री श्रीनारायण दास**: क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंग कि :

(क) भारतीय रूई के निर्यात व्यापार की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या यह सच है कि इसके बारे में जो लक्ष्य निर्धारित किया गया है उसकी पूर्ति होना कठिन है;

(ग) इस लक्ष्य की पूर्ति के लिये क्या किसी प्रोत्साहन देने वाली योजना पर विचार किया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो उस योजना की मुख्य बातें क्या हैं;

(ङ) क्या रूई के व्यापारियों या उनके संगठन की ओर से इस सम्बन्ध में सुझाव पेश किये गय हैं; और

(च) यदि हां, तो वे सुझाव क्या हैं और उन पर सरकार ने क्या निश्चय किया है ?

†मूल अंग्रेजी में

वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो): (क) रूई की चालू फसल १ सितम्बर, १६५८ से शुरू हुई और ३१ दिसम्बर, १६५८ तक १,५०,५५० गांठ निर्यात की गयीं। यह परिमाण १६५६ तथा १६५७ की इन्हीं अवधियों में किये गये निर्यात से अधिक है। इन अवधियों में यह निर्यात क्रमशः ५७,७७१ और २६,४८४ गांठ रहा था।

(ख) सरकार ने रूई के निर्यात में के बारे में कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया है। रूई की प्रत्येक फसल में सरकार कुछ परिमाण में रूई के निर्यात की अनुमति दिया करती है जो आंतरिक जरूरतें पूरी होने के बाद फालतू रूई बचने पर निर्भर होती है। १ सितम्बर १६५८ से शुरू होने वाली चालू फसल में कुल ५ लाख गांठ रूई निर्यात के लिये मुक्त की गयी। अभी तक होने वाले निर्यात की गति निराशाजनक नहीं है। मौसम समाप्त होने से पहले सारी ५ लाख गांठ रूई निर्यात की जा सकेगी या नहीं यह निश्चयपूर्वक नहीं कहा जा सकता क्योंकि यह, अन्य बातों के अलावा, स्वतंत्र विश्व में रूई की खपत के स्तर पर निर्भर है जोकि गिर रहा है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) और (च). जी हां, ईस्ट इंडिया काटन एसोसियेशन, काटन बायर्स एसोसियेशन, आदि, ने निम्न सुझाव दिये हैं :—

(१) सूती वस्त्र निर्यात प्रोत्साहन योजनाओं के समान रूई के निर्यात के लिये भी निर्यात प्रोत्साहन की योजना शुरू की जाय।

(२) जापान, फ्रांस और इटली जैसे देशों से विशेष भुगतान करार किये जायें जिस से वे आयात के मूल्य का भुगतान अपनी मुद्राओं में कर सकें। इस मुद्रा को उन देशों से मशीनों का आयात करने में प्रयोग किया जा सकता है।

(३) रूई पर से निर्यात शुल्क हटा दिया जाय जिस से निर्यात की रफ्तार बढ़ सके।

(४) पुरानी फसल की कितने ही लम्बे रेशे की रूई का निर्यात बेरोकटोक करने दिया जाय सरकार ने उपर्युक्त सुझावों पर विचार कर के नीचे लिखे अनुसार निश्चय कर दिये हैं :—

सरकार यह स्वीकार नहीं करती कि किसी प्रोत्साहन योजना की आवश्यकता है। फसल के शुरू में निर्यात के कोटे की घोषणा कर के और निर्यात शुल्क घटा कर आधा कर के सरकार जो कुछ भी सम्भव था कर चुकी है। अब यह काम व्यापारियों का है कि वे ऐसे प्रयत्न करें जिस से समस्त कोटे का निर्यात हो जाय। फिर भी सरकार सदा सजग है।

व्यापारियों को किसी भी देश को रूई का निर्यात करने की आजादी है। रूई के निर्यात के लिये दिये गये कोटे के अलावा अन्य किस्मों जैसे आसाम/कोमिल्ला, जोड़ा, पीली आदि को खुले तौर पर निर्यात करने की अनुमति दी जाती है। जहां तक भुगतान के विशेष करार करने का प्रश्न है, यह मामला इन देशों से होने वाले व्यापार के रूप से सम्बन्ध रखने वाली सामान्य नीति का है और सरकार इन बातों को सदा अपने ध्यान में रखती है।

कच्ची रूई पर से निर्यात शुल्क हटा देने का सरकार का कोई इरादा नहीं है।

रेशों की लम्बाई का विचार किये बिना रूई के निर्यात की अनुमति देना सम्भव नहीं पाया गया है। प्रादेशिक आधार पर रूई का निर्यात करने की व्यवस्था करना कठिन होगा। आवश्यकता

पूरी करने के उद्देश्य से जहां तक सम्भव हो सका है, सरकार पुरानी फसल में से ३५/३२ इंची रेशे वाली रुई तक की ५०,००० गांठों का निर्यात करने की अनुमति दे चुकी है। ऐसा करने में सरकार को उद्योग की आवश्यकताओं को देखना पड़ता है जो इतने लम्बे रेशे की रूई काम में लाता है।

अफ्रीकी एशियाई आर्थिक सम्मेलन

†*७१५. श्री विमल घोषः
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री दी० चं० शर्माः
श्री शिवनंजप्पाः

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

(क) क्या श्रीलंका के प्रधान मंत्री ने बांडुंग समझौते में शामिल राष्ट्रों से आर्थिक सहकारिता के प्रश्न पर अफ्रीकी-एशियाई राष्ट्रों का सम्मेलन बुलाने का प्रस्ताव किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन)** : (क) और (ख). श्रीलंका के प्रधान मंत्री आर्थिक सहकारिता के प्रश्न पर बांडुंग-राष्ट्रों के बीच चर्चा कराने के सम्बन्ध में प्रधान मंत्री से लिखापढ़ी करते रहे हैं। इस प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। यह स्पष्ट है कि ऐसे सम्मेलन की तैयारी बड़ी सावधानी से करनी पड़ेगी और बड़ा सम्मेलन होने से पहसेले संभवतः छोटी तैयारी समितियों की बैठक करनी पड़ेगी।

बगदाद संधि

*†७१६. श्री शिवनंजप्पाः
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री हेम राज :

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

(क) क्या यह सच है कि कराची में भारतीय उच्च आयुक्त को हाल ही में कराची में बगदाद संधि के अनसचिवीय परिषद की उद्घाटन बैठक में आमंत्रित किया गया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या उन्हों ने बैठक में भाग लिया ; और

(ग) यदि नहीं, तो इस के क्या कारण थे ?

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

(ख) जी नहीं।

(ग) उद्घाटन बैठक २६ जनवरी को थी जोकि भारत का गणराज्य दिवस है। उस समय भारतीय उच्च आयुक्त को भारतीय उच्च आयोग में होने वाले एक समारोह में भाग लेना था।

---

†मूल अंग्रेजी में

नागा जन सम्मेलन

†*७१७. **पंडित द्वा० ना० तिवारी** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नागा जन सम्मेलन की प्रवर समिति ने अपनी दिसम्बर, १६५८ के तीसरे सप्ताह में कोहीमा में हुई बैठक में नागा समस्याओं को हल करने के लिये एक प्रारूप तैयार करने के हेतु २५ व्यक्तियों की एक समिति नियुक्त की थी ;

(ख) क्या प्रवर समिति ने सरकार से कहा है कि वह एक मंत्रणा बोर्ड नियुक्त करें जो विकास योजनाओं को कार्यान्वित करने और शान्तिपूर्ण नागाओं की सुरक्षा के उपाय करने के बारे में उपाय करने में सहायता करें ; और

(ग) यदि हां, तो उस के बारे में सरकार की क्या राय है ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री हजारिका)** : (क) और (ख). नागा जन सम्मेलन की प्रवर समिति ने अपनी ११ दिसम्बर, १६५८ की कोहीमा बैठक में ये संकल्प पारित किये थे :—

(१) २५ व्यक्तियों की एक प्रारूप समिति नियुक्त की जाये जो अगस्त, १६५७ में कोहीमा में हुए नागा जन सम्मेलन में किये गये निश्चय के भीतर रहते हुए नागा राजनैतिक समझौते का प्रारूप तैयार करे। समिति को चार मास के अन्दर अर्थात् १ मई, १६५६ तक अपना प्रारूप विचार करने के लिये प्रवर समिति को भेजीगी और बाद में वह अनुमोदन प्राप्त करने तथा सरकार के समक्ष रखने के लिये नागा जन सम्मेलन को पेश करेगी।

(२) सरकार से प्रार्थना की गई कि अमन पसन्द नागाओं की जान और माल की हिफ़ाज़त के लिये उपाय करें।

प्रवर समिति ने सरकार के विकास कार्यक्रम के लिये जनता और नागा जन सम्मेलन का सहयोग प्राप्त करने के लिये विकास मंत्रणा समितियां स्थापित करने के बारे में चर्चा की तथा अनुमति दी। बैठक में इस की सराहना की गई परन्तु यह संकल्प पारित नहीं किया गया।

(ग) विकास योजनायें अब तक गांव प्रमुखों की मंत्रणा और स्थानीय लोगों की सहायता से कार्यान्वित की गई हैं। विकास परियोजनाओं के बारे में मंत्रणा देने के लिये आदिम जातीय परिषदें बनाने के लिये कमिश्नर को हाल ही में हिदायतें दी गई हैं।

अमन पसन्द नागा नागरिकों की हिफ़ाज़त के लिये प्रशासन हर सम्भव उपाय कर रहा है।

अमरीका के साथ वस्तुविनिमय व्यवस्था

†*७१८. **श्री विद्या चरण शुक्ल** :
श्री राम कृष्ण :
डा० राम सुभग सिंह :
श्री हेम बरुआ :

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

(क) क्या सरकार अमरीका के साथ की गई वस्तुविनिमय व्यवस्था के अन्तर्गत अमुक के बदले में और कपास प्राप्त करने के बारे में विचार कर रही है ;

†मूल अंग्रेजी में

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

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)**: (क) और (ख). वस्तु विनिमय आधार पर भारतीय अभ्रक के बदले में अमरीकी कपास प्राप्त करने की प्रस्थापना विचाराधीन है ।

भारी मशीनों का आयात

†*७१६. { **श्री राम कृष्ण :**
श्री कमल सिंह :
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
काजी मतीन :
श्री हेम बरुआ :

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

(क) क्या यह सच है कि बिजलीघरों, सीमेंट और खान की मशीनों के लिये बायलर बनाने के लिये एक भारत-ब्रिटेन कन्सार्टियम स्थापित किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कारखाना कहां लगाया जायेगा और इस के उत्पादन का क्षेत्र क्या होगा ;

(ग) किन शर्तों पर विदेशी पूंजी लगी है ;

(घ) लगभग किस तिथि तक उत्पादन आरम्भ हो जायेगा ; और

(ङ) यह उत्पादन आरम्भ होने से विदेशी मुद्रा की कितनी बचत होने की सम्भावना है ?

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: (क) शायद माननीय सदस्यों का अभिप्राय ऐसोसियेटिड सीमेंट कम्पनीज़ लिमिटेड द्वारा ब्रिटेन में मैसर्ज़ विकर्स एण्ड बैबकाक एण्ड बिलकाक्स के सहयोग से सीमेंट और खान मशीनों और वाटर ट्यूब बायलरों आदि के निर्माण से है । यदि यह धारणा सही है तो जनवरी, १९५९ में ए० सी० सी०—विकर्स—बैबकाक लिमिटेड नाम की एक कम्पनी रजिस्टर की गई है और फर्म को उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अन्तर्गत लाइसेंस भी दे दिया गया है ।

(ख) यह कारखाना दुर्गापुर (पश्चिमी बंगाल) में खोला जायेगा और इस के उत्पादन का क्षेत्र (तैयार मशीनरी के रूप में) निम्नलिखित होगा :—

(१)	वाटर ट्यूब बायलर और प्रैशर वैसल	६५०० टन वार्षिक	खरीदे गये पुर्जों के अतिरिक्त
(२)	सीमेंट बनाने की मशीनें, खानों की सामान्य मशीनें, कोयला खान मशीनों और अन्य सामान्य मशीनें ।	२२३० टन वार्षिक	आयात किये गये पुर्जों के अतिरिक्त

(ग) विदेशी हिस्सेदार ४९.८ प्रतिशत पूंजी लगायेंगे और शेष पूंजी ए० सी० सी० और उन के साथी लगायेंगे । सहयोग की शर्तों के अनुसार ब्रिटेन के समवायों द्वारा दी जाने वाली टैक्नीकल सहायता के बदले में उन्हें स्वामित्व भी देना होगा ।

†मूल अंग्रेज़ी में

(घ) आशा है कि इस परियोजना में उत्पादन १९६२ में आरम्भ हो जायेगा।

(ङ) यह देखते हुए कि १९६२ में उत्पादन शुरू होगा १९६५ में उत्पादन का लक्ष्य पूरा होगा यह निर्धारण करना सम्भव नहीं कि कितनी विदेशी मुद्रा की बचत होगी।

पाकिस्तानी विमान

†*७२०. { **श्री वाजपेयी :**
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री न० रा० मुनिस्वामी :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री कोडियान : }

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १७ जनवरी, १९५९ को भारतीय राज क्षेत्र पर मम्दोट और फीरोजपुर क्षेत्रों के निकट पाकिस्तानी जेट विमान उड़ते देखे गये थे; और

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

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)**: (क) १७ जनवरी को पाकिस्तान की ओर से जैट विमान भारतीय राज्य क्षेत्र में जलालाबादी, हुसैनीवाला, खालड़ा और ढ़ंगई के निकट उड़ते देखे गये थे;

(ख) पाकिस्तान सरकार से कहा गया है कि ऐसे अतिक्रमणों के खिलाफ वह कड़ी कार्यवाही करे :

कानपुर काटन मिल्स लिमिटेड, कानपुर, का बन्द हो जाना

†*७२१. { **श्री स० म० बनर्जी :**
श्री तंगामणि : }

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

(क) क्या कानपुर काटन मिल्स लिमिटेड, कानपुर बिल्कुल बन्द हो गई है;

(ख) यदि हां, तो इस से कितने श्रमिकों को हानि पहुंची है ;

(ग) क्या उन्हें छंटनी भत्ता दिया गया है;

(घ) यदि नहीं, तो छंटनी भत्ता न देने के क्या कारण हैं; और

(ङ) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकार से यह मिल चलाने के लिये कहा है ?

†मल अंग्रेज़ी में

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) जी हां। १६ फरवरी, १९५९ से;

(ख) ३०४९ स्थायी और ५८३ अन्य व्यक्तियों की जगह काम करने वाले।

(ग) नहीं ।

(घ) आर्थिक हालत ठीक न होना : प्रबन्धकों का यह दावा है कि वे देनदार नहीं हैं। राज्य सरकार ने यह मामला न्याय निर्णयन के लिये सौंप दिया ह।

(ङ) नहीं ।

खानों में बचाव के उपाय

†९३५- श्री राम कृष्ण :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री २९ नवम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ५९६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खानों में बचाव के उपायों पर विचार करने वाले सम्मेलन ने अन्तिम निर्णय कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो वह क्या है ?

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

(ख) सम्मेलन की कार्यवाही का ब्यौरा शीघ्र ही सभा पटल पर रखा जायेगा। सम्मेलन ने खानों में होने वाली दुर्घटनाओं की संख्या को कम करने के उद्देश्य से सिफारिशें की हैं। जो उपाय सुझाये गये हैं उन में बचाव की शिक्षा और प्रचार, लोगों को बचाव के लिये सतर्क बनाना, श्रमिकों में स्थायित्व लाना, हवा और रोशनी की व्यवस्था करना और विस्फोटक पदार्थों के प्रयोग का विकास करना और खानों में बचाव समितियां नियुक्त करना।

दिल्ली में योजना प्रचार केन्द्र

†९३६. श्री राम कृष्ण : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुरानी दिल्ली में योजना प्रचार केन्द्र खोलने की योजना के बारे में अन्तिम निर्णय किया जा चुका है; और

(ख) यदि हां, तो उस की मुख्य बातें क्या हैं ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर): (क) और (ख). दिल्ली प्रशासन पुरानी दिल्ली में एक सूचना केन्द्र खोलना चाहता है। केन्द्र का प्रमुख कार्य जनता को पंच वर्षीय योजना के अधीन होने वाली गतिविधियों के बारे में जानकारी देना है। इस में एक पुस्तकालय, रीडिंग रूम जहां प्रमुख समाचार पत्र और पंचवर्षीय योजना सम्बन्धी जानकारी देने वाली पाठ्य सामग्री और चार्ट आदि केन्द्रीय सरकार और दिल्ली प्रशासन के प्रकाशन होंगे। वहां पूछताछ का उत्तर देने के लिये एक कर्मचारी होगा, प्रलेखीय चित्र दिखाये जायेंगे और महिलाओं के लिये अलग सूचना कक्ष होगा।

†मूल अंग्रेज़ी में

विश्वविद्यालय ब्यूरो

†९३७. { **श्री राम कृष्ण :**
सरदार इकबाल सिंह : }

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

(क) अब तक कितने विश्वविद्यालय ब्योरो खोले गये हैं; और

(ख) द्वितीय पंच वर्षीय योजना की शेष अवधि में कौन-कौन से विश्वविद्यालय ब्योरो खोले जावे वाले हैं ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: (क) एक दिल्ली विश्वविद्यालय में।

(ख) चार—कलकत्ता, त्रिवेन्द्रम, बनारस और अलीगढ़ विश्वविद्यालयों में एक-एक।

रेशम तैयार करने वाले कारखाने

†९३८. **श्री राम कृष्ण :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५८–५९ में अब तक राज्यवार गैरसरकारी क्षेत्र में रेशम तैयार करने के लिये कितने कारखाने खोले गये हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: १९५८–५९ में रेशम तैयार करने वाले कारखाने खोलने के लिये उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम १९५१ के अन्तर्गत कोई लाइसेंस नहीं दिया गया है। रेशम तैयार करने में के छोटे पैमाने के यूनिटों के लिये लाइसेंस की जरूरत नहीं होती।

१९५८–५९ में उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अन्तर्गत कृत्रिम रेशम तैयार करने के लिये तीन लाइसेन्स दिये गये हैं। लाइसेंसों के लिये तीनों आवेदन पत्र बम्बई से आये थे।

योजना में प्रचार के लिये नाटक मंडलियां

†९३९. **श्री पांगरकर** : क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८–५९ में अब तक कितनी नाटक मंडलियों को द्वितीय पंच वर्षीय योजना के प्रचार सम्बन्धी नाटक दिये गये हैं; और

(ख) उसी अवधि में बम्बई में कुल कितनी राशि खर्च की गई ?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)** : (क) और (ख). गीत तथा नाटक विभाग के कार्यक्रमों के लिये बम्बई राज्य में ३० नाटक मंडलियां रजिस्टर की गई थीं। इन में आगे के कार्य-क्रमों के लिये आठ मंडलियों को चुना गया है। इस राज्य में विभाग की गतिविधियों के खर्च के लिये ३४,४०० रुपये अलग रख दिये गये थे। परन्तु कितनी मंडलियों से काम लिया गया और वास्तव में कितना खर्च किया गया यह जानकारी इस समय उपलब्ध नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

इराक और मिश्र को भारतीय चलचित्रों का निर्यात

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

(क) १९५७-५८ और १९५८-५९ में अब तक इराक और मिस्र को कुल कितनी भारतीय फिल्मों का निर्यात किया गया; और

(ख) उस अवधि में उन से कितनी विदेशी मुद्रा की आय हुई ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: निर्यात की गई फिल्मों का परिमाण संख्या में नहीं 'फुट लम्बाई में बताया जाता है। ब्यौरा नीचे दिया जाता है :—

(मात्रा '०००' फुट लम्बाई में)
(मूल्य '०००' रुपयों में)

समुदाय तथा देश	१९५७-५८		१९५८-५९ (अप्रैल-नवम्बर)	
	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य
निर्यात की गई सिनेमाटोग्राफिक फिल्में (डिवैलप की गईं और बिना डिवलैप की गयीं)				
३५ मिलीमीटर स्टैंडर्ड				
इराक	३९	५०	..	..
मिस्र .	१५	७	३०	११
स्टैंडर्ड से कम				
इराक . .	६	१	..	..
मिस्र . . .	५	१	..	..

नवम्बर, १९५८ के बाद के निर्यात के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

नटों और सपेरों सम्बन्धी प्रलेखीय चलचित्र[1]

†९४१. **श्री पांगरकर** : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अब तक नटों और सपेरों के बारे में कोई प्रलेखीय चल-चित्र तैयार किया गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)** : (क) और (ख). फिल्म्स डिवीज़न ने नटों और सपेरों के बारे में कोई प्रलेखीय चल-चित्र तैयार नहीं किया है। डिवीज़न का कार्यक्रम विषय के महत्व को देखते हुए निश्चित किया जाता है।

†मूल अंग्रेजी में

[1]Documentary on Rope Dancers and Snake Charmers.

पश्चिमी पाकिस्तान से आप्रवासी

†६४२. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १६५८-५६ में पश्चिमी पाकिस्तान से कितने व्यक्ति आये; और

(ख) १६५७-५८ में इन आंकड़ों की स्थिति क्या है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)**: (क) १ जनवरी से ३१ दिसम्बर, १६५८ तक *३७४६ आप्रवासियों ने भारत में प्रवेश किया।

(ख) १ जनवरी से ३१ दिसम्बर, १६५७ तक ६४४६ आप्रवासी भारत आये थे।

*इन में वे आप्रवासी शामिल नहीं जो दिसम्बर, १६५८ के पहले दो सप्ताहों में राजस्थान में आये थे।

चाय

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

(क) १६५८-५६ में अब तक चाय के प्रति एकड़ उत्पादन को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है; और

(ख) क्या फल प्राप्त हुआ है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) और (ख). १६५८-५६ में उर्वरक की निम्नलिखित मात्रा के आवंटन की व्यवस्था की गई थी :—

अमोनियम सल्फेट . .	४२,४२५ टन
यूरिया . . .	७,८१६ टन
अमोनियम नाइट्रेट सल्फेट .	५,६५१ टन

कृमिनाशक पदार्थों की सप्लाई भी बढ़ाई गई।

१६५८ में भारत में ७०८० लाख पौंड चाय का उत्पादन हुआ है जो कि १६५७ से २४० लाख पौंड अधिक है।

फिल्मों का निर्यात

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

(क) १६५८ में मध्य पूर्व देशों को, देशवार, कितनी फिल्मों का निर्यात किया गया; और

(ख) यह निर्यात १६५७ से कम है या अधिक ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६१]**

---

†मूल अंग्रेजी में

रेयान के वस्त्र

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

(क) क्या १९५८-५९ में अब तक रेयान वस्त्रों तथा उत्पादों का निर्यात कम हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो गत वर्ष की तुलना में उनका ब्योरा क्या है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

रद्दी रुई[1] का निर्यात

†९४६. **श्री दामानी :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिस में यह जानकारी हो कि १९५७ और १९५८ में भारत से कितनी रद्दी रुई का निर्यात किया गया, उसका कितना मूल्य था और निर्यात किन-किन देशों को किया गया ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६२]**

पंजाब में राल और तारपीन उद्योग

† ९ { **श्री दलजीत सिंह :**
सरदार इकबाल सिंह :

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

(क) क्या यह सच है कि पंजाब सरकार ने राल और तारपीन उद्योगों का और विकास करने के लिये कुछ योजनायें बनाई हैं;

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

(ग) इस उद्योग को अनुदान तथा ऋण देने के लिये क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

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

(ख) गग्रेट (ज़िला होशियारपुर) में सहकारिता के आधार पर एक आधुनिक ढंग की 'ओलियो रेज़िन प्रासेसिंग एण्ड जनरल मिल्ज़' स्थापित करने का विचार है ।

(ग) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

पौलिथीन[2] का निर्माण

†९४८. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश में पौलिथीन का निर्माण करने सम्बन्धी वर्तमान स्थिति क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** इस समय देश में पौलिथीन का निर्माण नहीं होता है । दो फर्मों—मैसर्ज़ अलकली एण्ड कैमिकल्ज़ कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड,

---

†मूल अंग्रेजी में
[1]Cotton Waste.
[2]Polythene.

कलकत्ता और मैसर्ज़ नैशनल कार्बन कम्पनी लिमिटेड कलकत्ता को १९५६ में पौलिथीन बनाने के लाइसेंस दिये गये थे जिनकी क्षमता क्रमवार ३५०० टन और २७०० टन वार्षिक थी । आशा है पूर्वोक्त फर्म इस वर्ष के मध्य में चालू हो जायेगी । उत्तरोक्त फर्म शायद १९६० की समाप्ति अथवा १९६१ के प्रारम्भ में उत्पादन आरम्भ कर देगी और पहले पहल उसकी क्षमता १६०० टन वार्षिक होगी ।

प्रति व्यक्ति आय

†९५०. **श्री वें० प० नायर :** क्या **योजना** मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिस में यह जानकारी हो :

(क) प्रथम पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ में प्रत्येक राज्य की प्रति व्यक्ति आय क्या थी;

(ख) १९५७-५८ में प्रत्येक पुनर्गठित राज्य की प्रति व्यक्ति आय क्या थी; और

(ग) प्रथम पंचवर्षीय योजना के लिये केन्द्र से भूतपूर्व राज्यों को कितनी प्रति व्यक्ति सहायता मिली थी और नये राज्यों को द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिये कितनी प्रति व्यक्ति सहायता मिली ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र):** (क) और (ख). प्रति व्यक्ति आय के राज्य-वार आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

(ग) दो विवरण सभा-पटल पर रखे जाते हैं । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबंध संख्या ६३]** विवरण १ में प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत राज्यों को दी गई केन्द्रीय प्रति व्यक्ति सहायता के प्राक्कलन हैं । विवरण २ में द्वितीय योजना के पहले तीन वर्षों में पुनर्गठित राज्यों को दी गई केन्द्रीय सहायता के प्रति व्यक्ति आंकड़े हैं । दोनों में तुलना करते समय इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि प्रथम योजना में मुख्य नदी घाटी परियोजनाओं, सामुदायिक विकास और कुछ अन्य मदों के खर्च को केन्द्र की योजना में दिखाया जाता था जबकि द्वितीय योजना में वह खर्च राज्य की योजना में दिखाया जा रहा है और इन प्रयोजनों के लिये दी गई सहायता राज्य की योजनाओं के लिये केन्द्रीय सहायता मानी जाती है ।

भारी उद्योग

†९५१. **श्री वें० प० नायर:** क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पुनर्गठन के पहले के राज्यों और पुनर्गठन के बाद के राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में सरकारी क्षेत्र में प्रथम और द्वितीय योजनाओं के अन्तर्गत सरकार ने भारी उद्योगों में कितनी पूंजी लगाई है ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)** : दो विवरण सभा पटल पर रखे जाते हैं । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६४]**

सदा उजला रहने वाला इस्पात[1]

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में अब तक भारत में सदा उजला रहने वाले इस्पात का कुल कितना वार्षिक आयात किया गया है;

†मूल अंग्रेजी में

[1]Ever Bright Steel.

(ख) अन्य औद्योगिक प्रयोजनों की तुलना में घरेलू बर्तन बनाने के लिये इसकी कितनी मात्रा इस्तेमाल हुई; और

(ग) क्या घरेलू बर्तन बनाने में इसका इस्तेमाल कम करने के लिये सरकार कोई कार्यवाही करना चाहती है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) **१९५७** : लगभग ८२०० टन।

१९५८

(जनवरी-नवम्बर) १७७३ टन

१९५६ के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि इस समय के आयात व्यापार वर्गीकरण में यह मद अलग से नहीं दी गई थी।

(ख) आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) अभी ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। विदेशी मुद्रा की कमी के कारण इस का आयात वैसे ही कम किया जा रहा है।

कपास का आयात

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने पी० एल० ४८० के अन्तर्गत अमरीका से **१–¹/₁₆"** स्टैपल की लगभग १ लाख गट्ठे कपास का आयात करने और लगभग आधी मात्रा को निर्यात प्रोत्साहन योजना के लिये रक्षित रखने का निश्चय किया है;

(ख) क्या एक विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा जिस में यह बताया गया है कि प्रथम पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ से अमरीका से जो कपास मंगवाई गई उस का ब्यौरा क्या था, स्टैपल क्या था और मूल्य क्या था; और

(ग) भारत से निर्यात किये गये कपड़े में आयात की गई कपास प्रत्येक वर्ष कितने प्रतिशत प्रयुक्त की गई और देश में इस्तेमाल किये गये कपड़े में कितने प्रतिशत ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) जी हां। आधी कपास सूती वस्त्र निर्यात प्रोत्साहन योजना के लिये रक्षित रखी गई थी। यह निश्चय किया गया है कि १ जनवरी, १९५९ से देश में विदेशी कपास की समस्त आवश्यकता का रक्षण प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत सूती वस्त्र के निर्यात के लिये कर दिया जायेगा।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबंध संख्या ६५]**

(ग) भारत से मुख्यतः मोटा और दरम्याना कपड़ा बाहर भेजा जाता है। दरम्याने दर्जे का कपड़ा तैयार करने में भी आयात की गई कपास का थोड़ा प्रयोग होता है क्योंकि देशीय कपास में मिला कर वह तैयार किया जाता है। यह अनुमान लगाना सम्भव नहीं कि निर्यात किये गये कपड़े में कितनी विदेशी कपास का उपयोग किया गया।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

राजस्थान में गन्दी बस्तियां हटाने का काम

†६५४. **श्री ओंकार लाल:** क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में राजस्थान के लिये गन्दी बस्तियां हटाने की कितनी योजनायें स्वीकृत की गयीं ;

(ख) योजना के अन्तर्गत कितनी प्रगति गई है;

(ग) केन्द्र ने राजस्थान को इस प्रयोजन के लिये १९५८–५९ में कितनी और द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिये कितनी राशि आवंटित की; और

(घ) उक्त आवंटनों में से अब तक अलग अलग कितनी राशि खर्च की कई है ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी):** (क) जुलाई, १९५८ तक जयपुर अलवर और उदयपुर के लिये गन्दी बस्तियां हटाने की तीन परियोजनायें स्वीकृत की गयी थीं ; प्रक्रिया के बदल जाने से अब राजस्थान सरकार स्वयं अपनी गन्दी बस्तियां हटाने की योजनायें स्वीकृत कर सकती हैं बशर्ते कि वे योजना के उपबन्धों के अनुकूल हों।

(ख) राज्य सरकार ने तीनों परियोजनाओं की कोई प्रगति नहीं बताई है ।

(ग) १९५८–५९ में राजस्थान में गन्दी बस्तियां हटाने के लिये २.८० लाख रुपये की एक राशि (जिस में राज्य की समान राज्य सहायता का ०.७० लाख रुपया भी शामिल है) आवंटित किया गया है। द्वितीय योजना काल के लिये राज्य को कुल ४५.०७ लाख रुपये का आवंटन किया गया है जिस में राज्य की समान राज्य सहायता का ११.२७ लाख रुपये का अंश भी शामिल है।

(घ) गत दो वर्षों में राज्य सरकार को कोई भुगतान नहीं किया गया है। केन्द्रीय अंश के रूप में आयव्ययक में २.१० लाख रुपये की व्यवस्था की गई है और भुगतान की पुनरीक्षित प्रक्रिया के अनुसार राज्य सरकार को इसमें से मासिक भुगतान किया जा रहा है।

घट्टी गांव में विस्थापित व्यक्ति

†६५५. **श्री ओंकार लाल :** क्या **पुनर्वास तथा अल्प संख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान के कोटा जिले के घट्टी नामक गांव में पूर्वी पाकिस्तान से आये अब तक कुल कितने परिवारों का पुनर्वास किया गया है; और

(ख) खेती के लिये और प्रति परिवार ऐसे परिवारों को कुल कितनी भूमि आवंटित की गई है ?

†**पुनर्वास तथा अल्प-संख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना):** (क) कोटा जिले के घट्टी और परानिया में २३२ परिवार बसाये गये हैं ।

(ख) प्रत्येक कृषक परिवार को ८ एकड़ सिंचाई वाली और बिना खेती करने वाले परिवार को १¹/₄ एकड़ भूमि आवंटित की गई है। अब तक प्रत्येक कृषक परिवार को ५५६ एकड़ और बिना खेती करने वाले परिवार को २¹/₂ एकड़ भूमि आवंटित की गई है। शेष भूमि के शीध्र ही आवंटित हो जाने की आशा है।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

विस्थापित व्यक्तियों के दावे

†९५६. **श्री ओंकार लाल :** क्या **पुनर्वास तथा अल्प-संख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभाजन से पूर्व भारत सरकार को संभरण किये गये सामान के बारे में मुसलमान ठेकेदारों ने भारत के विस्थापित बैंकों को जो बिल वसूली के लिये मुख्तारनामे के साथ भेजे थे और जिन पर बैंकों ने ठेकेदारों को पेशगी दी थी उन के सम्बन्ध में उपरोक्त बैंकों ने कितनी रकम का दावा किया है;

(ख) ऐसे बिलों के भुगतान के बारे में भारत और पाकिस्तान के बीच समझौते की क्या शर्तें हैं ;

(ग) भाग (क) में उल्लिखित बिलों के लिये विस्थापित बैंकों को कितनी राशि का भुगतान किया गया है; और

(घ) यदि इन बैंकों को अभी कुछ भी राशि नहीं दी गई है तो उस के क्या कारण हैं ?

†**पुनर्वास तथा अल्प-संख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना):** (क) से (घ). पाकिस्तान से किये गये समझौते के अनुसार निष्क्रमणार्थी ठेकेदारों से सम्भरण किये गये माल के लिये अथवा अविभाजित भारत सरकार की की गई सेवाओं के लिये दावे मांगे गये हैं। निष्क्रमणार्थी ठेकेदारों के जिन बैंकों के पास मुख्तारनामे हैं उन को देय राशि के भुगतान के बारे में दोनों सरकारों के बीच कोई विशेष समझौता नहीं हुआ है । इस प्रकार के देयों के भुगतान के बारे में भारत के बहुत कम विस्थापित बैंकों ने दावे किये हैं और वास्तव में उन्हें अभी तक कुछ भी भुगतान नहीं किया गया है। विस्थापित बैंकों की संख्या तथा जितनी राशि का उन्होंने दावा किया है उस के बारे में जानकारी प्राप्त की जा रही है ।

आकाशवाणी में खबरें सुनाने वाले (न्यूज रीडर)

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

(क) क्या आकाशवाणी में विभिन्न भाषाओं और हिन्दी तथा अंग्रेजी में खबरें सुनाने वालों (न्यूज रीडर्स) के वेतनक्रम में कोई अन्तर है; और

(ख) क्या आकाशवाणी के कर्मचारी कलाकार (स्टाफ आर्टिस्ट) गृह-कार्य मंत्रालय द्वारा स्वीकृत यात्रा संबंधी रियायतों के पाने के हकदार हैं ?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर):** (क) विभिन्न भाषाओं में समाचार सुनाने वालों के पारिश्रमिकों में कोई अन्तर नहीं है। किन्तु प्रारम्भिक मासिक वेतन में भिन्नता हो सकती है जो उम्मीदवार की योग्यता, अनुभव तथा वर्ग पर निर्भर करती है।

(ख) जी, नहीं, किन्तु मामला विचाराधीन है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

मेसर्स टाटा फिजन्स (प्राइवेट) लिमिटेड, कोचीन

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

(क) क्या मेसर्स टाटा फिजन्स (प्राइवेट) लिमिटेड, कोचीन बेन्जीन क्लोराइड और डी० डी० टी० का सूखा पाउडर बनाती है जिस के लिये भारतीय प्रमाप संस्था को लाइसेंस दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो यह निर्माण कार्य कहां किया जाता है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री):** (क) जी हां। मेसर्स टाटा फिजन्स (प्राइवेट) लिमिटेड, बेन्जीन हैक्जाक्लोराइड और डी० डी० टी० का सूखा पाउडर बनाती है जिस के लिये उसे इस का लाइसेंस मिल गया है कि वह उस पर आई० एस० आई० का चिह्न अंकित कर दे ।

(ख) निर्माण-कार्य बम्बई और कोचीन में फर्म के कारखाने में किया जाता है ।

राज्य व्यापार निगम

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

(क) सरकार के कितने संयुक्त सचिव भारत के राज्य व्यापार निगम (प्राइवेट) लिमिटेड से सम्बद्ध कर दिये गये हैं ; और

(ख) उन के कार्य और दायित्व क्या हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** (क) राज्य व्यापार निगम के निदेशक बोर्ड में १२ निदेशक हैं जिन में से ११ वरिष्ठ सरकारी पदाधिकारी हैं । निदेशकों के नाम और पद बताने वाला एक विवरण संलग्न है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबंध संख्या ६६]** केवल प्रबन्ध निदेशक ही निगम का पूर्णकालिक निदेशक है ।

(ख) निदेशकों के कार्य और दायित्व वे ही हैं जो समवाय अधिनियम, १९५६ और निगम के अन्तर्नियमों में निर्दिष्ट गैर सरकारी समिति कम्पनियों के निदेशकों के होते हैं ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

†६६०. { **श्री राम कृष्ण :**
सरदार इकबाल सिंह :

क्या योजना मंत्री, ८ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १०७२ के उत्तर के संबंध में उस दस्तावेज की एक प्रति सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिस में द्वितीय पंचवर्षीय योजना के गत दो वर्षों के कार्यक्रमों के बारे में हुई चर्चा का परिणाम दिया हुआ हो ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० न० मिश्र)** : ८ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १०७२ के मेरे उत्तर में जिस दस्तावेज़ का उल्लेख किया गया है वह तैयार किया जा रहा है जो संसद् में शीघ्र ही प्रस्तुत कर दिया जायेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

गीला अभ्रक पीसने का संयंत्र

†६६१. **श्री राम कृष्ण** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री ३ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ४६५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि अमरीका के सहयोग से गीला अभ्रक पीसने का एक संयंत्र लगाने की योजना की क्या स्थिति है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : राजस्थान की सरकार एक अमरीकी कम्पनी के सहयोग से गीला अभ्रक पीसने का एक संयंत्र लगाने का विचार कर रही है । भारत सरकार ने उपर्युक्त योजना मार्च, १९५८ में स्वीकार कर ली थी । अमरीकी कम्पनी ने कुछ और बातें उठाई हैं जिन का उत्तर राज्य सरकार ने जनवरी, १९५९ में दे दिया है । अमरीकी कम्पनी से अन्तिम उत्तर प्राप्त करने की राज्य सरकार प्रतीक्षा कर रही है ।

पंचायती रेडियो सेट

†६६२. **श्री राम कृष्ण** : क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब सरकार को राज्य सहायता योजना के अन्तर्गत अब तक कितने मूल्य के और कितने पंचायती रेडियो सेट दिये गये हैं ?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)**: ३१ मार्च, १९५९ तक पंजाब सरकार को राज्य सहायता योजना के अधीन ५६१० पंचायती रेडियो सेट दिये जायेंगे । जिन का मूल्य लगभग १५,७३,००० रुपये होगा (जिसमें आनुषंगिक व्यय, विभागीय व्यय आदि भी शामिल हैं) इस में केन्द्रीय सरकार की सहायता लगभग ८,०४,००० रुपये की होगी ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

†६६३. **श्री राम कृष्ण** : क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) निम्न के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना के पुनरीक्षित आवंटन क्या हैं :—

(१) सड़कों का निर्माण

(२) नई रेलवे लाइनों का निर्माण

(३) सीमेंट

(४) उर्वरक

(ख) उपर्युक्त शीर्षों में से प्रत्येक के अन्तर्गत राज्यवार कुल कितनी राशि व्यय की गई ; और

(ग) प्रत्येक के लिये क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये और अब तक कितना कार्य पूरा हो गया है ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)** : दो विवरण जिन में सम्बन्धित जानकारी दी गई है, सभा पटल पर रखे जाते हैं । [**देखिये परिशिष्ट २, अनुबंध संख्या ६७**]

विदेशों से पत्रव्यवहार

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

(क) क्या यह सच है कि हमारे देश के साथ पत्रव्यवहार में अधिकांश देश अपनी अपनी भाषाओं का ही उपयोग करते हैं ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या यह भी सच है कि उन के साथ भारत की पत्रव्यवहार की भाषा अंग्रेज़ी होती है ; और

(ग) यदि हां, तो उत्तर भारत की राष्ट्रीय भाषा अर्थात् हिन्दी में ही क्यों नहीं किया जाता ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)**: (क) हमारे विदेश स्थित मिशनों से विदेशी सरकारें जब पत्र व्यवहार करती हैं तो सामान्यतः वे अपनी ही भाषा इस्तेमाल करती हैं जबकि भारत स्थित अधिकांश कूटनीतिक मिशन अपने पत्रव्यवहार में अंग्रेज़ी भाषा प्रयोग करते हैं ।

(ख) जी हां । कुछ जगहों को हमारे मिशन संबंधित देशों की राष्ट्रभाषा का गैरसरकारी अनुवाद भी भेजते हैं ।

(ग) अधिकांश विदेशी सरकारों को उन्हें हिन्दी में प्राप्त उत्तरों का अनुवाद करने के लिये सुविधा नहीं प्राप्त है । इसलिये हमारे विदेश मिशनों अथवा भारत सरकार द्वारा पत्र-व्यवहार में हिन्दी का प्रयोग नहीं किया जाता ।

औपचारिक कागजात जैसे परिचयपत्र आदि हिन्दी में भेजे जाते हैं ।

एक्स-रे उपकरण फक्टरी

†९६५. **श्री राम कृष्ण : क्या वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २५ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २५८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी सहयोग से एक्स-रे उपकरण का निर्माण करने के कारखानों की स्थापना सम्बन्धी शर्तों की जांच पूरी हो गई है ; और

(ख) यदि हां, तो स्वीकृत शर्तें किस प्रकार की हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) **बड़े पैमाने के क्षेत्र में** : स्वीकृत तीन योजनाओं में से, विदेशी सहयोग की शर्तों की जांच की जा चुकी है और दो योजनायें स्वीकृत भी की जा चुकी हैं । इन के नाम मेसर्स एस्कार्ट्स (एजेण्ट्स) प्राइवेट लिमिटेड, दिल्ली और मेसर्स साइमन्स इंजीनियरिंग ऐण्ड मैन्यूफैक्चरिंग कम्पनी आफ इण्डिया प्राइवेट लिमिटेड, बम्बई हैं । तीसरी मेसर्स रेडान हाउस कलकत्ता के बारे में कुछ भी विदेशी सहयोग नहीं लगेगा क्योंकि उन के निर्माण कार्यक्रम की पहली अवस्था के लिये स्वीकृति मिल चुकी है ।

छोटे पैमाने के क्षेत्र में : इस क्षेत्र के लिये केवल एक योजना स्वीकृत की गई है । इस योजना की सहयोग की शर्तों की जांच की जा रही है ।

(ख) स्वीकृत की गई सामान्य शर्तें भारतीय करों के अनुसार थोड़े से पारिश्रमिक का भुगतान करने पर आधारित हैं ; जो पांच प्रतिशत से अधिक नहीं होगा ।

बम्बई और कानपुर के लिये 'मजूरी नकशा'

†९६६. { **श्री राम कृष्ण :**
श्री दी० चं० शर्मा:
सरदार इकबाल सिंह : }

क्या श्रम और रोजगार मंत्री ११ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १२९६ के

†मूल अंग्रेजी में

उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि बम्बई और कानपुर के लिये प्रयोगात्मक 'मजूरी नकशे' तैयार करने के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: राज्य सरकारें आवश्यक आंकड़े एकत्र कर रही हैं ।

'पार्लियामेण्ट स्ट्रीट' (नई दिल्ली) पर स्थित सरकारी इमारतें

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

(क) क्या 'पार्लियामेण्ट स्ट्रीट' (नई दिल्ली) की डाक तथा तार विभाग की इमारत एवं अन्य बहुमंजिली इमारतों का निर्माण एकमात्र केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा किया गया है अथवा उन के कुछ अंशों का निर्माण गैर-सरकारी ठेकेदारों द्वारा भी कराया गया था ; और

(ख) गैर-सरकारी ठेकेदारों द्वारा यदि कुछ काम कराया गया तो वह कितने मूल्य का था ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)**: (क) ये इमारतें (जैसे आकाशवाणी बहुमंजिली (पांच मंजिली) और डाक तथा तार महानिदेशक) केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा उन के पंजीबद्ध गैर-सरकारी ठेकेदारों के ज़रिये बनवाई गई हैं जो उन की स्वीकृत सूची में हैं ।

(ख) ७२.८१ लाख रुपये ।

ब्रिटेन को निर्यात

†९६८. **श्री राम कृष्ण** :
श्री दी० चं० शर्मा:
श्री पांगरकर:

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

(क) क्या १९५७-५८ की तुलना में १९५८-५९ में अब तक ब्रिटेन को भारतीय सामान के निर्यात में कुछ वृद्धि हुई है ; और

(ख) क्या १९५७–५८ की तुलना में १९५८–५९ में ब्रिटेन से भारत के आयात में कुछ कमी हो गई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) और (ख). भारत से निर्यात और ब्रिटेन से आयात सम्बन्धी आंकड़े फिलहाल केवल नवम्बर, १९५८ तक के ही उपलब्ध हैं । १९५८–५९ के प्रथम आठ महीनों में (अप्रैल-नवम्बर, १९५८) और १९५७–५८ में उसी काल (अप्रैल-नवम्बर, १९५७) तक के निर्यात और आयात कितने मूल्य का हुआ, यह नीचे दिया जाता है :

मूल्य लाख रुपयों में

	अप्रैल—नवम्बर १९५७	अप्रैल—नवम्बर १९५८
निर्यात .	१०,४१६	११,३६५
आयात	१५,३९१	९,८३९

†मूल अंग्रेजी में

आन्ध्र प्रदेश की द्वितीय पंचवर्षीय योजना

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

क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वे विशेष योजनाएं कौन सी हैं जिन पर द्वितीय पंचवर्षीय योजना में काट-छांट करने से आन्ध्र प्रदेश पर कुछ प्रभाव पड़ सकता है ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र):** आन्ध्र प्रदेश की योजना में जो परियोजनायें शामिल कर ली गई हैं उन पर द्वितीय पंचवर्षीय योजना के कुल पूंजी परिव्यय के पुनरीक्षण से कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

केन्द्रीय योजनाएं

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

क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के प्रथम दो वर्षों के अन्दर (राज्यवार) विभिन्न राज्यों में केन्द्र द्वारा चलाई गई योजनाओं के लिये कितनी राशि का उपबन्ध किया गया है ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) :** जानकारी एकत्र की जा रही है जो सभा पटल पर रख दी जायगी ।

लौह अयस्क का निर्यात

†९७१. { **श्री नागी रेड्डी:**
श्री दे० वें० राव:

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

(क) उन देशों की संख्या कितनी है और उन के क्या नाम हैं जिनको १९५८ में लौह अयस्क का निर्यात किया गया था तथा यह लौह अयस्क किस श्रेणी और कितने मूल्य का था; और

(ख) १९५९ में उन देशों को कितनी मात्रा में, किस श्रेणी का और कितने मूल्य का निर्यात किया जायगा ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** (क) और (ख). राज्य व्यापार निगम द्वारा १९५८ में विभिन्न देशों को जितने लौह अयस्क का निर्यात किया गया और उसका मूल्य कितना था, इस बारे में एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६८]** संविदा में उल्लिखित मूल्य तथा अन्य ब्योरे बताना निगम के लिये व्यापार की दृष्टि से उचित नहीं होगा ।

दस्तकारी का विकास

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

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार द्वारा दस्तकारी

†मूल अंग्रेजी में

के विकास के लिय १९५६–५७, १९५७–५८ और १९५८–५९ में अब तक (राज्य वार) कितनी राशि मंजूर की है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६९]**

पटसन और पटसन की कतरनों का आयात

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

(क) क्या १९५७ और १९५८ में पाकिस्तान से पटसन की कतरनों का आयात किया गया था;

(ख) यदि हां, तो इसके लिये कितनी राशि का भुगतान किया गया; और

(ग) जनवरी–मार्च, १९५९ में कितनी राशि के आयात के लाइसेंस दिये गये हैं ?

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

(ख) १९५७ में आयात किये गये पटसन और पटसन की कतरनों का मूल्य ७.२ करोड़ रुपये और जनवरी-नवम्बर, १९५८ के बीच ३.२५ करोड़ रुपये के मूल्य का आयात किया गया था । दिसम्बर, १९५८ के आकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं ।

(ग) जनवरी से १५ फरवरी, १९५८ के बीच लगभग २०.९८ लाख रुपये ।

कार्मिक संघों की सदस्य संख्या

†**९७४. श्री स० म० बनर्जी** : क्या **श्रम और रोज़गार** मंत्री ३ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ५३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय ट्रेड यूनियन कांग्रेस, भारतीय राष्ट्रीय ट्रेड यूनियन कांग्रेस, हिन्द मजदूर सभा और यूनाइटेड ट्रेड यूनियन कांग्रेस के ३१ मार्च, १९५८ तक कितने सदस्य थे, इसकी जांच की गई है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक संगठन में सदस्यों की सत्यापित संख्या कितनी है; और

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

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) समय तालिका के अनुसार ३१ मार्च, १९५८ तक सदस्यों की सत्यापित संख्या के आंकड़े सरकार के पास अप्रैल के अन्त तक पहुंचने को हैं ।

बीमा कर्मचारियों को बोनस

†**९७५. श्री स० म० बनर्जी** : क्या **श्रम और रोज़गार** मंत्री ३ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ५२५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

---

†मूल अंग्रेजी में

(क) अखिल भारतीय जीवन बीमा कर्मचारी एसोसियशन, बम्बई के बोनस की मांग पर विचार करने के लिये सरकार ने क्या और आगे कार्यवाही की है;

(ख) क्या अखिल भारतीय जीवन बीमा कर्मचारी एसोसियशन के प्रतिनिधियों के साथ कोई मीटिंग हुई थी; और

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

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: (क) से (ग). प्रादेशिक श्रम आयुक्त बम्बई के पास से इस मामले में एक प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है, जिसने समझौते सम्बन्धी कार्यवाही की थी । प्रतिवेदन की जांच की जा रही है ।

गो-मांस का निर्यात

†९७६. **श्री प्रकाशवीर शास्त्री** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में कौन-कौन से बन्दरगाहों से गो-मांस निर्यात होता है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री): बम्बई और कलकत्ता से ।

फरीदाबाद विकास बोर्ड के कर्मचारी

†९७७. **श्री अजित सिंह सरहदी** : क्या **पुनर्वास तथा अल्प-संख्यक** कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरीदाबाद विकास बोर्ड से अब तक कुल कितने कर्मचारियों की छंटनी की गई, सेवा से हटाये गये अथवा सेवानिवृत्त हुए;

(ख) क्या वे लोग अन्य सरकारी विभागों में रख लिये गये हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो अब तक कितने लोगों को अभी तक काम नहीं मिल सका है और उसके क्या कारण हैं ?

†**पुनर्वास तथा अल्प-संख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)**: (क) जवनरी, १९५७ से अब तक १४९.

सेवा निवृत्त	५
छंटनी किये गये	
नियमित प्रतिष्ठान	३०
कार्यभारित प्रतिष्ठान	११४

(ख) और (ग). काम दिलाऊ दफ्तरों द्वारा पुनः काम में लगाने के लिये तृतीय श्रेणी के नियमित प्रतिष्ठानों से छंटनी किये गये ३० कर्मचारियों को प्राथमिकता दी गई है । सेवा में पुन लगाये गये लोगों की वास्तविक संख्या ज्ञात नहीं है ।

बन्दरों का निर्यात

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

†मूल अंग्रेजी में

(क) १९५७ ५८ और १९५८-५९ में कुल कितने बन्दरों का निर्यात किया गया और उस से कितनी विदेशी मुद्रा कमाई गई; और

(ख) क्या इस प्रकार के निर्यात में वृद्धि करने के लिये कोई कार्यवाही की गई है ?

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

वर्ष	मात्रा	मूल्य (लाख रुपये)
१९५७-५८	२,००,५९९	१४३
१९५८-५९ (अप्रैल—नवम्बर)	५३,०९९	३१

(नवम्बर, १९५८ से बाद के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं)

(ख) जी नहीं ।

उत्तर प्रदेश और पंजाब के पर्वतीय क्षेत्र

९७९. **श्री भक्त दर्शन:**
श्री हेम राज :

क्या **योजना** मंत्री २९ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ३७९ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) योजना आयोग के सलाहकार उत्तर प्रदेश व पंजाब के पर्वतीय क्षेत्रों की योजनाओं की जो जांच कर रहे थे, क्या इस बीच वह पुरी हो गयी है;

(ख) यदि हां, तो क्या उन के द्वारा की गई सिफारिशों का मोटा स्वरूप बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा;

(ग) उन की सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गई है ;

(घ) यदि प्रश्न के उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो उन सलाहकारों ने अपने कार्यों में अब तक क्या प्रगति की है; और

(ङ) कब तक संशोधित योजनाओं के बारे में अन्तिम निर्णय हो जाने की आशा की जाती है ?

योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र): (क) से (ङ). योजना आयोग कार्यक्रम सलाहकार ने उत्तर प्रदेश के पर्वतीय क्षेत्रों की योजनाओं की जांच की और उन पर राज्य सरकार के साथ विचार किया। इस विषय में कृपया १० फरवरी, १९५९ को दिये गये, तारांकित प्रश्न संख्या ३९ के उत्तर को देखिये। राज्य सरकार से विस्तृत प्रस्तावों की प्रतीक्षा है। पंजाब सरकार के पर्वतीय क्षेत्रों में हुई प्रगति के विषय में पूरी जानकारी अभी प्राप्त नहीं हुई। राज्य सरकार से अतिरिक्त स्कीमों के सुझाव भी अभी प्राप्त नहीं हुए हैं।

पश्चिमी बंगाल के दर्जी

†९८०. **श्री मोहम्मद इलियास:** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

†मूल अंग्रेजी में

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी बंगाल के ३,००,००० दर्जियों को कोई काम न मिलने के कारण बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) क्या इस बारे में सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

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

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) और (ख) इस बारे में एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ।

(ग) मामले का निर्देश राज्य सरकार को कर दिया गया है ।

पटसन का निर्यात

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

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता के पटसन गांठ निर्माता एसोसियेशन ने पटसन के निर्यात में वृद्धि करने के बारे में सरकार को सुझाव दिये हैं; और

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

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

(ख) कच्चे पटसन की चालू निर्यात नीति बनाते समय जिस में राज्य व्यापार निगम के द्वारा सीमत मात्रा में कच्चे पटसन का निर्यात करने की व्यवस्था की गई थी, इन सुझावों पर ध्यान रखा गया है ।

तैयार कपड़ों का निर्यात

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

(क) १९५७-५८ तथा १९५८-५९ में सरकार ने किन-किन राज्यों से सिले सिलाये कपड़ों का निर्यात किया ; और

(ख) निर्यात किये गये माल का मूल्य क्या था ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री): (क) सिले सिलाये कपड़े के निर्यात के राज्यानुसार आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

(ख) १९५७ तथा १९५८ में निर्यात किये गये सिले सिलाये कपड़ों का मूल्य इस प्रकार है :—

वर्ष	मूल्य हजार रु० में
१९५७	३१,३०
१९५८ (जनवरी—नवम्बर)	३१,१४

†मूल अंग्रेजी में

दिल्ली में पंजीकृत कम्पनियां

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

(क) दिल्ली में ३१ दिसम्बर, १९५८ को समाप्त होने वाले वर्ष में कितनी नवीन कम्पनियां पंजीकृत हुईं; और

(ख) इन की पूंजी कितनी है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री): (क) और (ख). जनवरी से दिसम्बर, १९५८ तक के १२ महीनों में दिल्ली में १२४ कीपनियां पंजीकृत हुईं जिन की कुल प्राधिकृत पूंजी ४९.९० करोड़ रु० है।

नोट :—नवीन रजिस्टर्ड कम्पनियों के नाम तथा उन का अन्य ब्यौरा, जैसे औद्योगिक वर्गीकरण मैनेजिंग ऐजेंटों, सेक्रेटरियों एवं; ट्रैजरारों, मैनेजिंग डायरेक्टरों, डायरेक्टरों आदि के नाम; रजिस्टर्ड कार्यालय का स्थान; उस के उद्देश्य; प्राधिकृत, आवेदित तथा प्राप्त पूंजी आदि; नियमित रूप से "मंथली ब्लू बुक्स आन ज्वाइंट स्टाक कम्पनीज इन इंडिया" में प्रकाशित किया जाता है । इस की प्रतियां संसद् पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

प्रधान मंत्री का मंत्रालयों को परिपत्र

†**९८४. श्री दी० चं० शर्मा:** क्या **प्रधान मंत्री** ३ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ८३८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रशासन में फजूल खर्ची तथा नैतियक प्रशासन संबंधी मामलों में विलम्ब के बारे में प्रधान मंत्री के परिपत्र के बारे में क्या परिणाम निकले हैं ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू):** जैसा कि ३ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ८३८ के उत्तर के सम्बन्ध में पहले ही बताया जा चुका है, प्रधान मंत्री ने प्रशासन संबंधी तरीकों में अधिक कार्यकुशलता और मितव्ययता बरतने के संबंध में सरकार के विभिन्न विभागों को कई बार भाषण दिया है। अतः किसी परिणाम विशेष के बारे में क्या परिणाम निकला यह संक्षेप में बता सकना बड़ा कठिन है।

२. १९५७-५८ में तीन तारांकित प्रश्नों (९ अगस्त, १९५७ के प्रश्न संख्या ७४२, १३ दिसम्बर, १९५७ के प्रश्न संख्या १०८१ और ७ मई, १९५८ के प्रश्न संख्या २०३६) तथा २३ फरवरी, १९५९ में अतारांकित प्रश्न संख्या ७२२ के उत्तर में केन्द्रीय सरकार द्वारा किये गये मितव्ययता संबंधी कार्य जैसे परियोजनाओं और योजनाओं को छोड़ने अथवा उन के क्षेत्र में कमी करने, स्थानों के निर्माण करने और उन के भरने पर नियंत्रण लगाने जिन में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कुछ स्थानों को भरने पर प्रतिबन्ध भी शामिल है, आकस्मिक तथा अन्य व्यय जैसे स्टोरों की खरीद यात्रा भत्ता आदि में मितव्ययता बरतने से आर्थिक स्थिति पर जो प्रभाव पड़ा उस के बारे में विस्तृत जानकारी पहले ही दी चुकी थी। इन उत्तरों से यह भी पता लगेगा कि १९५७-५८ के वित्तीय वर्ष में लगभग २४ करोड़ रुपये की बचत करने के साथ-साथ चालू वित्तीय वर्ष के प्रथम छः महीनों में जो उपाय किये गये हैं उन से अनुमानतः २.६१ करोड़ रुपये की और बचत होगी।

†मूल अंग्रेजी में

३. प्रशासकीय मामलों में विलम्ब को दूर करने के लिये २० अगस्त, १६५८ से एक आन्तरिक वित्तीय परामर्शदाता पद्धति चलाई गई है । तत्पश्चयत् वित्तीय शक्ति प्रत्यायोजन नियम, १६५८ के अधीन, जो २० दिसम्बर, १६५८ के एस० ओ० २६१४ में छपे थे, वित्त मंत्रालय ने अन्य मंत्रालयों को बड़ी वित्तीय शक्तियां दे दी हैं । इस के परिणामस्वरूप मंत्रालयों ने अपने सम्बंध और अधीनस्थ संगठनों को भी अतिरिक्त शक्तियां दे दी हैं । इसी प्रकार प्रशासकीय प्राधिकार सभी स्तरों पर पदाधिकारियों को देने के बारे में कार्यवाही की गई है जबकि प्रशासकीय प्रक्रियाओं की जांच करा कर संगठन तथा रीति डिवीजन करता रहता है । अतः यह निश्चय कर लिया गया है कि किसी भी विभाग में सामान्यतः किसी मामले का निबटारा सेक्शन पदाधिकारी से ऊपर के दो अधिकारियों से अधिक नहीं करेंगे । पुनर्गठित सेक्शन की पद्धति जिस में किसी पत्र पर आरम्भतः विचार अवर सचिव के स्तर पर किया जाता है, इस की परीक्षा वैदेशिक-कार्य मंत्रालय में की जा सकती है ।

४. इन के परिणामों और अन्य सुधारों के बारे में पूरा पता लगने और उन को बड़ी मात्रा में अपनाने का निश्चय करने में भी अभी कुछ समय लगेगा ।

लोहा तथा मेंगनीज खानों के मज़दूर

†६८५. **श्री पाणिग्रही:** क्या **श्रम और रोज़गार** मंत्री २६ नवम्बर, १६५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ५६२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा की लोहा और मैंगनीज़ की खानों में १६५८ में कुल मज़दूरों के आंकड़े एकत्रित कर लिये गये हैं ;

(ख) यदि हां, तो वे आंकड़े क्या हैं ;

(ग) उड़ीसा की इन खानों में आजकल कितने मजदूर हैं ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली):** (क) से (ग). खानों के वार्षिक विवरण प्राप्त हो रहे हैं । इसलिये जानकारी अभी एकत्रित नहीं की गई है ।

भारी मशीन औज़ार कारखाना

६८६. { **श्री राम कृष्ण :**
सरदार इकबाल सिंह :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री ११ दिसम्बर १६५८ के तारांतिकत प्रश्न संख्या ८४६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि भारी मशीनी औज़ार कारखाना, भारी ढांचा कारखाना और प्लेट एण्ड वैसल वर्क्स की स्थापना की योजनायें किस स्थिति में हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** भारी ढांचा कारखाना और हेवी प्लेट एंड वैसल वर्क्स सम्बन्धी विस्तृत परियोजनाओं का प्रतिवेदन इंगलैण्ड के मैसर्स एटकिन्स एंड पार्टनर्स से, जिन से कोलम्बो योजना के तत्वावधान में इसे तैयार करने को कहा गया है, अभी प्राप्त नहीं हुआ है । भारी मशीनी औज़ार कारखाना के बारे में प्रारम्भिक विचार विमर्श हो रहा है ।

नये टायर कारखाने

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

†मूल अंग्रेजी में

(क) सरकार ने मैसर्स डनलप और टायर को क्रमानुसार मद्रास और बम्बई राज्यों में नये टायर कारखाने खोलने के उद्योग लाईसेन्स किस कारण दिये ; और

(ख) क्या सरकार ने उन से कच्चे रबर के उत्पादन-क्षेत्रों में कारखाने खोलने को कहा है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) तथा (ख). मैसर्स डनलप्स और मैसर्स कीट (जो टाटा के सहयोगी हैं) ने अपने विशेषज्ञों के परामर्शानुसार मद्रास और बम्बई चुना। यद्यपि सरकार उन क्षेत्रों को प्राथमिकता देती है जहां विशिष्ट निर्माण-कार्य अपर्याप्त हैं तथापि सरकार उद्योगपतियों पर उस समय तक विशेष क्षेत्र कारखाने स्थापित करने के लिये ज़ोर नहीं देती जब तक कि उन के चुने हुए स्थान प्रथम दृष्टया उपयुक्त हों। मैसर्स इन्डो ओरियेन्ट एजेंसीज़ प्राइवेट लि०, बम्बई को टायरों व ट्यूबों के निर्माण के लिये कोट्टयम, केरल राज्य में एक कारखाना खोलने का लाईसेन्स दिया गया है। यह कारखाना एक अमरीकी फर्म के सहयोग से खुलेगा।

'इंडिया हाउस', लंदन, के कर्मचारी

†९८८. { **श्री कोडियान :**
श्री नारायणन कुट्टी मेनन :

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

(क) क्या भारत सरकार ने ब्रिटेन की सरकार से 'इंडिया हाउस' में ब्रिटिश राष्ट्रजन-कर्मचारियों की सेवा की शर्तों का कोई करार किया है ;

(ख) यदि हां, तो करार के अनुबन्ध क्या हैं ; और

(ग) क्या नई दिल्ली में ब्रिटेन के उच्च आयोग में काम करने वाले भारतीय कर्मचारियों के बारे में भी दोनों सरकारों के बीच ऐसा कोई करार हुआ है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिककार्य-मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)**: (क) नहीं।

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

कर्मचारी भविष्य निधि योजना

९८९. क्या **श्रम और रोज़गार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार विभिन्न प्रतिष्ठानों में भविष्य निधि के बारे में एक प्रभावी योजना बना रही है ; और

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

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) कर्मचारी प्राविडेंट फंड योजना (१९५२) ३८ उद्योगों और प्रतिष्ठानों में प्रभावक रूप से चालू है और अलग कोयला खान प्रोविडेंट फंड योजनायें कोयला खानों में चालू हैं। कोई नयी प्रोविडेंट फंड योजना बनाने की ज़रूरत नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

पश्चिमी जर्मनी के हथकरघा विशेषज्ञ

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

(क) क्या भारत सरकार ने पश्चिम जर्मनी सरकार से हथकरघा के कुछ विशेषज्ञ भेजने की प्रार्थना की है ; और

(ख) पश्चिमी जर्मनी से कितने विशेषज्ञ आये हैं और वे भारत में कितने समय तक रहेंगे ।

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

(ख) अक्टूबर-दिसम्बर १९५८ में एक फैशन विशेषज्ञ, श्रीमती मेरिया मे पश्चिमी जर्मनी से आई थीं और वे देश में विभिन्न हथकरघा तथा दस्तकारी केन्द्र देखने गईं ।

भारतीय तम्बाकू

†९९१. **श्री अरविन्द घोषाल**: क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत वर्ष ब्रिटेन ने कितना भारतीय तम्बाकू उपभोग किया ; और

(ख) इससे भारत ने कितना विदेशी विनिमय प्राप्त किया ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) तथा (ख). ब्रिटेन में उपभोग हुए भारतीय तम्बाकू के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं परन्तु जनवरी—नवम्बर १९५८ में ब्रिटेन ने १०,६३,४१,२७० रु० का ४३,११६,२६३ पौंड अनिर्मित तम्बाकू भारत से आयात किया ।

पानीसागर, त्रिपुरा में औद्योगिक प्रशिक्षण संस्था

†९९२. **श्री बांगशी ठाकुर** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि त्रिपुरा के धर्मनगर में पानीसागर में एक प्रशिक्षण संस्था खोलने का प्रस्ताव था और उसके लिये टेन्डर भी मांगें गये थे ;

(ख) क्या यह सच है कि अब प्रशिक्षणं संस्था त्रिपुरा में धर्मनगर के क्षेत्राधिकार के बाहर और कहीं स्थापित होगी ; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) हां, त्रिपुरा प्रशासन ने मांगे थे ।

(ख) हां, भारत सरकार ने अगरतला में एक संस्था की मंजूरी दी है ।

(ग) अगरताला अधिक उपयुक्त है ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

सोलन (हिमाचल प्रदेश) में औद्योगिक बस्ती

९९३. { **श्री पद्म देव :**
श्री स० चं० सामन्त :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २५ नवम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ४२४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सोलन (हिमाचल प्रदेश) में प्रस्तावित औद्योगिक बस्ती की स्थापना के सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) इस योजना को पूर्ण होने में अनुमानतः कितना समय लगेगा ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) हिमाचल प्रदेश प्रशासन ने २,८७,४०० रु० तक के अनुमान तैयार किये हैं । औद्योगिक बस्ती में बनने वाली इमारतों के नक्शों और खाकों को हिमाचल प्रदेश के निर्माण विभाग के चीफ इंजीनियर अन्तिम रूप दे रहे हैं । यह योजना प्राप्त होने पर भारत सरकार इसकी शैल्पिक स्वीकृति प्रदान कर देगी ।

(ख) अनुमान है कि यह योजना पूरी होने में लगभग १८ महीने का समय लगेगा ।

प्रबन्ध अभिकर्ता

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

(क) क्या समवाय अधिनियम, १९५६ के पारित होने से प्रबन्ध अभिकर्ताओं के कुल पारिश्रमिक में वृद्धि हुई है या कमी; और

(ख) १९५६, १९५७ और १९५८ वर्षों के प्रबन्ध अभिकर्ताओं का कुल कमीशन कितना है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) :** (क) रनडम सर्वेक्षण के अनुसार समवाय अधिनियम, १९५६ के प्रतिबन्धात्मक उपबन्धों के लागू होने से पब्लिक लि० समवायों के प्रबन्ध अभिकर्ताओं के पारिश्रमिक में निश्चय ही कमी हो गई है ।

(ख) ६६१ पब्लिक लि० समवायों के, जिनके लाभ व हानि खातों का विश्लेषण हो चुका है, प्रबन्ध अभिकर्ताओं को दिया गया कुछ प्रबन्धीय पारिश्रमिक १९५६ और १९५७ में क्रमानुसार ६.३८ करोड़ रु० और ४.९४ करोड़ रु० था । १९५८ की जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है क्योंकि अधिकतर मामलों में उस वर्ष के खाते अभी देय नहीं हुए हैं । अधिनियम के अन्तर्गत प्राइवेट लि० समवायों को लाभ व हानि खाता प्रस्तुत नहीं करना पड़ता अतः उनके बारे में जानकारी नहीं दी जा सकती ।

आम का निर्यात

†९९५. **श्री पांगरकर :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत से प्रति वर्ष विभिन्न रूपों में आम औसत रूप में कितना विदेश भेजा जाता है और इस प्रकार कितना विदेशी विनिमय प्राप्त होता है ?

†मूल अंग्रेज़ी में

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : १६५७ और १६५८ (जनवरी—नवम्बर तक) में ताज़ा आम और आम के अचार का निर्यात निम्नानुकूल था :

(मात्रा हंड्रेडवेटों में)
(मूल्य '००० रु० में)

वस्तु	१६५७		१६५८ (जनवरी—नवम्बर)	
	मात्रा	मूल्य	मात्रा	मूल्य
ताज़ा आम .	१३,५४७	५६७	३२,६१२	१,०६७
आम का अचार . .	१८,८२०	१,७४०	१५,७८१	१,४८३

विभिन्न रूपों में आम के निर्यात के इस साल से पहिले के वार्षिक औसत आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि १६५६ के अन्त तक इस वस्तु के निर्यात आंकड़े अलग नहीं रखे गये थे ।

ग्रामीण आवास

†६६६. **श्री अजित सिंह सरहदी :** क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में ग्रामीण आवास परियोजना योजना में क्या प्रगति हुई है; और

(ख) योजना में पंजाब को कितनी राशि दी गई है और अब तक कितना धन प्रयोग किया गया है ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)**: (क) तथा (ख). एक विवरण पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७०]**

प्रतिकर का भुगतान

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

(क) १ अप्रैल १६५८ को राज्यवार प्रतिकरों के कितने प्रार्थना पत्र अनिश्चित पड़े थे; और

(ख) इन मामलों के निपटाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना)**: (क) तथा (ख). राज्यवार आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं । एक विवरण, जिसमें १ अप्रैल १६५८ को विभिन्न क्षेत्रों में अनिश्चित पड़े प्रार्थनापत्रों तथा उनके निपटाने के लिये की गई कार्यवाही का उल्लेख है, पटल पर रखा जाता है ।

†मूल अंग्रेज़ी में

विवरण

(क) १ अप्रैल १९५८ को अनिश्चित पड़े प्रतिकर के प्रार्थनापत्रों का विवरण

क्षेत्र	१ अप्रैल १९५८ को अनिश्चित
दिल्ली	४६,७२५
बम्बई	१२,७६६
जलन्धर	५४,१८०
राजस्थान	१३,६४८
लखनऊ	१७,४५८
मध्य प्रदेश	६,८४२
पटना	१,४१२
पटियाला	३७,७४४
योग	१,९४,०७८

(ख) दिल्ली, जलन्धर और पटियाला क्षेत्रों में अधिक अवशेष थे। अतः इन क्षेत्रों में कार्य को खंडों में बांटने का निश्चय किया गया। इनमें से प्रत्येक क्षेत्र में चार सह-निपटाए आयुक्त और उनके आवश्यक अधिक कर्मचारी नियुक्त किये गये एवं उन्हें प्रतिकर के मामलों को शीघ्र निपटाने का अधिकार दिया गया। होने वाले कार्य का लक्ष्य निर्धारित किया गया तथा खंड-अधिकारियों को किये कार्य से मासिक रिपोर्ट देने को कहा गया।

दूसरी ओर क्षेत्रीय निपटारा आयुक्तों तथा मुख्य कार्यालय में अनिश्चित अपीलों की बहुत बड़ी संख्या थी। तदनुसार केन्द्र में अपील कर्मचारी बढ़ाये गये एवं पटियाला और जलन्धर क्षेत्रों में अपील निपटाने के लिये विशेष अधिकारी नियुक्त किये गये।

प्रक्रिया की न्यूनताओं को हटाने के लिये भी, जिनसे मामलों को निश्चय करने में देर होती थी, कार्यवाही की गई।

इन कार्यवाहियों के परिणाम-स्वरूप अप्रैल—दिसम्बर १९५८ के बीच निपटाये गये मामलों की औसत संख्या, जिनमें द्वितीय किस्त तथा लेखा-विवरण सम्मिलित हैं, ११,६४० थी जब कि पिछले वर्ष उसी काल में यह संख्या १०,८८७ थी। अनिश्चित मामलों की संख्या १-४-५८ को १.९४ लाख से घटकर ३१-१२-५८ को १.२० लाख रह गई।

जम्मू तथा काश्मीर में पाकिस्तानियों का प्रवेश

†९९८. **श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८ में जम्मू तथा काश्मीर में प्रवेश करने वाले तथा पकड़े गये पाकिस्तानी राष्ट्रजनों की संख्या क्या थी; और

(ख) इन आंकड़ों का १९५७ के आंकड़ों के साथ क्या अनुपात है; और

†मूल अंग्रेज़ी में

(ग) प्रवेश रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू):** (क) १६५८ में २११ पाकिस्तानी राष्ट्रजन तथा पाकिस्तान अधिकृत काश्मीर के लोग जम्मू तथा काश्मीर में घुसे और पकड़े गये।

(ख) १६५७ की यह संख्या १४५ थी।

(ग) अवैध प्रवेश रोकने के लिये सभी आवश्यक कार्यवाही की जाती है और यह पकड़े गये व्यक्तियों से स्पष्ट है।

नागा विद्रोही

†**६६६. श्रीमती मफीदा अहमद :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि विद्रोही नागाओं ने नागा पहाड़ी-तुआनसांग क्षेत्र में जिमबोहतो गवर्नमेंट हाई स्कूल जनवरी १६५६ के आरम्भ में जला दिया; और

(ख) यदि हां, तो इसकी वास्तविकता क्या है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू):** (क) तथा (ख). सरकार को ऐसी किसी घटना की सूचना नहीं मिली।

निर्यात जोखिम बीमा निगम

†**१०००. श्री न० रा० मुनिस्वामी :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १६५८ में निर्यात जोखिम बीमा निगम (प्रा०) लि० की अर्जित आय क्या थी तथा उस काल में उसने कितना व्यय किया;

(ख) क्या छोटे निर्यातकर्ताओं को प्रोत्साहित करने के लिये कोई नई पालिसी निकाली गई है; और

(ग) यदि हां, तो निर्यातकर्ताओं की कठिनाइयों का कहां तक समाधान हो गया ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री):** (क) निगम के प्रथम वर्ष में ३०-६-५८ तक आय २,१०,०५३ रु० थी। उसी काल का कुल व्यय १,५१,३१७ रु० था।

(ख) नहीं, श्रीमान्।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

द्वितीय पंच वर्षीय योजना (मद्रास)

†**१००१. श्री इलया पेरुमाल :** क्या **योजना मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि द्वितीय पंच-वर्षीय योजना के चौथे वर्ष में केन्द्र ने मद्रास राज्य को कितना धन दिया ?

†मूल अंग्रेजी में

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)** : योजना के लिये १९५९-६० में १८ करोड़ रु० की केन्द्रीय सहायता मंजूर हुई है ।

काम दिलाऊ दफ्तरों के द्वारा भर्ती

†१००२. { **श्री राम कृष्ण** :
श्री अरविन्द घोषाल :

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

(क) क्या यह सच है कि कुछ सरकारी बड़े विभाग काम दिलाऊ दफ्तरों के द्वारा भर्ती नहीं करते ;

(ख) यदि हां, तो वे विभाग तथा मंत्रालय क्या हैं; और

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

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

(ख) (१) तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों के मामले में डाक तथा तार विभाग;

(२) लोक-सभा सचिवालय;

(३) राज्य-सभा सचिवालय;

(४) नियंत्रक तथा भारत का महालेखा परीक्षक; और

(५) सर्वोच्च न्यायालय ।

अन्य विभागों में लोक सेवा आयोगों या पदोन्नति द्वारा न भरे जाने वाले रिक्त स्थानों के लिये काम दिलाऊ दफ्तरों द्वारा नियुक्ति होती हैं ।

(ग) अभी कोई विशेष कार्यवाही करने का विचार नहीं है ।

भाखड़ा नहर परियोजना

†१००३. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि योजना आयोग ने भाखड़ा नहर परियोजना का, उससे होने वाले लाभ का अनुमान करने के लिये, गहन सर्वेक्षण आरम्भ कर दिया है; और

(ख) क्या प्रतिवेदन की एक प्रति पटल पर रखी जायेगी ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)** : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

औद्योगिक मजदूरों की आवास समस्या

†१००४. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को उन राज्य सरकारों से प्रतिवेदन प्राप्त हो गये हैं जिन्होंने औद्योगिक

---

†मूल अंग्रेजी में

मजदूरों की आवास समस्या की मात्रा जानने के लिये अपने विशेष सर्वेक्षण पूर्ण कर लिये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य के सर्वेक्षण-प्रतिवेदन की मुख्य बातें क्या हैं ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) बम्बई, केरल और दिल्ली की सरकारों से प्रतिवेदन प्राप्त हुए हैं। राजस्थान और आन्ध्र प्रदेश के विस्तृत प्रतिवेदनों की प्रतीक्षा है।

(ख) बम्बई, केरल और दिल्ली के प्रतिवेदनों की मुख्य बातें निम्न हैं :

बम्बई : राज्य में कुल रोजगार के ८० प्रतिशत का सर्वेक्षण किया गया। राज्य के कारखानों में, जिनमें २५० से अधिक मजदूर काम करते हैं, स्थायी मजदूरों की संख्या मोटे तौर से ५.३५ लाख थी। आर्थिक सहायता प्राप्त औद्योगिक आवास योजना के अधीन लगभग ३००० मकान बनाये गये हैं। मालिकों ने केवल ६ प्रतिशत मजदूरों को मकान दिये हैं।

केरल : २५० या अधिक मजदूर रखने वाले कारखानों के सर्वेक्षण से विदित होता है कि ऐसे कारखानों में लगभग ७८००० मजदूर थे तथा अधिकतर मजदूर आस पास के क्षेत्रों में रहते हैं।

दिल्ली : १०० या अधिक मजदूर रखने वाले पंजीकृत कारखानों का सर्वेक्षण किया गया था। पंजीकृत कारखानों में ६०१,००० मजदूरों में से लगभग ६,००० मजदूरों को मालिकों तथा गैर-मालिकों ने क्वार्टर दिये हैं।

आकाशवाणी में पंजाबी साहित्य तथा साहित्यक भाषण

†**१००५. सरदार इकबाल सिंह** : क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७ में आकाशवाणी दिल्ली से पंजाबी में कितने प्रसारण हुए तथा पंजाबी साहित्य और साहित्यिक भाषाओं को कितना समय दिया गया ?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)** : १९५७ में आकाशवाणी दिल्ली से पंजाबी साहित्य तथा साहित्यिक भाषणों सम्बन्धी ९६ प्रसारण पंजाबी में हुए एवं इन प्रसारणों को १०८० मिनट दिये गये।

टायरों का आयात कोटा

†**१००६. सरदार इकबाल सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ और १९५८-५९ में मोटर ठेलों और बसों के लिये 'मिचलिन टायरों' का आयात-कोटा कितना था; और

(ख) वास्तव में कितना माल आयात किया गया ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) तथा (ख). बसों और मोटर ठेलों के टायर क्रम संख्या ४१(२)/५(बड़े मोटर, मोटर साइकल, साइकलों के टायर व ट्यूब और फ्लैप तथा सौलिड टायर, परन्तु इनमें ट्रैक्टर तथा प्रयोग न होने वाले टायर व ट्यूब सम्मिलित

---

†मूल अंग्रेजी में

नहीं हैं) के अन्तर्गत आते हैं। इस क्रम संख्या के लिये पुराने आयातकर्ताओं तथा अन्य आयातकर्ताओं को जनवरी—जून, १९५७ से अक्तूबर १९५८—मार्च १९५९ (१०-१-५९ तक) तक दिये गये लाइसेंस निम्न हैं :—

	('०००' रु० में मूल्य)
जनवरी-जून, १९५७	८२,२७
जुलाई-सितम्बर, १९५७	७,०३
अक्टूबर १९५७—मार्च, १९५८	८२,६१
अप्रैल—सितम्बर, १९५८	२१,०८
अक्टूबर १९५८—मार्च, १९५९ (१०-१-५९ तक)	११,०६

इस वस्तु के लाइसेंसों की सीमा मात्रा से नहीं अपितु मूल्य से निर्धारित होती है। लाइसेंसधारी उस क्षेत्र के चलार्थ के आधार पर जिसके लिये लाइसेंस हों, किसी भी "मेक" के टायर आयात कर सकते हैं। ये लाइसेंस कहां तक प्रयोग किये गये हैं या इन लाइसेंसों से किस 'मेक' के टायरों का आयात किया गया है, इसकी जानकारी उपलब्ध नहीं है। १९५७ और १९५८ (जनवरी-नवम्बर) में कुछ प्रकार के टायरों के हुए आयात का विवरण निम्न है :

विवरण

	१९५७	१९५८ (जनवरी-नवम्बर)
	संख्या	संख्या
१. मोटर कार और ठेलों के न्यूमैटिक कवर	३५,४६५	२१,९९५
२. बड़े आकार के कवर एन. ई. एस.	३५,७९३	१५,६५२
३. मोटर गाड़ियों के ठोस रबर टायरिंग	२,३५९	१,८१९
४. धातु-ढांचे वाले टायर	५९५	९१२

दक्ष तथा अदक्ष मजदूर

†१००७. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५६ से प्रतिवर्ष राज्यवार कितने अधिक दक्ष तथा अदक्ष मजदूरों ने काम दिलाऊ दफ्तरों में नाम लिखवाया है ?

---

†मूल अंग्रजी में

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली): प्रत्येक वर्ष के अन्त में दक्ष, अर्ध-दक्ष और अदक्ष मजदूरों की संख्या, जिन के नाम काम दिलाऊ दफ्तरों के चालू रजिस्टर में थ, निम्नानुकूल थी :

राज्य/संघ प्रशासित राज्य-क्षेत्र	दक्ष तथा अर्ध-दक्ष मज़दूर			अदक्ष मज़दूर		
	चालू रजिस्टरों में संख्या			चालू रजिस्टरों में संख्या		
	३१-१२-५६	३१-१२-५७	३१-१२-५८	३१-१२-५६	३१-१२-५७	३१-१२-५८
१	२	३	४	५	६	७
आन्ध्र प्रदेश . . .	४,२६८	२,८७०	२,६८६	३४,६०३	२६,५७६	३८,१३१
आसाम . . .	६६७	७६७	१,२३६	६,०६३	११,७३३	१५,५२७
बिहार . . .	४,६२६	८,०३७	७,०२४	४६,६६६	५२,६१५	५८,०६१
बम्बई . . .	७,२५१	८,१५०	६,४५३	५१,६०८	६३,६४०	७८,२८७
दिल्ली . . .	४,५६१	४,१४६	४,६०२	१७,१६६	१७,०६०	१६,६८०
हिमाचल प्रदेश . .	१००	१०४	१५०	८४३	१,१६१	१,५३५
केरल . . .	२,२०४	४,४१३	८,६०४	१६,३५७	२१,१४५	५६,६०१
मध्य प्रदेश . . .	१,६६५	३,७०६	५,४१०	८,७७५	१०,५३७	१८,१८८

मद्रास . . .	२,३९१	३,१०७	६,००९	३६,०८०	४४,६७८	६३,३५०
मनीपुर* .		३८	३१९		२८७	२,५७२
मैसूर . .	१,६९३	२,१६५	२,८२६	९,०१६	१०,७०२	१६,४२३
उड़ीसा . .	२,४९९	२,९५७	३,५५६	३,९१५	५,८८७	९,३०८
पांडेचेरी*	..	९८	१४४	..	१,१४१	१,४२७
पंजाब . . .	२,३००	२,५१९	२,७८०	१५,४७८	१६,२४५	२२,४६०
राजस्थान . . .	७०७	६५१	८४६	१०,७१०	९,६४३	१४,३८६
त्रिपुरा* . . .		१४०	२००		५२७	८८१
उत्तर प्रदेश .	११,३२८	१२,१२१	१३,०५१	७०,३८१	६९,१६७	६८,२०६
पश्चिमी बंगाल . .	१३,०४९	१५,५१६	१९,४६६	५४,७०१	९४,२९२	१,३५,१९६
अखिल भारतीय योग	५९,९९९	७१,५०८	८८,६६५	३,८८,४२३	४,६०,६३९	६,२०,२४९

*त्रिपुरा में अगरतला में, और मनीपुर में इम्फाल में काम दिलाऊ दफ्तरों ने क्रमानुसार २३-२-५७ और ४-६-५७ से कार्य आरम्भ किया। पांडेचेरी में काम दिलाऊ दफ्तर १३-२-५७ को खोला गया।

विदेशी विवाचन पंचाट[१]

†१००८. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २९ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ३८४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि विदेशी विवाचन पंचाटों को मान्यता देने और लागू करने सम्बन्धी अभिसमय के अनुसमर्थन पर किये गये निश्चय की तफसील क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : अभिसमय के अनुसमर्थन का प्रश्न अभी विचाराधीन है ।

पंजाब में अम्बर चर्खा कार्यक्रम

†१००९. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब में अम्बर चर्खा कार्यक्रम के सम्बन्ध में अब तक कितने बुनाई व प्रशिक्षण केन्द्र खोले गये हैं तथा १९५९-६० में कितने और खोले जायेंगे ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : पंजाब राज्य में अब तक ७८ बुनाई केन्द्र और अनुदेशकों तथा बढ़इयों को प्रशिक्षण देने के लिये ११ केन्द्र खोले गये हैं । प्रशिक्षण केन्द्रों में से आजकल केवल अनुदेशकों के लिये तीन केन्द्र चल रहे हैं । परिश्रमालयों या कातने वालों के प्रशिक्षण केन्द्रों की संख्या के आंकड़े नहीं रखे जाते क्योंकि प्रशिक्षण केन्द्र को एक इकाई के रूप में नहीं, अपितु प्रत्येक कातने वाले को वैत्तिक सहायता दी जाती है । ३१-३-१९५८ तक पंजाब में ११,०१८ कताई करने वालों को प्रशिक्षण दिया गया ।

यह बताना संभव नहीं है कि १९५९-६० में राज्य में कितने बुनाई तथा प्रशिक्षण केन्द्र खोले जायेंगे क्योंकि १९५९-६० का प्रोग्राम अभी अन्तिम रूप से निश्चित नहीं हुआ है ।

पंजाब में औद्योगिक बस्तियां

†१०१०. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री १६ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १६६० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब में औद्योगिक बस्तियों के निर्माण-कार्य में आगे क्या प्रगति हुई है तथा यह कब तक समाप्त हो जायेगी ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : एक विवरण पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७१]**

कच्ची धातुओं का निर्यात

†१०११. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री ८ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १०७३ के उत्तर के सम्बन्ध में निम्न बातें दर्शाने वाला एक विवरण पटल पर रखने की कृपा करेंगे :

(क) विदेशों को कच्ची धातुओं का निर्यात बढ़ाने में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) इस वृद्धि का मूल्य क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)**: (क) तथा (ख). जानकारी दे दी गई है और पटल पर रखी जा रही है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७७, मद संख्या २]**

---

†मूल अंग्रेजी में

[१] Foreign Arbitral Awards.

निर्यात संवर्द्धन मंत्रणा समितियां

†१०१२. **सरदार इक़बाल सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २९ नवम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ५३७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि निर्यात संवर्द्धन मंत्रणा समितियों द्वारा अब तक क्या-क्या कार्य किया गया है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [**देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७२**]

चिनाकुरी कोयला खान दुर्घटना

†१०१३. **श्री बि० दास० गुप्त** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चिनाकुरी कोयला खान दुर्घटना में मारे गये व्यक्तियों को अब तक कुल कितनी धनराशि क्षतिपूर्ति के रूप में दी गई है ; और

(ख) कितने व्यक्तियों को क्षतिपूर्ति दी गई है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) और (ख). कर्मचारी क्षतिपूर्ति अधिनियम राज्य सरकारों द्वारा लागू किया जाता है, इसलिये जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

पश्चिमी बंगाल में कूपर्स कैम्प

†१०१४. **श्री मोहम्मद इलियास** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी बंगाल में 'कूपर्स कैम्प' में ३४ क्षय रोगियों को दी जा रही सहायता बन्द कर दी गई है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : (क) और (ख). 'कूपर्स कैम्प' में लगभग ३०० क्षयरोगी हैं । अतः जब तक उन ३४ व्यक्तियों के बारे में जिनका माननीय सदस्य ने उल्लेख किया है, नाम और अन्य बातों का पता नहीं लगेगा, तब तक इस प्रश्न का उत्तर देना सम्भव नहीं है । कैम्पों में क्षय रोगियों के मामलों का चिकित्सा अधिकारियों के परामर्श से समय-समय पर पुनरीक्षण किया जाता है और सहायता का घटाना या रोक देना हर मामले के गुण-दोष पर निर्भर है ।

सीमेंट और चीनी मिट्टी के बर्तनों के कारखाने

१०१५. **श्रीमती कृष्ण मेहता** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत जम्मू और काश्मीर राज्य में एक सीमेंट और एक चीनी मिट्टी के बर्तनों के कारखाने की स्थापना के लिये कुछ धन मंजूर किया गया है ; और

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) यदि हां, तो राज्य में इन कारखानों की स्थापना के लिये अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) दोनों कारखानों के संयंत्र तथा मशीनों के कुछ मूल्य आदि राज्य सरकार के पास आ गये हैं और वह इनकी जांच-पड़ताल कर रही है । इन योजनाओं पर अमल किये जाने में कोई कठिनाई आने की संभावना नहीं है ।

रेडियो सप्ताह समारोह

१०१६. श्री वाजपेयी : क्या **सूचना और प्रसारण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ८ फरवरी, १९५९ से रेडियो सप्ताह मनाया गया ;

(ख) यदि हां, तो गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष के कार्यक्रम की क्या विशेषतायें थीं ; और

(ग) क्या सरकार श्रोताओं द्वारा दिये गये सुझावों के अनुसार इस कार्यक्रम में परिवर्तन करने पर विचार कर रही है ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) जी, हां ।

(ख) इस वर्ष रेडियो सप्ताह समारोह के कार्यक्रम आमंत्रित श्रोताओं के सामने एक केन्द्र से केवल एक ही दिन प्रस्तुत किये गये । इसके विपरीत पिछले सालों में इस समारोह का कार्यक्रम अलग-अलग केन्द्रों से पूरे सप्ताह तक चलता था । सप्ताह के बाकी दिन इन कार्यक्रमों में, प्रदेशों के अपने-अपने केन्द्रों ने रिले करके तथा दुबारा प्रसारित करके समन्वय स्थापित किया । प्रायः सभी केन्द्रों द्वारा आमंत्रित श्रोताओं के सामने किये गये कार्यक्रमों में स्त्रियों और बच्चों के कार्यक्रम भी थे ।

(ग) श्रोताओं द्वारा दिये गये सुझावों पर उसी प्रकार विचार किया जायेगा जिस प्रकार दूसरे कार्यक्रमों के बारे में मिलने वाले सुझावों पर विचार किया जाता है ।

कपड़ा उद्योग

†**१०१७. श्री वें० प० नायर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५५ के बाद से सूती कपड़ा और सूती और हेयर बेल्टिंग के उत्पादन में कमी क्यों हुई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : वर्ष १९५७ के अन्त तक सूती कपड़े के उत्पादन में वृद्धि होती रही थी । केवल १९५८ में १९५५ की तुलना में १६७० लाख गज़ की कमी हुई थी । १९५५ में उत्पादन ५०,९४० लाख गज हुआ था । कमी के मुख्य कारण ये हैं (१) १९५८ से पहले बने माल का बचा रहना और (२) मोटे माल के स्थान पर मीडियम प्रकार का कपड़ा बनाना जिसके परिणामस्वरूप अधिक उत्पादन पर उत्पादन-शुल्क में छूट का वापस लिया जाना और १९५८ में उत्पादन-शुल्क ढांचे का अभिनवीकरण ।

जहां तक सूती व हेयर बेल्टिंग के उत्पादन का सम्बन्ध है, १९५५ के ८५५.६ टन के उत्पादन की तुलना में पिछले तीन वर्षों के उत्पादन में कुछ कमी हुई है । उत्पादन में यह गिरावट उपभोक्ताओं

†मूल अंग्रेज़ी में

की मांग में कमी और काटन और हेयर बेल्टिंग के स्थान पर रबड़ाइज्ड बेल्टिंग के इस्तेमाल के कारण हुई है ।

धातु उद्योग

†१०१८. **श्री वें० प० नायर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लालटेनों, तामचीनी का सामान और धातु की जाली के उत्पादन में हुई पहली कमी को पूरा कर लिया गया है ;

(ख) समूचे वर्ष १९५८ में इनमें से प्रत्येक का कुल कितना उत्पादन हुआ ; और

(ग) यदि कमी देशी कच्चे माल की कमी के कारण हुई तो कितनी कमी हुई ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) (१) लालटेन और धातु की जाली :** लालटेनों और धातु की जाली के उत्पादन में कमी पूरी नहीं हुई है ।

(२) **तामचीनी का सामान** : १९५७ में तामचीनी के सामान के उत्पादन में हुई कमी पूरी हो गई है । १९५८ में उत्पादन सब से अधिक हुआ ।

(ख) मद	१९५८ में उत्पादन
(१) तामचीनी का सामान	१६२.१ लाख नग
(२) लालटेन	३३.८ लाख नग (अनुमानित)*
(३) धातु की जालियां	१९४० टन (अनुमानित)*

(*लालटेन और धातु की जाली का जनवरी—नवम्बर, १९५८ की अवधि में वास्तविक उत्पादन क्रमशः ३१.१ लाख नग और १७३८.५ टन हुआ । दिसम्बर, १९५८ के उत्पादन के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं अतः उनका अनुमान लगाया गया है ।)

(ग) तामचीनी के सामान और धातु की जाली के उत्पादन में कमी मुख्यतः नरम इस्पात की कमी के कारण हुई । लालटेनों के उत्पादन में कमी अंशतः कच्चे माल की कमी और अंशतः लालटेनों की मांग में कमी के कारण हुई ।

'जर्नल आफ इंडस्ट्री एण्ड ट्रेड'

†१०१९. **श्री वें० प० नायर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 'जर्नल आफ इंडस्ट्री एण्ड ट्रेड' से १९५८ में कितनी वार्षिक आय हुई और विज्ञापनों से और इन की प्रतियों की बिक्री से पृथक-पृथक रूप से कितनी आय हुई;

(ख) इस की विज्ञापन दरें ऐसी ही अन्य पत्रिकाओं की विज्ञापन दरों की तुलना में कैसी हैं;

(ग) क्या छोटे पैमाने के उद्योगों के उत्पादों के विज्ञापनों को कोई प्राथमिकता या सुविधा दी जाती है;

(घ) प्रत्येक अंक की कितनी प्रतियां निःशुल्क भेजी जाती हैं; और

†मूल अंग्रेजी में

(ङ) इस वर्ष 'जर्नल' पर कुल कितना खर्च हुआ ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) अप्रैल १६५८ से जनवरी, १६५६ तक की कुल आय निम्न प्रकार है :—

		रुपये
(क) बिक्री .		२०,०००
(ख) विज्ञापन		५०,०००
	कुल	७०,०००

(ख) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७३]**

(ग) कुटीर उद्योगों के उत्पादों पर सम्बन्धित राज्य के उद्योगों के डाइरेक्टर का सर्टिफिकेट पेश करने पर २५ प्रतिशत की छूट दी जाती है।

(घ) २,४०० प्रतियां ब्यौरेवार विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७४]**

(ङ) अप्रैल, १६५८ से जनवरी, १६५६ तक कागज और छपाई पर लगभग १ लाख रुपये खर्च किये गये ।

उसी अवधि में प्रकाशन शाखा के कर्मचारियों पर १,१५,००० रुपये खर्च हुए। परन्तु पत्रिका के काम के अतिरिक्त इस शाखा के कर्मचारियों को और भी बहुत कार्य करना पड़ता है।

मिट्टी हटाने के उपकरणों तथा शीतन और वातानुकूलन उपकरणों के पुर्जों का आयात

†१०२०. **श्री वें० प० नायर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अक्तूबर, १६५८ से मार्च, १६५६ तक मिट्टी हटाने के उपकरणों और शीतन और वातानुकलन उपकरणों के पुर्जों के आयात के लिये कितनी विदेशी मुद्रा रखी गई है; और

(ख) इन वस्तुओं के अधिक आयात के लिये आवंटित कुल विदेशी मुद्रा में मेसर्स वोल्टास का कितना भाग है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) (१) आयात व्यापार नियंत्रण की अनुसूची की क्रम संख्या ६५ (५) (२) (ए) ५ के अन्तर्गत आने वाले मिट्टी हटाने के उपकरणों के पुर्जे और (२) क्रम संख्यायें २८४(बी)/४ और ६५(५) (२)/५ के अन्तर्गत आने वाले शीतन और वातानुकूलन उपकरणों के पुर्जों के आयात के लिये चालू लाइसेंस अवधि अक्तूबर १६५८ से मार्च, १६५६ (१०-१-५६ तक) में क्रमशः २०,५३,००० रुपये और ११,०१,००० रुपये के लाइसेंस दिये गये ।

(ख) चालू अवधि में (१०-१-५६ तक) उपरोक्त वस्तुओं के लिये दिये गये लाइसेंसों में मेसर्स वोल्टास का भाग क्रमशः १३,००० रुपये और १,१८,००० रुपये है।

†मूल अंग्रेजी में

हिमाचल प्रदेश में लोक निर्माण विभाग के तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारी

१०२१. श्री पद्म देव : क्या **निर्माण, आवास और संभरण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश के लोक निर्माण विभाग में तीसरी और चौथी श्रेणी के कितने-कितने कर्मचारी हैं; और

(ख) क्या उन के पद स्थायी और पेन्शनों वाले हैं ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) क्रमश: ६८० और २१८ ।

(ख) तीसरी श्रेणी के १०४ तथा चौथी श्रेणी के ३३ पद स्थायी और पैंशनों वाले हैं ।

अखबारी कागज

†१०२२. **पंडित ज्वा० प्र० ज्योतिषी** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५८–५९ में देश में कुल कितने अखबारी कागज का उपभोग हुआ;

(ख) इस में से कितना देश में बनाया गया और कितना आयात किया गया;

(ग) १९५९–६० में अखबारी कागज के उपभोग, उत्पादन और आयात का अनुमानित लक्ष्य क्या है;

(घ) देश में कौन-कौन सी मिलें अखबारी कागज बना रही हैं; और ।

(ङ) उन का उत्पादन लक्ष्य कितना है और वह किस हद तक पूरा कर लिया गया है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) १९५८–५९ में कुल ७६,५०० टन अखबारी कागज के उपभोग का अनुमान है ।

(ख) उसी कालावधि के लिये १९,५०० टन के उत्पादन का अनुमान है और बाकी आवश्यकता को आयात द्वारा पूरा किया जायेगा ।

(ग) उपभोग के लगभग उतना ही रहने की सम्भावना है । देशी उत्पादन में कुछ वृद्धि हो सकती है—इस के २५,००० टन तक हो जाने की आशा है । आयात की मात्रा भविष्य में विदेशी मुद्रा की दशा पर निर्भर होगी ।

(घ) और (ङ). केवल एक यूनिट मेसर्स नेपा मिल्स ही देश में अखबारी कागज बना रही है जिस की उत्पादन क्षमता १०० टन प्रति दिन है । इस समय ६० से ६५ टन प्रति दिन तक अखबारी कागज बनता है ।

"औद्योगिकरण और औद्योगिक व्यक्ति" सम्बन्धी गोष्ठी

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

(क) क्या दिल्ली विश्वविद्यालय और फोर्ड प्रष्ठिान तथा आयोजित 'औद्योगीकरण और

†मूल अंग्रेजी में

औद्योगिक व्यक्ति' सम्बन्धी तीन दिन की गोष्ठी दिल्ली में जनवरी, १६५६ के मध्य में हुई;

(ख) क्या गोष्ठी में विचार की गई बातों के बारे में सरकार के पास कोई रिपोर्ट है; और

(ग) यदि हां, तो उस की मुख्य बातें क्या हैं ?

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

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

दिल्ली में केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिये आवास स्थान

†१०२४. **श्री सिद्धनंज्जपा** : क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने सरकारी कर्मचारी दिल्ली में निवास स्थान के लिये अभी भी प्रतीक्षक सूची[1] में; हैं;

(ख) जून, १६५६ के अन्त तक कितनों को आवास मिल जाने की सम्भावना है ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)** : (क) सामान्य आवास के सम्बन्ध में ३८,००० ।

(ख) लगभग २,५०० ।

उद्योगों में मीटरिक पद्धति का प्रयोग

†१०२५. **श्री सिद्धनंजप्पा** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में कितने उद्योगों ने अब तक माप के बारे में मीटरिक पद्धति को अपना लिया है; और

(ख) अन्य उद्योगों द्वारा उपरोक्त पद्धति के न अपनाये जाने के क्या कारण हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) एक विवरण निम्नलिखित है जिस में जानकारी दी हुई है ।

विवरण

निम्नलिखित उद्योगों में कच्चे माल की खरीद और उत्पादों की बिक्री के लिये मीटरिक पद्धति लागू करने के लिये तोल तथा माप स्तर अधिनियम, १६५६ के अन्तर्गत अधिसूचनायें जारी की गयी हैं :

कपड़ा तथा जूट मिलें,

लोहा तथा इस्पात,

इंजीनियरिंग,

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Waiting List.

भारी रसायन,
सीमेण्ट,
नमक,
कागज, लुग्दी,
तापसह ईंटें,
काफी,
अलौह धातुयें, और
कच्चा रबड़

(ख) किसी उद्योग द्वारा मीटरिक पद्धति अपनाये जाने से पहले, बहुत सी तैयारियां करनी पड़ती हैं जिस से वर्तमान पद्धति में परिवर्तन सुदृढ़ हो और इस से काम में बाधा न पड़े। विवरण में निर्देशित उद्योगों के अतिरिक्त अन्य उद्योग भी धीरे-धीरे मीटरिक पद्धति अपनायेंगे।

चमड़ा उद्योग

†१०२६. **श्री नाथ पाई** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड की स्थापना के बाद से चमड़ा उद्योग के विकास के लिये निधि का राज्यवार आवंटन कितना है;

(ख) विभिन्न चमड़ा उद्योग यूनिटों का राज्यवार क्या आवंटन है;

(ग) प्रत्येक राज्य में अब तक कितने यूनिट स्थापित किये गये हैं और वास्तव में काम कर रहे हैं ; और

(घ) कच्ची खालें, हड्डी का चूरा, चर्बी, मांस का चूरा, इत्यादि और कमाये हुए चमड़े के उत्पादन के लिये वर्षवार क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये **परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७४**]

(ख) और (ग). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिस में आवंटित यूनिटों की संख्या और जो आयोग को अपना प्रतिवेदन भेज रही है और यह समझा जा सकता है कि वे काम कर रही हैं, उन यूनिटों की संख्या दी हुई है। [देखिये **परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७५**]

(घ) यद्यपि खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग सामान्यतः प्रत्येक केन्द्र द्वारा उत्पादन का स्तर बताता है परन्तु कार्य-क्रम की क्रियान्विति में कुछ कठिनाइयों के कारण और उद्योग के विरुद्ध पूर्व भावनाओं के कारण यह उत्पादन लक्ष्य सख्ती से निर्धारित नहीं करता।

चमड़ा उद्योग में शक्ति चालित मशीनों का प्रयोग

†१०२७. **श्री नाथ पाई** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग ने अपने चमड़ा उद्योग कार्यक्रम में शक्तिचालित मशीनों के इस्तेमाल करने का अनुमोदन कर दिया है; और

(ख) आर्थिक और टेक्निकल दृष्टिकोण से भारत सरकार के छोटे पैमाने के उद्योग बोर्ड द्वारा आरम्भ की गयी योजनाओं और शक्ति चालित मशीनों वाली आयोग की योजनाओं में क्या अन्तर है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) जी, हां । अपने चमड़ा उद्योग कार्यक्रम में कुछ कारखानों में शक्ति चालित मशीनों के प्रयोग के लिये आयोग सिद्धान्त रूप से सहमत हो गया है ।

(ख) अभी तो यह प्रश्न ही नहीं उठा है क्योंकि आयोग के चमड़ा उद्योग कार्यक्रम में अभी तक शक्ति चालित मशीनों का प्रयोग नहीं हुआ है और इसलिये अन्तर का पता लगाने का अवसर ही नहीं मिला है ।

खाल उतारने और चमड़ा कमाने के केन्द्र

†१०२८. **श्री नाथ पाई** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक खाल उतारने और चमड़ा कमाने के प्रत्येक केन्द्र की क्रमशः मरे जानवरों से चमड़ा उतारने और खालों के कमाने की न्यूनतम क्षमता क्या है;

(ख) कितने खाल उतारने और चमड़ा कमाने के केन्द्र अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग द्वारा निश्चित क्रमशः अधिकतम और न्यूनतम क्षमता पर कार्य कर रहे हैं; और

(ग) क्या आयोग ने विभिन्न चमड़ा उद्योग यूनिटों के लिये योजना और प्राक्कलन तैयार कर लिये हैं, यदि हां, तो आयोग की योजना के अनुसार कितनी यूनिटें स्थापित की गयी हैं और काम कर रही हैं?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) खाल उतारने और चमड़ा कमाने के केन्द्रों के लिये प्रति माह निर्धारित न्यूनतम और अधिकतम क्षमता निम्न प्रकार है :

	क्षमता	
	न्यूनतम	अधिकतम
१. खाल उतारने के केन्द्र	१६	२५ (लाशें)
२. चमड़ा कमाने के केन्द्र	६०	१५० (खालें)

(ख) अब तक प्राप्त प्रतिवेदनों के अनुसार चालू १०० खाल उतारने के केन्द्रों और ५० ग्राम्य आदर्श चमड़ा कमाने के केन्द्रों में से, २१ खाल उतारने के केन्द्र और १२ आदर्श चमड़ा कमाने के केन्द्र अधिकतम क्षमता पर कार्य कर रहे हैं और बाकी न्यूनतम या इससे अधिक क्षमता पर कार्य कर रहे हैं ।

(ग) जी हां । खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग द्वारा आवंटित यूनिटों की संख्या और उन यूनिटों की संख्या जो योजना के कार्यकरण के बारे में प्रतिवेदन भेज रही हैं, निम्न प्रकार है :

केन्द्रों का विवरण	आवंटित संख्या	रिपोर्ट भेजने वालों की संख्या
खाल उतारने के केन्द्र	३१७	८३
हड्डी तोड़ने के केन्द्र	५७	६
आदर्श चमड़ा कमाने के केन्द्र	१२५	२८
प्रशिक्षण तथा उत्पादन केन्द्र	१२	६

(उपरोक्त जानकारी वर्ष १६५७-५८ के अन्त तक की है)

†मूल अंग्रेजी में

खाल उतारने और चमड़ा कमाने के प्रशिक्षण

†१०२९. **श्री नाथ पाई** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चमड़ा कमाने और खाल उतारने के लिये प्रशिक्षण देने के लिये खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग द्वारा कितने प्रशिक्षण केन्द्र खोले गये हैं;

(ख) पिछले पांच वर्षों में कितने प्रशिक्षार्थियों ने कोर्स पूरा कर लिया है;

(ग) उनमें से कितनों को रोजगार मिल गया है; और

(घ) उनमें से कितने अपना व्यवसाय पृथक रूप से चला रहे हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : (क) आयोग ने चमड़ा कमाने के ९ और खाल उतारने के २ प्रशिक्षण तथा उत्पादन केन्द्र खोले हैं। चमड़ा कमाने के तीन और प्रशिक्षण तथा उत्पादन केन्द्रों में जल्दी ही काम आरम्भ हो जाने की आशा है।

(ख) १९५३-५४ से १९५८-५९ तक (जनवरी, १९५९ के अन्त तक खाल उतारने और चमड़ा कमाने में क्रमशः ५०५ और २३६ प्रशिक्षार्थियों ने प्रशिक्षण कोर्स पूरा किया।

(ग) और (घ). **खाल उतारना** : प्रशिक्षित व्यक्तियों में से अधिकतर अपने-अपने स्थानों पर खाल उतारने का कार्य कर रहे हैं और बाकी उन संस्थाओं, समितियों अथवा विभागों द्वारा काम पर लगाये गये हैं जिन्होंने उन्हें प्रशिक्षण के लिये भेजा था।

चमड़ा कमाना : आयोग द्वारा ३६ प्रशिक्षार्थी सुपरवाइजर और इंस्पेक्टर के रूप में काम पर लगाये गये हैं। शेष प्रशिक्षार्थियों को उन संस्थाओं और समितियों ने काम पर लगा लिया है जिन्होंने उनको आयोग के केन्द्रों में प्रशिक्षण के लिये भेजा था।

उत्तर-पूर्वी सीमान्त अभिकरण (नेफा) के लिये अनुज्ञापत्र

†१०३०. **श्री यादव** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में अब तक उत्तर-पूर्वी सीमान्त अभिकरण (नेफा) में प्रवेश पाने के अनुज्ञापत्र (पर्मिट) जारी करने के लिये कितने आवेदन पत्र प्राप्त हो चुके हैं; और

(ख) कितने व्यक्तियों को अनुज्ञापत्र जारी किये गये और कितने व्यक्तियों के आवेदन-पत्र रद्द किये गये ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : (क) ११,४४९।

(ख) ११,३३६ व्यक्तियों को अनुज्ञापत्र जारी किये गये और ११३ आवेदन पत्र रद्द किये गये।

प्रशासनिक प्रबन्ध का प्रशिक्षण

१०३१. **श्री यादव** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् के अन्तर्गत लोगों को प्रशासनिक प्रबन्ध का प्रशिक्षण दिलाने के लिये विदेश भेजने की व्यवस्था है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस कार्य के लिये कोई आवेदन-पत्र आमंत्रित किये गये थे; और

---

†मूल अंग्रेजी में

प्रशासनिक प्रबन्ध का प्रशिक्षण

१०३१. **श्री यादव** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् के अन्तर्गत लोगों को प्रशासनिक प्रबन्ध का प्रशिक्षण दिलाने के लिये विदेश भेजने की व्यवस्था है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस कार्य के लिये कोई आवेदन-पत्र आमंत्रित किये गये थे ; और

(ग) यदि हां, तो अब तक कुल कितने आवेदन-पत्र प्राप्त हुए और उम्मीदवारों के चयन की कसौटी क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) जी, हां । औद्योगिक प्रबन्ध, औद्योगिक इंजीनियरिंग और औद्योगिक सम्बन्धों के क्षेत्रों में ।

(ख) जी, हां ।

(ग) १०८६ आवेदन पत्र । एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है जिस में राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद द्वारा निर्धारित की गई चयन की कसौटी बताई गई है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७६]**.

स्थगन प्रस्ताव के बारे में

†**श्री स० म० बनर्जी** (कानपुर) : आप ने एक जूट मिल के बन्द किये जाने के बारे में दिये गये स्थगन प्रस्ताव को यह कह कर अपनी अनुमति नहीं दी है कि यह एक प्राइवेट मिल है और इस प्रकार के औद्योगिक विवाद को सुलझाने के लिये राज्य सरकार ही उपयुक्त प्राधिकारी है । मैं आप को बताना चाहता हूं कि जूट और कपड़ा मिलों का बन्द हो जाना केन्द्रीय सरकार के लिये भी उतना ही महत्वपूर्ण है । इस मिल में हज़ारों आदमी काम करते हैं और उन से या संघ से परामर्श लिये बिना ही इस को २४ तारीख से बन्द किया जा रहा है । मेरा निवेदन है कि ऐसी मिलों के कुप्रबन्ध के मामलों में औद्योगिक विकास और विनियमन अधिनियम के अधीन सरकार ही कुप्रबन्ध तथा अनियमितताओं की जांच कराने के लिये एक समिति नियुक्त कर सकती है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : क्या माननीय सदस्य यह कहना चाहते हैं कि इस प्रकार के मामलों में केवल केन्द्र की जिम्मेदारी है ? राज्य सरकार इस प्रकार के मामलों में कार्यवाही कर सकती है और यह उसी का काम है ।

†**श्री स० म० बनर्जी** : नैनीताल सम्मेलन में श्री मनुभाई शाह ने कहा था कि इस प्रकार के मामले उन को बताये जायें ।

†**अध्यक्ष महोदय** : मेरे पास इस प्रकार के कितने ही प्रश्न भेजे जाते हैं । हम राज्य विधान सभाओं के क्षेत्राधिकार में आने वाले मामलों में हस्तक्षेप नहीं कर सकते । जूट अथवा अन्य किसी

---

†मूल अंग्रेजी में

मिल का बन्द हो जाने का राज्य सरकार से सम्बन्ध है। केवल बहुत ही गम्भीर मामलों को यहां लाया जा सकता है ।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै) : राज्य सरकार की केवल इतनी जिम्मेदारी है कि मिल का बन्द किया जाना उचित था अथवा नहीं, इस की सूचना केन्द्रीय सरकार को दे । मिल के बन्द होने से पहले भी केन्द्रीय सरकार उस की जांच कराने के लिये एक समिति नियुक्त कर सकती है और यदि मिल का बन्द किया जाना उचित समझा जाता है तो सरकार कुछ सहायता भी दे सकती है । यदि कुप्रबन्ध है तो उस की जांच करा सकती है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : इस मामले में केन्द्रीय सरकार की कितनी जिम्मेदारी है ?

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)** : हमें इस के बारे में पहले पहल अभी ११ बजे ही सूचना मिली है । इस में बताया गया है कि २४ फरवरी को नोटिस बोर्ड पर कुछ नोटिस लगाये गये । यदि आप चाहते हैं तो हम उस की जांच कर के यहां जानकारी प्रस्तुत कर सकते हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : बहुत अच्छा । यहां मैं यह भी कहना चाहता हूं कि कुछ समय पूर्व मैं ने विभिन्न मंत्रालयों को लिखा था कि वे मुझे अपनी जिम्मेदारियों के बारे में और विभिन्न विषयों में उन के ठीक ठीक क्षेत्राधिकार के बारे में सूचना दें जिस के आधार पर मैं प्रश्न, स्थगन प्रस्ताव आदि की सूचनाओं पर निर्णय दे सकूं । अब यहां यह आरोप लगाया गया है कि इस मामले में केन्द्रीय सरकार का उत्तरदायित्व है ।

†**श्री आबिद अली** : जी नहीं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय मंत्री "जी नहीं" कह रहे हैं और इस बारे में तथ्यों को सभा में रख देने के लिये भी तैयार हैं । कुछ ऐसे मामले हो सकते हैं जिन में राज्य सरकार की जिम्मेदारी के होते हुए भी संभव है मामले की गंभीरता को देखते हुए इस सरकार को भी कुछ कार्यवाही करनी पड़े । मुझे रोज़ यहां पर तय करना पड़ता है कि इस मामले में केन्द्रीय सरकार की जिम्मेदारी है अथवा राज्य सरकार की । इसलिये सभी मंत्रालय मुझे जल्दी इस बारे में सूचना दे दें । इस मामले के बारे में माननीय मंत्री सभी तथ्य सभा में रख देंगे ।

†**श्री स० म० बनर्जी** : मैं चाहाता हूं कि माननीय वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री इस सम्बन्ध में वक्तव्य दें ।

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : संभवतया माननीय सदस्य चाहते हैं कि वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय इस मामले में रुचि ले । मैं कानूनी स्थिति के बारे में तो राय नहीं दे सकता परन्तु जहां तक इस मिल का सवाल है इस के बारे में मुझे कोई सरकारी तौर पर सूचना नहीं मिली है । गत सितम्बर में मिल ने हम को बताया था कि उन को कुछ कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है । हम ने जूट आयुक्त को वहां पर भेजा जिस ने उन्हें आवश्यक सलाह दी । उन्हों ने उन के सुझावों को लागू करना स्वीकार कर लिया था । मैं नहीं जानता कि उन्हों ने अब तक क्या किया है परन्तु मिल अथवा राज्य सरकार किसी ने भी हमें कोई निश्चित जानकारी नहीं भेजी है ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्यों को मेरी यह राय है कि उन्हें सब से पहले माननीय मंत्रियों से जानकारी लेने का प्रयत्न करना चाहिये। यदि फिर भी अधिक जांच की आवश्यकता हो तो मैं माननीय सदस्यों को अवश्य यहां अवसर पर दूंगा। इस को अस्वीकार कर देने का मेरा निर्णय क़ायम है माननीय श्रम उपमंत्री तथ्यों को आप को बता ही देंगे।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

आश्वासनों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही

†**संसद-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह)** : मैं दूसरी लोक-सभा के विभिन्न सत्रों में मंत्रियों द्वारा दिये गये विभिन्न आश्वासनों, वचनों और प्रतिज्ञाओं के बारे में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही को दर्शाने वाले निम्नलिखित विवरणों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं।

(१) अनुपूरक विवरण संख्या २ छठा सत्र, १९५८
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७७]

(२) अनुपूरक विवरण संख्या ६ . पांचवां सत्र, १९५८
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७८]

(३) अनुपूरक विवरण संख्या १५ . चौथा सत्र, १९५८
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७९]

(४) अनुपूरक विवरण संख्या १७ . तीसरा सत्र, १९५७
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८०]

(५) अनुपूरक विवरण संख्या २१ . दूसरा सत्र, १९५७।
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८१]

चलचित्र अधिनियम के अधीन जारी की गई अधिसूचनायें

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर)** : मैं चलचित्र अधिनियम, १९५२ की धारा ८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं :—

(१) चलचित्र (विवाचन) नियम, १९५८ में कुछ और संशोधन करने वाली दिनांक १० जनवरी, १९५९ की जी० एस० आर० संख्या ४२।

(२) दिनांक ७ फरवरी, १९५९ की जी० एस० आर० संख्या १६६।
[पुस्तकालय में रखी गई देखिये संख्या एल० टी० १२५४५९]

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

राज्य व्यापार निगम द्वारा एक संघ को कास्टिक सोडा देने से कथित इन्कार

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री पटेल और श्री घोडासर दोनों अनुपस्थित हैं। माननीय मंत्री अपने वक्तव्य को सभा पटल पर रख सकते हैं।

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)** : मैं वक्तव्य की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८२]**.

---

†मूल अंग्रेज़ी में

रेलवे आय-व्ययक--सामान्य चर्चा

†**अध्यक्ष महोदय** : सभा अब रेलवे आयव्ययक पर अग्रेतर चर्चा करेगी । श्री मि० सू० मूर्ति अपना भाषण जारी रख सकते हैं ।

†**श्री मि० सू० मूर्ति** (गोलूगोड़ा) : मैं कल आंध्र प्रदेश में एक नई रेलवे लाइन तथा भद्राचलम् की रेलवे लाइन को दुहरी करने के सम्बन्ध में कह रहा था । अब मैं अपने निर्वाचिन क्षेत्र की कुछ मांगें मंत्री महोदय के सम्मुख रखूंगा । सबसे पहिले मैं वाल्टेयर स्टेशन को लेता हूं । वहां एक ही प्लेटफार्म है, जिससे गाड़ियों को स्टेशन के बाहरी सिगनल पर काफी देर ठहरना होता है अतः वहां एक और प्लेटफार्म बनवाया जाय । अनकपल्लि स्टेशन में पिछले तीन वर्षों से एक पैदल पुल नहीं बन सका है । इसकी बहुत आवश्यकता है । अतः यह तत्काल बनाया जाय ।

अब मैं यात्री सुविधाओं को लेता हूं । वाल्टेयर बैजवाड़ा खंड में तुनि, नरसापटनम् रोड और यल्लामंचिल्लि इत्यादि स्टेशनों में पहिले दर्जे के टिकटघर नहीं हैं । इससे पहिले दर्जे के यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है ।

बैजवाड़ा-वाल्टेयर खंड में कई स्थानों पर रेलगाड़ी नहीं रुकती है । वहां गाड़ियों के न रुकने से यात्रियों को कठिनाई होती है ।

गुल्लिपाडि और थाडि स्टेशन के बीच एक लेवल क्रासिंग बनाने की आवश्यकता है । मैंने इस सम्बन्ध में मंत्री जी को लिखा भी है तथापि मेरी प्रार्थना पर कोई ध्यान नहीं दिया गया ।

दक्षिण पूर्व रेलवे में विजयनगरम् और लेरियारला के बीच एक पुल में दरार आ गई है अतः उस पुल को अधिक लम्बा बनाने की आवश्यकता है । जिससे यह दरार पट जाये । गोदावरी के पुल का भी एक अंश टूट कर गिर गया है । यह मद्रास-वाल्टेयर लाइन पर है अतः इसे यथाशीघ्र मरम्मत करना आवश्यक है । हाल की बाढ़ से अनकपल्लि रेलवे लाइन में दरार आने से पटरी को पार कर जाने वाली म्यूनिसिपल सड़क टूट गई है अतः इसकी मरम्मत करना आवश्यक है ।

अन्त में मैं माननीय मंत्री को यह बता देना चाहता हूं कि दक्षिण में यह भावना फैलती जा रही है कि उनके क्षेत्र की उपेक्षा की जा रही है । अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि जो मांगें मैंने रखी हैं उनमें से कुछ कार्य इसी चालू वित्तीय वर्ष में प्रारम्भ कर दिये जायें ।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** (नामनिर्देशित--आंग्ल-भारतीय) : रेलवे भारत में मजदूरों की सबसे बड़ी नियोजक संस्था है जिसके अधीन १० लाख मजदूर कार्य करते हैं । अतः जब तक ये मजदूर संतुष्ट न हों तब तक रेलवे की कार्यक्षमता में वृद्धि नहीं हो सकती है । मेरा यह भी अनुमान है कि रेलवे में करोड़ों रुपयों का अपव्यय किया जा रहा है, जिसे रोका जा सकता है । बजट को देखने से यह ज्ञात होगा कि पिछले ४ वर्षों में रेलवे के कार्यकारी व्यय में ७० करोड़ से अधिक की वृद्धि हो गई है । इससे ज्ञात होता है कि कार्यकारी व्यय में कितनी वृद्धि होती जा रही है ।

एक चिन्तीय बात यह है कि १९५८-५९ के बजट प्राक्कलनों से यह ज्ञात होगा कि बजट प्राक्कलन और संशोधित प्राक्कलन में २ करोड़ रुपयों का अन्तर है । यह अन्तर केवल 'प्रशासन' मद में ही नहीं है अपितु सभी मदों में विद्यमान है । इससे आयोजन की त्रुटि तथा व्यय की अधिकता स्पष्ट प्रतीत होती है । १९५८-५९ और १९५९-६० में 'विविध व्यय' के अन्तर्गत ५० प्रतिशत की वृद्धि हो गई है । इससे यह प्रतीत होता है कि रेलवे के व्यय में वृद्धि होती जा रही है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

जहां तक कार्यकुशलेता का प्रश्न है स्वयं रेलवे अधिकारियों का यह मत है कि जितना काम स्वतंत्रता प्राप्ति के पूर्व के दिनों में १ व्यक्ति करता था उतना कार्य आज २ या ढाई व्यक्ति करते हैं। इतना ही नहीं चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में अनुत्तरदायिता तथा अनुशासनहीनता बढ़ गई है।

इसका यह तात्पर्य नहीं कि मैं रेलवे अधिकारी वर्ग का पक्ष ले रहा हूं। वस्तुतः प्रथम श्रेणी के रेलवे अधिकारी पक्षपात और जातियता के जीते जागते नमूने हैं। रेलवे प्रशासन पर सदैव से ही उनका प्रभुत्व रहा है। और सभी भूतपूर्व मंत्रियों ने भी उनकी प्रभुता के सामने घुटने टेक दिये हैं। वर्तमान रेलवे मंत्री तो इतने सीधे हैं कि उनकी सीधाई से लाभ उठाया जा सकता है।

मेरे कथन का तात्पर्य यह है कि रेलवे में पक्षपात बहुत चल रहा है और कई मदों का वेतन स्तर केवल इस कारण बढ़ाया जा रहा है कि उससे किसी ज्येष्ठ पदाधिकारी के परिचित अधिकारी को लाभ होगा। नवनियुक्त कनिष्ठ अधिकारियों को तत्काल जिला-पदों पर भेजा जाता है और वहां स्थाना-पन्न रूप से वर्षों से काम करने वाले ज्येष्ठ पदाधिकारी की उपेक्षा कर दी जाती है। यह बातें आये दिन हो रही हैं। जबकि स्वतन्त्रता प्राप्ति के पूर्व कोई भी अधिकारी १० या १५ वर्ष काम करने के पहले ज्येष्ठ अधिकारी वेतन स्तर पाने का अधिकारी नहीं समझा जाता था। लेकिन आज केवल तीन वर्ष काम करने के उपरान्त आप नये अधिकारियों को भी प्रथम श्रेणी का पद प्रदान कर देते हैं और द्वितीय श्रेणी के ज्येष्ठ अधिकारियों की भी उपेक्षा करते हैं।

इसका परिणाम यह होता है कि द्वितीय श्रेणी के ज्येष्ठ पदाधिकारियों में इससे असन्तोष बढ़ता है। तृतीय वर्ग के कर्मचारियों को इसलिये असन्तोष है कि उनकी पदोन्नति नहीं हो सकती है चतुर्थ वर्ग के कर्मचारी तो जले भुने बैठे हैं। परिणाम यह होता है कि जब कर्मचारी उनके आदेश की उपेक्षा करते हैं तो ये उन्हें कठोर दण्ड देते हैं। इस प्रकार एक कुचक्र चलता है।

वस्तुतः इस स्थिति पर मुझे क्षोभ ही नहीं दुख होता है। मुझे माननीय मन्त्री से बहुत कुछ आशा थी। इसमें सन्देह नहीं यह मन्त्रालय बहुत बड़ा है, इसमें १० लाख से अधिक कर्मचारी काम करते हैं। तब वहां उच्च अधिकारियों ने उपनिवेशवाद की जो दुर्भेध परम्परा फैला रखी है उसे तोड़ना बड़ा कठिन कार्य है। इस दीवार को तोड़ने का प्रयत्न श्री गोपालस्वामी अयंगार ने किया था तथापि वे बहुत थोड़े ही समय तक उस पद पर रहे। यदि उनके पास कोई शिकायत पहुंचती थी तो वह निष्पक्षता और कठोरता से तत्काल उसका निर्णय करते थे। लेकिन आज स्थिति बिल्कुल बदल गई है। रेलवे के जनरल मैनेजर कर्मचारियों की शिकायतें सुनने से इंकार कर देते हैं। उदाहरणार्थ यदि दक्षिण रेलवे के जनरल मैनेजर के पास कोई शिकायत भेजी जाती है तो वह यह कह कर शिकायत सुनने से इंकार कर देते हैं कि वे मंत्री जी के आदमी हैं। वस्तुतः यह मामले अन्याय और उपेक्षा के ज्वलंत उदाहरण हैं। मैं यह समझता हूं कि सभी मामलों में न्याय नहीं किया जा सकता है कहीं असंगति भी रह सकती है तथापि यहां न्याय करने की भावना का ही अभाव है। जैनरल मैनेजर शिकायत सुनने से इंकार कर देते हैं और आज शिकायतों की संख्या पहिले से कई गुना बढ़ गई है।

वस्तुतः मैं यह बातें इसलिये कह रहा हूं कि मैं इस सम्बन्ध में निराश हो गया हूं जैनरल मैनेजर शिकायतों पर अपने मण्डल अधीक्षकों के निर्णय का समर्थन करते हैं। वे उस पर पुनर्विचार करने का कष्ट नहीं करते हैं। तथापि मंत्री महोदय से इस बात की आशा नहीं की जा सकती है।

तथापि स्थिति यह है कि जो भी शिकायत रेलकर्मचारियों के राष्ट्रीय संघ के अलावा किसी अन्य संघ से आती है उस पर विचार नहीं किया जाता है। रेलकर्मचारियों को इस बात के लिये प्रोत्साहित किया जाता है कि वे राष्ट्रीय फैडरेशन में ही शामिल हों। रेलवे अधिकारी इस बात का पूरा प्रयत्न करते हैं कि राष्ट्रीय फैडरेशन के सदस्यों की संख्या बढ़े। इस बात से वे रेलवे मंत्री को प्रसन्न करने का प्रयत्न करते हैं। मैं आशा करता हूं कि उन्हें रेलवे मंत्री से इस बात की अनुमति कभी नहीं मिली होगी। प्रशासन की ओर से इस बात के भरसक प्रयत्न किये जाते हैं कि अधिकाधिक लोग राष्ट्रीय फैडरेशन में शामिल हों। तथापि राष्ट्रीय फैडरेशन को अपने लाखों श्रमिकों के दुख-सुख की चिन्ता नहीं है। वे लोग सदस्यों की संख्या बढ़ाने में लगे हुए हैं। साम्यवादी मित्र भी चतुर्थ वर्ग के सदस्यों में ही अपना प्रचार कर रहे हैं। द्वितीय और तृतीय वर्ग के कर्मचारी लोग जो वास्तव में रेलवे प्रशासन की भित्ति हैं और जिन पर रेलवे की बुनियाद कायम है वे लोग उपेक्षित किये जा रहे हैं। मैं आपको एक दो ऐसे उदाहरण देता हूं जिनसे आपको ज्ञात होगा कि अन्य फैडरेशनों के सदस्यों को किस प्रकार परेशान किया जाता है।

जब हमारे संघ की अभी पिछले दिनों बैठक हुई थी तो सफेदपोश पुलिस के गुप्तचरों ने वहां उपस्थित सदस्यों से पूछताछ करना व धमकाना प्रारम्भ किया। तत्पश्चात् मंडल के अधीक्षक ने एक परिपत्र परिचालित किया जिसमें कहा गया था कोई भी रेलवे कर्मचारी रेलवे कर्मचारी सेवा प्रक्रिया नियम संख्या ९ के अधीन कुछ बातों के लिये चन्दा नहीं दे सकेगा।

†**रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम)** : माननीय सदस्य को यह ज्ञात होगा कि वह परिपत्र रद्द किया जा चुका है।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी**: अब मैं आपको एक रेलवे कर्मचारी का उदाहरण देता हूं। वह मेरे ही रेलवे संघ का एक कर्मचारी था। उसकी गोपनीय रिपोर्ट में यह लिख दिया गया कि यह एक अमान्यता प्राप्त संघ का सदस्य है। जब वह पदोन्नति की एक परीक्षा में गया तो उससे यही प्रश्न पूछा गया। उससे कहा गया कि आप उस संघ से इस्तीफा क्यों नहीं दे देते? उसने इसे अस्वीकार कर दिया। परिणाम यह हुआ कि उसकी पदोन्नति नहीं की गई। यदि माननीय मंत्री उस अधिकारी की सरकारी फाइल मंगायेंगे तो तत्सम्बन्धी उस कर्मचारी की गोपनीय रिपोर्ट ही बदल देगा।

†**श्री जगजीवन राम**: जब सभा में कोई आरोप लगाया जाता है तो मैं तत्सम्बन्धी कागज पत्र मंगवा सकता हूं। यदि उससे सम्बन्धित पत्रों को ही बदल दिया जाता है तो मैं क्या कर सकता हूं। तब तो यहां कोई भी आरोप लगाया जा सकता है और उसकी जांच करना बहुत कठिन होगा।

†**श्री अ० च० गुह** (बारसाट) : माननीय रेल मंत्री के आय-व्ययक भाषण तथा तत्सम्बन्धी अन्य पत्रों को देखने से प्रकट होता है कि रेल सम्बन्धी बहुत से मामलों में हमारे देश में काफ़ी प्रगति हुई है। नई रेलवे लाइनें डाली गई हैं, इंजन तथा डिब्बों के क्षेत्र में काफी प्रगति हुई है किन्तु अधिक प्रसन्नता की बात तो यह है कि निर्माण कार्य में काफी प्रगति हुई है। सवारी गाड़ी के डिब्बे, इंजन तथा अन्य सामान के निर्माण कार्य में काफी प्रगति हुई है और यह आशा की जाती है कि भारतीय रेलवे इन सामानों के बनाने में शीघ्र ही आत्म निर्भर हो जायेगी।

कुछ कमियां भी हैं जिन पर गम्भीरता से विचार करने की आवश्यकता है। यातायात पर राजस्व उतना नहीं बढ़ा है जितना कि आशा थी। वास्तव में देखा जाय तो इस साल संशोधित आक्कलन

†मूल अंग्रेजी में

[श्री अ० च० गुह]

१३ करोड़ रुपये के लगभग है जो आय-व्ययक प्राक्कलन से कम है और सामान्य कार्य संचालन व्यय लगभग ६ करोड़ रुपये बढ़ गया है। इस प्रकार १६ करोड़ रुपये का घाटा है। यह राजस्व यातायात की कमी इसलिये नहीं है कि माल का लाना और भेजना सड़क यातायात के द्वारा अधिक होने लगा है जैसा कि माननीय मंत्री ने कहा है इसके कारण कुछ और भी हो सकते हैं। मान लीजिये कि यह कमी इस कारण से है तो भी रेलवे बोर्ड को चाहिये कि वह इस स्थिति की जांच करे।

मैंने सुना है कि कल माननीय मंत्री ने राज्य-सभा में उद्योगपतियों को कुछ चेतावनी दी है। उन्हें ऐसा नहीं करना था। मेरा विचार है कि सड़क यातायात के भाड़े की दर रेलवे के भाड़े की दर की अपेक्षा बहुत कुछ अधिक है। किन्तु फिर भी उद्योगपति और व्यापारी सड़क द्वारा माल भेजना पसंद करते हैं इसकी जांच होनी चाहिये।

मेरा अपना विचार यह है कि रेलवे में भ्रष्टाचार है तथा माल भेजने वालों को इसलिये तंग भी किया जाता है, माल की सुरक्षा भी खतरे में है और यही कारण है कि लोग रेलवे द्वारा माल न भेजकर सड़क यातायात का सहारा लेते हैं। आशा है माननीय मंत्री इसकी ओर ध्यान देंगे। यह भ्रष्टाचार का मामला अकेले रेलवे में ही नहीं अपितु सारे प्रशासन में है। कुछ दिन पूर्व श्री कृपालानी ने भी कहा था कि रेलवे में काफी भ्रष्टाचार है और यह बात बिल्कुल सच है। आज बिना रिश्वत दिये कोई भी काम आसानी से नहीं हो सकता। यही कारण है कि उद्योगपति सड़क यातायात का सहारा लेते हैं। इसके अलावा रेलवे द्वारा सामान भेजने में जो देरी होती है वह भी इसका एक कारण है। अतः रेलवे को इसे सुधारने के लिये भी कार्यवाही करनी चाहिये। द्वितीय पंचवर्षीय योजना का धन सम्बन्धी लक्ष्य तो इस वर्ष तथा आगामी वर्ष में रेलवे बोर्ड द्वारा पूरा कर दिया जायेगा किन्तु भौतिक लक्ष्य काफी पीछे है क्योंकि वस्तुओं का मूल्य काफी बढ़ गया है। फिर इस भौतिक लक्ष्य की पूर्ति किस प्रकार होगी जिससे कि तृतीय पंच-वर्षीय योजना के काम की पूर्ति की जा सके।

विदेशों द्वारा रेलवे विभाग को बहुत सा धन ऋण दिया गया है। मैं समझता हूं कि यह धन लगभग २५०० लाख डालर होगा और इस पर रेलवे विभाग को काफी सूद भी देना पड़ेगा। माननीय मंत्री ने बताया है कि आगामी वर्ष में कुछ लाभ लगभग २१ करोड़ रुपये होगा। मेरा विचार है कि आगामी वर्ष में यह बहुत आशापूर्ण कल्पना है। उन्होंने यातायात का जो अनुमान लगाया है हो सकता है कि वह सही न हो। इसके अलावा उन्होंने वेतन आयोग की सिफारिशों का रेलवे राजस्व पर क्या प्रभाव पड़ेगा इसका भी कोई अनुमान नहीं लगाया है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए मैं तो समझता हूं कि इस वर्ष जो आय हुई है उसकी अपेक्षा आगामी वर्ष में अधिक आय न होगी। और हम देखते हैं कि रेलवे विकास निधि आज निम्नतर स्तर पर आ चुकी है। रेलवे बोर्ड को सामान्य राजस्व से उधार लेना पड़ा है। यदि उन्हें अपने सामान्य विकास कार्यों के लिये सामान्य राजस्व से उधार लेना पड़ रहा है तो यह रेलवे मंत्रालय के लिये प्रशंसनीय है।

रेलवे मंत्री ने बताया है कि माल-डिब्बों की मांग इस वर्ष कुछ कमी ही रही है। पिछले वर्षों की मांग को देखते हुए भी यह अनुमान लगाया जा सकता है कि माल-डिब्बों की मांग इस वर्ष भी कम रहेगी किन्तु तृतीय पंचवर्षीय योजना की विकास कार्य गति को देखते हुए यह आशा की जाती है कि माल डिब्बों की वर्तमान संख्या का पूरा पूरा उपयोग किया जायेगा। यह तो अच्छी बात है कि वास्तविक मांग की अपेक्षा हमारे पास माल डिब्बे अधिक संख्या में उपलब्ध हैं।

कोयला के यातायात के बारे में भी पिछले तीन वर्षों में काफी प्रगति हुई है । हालांकि कोयले से रेलवे को तो बहुत आय नहीं होती किन्तु औद्योगिक विकास की दृष्टि से यह बहुत ही महत्वपूर्ण है । अब मैं सामान्य कार्य संचालन सम्बन्धी व्यय का उल्लेख करता हूं । आय-व्ययक आक्कलन की अपेक्षा यातायात राजस्व में लगभग १३ करोड़ रुपये की कम आय की आशा है किन्तु कार्य संचालन सम्बन्धी व्यय में लगभग ६ करोड़ रुपये की वृद्धि होने की सम्भावना है । रेलवे को जोकि सार्वजनिक क्षेत्र में अपने प्रकार की सबसे बड़ी औद्योगिक इकाई है, कार्य संचालन सम्बन्धी सुघड़ता और कमाने की क्षमता के सम्बन्ध में उदाहरण पेश करना चाहिये । अतः रेलवे को अपने कार्य में सुघड़ता लाकर अपने कार्य संचालन व्यय को घटाना चाहिये ।

माननीय मंत्री ने कोयला सम्बन्धी विशेषज्ञ समिति के प्रतिवेदन का उल्लेख किया है । और कहा है कि उस की जांच हो रही है । हम देखते हैं कि इस वर्ष भी लगभग २ करोड़ रुपये के अधिक मूल्य का कोयला उपभोग में आया है । यह तो ठीक है कि इस वर्ष माल-डिब्बों की संख्या बढ़ गई है, रेलों के आवागमन में भी काफी विकास हुआ है किन्तु फिर भी कोयले की खपत में काफी बचत करने की संभावना है । आशा है कि इस प्रतिवेदन पर शीघ्र ही विचार किया जायेगा और आशा है कि इस समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित करने से कोयले के उत्पादन में कमी भी होगी ।

अब मैं स्थानीय महत्व के मामलों को लेता हूं । हमारे सियालदह क्षेत्र में जूट के यातायात को छोड़ कर शायद ही अन्य माल का यातायात होता हो । इसलिये मैं कहता हूं कि उस ओर कम ध्यान दिया जाता है । सवारियों के आवागमन से वहां काफी आय हो सकती है । अतः माननीय मंत्री को वहां सवारियों की सुविधा तथा गाड़ियों को ठीक समय पर चलाने के सम्बन्ध में भी कुछ करना चाहिये ।

कहा जाता है कि वहां बिजली की गाड़ियां चलाई जायेंगी । किन्तु इस बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है कि ये गाड़ियां कब से वहां चलेंगी ? मेरा निवेदन है कि सम्पूर्ण सियालदह क्षेत्र में बिजली की गाड़ियां चलाई जायें और इस सम्बन्ध में सब काम तृतीय पंचवर्षीय योजना के पहले वर्ष के अन्त तक पूरा कर देना चाहिये । बारसाट बसीरहाट रेलवे लाइन के सम्बन्ध में कुछ दोष मेरे ऊपर भी थोपा गया है । इस के लिये मुसलमानों की कब्रों की कुछ भूमि ली जाने वाली थी । मेरा निवेदन था कि यदि उसे प्राप्त करने में कुछ कठिनाई थी तो लाइन को वहां से हटा कर निकाल देना चाहिये और इस में बड़ी मुश्किल से आध मील का चक्कर पड़ता । पता चला है कि यह मामला उच्च न्यायालय तक गया है और इस के निर्णय होने में हो सकता है कि दो तीन वर्ष लग जायें और तब तक यह कार्य खत्ते में पड़ा रहेगा । इसलिये माननीय मंत्री महोदय से मैं निवेदन करता हूं कि वह इस की जांच करें और रेलवे लाइन को वहां से हटा कर निकाल दें क्योंकि यह उस क्षेत्र के लिये बहुत ही आवश्यक है और जब से लाइट रेलवे वहां से बन्द कर दी गई है तब से वहां के निवासी काफी कठिनाई का अनुभव कर रहे हैं । माननीय मंत्री से निवेदन है कि वह कालीघाट-फल्तरा रेलवे लाइन के लिये भी कुछ करें क्योंकि यह बहुत छोटी अर्थात् लगभग २-३ मील लम्बी है । चूंकि बहुत से व्यक्ति इस का उपयोग करते हैं अतः इस सम्बन्ध में अवश्य ही कुछ करना चाहिये ।

बिना टिकट यात्रा करने के बारे में माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे इस सम्बन्ध में कठोरता से कार्य लें । मेरा अपना विचार यह है कि जब तक रेलवे विभाग के निम्नस्तरीय कर्मचारियों का इस सम्बन्ध में सहयोग नहीं मिलेगा तब तक इस में सफलता नहीं मिलेगी । किन्तु इस के रोकने के लिये अवश्य ही कुछ न कुछ करना चाहिये । इस से न केवल मनुष्यों के चरित्र का ह्रास हो रहा है बल्कि रेलवे का राजस्व भी घट रहा है । इसलिये इस दृष्टि से माननीय मंत्री महोदय इस की जांच

[श्री अ० च० गुह]

करेंगे जिस से कि इस अनैतिक और अवैध कार्य में रेलवे कर्मचारियों का सहयोग जनता को न मिल सके ।

†**डा० कृष्णस्वामी** (चिंगलपट) : माननीय मंत्री ने विभिन्न प्रकार की समस्याओं का समाधान करने के लिए जिस ईमानदारी और जागरूकता का परिचय दिया है और विशेष रूप से रेलवे कर्मचारियों के कल्याण के लिये जो किया है उस के लिये मैं उन्हें बधाई देता हूं । तथा साथ ही उन का इस बात की ओर ध्यान आकर्षित करता हूं कि हमें अभी बहुत से माध्यमिक स्कूल, सहायता प्राप्त छात्रावास तथा प्रारम्भिक स्कूल खोलने हैं । अतः माननीय मंत्री से मेरा निवेदन है कि वे इन स्कूलों में गैर रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को भर्ती कराने के लिये भी कुछ व्यवस्था करें । वर्ना इस बात की संभावना है कि कहीं रेलवे कर्मचारियों की अलग ही एक जाति न बन जाये । और उन क्षेत्रों में जहां कि इस प्रकार के स्कूल खोले जाने वाले हैं अन्य प्रकार की सामाजिक समस्यायें ही न उठ खड़ी हों । यह भी हर्ष की बात है कि हमारे देश ने प्रविधिक सामान तथा भांडार के बनाने में काफी प्रगति की है । हम चाहते थे कि इस सम्बन्ध में हमें सही सही आंकड़े दिये जाते जिस से कि इस बात का पता चल जाता कि विकास योजनाओं में कितना सुधार करना है तथा उन में विकास करना है ।

माननीय मित्र ने रेलवे विनियोजन के लेखा के बारे में बताया है कि नियोजन-व्यय १९५७-५८ में---द्वितीय पंचवर्षीय योजना के द्वितीय वर्ष में---चरम सीमा पर पहुंच गया है । उन्हों ने गणना करने के आधार पर यह बताया है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना की समाप्ति तक हम ११२१.५ करोड़ रुपये व्यय करेंगे और लगभग १६२० लाख टन का भाड़ा यातायात करेंगे और यह अनुमान मूल योजना में लगाया भी गया है । यह एक आश्चर्यजनक वक्तव्य है क्योंकि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के बनने के पश्चात् से मूल्यों में काफी वृद्धि हुई है । और जब यह कहा गया है कि रेलवे इस यातायात को करने में समर्थ होगी तो प्रश्न उठते हैं कि इतने बढ़ते हुए मूल्य के आधार पर भी रेलवे इतना भाड़ा-यातायात करने में समर्थ होगी तथा दूसरे क्या रेलवे बोर्ड ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना के बनने के पश्चात से उसमें होने वाले परिवर्तनों के बारे में व्यवस्थापन कर लिया है । इस से यह प्रकट होता है कि कहीं न कहीं अवश्य ही भूल हुई है । मेरा निवेदन तो यह है कि या तो मूल प्राक्कलन गलत किये गये थे अथवा इस आधार पर उन्हें स्वीकार कर लिया गया था कि अन्य खर्च करने वाले विभाग रेलवे नियोजन के बारे में कम जानते थे ।

इस बारे में तो कोई भी शिकायत नहीं कर सकता कि यातायात उतना नहीं बढ़ा है जितना कि उस के बढ़ने की आशा थी । माननीय मित्र ने उल्लेख किया है कि गत वर्ष यातायात में कमी का रुख रहा है । गत वर्ष हमारे देश में आर्थिक कार्यकलाप घटी हुई स्थिति में थे । खाद्य उत्पादन में भी कमी रही, औद्योगिक क्षेत्रों में भी ह्रास रहा । इस के कारण भी वस्तुओं के यातायात में कमी रही । फिर इस के अलावा सड़क यातायात की प्रतिस्पर्द्धा भी कारण थी । किन्तु फिर भी भाड़ा-यातायात में आर्थिक ह्रास के कारण कमी नहीं हुई और सड़क यातायात तथा अन्य प्रकार के यातायातों के ह्रास के कारण ऐसा हुआ तो इस के लिये रेलवे को दोष नहीं देना चाहिये तथा बवंडर खड़ा नहीं करना चाहिये ।

हमें इस यातायात के प्रश्न पर रेलवे की दृष्टि से नहीं अपितु यातायात को ले जाने के ढंगों की दृष्टि से विचार करना है । हमें इस समस्या पर उपयुक्त संभावनाओं की दृष्टि से विचार करना चाहिये । मोटर गाड़ियों द्वारा १९३९ से न केवल पैट्रोल कर, बिक्री कर, आदि दिये जाते हैं अपितु सरकार की सामान्य निधि में भी ये बहुत कुछ देते हैं । बैलगाड़ियों द्वारा सड़क बिगाड़ने के लिये भी

†मूल अंग्रेजी में

इन मोटर गाड़ियों से भी कर आदि लिया जाता है। किन्तु रेलों की स्थिति कुछ विशेष रूप की है। हमें उस दृष्टि से इन के बारे में फिर से विचार करना है।

माननीय सदस्य ने कहा है कि डिज़िल द्वारा रेलें अधिक तेजी से चल सकती हैं। किन्तु मैं यह बता देना चाहता हूं कि चाहे हम डिज़िल का अन्य बातों की दृष्टि से भले ही स्वागत करें, किन्तु इस का चाल और रेलों के शीघ्र आवागमन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता। लदान करन वाले स्टेशनों पर जो देरी होती है उस के बारे में भी हमें विचार करना है। माल डिब्बों के लादने तथा उन में से सामान उतारने अथवा उन को बढ़ाने की कुशलता का प्रभाव अवश्य ही यातायात उपभोक्ताओं पर पड़ता है। प्रायः यह देखा गया है कि माल के ये डिब्बे ढके नहीं होते इसीलिये माल के चोरी होने की बहुत सी घटनायें हुईं। यदि रेलवे बोर्ड अथवा रेलवे प्रशासन ढके हुए डिब्बों का प्रबन्ध करे तो बहुत कुछ चोरी रुक सकती है और पिछले तीन चार महीनों जो व्यापारी वापस चले गये हैं वे फिर से वापस आ सकते हैं। और जब तक ऐसा नहीं किया जायेगा तब तक व्यापारियों को आकर्षित नहीं किया जा सकता है। अतः रेलवे को इस दिशा में प्रयत्न करना चाहिये।

यदि माननीय मंत्री रेलवे बोर्ड को इस बारे में कुछ फिर से विचार करने के लिये कहें तो रेलों को काफी लाभ होगा। और हम अपनी सेवाओं में सुधार कर सकते हैं। हमें सेवाओं का फिर से सर्वेक्षण करना चाहिये और यह मालूम करना चाहिये कि किस प्रकार व्यापारियों को आकर्षित किया जा सकता है तथा देश में नये स्थानों की खोज करनी चाहिये जहां कि यातायात के मामले में काफी प्रगति की जा सकती है। चूंकि प्रविधिक जानकारी पूरी उपलब्ध नहीं है इसलिये मैं इस समय कोई ठोस सुझाव नहीं दे सकता। हमें उपभोक्ताओं के दावे को नहीं भूलना चाहिये। यह एक बहुत कठिन समस्या है। हम ने रेलवे को अधिमान्य स्थिति दी है। इस के बावजूद भी यदि सड़कों के साथ कुछ स्पर्द्धा होती है तो इस से हमें डरना नहीं चाहिये। हमें अपने आर्थिक विकासों को इसलिये नहीं दबाना चाहिये कि हम उस स्पर्द्धा का सामना नहीं कर सकते। इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री को सुझाव दूंगा कि हमें अपने यहां एक समान क्षेत्र वाली क्षेत्रीय इकाइयां बनानी चाहियें। चूंकि हमारे यहां के ये क्षेत्र इतने बड़े बड़े हैं कि वहां के मुख्य प्रबन्धक इस बात को जानने में कठिनाई अनुभव करते हैं कि उनकी व्यक्तिगत समस्यायें क्या हैं। रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति ने इस सम्बन्ध में काफी जांच की। उसने इस सम्बन्ध में अपना मत देते हुए कहा है कि अब समय आ गया है जबकि इन में संशोधन किया जाये और जितना ही यह संशोधन शीघ्र ही किया जायेगा उतनी ही कुशलता हमारी रेलों की बढ़ेगी।

माननीय मंत्री ने संसद के समक्ष एक प्रार्थना रखी है कि सामन्य राजस्व से १०.५ करोड़ का ऋण दिलाया जाये। मुझे इस के मानने में कोई आपत्ति नहीं है बशर्ते कि सारी योजना में ही परिवर्तन किया जाये। साथ ही संसद को यह भी जानने का अधिकार है कि रेलवे-बोर्ड किस आधार पर प्राथमिकता निश्चय करता है। इन प्राथमिकताओं में भी निश्चय ही परिवर्तन होना चाहिये। हमें बताया है कि योजना विकासों को अधिक प्राथमिकता देने के कारण हम बहुत से वर्षों तक बहुत से क्षेत्रों की असंतुष्ट मांगों की पूर्ति नहीं कर सके। किन्तु मेरा तो निवेदन यह है कि कुछ क्षेत्रों में जैसे कि दक्षिण के मामले में यह सिवाय बहाने के और कुछ नहीं था। इसलिये जब योजना की पूर्ण रूपरेखा में कमी हो गई है तो इन असंतुष्ट मांगों की ओर ध्यान देना चाहिये। प्रत्येक व्यक्ति इस बात को जानता है कि मद्रास को जाने वाली तथा आने वाली गाड़ियां प्रायः काफी समय तक रुकी रहती हैं और इस प्रकार से लाइन पर गतिरोध उत्पन्न हो जाता है। और इस प्रकार सड़क यातायात को स्पर्द्धा का अवसर मिलता है। जोकि इस गतिरोध को हटा कर दूर किया जा सकता है। इस यातायात के गतिरोध को रोकने के लिये यह आवश्यक है कि उत्तर में पोन्नेरी तक तथा दक्षिण में

[डा० कृष्णस्वामी]

चिंगलपेट तक दुहरी लाइन बिछा दी जाये। चूंकि इस समस्या की ओर ध्यान नहीं दिया गया था अतः यह नहीं किया गया अन्यथा बहुत पहले ही यह किया जा सकता था। मेरा निवेदन है कि बिजली की रेल थम्बापरम् से लेकर विरदाचलम तक जारी की जाये क्योंकि विरदाचलम निवेली उद्योग के निकट है। चूंकि हमारे पास बिजली है अतः मद्रास अरकोनम रेलवे लाइन पर भी बिजली की गाड़ियां चलाई जायें।

अन्त में मैं निवेदन करूंगा कि मेरा ऐसा विचार है कि वर्तमान रेलवे बोर्ड के सदस्यों ने हमारे देश की यातायात समस्याओं के बारे में गम्भीरता से विचार नहीं किया है। इसलिये माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे या तो इस बोर्ड की कार्यप्रणाली में परिवर्तन करें अथवा इसके सदस्यों को हटा कर उन के स्थान पर नये व्यक्तियों को लायें जो इन समस्याओं पर उचित रीति से विचार कर सकें। इन सब बातों के अतिरिक्त एक बात की ओर मैं उन का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि वे इन क्षेत्रों का फिर से पुनर्गठन करें। क्योंकि जब तक हमें इन्हें तोड़ कर छोटे छोटे नहीं बनायेंगे और इनके मुख्य प्रबन्धकों को अधिकार नहीं देंगे तब तक इन समस्याओं के बारे में महत्वपूर्ण कार्य नहीं हो सकेगा।

श्रीमती उमा नेहरू (सीतापुर) : श्रीमान् जी, मैं समझती हूं कि रेलवे बजट का नक्शा इतना बुरा नहीं है जितना कि बताया गया है। लेकिन हां फ्रैंक एन्थनी साहब की स्पीच जब मैं ने सुनी और जब मैं ने अपने अफसरों की शहनशाहियत की चर्चा सुनी तो मुझे बहुत दुःख हुआ और मुझे रंज हुआ। जब अंग्रेज़ यहां थे तब तो यहां पर शहनशाही हुकूमत थी और जो मुलाज़िम उस वक्त थे वही आज सारी मशीनरी के पुर्ज़े हैं लेकिन वे पुर्ज़े जो हैं आज भी अगर वे यह करें कि निचले से निचले दर्जे के मुलाज़िम के लिये यह हुक्म दे दें कि तुम अन्दर क्या कह सकते हो, बाहर क्या कह सकते हो, तुम इस मीटिंग में जा सकते हो, इस यूनियन में शिरकत कर सकते हो और इस में नहीं कर सकते हो यह ठीक नहीं है। इस तरह की शहनशाही हुकूमत के खिलाफ हम खुद लड़े हैं और इस तरह की चीज़ हम ने तोड़ी है जोकि अंग्रेजों द्वारा बनाई गई थी। मैं समझती हूं कि अगर आज हमारी मिनिस्ट्री के अन्दर ऐसा कोई घुन लग गया है या ऐसी कोई बातें होने लग गई हैं तो हमें उन को खत्म करना होगा, हमें उन से एडमिनिस्ट्रेशन को साफ करना होगा। यह बात फ्रैंक एंथनी साहब की ज़बानी सुन कर कि आज हमारा जो राज है उस में छोटे से छोटे दर्जे के मुलाज़िमों को इस तरह से सताया जा रहा है, बहुत दुःख हुआ है और मैं चाहती हूं इस तरह की चीज़ नहीं होने दी जानी चाहिये।

आज हमारे देश के सामने पंचवर्षीय योजना है और आप जानते ही हैं कि पंचवर्षीय योजना की जान और हाथ पैर जो होते हैं, वे ट्रांस्पोर्ट ही होते हैं। अगर ट्रांस्पोर्ट ठीक नहीं होता है, चाहे वह रेल का हो, रोड का हो, बस का हो, किसी भी तरह का हो, तो योजना ठीक प्रकार नहीं चल सकती है और जो प्रोडकशन देश के अन्दर होता है वह चारों तरफ नहीं आ जा सकता है। इस बात को सामने रख कर हमें देखना है कि इस सम्बन्ध में हम क्या कर रहे हैं और क्या करने की गुंजाइश है। रेलवे बजट और जो रिपोर्ट दी गई है उसको देखने के बाद पता चलता है कि एफिशेंसी की अभी भी कमी है। रेलवे देश के लिए बहुत ही महत्व रखती है, बहुत ही जरूरी चीज़ है, इस वास्ते इसमें एफिशेंसी का आना बहुत जरूरी है। मैं मानती हूँ कि हमारे मिनिस्टर साहब ने कोशिश तो बहुत की है एफिशेंसी लाने की लेकिन अब भी हालत यह है कि इसमें एफिशेंसी की कमी है।

अब जो हालत हमारी गाड़ियों की है, उसकी तरफ मैं आती हूँ। तीसरे दर्जे की जो गाड़ियां हैं, उनको देख करके जरूर हमें खुशी होती है। मैं मानती हूँ कि तीसरे दर्जे की तरफ हमारे रेल वालों

का ध्यान गया है और इस ओर उन्होंने अपना पूरा ध्यान दिया है और कोशिश की है कि उसमें सफर करने वाले मुसाफिरों को सहूलियतें दी जायें, उनकी तादाद बढ़ाई जाए। लेकिन आज हालत यह हो गई है कि तीसरे दर्जे की तरफ तो ध्यान दे दिया गया है लेकिन फर्स्ट और सेकिंड क्लास की आपने गत बना दी है। इन दो क्लासों की आज हालत यह है कि न उन पर रंग किया जाता है न रोगन किया जाता है, न उनमें कोई चीज़ साबुत मिलती है और देखा जा रहा है कि हर तरफ से चीज़ें झड़ती जा रही हैं। आप फर्स्ट और सेकिंड क्लास नहीं रखना चाहते तो न रखें लेकिन अगर आपको इनको रखना है तो आपको चाहिये कि आप ठीक तरह से इनको रखें। आज भी यह होता है कि जब हम थर्ड क्लास में जाते हैं तो तबियत हमारी घबराती है गोकि आपने सहूलियतें दी हैं, लेकिन फिर भी तबियत घबराती है और घबराती इस लिए नहीं है कि वह थर्ड क्लास है, घबराती इस-लिए है कि हम देखते हैं कि जो फुटबोर्ड होते हैं, जो पटड़ियां होती हैं उनमें लोग टंगे जाते हैं। मैं आपको यह भी बतलाना चाहती हूं कि थर्ड क्लास की सारी खूबसूरती इस वास्ते चली गई है क्योंकि फुटबोर्ड्स के ऊपर मुसाफिर टगे जाते हैं। कुछ दिन हुए आपने यहां पर एक बिल पास करवाया है और आपने सज़ायें भी रखी हैं उनके लिए जो फुटबोर्ड्स पर सफर करेंगे, लेकिन मैं समझती हूं कि ये सज़ायें और ये जुर्माने और ये जेलखाने दे देने से आपका जो मकसद है वह पूरा नहीं हो सकता है। आपको इसका कोई और ही इलाज करना होगा। मैं समझती हूं कि जब तक आप गाड़ियों की तादाद, रेलों की तादाद नहीं बढ़ायेंगे, तब तक इस तरह की चीज़ को रोका नहीं जा सकता है।

जब हम रेलवे प्लेटफार्म्स पर नज़र करते हैं तो वहां पर भी हमें एक अजीब ही चीज़ दिखाई देती है। काग़ज़ों के टुकड़े इधर उधर बिखरे पड़े दिखाई देते हैं, फलों के छिलके गिरे हुए दिखाई देते हैं, मूंगफली के छिलके खूब अच्छी तादाद में दिखाई देते हैं। खैर इन सब चीज़ों से अगर हम बच बच कर चलें भी तो भी स्टेशनों पर हाकरों की इतनी भरमार हो गई है, इतना वे चीखते और चिल्लाते हैं कि कुछ कहने की बात नहीं और रास्ता मुसाफिरों के गुज़रने के लिए नहीं छोड़ते हैं। आपको मुसाफिरों के लिए चलने फिरने के लिए जगह रहे, इसका भी बन्दोबस्त करना है। शोर इतना होता है कि अगर हम कोशिश करे भी कि लाउड स्पीकर को सुन सकें तो वह भी नहीं सुन सकते हैं। उस गुल में लाउड स्पीकर भी चीखने लगता है। मैं एक सुझाव आपको देना चाहती हूं और वह यह है कि आपने लाउड स्पीकर तो लगा दिये हैं जो कि यह बताते हैं कि फलां प्लेटफार्म से फलां गाड़ी जाती है और फलां टाइम पर जाती है, लेकिन आप बड़े बड़े स्टेशनों पर रेडियो भी लगा दें और अगर आपने रेडियो लगा दिये और उन रेडियोस से तरह तरह के गाने बजवाये तो मुम्किन है कि लोग खामोशी से आपके गानों को सुनें। मैं चीन में गई थी और वहां पर स्टेशनों पर मैंने रेडियो बजते हुए सुने थे और देखा था कि लोग खामोशी से सुन रहे हैं। वैसे चीन के लोग कुछ स्वाभाव से भी खामोश होते हैं।

आपकी रिपोर्ट को देखने से पता चलता है कि आपने रेलवे एम्पलायीस के लिए मकान भी बहुत कुछ तैयार किये हैं, मैटर्निटी सैंटर भी बनाये हैं, शिक्षा की फैसिलिटीस भी बढ़ाई हैं, लेकिन जितनी ये सब चीज़ें बढ़ाई जानी चाहिये थीं, उतनी नहीं बढ़ाई गई हैं।

अब मैं मीटर गेज़ के बारे में कुछ कहना चाहती हूं। मेरी कंस्टिट्युएंसी जो है वह मीटर गेज पर ही है। शुरू शुरू में जब मैं मीटर गेज की ट्रेन में गई तो मैंने देखा कि अगर किसी स्टेशन पर वह गाड़ी अटक गई तो अटक ही गई और तीन तीन घंटे तक या इससे भी ज्यादा लेट अपने डेस्टिनेशन पर पहुंची। जब इस तरह से मैं लेट पहुंची तो मैंने रोडवेस का इस्तेमाल करना शुरू कर दिया। जो बसें हमारे यहां चल रही हैं उनमें सफर करके मैंने देखा है कि वे तीन घंटे और दो घंटे पहले पहुंचती हैं रेलवे से और इसका नतीजा यह हो रहा है कि आपकी ज्यादातर जो मीटर गेज

[श्रीमती उमा नेहरू]

की ट्रेन्ज़ हैं वे खाली ही जाती हैं। लोग पसन्द करते हैं कि वे बसों में सफर करें। बसों में किराया चाहे रेलवे से कुछ अधिक देना पड़ता है लेकिन वह हमें मंजूर है क्योंकि हम समय पर जहां हमें जाना होता है वहां पहुँच सकते हैं। ब्राड गेज की जो ट्रेन्स हैं उनकी जो एव्रेज स्पीड होती है वह मैंने देखी है और वह २७ से ३० मील फी घंटा से ज्यादा नहीं होती है। आप अंदाजा लगा सकते हैं कि जब ब्राड गेज की यह हालत है कि २७ और ३० मील फी घंटा से ज्यादा वे ट्रेंस नहीं चलती हैं तो मीटर गेज में हालत क्या होगी।

अब मैं केटरिंग के बारे में कुछ कहना चाहती हूं। यहां पर मैंने देखा है कि क्वालिटी और क्वांटिटी दोनों ही गिर गई हैं, क्वांटिटी भी गिरी है और क्वालिटी भी गिरी है। मुम्किन है क्वालिटी इस वास्ते गिरी हो कि वहां पर प्रापर सुपरविज़न नहीं है, क्वांटिटी क्यों गिरी यह मैं नहीं कह सकती हूं, शायद इसलिए गिरी है कि चीज़ें महंगी हो गई हैं या कोई और समस्या है, इसलिए गिरी है, मैं नहीं कह सकती।

श्री ब्रजराज सिंह (फिरोज़ाबाद) : करप्शन की वजह से गिरी हैं।

श्रीमती उमा नेहरू : मैं चाहती हूं इस पर भी आप गौर करें।

असली चीज़ जो है वह प्लान की है और उस पर मैं आती हूं। मेरी कंस्टिट्युएंसी, जोकि सीतापुर है, में ग्रेन मार्किट है। वहां मूंगफली, दालें, गुड़, गेहूं इत्यादि सभी चीज़ें पैदा होती हैं। मैंने देखा है कि वहां के मर्चेंट्स जो हैं वे बराबर परेशान रहते हैं और उनकी शिकायत रहती है कि उनको वैगन्स नहीं मिलती हैं, वैगन्स की कमी है। यह शिकायत उनकी बहुत पुरानी है। जिस वक्त लाल बहादुर शास्त्री जी रेलवे मिनिस्टर थे, उस वक्त भी मैंने इस शिकायत को उनके सामने रखा था और बताया था कि वहां मार्किट की यह हालत है और उन्होंने मुझ से यह कहा था कि जब द्वितीय योजना आएगी उसमें हम इसका बन्दोबस्त करेंगे। बात यह है कि लहरपुर शहर जो है, जहां से बहुत कुछ माल आता है, कच्चा माल आदि, उसके आस पास तो स्टेशन हैं लेकिन लहरपुर खास जहां पर पैदावार ज्यादा होती है वहां पर कोई प्लेटफार्म नहीं है, कोई स्टेशन नहीं है। इस विभाग के वास्ते वहां पर स्टेशन बनाना कतई मुश्किल बात भी नहीं है। यह मैं इसलिए नहीं कहती हूं कि पार्लियामेंट के एक मेम्बर की वहां कंस्टिट्युएंसी है बल्कि इसलिए कहती हूं कि आपका यह धर्म है, आपका यह फर्ज़ है कि आप प्रोडकशन को सारे देश में फैलायें, देश के जिस जिस भाग में जिस जिस कोने में प्रोडकशन होती है, वहां वहां आपको बन्दोबस्त करना है। इस नाते से आपको देखना है, खास तौर से बैकवर्ड एरियाज़ को।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : अब तो वैगन बहुत मिलते हैं।

श्रीमती उमा नेहरू: आप कहते हैं कि अब वैगन बहुत मिलते हैं तो मुझे बहुत खुशी है।

श्री सिहासन सिंह (गोरखपुर): अब लेने वालों की कमी है।

श्रीमती उमा नेहरू : रेलवे की रिपोर्ट को पढ़ने से और यहां पर हुए व्याख्यानों से मालूम होता है कि जो रेलवे के मुलाजिम रक्खे जाते हैं वे काफी ट्रेन्ड नहीं होते हैं। मेरी तो यही ख्वाहिश है कि जो लोग रेलवे में या किसी भी महकमे में आयें वे ट्रेन्ड जरूर होने चाहियें। ट्रेन्ड आदमियों का रखना ज्यादा अच्छा होता है। लेकिन अगर ट्रेन्ड आदमी नहीं रखना चाहते हैं तो उस तरह से करें जैसे कि चीन में होता है। वे ऐसे आदमियों को रखते हैं जो ट्रेन्ड तो नहीं होते लेकिन उनको

एक्सपीरिएन्स होता है । एक्सपीरिएन्सड आदमियों को रख कर वे उनको ट्रेनिंग देते हैं । आपको भी ऐसा ही रना चाहिये ।

अब मैं सब से बड़ी चीज़ पर आती हूं । अभी मैंने मिनिस्टर साहब की जो स्पीच राज्य सभा में हुई थी, उसको पढ़ा । मैंने देखा कि जो भी हमारे प्राडक्शन की चीज़ें ले जायी जाती हैं वे रेलों से भी ले जायी जाती हैं और प्राइवेट बसेज से भी । मेरी राय में यह झगड़ा कि ट्रान्सपोर्ट के लिये रेल ठीक है या रोड, यह अच्छा है या वह अच्छा है, यह दूर होना चाहिये । दोनों में कोआर्डिनेशन होना चाहिये । आपको प्राइवेट एन्टरप्राइज को खत्म नहीं करना है, उसको जिन्दा रखना है, लेकिन दोनों में आपको कोआर्डिनेशन करना चाहिये ताकि चारों तरफ जनता को हर तरह की सहूलियतें मिल सकें ।

आज स्टेशनों पर स्त्रियों को टिकेट कलेक्टर की जगह रक्खा जाता है । लेकिन मैं मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहती हूं कि स्त्रियों को ट्रैवेलिंग टिकेट एग्जामिनर्स की जगह पर भी रक्खा जाय ताकि वे सफर भी कर सकें ।

श्री शाहनवाज़ खां : हैं हैं ।

श्रीमती उमा नेहरू : मैं यहां पर अक्सर रेलवे बोर्ड की पंचायत सुनती हूं । पार्लियामेंट में अक्सर उन का हवाला दिया जाता है । मेरी खुद राय यह है कि आज कल का जो जमाना है उस में औरत और मर्द में काम करने में कोई ज्यादा भेद नहीं है ।

श्री ब्रजराज सिंह : इसलिये एक स्त्री भी मिनिस्टर होनी चाहिये ।

श्रीमती उमा नेहरू : इसलिये मैं कहना चाहती हूं, हालांकि मैं जानती हूं कि यहां पर लोग इस के खिलाफ बहुत-गुल मचायेंगे, कि अगर आप को रेलवे बोर्ड की शुद्धि करनी है तो औरतों को उस का मेम्बर बनायें । तभी वह ठीक से काम कर सकेगा ।

अन्त में मुझे यही कहना है कि जब तक रेलवे बोर्ड के मेम्बर्स और रेलवे के आफिसर्स देश की तीसरी पंचवर्षीय योजना को नहीं समझेंगे और नहीं अपनायेंगे, तब तक उस का काम तेजी से नहीं चल सकेगा, बल्कि सुस्त चलेगा ।

†**श्री महन्ती** (ढेंकानाल) : बजट के सम्बन्ध में विचार करते समय यह समस्या उत्पन्न होती है कि निर्णय की कसौटी क्या रखी जाये । कार्य संचालन की दृष्टि से रेलवे में बहुत सुधार किये जाने की आवश्यकता है । यदि उपभोक्ताओं की दृष्टि से उस पर विचार करें तो वह बहुत भारी मालूम होता है और वाणिज्यिक दृष्टि से निराशाजनक ।

किसी सदस्य ने रेलवे बजट को जन-साधारण का बजट बताया परन्तु मेरे विचार से वह कार ड्राइवर के बजट की तरह है जो हमें विनाश की ओर ले जा रहा है । कार्य संचालन का व्यय बढ़ता जा रहा है और लाभ कम होता जा रहा है । विकास कोष बिल्कुल रिक्त है और अवक्षयण निधि भी घटती जा रही है ।

यदि हम १९५६–५७ के आंकड़े देखें तो मालूम होगा कि खाता पूंजी १,०७१·७१ करोड़ रुपये थी और अर्जित आय का अनुपात ५·४ प्रतिशत । १९५७–५८ में खाता पूंजी १,२३२·४४ करोड़ रुपये थी पर आय का अनुपात ४·७ प्रतिशत रह गया ।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री महन्ती]

मेरे विचार से प्रथम कसौटी उसकी वाणिज्यिक सफलता निर्धारित की जानी चाहिए। रेलवे का अपने क्षेत्र में एक प्रकार से एकाधिकार है जिसका कोई प्रतियोगी नहीं है। रेलवे मंत्री ने कहा कि सड़क परिवहन ने प्रतियोगिता प्रारम्भ कर दी है। यदि यह ठीक है तो इसका कारण निश्चय ही रेलवे का कोई दोष है।

यदि हम दूसरे उद्योगों के लाभ को देखें तो मालूम होगा कि वस्त्र उद्योग का लाभ ६.८ प्रतिशत, लोहा तथा इस्पात का ११.७ प्रतिशत, इंजीनियरिंग का ९.५ प्रतिशत और सीमेंट का ८ प्रतिशत है जबकि रेलवे का लाभ ५ प्रतिशत से भी कम है। यह बहुत गंभीर बात है। इस समय रेलवे में १,८०० करोड़ रुपये की खाता पूंजी है परन्तु लाभ उसकी तुलना में बहुत कम है। इसलिए यह कहना सर्वथा अनुचित न होगा कि इस क्षेत्र में बहुत अपव्यय हो रहा है।

हम देखते हैं कि रेलवे प्रशासन में उच्च स्तर पर बहुत अधिक व्यय होता है। प्रशासकीय व्यय के प्राक्कलन बढ़ते जाते हैं परन्तु प्रशासन में सर्वत्र शिथिलता और भ्रष्टाचार व्याप्त है।

अब हम यह देखेंगे कि दूसरी योजना के सम्बन्ध में रेलवे के लक्ष्य कहां तक क्रियान्वित हुए हैं? मैं यह मानता हूं कि रेलवे ने जितनी राशि की मांग की थी उतनी उसे नहीं मंजूर की गई और मैं चाहता हूं कि जो रुपया हम दूसरे कार्यों पर व्यय कर रहे हैं उसे रेलवे के विकास कार्यों में लगाया जाना चाहिये क्योंकि रेलवे ही आर्थिक विकास की आधार हैं। परन्तु जो राशि दी गई थी उसके अन्तर्गत लक्ष्यों की पूर्ति कहां तक हुई है? दूसरी योजना के तीन वर्ष पूर्ण हो रहे हैं इसलिए रेलवे मंत्री को इस सम्बन्ध में प्रकाश डालना चाहिये।

जहां तक नई रेलवे लाइनों के निर्माण का सम्बन्ध है रेलवे मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े अत्यन्त भ्रामक हैं। १९५७–५८ में १६८.१४ मील रेलवे लाइनें बनीं और ५६४.६७ मील का कार्य अपूर्ण रहा। परन्तु प्रस्तुत आंकड़ों में इस कार्य को भी सम्मिलित कर लिया गया है जिससे दोनों का योग मिलकर लक्ष्य के बराबर हो जाये और लोग यह समझें कि पूर्ण लक्ष्य की प्राप्ति हो गई है। रेलवे बोर्ड को इस प्रकार के आंकड़े प्रस्तुत नहीं करने चाहिएं जिनसे लोग गलती में पड़ जायें।

इस प्रकार ८४२ मील के लक्ष्य में से केवल १६८.१४ मील की लाइनें बनीं। परन्तु इसके साथ ही २६ मील लम्बी एक लाइन (कालकाघाट-फालटा) बन्द भी की गई। इसलिए नई लाइनें बनाने की दृष्टि से स्थिति बहुत दयनीय है। दण्डकारण्य परियोजना के अन्तर्गत रेलवे लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में भी ऐसी स्थिति है। क्या मंत्री जी इसका स्पष्टीकरण करेंगे?

इसी प्रकार रेलवे लाइनों के बदले जाने के ८००० मील के लक्ष्य में से केवल ४,४१६ मील का कार्य हुआ है। हां, विद्युतीकरण के सम्बन्ध में अवश्य १,४४२ मील का कार्य हुआ है। जो कुछ सन्तोषजनक है। परन्तु यहां भी हमें यह देखना चाहिये कि जब कुछ क्षेत्र ऐसे हैं जहां पर लोग रेलवे के लिए तरसते हैं तो फिर कुछ लाइनों पर बिजली से रेलें चलाने के कार्य का क्या औचित्य हो सकता है? कनाडा, आस्ट्रेलिया और चीन जैसे औद्योगिक देशों में भी बिजली द्वारा चालित रेलमार्ग हमारे देश से कम है। इसलिए मेरा निवेदन है कि जब कुछ क्षेत्र परिवहन साधनों के न होने के कारण आगे बढ़ने में असमर्थ हैं तो रेल मार्ग के विद्युतीकरण के सम्बन्ध में लक्ष्य से भी अधिक कार्य करने का कोई औचित्य नहीं है।

जहां तक यात्री सुविधाओं का सम्बन्ध है स्थिति अत्यन्त दयनीय है। यात्री यातायात से होने वाले लाभ की राशि निरन्तर बढ़ रही है परन्तु खेद है कि फिर भी माल के यातायात पर अधिक ध्यान दिया जा रहा है। स्वयं योजना आयोग ने माल को यात्रियों से अधिमान्यता दी है।

यात्रा सुविधाओं का तात्पर्य यह नहीं है कि विश्राम-गृह आदि बना दिये जायें। सबसे बड़ी बात तो यह है कि तीसरे दर्जे की यात्रा सुखद बने क्योंकि सबसे अधिक आय तीसरे दर्जे के यात्रियों से ही प्राप्त होती है। अभी तीसरे दर्जे के डिब्बों में जो हालत रहती है वह समाजवादी व्यवस्था में कभी भी क्षम्य नहीं कही जा सकती।

इसके अतिरिक्त हम देखते हैं कि कार्य संचालन व्यय निरन्तर बढ़ता जाता है। कहा यह जाता है कि विकासोन्मुख अर्थ व्यवस्था में ऐसा होना स्वाभाविक है। परन्तु विकासोन्मुख अर्थ-व्यवस्था एकतरफा चीज़ नहीं होती। यदि व्यय बढ़ता है तो आय भी बढ़नी चाहिये। यहां आय में तो वृद्धि नहीं होती पर प्रति वर्ष बड़े अधिकारियों की संख्या बढ़ाने की मांग रख दी जाती है।

अब मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं पर आता हूं। बंगाल-नागपुर रेलवे कम्पनी के समय में वहां ८०० मील लम्बी रेलवे लाइनें बनी थीं। तब से अब तक वहां कोई नई लाइन नहीं बनाई गई। संभवतः केरल को छोड़कर और कोई राज्य ऐसा नहीं है जहां उड़ीसा से कम रेलवे लाइनें हों। आर्थिक विकास में क्षेत्रीय असमानता का मूल कारण रेलवे मीलयोग की क्षेत्रीय असमानता है। कुछ समय पूर्व तितलागढ़ को सम्बलपुर से मिलाने की योजना बनी थी, कार्य भी प्रारम्भ हुआ था पर बाद में पता नहीं क्यों वह बन्द कर दिया गया। अब उसे फिर प्रारम्भ किया जा रहा है ताकि जापान को लौह अयस्क का निर्यात किया जा सके। इसी प्रकार रूरकेला क्षेत्र में लाइन बनाई गई। परन्तु उस क्षेत्र के किसानों के लिए कोई लाइन नहीं बनाई जाती जिससे वह अपनी उपज बाजार तक ले जा सकें।

इसी प्रकार यात्री सुविधाओं के सम्बन्ध में भी उड़ीसा में कुछ नहीं किया जा रहा है। इलाहाबाद में एक शानदार स्टेशन बनाया जा रहा है जबकि उड़ीसा के सारे स्टेशन बहुत छोटे छोटे हैं। इस प्रकार उड़ीसा के प्रति उपेक्षा का व्यवहार किया जा रहा है।

रेलवे का प्रशासन डिवीजन-प्रणाली पर होता है। प्रत्येक रेलवे का अपना डिवीजनल हेड-क्वार्टर होता है। परन्तु जब हम ने उड़ीसा में डिवीजनल हेडक्वार्टर की मांग की तो माननीय मंत्री ने कह दिया कि रेलवे ने डिवीजन प्रणाली का विचार छोड़ दिया है। जब समस्त देश में वह प्रणाली है तो उड़ीसा के प्रति ऐसा व्यवहार क्यों?

†**श्री शाहनवाज खां** : कार्यदक्षता की दृष्टि से वैसा नहीं किया गया।

†**श्री महन्ती** : माननीय मंत्री तथ्यों तथा आंकड़ों द्वारा यह बात सिद्ध करें कि कुर्दा रोड में डिवीजनल हेडक्वार्टर न बनाने से कार्य-दक्षता में वृद्धि हुई है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री अपना दृष्टिकोण उदार बनायेंगे और रेलवे संचालन को वाणिज्यिक एवं औसत उपभोक्ताओं के दृष्टिकोण के अनुकूल बनाने का प्रयत्न करेंगे।

†**श्री प्र० चं० बोस** (धनबाद) : रेलवे मंत्री ने अपने बजट भाषण में रेलवे की गत वर्ष की सफलताओं एवं असफलताओं का चित्रण किया है। उससे ज्ञात होता है कि यातायात के वहन के सम्बन्ध में रेलवे का कार्य सन्तोषजनक रहा है। नई लाइनों का निर्माण स्टेशनों की इमारतों का नवीकरण आदि कार्य ऐसे हैं जिनसे यात्रियों को लाभ होगा।

कल एक सदस्य ने इलाहाबाद रेलवे स्टेशन के विस्तार के सम्बन्ध में आपत्ति की थी। परन्तु मैं समझता हूं कि वह कार्य बहुत आवश्यक है। हमारे देश में तीर्थ स्थानों में लोगों का आना जाना बहुत रहता है इसलिए यह कार्य तीर्थयात्रियों के लिये हितकारी होगा। इस सम्बन्ध में मैं भी एक मांग रखना चाहता हूं कि पटना के स्टेशन पर विश्राम कक्ष की व्यवस्था की जाये क्योंकि वह एक राज्य की राजधानी है और देश के सभी भागों से लोग वहां आते हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री प्र० चं० बोस]

जहां तक रेलवे के दोषों का सम्बन्ध है, तीसरे दर्जे के डिब्बों में रहने वाली भीड़-भाड़, बिना टिकट यात्रा, चोरियां और भ्रष्टाचार, असुरक्षा एवं दुर्घटनायें विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं। इस सम्बन्ध में तनिक भी सुधार के लक्षण नहीं दिखाई दिये हैं। इनके उन्मूलन के लिये कड़े कदम उठाये जाने चाहियें।

रेलवे कर्मचारियों के बच्चों की प्रारम्भिक शिक्षा के प्रबन्ध के लिए मैं बहुत समय से कहता आ रहा था। इस वर्ष उसके लिए उपबन्ध किया गया है। इसके लिये मैं रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूं। दूसरी आवश्यकता रेलवे कर्मचारियों के लिये रहने के स्थान की व्यवस्था करने की है। इस सम्बन्ध में यह आवश्यक है कि आवण्टन वरिष्ठता के आधार पर किये जायें। कर्मचारियों का 'अत्यावश्यक' और 'साधारण' की श्रेणियों में विभाजन बहुत आपत्तिजनक है। इस विभाजन को समाप्त कर वरिष्ठता को आवण्टन का आधार बनाया जाना चाहिये।

जहां तक माल परिवहन का सड़कों की ओर झुकाव का प्रश्न है, बहुत कुछ कहा जा चुका है। मेरे क्षेत्र में भी ऐसी प्रवृत्ति दृष्टिगोचर हुई है। सड़क परिवहन इतना लोकप्रिय हो गया है कि ट्रकों का चोर बाजार प्रारम्भ हो गया है। परन्तु अधिक मूल्य पर ट्रक खरीद कर भी ट्रक वाले लाभ कमा रहे हैं और जनता उस ओर झुक रही है। इस सम्बन्ध में जांच कराई जानी चाहिये कि इसका क्या कारण है।

रेल एवं सड़क पुलों का प्रश्न मैं कई बार उठा चुका हूं। इसके अतिरिक्त बहुत से स्थानों में ऊपरी पुलों की बहुत आवश्यकता है। जब गाड़ी आती है तो फाटक बन्द कर दिया जाता है जिससे सड़क का यातायात रुक जाता है। इस सम्बन्ध में योजना आयोग के साथ परामर्श करके कोई हल निकाला जाना चाहिये।

†**राजा महेन्द्र प्रताप** (मथुरा) : रेलवे का प्रबन्ध बहुत अच्छा है, विशेषकर आरक्षण विभाग का। मैं आरक्षण विभाग के क्लर्कों का संरक्षक हूं। मैंने उनकी मांगों के सम्बन्ध में श्री शाहनवाज से लिखा-पढ़ी की थी। उन्होंने तुरन्त उत्तर दिया। यह बहुत अच्छी बात है।

मैं चाहता हूं कि वृन्दावन से अलीगढ़ तक एक रेलव लाइन बनाई जाये। ब्रज क्षेत्र को इसकी बहुत आवश्यकता है। यदि वृन्दावन में एक पुल बन जायेगा तो बाढ़ की कठिनाइयां दूर हो जायेंगी।

मैं यह भी चाहता हूं कि देहरादून से राजपुर तक भी एक रेलवे लाइन बनाई जाये जिससे मसूरी जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो जाय। यदि बजट में इसके लिए उपबन्ध नहीं है तो प्राईवेट कम्पनियों को ही यह काम दिया, जा सकता है।

रेलवे विभाग में कुछ कर्मचारियों को इसलिये दंडित किया जाता है कि उनका उच्च अधिकारियों से कुछ झगड़ा होता है। उदाहरणार्थ मथुरा के एक टिकट कलक्टर को झांसी भेज दिया गया है और एक कुली को लगभग एक साल से जंकशन स्टेशन पर काम नहीं करने दिया जा रहा है।

मैं चाहता हूं कि प्रथम श्रेणी के यात्रियों को रात के समय यात्रा करने में होने वाली दिक्कतों को दूर किया जाय। तीन साल से वायदे किये जा रहे हैं पर अभी तक किया कुछ नहीं गया है।

भोजनालयों के प्रबन्ध में कुछ सुधार हुआ है। अब उनके बैरे अधिक पैसे नहीं लेते हैं। यह बात भी उल्लेखनीय है कि रेलवे के कुछ कर्मचारियों ने भविष्य में रिश्वत न लेने की शपथ ली है।

---

†मूल अंग्रेजी में

कभी-कभी हमारे विभागीय कर्मचारी इस प्रकार का उत्तर देते हैं कि इस बात का हम से कोई सम्बन्ध नहीं है। यह अच्छी बात नहीं है। सब विभागों को सहयोग से काम करना चाहिये।

फिर रेलों पर घूमने वाले भिखारियों का प्रश्न है। परन्तु यह समस्या देश व्यापी है। भिखारियों को रहने का स्थान, खाना व काम दिया जाना चाहिये।

कुछ शब्द मैं नैतिकता के सम्बन्ध में भी कहना चाहता हूं। जब तक उन व्यक्तियों में नैतिकता की भावना नहीं होगी जो देश के सेवा कार्य में लगे होते हैं तब तक वे कुछ नहीं कर सकेंगे। इसलिये मैं चाहता हूं कि सब लोग मेरे 'प्रेम-धर्म' को अपनायें। हमें अपने समय को नष्ट नहीं करना चाहिए वरन् उसका सदुपयोग करना चाहिये।

एक बात और जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि कुछ शिक्षकों (इन्स्ट्रक्टर) को ६०-१५० रुपये का वेतन क्रम दिया गया है और कुछ को ३००-४०० रुपये का। ऐसा नहीं होना चाहिये। सब को समान वेतन मिलना चाहिये।

अन्तिम बात यह है कि कुछ अधिकारी अभी भी नवाबों की तरह अलग डिब्बों में यात्रा करते हैं। जब हम समाजवादी व्यवस्था की बातें करते हैं तो इस प्रकार का रवैया उचित नहीं कहा जा सकता।

श्री सिंहासन सिंह : सभापति महोदय, इस रेलवे के बजट को देखने के बाद जहां कुछ आशायें बढ़ीं वहां साथ ही कुछ निराशा भी हुई। मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई दूंगा कि उन्होंने अपने रेलवे बजट के भाषण में पहले ही पैराग्राफ में सही अवस्था का चित्रण कर दिया है कि वास्तविक प्राप्ति में ४.६२ करोड़ रुपये की कमी रही जब कि वास्तविक व्यय ५.०२ करोड़ रुपये अधिक हुआ। ५ करोड़ २ लाख की बढ़ती खर्चे में हुई। आमदनी घटी और खर्चा बढ़ा वह कुछ परिपाटी सी हमारी होती जा रही है। ऐसा क्यों हो रहा है इसको हमें ठंडे दिल से विचार करना होगा।

इस नये बजट में हमने देखा कि ६ करोड़ कई लाख का अधिक खर्चा दिखाया गया है जो कि पार साल के बजट से ६ करोड़ कई लाख अधिक खर्च होंगे। इसमें दो करोड़ रुपये का खर्च वैरिएशन आफ़ आफ़िसर्स एपायन्टमेंट की मद में दिखलाया गया है। आप इस मद में होने वाले खर्चे का यदि पिछले वर्षों के होने वाले खर्चों से मुक़ाबला करेंगे तो आप देखेंगे कि इस वैरिएशन आफ़ आफ़िसर्स एपायन्टमेंट की मद में उत्तरोत्तर खर्च में बढ़ती होती गई है। आफ़िसर्स बढ़ाने और उनकी तनख्वाह बढ़ाने के खर्चे में हर साल पिछले साल के मुक़ाबले बढ़ती हुई है। सन् १६५०-५१ में हम देखें कि कितने व्यक्ति उस समय रेलवे बोर्ड में थे और तब कितना काम होता था और आज जब उनकी तादाद में काफ़ी बढोत्री हो गई है तो कितना काम हो रहा है और इसे देख कर हमें दुःख होता है कि रेलवे विभाग में आदमियों की संख्या तो बराबर बढ़ती गई है लेकिन उस बढ़ती को देखते हुए काम जो बढ़ना चाहिये था, ज्यादा काम होना चाहिये था वह नहीं बढ़ा है बल्कि घटता ही गया है।

यह रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट में है कि सन् १६५०-५१ में जहां रेलवे विभाग के अधिकारियों की संख्या केवल ८६ थी वह सन् १६५४-५५ में बढ़ कर १३५ हो गई। सन् १६५५-५६ में १५५ हो गई और सन् १६५८-५६ की रिपोर्ट के अनुसार वह संख्या बढ़ कर २४४ हो गई। प्रोग्रेसिवली हमारी संख्या बढ़ती गई है। रेलवे बोर्ड के सदस्यों की संख्या भी जहां पहले ५ थी वहां अब ५ तो बोर्ड के मेम्बर्स और ५ एडिश्नल और हो गये हैं। कहने का तात्पर्य यह है कि रेलवे विभाग में अधिकारियों की संख्या में उत्तरोत्तर वृद्धि होती जा रही है। मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और यह जो वृद्धि से खर्चे में बढ़ती होती जा रही है उसको कम किया जा सके।

[श्री सिंहासन सिंह]

अभी हमारे माननीय रेलवे मंत्री ने जो अन्य व्यवसायों की उपमा दी और कहा कि उनमें ८ परसेंट, ६ परसेंट और १० परसेंट मुनाफ़ा हुआ है तो मेरा कहना है कि उसके मुक़ाबले में हमारी रेलवेज़ का मुनाफ़ा नगण्य है।

आज जब कि हम इस देश में एक समाजवादी समाज की स्थापना करने जा रहे हैं तो एक दिन ऐसा आयेगा कि सारा व्यवसाय सरकार के हाथ में होगा और आप समझ सकते हैं कि अगर हमारे ख़र्चे इसी तरह होते रहे और उनमें बढ़ती होती रही और १५ अरब रुपया लगाने के बाद ५ परसेंट मुनाफ़े पर और घाटे पर अपना कारोबार चलाते रहे तो हम शायद काम नहीं कर सकेंगे। आज बहुत से कंट्रीज़ में व्यक्तिगत सम्पत्ति नहीं रह गई है, और सब व्यवसाय वहां की सरकारें चलाती हैं तो यह रेलवेज़ का इतना बड़ा व्यवसाय जिसको कि चलाने का सरकार पर उत्तरदायित्व है, उसमें अधिक मुनाफ़ा और आमदनी होनी चाहिए। लेकिन इस रेलवे बजट में निर्देश है कि हम जनरल बजट से कर्ज़ा लेने जा रहे हैं, बजाय उसमें कुछ देने के हम जनरल बजट से कर्जा लेने जा रहे हैं। आज कर्ज लेने की हमारी आग इतनी बढ़ चुकी है कि हम बाहर से, भीतर से सब जगह से कर्जा लेते चले जा रहे हैं। जब उसको देने की नौबत आयेगी तो क्या होगा मैं समझ नहीं सकता। इसलिए मैं चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देवें और आज जो अत्यधिक ख़र्च हो रहा है उसमें कमी करें और जितना कर्जा हो गया है उसको और बढ़ाने की कोशिश न करें।

अब मैं सदन का ध्यान मंत्री महोदय के उस संकेत की ओर दिलाना चाहता हूं जो कि उन्होंने राज्य सभा में किया है कि अब लोगों का ध्यान अपने माल को रेलों से भेजने के बजाय ट्रकों पर भेजने की ओर अधिक हो रहा है। लोग रोड ट्रान्सपोर्ट के ज़रिये अपना माल अब अधिक भेजने लगे हैं। और इस कारण रेलवे को घाटा हो रहा है। अब इसके लिए थोड़ी एक धीमी सी धमकी भी दी है कि कोल फ्रेट पर जो रिबेट देते हैं उसको अब विदड्रा कर लेंगे और ऐसा करने से शायद रेलवे की आमदनी में कुछ इज़ाफ़ा हो जायगा लेकिन मेरा ख्याल है कि ख़ाली किराया बढ़ाने से ही आमदनी नहीं बढ़ेगी बल्कि अधिक सुविधा देने से रेलवेज़ की आमदनी बढ़ेगी। आज लोग बसेज़ और ट्रकों की तरफ़ क्यों जा रहे हैं? एक तो कारण यह है कि ट्रकों से माल सही सलामत और वक्त पर अपने डैस्टिनेशन पर पहुंच जाता है। मैंने अपने गोरखपुर में देहातों में जाकर देखा और स्टेशन जो कि गोरखपुर से लगा हुआ है वहां के लोगों से पूछा कि तुम लोग अपना माल कैसे भेज मंगाते हो तो उन्होंने मुझे बतलाया कि हम लोग अब रेल से सामान नहीं मंगाते और बम्बई से जो माल मंगाते हैं वह ट्रक के द्वारा मंगाते हैं। ट्रकों से हम अपना माल इसलिए मंगाते हैं कि उसमें क्लेम का कोई सवाल नहीं उठता, माल रास्ते में चोरी नहीं जाता और ठीक वक्त पर बम्बई से माल सीधे हमारे घर पर पहुंच जाता है। रेल से अगर हम बम्बई से सामान मंगाते तो उसके पहुंचने में महीना और डेढ़ महीने तक का समय लगता है और रास्ते में बहुत सा सामान कट पिट और चोरी भी चला जाता है। उन्होंने मुझे बतलाया कि हमें ट्रक से अपना सामान मंगाने में मुनाफा है।

इसी तरह से एक दूसरा देहात है जहां कि लोग अपना सामान बम्बई से रेल से नहीं मंगाते बल्कि नाव से मंगाते हैं। हालांकि ट्रकों से माल मंगाने में भाड़ा ज्यादा पड़ता है लेकिन तो भी रोड ट्रान्सपोर्ट की तरफ़ आज लोगों का रुझान हो चला है। भाड़ा अधिक हुआ तो क्या हुआ वे कहते हैं कि हमारा माल तो सही सलामत और जल्दी नियत समय पर पहुंच जाता है। जहां ट्रक से बम्बई से उनका सामान एक हफ्ते के अन्दर पहुंच जाता है वहां रेल से पहुंचने में महीना डेढ़ महीना लग

जाता है। इसलिए मंत्री महोदय बजाय धमकी देने के रेलवे की तरफ़ अपना ध्यान देवें ताकि हमारा माल सही तरीके से बिना कटे पिटे हमें मिल सके और वक्त के अन्दर मिल सके।

पारसाल रेलवे बजट के अवसर पर श्री फीरोज़ गांधी ने कहा था कि हमारे देश की रेलों की स्पीड बैलगाड़ी की स्पीड से भी कम हो गई है। हम को अपनी स्पीड को बढ़ाना होगा और माल को सही तरीके से उसके डैस्टिनेशन पर पहुंचाना होगा।

अब हम देखते हैं कि रेलवेज़ पर करोड़ों रुपये के क्लेम्स किये जा रहे हैं। कहीं कहीं देखने में आया है कि ओपन डिलीवरी की प्रथा होने के कारण कुछ आदमी ऐसे आ गये हैं जिन्होंने कि गलत तरीक़े से माल बुक करने का एक व्यवसाय सा कर लिया है, ओपन डिलीवरी मिलती है और इंस्पेक्टर से मिल कर वह क्लेम करते हैं। इसकी रोकथाम होनी चाहिये ताकि सही तरीक़े से माल बुक हो और ओपन डिलीवरी के ज़रिए आज जो भ्रष्टाचार फैला हुआ है वह रुक जाय। मेरा सुझाव है कि हम अपने घर को सुधारें, अपनी चीज़ों को ठीक करें और किराये में कमी करें ताकि लोग रेलों को अपनायें।

अभी मुझ से पूर्व मथुरा के माननीय सदस्य ने नवाबों की बात कही। मैं भी उसके सम्बन्ध में कई बार कह चुका हूं कि हमारा जो भी पैट्रन हो, सोशलिस्टिक पैट्रन हो चाहे कैपिटलिस्टिक पैट्रन हो, उसमें यह हालत कि एक तरफ़ तो रेलगाड़ी में खचाखच भीड़ हो और लोगों को बैठने और खड़े होने तक की जगह न मिलती हो और दूसरी तरफ उसमें सैलून लम्बा चौड़ा चले तो यह देख कर हमको दुःख और क्षोभ होता है। इसलिये मैं रेलवे के अधिकारियों से अनुरोध करूंगा कि वे देश की गरीबी को ध्यान में रखते हुए अपने इन सैलूनों को अगर कुछ छोटा कर सकें या फर्स्ट क्लास का एक आध कम्पार्टमेण्ट लेकर उनमें सफ़र करें तो ज्यादा अच्छा होगा। आठ पहियों वाला सैलून इतना बड़ा होता है कि उसमें थर्ड क्लास के दो-दो कम्पार्टमेंट्स लग सकते हैं और काफ़ी आदमी उनमें बैठ सकते हैं। यहां पर रेलवे बोर्ड के मेम्बर्स मौजूद हैं। वे इस बात का पता लगायें कि क्या यह वाक़या नहीं है कि गोरखपुर से हर शनिवार की शाम को लखनऊ के लिए दो-दो सैलून लगते हैं और उधर लखनऊ से गोरखपुर को लौटते हुए इतवार की शाम को सैलून लगते हैं ? मेरी समझ में नहीं आता कि सैलून लगाने की क्या आवश्यकता पड़ती है जबकि गाड़ी काफी लम्बी होती है। व इनक्वायरी करा कर देख सकते हैं कि जो मैं कह रहा हूं दुरुस्त है कि नहीं कि ३२ डाऊन और ३१ अप में यह सेलून लगते हैं कि नहीं। मेरा निवेदन है कि हमारे रेलव के उच्च अधिकारियों को पिछले ज़माने के नवाबों की तरह जनता से अपने को बिल्कुल अलग थलग नहीं रखना चाहिये। उनको जनता के साथ मिल कर चलने की कोशिश करनी चाहिये। हमारे भूतपूर्व मंत्री महोदय चाहते थे कि फस्ट क्लास के डिब्बों में कमी की जाय। मैं चाहता हूं कि उस दिशा में सोचा जाय और हमारे रेलवे के डिप्टी मिनिस्टर महोदय बैठ हुए हैं, मैं उनसे विशेषतः इस ओर ध्यान देने के लिये अपील करूगा। उन्हें सैलून में चलना छोड़ देना चाहिय ताकि दूसरे लोग उससे शिक्षा लें। ब्रिटिश शासन काल में तो वैसा ठीक था परन्तु अब नहीं।

दूसरी बात मैं आपसे एन० ई० रेलवे के बारे में कहना चाहता हूं। अब कुछ समय से वहां एक जनरल मैनजर पहुंचा है जिसने काम को काफी ठीक ठाक किया है और रेलें भी समय से चलने लगी हैं। लेकिन एक बात की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। थोड़े दिनों में मुकामा घाट का पुल खुल जायेगा जिसके कारण रेलवे की आमदरफ्त बहुत बढ़ जायेगी और मौजूदा लाइन उसको पूरा नहीं कर सकेगी। इसलिये मेरा सुझाव है कि लाइन का डबलिंग होना चाहिए। और अगर आउट आफ दी वे न हो तो मैं पाइंट आउट करूं कि आज आप कुछ लाइनों को मीटरगज से बदल कर ब्राड गेज में कर रहे हैं। तो मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश का जो पूर्वी क्षेत्र है उसमें हर जगह मीटरगेज है, ब्राडगेज नहीं है। जौनपुर और बनारस में ब्राडगेज है। अगर आप शाहपुर से दोहरी

[श्री सिंहासन सिंह]

घाट को ब्राडगेज लाइन डालें तो गोरखपुर और देवरिया से यह क्षेत्र सम्बन्धित हो जाय। मैं चाहता हूं कि जहां आसानी से हो सके वहां पर आप मीटरगेज की जगह ब्राडगेज डालने की कोशिश करें। दोहरी घाट से शाहपुर तक एक लाइन है। उसकी जगह आप ब्राडगेज लाइन बिछा दें और इधर छोटी लाइन रहे और उधर बड़ी लाइन हो जाये तो कनैक्शन हो सकता है। मैंने देखा है कि ब्राडगेज हमारी तरफ न होने से बहुत सी चीजें हमारे यहां नहीं आ पातीं। इसका कारण यह है कि कई जगह ट्रांस-शिपमेंट में बड़ी दिक्कत होती है।

एक बात की तरफ मैं आपका ध्यान और दिलाना चाहता हूं। वह एक बहुत बड़ी इनकांगुइटी है रेलवे के फ्रेट के मामले में। इसके बारे में मैंने मंत्री जी को भी लिखा है। उत्तर प्रदेश में जूट का माल बनाने का एक कारखाना सहजनवा में है और दो कारखाने कानपुर में हैं। लेकिन आप देखें कि बिहार से जो जूट सहजनवा को आता है, जो कि ३०३ मील है, उस पर किराया दो रुपये दो आने के हिसाब से लिया जाता है और जो माल कानपुर को जाता है, जो कि ५७३ मील है, उस पर एक रुपया ६४ नये पैसे के हिसाब से लिया जाता है। यह मेरी समझ में नहीं आता कि जो जगह दूर है उसका किराया कम है और जो जगह करीब है उसका किराया ज्यादा है।

दूसरी शिकायत यह है कि रेलवे जो बिहार से जट आता है उसको तीन श्रेणियों में बांटता है, फुल प्रेस्ड, हाफ प्रेस्ड और प्रेस्ड। लेकिन असल में जो माल आता है वह सब एक ही तरह प्रेस किया हुआ होता है। कानपुर को जो माल जाता है उस पर फुल प्रेस्ड का रेट लिया जाता है और जो माल सहजनवा को आता है उस पर हाफ प्रेस्ड का रेट लगाया जाता है। ऐसा मालूम होता है कि इसमें कमलापति के लिए रियायत की गयी है। मैं कहता हूं कि इससे बढ़ कर अन्याय नहीं हो सकता कि जो जगह अधिक दूर है उसके लिए किराया कम है और जो जगह पास है उसके लिए किराया ज्यादा है। आपने जो फ्रेट रेट बदला उसमें उनका तो किराया कम हो गया पर पास वालों का बढ़ गया। तो ऐसा अन्याय नहीं होना चाहिए। इसीलिये यह कहा जाता है कि जिसकी पहुंच होती है वह अपना फ्रेट घटवा लेता है और जिसकी पहुंच नहीं होती उसका बढ़ जाता है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं। आप चारों तरफ नये नये पुल बना रहे हैं। पहल गोरखपुर में पुल का कारखाना नहीं था लेकिन अब बन गया है। इससे हमारे को उम्मीद है हुई कि जो बहुत दिनों से बगहा का पुल टूटा पड़ा है वह बन जायेगा। अगर यह पुल बन जाये तो बिहार और उत्तर प्रदेश का उत्तर पूर्वी हिस्सा मिल सकते हैं। पहल यहां कई चीनी की मिल खुल रही थीं लेकिन इस पुल के टूट जाने के बाद रुकावट पड़ गयी। इस तरफ ध्यान भी दिलाया गया लेकिन ध्यान नहीं दिया गया। धनियों की तरफ ध्यान जाता है, गरीबों की तरफ कम जाता है। जहां पानी पहले से होता है वहीं वर्षा होती है। तो मैं चाहता हूं कि आप इधर ध्यान दें। यह प्रदेश बहुत पिछड़ा हुआ है और गरीब है। अगर सम्भव हो तो इसी योजना में इसको शामिल कर लें और अगर ऐसा सम्भव न हो तो अगली योजना में इसको जरूर शामिल किया जाना चाहिए। आपने बहुत सी उखड़ी हुई चीजों को फिर से बनवाया है। फिर कोई वजह नहीं है कि इस पुल को क्यों न बनाया जाये।

अब मैं एक बात लेबर के बारे में और कहना चाहता हूं। मिनिस्टर साहब ने कहा कि दो फैडरेशनस हैं और वे एक नहीं हो पाये। लकिन मैं उनसे कहना चाहता हूं कि वे कभी आपस में एक नहीं हो सकते क्योंकि लीडरशिप का सवाल है, आपस में लड़ाई झगड़े हैं। आप इनको एक कर सकते हैं। इनमें बोगस मेम्बरी बहुत है। मैं चाहता हूं कि आप एक आम चुनाव करवा दें जैसा कि असेम्बली और पालियामेंट के लिए होता है और बैलट द्वारा मत लिये जायें। ऐसा करने से साफ हो जायेगा कि

किस तरफ ज्यादा मत हैं। इस सम्बन्ध में मेरी रेलवे वकर्स के बीच में काम करने वालों से भी बात हुई थी। मेरी बात गुरुस्वामी से भी हुई थी। उनको इसमें कोई ऐतराज नहीं है।

श्री काशीनाथ पांडे (हाता) : क्या आप उस बोगस मेम्बरशिप द्वारा रेलवे विभाग के ज़रिये यह चुनाव कराना चाहते हैं।

श्री सिंहासन सिंह : मैंने यह नहीं कहा। पर चोर की दाढ़ी में तिनका। मेरा भी कुछ सम्बन्ध रेलवेज़ से रहा है। मैं जानता हूं कि इन फैडरेशनस में बोगस मेम्बरशिप है और इसीलिये मैंने इस काम को छोड़ा। लेकिन मैं कहता हूं कि आप आम चुनाव करा लें तो मालम हो जायेगा कि किसके मत ज्यादा हैं। जो सही होगा वह जीतेगा और जो गलत होगा वह हारेगा। इसमें कौनसी बात है।

[**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

†**श्री नौशीर भरुचा** (पूर्व खानदेश) : सबसे पहले तो मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे आय-व्ययक सम्बन्धी चर्चा पहले इसी सभा में होनी चाहिये, राज्य-सभा में नहीं; जैसा कि इस बार हो रहा है। संसद्-कार्य मंत्री को इस सभा के सदस्यों की भावनाओं का ध्यान रखना चाहिये।

रेलवे आय-व्ययक के सम्बन्ध में सबसे महत्वपूर्ण बात तो यह है कि यात्री किरायों और माल भाड़ा में कोई भी वृद्धि नहीं की गई है। रेलवे मंत्री ने शायद यह स्वयं अनुभव कर लिया है कि रकिराया बढ़ने से रेलवे की आय में कमी होती है। लेकिन रेलवे-आय व्ययक में केवल आंकड़ों की कलाबाजी ही है, और वह भी कहीं इतनी कलापूर्ण नहीं है।

राजस्व के सम्बन्ध में बड़ी विचित्र सी स्थिति है। किराये बढ़ने का फल यह हुआ है कि लोगों ने यात्रा करना कम कर दिया है। १९५५—५६ में ऊंचे दर्जे के यात्रियों से और तीसरे दर्जे के यात्रियों से होने वाली रेलवे आयों में कोई भी वृद्धि नहीं हुई। ऊंचे दर्जे से होने वाली आय १३ करोड़ और तीसरे दर्जे से होने वाली आय १०२ करोड़ रुपय हो रही है। इससे पता चलता है कि इसमें ह्रासमान प्रतिफल का नियम काम कर रहा है। इसलिये यदि हम रेलवे की आय बढ़ाना चाहते हैं तो किरायों में कमी की जानी चाहिये। माल-यातायात से होने वाली आय में २० प्रतिशत वृद्धि हुई है। लेकिन द्वितीय योजना के इन तीन वर्षों में रेलवे द्वारा ढोये गये टन भार में केवल १३० लाख लाख टन की वृद्धि हुई है। यह बड़ी ही निराशाजनक चीज़ है। या तो रेलों से भेजा जाने वाला माल अब सड़क-परिवहन द्वारा भेजा जा रहा है, या फिर कुप्रशासन के कारण यह हुआ है। इसकी जांच के लिये एक समिति नियुक्त की जानी चाहिये।

अब कार्य-संचालन व्यय को लीजिये। द्वितीय योजना के प्रथम वर्ष में मरम्मत तथा संधारण पर लगभग ७८ करोड़ रुपये व्यय किया गया था, लेकिन इस वर्ष वह एक दम ९० करोड़ रुपये हो गया है। क्यों ? हम नये इंजन तथा डिब्बे लाइनों पर ला रहे हैं, फिर उनकी मरम्मत पर और अधिक खर्चे क्यों हो रहा है? हमारे रेलवे कारखानों का वैज्ञानिकन होना चाहिये। मेरा तो ख्याल है कि अन्य बड़े-बड़े विभागों की तरह, रेलवे विभाग भी जरूरत से ज्यादा की मांग करने की बीमारी से पीड़ित है।

माननीय रेलवे मंत्री बतायें कि स्टोर्स के उपयोग के बारे में क्या जांच की जाती है। क्या कभी कारखानों में जा कर देखा जाता है कि स्टोर्स का उपयोग किस ढंग से किया जा रहा है और कितना अपव्यय किया जा रहा है ? इस के लिये एक पर्यवेक्षण विभाग बनाना चाहिये।

ईंधन के उपयोग में भी बड़ी फिजूलखर्ची की जा रही है। मैं ने पहले भी इस की ओर सभा का ध्यान आकर्षित किया था। विचित्र सी बात है कि द्वितीय योजना के प्रथम वर्ष में ईंधन का खर्च कुल २७ करोड़ रुपये का था, जो अगले ही वर्ष ४८ करोड़ रुपये का हो गया। इस ७५ प्रतिशत वृद्धि का क्या कारण है ? इस का स्पष्टीकरण किया जाना चाहिये।

प्रथम पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भिक वर्ष की तुलना में तो ईंधन का खर्च सौ प्रतिशत बढ़ गया है। ईंधन के उपयोग के सिलसिले में जो समिति नियुक्त की गई थी, उस का क्या हुआ ? इस में मितव्ययता करने के साधन निकाले जाने चाहियें।

आश्चर्य की एक और बात यह है कि रेलवे जैसा इतना विशाल विभाग भी अवक्षयण निधि के सम्बंध में कोई सिद्धान्त बना कर नहीं चलता। हर साल ४५ करोड़ रुपये अवक्षयण निधि में अलग रखने के लिये क्या सिद्धान्त अपनाया गया है ? इस का आधार क्या है ? क्या रेलवे बोर्ड के सदस्यों की मनमानी ही ?—यह राशि १९५५-५६ में तय की गई थी। उस के बाद हम ने १,००० करोड़ रुपयों की आस्तियां विनियोजित की हैं। और इन का अधिकांश भाग इंजन, डिब्बों, मशीनों और उपकरणों, इत्यादि के रूप में है। लेकिन फिर भी हमें अभी भी हर साल ४५ करोड़ रुपये ही अवक्षयण निधि के रूप में रखने की क्या ज़रूरत है ? इस का मतलब तो यह हुआ कि १९५५-५६ के बाद की आस्तियों के लिये हम ने अवक्षयण के लिये कोई भी राशि नहीं रखी है। जिस का मतलब होता है कि आय-व्ययक में जो अतिरिक्त राशि दिखाई गई है, वह भ्रामक है। वरना हमें अब कम से कम ८० करोड़ रुपये प्रतिवर्ष अवक्षयण के लिये रखन चाहियें। हमें यह सचाई माननी चाहिये कि रेलवेज़ बहुत बड़े घाटे में चल रही हैं।

द्वितीय योजना के बाद से अब तक हम ने रेलवेज़ में ९१० करोड़ रुपये विनियोजित किये हैं, फिर भी, **व्याख्यात्मक ज्ञापन** के अनुसार, हमारी भारित पूंजी कुल १,४७२ करोड़ रुपये ही है ? इस का मतलब यह हुआ कि द्वितीय योजना आरम्भ होने से पहले हमारी भारित पूंजी कुल ५६२ करोड़ रुपये थी। इस के उत्तर में कहा जायेगा कि सभी विनियोजन भारित पूंजी का भाग नहीं बनते। लेकिन, यह तो सही है कि हम ने ३०० करोड़ रुपयों की आस्तियां रद्द कर दी हैं और उन के लिये अवक्षयण की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। रेलवेज़ अपनी पूंजी पर ही कब तक चलेंगी ?

रेलवेज़ की विकास निधि में कोई राशि है ही नहीं ; शायद एक नया पैसा भी नहीं। अगले वर्ष उस में—२२ करोड़, यानी २२ करोड़ रुपये का घाटा ही दिखाया जायेगा। तब फिर अलग से ऐसी राशि दिखाने की आवश्यकता क्या है ?

राजस्व रक्षित निधि में ५० करोड़ रुपये हैं।

इस निधि का कोई प्रयोजन ही नहीं मालूम पड़ता। पहले इस का उपयोग इसलिये किया जाता था कि लेखे में वस्तुओं के जो मूल्य दर्ज रहते थे, उन मूल्यों और बाज़ार मूल्यों में जो अन्तर होता था, उसे पूरा किया जाता था। इस की कुछ राशि अवक्षयण निधि और विकास निधि में भी डाल दी जाती थी। लेकिन राजस्व रक्षित निधि का असल प्रयोजन तो यह होना चाहिये कि अकस्मात कारणों से राजस्व में आई कमी को पूरा किया जाये। और इसे ५० करोड़ से अधिक बढ़ाना भी वांछनीय नहीं है।

रेलवे की यातायात-वहन क्षमता के बारे में माननीय मंत्री ने कहा है कि द्वितीय योजना की समाप्ति के काल तक की बढ़ी हुई आवश्यकतायें रेलवेज़ पूरी करेगी। द्वितीय योजना की समाप्ति के समय, हमें १,६२० लाख टन की वहन-क्षमता की जरूरत पड़ेगी। प्रथम पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ के समय हमारी यातायात वहन-क्षमता ११२० लाख टन थी। इस का अर्थ तो हुआ कि हम १,१२५ करोड़ रुपये खर्च कर के केवल ५०० लाख टन की यातायात-वहन क्षमता पैदा करेंगे।

यह कोई बड़ी प्रशंसनीय चीज़ नहीं है । इस का मूल कारण यह है कि हम ने अवक्षयण निधि उचित रूप में नहीं रखी है । हालत यह होगी कि द्वितीय योजना के प्रारम्भिक काल में रेलवेज़ देश की आवश्यकतायें पूरी नहीं कर पायेंगी, पूरे यातायात की वहन-क्षमता पैदा नहीं कर पायेंगी । अतिरिक्त राशि की अर्थव्यवस्था का ऐसा भ्रामक आय-व्ययक रखने से तो कहीं अच्छा होता कि आय-व्ययक घाटे की अर्थव्यवस्था का होता । .

दो और समस्यायें हैं जिन की ओर मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । पूंजीपति निर्माण कार्यों के योजनीकरण के सिलसिले में ,पर्याप्त विद्युत के अभाव के कारण विद्युतीकरण का कार्यक्रम मंद पड़ गया है । लेकिन फिर यह योजना बनाई किस ने थी ? साधारण आदमी भी कोई योजना बनाने से पहले यह तो सोच लेता कि पर्याप्त बिजली सुलभ है भी या नहीं । अभी तक कुल दो १८ मेगावाट विद्युत केन्द्र स्थापित किये गये हैं । माननीय मंत्री को जानना चाहिये कि १८ मेगावाट के छोटे-छोटे विद्युत केन्द्रों से समस्या हल नहीं हो सकेगी । माननीय मंत्री को विद्युत् तैयार करने की योजना की ब्यौरेवार जांच करनी चाहिये ।

मैं भुसावल यार्ड को नये नमूने पर बनाने की योजना के सम्बध में कुछ जानना चाहता हूं । बम्बई की उपनगरीय रेलों में बहुत अधिक भीड़ होती है । उस की क्षमता बढ़ाने के लिये बम्बई में भूमिगत रेलवे बनाने की बात पर विचार किया जाना चाहिये । उस की लागत करीब १·८२ करोड़ रुपये होगी ।

हम रेलवे आरक्षण बल पर साढ़े तीन करोड़ रुपये खर्च करते हैं, लेकिन उस का नतीजा यह है कि माल खोने के कारण, हमें ७९ लाख रुपये प्रतिकर के रूप में अदा करने पड़ते हैं । इस का कोई कारण तो होना चाहिये ।

श्री पहाड़िया (सवाई माधोपुर–रक्षित-अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, इस के पहले कि मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद दूं, मैं आप को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि रेलवे बजट पर बोलने का मौका तो मिला ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप ने धन्यवाद दिया, तो कई दूसरे कर्सिज (कोस रहे) भी दे रहे होंगे ।

श्री पहाड़िया : भारतीय स्वतंत्रता के बाद जन-साधारण के लिये अगर कोई तरक्की की चीज़ नज़र आती है—जोकि प्रत्यक्ष रूप में देखने में आती है—तो मैं समझता हूं कि वह रेलवे है । चाहे हमारे विरोधी भाई कितनी ही बातें करें, कितनी ही आलोचना करें, लेकिन उन को मानना पड़ेगा कि आज़ादी के बाद रेलवे के हर क्षेत्र में तरक्की हुई है—गाड़ियों की स्पीड में, रेलवे लाइन की लम्बाई में और यात्रियों के लिये सुविधाओं में तरक्की हुई है और हर एक यात्री इस बात को जानता है । आज़ादी के बाद रेलों में पंखे लगे हैं, बिजली का अच्छा इंतज़ाम हुआ है, पीने के पानी का अच्छा इन्तज़ाम हुआ है और खास कर थर्ड क्लास के पैसेंजर्ज़ को बड़ी एमिनिटीज़ (सुविधायें) दी गई हैं, जोकि पहले उपलब्ध नहीं थीं ।

एक माननीय सदस्य : शहरों में ।

श्री पहाड़िया : शहरों में भी और गांवों में भी, हालांकि गांवों में बहुत कम हैं और उन के बारे में मैं बाद में बताऊंगा । इस के बावजूद रेलवे में बहुत सी कमियां हैं, जिन को हमें ध्यान में रखना है । मेरे पूर्ववक्ताओं ने इस सिलसिले में बहुत सी बात बताई हैं कि रेलवे मंत्री के कथनानुसार कुछ दिनों से रेलों की आमदनी माल ढोने के सिलसिले में कम हुई है । यह वाज़े बात है । वह कम होनी ही चाहिये

थी और उस के कई कारण हैं अलावा इस के कि कृषि की पैदावार भी कम हुई है। रेलवे मंत्री जी ने बताया है कि रेलों की आमदनी कम होने का एक कारण कृषि-उत्पादन में कमी होना भी है। मैं इस को मानता हूं, लेकिन उस के अतिरिक्त और बातें भी हैं, जिन का उल्लेख मेरे पूर्ववक्ताओं ने किया है। मैं कुछ उदाहरण दे कर समझाना चाहता हूं।

मैं समझता हूं कि रेल के भाड़े में कमी होने का सब से बड़ा कारण रेल की सुविधाओं में कमी होना है। रेल की अपेक्षा सड़क परिवहन की सुविधायें ज्यादा हैं। ट्रक में माल भर दिया जाता है और जिस दुकान या जिस मंडी में उस को ले जाना होता है, वह वहां पर आसानी से पहुंच जाता है। लेकिन इस के साथ ही साथ कुछ बहुत ज़रूरी मंडियां और पैदावार के कुछ ऐसे स्थान हैं, जहां पर कि रेल नहीं है। इस कारण माल को रेल तक ट्रक से ले जाना पड़ता है। इस सम्बन्ध में मैं एक उदाहरण देना चाहता हूं। मेरी कांस्टीच्युएंसी में एक शहर करौली है। पुराने रियासती ज़माने में वह एक रियासत थी, राजधानी थी। वह एक बहुत बड़ा शहर है, बहुत बड़ा इलाका है। अगर वहां से माल दिल्ली लाना है या खिड़ली लाना है, जो कि हिंदुस्तान की एक बड़ी सरसों की मंडी है, तो स्थिति यह है कि करौली से हिंडौन स्टेशन चौबीस मील की दूरी पर है और उस के बाद खिड़ली मंडी आती है। इस प्रकार अगर माल को रेल से ले जाना है, तो माल को १६० मील की यात्रा करनी पड़ेगी। अगर इन छोटी-छोटी जगहों को, जोकि पैदावार इत्यादि की दृष्टि से बहुत ज़रूरी स्थान हैं, रेल के ज़रिये से जोड़ दिया जाये, तो आज जो भाड़े की कमी महसूस हो रही है, वह कमी नहीं रहेगी।

रेल की आमदनी में कमी का दूसरा कारण रेलवे में भ्रष्टाचार का होना भी है, हालांकि आज़ादी के बाद बहुत कुछ मायनों में उस में सुधार हुआ है, लेकिन आप यह सुन कर ताज्जुब करेंगे कि मेरी कांस्टीच्युएन्सी में कई स्थान ऐसे हैं, जहां पर कि ऐसा होता है कि माल भरा पड़ा है, लेकिन चूंकि माल बाबू को तीन रुपये प्रति बोरी रिश्वत नहीं दी गई है, इसलिये लदान नहीं हो पाता है।

श्री ब्रजराज सिंह : माननीय सदस्य तो कह रहे थे कि उन्नति हो रही है।

श्री पहाड़िया : उन्नति ज़रूर हो रही है। अब मैं कमियां बता रहा हूं।

ऐसी हालत में जब कि माल के लादान में देरी हो रही है और दूसरी मंडी तक माल पहुंचते पहुंचते उस के दाम में कमी हो जाती है, तो यह स्वाभाविक है कि व्यापारी ट्रक से माल ले जाता है। इस के अतिरिक्त कई चीज़ें पैरिशेबल होती हैं—वे बहुत जल्दी नष्ट हो जाती हैं। लदान में देरी होने से वे नष्ट हो जाती हैं और उन की सारी कीमत मारी जाती है। इस कारण से भी रेल-भाड़े में कमी हो रही है।

माननीय मंत्री न बताया है कि योजना-काल में लगभग १८४८ मील लम्बी लाइन बिछाई जा रही है और उन में से कुछ पर काम हो रहा है और कुछ पर होना है। लेकिन इसके साथ ही साथ बताया गया है कि इस में वह ९०० मील लम्बी लाइन भी शामिल है, जो कि बड़ी-बड़ी लाइनों को दोहरा करने के लिये बिछाई जायेगी। मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान में एक तरफ़ तो ट्रांसपोर्ट की इतनी कमी है खासकर गांवों में और पैदावार के उन इलाकों में, जहां कि लाखों करोड़ों मन अनाज रोज़ाना चलता है, लेकिन वहां रेल नहीं बिछाई जाती है और दूसरी तरफ़ बड़े-बड़े शहरों में ज्यादा स्पीड की गाड़ियों, डीलक्स और एक्सप्रैस गाड़ियों को स्थान देने के लिए डबल लाइन बिछाई जाती है। मैं यह नहीं कहता कि डबल लाइन नही बिछाई जानी चाहिए। जहां ज़रूरत हो, वहां ज़रूर बिछाई जाय, लेकिन उस के साथ ही यह भी देखना चाहिए कि हिन्दुस्तान के उन हिस्सों की तरफ़ भी इस विषय में तवज्जह दी जाये, जो कि बड़ी आसानी से तरक्की कर

सकते हैं, जहां पैदावार खूब होती है, लेकिन ट्रांस्पोर्ट के पर्याप्त साधन न होने के कारण जिन को बड़ी तकलीफ़ होती है और जो इस कारण पिछड़े हुए हैं। उन स्थानों के लिए नई रेलवे लाइन का निर्माण होना चाहिए।

माननीय मंत्री जी ने कहा कि आज-कल बहुत सारे डिब्बे खाली पड़े हैं और उन में माल ले जाने के लिए नहीं है। परसों मुझे एक तार मिला है, जो कि बयाना से आया है। वह तार रेलवे मंत्री को दिया गया है और उस की एक कापी मुझे प्राप्त हुई है। उस में कहा गया है कि हम तीन सौ वैगन हर महीने बायाना से भेज सकते हैं, लेकिन हम को वैगन प्राप्त नहीं होते हैं। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी को वह तार मिल गया होगा—मुझे तो उस की कापी मिल गई है। ऐसे कितने ही स्थान हो सकते हैं, जहां डिब्ब खड़े होंगे, लेकिन लदान नहीं होता है, क्योंकि रेलवे कर्मचारी मुट्ठी गर्म किये बगैर लदान नहीं करते हैं। मैं यह नहीं कहता कि हर एक जगह ऐसा होता होगा, लेकिन कुछ स्थान ऐसे अवश्य होंगे। इस तरफ़ ध्यान दिया जाना चाहिए।

उपनगरीय रेलें भी बनाई जा रही हैं। जहां भीड़-भाड़ बहुत होती है, वहां उन का बनाना बहुत ज़रूरी है। लेकिन जैसा कि मैं ने अभी अर्ज़ किया है, हम ने इस देश में पैदावार को एक जगह से दूसरी जगह ले जाना है। हम बड़े बड़े स्टील प्लांट बना रहे हैं। उन के माल को देश में वितरण करना होगा और उस के लिए रेलों की ज़रूरत होगी। इस स्थिति में अगर उपनगरीय रेलें देर से भी बनाई जायेंगी, तो कोई हर्ज नहीं होगा, क्योंकि शहरों में एक जगह से दूसरी जगह जाने वाली सवारियां बसों, टांगों और रिक्शाओं में जा सकती हैं। अगर आप चाहें, तो आप वहां ट्राम्ज़ भी चला सकते हैं, लेक़िन ग्रामीण क्षेत्रों में रेल ही चल सकती है। अगर आप सड़क बनाते हैं, तो सारे माल और सवारियों का लदान नहीं हो सकता है, लेकिन अगर आप रेलें बनाते हैं, तो ट्रकों और मोटरों की जगह रेल चल सकती है। इसलिए यह आवश्यक है कि इस बारे में प्राथमिकता ग्रामीण क्षेत्रों और पैदावार के उपजाऊ क्षेत्रों को दी जाये।

रेल की भीड़ के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। प्रश्न है कि रेलों में भीड़ क्यों होती है। उस का एक कारण सवारी-गाड़ियों का कम होना तो है ही, लेकिन इस के साथ ही साथ कुछ और बातें भी हैं और उन में से सब से पहली बात यह है कि लम्बे सफ़र की गाड़ियां सभी स्टशनों पर नहीं ठहरती हैं। उन के टाइमिंग ऐसे होते हैं कि सवारियों को उन में बैठने का मौका नहीं मिलता है। जहां ज्यादा भीड़ होती है, वहां वे गाड़ियां रात को पास होती हैं। वहां पर चौबीस घंटे बैठना पड़ता है और दूसरी गाड़ी नहीं जाती है। मैं यह अर्ज़ करना चाहता हूं कि टाइमिंग ऐसे होने चाहिए कि ज्यादा से ज्यादा सवारियां बैठ सकें। लम्बे सफ़र की सवारियों को सुविधा देने के लिए फ़र्स्ट क्लास के डिब्बे लगाने की व्यवस्था की गई है। अगर आप कालिका मेल और डीलक्स गाड़ी, फ्रन्टियर मेल को देखें, तो थर्ड क्लास का एक ही डिब्बा मिलेगा और मुश्किल से ही दूसरा डिब्बा मिलेगा। थर्ड क्लास की जितनी सवारियां होती हैं, वे पैसेंजर ट्रेन से जाती हैं। डीलक्स गाड़ियों में बैठने वाले भी पैसेंजर ट्रेन में बैठते हैं, क्योंकि डीलक्स गाड़ियां कम से कम सौ मील की दूरी पर ठहरती हैं और महत्वपूर्ण स्थानों पर नहीं ठहरती हैं। मिसाल के तौर पर अगर हम को दिल्ली से कोटा जाना है, तो बीच में गाड़ी मथुरा और गंगापुर ठहरेगी और फिर जा कर कोटा में ही ठहरेगी। बीच में कितना बड़ा इलाका है, कितना घना बसा हुआ इलाका है, लेकिन वहां गाड़ी नहीं ठहरती है। डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर को भी छोड़ जाती है और जो स्थान छोटी और बड़ी लाइनों को मिलाते हैं, उन को भी छोड़ जाती है। दिल्ली भारत की राजधानी है और जयपुर राजस्थान की राजधानी है। बीच में भरतपुर और सवाई माधोपुर डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर हैं, लेकिन डीलक्स गाड़ियां वहां नहीं जाती

हैं । इस का कारण यह है कि रेलवे प्रशासन डिस्टैंस का ख्याल रखता है, वह यात्रियों की सुविधा का ख्याल नहीं रखता है और न ही इस बात का ख्याल रखता है कि किस जगह गाड़ी ठहरने से ज्यादा सवारियां मिल सकती हैं और ज्यादा लाभ हो सकता है । मैं यह नहीं कहता कि डीलक्स गाड़ियां और फ्रन्टियर मेल भी पैसेंजर ट्रेन की तरह चले, लेकिन यह तो देखना चाहिए कि हैडक्वार्टरों, राजधानियों को मिलाने वाले जंक्शनों और छोटी और बड़ी लाइनों को मिलाने वाले स्थानों पर तो उन को ठहरना चाहिए । अगर इन गाड़ियों के ठहरने के स्थान ठीक बनाये गये और एक्सप्रेस और फ्रन्टियर मेल वगैरह में थर्ड क्लास के डिब्बे ज्यादा लगाये गये, तो फिर पैसेंजर ट्रेन में भीड़ बहुत कम हो जायेगी । इस का खास ख्याल रखना चाहिए ।

भीड़ का एक कारण ब्रांच लाइनों का छोटा होना भी है । मथुरा से बयाना एक गाड़ी जाती है । वह गाड़ी पहले मथुरा से नागदा जाया करती थी और इस कारण हम लोग उस को नागदा-मथुरा रेलवे कहा करते थे । एक गाड़ी आगरा से बयाना जाती है, जो कि दो घंटे का रन होता है, । अगर उस को कोटा तक एक्सटेंड कर दिया जाय, तो उतने ही समय, उतने ही खर्च और उतने ही रेलवे के स्टाफ़ से ज्यादा सवारियों को सुविधा मिल जायेगी और ज्यादा इलाका कवर हो जायेगा । जो गाड़ी मथुरा से बयाना तक जाती है, अगर उस को नागदा तक कर दिया जाय, तो बहुत से यात्रियों को सुविधा हो जायेगी । मेरा तात्पर्य यह है कि छोटे छोटे स्थानों पर ब्रांच लाइनें चलती हैं । वहां पर लाइन बिछी हुई है, स्टाफ़ है और खर्चा करना पड़ता है । उनको अगर एक्सटेंड (विस्तृत) कर दिया जाये तो मैं समझता हूं कि यह भीड़ बहुत कम हो जायगी ।

इसी तरह से बिना टिकट यात्रा करने वालों के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं । इसके बारे में यहां पर बहुत कुछ कहा जा चुका है । बिना टिकट यात्रा इसलिए होती है कि भीड़ ज्यादा होती है । लेकिन कई बार यह भी देखने में आता है कि स्टेशन पर हम लोग पहुंच तो जाते हैं लेकिन जिस तरह से बोलने का अवसर पाने के लिए यहां पर इंतिज़ार करना पड़ता है उसी तरह से टिकट लेने के लिए भी २–३ घंटे इंतिज़ार करना पड़ता है । कहा तो यह जाता है कि तीस मिनट पहले टिकट मिलना शुरू कर दिया जाता है लेकिन देखने में आता है कि १५ मिनट पहले भी टिकट देने शुरू नहीं किये जाते हैं . . . . . .

उपाध्यक्ष महोदय : यहां आखिर में अवसर मिल तो जाता है लेकिन वहां कभी मिलती भी नहीं है ।

श्री पहाड़िया : आपकी मेहरबानी से यहां अवसर मिल जाता है । रेलवे के जो बाबू होते हैं वे बहुत देर से टिकट देना शुरू करते हैं । यह भी देखा गया है कि जो छोटे-छोटे स्टेशन होते हैं वहां पर गाड़ी मुश्किल से दो मिनट या तीन मिनट के लिये ही रुकती है और अगर लोगों को समय पर टिकट न दिया जाये तो उनके लिए गाड़ी में सवार होना मुश्किल हो जाता है । इस वास्ते रेलवे विभाग को टिकट बांटने वालों को इस बात की इंस्ट्रकशंस देनी चाहिये कि वे आध घंटा पहले या जो समय नियत है उस समय पर निश्चित रूप से टिकट बांटना शुरू कर दें । साथ ही साथ अगर भीड़ अधिक हो तो जो दूसरे क्लर्क होते हैं और जो गप्पें मारते रहते हैं, उनसे भी कहा जा सकता है कि वे टिकट बाबू की मदद करें ।

मैं खास तौर पर जब से नये पैसे चले हैं और उनकी वजह से जो असुविधा हुई है और हो रही है उसकी ओर माननीय मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं । तब से लगातार इस प्रकार की शिकायतें आ रही हैं कि बाबू अधिक पैसे ले लेते हैं । टिकट पर लिखा कुछ होता है और चार्ज कुछ और ही कर लेते हैं । अगर कोई झगड़ा करता है तो उसको कह दिया जाता है कि तुम्हें पता नहीं है,

इतने नये पैसों के इतने पुराने पैसे होते हैं । इस वास्ते मैं कहना चाहता हूं कि इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए । पुराने टिकट रख लिय जाते हैं और उनके बाद में ज्यादा पैसे चार्ज किये जाते हैं ।

आपने बहुत सारी सवारी गाड़ियां चलाई हैं, जनता एक्सप्रेस ट्रेंस चलाई हैं । मैंने कई बार शिकायत लिखी कि जनता एक्सप्रेस ट्रेन में वाटर और लाइट नहीं है और इसको देख लिया जाये । मैंने इस कम्पलेंट को जनरल मैनेजर के पास भेजा। मैं यह बात आपको मिसाल के तौर पर बता रहा हूं। इसके जवाब में मुझे यह आया कि जनता की कोई शिकायत नहीं है । उपाध्यक्ष महोदय, मैं पूछना चाहता हूं कि जनता की तो कोई शिकायत नहीं है लेकिन हम जो शिकायत करते हैं, उसको सुना नहीं जाता है, इसका क्या कारण है । मैं तो कम से कम इस चीज़ को समझ नहीं पाया हूं । क्या हम सरकारी आदमी हैं या गैर-सरकारी आदमी, इसका कुछ पता नहीं है । जनता की शिकायतों पर नहीं तो हमारी शिकायतों पर तो ध्यान दिया जाना चाहिए । यदि मंत्री महोदय चाहें तो मैं उनको डिब्बे का नम्बर भी दे सकता हूं । जनता जिन गाड़ियों पर बैठ कर सफर करती है उसकी तरफ से जो भी शिकायत आये, उस पर पूरा ध्यान जाना चाहिए ।

विद्यार्थी वर्ग से भी मेरे पास बराबर शिकायतें आती हैं । आज से दो साल पहले मैं भी एक विद्यार्थी था । मैं जानता हूं विद्यार्थियों की क्या मुश्किलात होती हैं कंसैशन लेने में । पहले तो डी० टी० एस० आफिस के उनको चक्कर काटने पड़ते हैं और अगर उस दफ्तर की मेहरबानी हो जाये पास मिल भी जाये तो उसको लेने के लिये उनको इतनी परेशानी का सामना करना पड़ता है, इतनी उनकी गैरहाज़रियां स्कूलों में लगती हैं, इतना उनकी पढ़ाई का हर्ज़ा होता है कि कुछ कहना ही नहीं । मैं चाहता हूं कि ऐसा इंतिज़ाम किया जाये जिस से उनको कंसैशन जल्दी से जल्दी मिल जाया करे और ज्यादा देर न लगे ।

मैं आपको यह भी बतलाना चाहता हूं कि इन पासिस पर यह लिखा रहता है "अवेलेबल बाई एनी एक्सप्रेस आर पैसेंजर ट्रेन" लेकिन जब वे विद्यार्थी एक्सप्रेस ट्रेन में जाना चाहते हैं तो उन को कह दिया जाता है कि आप के लिये यह गाड़ी नहीं है, आप केवल पैसेंजर ट्रेन से ही जा सकते हैं । मैं जानना चाहता हूं कि जब टिकट पर यह लिखा रहता है कि वे एक्सप्रेस ट्रेन से जा सकते हैं तो उन को ऐसा करने की इजाज़त क्यों नहीं दी जाती है । या तो यह चीज़ टिकट पर लिखी नहीं होनी चाहिये और अगर टिकट पर लिखी रहती है तो उन को क्यों रोका जाता है यह मेरी समझ में नहीं आया । मैं आप को जहां पर इस तरह की घटनायें हुई हैं तथा जिन तारीखों को वे घटी हैं वह सब कुछ बता सकता हूं । मैं चाहता हूं इस ओर भी आप का ध्यान जाय ।

अब मैं किसान स्पेशल ट्रेन्स जोकि आप की तरफ से चलाई जाती हैं, उन के बारे में थोड़ा सा कहना चाहता हूं । उन का समय वह रखा जाता है जबकि फसलों का समय होता है । फसलों के समय पर किसान लोग कैसे जा सकते हैं । इस वास्ते स्पेशल ट्रेन्स उस समय ही रखनी चाहियें जबकि फसल का समय न हो और जो समय उन को सूट करता हो ।

श्री शाहनवाज खां : ऐसा ही अब किया जाता है ।

श्री पहाड़िया : अब मैं ठेकेदारी प्रथा के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । बहुत सी चीजों के लिये जैसे कोयले का वेस्ट (अपव्यय) है, आप की तरफ से ठेके दिये जाते हैं । इन के बारे में बड़ी शिकायतें आती हैं जिन का दूर किया जाना बहुत आवश्यक है । अब तो भोजनालय भी आप की तरफ से चलाये जाने लग गये हैं । लेकिन वहां पर सर्विस अच्छी नहीं है । खाना अच्छा नहीं दिया जाता

[श्री पहाड़िया]

है । रोटी अच्छी होती है तो सब्जी अच्छी नहीं होती और सब्जी अच्छी होती है तो रोटी अच्छी नहीं होती । रोटी अच्छी सिकी होती है तो सब्जी में नमक नहीं होता और सब्जी में नमक होता है तो रोटी अच्छी नहीं होती है। सर्विस की थर्ड क्लास में कोई व्यवस्था नहीं की जाती है। फर्स्ट और सैकिंड क्लास में तो चाय इत्यादि पहुंचा दी जाती है लेकिन थर्ड क्लास में नहीं और बहाना लगा दिया जाता है कि आर्डर्स ज्यादा हैं। अभी हम लोग हैदराबाद गये थे। पार्लियामेंट के एक मेम्बर को ब्लड प्रेशर हो गया, वह बीमार थे । दो स्टेशन पहले ही हम ने कह दिया कि डाक्टर मिल जाना चाहिये लेकिन हैदराबाद तो पहुंच गये हम लोग, डाक्टर नहीं मिला । चाय वाले को कहा कि यह बीमार आदमी है, आ नहीं सकता है, इस को मेहरबानी कर के यहीं चाय ला दी जाये लेकिन वह भी चाय नहीं लाया । इस तरह कीं चीज़ों की तरफ भी रेलवे मंत्रालय का ध्यान जाना आवश्यक है ।

अब मैं एक दो बातें अपनी कंस्टिट्युएंसी के बारे में कहना चाहता हूं . . . .

उपाध्यक्ष महोदय : आप ने अपनी कंस्टिट्युएंसी का वक्त भी वही रखा है, जोकि आप के पास न हो ।

श्री पहाड़िया : मैं एक दो मिनट में खत्म किये देता हूं। चाहे रेलवे मंत्रालय का ध्यान उस तरफ तो नहीं गया लेकिन मैं माननीय मंत्री महोदय का धन्यवाद करना चाहता हूं कि कम से कम उन का ध्यान तो उस तरफ गया है । वह मेरी कंस्टिट्युएंसी में पधारे हैं और सारी हालत को उन्हों ने देखा है । वह एक डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है और इतना होने पर भी वहां रेल नहीं है । वहां पर पैदा-वार भी बहुत होती है । वहां पर दो इलाके हैं, एक में तो माननीय लाल बहादुर शास्त्री जी गये थे और दूसरे में माननीय जगजीवन राम जी पधारे हैं । लेकिन अफसोस के साथ मुझे यह कहना पड़ता है कि अभी तक सर्वे होने की बात भी नज़र नहीं आती है । वह न केवल डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है बल्कि पैदावार भी वहां बहुत होती है । सवारियां भी वहां बहुत बड़ी तादाद में निकलती हैं । माल ढोने के लिये भी वहां बहुत होता है । लेकिन वहां इन सब की कोई व्यवस्था नहीं है । टोंक और करौली में बहुत ज्यादा फर्क नहीं है । बहुत थोड़ा सा २०-२५ मील का वह टुकड़ा वह बनेगा और ज्यादा खर्च भी नहीं आयेगा और सहूलियतें भी बहुत हो जायेंगी । टोंक को किसी भी रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाय तो काफी इस से सहूलियत हो सकती है । धौलपुर आगरा से हो कर १६० मील तय करना पड़ता है । साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि करौली से हिंडन को जोड़ा जा सकता है या सरमथुरा से करौली के लिये लाइन बनाई जा सकती है। कोसी कलां से भरतपुर का भी सर्वे हुआ है और मैं समझता हूं ठीक ही हुआ है । डीग से ले कर नगर नदवई या खेडली स्टेशन होते हुए भोसावर से हिंडोन हो कर खेडली को जोड़ा जा सकता है । करौली से सरमथुरा रेलवे लाइन बना दें तो चम्बल के खादर में जो आजकल डाकुओं का प्रकोप है, वह खत्म हो जायेगा । इस से मध्य प्रदेश और राजस्थान के बीच यातायात के साधन उपलब्ध हो सकते हैं । आजकल धौलपुर से राजस्थान की राजधानी जयपुर पहुंचने के लिये १६० मील का सफर तय करना पड़ता है वह कट कर २५ मील का रह सकता है और वह तभी हो सकता है जब आप मेरे सुझाव पर विचार करें ।

टोंक और सवाई माधोपुर बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन हैं । यहीं पर हमारे दोनों रेलमंत्री पधारे थे । इन के बारे में भी कुछ कार्रवाई होनी चाहिये । तृतीय योजना में ही सही । आप कई स्थानों का सर्वे करवा रहे हैं और इस का सर्वे तो आप कम से कम करवा ही सकते हैं और साथ ही साथ इस को तृतीय योजना काल में शुरू कर ही सकते हैं । आप ने कोसी कलां से भरतपुर तक का सर्वे कराया है और यह भी अच्छी बात है ।

मैं चाहता हूं कि आप चाहें तो बीवर से हो कर कोसी कलां तक डीग मेवात को जोड़ सकते हैं। मेवात में सरसों बहुत बढ़िया किस्म की होती है और तेल, तिलहन भी काफी पैदा होता है । इन का भी जोड़ा जाना आवश्यक है ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी (केसरिया): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इस हाउस में जो क्रिटिसिज्म (आलोचना) हुआ है उस में बहुत सी गलत धारणायें फैली हुई दिखाई देती हैं । अभी जब माननीय भरूचा साहब बोल रहे थे तो उन्हों ने कोयले की खपत जो उन के विचार में बहुत ज्यादा है का ज़िक्र किया । उन्होंने यह भी कहा कि जो कमेटी बिठाई गई थी उस का क्या हुआ और क्या नहीं हुआ । मैं समझता हूं यदि वह रेलवे मंत्री की स्पीच को पढ़ते तो उन को मालूम हो जाता कि पोज़िशन क्या है । अपनी स्पीच में रेलवे मंत्री महोदय ने कहा है :

> "पिछले वर्ष के बजट भाषण में मैं ने कोयला-विशेषज्ञ समिति नियुक्त करने की चर्चा की थी । पिछले अगस्त में इस समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी । कोयले की लागत और उस के भाड़े में बढ़ती के कारण रेलों में ईंधन का खर्च बढ़ रहा है । समिति ने इस स्थिति का विश्लेषण किया है और उसे मालूम हुआ है कि पिछले कुछ वर्षों मे कोयले की खपत आम तौर पर कम रही है ।"

अगर इस को पढ़ते तो शायद यह क्रिटिसिज्म न होता । रेलवे में कुछ खामियां हैं, लेकिन जो इम्प्रूवमेंट्स (सुधार) हुए हैं उन को स्वीकार न करना ठीक नहीं होता है । हम लोगों का क्रिटिसिज्म ऐसा होना चाहिये जो बैलेन्स्ड (संतुलित) हो । जहां पर गलती हो वहां पर गलत कहें और जहां तारीफ की बात हो वहां तारीफ भी करें। मैं इस अवसर पर रेलवे मिनिस्ट्री को और खास कर अपने रेलवे मिनिस्टर साहब को बधाई देना चाहता हूं कि उन्हों ने बहुत से इम्प्रूवमेंट इस रेलवे में किये हैं ।

कुछ ऐसे खर्चे रेलवे में हैं जिन को हटा देने से रेलवे की बचत भी होगी और उन रुपयों को दूसरे कामों में लगाया जा सकता है । उदाहरण के लिये नैरो गेज लाइन्स इस से किसी को फायदा नहीं है । वह रेलवे पर एक तरह से भार है, उस की गाड़ी बैलगाड़ी जैसी धीमी चाल से चलती है । मुसाफिर उस पर चढ़ना नहीं चाहते हैं, वे उस पर माल भी नहीं भेजना चाहते हैं । ट्रक्स या दूसरी सवारियों से वे उस को भेजते हैं । इसलिये इन लाइनों को रखने से कोई फायदा नहीं । उस पर जो खर्च होता है वह बेकार जाता है । इस से न तो पब्लिक को ही फायदा होता है और न रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन को ही । पहाड़ी इलाकों को छोड़ कर क्योंकि वहां पर बड़ी लाइन बनाने के लिये जगह नहीं है, अगर दूसरी छोटी लाइनों को खत्म कर दिया जाये तो कोई हर्ज नहीं है । उस के बदले दूसरे ट्रान्स्पोर्ट को डेवेलप किया जाये तो अधिक फायदा होगा और रेलवे की बचत भी होगी ।

मैं इस बात की तरफ आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि रेलवे के पैसेंजरों की संख्या बढ़ती जाती है । लेकिन जहां तक अमेनिटीज़ का सवाल है, वह ज्यों की त्यों है । बल्कि इस साल तो वह कम ही हो गई हैं । आप देखेंगे कि सन् १९५६-५७ में उन पर ३ करोड़ २४ लाख रु० खर्च हुआ, सन् १९५७-५८ में ३ करोड़ ९१ लाख रु० खर्च हुआ, लेकिन इस साल वह ३ करोड़ रु० कर दिया गया है । हम अपने पिछले एक्स्पीरिएन्सेज़ से भी फायदा नहीं उठाते हैं । पैसेंजरों की संख्या बढ़ती जाती है लेकिन जहां तक अमेनिटीज़ पर खर्च करने का सवाल है, वह कम होता जाता है । अगर आप अमेनिटीज़ पर पर कैपिटा खर्च का हिसाब लगा कर देखेंगे तो पता चलेगा कि अब तक जो भी खर्च होता रहा है पैसेन्जर्स अमेनिटोज़ में वह कम हो रहा है । मैं चाहूंगा कि इस रुपये को और अधिक बढ़ाया जाये । बहुत सी ऐसी चीजें हैं जिन को करना चाहिये । वेसाइड स्टेशन्स पर बरसात के दिनों में या धूप के दिनों में जो मुसाफिर आते हैं और टिकट खरीदने के लिये क्यू में खड़े होते हैं उन को बड़ी तकलीफ होती है । वहां पर वेटिंग रूम्स अगर नहीं बन सकते हैं तो कम से कम टिन के शेड तो

[पंडित द्वा० ना० तिवारी]

डाले जा सकते हैं जिस में टिकट खरीदते वक्त यात्री पानी से भीगें नहीं और धूप में तड़फड़ायें नहीं। इस पर बहुत अधिक खर्च नहीं होगा। एक स्टेशन पर १०० या २०० रु० में काम चल सकता है। इस की तरफ ध्यान जाना चाहिये। इसी तरह से जो दूसरी अमेनिटीज़ कम खर्चे में दी जा सकती हैं उन को हमें करना चाहिये।

मिनिस्टर साहब ने कहा कि हर साल स्लैक सीजन में गाड़ियां पड़ी रहती थीं और उन का लोडिंग नहीं होता था। लेकिन इस साल तो सारा साल ही स्लैक (मंदा) सीजन रहा। खासकर नार्थ ईस्टर्न (पूर्वोत्तर) रेलवे में तो मैं समझता हूं कि हालत इस से भी अधिक खराब हुई। हालांकि वहां पर अनाज नहीं पैदा होने के कारण ३५ हजार टन अनाज बाहर से भेजा गया, तो भी वहां पर वैगन्स पड़े रहे। हम को देखना होगा कि वैगन्स का कहां अधिक इस्तेमाल हो सकता है। जहां भी वे काम आ सकें वहां पर इन जगहों से हटा कर उन को भेजा जाय।

इसी तरह से आप पैसेंजर्स गाड़ियों को देखिये। लोग कहते हैं कि रेलों में ओवरक्राउडिंग है। मैंने देखा है कि गलत समय रखने की वजह से बहुत सी गाड़ियां जो चलती हैं उन में पैसेंजर्स नहीं होते और पता यह चलता है कि उन में ओवरक्राउडिंग (भीड़) नहीं है, लेकिन कुछ ट्रेनों में बहुत ज्यादा पैसेन्जर्स होते हैं और ओवरक्राउडिंग हो जाती है। आज जो गाड़ियां चलती हैं उन का ठीक से ऐडजस्टमेंट होना चाहिये। मैं मानता हूं कि आज हमारे पास गाड़ियां बहुत नहीं हैं और इस वजह से ओवरक्राउडिंग होती है लेकिन उन के ठीक ऐडजस्टमेंट से यह तकलीफ बहुत कम की जा सकती है और लोगों को सुविधा पहुंचाई जा सकती है।

जहां तक रेलवे ऐक्सिडेंट्स का सवाल है मैं ने देखा है कि पांच सीरियस ऐक्सिडेंट्स हुए हैं, उन में से ३ ह्यूमन फेल्योर (इंसानी गलती) की वजह से हुए। रिपोर्ट में यह लिखा हुआ है। एक सैबाटेज (तोड़ फोड़) की वजह से हुआ और एक की रिपोर्ट अभी नहीं आई है। जो ऐक्सिडेंट्स ह्यूमन फेल्योर की वजह से हुए यानी मुलाजिमों की गलती से, उन की संख्या अधिक है। अधिक क्या, ७५ परसेंट वह हैं। इस की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिये कि हम में कहां पर कमी है जिसकी वजह से यह ऐक्सिडेंट्स हुए। मिनिस्टर साहब ने यह ज़रूर कहा कि लाइनों पर भीड़ बहुत हो गई है, यातायात बढ़ गया है और इसलिये ऐसा हुआ। लेकिन यह कोई एक्स्प्लेनेशन नहीं है। आप अपने कर्मचारियों को रखते हैं, उन की ८ घंटे की ड्यूटी रखते हैं। उन को ८ घंटे तक सतर्क हो कर काम करना चाहिए। उस की वजह से फेल्योर हो और ऐक्सिडेंट्स हों यह ठीक नहीं है।

मैं देखता हूं कि जो इम्प्रूवमेंट्स रेलवे में हुए हैं वह ब्रॉड गेज में ही हुए हैं लेकिन मीटर गेज में कोई भी इम्प्रूवमेंट नहीं है। किसी भी दिशा में आप चले जाइये, कहीं कोई इम्प्रूवमेंट नहीं है। यदि देखा जाय तो रेलवे के खयाल से भी लोकोमोटिव्ज के यूटिलाइज़ेशन में और वैगन्स के मूवमेंट में भी कुछ इम्प्रूवमेंट नहीं हुआ है। यहां पर पेज ३३ में (इंडियन रेलवेज के) दिया हुआ है :—

"पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष उपयोग में प्रति दिन प्रति इंजन, इंजन-मील बड़ी लाइन में ०.९१ प्रतिशत बढ़ा जबकि मीटर लाइन के आंकड़ों में कोई परिवर्तन नहीं हुआ।

लाइन पर प्रति दिन, प्रति इंजन, इंजन-मील (मरम्मत आदि में लगे हुए समय को जोड़ कर) बड़ी लाइन में १९५६-५७ के ८३ से बढ़ कर ८४ हो गया। मीटर लाइन में ये आंकड़े ७६ से घट कर ७४ रह गये।"

आप यह भी देखेंगे कि **पैसेन्जर एंजिन इन यूज** में भी मीटर गेज में माइलेज बराबर कम रहा। सन् १९५६-५७ में वह १२९ था और १९५७-५८ में वह १२८ हो गया। **मिक्स्ड एंजिन इन यूज** में माइलेज सन् १९५६-५७ में ९७ था और सन् १९५७-५८ में वह ९३ हो गया। **गुड्स एंजिन इन यूज** का माइलेज सन् १९५५-५६ में ८५ था, सन् १९५६-५७ में वह ८२ हो गया और सन् १९५७-५८ में भी ८२ रहा। **एंजिन इन यूज (आल सर्विसेज)** में माइलेज सन् १९५५-५६ में १०३ था जो कि सन् १९५६-५७ में १०२ रह गया और सन् १९५७-५८ में भी १०२ रहा।

जिस ओर भी आप दृष्टि ले जाइये, आप देखेंगे कि हर जगह वैगन्स में इम्प्रूवमेंट हुआ लेकिन मीटर गेज में कोई इम्प्रूवमेंट नहीं हो रहा है। कारण—इसको देखने वाला कोई नहीं है, इस को पूछने वाला कोई नहीं है कि वहां के लोगों को क्या दिक्कत है या उस का क्या कारण है। बड़े बड़े शहर जैसे कलकत्ता, पटना, इलाहाबाद, कानपुर, दिल्ली यह सब ब्राड गेज पर हैं। मीटर गेज पर गोरखपुर, छपरा, सोनपुर, बेतिया या जो दूसरे छोटे छोटे स्टेशन हैं जहां के लोग कम प्रभावशाली और सम्पत्तिशाली हैं, उन की ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। रेलवे में यह डिस्क्रिमिनेशन (विभेद) नहीं होना चाहिए क्योंकि इस से लोगों को बहुत हताश होना पड़ता है। मैं मानता हूं, जैसा कि हमारे मित्र श्री सिंहासन सिंह ने कहा कि जो नये जेनरल मैनेजर हैं वह इस हालत को ठीक करना चाहते हैं, लेकिन नार्थ ईस्टर्न रेलवे में उन को अधिक सफलता नहीं मिली है।

एक ट्रेन जनता है जो कि कभी भी दो या तीन घंटे से कम लेट नहीं आती। इस की क्या वजह है, मैं नहीं समझ पाता हूं। जहां तक गाड़ियों में सुविधाओं का सवाल है आप मुजफ्फरपुर और नहरकटिया लाइन पर देख जाइये, न तो बिजली की रोशनी है और न पंखे हैं, न ही कोई पानी का इन्तज़ाम है। कोई भी इन्तज़ाम ठीक नहीं है।

एक माननीय सदस्य : जाड़े में पंखे का क्या होगा ?

पंडित द्वा० ना० तिवारी : जाड़े में नहीं भाई, गर्मी में। यह सत्य है कि उस तरफ आने जाने में बड़ी तकलीफ होती है। पटना से उधर की तरफ जाइये तो पता चल जायगा। २०, २५ मील का फासला तय करने में पांच या छः घंटे लग जाते हैं।

मैंने पार साल भी कहा था कि **थाउजेंड्स आफ मैन अवर्स** का प्रति दिन नुक्सान होता है। एक फैक्ट्री में स्ट्राइक होता है। दो तीन दिन तक स्ट्राइक चला। इस के वास्ते दूसरी तरफ के लोग भी हल्ला मचाते हैं।

श्री ब्रजराज सिंह : हम लोग इस पर भी हल्ला करते हैं, लेकिन कोई हमारी सुनता नहीं है।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : यहां **थाउजेन्ड्स आफ मैन अवर्स** (हजारों काम के घंटों) का रोज **लास** (नुकसान) होता है इस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता। मैं कहूंगा कि इस का कोई इन्तजाम होना चाहिये आप की तरफ से।

उपाध्यक्ष महोदय : आप सरकार से कह रहे हैं या दूसरों से कह रहे हैं ?

पंडित द्वा० ना० तिवारी: मैं आप से कह रहा हूं और आप की मारफत सरकार से कह रहा हूं। नार्थ ईस्टर्न रेलवे की तरफ, मीटर गेज की तरफ, खास कर नार्थ ईस्टर्न रेलवे की तरफ मिनिस्टर साहब का ध्यान जाना चाहिये ताकि वहां अधिक से अधिक सुधार हो।

श्री जगजीवन राम : सुधार हो रहा है।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : बहुत धीमी चाल से सुधार हो रहा है और जिनका कि अभी कोई असर नहीं मालूम पड़ रहा है । टेस्ट आफ़ दी पुडिंग इज़ इन इटस ईटिंग । (खाने का जायका उसे खाने में होता है) । अगर हम लोगों को रेलगाड़ियों में अधिक सुविधा मिले तो हम समझें कि वाक़ई सुधार हुआ है । मैंने आपकी किताब से पढ़ कर बताया कि चाहे किसी भी दृष्टि से क्यों न देखा जाय, इम्प्रूवमेंट नहीं हो रहा है और हमारे मुसाफ़िरों को अभी भी तकलीफ़ है । मैं यह मानता हूं कि आपने जो नया जनरल मैनेजर भेजा है वह सुधार करने की बहुत कोशिश कर रहे हैं लेकिन उनकी कोशिशों के बावजूद भी यदि सुधार नहीं होता है बेसिकली कोई चीज़ रोंग है तो उसकी तह में रेलवे मंत्रालय को जाना चाहिये । सुधार करने के हेतु आप कोई कमेटी बिठाइये और इनक्वायरी कराइये कि आख़िर क्या अड़चन है जो कि सुधार नहीं हो रहा है । मैं यह मानता हूं कि जो अफ़सर आपने भेजा है वह मुस्तैदी से अपना काम कर रहा है और कुछ रेलगाड़ियां पहले की अपेक्षा कुछ ठीक समय से चलने लग गई हैं लेकिन जनता रेलगाड़ी जो कि एक एम्पार्टेंट ट्रेन है वह अब भी २, ३ घंटे लेट चलती है । मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय इस बात की जांच करे कि आख़िर आज जो रेलवे की अपेक्षा लोग अपने गुड्स को रोड से भेजने लगे हैं, उसकी क्या वजह यह जो डाइवर्सन हो गया है वह क्यों हो गया है ? रोड ट्रान्सपोर्ट एक अच्छी चीज़ है लेकिन आपको अपनी रेलगाड़ियों द्वारा माल भेजने की व्यवस्था में सुधार करना चाहिए ।

लोकल ट्रेनों के जो आप टाइमिंग्स रखते हैं वे ठीक नहीं होते हैं । अब मैं आपको बतलाऊं कि मेरे छपरा में एक लोकल ट्रेन चलती है । वह कहीं दूसरी जगह नहीं जाती लेकिन उसके चलने का वक्त बड़ा बेतुका है । वह लोकल रात को ११ बजे चल कर २ बजे पहुंचती है और फिर उधर से ९ बजे चल कर १२ बजे पहुंचती है । अब अगर यह रेलगाड़ी बजाय रात के दिन में चलायी जाती तो थ्रू ट्रेंस में जो भीड़ होती है वह भी कम हो जाती और साथ ही रेलवे मंत्रालय को आमदनी भी अधिक होती । चूंकि इसका टाइम बेतुका होता है इसलिए लोग इस रेलगाड़ी पर सफ़र नहीं करते और रेलवे को घाटा होता है और ट्रैफ़िक भी डाइवर्ट हो गई । मैं चाहता हूं कि लोकल रेलगाड़ियों के टाइमिंग्स ठीक रखे जायें ताकि लोगों की लोकल ज़रूरतें पूरी हो सकें और थ्रू ट्रेनों पर जो चढ़ने को विवश होते हैं और भीड़ बढ़ती है वह कम की जाय । जहां तक थ्रू ट्रेनों का सवाल है मैं चाहता हूं कि वह कम स्टेशनों पर ठहरें । अब रात के १२ बजे लोकल चलाने से उनको कोई फायदा नहीं होता है । रेलवे को नुकसान भी होता है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य का समय समाप्त हो चला है ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : एक जनरल बात मैं और कह देना चाहता हूं कि हम लोग जो कुछ यहां पर निवेदन करते हैं, उन सब चीज़ों का जवाब देने के वास्ते मंत्री महोदय के पास टाइम नहीं रहता । मैं चाहता हूं यहां पर मेम्बरों द्वारा जो चीज़ें मिनिस्टर साहब के ध्यान में लाई जाती हैं, उन पर जांच पड़ताल करा कर कुछ दिनों के बाद मिनिस्टर साहब सम्बन्धित माननीय सदस्यों को लिख कर भेज दें कि इस सम्बन्ध में यह यह कदम उठाये गये हैं । जिस तरह से यहां सदन में मंत्री महोदयों द्वारा जो आश्वासन दिये जाते हैं, तो उन के बारे में मिनिस्टर आफ़ पार्लियामेंटरी एफेयर्स समय समय पर सदन को सूचित करते रहते हैं कि फलां फलां ऐश्योरेंस पर यह यह काम हुआ उसी तरह मैं चाहता हूं कि यहां पर जो जो बातें माननीय सदस्यों द्वारा कही जाती हैं और जिनका कि उसी वक्त जवाब देना मिनिस्टर महोदय के लिये सम्भव नहीं होता, उनके बारे में बाद में यह बतलाया जाया करे कि माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिये थे उनके सम्बन्ध में यह कार्यवाही की गई है । उनकी ओर से कोई उत्तर न दिये जाने का परिणाम यह होता है कि हम हर साल रेलवे बजट के मौके पर उन सुझावों और डिमांड्स को यहां पर दुहराते हैं जो कि मैं समझता हूं कि आसानी से

ऐवायड किया जा सकता है । मैं समझता हूं कि उन प्वाएंट्स का बाद में मंत्री महोदय द्वारा जवाब देना कोई मुश्किल बात नहीं है और यह विधि अपनाई जानी चाहिए ।

अब मैं कुछ अपने यहां की बात कहना चाहता हूं ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप का टाइम खत्म हो गया है ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : बस दो मिनट में समाप्त किये देता हूं । हमारे यहां पर सारन चम्पारन एक पड़ौसी ज़िला है। बीच में गंडक नदी है। अगर सीधे जाया जा सके तो केवल दस मील का मार्ग है लेकिन आज सैकड़ों मील का चक्कर लगा कर वहां जाना पड़ता है । सिधैवलिया और चकिया लाइन का सर्वे हो चुका है और उस लाइन को चालू कर देने से और कनैक्ट कर देने से लोगों को सुविधा होगी और रेलवेज़ की आमदनी भी बढ़ेगी । चकिया एक ऐसी जगह है जहां से लाखों मन जूट निर्यात किया जाता है और यह लम्बा रूट होने की वजह से उन लोगों को फ्रेट में बहुत रुपया देना पड़ता है । यह १५, २० मील की लम्बी रेलवे लाइन बना देने से दोनों का कनैक्शन हो जायगा और घूम कर नहीं जाना पड़ेगा और उसके साथ ही रेलवे की आमदनी भी बढ़ जायेगी ।

विकिटिमाइज़ेशन आफ लोअर स्टाफ बाई हायर आफिशियल्स आज रेलवेज़ में चल रहा है और मैं उसकी ओर मंत्री महोदय का ध्यान विशेष रूप से दिलाना चाहता हूं । मैं इसका एक उदाहरण सदन के सम्मुख देना चाहता हूं । और वह इस प्रकार है । एक मर्तबा सोनपुर में पानी की कमी हुई तो मैंने उसकी बाबत डी० टी० एस० से शिकायत और बात करनी चाही । हालांकि वह फोन पर अवेले-बेल थे लेकिन उन्होंने उस पैसेंजर गाइड को कह दिया कि टाईम फ़िक्स करके बात करें । अब मैं वहीं पर बैठा हुआ था और मैंने इस पर कम्पलेंट बुक में शिकायत दर्ज की लेकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई उलटे उस बेचारे पैसेंजर गाइड का विकिटिमाइज़ेशन हो रहा है। उसके दो, दो और तीन तीन एक्सप्लेनेशंस ले लिये गये और चार्ज शीट किया गया और मुझ को यह चिट्ठी लिख दी गई कि साहब आपको ग़लत इत्तिला मिली है । अब मैं कैसे मान लूं कि मुझे ग़लत इत्तिला मिली है जबकि मैं स्वयं वहां जब वह गाइड फोन कर रहा था तो मैं मौजूद था और मैं सब बात सुन रहा था और डी० टी० एस० ने जो उसको जवाब दिया था उसको भी मैं सुन रहा था । मेरे यह सब कहने का मतलब यह है कि लोअर स्टाफ वालों को स्केपगोट न बनाया जाय और अपना कसूर उन लोगों पर न लादा जाय । मैं इस सम्बन्ध में एक बात और कह देना चाहता हूं कि छपरा के सदस्य श्री राजेन्द्र सिंह से डी० टी० एस० साहब ने हंसते हंसते हुए यह कहा कि आप और तिवारी जी हमारा कुछ बिगाड़ नहीं सके और हमने उनके खिलाफ़ कोई कार्यवाही नहीं की थी ।

मैं चाहता हूं कि मन्त्री महोदय इस ओर ध्यान दें और इसकी व्यवस्था करें कि हम लोग बड़े अधिकारियों के ख़िलाफ अगर कम्प्लेंट बुक में शिकायत लिखते हैं तो उसके सम्बन्ध में कुछ जांच पड़-ताल होनी चाहिये और वह जांच पड़ताल और जवाबदेही उन्हीं के द्वारा न हो जिनके कि खिलाफ हमारी शिकायत होती है । उस शिकायत की जांच ज़रा ऊंची लेविल पर होनी चाहिये और कोई जनरल मैनेजर वगैरह उस शिकायत के सम्बन्ध में जांच पड़ताल करके शिकायत करने वाले को उसके बारे में सूचित करें ।

†**श्री माने** (बम्बई नगर मध्य-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : भारतीय रेलवेज़ देश का सबसे बड़ा राष्ट्रीय उपक्रम है । उसमें १११९·३ करोड़ रुपये लगे हुए हैं, ११ लाख कर्मचारी काम करते हैं, जबकि भारत सरकार के कुल कर्मचारी १७ लाख हैं ।

†[मूल अंग्रेजी में]

[श्री माने]

प्रथम पंचवर्षीय योजना काल में, हमने इस उपक्रम पर ४२३ करोड़ रुपये खर्च किये थे। द्वितीय योजना के दौरान में हम इस पर ११२५ करोड़ रुपये खर्च करेंगे। लेकिन इस उपक्रम की हालत उतनी अच्छी नहीं है जितनी कि माननीय मंत्री के भाषण से लगती है।

इसके कई पहलू ऐसे भी हैं जो बड़े निराशाजनक हैं। १९५७-५८ में यात्रियों से होने वाली आय ११९.१० करोड़ रुपये थी, जबकि १९५९-६० के प्राक्कलित आय ११८.३० करोड़ रुपये ही रखी गई है। यह हालत तब है जबकि यात्री गाड़ियों की संख्या बढ़ रही है। और, रेलवे बोर्ड का दावा है कि यात्री सुविधाओं में काफी सुधार किया गया है।

रेलवे प्रशासन की बचत भी कम हुई है। पुनरीक्षित प्राक्कलनों को देखने से पता चलता है कि १९५८-५९ में १९५७-५८ की वास्तविक आय से जितनी भी ज्यादा आय होगी वह सारी की सारी बढ़े हुए व्यय में खप जायेगी। रेलवे प्रशासन की बचत की राशि लगातार घटती जा रही है। १९५६-५७ में वास्तविक बचत २०.३२ करोड़ रुपये हुई थी, और १९५७-५८ में वह ११.३८ करोड़ रुपये ही रह गई।

भारत सरकार के श्रम मन्त्रालय के प्रतिवेदन से पता चलता है कि वेतनों की अदायगी में बड़ी अनियमिततायें की जा रही हैं। रेलवेज़ में कई सैक्शन हैं। प्रतिवेदन में जो आंकड़े दिये गये हैं, उनसे पता चलता है कि परिवहन सैक्शन में १०,९०५; मैकेनिकल सैक्शन में ३,६२५, इंजीनियरिंग सैक्शन में १,६६२ और विविध में में १,०५९ अनियमिततायें हुई। ठेकेदारों के संस्थापनों में २,०७६ अनियमिततायें हुईं। इससे पता चलता है कि रेलवे प्रशासन श्रमिकों के साथ कैसा व्यवहार कर रहा है।

दूसरी चीज़ यह है कि रेलवे प्रशासन कार्मिक संघों के ठीक ढंग से मान्यता नहीं देता। इससे मज़दूरों में बड़ी बेचैनी है। आल इंडिया रेलवे मैन्स फेडरेशन को मान्यता दी जानी चाहिये। मज़दूरों की इस बेचैनी का असर उनकी कार्यक्षमता पर भी पड़ रहा है।

माननीय मंत्री ने फरवरी के प्रथम सप्ताह में अपने एक भाषण के दौरान में कहा था कि बहुत ही जल्द देवा-दसगांव लाइन बन जायेगी। महाराष्ट्रीय जनता की लगातार यही मांग रही है। बम्बई के मुख्य मन्त्री ने भी ऐसा ही आश्वासन दिया था। लेकिन अब माननीय मन्त्री ने अपने भाषण में कहा है कि शायद तृतीय योजना में उस लाइन का निर्माण किया जा सके। इस तरह उसके निर्माण को टाला जा रहा है।

बम्बई राज्य के महाराष्ट्रियों की दूसरी बड़ी मांग है कि पारुली से मोमिनाबाद और बिटुर्न होती हुई औरंगाबाद तक एक रेलवे लाइन निर्मित की जाये।

भूतपूर्व रेलवे मंत्री ने वहां की जनता को इसका आश्वासन भी दिया था।

माननीय मंत्री को अनुसूचित जातियों, अनुसूचित आदिम जातियों तथा बौद्धों को रेलवे कर्मचारियों के रूप में भर्ती करने के लिये निर्धारित रक्षित कोटे की ओर विशेष ध्यान देना चाहिये। माननीय मंत्री ने इस कार्य के लिये कुछ विशेष अधिकारी भी नियुक्त किये हैं। लेकिन वे शायद माननीय मंत्री के आदेशों का तत्परता से पालन नहीं करते। क्या माननीय मंत्री बता सकते हैं कि रेलवेज़ की पहली श्रेणी के ४,००० अधिकारियों में से कितने अनुसूचित जातियों, इत्यादि के हैं। रक्षित कोटे को पूरा नहीं किया जाता। माननीय मंत्री को इसकी देख भाल का दायित्व स्वयं सम्भालना चाहिये।

प्रतिवेदन में बताया गया है कि इस वर्ष अनुसूचित जातियों के उम्मीदवारों के लिये ५,०७४ और अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों के लिये ६,०४६ पद सुरक्षित किये गये थे, और उनके क्रमशः ६,०४६ और ४६१ उम्मीदवार चुने गये थे। पता नहीं किन श्रेणियों के लिये।

बम्बई नगर की उपनगरीय ट्रेनों में बड़ी भीड़ रहती है। आश्चर्य तो यह है कि माननीय मंत्री ने भी उसके बारे में अपनी असामर्थ्य प्रकट की है। तब फिर किससे कहा जाये ? बम्बई में आये दिन दुर्घटनायें होती रहती हैं।

बम्बई में यदि कोई ट्रेन कभी समय से चलती है तो लोग आश्चर्य प्रकट करते हैं। आम लोग कहते हैं कि हमारी ट्रेनें नियमित रूप से अनियमित रहती है। माननीय मंत्री को इसकी ओर ध्यान देना चाहिये।

श्रीमती सहोदरा बाई (सागर-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रार्थना करती हूं कि महिलाओं को पहले बोलने का मौका दिया जाए।

श्री गणपति राम (जौनपुर-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, एक आबजैक्शन हमारा भी है और वह यह है कि अपोज़ीशन वालों को जिन के छोटे छोटे ग्रुप हैं टाइम दिया जा रहा है और हम लोगों को कोई टाइम नहीं दिया जा रहा है। मैं प्रार्थना करता हूं कि हम को भी बोलने का मौका मिलना चाहिये।

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : आपकी तरफ से मिनिस्टर बोलेंगे।

श्री नाथ पाई (राजापुर) : आपको धन्यवाद ही देना है, कहना कुछ नहीं है।

सरदार अ० सिं० सहगल (जंजगीर) : जिस वक्त राष्ट्रपति जी के अभिभाषण पर चर्चा हो रही थी, उसमें भाग लेने के लिए यदि, उपाध्यक्ष महोदय, आप लिस्ट देखेंगे तो आपको पता चलेगा कि विरोधी दल वालों को बहुत ज्यादा समय दिया गया था और कांग्रेस वालों को कम समय दिया गया था। मैं आपसे प्रार्थना करना चाहता हूं कि हम लोगों को भी पूरा वक्त दिया जाना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे खुशी है कि तसल्ली किसी को भी नहीं है और दोनों तरफ से शिकायत की जा रही है। अब श्री सेन बोलेंगे।

श्री वाजपेयी (बलरामपुर) : हमें तो यह शिकायत है कि आपके ऊपर आरोप लगाये जा रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे कुछ आदत हो गई है इन आरोपों को सुनने की।

श्री फ० गो० सेन (पूर्निया) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो निराश सा हो गया था इस बात से कि पता नहीं मुझे बोलने का समय मिलेगा या नहीं मिलेगा। अब जबकि आपने मुझे समय दिया है, मैं आपका धन्यवाद देता हूं।

मैं माननीय मन्त्री महोदय को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने इस अच्छे रेलवे बजट को पेश किया। इस बजट में उन्होंने बहुत सी अच्छी अच्छी बातें रखी हैं। इस बजट में उन्होंने कई अच्छी अच्छी बातें रखी हैं और उन्होंने कहा है कि कई डायरेक्शन्स में तरक्की हुई है। माननीय मंत्री महोदय ने रिटर्न जर्नी की फैसिलिटी दी हुई है पैसेंजर्स को काफी एमेनिटीज़ दी हैं। स्टाफ को काफी सहूलियतें पहुंचाई हैं। उनके लिए क्वार्टर बनाये जा रहे हैं और होली डे होम्स बना देने की बात भी सोची जा जा रही है। जहां तक अस्पतालों का ताल्लुक है उनमें टी० बी० बैड्स को बढ़ाया जा रहा है। ये

[श्री फ० गो० सेन]

सब चीज़ें अपनी जगह पर अपना महत्व रखती हैं और इन सब के लिये मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं। साथ ही साथ मन्त्री महोदय ने नए स्कूल खोलने की बात भी कही है और साथ ही साथ उस स्टाफ को जो दूर-दराज़ के स्टेशनों पर काम करता है, जैसे स्टेशन मास्टर हैं या दूसरे बाबू हैं उनके लड़के और लड़कियों को पढ़ने के बारे में जो दिक्कतें पेश आ रही हैं, उनको खास सहूलियतें देने का प्रबन्ध माननीय मंत्री महोदय कर रहे हैं और इससे बहुत खुशी का अनुभव होना स्वाभाविक है।

यहां पर पंक्चुएलिटी का ज़िक्र किया गया है और कहा गया है कि गाड़ियां ठीक टाइम पर नहीं आती हैं और जो पंक्चुएलिटी है वह गिर गई है वह घट गई है। यह तो कुत्ते की पूंछ वाला हिसाब है। जब तक उसको पकड़े हुए हैं तब तक तो वह सीधी रहती है और जब उसको छोड़ दिया जाता है तो फिर वह ज्यों की त्यों है, टेढ़ी हो जाती है। जब पंक्चुएलिटी के बारे में कोई खास काम किया जाता है, पंक्चुएलिटी ड्राइव चलाई जाती है, तब तो जरूर थोड़ी उसमें इम्प्रूवमेंट होती है लेकिन फिर ज्यों की त्यों।

यह खुशी की बात है कि हमारे नार्थ बिहार वालों के लिए जहां तक मोकामा ब्रिज का सवाल है उसका प्रश्न अब हल हो गया है। यह प्रश्न बहुत लम्बे समय से विचाराधीन था और अब यह ब्रिज बन गया है और उसको आप खोलने भी जा रहे हैं। यह बड़ी ही प्रसन्नता की बात है। लेकिन इसके साथ एक और भी सवाल पैदा होता है। आप ब्राडगेज की जो लाइन है वह बरौनी तक ही ले जायेंगे और वहां से फिर ट्रांशिपमेंट करनी होगी और फिर मीटरगेज शुरू होगी। रेलवे बोर्ड के एक चेयरमैन साहब ने एक बार शायद अपनी प्रेस कान्फ्रेंस में कहा था कि रेलवे बोर्ड का यह मंशा है कि आहिस्ता आहिस्ता मीटरगेज को ब्राडगेज में कनवर्ट कर दिया जाएगा। अब जबकि आपको मौका लगा है और एक चीज़ आपने हाथ में ले रखी है तो आप उसको पूरा क्यों नहीं कर देते हैं क्यों नहीं आप इस लाइन को भी ब्राडगेज कर देते हैं। असम रेलवे और नार्थ आफ बंगाल के लोगों का यह कहना है कि उनको गुड्स ट्रैफिक के लिए बहुत दिक्कत का सामना करना पड़ता है और माल वहां पहुंचाया नहीं जा सकता है। मोकामा ब्रिज हो जाने से थोड़ीसी सहूलियत तो अवश्य होगी लेकिन उसमें दिक्कत यह है कि थोड़ा ज्यादा डिसटैंस कवर करना पड़ेगा। इस मामले में जहां तक हमारे व्यवसायी लोग हैं उनका कहना है कि उनको ज्यादा फ्रेट देना पड़ेगा और एक डेढ़ सौ मील के करीब का ज्यादा चक्कर पड़ेगा। इस वास्ते इस बारे में भी माननीय मंत्री को चाहिये कि इस पर भी विचार करें और इस ब्राडगेज लाइन को आगे बढ़ा दें। आप यह मानते हैं जो मीटरगेज है वह अन-इकोनोमिक है और और भी कई दिक्कतें पैदा होती हैं। अगर बाद में इसको कनवर्ट करना हो तो अभी से क्यों न कनवर्ट कर दिया जाए मैं प्रार्थना करता हूं कि कम से कम इस ब्राडगेज को नार्थ बंगाल और असम की ओर बढ़ाया जाए ताकि उस इलाके के लोगों की जो शिकायतें हैं, वें दूर हो सकें और ये जो अन-कोनैक्टिड लिंक्स हैं यह ठीक हो सकें। असम में खास तौर पर जब भी एसेंशल कमोटिटीज़ जातीं हैं वे हवाई जहाज़ के ज़रिये से जातीं हैं और खर्च बहुत पड़ता है। इस वास्ते मैं आशा करता हूं कि माननीय मन्त्री महोदय इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

जहां तक नाथ ईस्ट फ्रण्टियर रेलवे का सम्बन्ध है आपने कहा है लाइन्स वगैरह को स्ट्रेंगथन किया जा रहा है और ब्रिजिस इत्यादि बनाये जा रहे हैं। इस बात को मैं बिल्कुल सही मानता हूं। हाल ही में मैं पार्लियामेंट के एक मैम्बर की हैसियत से ज़ोनल यूज़र्स कान्फ्रेंस में भाग लेने के लिये डिब्रूगढ़ गया था और मैंने उन सभी चीज़ों को सही पाया जिनका माननीय मंत्री महोदय ने अपनी स्पीच में ज़िक्र किया है। मैंने देखा है कि मज़बूती के साथ काम हो रहा है और बड़ी खूबी के साथ उसको किया

जा रहा है। ब्रह्मपुत्र के ऊपर पिलर्स बन रहे हैं और मैं मानता हूं कि इस ओर आपका काफी ध्यान है। लेकिन मैं चाहता हूं कि इस ओर आपका ध्यान बराबर लगा रहना चाहिये और यह नहीं होना चाहिये कि इसे छोड़ दिया जाए।

अब मैं पैसेंजर एमेनेटीज़ की तरफ आता हूं। मैं मानता हूं कि पैसेंजर्स को काफी सहूलियतें पहुंचाई गई हैं और पहुंचाई जा रही हैं हम लोगों का मैं मानता हूं यह विचार रहता है कि जो मिलता जाता है, उसको तो हम रखते जाते हैं और साथ ही आगे की मांगों को पेश करते जाते हैं। यह बात सही है कि यहां हम लोग जितनी बातें पेश करते हैं उनके लिये जब सरकार अपने रिसोर्सेज देखती है तो बहुत कम पैसा अपने पास पाती है। धीरे धीरे वह उन खराबियों को रफा करना चाहती है और करती भी है। इस बार जो उन्होंने बातें हमारे सामने रक्खी हैं इसकी मैं ताईद करता हूं।

मैं ट्रान्सपोर्ट के बारे में कह रहा था। कुछ ज़िक्र हुआ है कि रोड ट्रांसपोर्ट जो है रेलवे के कम्पिटिशन में वह उतर आया है। इसके बारे में मैंने रेलवे बोर्ड के मेम्बर साहब का स्टेटमेंट अखबार में भी देखा। वह कहते हैं कि इससे ५० परसेन्ट रेवेन्यू कम हुई है। यह सही है क्योंकि पब्लिक के अन्दर जो बात है, उसके कारणों को हम को देखना चाहिये और उस पर गौर करना चाहिये। उनमें आज एक अनिश्चितता रहती है कि पता नहीं हमारा माल पहुंचेगा भी या नहीं। मैंने नार्थ ईस्टर्न रेलवे के बारे में कहा कि वहां के लोगों में बड़ी अनिश्चितता रहती है कि गौहाटी और पांडु में हमारा माल पता नहीं कब पहुंचेगा। वहां पर जो माल बुक होता है वह गायब हो जाता है। इस बारे में मैंने सवाल भी किया था। खास कर सकरी गली और मनिहारी घाट में काफी चोरी होती है और रेलवे को कम्पेन्सेशन भी देना पड़ता है। लेकिन जो माल की चोरी के लिये अगर पांच या छः हजार रु० का क्लेम दिया जाता है तो उस का पेमेन्ट होते होते दो साल लग जाते हैं। जो मामूली तिजारती हैं, जिसकी कुल पूंजी पांच या दस हजार है, अगर वह एक कंसाइनमेंट में पांच या दस हजार रुपया लगा देता है और उसके माल की डेमेज का कम्पेन्सेशन मिलने में दो साल लग जाते हैं तो वह तिजारती तो बेचारा खत्म हो गया, उसका कचूमर निकल गया। इसी तरह से पेरिशेबल गुड्स के बारे में भी है। सकरी गली और मनिहारी घाट के जो फ्रूट के कनसाइनीज हैं, उनके रिप्रेजेन्टेटिव आसाम और शिलांग में हैं। उनके सामान को निकाल कर बांट भी लिया जाता है। इस तरह से इन चीजों की चोरी होती है। हमारे मंत्री महोदय ने भी अपनी रिपोर्ट में इस क्लेम्स के बारे में बताया है यहां तक शिकायत आई है कि जब स्टीमर में सामान नदी से पार किया जाता है तो स्टीमर को रास्ते में रोककर माल गायब कर दिया जाता है आपने रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स भी रक्खी है आपने जेनरल मैनेजर को उसका हैड बना दिया है। कोई उसकी बात सुनता नहीं है स्टेशन स्टाफ का उस पर कोई कंट्रोल नहीं है कि वह उससे ठीक तरह से काम करा सके। इस तरफ भी आपको तवज्जह देनी चाहिये ताकि यह सारी शिकायतें दूर हो और लोगों में विश्वास पैदा हो कि जो माल वह रेलवे के जरिये से भेजेंगे वह सुरक्षित पहुंच जायेगा और तभी रेलवे और रोड का कम्पिटीशन खत्म होगा। हम देखते हैं कि हमारे यहां पूर्निया में कलकत्ता ट्रांसपोर्ट सिर्फ ५ रु० मन में सामान घर तक पहुंचा देता है। कलकत्ता से आसाम लिंक होकर ५ रु० मन माल ले जाता है और साथ में उसकी सिक्योरिटी भी हो जाती है। हम नहीं चाहते कि इसकी वजह से रेलवे को घाटा हो क्योंकि यह बड़े दुःख की बात है। इससे रेलवेज के लास का सवाल है, इसमें वैगन डिफिकल्टी भी बहुत काम करती है। जैसा मेरे मित्र पहाड़िया जी ने कहा इस की ओर भी थोड़ा ध्यान दिया जाना चाहिये। हमारे यहां जूट के मामले में यह हो जाता है कि वैगन समय पर न मिलने से उसका दाम कम हो जाता है। जुलाई से दिसम्बर तक इस चीज का ज्यादा जोर हो कि वैगन मिले। हमारे यहां रिवर कंडीशन्स की वजह से हो सकता है कि ऐसा हो जाता हो लेकिन जूट मार्केट के लिये यह बड़ी खतरनाक चीज हो जाती है। पहले तो समय पर माल नहीं भेज पाते हैं, उसके बाद जब माल आता है तो आदमियों की पर्चेजिंग पावर नहीं रह जाती। उस वक्त लोग कहते हैं कि कम दाम में तो हम

[श्री फ० गो० सेन]

खरीदेंगे, नहीं तो नहीं खरीदेंगे। अब बेचारा जूट वाला कहां जाय। लिहाजा उसको जो दाम मिलता है उसको लेना पड़ता है। इस तरह से वहां पर बाटलनेक कायम हो जाता है। मैं समझता हूं कि मौकामा ब्रिज का रास्ता हो जाने से कुछ सुविधा होगी और इस पर ध्यान दिया जायगा।

उपाध्यक्ष महोदय : इतने मसलों पर बोलने के बाद अब आप नये मसले पर न आयें।

श्री फ० गो० सेन : मुझे यह कहना है कि हमारे रेलवे मंत्री जी ने जो पेज २४ पर कहा है मैं उससे सहमत हूं। उन्होंने कहा है :

"चौकसी संगठन न केवल भ्रष्टाचार का पता लगाने और भ्रष्ट कर्मचारियों को सजा दिलाने में सफल रहा, बल्कि इसने उन ईमानदार कर्मचारियों की भी रक्षा की है जो नियमों के पालन में किसी तरह की छूट नहीं देते, लेकिन सम्बन्धित व्यक्ति उन्हें बदनाम करते हैं। हुजूर, मैं इस चीज से बिल्कुल सहमत हूं। मैंने कई केसज में देखा है कि इस ओर ध्यान दिया जा रहा है। अभी हाल ही में मैंने देखा कि माननीय मंत्री महोदय ने इस बात को टेकअप किया। एक बेकसूर आदमी जिसका कोई मददगार नहीं था, वह ए० टी० एस० होने जा रहा था, उस की सर्विस को टर्मिनेट कर दिया गया। मैं बड़े हर्ष के साथ कहना चाहता हूं कि हमारे मंत्री महोदय ने उस केस को टेकअप किया। उसका जूरिस्डिक्शन न होते हुए एक ईमानदार आदमी को बिना कारण बताये नौकरी से हटाया जाना कहां तक जायज है।

एक माननीय सदस्य : इस हुजूर के क्या माने होते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : जो ऐतराज किया जा रहा है वह ठीक है। डिमाक्रेसी के जमाने में पार्लियामेंट में हुजूर की जरूरत नहीं है।

श्री फ० गो० सेन : मुझे माफ कीजिये।

श्री राजेन्द्र सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, क्या मैं उस ए० टी० एस० का नाम जान सकता हूं जिसको तंग करके डिसमिस किया गया था।

उपाध्यक्ष महोदय : यहां पर नाम नहीं आना चाहिये।

श्री फ०गो० सेन : इसीलिये मैंने नाम नहीं बताया, वैसे मैं नाम जानता हूं यह हम लोगों के तजुर्बे की बात है कि हमने मंत्री महोदय का ध्यान जब कभी आकर्षित किया है तो उन्होंने उस पर अपना ध्यान जरूर दौड़ाया है। मगर जहां तक रेलवे बोर्ड का सवाल है मुझे ऐसा लगता है कि हम लोग जब चिट्ठी चपाती भेजते हैं तो उसका ऐकनालेजमेंट तो हो जाता है, यह मैं मानता हूं, कि काम भी बहुत है लेकिन मामला बहुत अर्से तक पड़ा रहता है। मैं डिबरूगढ़ गया था जेनरल रेलवे यूजर्स कान्फरेंस में। करीमगंज के मेम्बर भी थे। उन्होंने कहा था कि चाहे गुड्स ट्रैफिक हो या दूसरी चीज, जहां तक इंडिविजुअल केसेज का सवाल है उनको जरूर देखना चाहिये। उनको परसू करने पर बहुत सी चीजें आप के सामने आ जायेंगी। मुझ को भी ऐसा लगता है कि जो इंडिविजुअल केसेज आते हैं उनको जरूर परसू करना चाहिये और उनको ठीक से हैंडल करने से बहुत सी चीजें सामने आ जायेंगी। इसके लिये मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड से भी कहूंगा कि इस ओर और भी तवज्जह दें।

हमारे यहां कटिहार में एक पोर्टर्स यूनियन है। वह एक रजिस्टर्ड यूनियन है, उस में करीब ५०० मेम्बर हैं। उसे हैंडलिंग ठीके मिल जाये तो उस से बहुत काम बन जाय। वाकया यह हुआ कि वहां पहले एक कंट्रैक्टर था वह भाग गया। तमाम काम बन्द हो गया। इस के बाद पोर्टर्स को बुला

कर उन के ऊपर सारी जिम्मेदारी दे दी गई और वह लोग काम करने लगे । थोड़े दिन बड़ी अच्छी तरह से काम उन्हों ने किया और आसाम रेलवे में सरकार की तरफ से उस का रजिस्ट्रेशन हो गया । तो हमारी तो पालिसी है कि जहां पर भी कोआपरेटिव्ज़ बनें हम सारा बोझ उन लोगों को काम का दे दें । हमारे मंत्री महोदय भी इस के ऊपर हमेशा जोर देते हैं । लेकिन जो हमारी एड-मिनिस्ट्रेटिव मशीनरी है वह इस मामले में ठीक से चलने देना पसन्द नहीं करती है । वह इस में फिट-इन नहीं करती । तो उस ओर भी देखना चाहिये । हमारे यहां पर ट्रेनें बहुत कम हैं । यह एन० ई० रेलवे में जो १०० मील की पाबन्दी लगा दी गई है उस से शार्ट डिस्टेंस के हमारे यात्री भाइयों को बहुत दिक्क़त उठानी पड़ती है । इसलिये मैं चाहता हूं कि इस ओर रेलवे मंत्री महोदय और उन का मंत्रालय ध्यान दे और जहां पर कि ट्रेनें कम हैं वहां पर अगर इस तरह की कोई पाबन्दी न लगाई जाय तो अच्छा रहेगा ।

कठियार में रेलवे क्रासिंग पर एक ओवर ब्रिज बनाने की बड़ी आवश्यकता है और उस की व्यवस्था न होने से रेलगाड़ी से कट कर कितने ही आदमी मर चुके हैं । जब माननीय मंत्री कठियार गये थे तो उन का ध्यान इस ओवरब्रिज की आवश्यकता की ओर आकृष्ट किया गया था लेकिन चूंकि बिहार सरकार का भी उस से कुछ सम्बन्ध है इसलिय पता नहीं कि वह मामला कहां तक आगे बढ़ा । में पुन: मंत्री महोदय का ध्यान वहां पर ओवरब्रिज तत्काल बनाने की ओर दिलाऊंगा ताकि वहां पर जो रेलों से कट कर आदमी मरते हैं, वे न मरें ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य को खत्म करना चाहिये ।

श्री फ० गो० सेन : बस एक दो प्वाएंट और कह कर मैं अपना स्थान ग्रहण करूंगा । मेल-गाड़ी में जो बुफे का डिब्बा दिया जाता है वह डिब्बा सिलीगुड़ी तक नहीं जाता । हालांकि गाड़ी जाती है लेकिन वह बीच में ही मुज़फ़्फ़रपुर में कट जाता है और उसी तरह सिलीगुड़ी से वापिस आने वाली मेल ट्रेन में मुज़फ्फरपुर से वह बुफे का डिब्बा जुड़ जाता है । लोग तो इस उम्मीद में रहते हैं कि सुबह उन को कठियार में चाय आदि मिलेगी लेकिन उन को निराशा का सामना करना होता है क्योंकि वह बुफे का डिब्बा तो रात को ११ बजे ही कट गया है ।

इस के साथ ही मैं मंत्री महोदय का ध्यान आज रेलवे की वेंडरशिप की ओर दिलाना चाहता हूं । आज हो यह रहा है कि एक ही आदमी कई कई वेंडरशिप के ठेके अलग अलग नाम दिखा कर ले लेने में समर्थ हो जाता है और यह जो एक तरह से वेंडरशिप को मोनोपोलाइज़ करने की मनोवृत्ति चल रही है, वह वांछनीय नहीं है ।

अब चूंकि उपाध्यक्ष महोदय की आज्ञा नहीं है कि मैं आगे कुछ बोलूं और वह घंटी बजाते जा रहे हैं इसलिये मैं और कुछ न कह कर अपना स्थान ग्रहण करता हूं ।

श्री ई० मधुसूदन राव (महबूबाबाद): उपाध्यक्ष महोदय मैं कल से रेलवे बजट के ऊपर बोलने के लिये बैठा हुआ था । आप की कृपा से मुझे बोलने का अवसर मिल गया है वरना मैं सोच हा था कि मैं घर को चला जाऊं .

उपाध्यक्ष महोदय : अगर आप घर चले जाते तो मेरे लिये बहुत आसानी हो जाती ।

श्री इ० मधुसूदन राव : इस साल का रेलवे बजट हमें कुछ आशाजनक मालूम पड़ता है और इसलिये मैं पहले रेलवे मंत्री महोदय और उन के मंत्रालय को धन्यवाद देते हुए कुछ चीजें और सुझाव उन के समक्ष रखना चाहता हूं ।

[श्री ई० मधुसूदन राव]

हमारे इस साल के रेलवे बजट में जो बचत दिखाई पड़ रही है वह १३ करोड़ रुपये की है। यह जो पे कमिशन की रिपोर्ट आने वाली है, उस को दृष्टि में रख कर देखा जाय तो मैं समझता हूं कि यह जो बचत दिखलाई गई है वह कोई बहुत ज्यादा नहीं है।

भारत हमारा एक कृषि प्रधान देश है और ज़ाहिर है कि हम ने जो अपनी पंचवर्षीय योजनाओं में जनता को सहूलियतें देने के लिये स्कीमें बनाई हैं, वह सब स्कीमें और सुविधायें हम इस देश की जनता को रेलगाड़ियों की संख्या और फैलाव बढ़ा कर ही दे सकते हैं।

यह जो दक्षिण और उत्तर को अलग कर के ज़ोन बनाई गई है, उस के खिलाफ मेरी रेलवे मंत्री महोदय से शिकायत है। इस दूसरी पंचवर्षीय योजना में मैं जानना चाहता हूं कि दक्षिण में कौन सी रेलवे लाइन्स निकाली गई हैं। वहां की आमदनी क्या है और यह देख कर आप बता सकते हैं। परन्तु एक बात स्पष्ट है और वह यह है कि जैसा कि बहुत से मेम्बरान पहले भी इसको कह चुके हैं कि दक्षिण के बारे में अन्याय किया जा रहा है।

अब ऐडमिनिस्ट्रेटिव मैटर्स को ध्यान में रखते हुए यह ज़रूरी है कि आंध्र प्रदेश में रेलवे लाइनों के वास्ते एक अलहिदा ज़ोन होना चाहिये। यह मांग कोई रीज़नल कंसडिरेशन की बिना पर नहीं की जा रही है बल्कि यह एक प्योरली ऐडमिनिस्ट्रेटिव मैटर है। आज हमें तीन ज़ोन्स से डील करना पड़ता है अब आन्ध्र प्रदेश के निर्माण से चूंकि एक नई ऐडमिनिस्ट्रेटिव यूनिट बनी है इसलिये नई समस्यायें भी खड़ी हो गई है और ज़ाहिर हैं कि अगर अलग-अलग रेलवे एथारिटीज़ का इस के डिफ्रेंट पार्ट्स का कंसर्न रहेगा तो यह कुदरती बात है कि वे पूरे सब्जेक्ट मैटर को ग्रैस्प करने में असमर्थ रहेगी। आंध्र प्रदेश की गवर्नमेंट ने भी आप से इस के लिये दरख्वास्त की है कि उन का ज़ोन अलग किया जाय। दूसरी पंचवर्षीय योजना में जो लाइनें इनक्लूड की गई हैं वे यह हैं। मैं समझता हूं कि यह न्यु रेल लिंक्स ज़रूरी है और उन के बढ़ा देने से रेलवे की आमदनी में भी वृद्धि होगी और उस प्रदेश में जो खनिज पदार्थ बहुतायत से पैदा होते हैं उन का लाभ उठाया जा सकेगा।

काज़ीपेट निज़ामाबाद लाइन काफ़ी समय से विचाराधीन है और इस को चालू करने की बड़ी ज़रूरत है और चूंकि वहां पर लाइंस की सुविधा नहीं है इसलिये वहां का एग्रीकलचरल डेवेलपमेंट सफ़र कर रहा है। मैं समझता हूं कि सरकार के पास माछली को काज़ीपेट से कनैक्ट करने का प्रपोज़ल है और मैं समझता हूं कि यह उचित है। माछली का हैदराबाद से कनेक्शन होना चाहिये और इस तरह नलगोंडा हैदराबाद से कनैक्ट हो जायगा और इस तरह नैचुरली माछली काज़ीपैट से कनैक्ट हो जायगा। यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से और नलगोंडा ज़िले के डेवलपमेंट की दृष्टि से माछली का हैदराबाद से कनैक्शन होना ज़रूरी है। आज चूंकि कम्युनिकेशन्स की पूरी सुविधा मौजूद नहीं है इसलिये मैंगनीज़ और आयरन ओर का इक्सपेंशन जिस गति से होना चाहिये वह नहीं हो रहा है। जापान के सहयोग से हम वालटेयर से इंटीरियर को रेल से लिंक कर रहे हैं। मेरा सुझाव है कि वही रेल लिंक मेन लाइन के साथ भद्राचलम या काज़ीपेंट के पास जोड़ दी जाय। यह क्षेत्र लोहे और कोयले की खानों के भंडार है। इन के डेवलपमेंट के लिये यह रेल लिंक होनी बहुत ज़रूरी है।

एक प्रपोज़ल रैचूर को नलगोडा और खममेथ से जोड़ने का था। तुंगभद्रा और नागार्जुन-सागर के डेवलपमेंट को देखते हुए यह रेल लाइन बहुत आवश्यक हो जाती है। यह रेलवे लाइन बनाना बहुत ज़रूरी है क्योंकि यह एक बैकवर्ड एरिया है जहां कि न मोटर जाती है और न गाड़ी जाती है। यह एक ऐसा पार्ट है जोकि इंटरनेशनल फ़ेम रखता है लेकिन पुराने ज़माने से निज़ाम के वक्त से वहुत ही दबा हुआ था और बाद में कुछ कम्युनिस्टों की गड़बड़ियों से भी यह लोग परेशान

किये जाते रहे हैं । उस भाग के लोगों के को इधर से उधर जाने की सुविधान प्राप्त नहीं है । मैं चाहता हूं कि उस एरिया में यातायात की ज़रूरी सुविधायें पहुंचाई जायें और कम से कम कोई उन को पोलिटिकली एक्सप्लायट न कर सके । भद्राचलम के जंगलों में जो लोग बसते हैं, वे यातायात की सुविधायें सुलभ न रहने से जंगलों से बाहर नहीं आ सकते और बीच में जो नदियां पड़ती हैं उन को पार कर के आने में उन को बड़ी दिक्कत उठानी पड़ती है । लिहाज़ा यह भद्राचलम, रायचूर, नलगोंडा खम्ममपेट रेलवे लाइन का बनना अति आवश्यक है और मंत्री महोदय को इस पर ध्यान देना चाहिये ।

जहां हम लोग जो रेलवे मंत्रालय के अधिकारियों की कार्य कुशलता के बारे में टीका टिप्पणी करते हैं उन को ध्यान से सुनना चाहिये और यह देखना चाहिये कि हमारी वह टीका टिप्पणी कहां तक ठीक है । रेलवे मंत्रालय को देखना चाहिये कि जब निज़ाम स्टेट की यह रेलवे थी और जब अंग्रेज़ यहां पर थे तब रेलवे में कैसी कार्यकुशलता थी और रेलवेज़ का कैसे काम चलता था और आज कैसे चल रहा है । यहां पर जो रेलवे विभाग के उच्च कोटि के कर्मचारी दो दिन से बैठे हैं वे बड़े ध्यान से हमारी बात सुन रहे हैं । जिस कुशलता से ये लोग अपनी रिपोर्ट लिखते हैं अगर उसी तरह से काम भी करें तो हम को और अपोज़ीशन वालों को उन की आलोचना न करनी पड़ेगी । हम तो उन की सहायता के लिये ही यहां सुझाव देते हैं ।

आन्ध्र प्रदेश के बनाने के बाद लोगों का राजधानी को आना जाना बढ़ गया है । इस के लिये रेलों को सुविधा मिलनी चाहिये । मैं चाहता हूं कि बेज़वाडा को हैदराबाद से मिलाया जाये तो लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी ।

भद्राचलम और सिंगरेनी में कोयले का बहुत उत्पादन हो रहा है । उस के वितरण में कठिनाई हो रही है । इस लाइन को डबल किया जाये ।

रामगुंडम निजामाबाद लाइन बहुत जरूरी है । दो साल पहले भी मैं ने इस के लिये कहा था । मगर इस में शायद कोई दिक्कत आ गई । यह जंगली इलाका है । रामगुंडम जिले में कोयले की खान है । उस जिले में १५० करोड़ से नागार्जुन सागर की योजना बनने वाली है । इस जिले में कोयला निकलता है उस का वितरण करना मुश्किल हो रहा है । इस ओर भी ध्यान देना चाहिये ।

रेलवे मंत्रालय ने जिन कामों को निगलैक्ट किया है उन को ध्यान में रखते हुए मैं कुछ बातें कहना चाहता हूं । बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा है कि गाड़ियों में क्राउडिंग बहुत होता है । मैं भी इस से सहमत हूं । बेज़वाडा और काजीपेट जैसे स्टेशनों पर पैसिंजर अमैनिटीज़ की कमी है । काजीपेट स्टेशन के बारे में मेरे दोस्त श्री विट्ठल राव ने ६१२ नम्बर का तारांकित प्रश्न पूछा था और इस से पहले भी उन्हों ने इस बारें में प्रश्न पूछा था कि जो रिमाडलिंग के लिये ४० लाख रुपया रखा गया था उस का क्या हो रहा है । पर अभी तक पता नहीं कि उस दिशा में क्या काम हो रहा है ।

वैसे ही मैं यह कहना चाहता हूं कि बेजवाडा और काजीपेट स्टेशनों पर रिटायरिंग रूम की सुविधा नहीं है । ५० पर सेंट एम० पी० यहां से हो कर दक्षिण को जाते हैं । मगर इन स्टेशनों पर न रहने के लिये सुविधा है, न पीने के पानी का प्रबन्ध है न खाने का आराम है और लाइट का ठीक प्रबन्ध नहीं । काजीपेट एक बड़ा जंकशन है । पर यहां पर भी ये सुविधायें नहीं हैं ।

इसके अलावा काज़ीपेट से थ्रू कनेक्शन भी नहीं होते । इसकी अत्यन्त आवश्यकता है । ये जो १४ प्रदेश भारत में बने हैं, इनकी जो राजधानियां हैं उन तक लोग तथा माल आसानी से पहुंच सकें इसको ध्यान में रख कर रेलवे विभाग को प्रबन्ध करना चाहिए । रेलवे के जो उच्च कोटि के अधिकारी हैं वे इस पर सोचें और पार्लियामेंट के मेम्बरों से मिलकर योजना बनायें ।

[श्री ई० मधुसूदन राव]

हम यह नहीं चाहते कि वे कोई काम ऐसा करें कि जो कानून के खिलाफ हो । हम नहीं चाहते कि वे कोई ग़लत सलत चीजें करें । हमारा उद्देश्य जनता को अधिक से अधिक सुविधा देना है । इसलिए जो रेलवे कर्मचारी हैं उनको इसी दृष्टि से काम करना चाहिए । ऐसा होगा तभी लोगों को इस विभाग पर विश्वास होगा ।

मैं एक बात और आपके सामने रखना चाहता हूं । काजीपेट बल्लारशाह लाइन पर १२ स्टेशनों के रिमाडलिंग के लिए ४५ लाख रुपया रखा गया था लेकिन उस दिशा में कुछ काम शुरू नहीं हुआ है । यह कब तक होगा इसका भी कोई अनुमान नहीं है ।

एक बात और कहना चाहता हूं । इस बारे में मैं ने अनस्टार्ड प्रश्न नम्बर ७४३ में भी पूछा था । वारंगाल-खम्मम रोड पर एक अंडर ग्राउंड ब्रिज बनने की बात थी । उसके लिए हमारे माननीय सदस्य श्री सादत अली खां ने भी एक पत्र लिखा था पर उनको तो एकनालिजमेंट भी नहीं मिला । मुझे एकनालिजमेंट तो मिला है पर काम क्या हुआ है यह भगवान ही जानता है । इस अंडर ग्राउंड ब्रिज के लिए मैं ने वहां की म्युनिसिपैलिटी से दरख्वास्त की और वहां के इंजिनियरों और पी० डब्ल्यू० डी० के इंजिनियरों के सर्वे केन्द्र को भेजा । लेकिन मेरे सवाल के जवाब में कहा गया कि अभी उसे एग्जामिन किया जा रहा है । मेरी समझ में नहीं आता कि इस काम में सालों और महीनों क्यों निकल जाते हैं । वह टैकनिकल परसन्स हैं और हमको टैकनिकैलिटीज़ में डाल देते हैं । मैं यह कहना चाहता हूं कि वे बहुत ज्यादा टैकनिकल न बनें और जनता की सुविधा के लिये जल्दी काम करें और हमसे भी इस काम में सहायता लें । हम यह नहीं चाहते कि जिस चीज के लिए हम कहें उसको आप साल ६ महीने तक लटका रखे । ऐसा होने से जनता को सरकार पर अविश्वास होने लगता है ।

रेलवे मंत्रालय ने कुछ नई लाइनें डाली हैं जिनसे जनता को सुविधा होगी, विद्यार्थियों को सुविधा होगी और उद्योगों को सहायता मिलेगी । इसके लिए रेलवे मंत्रालय धन्यवाद का पात्र है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो खत्म करना चाहिए ।

श्री इ० मधुसूदन राव : मैं एक बात और कहना चाहता हूं । वह यह कि रेलवे स्टेशनों पर, खासकर बड़े रेलवे स्टेशनों पर कोढ़ी बहुत आ जाते हैं । दिल्ली तो राजधानी है । पर यहां के स्टेशन पर भी कोढ़ी दिखायी देते हैं । मद्रास में कुछ ज्यादा हैं । लेकिन ये हर बड़े स्टेशन पर कलकत्ता और बम्बई तक पर दिखायी देते हैं । रेलवे विभाग को इस चीज़ पर ध्यान देना चाहिए लोग इन स्टेशनों पर पानी आदि पीते हैं । हो सकता है कि इन कोढ़ियों के रहने की वजह से उनके स्वास्थ्य पर बुरा असर होता हो ।

मैं एक बार फिर रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूं ।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव** : (खम्मम) : विदेशी मुद्रा पाने, विश्व बैंक से ऋण लेने, लोह और इस्पात प्राप्त करने और आयात की गई आवश्यक वस्तुओं को लेने में रेलवे का सर्वप्रथम स्थान रहा है और इसको देखते हुए हमें आशा थी कि रेलवे का कार्य संचालन बहुत अच्छा रहेगा परन्तु हमें ऐसी कोई बात दिखाई नहीं देती । अपनी ओर से कुछ न कह कर मैं इस्पात, खान और ईंधन द्वारा एक प्रश्न के उत्तर में कही गई इस बात की ओर ध्यान दिलाता हूं कि करनपुरा की कोयला खानों में से अधिक कोयला केवल इसलिए नहीं उठाया गया क्योंकि रेलवे ने

†मूल अंग्रेजी में

वहां पर साइडिंग नहीं बनाई थी। मैं खुद भी कह सकता हूं कि यदि सिंगरेनी कोयला खानों को बेल्लमपल्ली रेलवे स्टेशन से साइडिंग बना कर मिला दिया जाता तो गत वर्ष में ५ लाख टन कोयला वहां से उठाया जा सकता था। माननीय रेलवे मंत्री ने बताया है कि द्वितीय योजना काल के अन्त तक उनका लक्ष्य १६२० लाख टन कोयला उठाने का है। परन्तु जिस रफ्तार से काम हो रहा है उससे पता लगता है कि इस योजना काल में लक्ष्यपूर्ति की कोई संभावना नहीं है।

मैं रेलवे मंत्री को बधाई देता हूं कि रेलवे के कुछ वर्कशापों और कारखानों में उत्पादन में वृद्धि हुई है। चितरंजन इंजन कारखाने, और सवारी डिब्बे के कारखाने में उत्पादन बढ़ा है। गंगा का पुल अनुमानित अवधि से एक वर्ष पूर्व बन गया है। राउरकेला और भिलाई कारखाने के लिये यंत्र तथा मशीनरी शीघ्रता से पहुंचा गई है। मैं आशा करता हूं कि दुर्गापुर में भी इसी तत्परता से यंत्र और मशीनरी पहुंचाई जायेगी।

माननीय रेलवे मंत्री ने राज्य सभा में वाद विवाद का उत्तर देते हुए डीज़ल के इंजनों के निर्माण के बारे में उल्लेख किया। मेरा विचार है कि जब हमारे देश में डीज़ल तेल की कमी है तो हमें डीज़ल इंजनों के इस्तेमाल के बारे में पूरी तरह सोच विचार करना चाहिये। इंजनों का बनाने का तभी लाभ होगा जब तेल और तेल का आयात करने के लिए विदेशी मुद्रा हो। विदेशी मुद्रा हम इसके लिये व्यय करना नहीं चाहते हैं। इसलिए मैं तो चाहता हूं कि जब तक देश में पर्याप्त डीज़ल तेल की उपलब्धि न हो जाये हमें यह इंजन नहीं बनाने चाहिए। फिर, माननीय मंत्री ने कहा कि इन इंजनों के निर्माण का काम गैर सरकारी क्षेत्र को सौंपा जायेगा। मैं समझता हूं कि यह चीज़ १९५६ में संसद् द्वारा पारित नीति सम्बन्धी संकल्प के विरुद्ध होगी।

आय-व्ययक प्रावकलनों में जब कोई बात रखी जाती है तब हम समझते हैं कि उस वर्ष में वह काम आरम्भ कर दियाँ जायेगा। किन्तु मुझे बड़ा खेद है कि गत वर्ष के आय-व्ययक में गुडिवाडा-भीमवरम रेलवे लाइन बनाने की व्यवस्था की गई थी और फिर भी अभी तक कोई काम उस पर आरम्भ नहीं किया गया है। वही हाल काजीपेट रेलवे स्टेशन का है। प्रावकलन समिति ने सर्वदा यही कहा है कि किसी वर्ष के आय-व्ययक में जब किसी काम के लिए व्यवस्था कर दी जाये तो निश्चित रूप से वह धनराशि व्यय की जानी चाहिए, परन्तु प्रत्येक वर्ष ऐसा ही होता है कि उपबन्धित धनराशि व्यय नहीं की जाती है। हम आशा करते हैं कि भविष्य में ऐसा नहीं होगा।

मुझे इसकी बड़ी प्रसन्नता है कि द्वितीय योजना काल में जिन नई रेलवे लाइनों को बनाने की व्यवस्था नहीं थी उनको बनाने का काम भी ले लिया गया है। परन्तु इस बात का खेद भी है कि इस योजना में सम्मिलित कुछ नई लाइनें बनाने का काम अभी आरम्भ नहीं किया गया है। यह लाइनें राबर्टसगंज से गढ़ुवा, गुना से उज्जैन, आदि हैं।

जहां तक रेलों के चलने का सम्बन्ध है, आप ग्रान्ड ट्रन्क एक्सप्रेस के चलने से ही रेलवे की दक्षता का अनुमान लगा सकते हैं। हम चाहते थे कि इस गाड़ी का चालन समय (रनिंग टाइम) कम कर दिया जाये। दिल्ली से हैदराबाद तक यह गाड़ी ३६ घंटे में पहुंचती है जबकि कालका मेल दिल्ली से हावड़ा २५ घंटे में पहुंच जाती है। मैं फिर प्रार्थना करता हूं कि इसके समय को कम कर दिया जाये। मैं यह भी चाहता हूं कि डिलक्स गाड़ियों को चलाना बन्द कर देना चाहिए और विशेषतया दिल्ली से मद्रास को एक मेल ट्रेन चलानी चाहिए।

१९५६–५८ के बीच रेलवे बोर्ड में हजारों पदाधिकारी बढ़ा दिये गये हैं बड़ी अजीब बात है कि जब अन्य मंत्रालयों में मितव्ययता की जा रही है तभी हम रेलवे में पदाधिकारियों की संख्या

[श्री त० ब० विट्ठल राव]

बढ़ा रहे हैं। इसके विपरीत रेलवे के निम्न दर्जे के कर्मचारियों में १९ प्रतिशत कर्मचारी अस्थायी हैं जबकि उनमें से बहुतों ने तीन वर्ष से अधिक अवधि तक सेवा कर ली है। मैं आशा करता हूं कि इस सम्बन्ध में भी कुछ कार्यवाही अवश्य की जायेगी।

श्रीमती कृष्णा मेहता (जम्मू तथा काश्मीर) : उपाध्यक्ष महोदय . . . . .

एक माननीय सदस्य : काश्मीर में तो कोई रेलवे लाइन नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य कह रहे हैं कि काश्मीर में कोई रेलवे लाइन नहीं है

श्रीमती कृष्णा मेहता : इसीलिए तो बोलने की आवश्यकता है।

मैं माननीय रेलवे मंत्री जी तथा रेलवे बोर्ड को धन्यवाद देना चाहती हूं कि उन्होंने जम्मू तथा काश्मीर की जनता की एक बड़ी मांग को पूरा करने की तरफ ध्यान दिया है और आशा की जाती है कि जल्दी से जल्दी रेलवे लाइन का काम भी वहां शुरू किया जायेगा . . . . . .

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्या कल अपनी स्पीच जारी रखें।

इसके पश्चात् लोक-सभा शुक्रवार, २७ फरवरी, १९५९/८ फाल्गुन, १८८० (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

गुरुवार, २६ फरवरी, १९५९

७ फाल्गुन, १८८० (शक)

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		१५९१–१६१२
तारांकित प्रश्न संख्या		
६६३	नगरीय आय की उच्चतम सीमा का निश्चित किया जाना	१५९१–९३
६६४	बर्मा को निर्यात	१५९३–९५
६६५	पूर्वनिर्मित मकान योजना	१५९५–९६
६६६	जीपों सम्बन्धी मुकदमा	१५९६–९७
६६७	सीमा विवाद	१५९८–९९
६६८	कागज और लुग्दी बनाने की मशीनों का निर्माण	१५९९–१६०१
६६९	निर्यात	१६०१–०२
६७०	सिंगरेनी की कोयला खान के कर्मचारी संघ की मांगें	१६०२–०३
६७२	भविष्य निधि में अंशदान	१६०३–०५
६७४	ट्रकें और कारें	१६०५–०८
६७५	उत्तर प्रदेश में अल्यूमीनियम का कारखाना	१६०८–०९
६७६	नेपाल में भारतीय शेरपा	१६०९–१०
६७७	कच्चा मैंगनीज	१६१०–११
६७८	पश्चिमी पाकिस्तान में हिन्दू तथा सिख तीर्थ स्थान	१६१२
प्रश्नों के लिखित उत्तर		१६१२–७८
तारांकित प्रश्न संख्या		
६७१	खली से 'साल्वेन्ट एक्सट्रेक्शन' विधि से तेल निकालना	१६१२
६७३	अन्तर्राष्ट्रीय चाय करार	१६१३
६७९	पनीर बनाना	१६१३
६८०	जापान को कच्चे लोहे का निर्यात	१६१४
६८१	कातने की नई मशीन	१६१४–१५
६८२	आन्ध्र पेपर मिल्ज़, राजामुन्दरी	१६१५

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)		
तारांकित प्रश्न संख्या		
६८३	खेतिहर मजदूरों की न्यूनतम मजूरी . .	१६
६८४	आकाशवाणी के पूना केन्द्र से ग्रामीण प्रसारण	१६
६८५	श्रम अपीलीय न्यायाधिकरण .	१६
६८६	चाय उद्योग .	१७
६८७	ब्लीचिंग पाउडर . . .	१७
६८८	प्लाइवुड के कारखाने . . .	१८
६८९	आकाशवाणी .	१६१८
६९०	स्ट्रेप्टोमाइसीन का उत्पादन	१६१८–१९
६९१	भारतीय पटसन के सामान का निर्यात . .	१६१९
६९२	नशाबन्दी	१६१९
६९३	संकट उर्वरक . .	१६२०
६९४	ओमान	१६२०–२१
६९५	वस्त्र निर्यात की उच्चतम सीमा .	१६२१
६९६	भारतीय सांख्यिकीय संस्था . .	१६२१–२२
६९७	पंजाब में छोटे पैमाने के उद्योग . . .	१६२२–२३
६९८	तार-प्रसारण पद्धति .	१६२३
६९९	पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्ति	१६२३
७००	बिस्कुट बनाने के कारखाने	१६२४
७०१	दण्डकारण्य योजना . .	१६२४
७०२	श्रमिक शिक्षा योजना . . .	१६२५
७०३	बाहरीन और कुवैत में भारतीय राजनयिक प्रतिष्ठान	१६२५
७०४	भ्रष्टाचार	१६२६
७०५	चाय बागानों में उर्वरकों का प्रयोग .	१६२६
७०६	नकली रेशम और सूती तथा रेशमी कपड़े .	१६२६
७०७	छावनी बोर्डों के कर्मचारियों के लिये राष्ट्रीय न्यायाधिकरण .	१६२७
७०८	श्रम सहकारी समितियों को ठेके	१६२७
७०९	इंजीनियरिंग निर्यात संवर्द्धन परिषद्	१६२७–२८
७१०	मोटरों का निर्माण . .	१६२८
७११	जम्मू शहर के ऊपर अज्ञात विमान	१६२९–३०
७१२	उत्पादकता दल . . .	१६३०

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)		
तारांकित प्रश्न संख्या		
७१३	दन्त-चिकित्सा सम्बन्धी सामान	१६३०–३१
७१४	भारतीय रुई निर्यात व्यापार	१६३१—३३
७१५	अफ्रीकी-एशियाई आर्थिक सम्मेलन	१६३३
७१६	बगदाद संधि	१६३३
७१७	नागा जन सम्मेलन	१६३४
७१८	अमरीका के साथ वस्तु विनिमय व्यवस्था	१६३४–३५
७१९	भारी मशीनों का आयात	१६३५–३६
७२०	पाकिस्तानी विमान	१६३६
७२१	कानपुर काटन मिल्ज़ लिमिटेड, कानपुर का बन्द हो जाना	१६३६–३७
अतारांकित प्रश्न संख्या		
९३५	खानों में बचाव के उपाय	१६३७
९३६	दिल्ली में योजना प्रचार केन्द्र	१६३७
९३७	विश्वविद्यालय ब्यूरो	१६३८
९३८	रेशम तैयार करने वाले कारखाने	१६३८
९३९	योजना के प्रचार के लिये नाटक मण्डलियां	१६३८
९४०	इराक और मिस्र को भारतीय चलचित्रों का निर्यात	१६३९
९४१	नटों और सपेरों सम्बन्धी प्रलेखीय चल-चित्र	१६३९
९४२	पश्चिमी पाकिस्तान से आप्रवासी	१६४०
९४३	चाय	१६४०
९४४	फिल्मों का निर्यात	१६४०
९४५	रेयान के वस्त्र	१६४१
९४६	रद्दी रुई का निर्यात	१६४१
९४७	पंजाब में राल और तारपीन उद्योग	१६४१
९४८	पौलिथीन का निर्माण	१६४१–४२
९५०	प्रति व्यक्ति आय	१६४२
९५१	भारी उद्योग	१६४२
९५२	सदा उजला रहने वाला इस्पात	१६४२–४३
९५३	कपास का आयात	१६४३

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)		
अतारांकित प्रश्न संख्या		
६५४	राजस्थान में गन्दी बस्तियां हटाने का काम	१६४४
६५५	घट्टी गांव में विस्थापित व्यक्ति	१६४४
६५६	विस्थापित व्यक्तियों के दावे . .	१६४५
६५७	आकाशवाणी में खबरें सुनाने वाले (न्यूज़ रीडर)	१६४५
६५८	मेसर्स टाटा फिज़न्स (प्राइवेट) लिमिटेड, कोचीन	१६४६
६५९	राज्य व्यापार निगम	१६४६
६६०	द्वितीय पंचवर्षीय योजना	१६४६
६६१	गीला अभ्रक पीसने का संयंत्र . .	१६४७
६६२	पंचायती रेडियो सेट	१६४७
६६३	द्वितीय पंचवर्षीय योजना	१६४७
६६४	विदेशों से पत्र व्यवहार	१६४७–४८
६६५	एक्स-रे उपकरण फैक्टरी . .	१६४८
६६६	बम्बई और कानपुर के लिये 'मजूरी नक्शा' . .	१६४८–४९
६६७	'पार्लियामेण्ट स्ट्रीट' (नई दिल्ली) पर स्थित सरकारी इमारतें	१६४९
६६८	ब्रिटेन को निर्यात . .	१६४९
६६९	आन्ध्र प्रदेश की द्वितीय पंचवर्षीय योजना	१६५०
६७०	केन्द्रीय योजनायें .	१६५०
६७१	लौह अयस्क का निर्यात	१६५०
६७२	दस्तकारी का विकास . .	१६५०–५१
६७३	पटसन और पटसन की कतरनों का आयात	१६५१
६७४	कार्मिक संघों की सदस्य संख्या	१६५१
६७५	बीमा कर्मचारियों को बोनस . .	१६५१–५२
६७६	गो-मांस का निर्यात . .	१६५२
६७७	फरीदाबाद विकास बोर्ड के कर्मचारी . .	१६५२
६७८	बन्दरों का निर्यात . . .	१६५२–५३
६७९	उत्तर प्रदेश और पंजाब के पर्वतीय क्षेत्र .	१६५३
६८०	पश्चिमी बंगाल के दर्जी	१६५३–५४
६८१	पटसन का निर्यात . . .	१६५४
६८२	तैयार कपड़ों का निर्यात	१६५४
६८३	दिल्ली में पंजीकृत कम्पनियां .	१६५५

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
९८४	प्रधान मंत्री का मंत्रालयों को परिपत्र	१६५५-५६
९८५	लोहा तथा मैंगनीज खानों के मजदूर	१६५६
९८६	भारी मशीनी औज़ार कारखाना	१६५६
९८७	नये टायर कारखाने .	१६५६-५७
९८८	इंडिया हाउस लन्दन के कर्मचारी	१६५७
९८९	कर्मचारी भविष्य निधि योजना	१६५७
९९०	पश्चिमी जर्मनी के हथकरघा विशेषज्ञ	१६५८
९९१	भारतीय तम्बाकू . . .	१६५८
९९२	पानीसागर, त्रिपुरा में औद्योगिक प्रशिक्षण संस्था	१६५८
९९३	सोलन (हिमाचल प्रदेश) में औद्योगिक बस्ती	१६५९
९९४	प्रबन्ध अभिकर्ता	१६५९
९९५	आम का निर्यात	१६५९-६०
९९६	ग्रामीण आवास	१६६०
९९७	प्रतिकर का भुगतान . .	१६६०-६१
९९८	जम्मू तथा काश्मीर में पाकिस्तानियों का प्रवेश	१६६१-६२
९९९	नागा विद्रोही .	१६६२
१०००	निर्यात जोखिम बीमा निगम .	१६६२
१००१	द्वितीय पंचवर्षीय योजना (मद्रास) .	१६६२-६३
१००२	काम दिलाऊ दफ्तरों के द्वारा भर्ती	१६६३
१००३	भाखड़ा नहर परियोजना . .	६६६३
१००४	औद्योगिक मजदूरों की आवास समस्या . .	१६६३-६४
१००५	आकाशवाणी में पंजाबी साहित्य तथा साहित्यिक भाषण	१६६४
१००६	टायरों का आयात कोटा	१६६४-६५
१००७	दक्ष तथा अदक्ष मज़दूर	१६६५–६७
१००८	विदेशी विवाचन पंचाट .	१६६८
१००९	पंजाब में अम्बर चर्खा कार्यक्रम	१६६८
१०१०	पंजाब में औद्योगिक बस्तियां	१६६८
१०११	कच्ची धातुओं का निर्यात . .	१६६८
१०१२	निर्यात संवर्द्धन मंत्रणा समितियां	१६६९
१०१३	चिनाकुरी कोयला खान दुर्घटना	१६६९

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)		
अतारांकित प्रश्न संख्या		
१०१४	पश्चिमी बंगाल में कूपर शिविर	१६६९
१०१५	सीमेंट और चीनी मिट्टी के बर्तनों के कारखाने	१६६९-७०
१०१६	रेडियो सप्ताह समारोह	१६७०
१०१७	कपड़ा उद्योग	१६७०-७१
१०१८	धातु उद्योग	१६७१
१०१९	'जर्नल आफ़ इंडस्ट्री एण्ड ट्रेड'	१६७१-७२
१०२०	मिट्टी हटाने के उपकरणों तथा शीतन और वातानुकूलन मशीनों के पुर्जों का आयात	१६७२
१०२१	हिमाचल प्रदेश में लोक निर्माण विभाग के तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारी	१६७३
१०२२	अखबारी कागज	१६७३
१०२३	'औद्योगीकरण और औद्योगिक व्यक्ति' सम्बन्धी गोष्ठी	१६७३-७४
१०२४	दिल्ली में केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिये आवास स्थान	१६७४
१०२५	उद्योगों में मीटरिक पद्धति का प्रयोग	१६७४-७५
१०२६	चमड़ा उद्योग	१६७५
१०२७	चमड़ा उद्योग में शक्ति चालित मशीन का प्रयोग	१६७५-७६
१०२८	खाल उतारने और चमड़ा कमाने के केन्द्र	१६७६
१०२९	खाल उतारने और चमड़ा कमाने का प्रशिक्षण	१६७७
१०३०	उत्तर-पूर्वी सीमान्त अभिकरण (नेफा) के लिये अनुज्ञापत्र	१६७७
१०३१	प्रशासनिक प्रबन्ध का प्रशिक्षण	१६७७-७८
सभा-पटल पर रखे गये पत्र		१६८०

निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखे गये :—

(१) दूसरी लोक-सभा के विभिन्न सत्रों में मंत्रियों द्वारा दिये गये विभिन्न आश्वासनों, वचनों और प्रतिज्ञाओं के बारे में सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही को दर्शाने वाले निम्नलिखित विवरणों की एक-एक प्रति :—

(एक)	अनुपूरक विवरण संख्या २	छठा सत्र, १९५८
(दो)	अनुपूरक विवरण संख्या ६	पांचवां सत्र, १९५८
(तीन)	अनुपूरक विवरण संख्या १५	चौथा सत्र, १९५८
(चार)	अनुपूरक विवरण संख्या १७	तीसरा सत्र, १९५७
(पांच)	अनुपूरक विवरण संख्या २१	दूसरा सत्र, १९५७

विषय पृष्ठ

सभा-पटल पर रखे गये पत्र--(क्रमशः)

(२) चलचित्र अधिनियम, १९५२ की धारा ८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(१) चलचित्र (विवाचन) नियम, १९५८ में कुछ और संशोधन करने वाली दिनांक १० जनवरी, १९५९ की जी० एस० आर० संख्या ४२ ।

(२) दिनांक ७ फरवरी, १९५९ की जी० एस० आर० संख्या १६६ ।

(३) वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) ने राज्य-व्यापार निगम द्वारा गैर-विद्युत् चालित कारखानों के साबुन निर्माता संघ के सदस्यों को कास्टिक सोडा देने से कथित इन्कार करने के बारे में एक वक्तव्य सभा-पटल पर रखा ।

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

आय-व्ययक (रेलवे), १९५९–६० पर सामान्य चर्चा जारी रही । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

शुक्रवार, २७ फरवरी, १९५९/८ फाल्गुन, १८८० (शक) के लिये कार्यावलि—

रेलवे आय-व्ययक पर और आगे चर्चा तथा गैर-सरकारी सदस्यों के संकल्पों पर विचार ।