

# लोक-सभा वाद - विवाद

द्वितीय माला

खण्ड २६, १९५९/१८८० (शक)

[ २३ फरवरी से ५ मार्च १९५९/४ से १४ फाल्गुन १९६० (८ क ) ]

2nd Lok Sabha



सातवां सत्र, १९५९/१८८० (शक)

(खण्ड २६ में अंक ११ से २० तक है)

लोक-सभा सचिवालय,

नई दिल्ली

## विषय-सूची

[द्वितीय माला, खण्ड २६, अंक ११ से २०—२३ फरवरी से ५ मार्च, १९५६/४ से

१४ फाल्गुन १८८० (शक)

अंक ११—सोमवार, २३ फरवरी, १९५६/४ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	पृष्ठ
तारांकित प्रश्न संख्या ५१६, ५२०, ५४७, ५२१ से ५२६, ५२८, ५२९, ५३१, ५३२, ५३४, ५३५ और ५३७ . . . . .	११६७—१२२१
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३ . . . . .	१२२२—२४
<b>प्रश्नों के लिखित उत्तर—</b>	
तारांकित प्रश्न संख्या ५२७, ५३०, ५३३, ५३६, ५३८ से ५४१, ५४३ से ५४६, ५४८ से ५६८ . . . . .	१२२४—३७
अतारांकित प्रश्न संख्या ६६६ से ६६९ और ६६३ से ७३४ . . . . .	१२३७—७२
श्री बेदलपतला गंगाराजू का निधन— . . . . .	१२७२
<b>स्थगन प्रस्ताव—</b>	
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
<b>चल-चित्र (संशोधन) विधेयक—</b>	
राज्य-सभा द्वारा संशोधनों सहित लौटाये गये रूप में सभा-पटल पर रखा गया . . . . .	१२७५
<b>प्राक्कलन समिति—</b>	
चौतीसवां प्रतिवेदन . . . . .	१२७६
<b>अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—</b>	
इंडियन स्टैन्डर्ड वैंगन कम्पनी के कर्मचारियों का अस्थायी रूप से काम से अलग किया जाना . . . . .	१२७६
तारांकित प्रश्न संख्या ४ के उत्तरों की शुद्धि . . . . .	१२७६
<b>विधेयक पुरःस्थापित किये गये</b>	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

वर्ष १९५८-५९ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य) . . . . .	१२८४—१३११
<b>भारतीय आय-कर (संशोधन) विधेयक—</b>	
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—पुरःस्थापित . . . . .	१४२०
<b>विशेषाधिकार समिति—</b>	
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

ग्रंथ १३—बुधवार, २५ फरवरी, १९५६/६ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६२२ से ६३० और ६३२ से ६३४	१४६७—६०
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४	१४६१—६३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६३१ और ६३५ से ६६२	१४६३—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—

पैतीसवां 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—६०

ग्रंथ १४—गुरुवार, २६ फरवरी, १९५६/७ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६६३ से ६७०, ६७२ और ६७४ से ६७८	१५६१—१६१२
--	-----------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६७१, ६७३ और ६७६ से ७२१	१६१२—३७
अतारांकित प्रश्न संख्या ६३५ से ६४८ और ६५० 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—२६

**अंक १५—शुक्रवार, २७ फरवरी, १९५६/८ 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—

पेंतीसवां 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

पेंतीसवां 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—४६

**अंक १६—शनिवार, २८ फरवरी, १९५६/९ फाल्गुन, १८८० (शक)**

सामान्य आय व्ययक, १९५६-६० का उपस्थापन . . . . . १८५१—७३

वित्त विधेयक—पुरःस्थापित किया गया . . . . . १८७३

दैनिक संक्षेपिका . . . . . १८७४

अंक १७—सोमवार, २ मार्च, १९५६/११ फाल्गुन, १८८० (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७६३ से ७६७, ७६९, ७७१ से ७७३, ७७५ और

७७६ . . . . . १८७५—८६

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ५ . . . . . १८८६—८७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७६८, ७७४, ७७७ से ७८२, ७८४ से ७८६ और

७८८ से ८२० . . . . . १८८७—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, १९५६/१२ 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—८०

अनुदानों की मांगों—रेलवे, १९५६-६० . . . . . २०८०—२१२६

दैनिक संक्षेपिका . . . . . २१२७—३१

अंक १९—बुधवार, ४ मार्च, १९५६/१३ 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 मांगों—रेलवे १९५६-६०

२२३२—७२

दैनिक संक्षेपिका

२२७३—८०

अंक २०—गुरुवार, ५ मार्च, १९५६/१४ 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, १९५६-६० . . . . .	२३५३—२४१३
स्ट्रैप्टोमाइसीन तथा डीहाइड्रोस्ट्रैप्टोमाइसीन बनाने के लिये करार के सम्बन्ध में प्रस्ताव . . . . .	२४१४—२८
कार्य मंत्रणा समिति— छत्तीसवां प्रतिवेदन . . . . .	२४१७
दैनिक संक्षेपिका . . . . .	२४२६—३५

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

—————

# लोक-सभा वाद-विवाद

## लोक-सभा

बुधवार, ४ मार्च, १९५६ / १३ फाल्गुन, १८८० (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

हावड़ा-बर्दवान लाइन पर बिजली की गाड़ी

+  
†\*८७३. { श्री स० चं० सामन्त :  
          { श्री सुबोध हंसदा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बर्दवान और हावड़ा के बीच बिजली की गाड़ियां चलने से पहले की अपेक्षा और कितनी सुविधायें दी गई हैं?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (१) हावड़ा से बर्दवान आने जाने में अब कम समय लगता है।

(२) गाड़ियों की संख्या बढ़ा दी गई है।

(३) सफर ज्यादा आराम वाला हो गया है और धुआं भी नहीं होता।

†श्री स० चं० सामन्त : हावड़ा-बर्दवान लाइन पर कौन सी बिजली इस्तेमाल की जा रही है और क्या तारकेश्वर लाइन पर दूसरी किस्म की बिजली इस्तेमाल होती है?

†श्री शाहनवाज खां : हम ई एण्ड यू स्टार इस्तेमाल कर रहे हैं। कुछ गाड़ियां बिजली के इंजनों से भी चलती हैं।

†श्री स० चं० सामन्त : यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से कौन सी बिजली अच्छी है?

†श्री शाहनवाज खां : दोनों ही अच्छी हैं।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या यह सच है कि बर्दवान-हावड़ा लाइन पर पहले जो बिजली इस्तेमाल की जाती थी वह अब बदल दी गई है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य को मालूम है कि हावड़ा-बर्दवान सैक्शन पर पहले डी० सी० बिजली लगाई गई थी और बर्दवान से मुगल सराय तक ए० सी० । अब योजना यह है कि धीरे-धीरे बर्दवान-कलकत्ता लाइन पर भी ए० सी० का ही प्रयोग किया जायेगा ।

†श्री हाल्दर : अपर इंडिया एक्सप्रेस को इस लाइन पर अब तीन घंटे क्यों लगते हैं जब कि बिजली की गाड़ी चलने से पूर्व २ घंटे १० मिनट लगते थे ?

†श्री शाहनवाज खां : इस सैक्शन पर चलने वाली अधिकतर गाड़ियों के समय में २३ मिनट से १ घंटा ४६ मिनट तक की कमी हुई है । एक दो गाड़ियां ऐसी हैं जिन्हें अब लम्बे रास्ते से ले जाया जाता है और यही कारण है कि अब अधिक समय लगता है ।

†श्री प्र० चं० बोस : यदि हावड़ा-बर्दवान लाइन पर बाद में ए० सी० बिजली ही लगाई जानी है तो पहले वहां डी० सी० बिजली क्यों लगाई गई ?

†श्री शाहनवाज खां : क्योंकि वह उस समय उपलब्ध थी ।

### धान का तस्कर व्यापार

†\*८७६. श्री आसर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत मास बेलगाम से २०० वैनगन धान चोरी छिपे केरल में ले जाया गया है; और

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

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). कुछ सीमावर्ती क्षेत्रों को छोड़ कर मैसूर राज्य से केरल में धान ले जाने पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है । इस लिये इस सम्बन्ध में कार्यवाही करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री आसर : चावल का तस्कर व्यापार करने वालों के खिलाफ केरल सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†श्री अ० म० थामस : केरल सरकार क्यों कार्यवाही करेगी ?

†अध्यक्ष महोदय : केरल सरकार स्वयं अपना ख्याल रख सकती है ।

†श्री पुन्नूस : उस क्षेत्र से केरल राज्य में कितने धान अथवा चावल का आयात किया जाता है ?

†श्री अ० म० थामस : हमारे पास उपलब्ध आंकड़ों से पता चलता है कि दिसम्बर, १९५८ में मैसूर के हुबली डिवीजन से १३१ वैनगन केरल में लाये गये ।

†श्री वे० इयाचरण : जब दक्षिण जोन में फालतू अनाज होता है और चावल को एक से दूसरे स्थान तक ले जाने पर कोई पाबन्दी नहीं है तो इस क्षेत्र में धान अथवा चावल को एक से दूसरे स्थान तक ले जाने को तस्कर व्यापार क्यों माना जाता है ?

†श्री अ० म० थामस : उसे तस्कर व्यापार नहीं माना जाता है ।

†मूल अंग्रेजी में

## केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन

+

†\*८८०. { श्री स० म० बनर्जी :  
श्री तंगामणि :  
श्री अ० क० गोपालन :

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

(क) क्या दण्डकारण्य क्षेत्र को कृषि योग्य बनाने का काम केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन को सौंपा गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या नये ट्रैक्टर मंगवाये गये हैं ;

(ग) यदि हां, तो क्या उनका संभरण किया गया है ;

(घ) संभरण करने वालों के नाम क्या हैं ; और

(ङ) किस दर से उनका संभरण किया गया है ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) जी नहीं, ट्रैक्टरों में केवल एक यूनिट से फारस-गांव (मध्य प्रदेश) में १९५७-५८ में काम लिया गया था।

(ख) जी नहीं।

(ग) से (ङ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

†श्री स० म० बनर्जी : क्या केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन को बन्द किया जा रहा है ? यदि हां, तो उन ट्रैक्टरों का क्या किया जायेगा ? क्या वे दण्डकारण्य योजना के अन्तर्गत पुनर्वास के किन्हीं अन्य यूनिटों को सौंप दिये जायेंगे ?

†डा० पं० शा० देशमुख : केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन को बन्द करने का कोई निर्णय नहीं किया गया है। दुर्भाग्यवश ट्रैक्टरों की संख्या कम होती जा रही है और धीरे धीरे इनके समाप्त होने की आशंका है।

†श्री स० म० बनर्जी : क्या इस संगठन के १५० कर्मचारी छंटनी किये गये थे और यदि हां, तो क्या उन्हें अन्य नौकरियां दिलाई गई हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : मूल प्रश्न यह था कि क्या दण्डकारण्य क्षेत्र में भूमि को कृषि योग्य बनाने के काम के लिये केन्द्रीय ट्रैक्टर दिये गये हैं। श्रम सम्बन्धी मामलों का इस प्रश्न से कोई तालुक नहीं है।

†श्री तंगामणि : यदि ये ट्रैक्टर दण्डकारण्य योजना अथवा किसी अन्य को सौंप दिये जायें तो इन टैक्नीकल कर्मचारियों को नौकरियां मिल जायेंगी ?

†अध्यक्ष महोदय : मैं ऐसे पूछने की अनुमति नहीं दूंगा।

†श्री त० ब० विठ्ठलराव : क्या दण्डकारण्य में भूमि को कृषि योग्य बनाने के काम के लिये ट्रैक्टर के लिये टैक्नीकल कर्मचारी काफी हैं ?

†डा० पं० शा० देशमुख : यह प्रश्न पुनर्वास मंत्रालय से पूछा जाये।

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : शायद प्रश्न यह है कि क्या संगठन को बन्द करने का प्रस्ताव है या कि स्थानान्तरण करने का। माननीय मंत्री ने कहा है कि वह संगठन को बन्द करने के प्रश्न पर विचार नहीं कर रहे हैं परन्तु ट्रैक्टरों की संख्या घटने के कारण वह सोच रहे हैं कि आगे क्या होगा।

### साल लकड़ी के स्लीपर

†\*८८४. श्री रघुनाथ सिंह: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ५ दिसम्बर, १९५८ को रेलवे बोर्ड ने बिना टेंडर बुलाये ५०,००० घनफुट स्पैशल साल लकड़ी सप्लाई करने का आदेश प्रत्यक्ष रूप से एक नेपाली फर्म को दे दिया और स्वीकृत दर उन दरों से १५ प्रतिशत अधिक थी जो ३ नवम्बर, १९५८ को गोरखपुर में खोले गये टेंडरों में विभिन्न फर्मों ने दर्ज की थीं; और

(ख) क्या यह सच है कि इस फर्म को निरीक्षण के बाद ९० प्रतिशत पेशगी देने की और माल जहां पड़ा है वहीं सप्लाई करने की अनुमति दी गई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) यह सच नहीं कि रेलवे बोर्ड ने खले टेंडरों में बताये गये रेट से १५ प्रतिशत अधिक पर ५०,००० घन फुट साल स्पैशल का आर्डर दिया है।

(ख) फर्म को कोई पेशगी नहीं दी जायेगी, रेलवे डिपो में स्लीपर सप्लाई कर देने पर ९० प्रतिशत भुगतान कर दिया जायगा।

†श्री रघुनाथ सिंह इस फर्म का क्या नाम है, क्या यह भारत में है या बाहर और क्या वह आयकर दे रही है या नहीं ?

†अध्यक्ष महोदय : केवल एक प्रश्न का उत्तर दिया जाये।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : फर्म का नाम नेपाल कमर्शल कारपोरेशन, नेपाल, लिमिटेड है।

†श्री त्यागी : ठेका कितने रुपये का है ? क्या इसके लिये टेंडर मांगे गये थे या नहीं माननीय मंत्री ने यह बात स्पष्ट नहीं की।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : खुले टेंडर मांगे गये थे परन्तु पर्याप्त मात्रा उपलब्ध नहीं थी। तब इस फर्म ने ५०,००० न फुट लकड़ी सप्लाई करने को कहा। परीक्षा स्वरूप यह आदेश दिया गया है और अभी कोई करार नहीं हुआ है।

†श्री त्यागी : क्या इस बारे में पहले से बातचीत हुई थी और यह कुल कितने रुपये का मामला है ?

†रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : इस प्रकार के स्लीपरों के मूल्य उत्तर प्रदेश, बिहार और बंगाल में निश्चित कर दिये गये हैं। पूर्वोत्तर रेलवे ने टेंडर मांगे थे जिन्हें खोलने पर पता चला कि पर्याप्त मात्रा की सप्लाई कोई नहीं कर रहा था। मात्रा कम थी और मूल्य निश्चित दरों से अधिक थे। उसी दौरान में इस फर्म ने कहा कि वह निश्चित मूल्य पर ५०,००० घन फुट लकड़ी सप्लाई करेगी। इसलिये इससे लाभ उठाने का विचार किया गया।

†मूल अंग्रेजी

श्री त्यागी : यह तो सन्तोषजनक है। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यह सौदा कुल कितने रुपये का है ?

†श्री सै० वें० रामस्वामी : ५०,००० घन फुट में १६,००० स्लीपर होते हैं और एक स्लीपर २० रुपये का है।

श्री विभूति मिश्र : क्या यह सही है कि नेपाल साल और लोगों ने टेंडर दिया था उससे बढ़िया किस्म का है ?

†श्री सै० वें० रामस्वामी : यह साल बढ़िया किस्म का है।

### रेल-रोड प्रतिस्पर्धा के कारण रेलों को हानि

+

†\*८८६. { श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
श्री वें० प० नायर :  
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या १९५८-५९ में रेलों को रेल-रोड प्रतिस्पर्धा के कारण कोई हानि पहुंची है ;
- (ख) यदि हां, तो कितनी ;
- (ग) विशेषकर किन अनुभागों को हानि पहुंची है और सरकार इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करना चाहती है ;
- (घ) क्या कुछ अनुभागों में बहुत से माल डिब्बे बेकार पड़े रहे ; और
- (ङ) क्या रेलवे प्रशासन ने माल डिब्बों को पुनः आवंटित किया है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां।

(ख) रेल-रोड प्रतिस्पर्धा के कारण हानि तो हुई है परन्तु उसका हिसाब नहीं लगाया जा सकता।

(ग) जिन रेल मार्गों के साथ साथ ट्रकों के रूट हैं वहां हानि हुई है और सरकार विचार कर रही है कि वहां क्या कार्यवाही की जाये।

(घ) जी हां, कुछ अवसरों पर।

(ङ) जी हां। जब कभी अपेक्षित था।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या माननीय मंत्री ने हानि के कारणों का पता लगाया है और उनकी राय में किस हद तक हानि की जिम्मेदारी रेलवे पर है ?

†रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : लगभग सभी कारण विदित हैं परन्तु क्योंकि सारे मामले का परीक्षण किया जा रहा है इसलिये इस अवस्था में मैं सविस्तार कारण नहीं बताना चाहता।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : माननीय मंत्री ने यह कहा कि वह सड़क परिवहन के खिलाफ नहीं हैं परन्तु वह दुगुणन नहीं चाहते। इसका क्या अभिप्राय है? क्या इसका यह अर्थ है कि यदि दिल्ली और जयपुर के बीच रेलवे लाइन है तो सड़क नहीं होनी चाहिये ?

†श्री जगजीवन राम : माननीय सदस्य ने बिल्कुल सही अर्थ नहीं निकाला है।

†अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य को कटौती प्रस्ताव पर बोलने का अवसर दूंगा तब उन्हें अपने प्रश्न का उत्तर मिल जायेगा।

†श्री त्यागी : दिल्ली-शाहदरा-सहारनपुर रेलवे लाइन, जो कि एक गैर-सरकारी कम्पनी है, के साथ-साथ की सड़क पर चलने वाली मोटर गाड़ियों की संख्या सरकार ने कम कर दी है। क्या अन्य लाइनों पर भी इसी नीति का अनुसरण किया जायेगा ?

†श्री जगजीवन राम : परिवहन के विभिन्न साधनों में समन्वय करने के प्रश्न पर योजना आयोग, परिवहन मंत्रालय और रेलवे मंत्रालय द्वारा विचार किया जा रहा है। वे क्या निर्णय करते हैं उसका अनुमान मैं नहीं लगाना चाहता।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या डीज़ल आयल और मोटर टायरों पर अतिरिक्त कर लगाने का एक कारण, अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने के इलावा, एक यह भी था कि इस प्रतिस्पर्धा के कारण रेलवे मंत्रालय ने इसका सुझाव दिया था ?

†श्री जगजीवन राम : इस बारे में रेलवे मंत्रालय ने कोई सुझाव नहीं दिया था।

†श्री तंगामणि : इस विषय के महत्व को देखते हुये क्या सरकार इस प्रतिस्पर्धा को रोकने के उपाय ढूँढने के लिये विशेषज्ञों और सार्वजनिक कार्यकर्ताओं का एक अध्ययन दल नियुक्त करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

†श्री जगजीवन राम : योजना आयोग पहले से इस प्रश्न के सभी पहलुओं पर विचार कर रहा है।

†श्री दासप्या : क्या इस मामले में परिवहन मंत्रालय से परामर्श किया जा रहा है, यदि हां, तो उसकी क्या राय है ?

†श्री जगजीवन राम : मैंने कल भी कहा था और अब भी कह चुका हूँ कि योजना आयोग, परिवहन मंत्रालय और रेलवे मंत्रालय इस पर विचार कर रहे हैं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या रेलवे प्रशासन ने इस समस्या के सभी पहलुओं पर विचार करने के लिये एक दल नियुक्त किया था, क्या उन्होंने यह कार्य पूरा कर लिया है और उन्होंने क्या निष्कर्ष निकाले हैं ?

†श्री जगजीवन राम : इस सारे मामले का परीक्षण करने के लिये रेलवे मंत्री को योजना आयोग को एक पत्र प्रेषित करना है, इस मामले का निबटारा करते समय उस पत्र का भी परीक्षण किया जायेगा।

†मूल अंग्रेजी में

## फतेहपुर-चूरू लाइन पर किराया

+

†#८८७. { श्री मुरारका :  
श्री गोरे :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फतेहपुर-चूरू लाइन पर किराया बढ़ाने के सम्बन्ध में सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उस पर विचार किया है और कोई निर्णय किया है ?

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

(ख) मामला विचाराधीन है ।

†श्री मुरारका : क्या यह सही नहीं कि भूतपूर्व रेलवे मंत्री ने हमें आश्वासन दिया था कि इस लाइन पर थोड़े समय तक ही किराया अधिक रहेगा ? गत दो वर्ष से यह रेलवे लाइन चल रही है और सरकार कब तक किराया बढ़ाये रखेगी ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह सही है कि यह किराया कुछ समय के लिये है परन्तु उन्होंने यह भी नहीं बताया था कि कितने समय के लिये होगा ।

†श्री मुरारका : इस लाइन पर कुल कितनी पूंजी लगाई गई है और दूसरे वर्ष में इस लाइन से कितनी आय हुई है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : इस लाइन पर ६७ लाख रुपये से अधिक पूंजी लगाई गई है । आय का पता लगाने के लिये मुझे पूर्व सूचना चाहिये ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : नई रेलवे लाइनों पर किराया तभी बढ़ाया जा सकता है जब कि लगाई गई पूंजी पर ५ प्रतिशत से कम आय हो रही हो । माननीय मंत्री ने कहा कि आय के आंकड़े उनके पास उपलब्ध नहीं हैं । कब तक अधिक किराया वसूल किया जायेगा ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : सब आंकड़े एकत्र किये जा रहे हैं और प्रतिवेदन बोर्ड को भेज दिया जायेगा ।

†श्री मुरारका : क्या यह सही है कि अन्य कई रेलवे लाइनों पर इससे भी कम आय होती है, तो क्या कारण है कि इस लाइन पर उनसे अधिक किराया लिया जाता है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह सही नहीं है । अन्य लाइनों पर भी अधिक किराया लिया जाता है ।

†श्री फ० गो० सेन : क्या अब यह निश्चय कर लिया गया है कि कितने समय तक अधिक किराया लिया जायेगा ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : आंकड़ों सम्बन्धी प्रतिवेदन प्राप्त होते ही इसे निश्चित कर दिया जायेगा ।

### पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण समिति

†\*८६१. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ४ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ६०० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित करने में आगे और क्या प्रगति हुई है ?

†कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : जहां तक राज्यों के बारे में सिफारिशों का सम्बन्ध है सम्बन्धित राज्य सरकारों ने सिफारिशों पर विचार किया है और जहां कहीं सम्भव है वे कार्यवाही कर रही हैं। केन्द्र द्वारा सिफारिशों कार्यान्वित करने के लिये संसद् में शीघ्र ही एक विधेयक पुरःस्थापित किया जाने वाला है।

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या माननीय मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह बताया गया हो कि किन सिफारिशों पर राज्य सरकारों को और किन पर केन्द्र को कार्यवाही करनी है ? तीन वर्ष पूर्व एक विधेयक तैयार किया जा रहा था परन्तु अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। लोक-सभा में विधेयक कब पुरःस्थापित किया जायेगा ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : यह जानकारी देने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा गया था। विधेयक बहुत जल्दी पुरःस्थापित कर दिया जायेगा।

सेठ गोविन्द दास : क्या माननीय मंत्री जी को यह बात मालूम है कि बम्बई, कलकत्ता और मद्रास में अभी भी अच्छे से अच्छे बैल और गायें वहां के कसाईखानों में मारे जाते हैं, और बुरी तरह। क्या इस बिल में कि जो केन्द्रीय सरकार हमारे यहां लाने वाली है इस विषय में भी कुछ हिदायत होगी ?

श्री मो० वें० कृष्णप्पा : बम्बई कलकत्ते में गायों और भैंसों के बछड़े ज्यादा मारे जाते हैं। उनको बचाने के वास्ते हमने काम शुरू किया है। इस साल में ३५० गायों के बछड़ों को बचा कर दूसरे स्थान को भेजा है और आने वाले साल में हम २५०० बछड़ों को बचा कर भेजने वाले हैं। इसके वास्ते पैसा भी रखा है।

सेठ गोविन्द दास : मेरे एक सवाल का जवाब नहीं मिला है। मैंने पूछा था कि बच्चों के सिवा बम्बई, कलकत्ता और मद्रास, इन तीनों स्थानों के कसाईखानों में जो अच्छी से अच्छी गायें बुरी तरह से मारी जा रही हैं, उनके सम्बन्ध में उस विधेयक में क्या कुछ किया जायेगा, जो कि सरकार की ओर से लाया जाने वाला है।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : उसमें बूचड़खानों को रेगुलेट करने के लिये कुछ चीजें हैं।

†श्री दी० चं० शर्मा : पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण समिति ने कौनसी सिफारिशों पर उस विधेयक में कार्यवाही की गई है जो शीघ्र ही पेश किया जाने वाला है ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : सभा में पुरःस्थापित किये जाने वाले विधेयकों की सूची में इसे शामिल कर लिया गया है।

†श्री हेम बरुआ : आसाम के वनों से जो हाथी और गैंडे पकड़ कर विदेशों में ले जाय जाते हैं उन्हें बहुत तंग पिंजरों में रखा जाता है, सरकार ने इसे रोकने के लिये क्या कार्यवाही की है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : इन बातों से मैं अनुमान लगाता हूँ कि माननीय सदस्य उस विधेयक का समर्थन करेंगे ।

†श्री खाडिलकर : क्या इस प्रश्न को देखते हुये मानवीय पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण के बारे में भी विचार किया जायेगा ?

†अध्यक्ष महोदय : यह खाद्य मंत्री की जिम्मेदारी नहीं है ।

†श्री तिरुमल राव : क्या इस समिति ने भारत में एक से दूसरे स्थान पर और भारत से बाहर ले जाये जाने वाले बन्दरों के बारे में विचार करके कोई सुझाव दिया है ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : विधेयक बड़ा विस्तृत है उसमें ये सब बातें हैं । निर्यात किये जाने वाले बन्दरों के बारे में भी एक सिफारिश है । यह विधेयक का एक अंग है ।

श्री पद्म देव : माननीय मंत्री जी ने अभी फरमाया है कि बूचड़खानों को रेगुलेट करने के लिये विधेयक लाया जा रहा है । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या फिर भी बूचड़खाने हिन्दुस्तान में कायम रहेंगे ?

श्री अ० प्र० जैन : जब तक हिन्दुस्तान में मांस खाने वाले हैं, उस वक्त तक तो बूचड़खाने जारी रहेंगे ।

श्री पद्म देव : यह बिल्कुल झूठ है ।

#### उड़ीसा से पश्चिमी बंगाल को चावल का निर्यात

†\*८६३. श्री पाणिग्रही : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी, १९५६ के तीसरे सप्ताह से ले कर उड़ीसा से पश्चिमी बंगाल को चावल का निर्यात स्पेशल गाड़ियों द्वारा किया जा रहा है ;

(ख) क्या जनवरी, १९५६ में उड़ीसा से १७०० टन चावल कलकत्ता पहुंचा ;

(ग) क्या पश्चिमी बंगाल सरकार ने उड़ीसा से इस वर्ष की फसल में से २.५ लाख टन चावल खरीदना स्वीकार किया है ;

(घ) पश्चिमी बंगाल सरकार उड़ीसा से कितने मूल्य पर यह चावल खरीद रही है ;  
और

(ङ) क्या उड़ीसा से राजकीय व्यापार द्वारा चावल का पश्चिमी बंगाल को निर्यात किया जा रहा है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी हां, उड़ीसा से पश्चिमी बंगाल को चावल का निर्यात किया जा रहा है । जब कभी सम्भव होता है स्पेशल गाड़ियां चलाई जाती हैं ।

(ख) जनवरी, १९५६ में पश्चिमी बंगाल को उड़ीसा से ३,६५० टन चावल प्राप्त हुआ ।

(ग) पश्चिमी बंगाल सरकार ने उड़ीसा सरकार के साथ चालू खरीफ की फसल के २.५ लाख टन चावल खरीदने का करार किया था परन्तु जनवरी, १९५६ की समाप्ति पर यह निर्णय किया

गया कि उड़ीसा सरकार ने अपने लिये जो चावल खरीदा था उसके अतिरिक्त धान और चावल की अन्य खरीद केवल केन्द्रीय सरकार के लिये ही की जायेगी। पश्चिमी बंगाल को समय समय पर केन्द्रीय सरकार उपयुक्त मात्रा में चावल का संभरण करेगी।

(घ) उड़ीसा से पश्चिमी बंगाल द्वारा चावल खरीदने के लिये दोनों सरकारें निम्नलिखित दरों पर सहमत हुई थीं :—

किस्म	भेजने के स्टेशन तक बोरे समेत प्रति मन दर
	रु० आ० पा०
मोटा	१६-१५-६
बढ़िया	१७-७-६
बहुत बढ़िया	१८-७-६

(ङ) जी हां, यह सौदा राज्य सरकारों के स्तर पर किया गया था।

#### पश्चिमी बंगाल को चावल का संभरण

†\*६२१. श्री पाणिग्रही : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि—

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने अब पश्चिमी बंगाल को चावल की कमी को पूरा करने के लिये १,५०,००० टन चावल आवंटित करने का निर्णय किया है ;

(ख) क्या यह आवंटन केन्द्रीय सरकार द्वारा हाल ही में की गई चावल की वसूली से किया जायेगा ;

(ग) क्या असल में यह निर्णय हुआ था कि पश्चिमी बंगाल सरकार स्वयं उड़ीसा से चावल वसूल करे और दोनों राज्य सरकारों में एक करार भी हो गया था ; और

(घ) यदि हां, तो पश्चिमी बंगाल द्वारा उड़ीसा से स्वयं चावल वसूल करने के निर्णय पर पुनः विचार करने की क्या आवश्यकता थी ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी नहीं। केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकार में थोड़ी-थोड़ी अवधि के बाद होने वाले निर्णय के अनुसार राज्य सरकार को केन्द्रीय रिजर्व से चावल दिया जाता है।

(ख) केन्द्रीय सरकार के 'रिजर्व' में हाल ही में खरीदा गया, पहले खरीदा हुआ और विदेशों से आयात किया गया स्टॉक होता है।

(ग) और (घ). पश्चिमी बंगाल सरकार और उड़ीसा सरकार के बीच पहले एक करार हुआ था जिसके अनुसार उड़ीसा सरकार को दोनों सरकारों द्वारा स्वीकृत मूल्य पर पश्चिमी बंगाल को चावल सप्लाई करना था। यह प्रबन्ध ठीक नहीं समझा गया और राज्य सरकारों के साथ चर्चा करने के बाद यह निर्णय किया गया कि उड़ीसा से फाल्तू चावल खरीदने तथा उसके निर्यात में समन्वय लाने के लिये उड़ीसा सरकार केन्द्रीय सरकार की ओर से चावल खरीदे और पश्चिमी बंगाल सरकार को समय-समय पर केन्द्र उपयुक्त मात्रा में चावल का संभरण करेगा।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री पाणिग्रही : पश्चिमी बंगाल सरकार को उड़ीसा सरकार से जो चावल खरीदना था, उसके भावों के सम्बन्ध में दोनों सरकारों में क्या फैसला किया गया था ?

†श्री अ० म० थामस : समझौते के अनुसार चावल के भाव ये थे—साधारण किस्म का चावल १६-१५-६ रुपये प्रति मन, बढ़िया (फाइन) चावल १७-७-६ रुपये प्रति मन और बहुत बढ़िया (सुपर फाइन) चावल १८-७-६ रुपये प्रति मन ।

†श्री पाणिग्रही : क्या पश्चिमी बंगाल और उड़ीसा के इस करार को इसलिये रद्द किया गया है कि अब केन्द्रीय सरकार ने पश्चिमी बंगाल को चावल सम्भरित करने की सम्पूर्ण जिम्मेदारी अपने ऊपर ले ली है ?

†श्री अ० म० थामस : जी हां । वह करार रद्द करा दिया गया है ।

†श्री पाणिग्रही : परन्तु उसका क्या कारण है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : केन्द्रीय सरकार तो सदैव राज्य सरकारों की सहायता करने का अधिकाधिक प्रयत्न करती है । परन्तु इस समझौते को रद्द करने का कारण यह था कि उसी मार्केट में कुछ प्रतियोगी अभिकरण चावल खरीद रहे थे । इस कठिनाई के अलावा कुछ और कारण भी थे ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि केन्द्रीय सरकार ने केवल कलकत्ता में ही चावल संभरित करने की जिम्मेदारी ली है, क्या दोनों सरकारों में किये गये उस करार को रद्द करने से बंगाल के गांवों पर कोई बुरा असर नहीं पड़ेगा ? क्या सरकार का विचार गांवों में भी उचित मूल्य वाली दूकानें खोलने का है ?

†श्री अ० प्र० जैन : जैसा कि मैंने पहले बताया है, केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों की सहायता करने का सदा प्रयत्न करती है । जहां तक बंगाल का सम्बन्ध है, हम उन्हें न केवल कलकत्ता के लिये, अपितु कई अन्य क्षेत्रों के लिये भी चावल दे रहे हैं ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या यह सच नहीं है कि पश्चिमी बंगाल सरकार चावल के बदले कुछ धान भी चाहती थी ? इसके सम्बन्ध में उड़ीसा सरकार ने क्या उत्तर दिया है ?

†श्री अ० प्र० जैन : उसके सम्बन्ध में उड़ीसा सरकार से कहने का कोई प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता । अब केन्द्रीय सरकार पश्चिमी बंगाल सरकार को चावल के साथ धान भी संभरित कर रही है ।

†श्री विमल घोष : क्या पश्चिमी बंगाल सरकार ने इस मौसम के लिये [किसी विशेष परिमाण में चावल मांगा है ; और यदि हां, तो उसने कितना चावल मांगा है और क्या केन्द्रीय सरकार ने उसे उतना चावल देना स्वीकार कर लिया है ?

†श्री अ० प्र० जैन : पश्चिमी बंगाल सरकार ने जनवरी मास के लिये १२,००० टन चावल मांगा था । हमने उतना चावल उसे संभरित कर दिया था । फरवरी मास के लिये उसने ३०,००० टन चावल मांगा था और हमने उतना चावल भेज दिया था । मार्च मास के लिये उसने ३५,००० टन चावल मांगा था । उसके बारे में हम विचार कर रहे हैं, परन्तु हम उतना ही चावल भेजने का अपनी ओर से पूरा पूरा प्रयत्न करेंगे ।

†श्री पाणिग्रही : माननीय उपमंत्री ने यह बताया है कि पश्चिमी बंगाल सरकार ने उड़ीसा सरकार को चावल के लिये जो भाव प्रस्तावित किये थे, वे केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रस्तावित किये गये भावों से ऊंचे थे। क्या भारत सरकार उड़ीसा सरकार को उस सम्बन्ध में कोई राजकीय सहायता देगी ?

†श्री अ० प्र० जैन : यहां राजकीय सहायता देने का कोई प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता। हम तो अपने द्वारा निर्धारित भावों पर चावल खरीद रहे हैं।

†श्री पाणिग्रही : क्या भारत सरकार ने देश के सभी राज्यों की चावल और गेहूं सम्बन्धी मांग को पूरा करने का सम्पूर्ण उत्तरदायित्व अपने ऊपर ले लिया है ?

†श्री अ० प्र० जैन : भारत सरकार सम्पूर्ण उत्तरदायित्व नहीं ले सकती। हमारे पास जितना भी स्टॉक होता है, हम सभी राज्यों में बांट देते हैं।

### अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन सन्धा तथा अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन के मिशन का भारत आगमन

†\*८६४. श्री हेम बरुआ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन सन्धा (इन्टरनेशनल एयर ट्रान्सपोर्ट एसोसिएशन) तथा अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन (इन्टरनेशनल सिविल एविएशन आर्गनाइजेशन) का चार सदस्यों वाला 'फेसिलिटेशन फील्ड मिशन' भारत आया था ;

(ख) यदि हां, तो उसका भारत आगमन का क्या प्रयोजन था ;

(ग) मिशन ने भारत में किन स्थानों का दौरा किया था ;

(घ) उसने किस किस सरकारी विभाग से परामर्श किया था ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) से (घ). सरकार को अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन सन्धा तथा अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन के फेसिलिटेशन फील्ड मिशन के आगमन के सम्बन्ध में सरकारी तौर पर कोई सूचना तो नहीं मिली है, परन्तु यह पता लगा है कि एक फील्ड मिशन, जो कि सरकारों द्वारा दी गई सीमा शुल्क, प्रव्रजन तथा स्वास्थ्य सम्बन्धी सुविधाओं का मौके पर जाकर अध्ययन करने के लिये एशिया के विभिन्न देशों का दौरा कर रहा था, २७ जनवरी, १९५६ को कलकत्ता पहुंचा था और उसने दमदम हवाई अड्डे पर स्थानीय प्राधिकारियों से अनौपचारिक रूप से बातचीत की थी।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच नहीं है कि इस मिशन ने इस सम्बन्ध में सर्वेक्षण किया था कि विमान में यात्रा करने वाले लोगों को सीमा शुल्क तथा प्रव्रजन सम्बन्धी किस किस प्रकार की सुविधायें दी जा रही हैं और इसके लिये उसने पश्चिमी बंगाल के विभिन्न मंत्रालयों के प्रतिनिधियों से बातचीत भी की थी ? यदि हां, तो क्या सरकार को ज्ञात है कि मिशन की क्या क्या उपपत्तियां हैं ?

†श्री मुहीउद्दीन : जैसा कि मैंने अभी बताया है, उन्होंने इस सम्बन्ध में अनौपचारिक बातचीत की थी कि हवाई अड्डे पर सीमा शुल्क तथा स्वास्थ्य सम्बन्धी किस किस प्रकार की सुविधायें दी जाती हैं। वह केवल एक अनौपचारिक बातचीत थी। उसमें कोई निर्णय नहीं किया गया था।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच है कि उस दल के नेता श्री मौल्टन ने हवाई अड्डों पर और अधिक सुविधायें देने के सम्बन्ध में कुछ सुझाव दिये थे ? यदि हां, तो वे क्या सुझाव थे ?

†श्री मुहीउद्दीन : मुझे उन सुझावों के सम्बन्ध में कोई सरकारी जानकारी प्राप्त नहीं है, परन्तु वहां पर कुछ सुझावों पर बातचीत अवश्य की गई थी। मिशन के आगमन का उद्देश्य यह था कि इस देश में आने वाले अथवा कुछ समय के लिये रुकने वाले यात्रियों को अधिक सुविधायें देने की व्यवस्था की जाये।

†श्री हेम बरुआ : क्या केन्द्रीय सरकार को पश्चिमी बंगाल की सरकार से यह ज्ञात हुआ है कि वहां पर क्या बातचीत हुई थी और उसमें कितनी प्रगति हुई है ?

†श्री मुहीउद्दीन : मैंने पहले ही बता दिया है कि यह रिपोर्ट मिली है कि मिशन के सदस्यों ने दमदम हवाई अड्डे के सीमाशुल्क तथा स्वास्थ्य प्राधिकारियों से बातचीत की थी। इस बारे में मुझे निश्चित रूप से ज्ञात नहीं है कि क्या उसमें बंगाल सरकार का कोई प्रतिनिधि भी सम्मिलित हुआ था या नहीं।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि भारत भी अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन का एक सदस्य है, जब भी उसका कोई फील्ड मिशन इस देश में आकर विचार विमर्श करता है तो क्या उस चर्चा की औपचारिक रिपोर्ट की एक प्रति भारत सरकार अथवा सम्बन्धित मंत्रालय को भेजना उचित नहीं है ?

†श्री मुहीउद्दीन : जी, हां। मैं यह स्वीकार करता हूं कि औपचारिक बातचीत की रिपोर्ट आनी चाहिये। परन्तु वह कोई औपचारिक बातचीत नहीं थी। वे तो अत्य देशों को जाते हुये—मेरे ख्याल में वे २७ तारीख को पहुंचे थे और २८ को रवाना हो गये—वहां होकर गुजरे थे।

†श्री हेम बरुआ : माननीय उपमंत्री ने यह स्वीकार किया है कि मिशन यहां आया था। वह एक अन्तर्राष्ट्रीय मिशन था। उसने सरकारी प्राधिकारियों से बातचीत भी की थी। यह एक अलग बात है कि बातचीत औपचारिक थी या अनौपचारिक—परन्तु बातचीत अवश्य हुई थी। फिर माननीय मंत्री उसके सम्बन्ध में अनभिज्ञता क्यों प्रकट कर रहे हैं ?

†श्री मुहीउद्दीन : मैं यह तो नहीं कह रहा कि इस बारे में मुझे कुछ भी ज्ञात नहीं है। मुझे जो जानकारी हवाई अड्डे के कंट्रोलर से प्राप्त हुई थी, वह मैंने आपको दे दी है। हमने इस सम्बन्ध में पश्चिमी बंगाल सरकार, स्वास्थ्य मंत्रालय व सीमाशुल्क प्राधिकारियों को भी लिखा है कि यदि कोई निश्चय किये गये हों तो वे हमें बताये जायें। उस जानकारी के प्राप्त हो जाने पर यदि आवश्यक हुआ तो हम इस सम्बन्ध में कुछ और बतायेंगे।

आस्ट्रेलिया से मंगाये गये माल-डिब्बे

†\*८६५. { श्री फ० गो० सेन :  
श्री स० चं० सामन्त :  
श्री मूलन सिंह :  
श्री विभूति मिश्र :

क्या रेलवे मंत्री ६ अगस्त, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ६५४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मीटर लाइन के २००० माल डिब्बे जो कि दिसम्बर १९५८ तक आस्ट्रेलिया से प्राप्त हो जाने थे, पूरी संख्या में प्राप्त हो गये हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो उनमें से कितने डिब्बे पूर्वोत्तर तथा पूर्वोत्तर सीमान्त रेलों को पुनः संस्थापन लेखा में संभरित किये गये ; और

(ग) उनकी वर्तमान मांग कितनी है ?

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

(ख) इन में से तो एक भी डिब्बा नहीं दिया गया है । परन्तु अविभाजित पूर्वोत्तर रेलवे को अन्य आर्डरों से ११२६ माल-डिब्बे पुनः संस्थापन लेखा में संभरित किये जा रहे हैं । उससे अप्रैल, १९५६ से प्रारम्भ होने वाले चल स्टाक कार्यक्रमों के अन्तर्गत भेजे गये कुछ आर्डरों का २६ प्रतिशत भाग पूरा हो जायेगा ।

(ग) १९५६-६० तक अविभाजित पूर्वोत्तर रेलवे की पुनः संस्थापन सम्बन्धी आवश्यकता में से ८४५ यूनिट बकाया रहते हैं ।

†श्री फ० गो० सेन : क्या इस कम्पनी को कोई आर्डर भी दिये गये हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : ये २००० माल-डिब्बे कोलम्बो योजना के अधीन सहायता के रूप में हमें प्राप्त हुये हैं । ये डिब्बे आस्ट्रेलिया से आये थे । हम माल-डिब्बों के लिये विदेशों को कोई और आर्डर नहीं भेज रहे हैं । वास्तव में देश में माल-डिब्बे कुछ अतिरिक्त हो गये हैं और हम उनका निर्यात करने के सम्बन्ध में विचार कर रहे हैं ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या इस सम्बन्ध में कोई गणना की गई है कि मीटर लाइन पर कितने ऐसे माल-डिब्बे अभी तक इस्तेमाल किये जा चुके हैं जिनका समय समाप्त हो गया है और क्या इन २००० डिब्बों से वह कमी पूरी हो सकेगी ?

†श्री शाहनवाज खां : जैसा कि मैंने बताया है ये २००० डिब्बे हमें कोलम्बो योजना के अधीन सहायता के रूप में मिले थे । हम अपने देश में लगभग २०,००० डिब्बे प्रति वर्ष तैयार कर रहे हैं । स्थिति पर्याप्त संतोषजनक है ।

†श्री फ० गो० सेन : आस्ट्रेलिया से प्राप्त होने वाले माल-डिब्बों में से पूर्वोत्तर रेलवे तथा पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे को कोई डिब्बे क्यों नहीं दिये गये थे ?

†श्री शाहनवाज खां : उन डिब्बों में कोई खास बात नहीं थी । देश में तैयार होने वाले डिब्बे भी बहुत अच्छे हैं । क्योंकि वे डिब्बे मद्रास में आकर उतरे थे और मद्रास तथा पूर्वोत्तर रेलवे से कोई सीधा सम्पर्क न था, इसलिये वे डिब्बे दक्षिण तथा मध्य रेलों को दे दिये गये थे ।

†श्री ब्रजराज सिंह : माननीय मंत्री के इस कथन को ध्यान में रखते हुये कि देश में मीटर लाइन के जो डिब्बे तैयार हो रहे हैं, उनसे अब देश में डिब्बे अतिरिक्त हो गये हैं, क्या माननीय मंत्री को पहले यह ज्ञात नहीं था कि कोलम्बो योजना के अधीन जो डिब्बे आयात किये जा रहे हैं, उनकी देश को आवश्यकता नहीं थी ? उन डिब्बों के स्थान पर कोई और वस्तु क्यों नहीं मंगवा ली गई थी ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री शाहनवाज खां : उस समय हमें डिब्बों की आवश्यकता थी और फिर वे सहायता के रूप में मिल रहे थे ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह पूछना चाहते हैं कि जब देश में पहले ही माल-डिब्बे पर्याप्त थे तो क्या हम उन डिब्बों के स्थान पर कोई और वस्तु न मंगवा सके ?

†रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : यह प्रस्ताव १९५६ में किया गया था । उस समय हमें डिब्बों की आवश्यकता थी, इसलिये हमने प्रस्ताव स्वीकार कर लिया था ।

†श्री तंगामणि : ये २००० डिब्बे जनवरी, १९५७ से दिसम्बर, १९५८ तक डिस्पैच कर दिये जाने थे । मैं जानना चाहता हूँ कि वे डिब्बे यहां कब पहुंचेंगे ?

†श्री शाहनवाज खां : अन्तिम किस्त अगस्त, १९५८ में प्राप्त हुई थी ।

†सेठ गोविन्द दास : क्या हम लोग अब इस बात को मान सकते हैं कि कोलम्बो प्लान से हम लोगों को जो सहायता प्राप्त होती है उसके सम्बन्ध में सिर्फ ऐसी ही चीजें मंगाई जायेंगी, जिन की हमको इस देश में जरूरत है ?

श्री जगजीवन राम : अधिकांश तो ऐसा ही होता है कि जिन चीजों की हमें आवश्यकता होती है वही हम लेते हैं, लेकिन कभी-कभी दाता के ऊपर भी यह रहता है कि अगर हम ऐसी चीजें लें जो कि हमारी आवश्यकता की हैं तो उसके साथ साथ थोड़ी सी कुछ ऐसी भी चीजें लेनी पड़ती हैं जिनकी हमको नितान्त आवश्यकता नहीं है लेकिन जिनका उपयोग हो सकता है ।

†श्री स० च० सामन्त : माननीय मंत्री ने बताया है कि आस्ट्रेलिया से आये हुये २००० डिब्बे देश में अतिरिक्त हो गये हैं तो फिर देश की विभिन्न लाइनों में अभी तक गतायु डिब्बों का प्रयोग क्यों किया जा रहा है ?

†श्री शाहनवाज खां : डिब्बों के सम्बन्ध में देश में स्थिति पर्याप्त अच्छी है । यदि किसी डिब्बे के बारे में यह समझा जाता है कि वह अच्छी हालत में है और उसका उपयोग हो सकता है तो उसका प्रयोग किया जाता है । परन्तु ऐसे बहुत कम डिब्बे हैं ।

†श्री नरसिंहन् : सरकार ने जिस समय यह आर्डर दिया था, क्या उस समय सरकार को देश के अपने उत्पादन के सम्बन्ध में कुछ भी ज्ञान न था ?

†अध्यक्ष महोदय : देश में बहुत जल्दी से परिवर्तन हो रहे हैं ।

†श्री जगजीवन राम : मैं अपने उत्तर में कुछ शुद्धि करना चाहता हूँ । हमने आर्डर १९५६ में नहीं अपितु १९५५ में दिया था । उस समय रेलवे उपकरण समिति इस सम्बन्ध में विचार कर रही थी । बाद में उसने यह सिफारिश की थी कि देश में माल-डिब्बों का निर्माण करने की क्षमता बढ़ायी जानी चाहिये । वस्तुतः गत वर्ष ही हमने कुछ फर्मों को उनकी उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिये "एजुकेशनल आर्डर" दिये थे । मीटर लाइन के डिब्बे हमारे पास अतिरिक्त हो गये हैं । परन्तु जहां तक बड़ी लाइन के डिब्बों का सम्बन्ध है, अभी भी उनकी उत्पादन क्षमता में वृद्धि होने की काफी गुंजाइश है ।

†मूल अंग्रेजी में

गोविन्द सागर बांध में मिट्टी का इकट्ठा हो जाना

+

†\*६०१. { श्री कुमारन :  
श्री मू० चं० जैन :  
श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री मोहम्मद इमाम :  
श्री जाधव :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सतलज नदी के तट के कटाव के परिणामस्वरूप ऐसे गांवों में, जो कि गोविन्द सागर के बनने पर जलमग्न हो जायेंगे, मिट्टी जमा हो गई है ;

(ख) क्या यदि इस स्थिति की रोकथाम न की गई तो गोविन्द सागर के ४०-५० वर्षों में पूर्णरूपेण मिट्टी से भर जाने का कोई खतरा है ; और

(ग) यदि हां, तो खतरनाक स्थिति को पैदा न होने देने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है :

विवरण

(क) उन गांवों में मिट्टी इकट्ठी हो गई है जो कि पहले ही भाखड़ा जलाशय में आ चुके हैं। जो गांव अभी जलमग्न नहीं हुये हैं उनमें मिट्टी इकट्ठा होने का फिलहाल कोई प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ख) इस प्रकार का कोई खतरा नहीं है। यदि किनारे इसी प्रकार से कटते ही रहें तो भी ६०० वर्षों से पहले भाखड़ा जलाशय की पानी संचित करने की 'धारिता' समाप्त नहीं हो सकती।

(ग) इसके लिये कई उपाय करने का विचार है—जैसे (१) लैबल बनाना, टैरेस बनाना, दीवारें खड़ी करना, (२) वनरोपण, (३) घास के मैदानों में मिट्टी की रोकथाम के लिये बांध लगाने और (४) नमी वाले क्षेत्रों में मिट्टी की कटाव से रक्षा करने के उपाय करना।

†श्री कुमारन : क्या यह सच है कि भाखड़ा जलाशय क्षेत्र (कैचमेंट एरिया) में बड़े पैमाने पर वन नष्ट हो रहे हैं और क्या सरकार ने उस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही की है ?

†श्री हाथी : जी हां, इसकी रोकथाम करने की आवश्यकता का अनुभव किया गया है और भाखड़ा नियंत्रण बोर्ड ने इस सम्बन्ध में आवश्यक कार्यवाही भी की है। बोर्ड ने एक समिति नियुक्त की है और उसने इस बारे में एक योजना तैयार की है।

†श्री मोहम्मद इमाम : क्या यह सच नहीं है कि जलाशय के चारों ओर पहाड़ी ढलानों पर बरती कच्ची मिट्टी और टूटी-फूटी चट्टानों की बनायी गयी है और संभव है कि वह वर्षा ऋतु में टूट जाये ? सरकार ने इसकी रोकथाम के लिये क्या-क्या सावधानी बरती है ?

†मूल संप्रश्नी में

†श्री हाथी : इस संबंध में कई कार्यवाहियां की जायेंगी। रोकथाम करने वाले बांध भी बनाये जायेंगे। इस संबंध में अभी विस्तृत योजनायें तैयार करनी हैं।

†सरदार इकबाल सिंह : गोविन्द सागर बांध के सम्बन्ध में विभिन्न प्रकार के बयान दिये गये हैं। क्या सरकार ने इस संबंध में कोई अन्दाज लगाया है कि गोविन्द सागर बांध में यदि मिट्टी इसी प्रकार से जमा होती रही तो वह कब तक पूर्णरूपेण मिट्टी से भर जायेगा ?

†श्री हाथी : इसके सम्बन्ध में सब से पहले १९४५ में डा० सेवेज ने अन्दाज लगाया था। उन के अन्दाज के अनुसार इसमें ६०० वर्ष लगेंगे। जहां तक उसकी सफ़ाई आदि पर धन लगाने का सम्बन्ध है, वह प्रश्न सौ वर्ष उपरान्त उत्पन्न होगा। ५० वर्ष तक तो कोई सवाल उठता ही नहीं।

श्री रघुनाथ सिंह : स्टेटमेंट से यह मालूम होता है कि ६०० वर्ष इस के सिल्ट होने में लग जायेंगे लेकिन कुछ प्रश्नों से यह प्रतीत होता है कि ४० वर्ष के अन्दर ही यह सिल्ट हो जायेगा, भिन्न-भिन्न बातें हैं, मैं जानना चाहता हूं कि इस वक्त जो सिल्टिंग हो रही है उसका रेट क्या है और उसको रोकने के लिए क्या मेज़र्स लिये जा रहे हैं ?

श्री हाथी : ४० वर्ष की तो कोई बात नहीं है। जो एसेसमेंट किया है वह ६०० साल के लिए किया है लेकिन यह ६०० साल की मर्यादा तभी बरकरार रह सकेगी जब कि तमाम ज़रूरी रैमेडीज़ ली जायें और वह सब ली जा रही हैं।

श्री पद्म देव : क्या मंत्री महोदय को मालूम है कि भाखरा डैम जहां से पानी दरिया सतलज का आता है वहां से तक्ररीबन २०० मील से ऊपर है और बरसात और बरफ़ के कारण जितनी वहां पर जमीन पड़ती है वह सब की सब रास्ते में सिल्ट नहीं रहती बल्कि वह सब वहां आती है तो यह जो भाखरा डैम के इर्द गिर्द ही कोशिश की जा रही है इरोज़न रोकने के लिए वह जो वापिस सिल्ट आयेगी उसके सम्बन्ध में भी कोई प्रबन्ध विचाराधीन है ?

†श्री हाथी : जी, हां। निश्चित रूप से। वह योजना जलागम क्षेत्र (कैचमट एरिया) के लिये होगी।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या सरकार ने इतने बड़े पैमाने के अन्य बांधों के सम्बन्ध में भी कोई कार्यवाही की है ? अमरीका जैसे अन्य देशों में भी मिट्टी निकालने की व्यवस्था है। क्या सरकार यहां भी इसी प्रकार की व्यवस्था करने के प्रश्न पर विचार कर रही है ?

†श्री हाथी : यहां प्रश्न मिट्टी निकालने का नहीं, अपितु मिट्टी भरने की रोकथाम करने का है।

†श्री मोहम्मद इमाम : क्या लेवल बनाने, टैरेसे बनाने, दीवारें बनाने आदि पर आने वाले खर्च का प्राक्कलन तैयार किया गया है; और यदि हां, तो उन पर कितना खर्च आयेगा ? जलाशय में मिट्टी जमा होने से रोकथाम करने के लिये क्या-क्या साधना बरती गयी है ?

†श्री हाथी : वह बहुत बड़ी योजना है। उस पर पांच वर्षों में लगभग २ करोड़ रुपयों का खर्च आयेगा।

†मूल अंग्रेजी में

## विषाणु रोग

†\*६०३. श्री प्र० च० बरुआ : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्व स्वास्थ्य संगठन ने भारत को विषाणु रोग के संबंध में गवेषणा करने का काम सौंपा है ; और

(ख) यदि हां, तो उस योजना की रूप रेखा क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री बासप्पा : क्या यह सच है कि मैसूर राज्य के शिमोगा जिले के कुछ भागों में यह रोग अधिक मात्रा में पाया जाता है ; और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या-क्या कार्यवाही की गयी है ?

†श्री करमरकर : इस प्रश्न में गवेषणा सम्बन्धी एक ऐसी योजना के बारे में पूछा गया है जो कि अभी तक हमें सौंपी नहीं गयी है । जहां तक मैसूर में रोग का सम्बन्ध है, उसकी रोक थाम करने के लिये हम हर प्रकार का प्रयत्न कर रहे हैं ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन ने कोई गवेषणा योजना दक्षिण पूर्व एशिया के किसी देश को सौंपी भी है और यदि हां, तो किस देश को ?

†श्री करमरकर : विश्व स्वास्थ्य संगठन की ओर से धन सौंपा जाता है, योजनायें नहीं ।

†डा० सुशीला नायर : क्या यह सच नहीं है कि मैसूर में एक विशेष प्रकार का विषाणु रोग पाया गया है और उस के संबंध में बड़ा भारी गवेषणा-कार्य किया जा रहा है ? यदि हां, तो क्या उस गवेषणा से किन्हीं परिणामों का पता लगा है ?

†श्री करमरकर : प्रश्न के पूर्वार्ध का उत्तर हां में है । उत्तरार्ध का उत्तर यह है कि काफी अच्छे परिणामों का पता लगा है ।

## भाण्डागारों में बेचे गये खाद्यान्न के लिये नकद रुपयों की अदायगी

†\*६०४. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि किसानों को भाण्डागारों में बेचे गये खाद्यान्न के बदले में जो चैक प्राप्त होते हैं, उन्हें कैश कराने में उन्हें बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या उन्हें भाण्डागारों में ही नकद रुपये अदा करने के सम्बन्ध में कोई प्रस्थापना है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते क्योंकि खाद्यान्न भाण्डागारों में नहीं विक्रित ।

श्री इ० मधुसूदन राव : मेरा मतलब यह है कि आज किसानों को वेयर हाउसेज में अपना गल्ला रक्षित करने के एवज में जो रसीद मिलती है उन्हें लेकर बैंकों को खोजने और उन रसीदों से एडवांस लेने में जो दिक्कत और परेशानी उन किसानों को होती है, क्या सरकार कोई ऐसी व्यवस्था

†मूल अंग्रेजी में

करने के बारे में सोच रही है जिससे कि उनको यह परेशानी न उठानी पड़े और उनको वहीं रुपया मिल जाय ? -

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** वहां पर उनको चैक्स तो दिये ही नहीं जाते ।

†**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य इस मिथ्या भ्रान्ति में हैं कि भाण्डागार के इंचार्ज किसानों से खाद्यान्न खरीद लेते हैं और उन्हें नकद कीमत की बजाय चैक दे देते हैं ।

†**श्री अ० म० थामस :** वास्तव में होता यह है कि किसान अपने अनाज को भाण्डागारों में जमा करा देते हैं और गोदामों के प्राधिकारी उन्हें उस अनाज की खरीद दे देते हैं । पहले उन रसीदों की जमानत पर बैंकों से पेशगी प्राप्त करने में कुछ कठिनाई होती थी । परन्तु अब कठिनाई दूर करने के लिये आवश्यक हिदायतें जारी कर दी गयी हैं । अब राज्य बैंक ने हिदायतें दे दी हैं कि उन रसीदों पर भी पेशगी दे दी जाये । अब किसी भी प्रकार की कठिनाई नहीं है ।

†**अध्यक्ष महोदय :** माननीय मंत्रियों से मेरा यह निवेदन है कि कई माननीय सदस्यों को जानकारी नहीं होती । सभी सदस्य मंत्री नहीं हैं । माननीय मंत्रियों को उनकी कठिनाई महसूस करते हुए इस बात का यत्न करना चाहिये कि जितनी भी अधिक से अधिक जानकारी संभवतः दी जा सकती है, दे दी जाये । 'हां,' या 'न' में जबाब समाप्त नहीं कर देना चाहिये ।

**श्री इ० मधुसूदन राव :** वरंगाल में जो वेअर हाउसिंग कारपोरेशन है वहां पर जो एग्रिकल्चरिस्ट्स को रसीद दी जाती है

**अध्यक्ष महोदय :** चैक नहीं देते हैं ।

**श्री इ० मधुसूदन राव :** रसीद देते हैं । तो उनको जो रसीद दी जाती है उन्हें लेकर एग्रिकल्चरिस्ट भटकते हैं । उन्हें नहीं मालूम कि बैंक कहां है और रुपया कहां मिलेगा । अगर उन्हें वेअर हाउसिंग में ही रुपया देने का प्रबन्ध किया जाये तो बहुत अच्छा हो । क्या कोई ऐसी व्यवस्था की गयी है ?

**श्री अ० प्र० जैन :** जो वेअर हाउस में जो सामान रखता है उसको एक रसीद दी जाती है । यह जरूरी नहीं है कि उस रसीद को लेकर बैंक जाया ही जाये । लेकिन चूंकि वह नैगोशियेबिल इंस्ट्रूमेंट है उसे बैंक ले जाया जा सकता है । अगर कोई चाहे तो किसी बैंक के नाम उस रसीद को एंडोर्स कर के रुपया ले सकता है । नकद देने का तो कोई सवाल है नहीं । इसके लिए कोई प्रबन्ध नहीं हो सकता । बैंक से ही पैसा लेना होगा ।

**श्री इ० मधुसूदन राव :** क्या कोई ऐसी व्यवस्था की जा सकती है कि जो लोग वहां सामान रखते हैं उनको वहीं रुपया मिल जाये ?

**श्री अ० प्र० जैन :** हमारा ऐसी व्यवस्था करने का कोई इरादा नहीं है और न हम कर सकते हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय :** इस में क्या क्या कठिनाई है? माननीय सदस्य यह कहना चाहते हैं कि साधारणतया किसान को वह रसीद ले कर बैंक जाने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । माननीय सदस्य यह पूछना चाहते हैं कि यदि किसानों को वहीं नकद रुपया दे दिया जाये तो उस में क्या कठिनाई है ?

†श्री अ० प्र० जैन : स्थिति यह है कि भण्डागार वहां पर रखी गयी वस्तुओं के बदले में एक रसीद देता है और विधि के अनुसार उस रसीद पर व्यापार किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त हम और कुछ नहीं कर सकते। हम उन्हें नकद रुपया नहीं दे सकते।

†श्री ब्रजराज सिंह : आप कोई ऐसा प्रबन्ध कर सकते हैं जिस से किसानों को पेशगी मिल सके।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने स्थिति समझा दी है।

### पश्चिमी बंगाल के सुन्दरबन का सर्वेक्षण

†\*६०६. श्री हाल्दर : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी बंगाल के सुन्दरबन को रूप रेखा सर्वेक्षण में क्यों शामिल नहीं किया गया है ;

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सुन्दरबन को न शामिल करने के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजना में इस क्षेत्र पर विचार किया जायेगा ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) रूप रेखा सर्वेक्षण की मूल योजना जिस में सुन्दरबन नहीं शामिल किये गये थे, पश्चिमी बंगाल द्वारा उसका पुनरीक्षण किया गया है। २४ परगना जिले के ६०० वर्ग मील के रूप रेखा सर्वेक्षण की पुनरीक्षित योजना, जिस में सुन्दरबन शामिल कर लिये गये हैं, राज्य सरकार द्वारा योजना आयोग को उसकी सहमति के लिये प्रस्तुत कर दी गयी है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

†श्री हाल्दर : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि सरकार ने सुन्दरबन क्षेत्र में शरणार्थियों को बसाने की योजना तैयार की है, क्या तत्काल ही उसका सर्वेक्षण इस दृष्टि से करना आवश्यक नहीं कि उस में कितने शरणार्थी रखे जा सकेंगे ?

†श्री हाथी : मैं प्रश्न नहीं समझ सका।

†अध्यक्ष महोदय : यदि वहां कुछ शरणार्थियों को बसाने का विचार है तो क्या पहले से उसका सर्वेक्षण इस लिये करना आवश्यक नहीं है कि कितने शरणार्थी उस में बसाये जा सकेंगे ?

†श्री हाथी : पुनर्वास के बारे में मैं नहीं जानता किन्तु रूप रेखा सर्वेक्षण योजना तैयार करने का विचार पश्चिमी बंगाल सरकार का है।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : तृतीय पंचवर्षीय योजना में शामिल करने के लिये पश्चिमी बंगाल सरकार ने केन्द्रीय सरकार के पास किस प्रकार की विकास योजनाएं प्रस्तुत की हैं और क्या माननीय मंत्री उसे सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

†श्री हाथी : पश्चिमी बंगाल सरकार द्वारा पुनरीक्षण योजना ६०० वर्ग मील के क्षेत्र के रूप रेखा सर्वेक्षण करने के बारे में है।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या हम यह समझें कि सुन्दरबन के विकास के लिये कोई योजना पश्चिमी बंगाल सरकार द्वारा आरम्भ नहीं की गई है और न ही वह केन्द्रीय सरकार के पास प्रस्तुत की गई है ?

†श्री हाथी : हो सकता है कि उनकी कोई योजना हो किन्तु सिंचाई मंत्रालय से उसका कोई संबंध नहीं है ।

### केरल में गोदाम

+

†\*६०८. { श्री वारियर :  
श्री कोडियान :  
श्री वासुदेवन् नायर :

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

(क) क्या केरल की सरकार द्वारा केन्द्रीय सरकार से राज्य में खाली पड़े गोदामों का अनाज रखने के लिये इस्तेमाल करने के बारे में निवेदन प्राप्त हुआ है ; और

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

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस ) (क) और (ख). जी हां । राज्य सरकार के गोदामों को लौटा देने का निश्चय कर लिया गया है ।

†श्री वारियर : क्या केन्द्रीय सरकार के कुछ ऐसे गोदाम हैं जो वह राज्य सरकार को देने के लिये तैयार है ?

†श्री अ० म० थामस : जी नहीं ।

†श्री विमल घोष : “जी नहीं” क्या ? केन्द्रीय सरकार के गोदाम नहीं हैं अथवा वह देने के को तैयार नहीं है ?

†श्री अ० म० थामस : केन्द्र के अपने गोदाम तो हैं किन्तु उसका बिचार उन्हें राज्य सरकार को देने का नहीं है ।

†श्री वारियर : मैं यह प्रश्न भी यह पूछने वाला हूं । केन्द्रीय सरकार को अपने खाली गोदाम राज्य सरकार को अनाज रखने के लिये देने में क्या आपत्ति है ?

†श्री अ० म० थामस : हमें भविष्य में उनकी आवश्यकता पड़ सकती है ।

†श्री कोडियान : केरल में कितने गोदाम खाली पड़े हैं और उन में कितना अनाज आ सकता है ?

†अध्यक्ष महोदय : कितने समय के लिये ? यह सब भी पूछा जाना चाहिये ।

†श्री अ० म० थामस : इस समय केन्द्रीय सरकार के गोदामों में ३४,१६८ टन अनाज रखा जा सकता है और राज्य सरकार के पास जो गोदाम हैं उन में १०,६३५ टन अनाज आ सकता है । कुछ गोदाम पहले ही वापस किये जा चुके हैं और शेष भी वापस लौटाने का हमने निर्णय कर लिया है ?

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : उन्होंने कहा था कि वे लौटाये जाने हैं । किसको लौटाये जायेंगे ?

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : राज्य सरकार को ?

†श्री वारियर : इस में गड़बड़ी उत्पन्न हो गई है। गोदाम केन्द्रीय सरकार के भी हैं और राज्य सरकार के भी। हम यह जानना चाहते हैं कि केन्द्रीय सरकार के जो गोदाम खाली पड़े हैं वे राज्य सरकार को इस्तेमाल करने के लिये क्यों नहीं दिये जाते ?

†अध्यक्ष महोदय : वह पहले ही कह चुके हैं कि केन्द्रीय सरकार को अनाज रखने के लिये उनकी आवश्यकता पड़ सकती है और यदि कुछ समय के लिये वे खाली पड़े हैं तो उन्हें मांगने से लाभ भी क्या ? यह सब कार्य करने के बारे में सुझाव हैं।

### चीनी का निर्यात

†\*६१०. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हमारे चीनी निर्यात के विस्तृत कार्यक्रम में क्या विशेष कठिनाइयां हैं ; और

(ख) क्या चीनी निर्यात में और वृद्धि करने का कोई विचार है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी नहीं, चीनी निर्यात संवर्द्धन अधिनियम, १९५८ की वैधता को उच्चतम न्यायालय में चुनौती दी गई है इसके अलावा और कुछ कठिनाई नहीं है। यह मामला न्यायाधीन है।

(ख) फिलहाल कोई विचार नहीं है।

†श्री टांटिया : १९५८ में चीनी के निर्यात से हमने कितनी विदेशी मुद्रा कमाई और १९५६ में कितनी कमाने की आशा है ?

†श्री अ० म० थामस : सीजन नवम्बर से नवम्बर तक होता है। जैसा कि सभा को विदित है नवम्बर १९५८ से नवम्बर १९५६ तक हमने एक लाख टन निर्यात कोटे की घोषणा की है। १९५७-५८ में हमने ५०,००० टन निर्यात किया है।

†श्री बजरराज सिंह : कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई थी ?

†श्री अ० म० थामस : यह राशि लगभग ४ करोड़ रुपये थी। इस में गलती होने पर उसे सुधारा जा सकता है।

†श्री त्यागी : क्या उच्चतम न्यायालय ने चीनी के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगा दिया है ? एक गलतफहमी पैदा हो गई है। माननीय मंत्री का कथन है कि उच्चतम न्यायालय में एक अभियोग चलने के कारण निर्यात नहीं किया जा सकता।

†श्री अ० म० थामस : नहीं, नहीं।

†श्री त्यागी : मेरी समझ में यह तर्क नहीं आया।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : हम ने ऐसा नहीं कहा। उन्होंने यह कहा था कि उच्चतम न्यायालय में इस विधि को चुनौती दी गई है। उच्चतम न्यायालय द्वारा कोई भी निषेधात्मक आदेश जारी

†मूल अंग्रेजी में

नहीं किया गया है। इस कारण निर्यात पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है किन्तु विधि की मान्यता को चुनौती दी गई है।

‡श्री त्यागी : किन्तु चीनी का निर्यात किया जा रहा है ?

‡श्री अ० म० थामस : जी हां।

‡श्री विश्वनाथ राय : क्या चालू गन्ना पेरने के सीजन में चीनी के निर्यात में वृद्धि की कोई संभावना है ?

‡श्री अ० म० थामस : यह अभी नहीं बताया जा सकता। मैं ने कहा था कि कोटे में वृद्धि करने का फिलहाल कोई इरादा नहीं है।

‡श्री रामेश्वर टांटिया : क्या कृषि मंत्रालय ने, अन्य कच्चे माल जैसे पटसन, जिसका देश में आवश्यकता से अधिक उत्पादन होता है, के कम हानि पर निर्यात करने की संभावना की जांच की है ?

‡खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णाप्पा) : हमें पटसन से चीनी तो नहीं मिल सकती।

‡अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि चीनी के प्रश्न से पटसन का प्रश्न तो नहीं उत्पन्न होता है। अब प्रश्न-काल समाप्त हो गया है। अब हम अल्प सूचना प्रश्न लेंगे।

अल्पसूचना प्रश्न और उत्तर

बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी

+

‡अल्प सूचना प्रश्न संख्या ६ { श्री नाथ पाई :  
श्री आसर :  
श्री गोरे :

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

(क) क्या सरकार को विदित है कि बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी ने यह घोषणा की है कि कम्पनी के जहाज १ मई, १९५९ से नहीं चला करेंगे ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इन महत्वपूर्ण लाइनों को खुली और चलती रहने के लिये कोई कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

‡परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) कम्पनी ने यह शिकायत की है कि यह काम उस के लिये लाभदायक नहीं है और किराये बढ़ाये बिना अथवा सरकार से राज्य-सहायता प्राप्त किये बिना हानि को पूरा करके इसे चलाते रहना संभव नहीं है।

(ख) सरकार इस सारे मामले का पता लगाने और इस बारे में सिफारिश करने के लिये कि कोनहान यात्री सेवा चलती रहने के लिये क्या कार्यवाही की जानी चाहिये, एक समिति नियुक्त करने का विचार रखती है। यह समझा गया है कि सिन्दिया स्टीम नेवीगेशन कम्पनी के निदेशक बोर्ड

‡मूल अंग्रेजी में

तथा बी० एस० एन० (५३) ने यह निश्चय किया है कि यदि इस समिति की नियुक्ति हो गई तो वह नोटिस को वापस ले कर यात्री सेवा चालू रखेगी।

†श्री नाथ पाई : यह सभी को विदित है कि बी० एस० एन० (१९५३) सिन्दिया की सहायक है और सिन्दिया को प्रति वर्ष बहुत लाभ होता है जैसा कि उसके स्थिति-विवरण से पता लगता है। इसे ध्यान में रखते हुए क्या सरकार इस प्रश्न पर विचार कर रही है कि वह कम्पनी जिसकी सम्पूर्ण पूंजी सिन्दिया के अधिकार में है वह सिन्दिया में मिला दी जायेगी ?

†श्री राज बहादुर : सिन्दिया को बताया गया है कि बी० एस० एन० (१९५३) उन्हीं की सहायक है और उन्हें इस बात को ध्यान में रखना होगा कि वह लाभ कमा रहे हैं और कोनकन सेवा को अपने दायित्वों पर चलती रहने देना चाहिये। इस मामले पर वह भी विचार कर रहे हैं।

†श्री आसर : सरकार उच्चाधिकार प्राप्त समिति की नियुक्ति कब करने जा रही है और इस समिति के निर्देश पद क्या होंगे ?

†श्री राज बहादुर : वास्तव में हम इस समिति की नियुक्ति करने जा रहे हैं। प्रस्ताव भी विचाराधीन है और शीघ्र ही हम इसकी नियुक्ति कर देंगे। तत्पश्चात् उसी के अनुसार निर्देश पदों का भी अन्तिम निर्णय हो जायेगा। उसके अलावा उस क्षेत्र के प्रतिनिधियों, बम्बई राज्य सरकार के प्रतिनिधियों एवं अन्य संबंधित हितों के प्रतिनिधियों की एक बैठक बुलाने का आयोजन कर रहे हैं।

†श्री नाथ पाई : क्या सरकार को विदित है कि शीघ्र ही इस लाइन के बन्द हो जाने से बम्बई निगम इसे अपने हाथों में ले ले। यदि ऐसा है तो इस पर क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : नीति यह है कि बम्बई निगम इस सेवा को अपने हाथों में नहीं लेगा। यह उस निकाय के अधिकार से बाहर की चीज है।

†श्री नाथ पाई : बम्बई निगम इसी प्रकार के उपक्रम जैसे बी० ई० एस० टी० आदि चला रहा है जिससे हमारे मंत्री महोदय का भी संबंध रहता है।

†अध्यक्ष महोदय : बी० ई० एस० टी० निगम के अन्तर्गत आता है जब कि यह समुद्र से बाहर की चीज है।

†श्री आसर : क्या सरकार इस समिति में एसोसियेशन से भी एक सदस्य रखने के बारे में विचार करेगी ?

†श्री स० का० पाटिल : यह कार्यवाही के लिये सुझाव है। हम इस पर विचार करेंगे।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात की दृष्टि से कि यह लाइन चलाने के लिये गैर-सरकारी क्षेत्र को दे दी जाती है और इस बात की भी दृष्टि से उन्हें चलाने में कठिनाई होती है, क्या इसे किसी भी प्रकार से वेस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन द्वारा चलाने की सम्भावना पर विचार किया गया है ?

†श्री राज बहादुर : जहां तक मुझे पता है गैर-सरकारी क्षेत्र इसे आरम्भ से ही चला रहा है। इसके अलावा बी० एस० एन० (५३) तथा अन्य कुछ दूर की सेवायें चल रही हैं। इसको वेस्टर्न शिपिंग कम्पनी द्वारा लेने का कोई प्रश्न उत्पन्न नहीं हुआ।

†श्री खाडिलकर : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि बम्बई के अधिकांश निवासी इसी तटीय सेवा पर निर्भर करते हैं और पिछले सात वर्षों में काफी किराया बढ़ गया है और फिर भी

† मूल अंग्रेजी में

कम्पनी सहायक कम्पनी में काफी घाटा दिखा रही है, इसलिये क्या सरकार जैसा कि एक सदस्य ने सुझाव दिया है उसे स्वतंत्र रूप से अपने आप चलाने पर विचार करेगी ?

†श्री स० का० पाटिल : सम्पूर्ण प्रश्न की जांच करनी होगी इस कारण हम अभी से उसका अनुमान नहीं लगाना चाहते ।

†श्री हेम बख्शा : बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी द्वारा बन्द कर देने की धमकी तथा सम्पूर्ण देश में ब्रिटिश नेवीगेशन की जो कम्पनियां जैसे बिहार अथवा आसाम में नावें चला रहीं हैं, बन्द कर देने की जो धमकी दी है और सरकार से सहायता मांगी है, क्या सरकार ने उनकी आस्तियों और दायित्वों की कोई जांच की है ?

†श्री स० का० पाटिल : यह बिल्कुल अलग चीज है । आसाम में जो कुछ हो रहा है वह यहां के स्तर का नहीं है । किन्तु सभा की आकांक्षा को देखते हुये मैं यह आश्वासन दे सकता हूं कि जहां तक उस सेवा का चलाते रहने का संबंध है, सरकार उसे बराबर चलाती रहेगी ।

†श्री रघुनाथ सिंह : यह पर्याप्त है ।

†अध्यक्ष महोदय : अब हम अल्प सूचना प्रश्न संख्या ७ लेंगे ।

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : मेरा सुझाव है कि अल्प सूचना प्रश्न संख्या ७ और ८ एक साथ ले लिये जायें क्योंकि वे एक दूसरे से संबद्ध हैं ।

#### मद्रास राज्य में धान के भाव में वृद्धि

†अल्प सूचना प्रश्न संख्या ७. श्री थानू पिल्ले : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास राज्य में धान का भाव इस कारण बढ़ गया है कि केरल में उपलब्ध धान के भाव अत्यधिक बढ़ जाने से मद्रास से निर्यात रूप से धान केरल ले जाया गया ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार अबाध गति से मद्रास से धान ले जाने को रोकने और धान के भाव बढ़ने से रोकने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार करती है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख) . जी नहीं, धान के भाव नहीं बढ़े हैं । मद्रास से केरल अधिक मात्रा में धान न ले जाया जाय इस के लिये भारत सरकार ने मद्रास सरकार का सुझाव स्वीकार कर लिया है और सिर पर लाद कर ले जाये जाने वाले गट्टरों अथवा राज्य सरकार के द्वारा दिये गये परमिट के अलावा मद्रास से बाहर किसी भी स्थान को धान ले जाने पर प्रतिबन्ध लगा दिया है ।

#### मद्रास सरकार द्वारा चावल का समाहार

+

†अल्प सूचना प्रश्न संख्या ८. { श्री नरसिंहन् :  
श्री सुब्बया अम्बलम् :

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

(क) क्या मद्रास सरकार को चावल के समाहार में अत्यधिक कठिनाइयां उठानी पड़ रही हैं और अभी तक लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो सकी है;

†मल अंग्रेजी में

- (ख) क्या इन कठिनाइयों की जानकारी केन्द्रीय सरकार को कराई गई है;
- (ग) इस सम्बन्ध में क्या कोई कार्यवाही करने का विचार है; और
- (घ) मद्रास सरकार द्वारा क्या उपचार सम्बन्धी कार्यवाही करने का सुझाव दिया गया है ?

†**स्वायत्त तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)**: (क) से (घ). मद्रास सरकार ने अभ्यावेदन किया है कि उसे निम्न कारणों से चावल के समाहार में कठिनाइयाँ महसूस हो रही थीं :—

- (१) मद्रास से केरल को चावल और धान का अबाध गति से ले जाया जाना; और
- (२) मद्रास के आस-पास के जिलों में तंजौर से धान का वितरण और अन्ततोगत्वा स्टॉक का छिपा लिया जाना।

इस स्थिति को दूर करने के लिये भारत सरकार ने मद्रास सरकार का सुझाव स्वीकार कर लिया है और धान के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगा दिया है—

- (१) सर पर ले जाये जाने वाले गट्ठरों अथवा राज्य सरकार द्वारा जारी किये गये परमिटों के अलावा मद्रास से बाहर ले जाने पर रोक; और
- (२) तंजौर जिले में एक स्थान से दूसरे स्थान पर जिले के बाहर संबंधित अनाज क्रय पक्षधिकारी द्वारा जारी किये गये परमिट के अलावा धान ले जाने पर रोक।

केरल में अधिकतम नियंत्रण मूल्य स्थिर कर देने पर भी सहमति दे दी गई है और केरल सरकार के प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है।

†**श्री थानू पिल्ले** : माननीय मंत्री ने कहा है कि मूल्य बिल्कुल नहीं बढ़े हैं। सरकार ने कितना कंट्रोल मूल्य निश्चित किया है तथा मद्रास राज्य में किस भाव पर धान उपलब्ध है ?

†**श्री अ० म० थामस** : विभिन्न प्रकार के चावलों का कंट्रोल भाव मद्रास में १५.५० से लेकर २१.६० ५० न० पै० तक है। सारा ब्योरा बताने में सभा का बहुत समय इसमें लग जायेगा।

†**श्री अ० म० थामस** : खुले बाजार के भावों में अधिक अन्तर नहीं है। मैं माननीय सदस्य को बताना चाहूँगा कि कुछ स्थानों में मोटे चावल का भाव १६.६० ५८ न० पै० से १८ रुपये ४६ न० पै० तक है।

†**श्री थानू पिल्ले** : क्या यह सच है कि आस-पास के जिलों से प्रबाध गति से चावल चले जाने के कारण स्थानीय बाजार में भाव बढ़ गया है जिसके बारे में मंत्री महोदय ने बताया कि वह बहुत कम बढ़ा है, किन्तु वह हम लोगों के हिसाब से कंट्रोल भाव से २० से ३० प्रतिशत अधिक है क्योंकि हम उसे खरीदते हैं ?

†**श्री अ० म० थामस** : इस प्रतिबन्ध का प्रमुख कारण यह है कि कूटने के लिये धान मिलों को पर्याप्त नहीं मिलता था। इसी कारण हमने इस आदेश की शरण ली और खुले बाजार के भाव अब गिरते जा रहे हैं तथा कंट्रोल भाव और खुले बाजार के भावों में अधिक अन्तर नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री नरसिंहन् : वास्तव में भाव कबसे गिरने लगे हैं? क्या अभी तक भाव बराबर बढ़ते नहीं रहे और क्या अभी हाल ही से मूल्य गिरना शुरू हुआ है?

†अध्यक्ष महोदय : जब माननीय सदस्य स्वयं जानते हैं तो फिर प्रश्न पूछने की क्या आवश्यकता है?

†श्री नरसिंहन् : मैं ठीक-ठीक जानना चाहता था। ये सब तो अनुमान मात्र हैं।

†श्री अ० म० थामस : यह सही नहीं है। अच्छी खरीक फसल की आशा से सारे भारत में चावल के भाव गिर रहे हैं।

†श्री नरसिंहन् : मैं जानना चाहता हूँ कि भाव गिरने कब से शुरू हुये? क्या काफ़ी समय तक भाव बहुत ऊंचे रहे और एक सप्ताह के आस-पास से गिरने शुरू हो गये हैं?

†अध्यक्ष महोदय : प्रतिबन्ध कब लगाया गया था?

†श्री अ० म० थामस : संभवतः प्रतिबन्ध इस मास की पहली तारीख से लगाया गया था।

†श्री अ० प्र० जैन : कुछ दिन पहले यह लागू किया गया था। इससे पहले ही भाव गिरने लगे थे किन्तु निश्चित रूप से नहीं।

†श्री थानू पिल्ले : मूल्य केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित किये गये थे अथवा राज्य सरकार द्वारा? यदि केन्द्रीय सरकार द्वारा तो उसने केरल में भाव क्यों नहीं निर्धारित कर दिये जबकि उसने मद्रास के लिये निर्धारित कर दिये हैं?

†श्री अ० प्र० जैन : राज्य सरकार के परामर्श से भाव केन्द्रीय सरकार ने ही तय किये थे। पहले केरल में कंट्रोल भाव नहीं थे। किन्तु दक्षिणी खण्ड के खाद्य मंत्रियों का एक सम्मेलन ७ फ़रवरी को हुआ था जिसमें यह सिद्धान्त स्वीकार किया गया था और केरल सरकार से अपने मूल्य बताने के लिये कहा गया था। वहाँसे भाव आ गये हैं और उनकी जांच की जा रही है।

†श्री वे० ईयाचरण : प्रतिबन्ध लग जाने से मद्रास राज्य के आस पास के जिलों में जो मिलें स्थापित हैं उनके मालिकों का क्या हाल होगा जिनको तंजौर तथा अन्य स्थानों से धान मिलता था वह नहीं मिलेगा?

†श्री अ० प्र० जैन : परमिट के द्वारा सामान्य सीमा तक ले जाने की अनुमति रहेगी।

†श्री सुब्बया अम्बलम् : माननीय मंत्री ने कहा था कि केरल में धान अथवा चावल के भावों में अत्यधिक वृद्धि नहीं हुई है। क्या मद्रास सरकार ने यह उपाय बताया कि सभी दक्षिणी खण्ड के राज्यों में उचित मूल्य निश्चित कर दिया जाये जिससे धान और चावल का आना-जाना सामान्य रीति से होता रहे?

†श्री अ० प्र० जैन : इसका उत्तर पहले ही दिया जा चुका है। यह निश्चय किया जा चुका है कि केरल में कंट्रोल भाव रहेगा और केरल सरकार ने इस बारे में प्रस्ताव भेज दिये हैं।

† मूल अंग्रेजी में

†श्री वासुदेवन् नायर : यह कहा जाता है कि मद्रास से केरल चावल निर्यात गति से ले जाया जाता है। इस काल में और पिछले वर्ष के इसी काल में कितना चावल केरल को ले जाया गया था ?

†श्री अ० म० थामस : हमारे पास केवल रेलवे के आंकड़े हैं। रेलवे के आंकड़ों से उसमें कुछ भी वृद्धि नहीं मालूम पड़ती है। किन्तु हमें जानकारी मिली है कि ट्रकों और चारियों में काफ़ी चावल ले जाया गया था।

†श्री पुन्नूस : क्या यह सच नहीं है कि तंजौर का चावल बहुत दानों से केरल में ही बिकता आ रहा है ? अब जबकि भाव भी बहुत ऊंचे नहीं हैं तो फिर यह प्रतिबन्ध विशेष रूप से क्यों लगाया जा रहा है ?

†श्री अ० म० थामस : मैं पहले ही बता चुका हूँ कि मद्रास राज्य में धान कूटने की मिलों की हालत बड़ी दुविधाजनक हो गई थी। इसी कारण यह प्रतिबन्ध लगाया गया था।

†श्री पुन्नूस : क्या सरकार ने इस की जांच की है कि मद्रास सरकार किसान को लाभप्रद मूल्य नहीं दे रही है और इसी कारण चावल छिपा दिया गया है ?

†श्री अ० म० थामस : यह सच नहीं है। केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों के परामर्श से ही भाव निश्चित किये हैं और हम समझते हैं कि भाव काफ़ी उचित भी हैं।

†श्री थानू पिल्ले : क्या केरल राज्य के लिये भी भाव निश्चित हो गये हैं ?

†श्री अ० प्र० जैन : यह प्रस्ताव अभी कुछ दिन पहले ही प्राप्त हुआ है जिसकी जांच की जा रही है।

†श्री सुब्बया अम्बलम् : क्या मद्रास सरकार ने अभ्यावेदन किया है कि केरल के लिये जितनी भी खरीद की जाये वह दूकानदारों से प्रत्यक्ष अथवा केरल सरकार द्वारा न की जाकर मद्रास सरकार के द्वारा ही की जानी चाहिये तथा मद्रास राज्य सरकार ने यह आश्वासन दिया है कि वह अपने प्रशासन के द्वारा केरल को जितनी भी आवश्यकता होगी उतने का समाहार करके उसे देगा ?

†श्री अ० प्र० जैन : दक्षिणी खण्ड का निर्णय यह है कि यह चावल के निर्यात रूप से लाने ले जाने का क्षेत्र है। धान के लाने ले जाने पर अवश्य कुछ प्रतिबन्ध लगाया गया है।

†श्री थानू पिल्ले : राज्य व्यापार पर जो विचार किया जा रहा है उसे ध्यान में रखते हुए क्या सरकार राज्य सरकारों के द्वारा मद्रास और केरल के बीच राज्य व्यापार लागू करेगी ?

†श्री अ० प्र० जैन : राज्य व्यापार की योजना के तैयार होत ही ये सब प्रश्न उठेंगे।

†श्री कोडियान : क्या केरल सरकार ने तंजौर से केरल को चावल के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगाये जाने के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन किया है और, यदि हां, तो अभ्यावेदन का क्या स्वरूप है और उस पर केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

†श्री अ० म० थामस : मद्रास से केरल को चावल के निर्यात पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है। इसका जाना ले जाना खुला है।

†अध्यक्ष महोदय : कोई भी व्यक्ति जो चावल खाता है, धान और चावल का अन्तर समझता है।

†श्री नरसिंहन् : क्या सरकार यह बात बतायेगी कि उसने मूल्यों के बारे में सम्बन्धित विभिन्न राज्य सरकारों की राय क्यों ली और प्रत्येक राज्य न जानकारी कब दी और केरल सरकार द्वारा जानकारी देने में विलम्ब के क्या कारण थे ?

†श्री अ० प्र० जैन : मूल्यों को निर्धारित करने से पूर्व हमने राज्य सरकारों से परामर्श लिया और उन से परामर्श लेने के बाद मूल्य निर्धारित किये गये ।

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

#### समुद्रतटीय व्यापार के लिये जहाजों का निर्माण

†\*८७२. श्री राजेन्द्र सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समुद्र तटीय व्यापार के लिये समुद्र में चलने वाले विशेष प्रकार के कम डुबाव वाले जहाजों का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में कोई प्रगति हुई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) ऐसा कोई विशिष्ट प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### तपेदिक के क्लिनिक

†\*८७४. { श्री सुबोध हंसदा :  
श्री अजित सिंह सरहदी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना की बाकी अवधि में २०० नये तपेदिक के क्लिनिक स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में अब तक क्या कार्यवाही की गयी है;

(ग) क्या वर्तमान क्लिनिकों का स्तर उठा दिया गया है और उनको स्टेण्डर्ड के मुताबिक कर दिया गया है; और

(घ) कितनी राज्य सरकारों और व्यक्तियों और ऐच्छिक संस्थाओं ने सरकार से सहायता मांगी है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी हुई है ।

#### विवरण

(क) और (ख). द्वितीय पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य २०० नये तपेदिक के क्लिनिक स्थापित करना और १०० वर्तमान क्लिनिकों का स्तर उठाना है । इन क्लिनिकों की स्थापना राज्य

†मूल अंग्रेजी में

S shallow Draft Ocean-going Ships.

सरकारें करेंगी और वे ही उनमें कर्मचारी रखेंगी और उसको चलायेंगी। केन्द्रीय सरकार प्रत्येक क्लिनिक को ५०,००० रुपये अनुमानित लागत के एक्सरे के संयंत्र और प्रयोगशाला का सामान देगी। वर्ष १९५७-५८ में ६० क्लिनिकों की स्थापना के स्तर उठाने का अनुमोदन किया गया और उनको उपकरण दे दिये गये हैं। वर्ष १९५८-५९ में ४० क्लिनिकों की स्थापना के स्तर उठाने के राज्य सरकार के प्रस्तावों का अनुमोदन कर दिया गया है। राज्य सरकारों ने १९५६-६० में ५६ क्लिनिकों की स्थापना का स्तर उठाने की इच्छा व्यक्त की है। वर्ष १९६०-६१ के बारे में कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है। उन क्लिनिकों की संख्या जो वास्तव में स्थापित किये जायेंगे, आवास, कर्मचारियों और सामान की उपलब्धता पर निर्भर होगी।

बाकी क्लिनिकों को एक्सरे और प्रयोगशाला का सामान भवन बन जाने और उसमें कर्मचारियों के उपलब्ध होने पर दिया जायेगा। संयुक्त राष्ट्र अन्तर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि ने १९५६-६१ की अवधि में २० क्लिनिकों के लिये उपकरण देने का प्रस्ताव किया है और यह भी प्रस्ताव किया है कि और उपकरण देने के लिये वह सरकार की प्रार्थना आने पर विचार करेगी।

(ग) अब तक ३३ वर्तमान क्लिनिकों का स्तर उठाया जा चुका है।

(घ) इस सम्बन्ध में सब राज्य सरकारों, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश और त्रिपुरा के संघ राज्य-क्षेत्रों, बम्बई नगर निगम, तंजौर, गुरुदासपुर, धर्मशाला, हिसार, अम्बाला, रोहतक, होशियारपुर, करनाल और फ़िरोजपुर के डिस्ट्रिक्ट टी० बी० एसोसियेशनों ने और नदियाद की महागुजरात आयुर्वेदिक मेडिकल सोसायटी ने केन्द्रीय सरकार से सहायता मांगी है।

#### राष्ट्रीय विस्तार सेवा और सामुदायिक विकास खंडों में कम्पोस्ट इस्पेक्टरों की नियुक्ति

†\*८७५. { श्री रा० च० माझी :  
श्री सुबोध हंसदा :

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

(क) क्या प्रत्येक राष्ट्रीय विस्तार सेवा और सामुदायिक विकास परियोजना में प्रशिक्षित कम्पोस्ट इन्स्पेक्टर नियुक्त किये जाते हैं; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी राज्य सरकारों और संघ राज्य-क्षेत्रों से एकत्रित की जा रही है और यथा समय सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

#### रेलवे प्रशासन के मुख्य अधिकारियों का संसद् सदस्यों के साथ सम्मेलन

†\*८७७. श्री विद्या चरण शुक्ल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विभिन्न रेलवे के प्रशासन के मुख्य अधिकारियों को वार्षिक सम्मेलन करने की राय देने के प्रश्न पर विचार किया है जिसमें संसद्-सदस्यों को भी आमंत्रित किया जाये; और

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

† मल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) और (ख). इस प्रस्थापना के व्यौरे की जांच की जा रही है कि प्रत्येक जोनल रेलवे द्वारा सेवित क्षेत्रों का प्रतिनिधित्व करने वाले संसद-सदस्यों की रेलवे मंत्री से वर्ष में एक बार अनौपचारिक बातचीत हो और इस सम्मेलन में सम्बन्धित जोनल रेलवे का जनरल मैनेजर भी मौजूद हो। आशा है कि इस विषय में शीघ्र ही कोई फैसला हो जायेगा।

### सेवा-निवृत्त रेलवे कर्मचारियों को ठेके

†\*८७८. श्री राम कृष्ण . क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि १९५७-५८ और १९५८-५९ में उत्तर रेलवे पर बहुत सी विकास योजनाओं और परियोजनाओं के निर्माण के ठेके सेवा-निवृत्त रेलवे कर्मचारियों को दिये गये हैं;

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

(ग) क्या अन्य रेलवे में भी ऐसी ही पद्धति लागू है ?

†रेलवे उपमंत्री(श्री शाहनवाज खां): (क) और (ख). निर्माण के सब ठेके खुली टेंडर पद्धति से प्रतियोगिता के आधार पर दिये जाते हैं। ठेकों का काम करने वाले कुछ सेवा-निवृत्त कर्मचारियों को ठेके मिले हैं क्योंकि उनके द्वारा दिये गये टेंडर स. से कम राशि के थे।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### कलकत्ता पत्तन

†\*८७९. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता पत्तन में नदी में 'डुबाव' कम हो गया है;

(ख) क्या इस से जहाजों को लांगलस्थान पाने में देरी होती है; और

(ग) यदि हां, तो स्थिति को सुधारने में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं। 'डुबाव' में कमी का जहाजों के लिये लांगलस्थान पाने से कोई सम्बन्ध नहीं है। हां, इस के कारण कभी कभी जहाजों को 'सैंड हैंड्स' पर ज़रूर रुके रहना पड़ जाता है।

(ग) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है।

### विवरण

'डुबाव' में वर्तमान कमी का कारण डायमण्ड हार्बर के नीचे बेला संगम में, बालारी/रंगफुल्ला पैनल में, हुगली नदी का अवह्रास है। तलकर्षण (ड्रैजिंग) के साथ साथ उपयुक्त नदी नियंत्रण कार्य (ट्रेनिंग वर्क्स) को इस समस्या का स्थायी समाधान समझा जाता है। केन्द्रीय जल तथा विद्युत गवेषणा केन्द्र, पूना में इस बात का पता लगाने के लिये प्रयोग किये जा रहे हैं कि किस प्रकार के 'रिवर ट्रेनिंग वर्क्स' उपयुक्त रहेंगे। इसी समय गहराई को सुधारने के लिये बालारी/रंगफुल्ला

†मूल अंग्रेजी में

\*River Drafts.

चैनल का तलकर्षण किया जा रहा है। तलकर्षण सम्बन्धी बढ़ी हुई आवश्यकता को पूरा करने के लिये पत्तन आयुक्तों के तलकर्षण यंत्रों की संख्या में वृद्धि करने के लिये भी कदम उठाये जा रहे हैं।

#### डीज़ल कारें

\*८८१. श्री प्रकाश वीर शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय किन-किन बड़ी लाइनों पर डीज़ल कारें चल रही हैं;

(ख) क्या और किसी बड़ी लाइन पर डीज़ल कार चलाने की कोई योजना विचाराधीन है; और

(ग) क्या सरकार का विदेशों से कुछ और डीज़ल कारें खरीदने का विचार है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) बड़ी लाइन की डीज़ल कारें मध्य, उत्तर और दक्षिण रेलों में चलती हैं। सभा-पटल पर एक बयान रखा गया है जिसमें बताया गया है कि ये डीज़ल कारें किन-किन सेक्शनों पर चल रही हैं। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १०]

(ख) जी, हां।

(ग) दूसरी पंचवर्षीय योजना में नहीं।

#### पंजाब से धान का निर्यात

\*८८२. श्री अजित सिंह सरहवी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा पंजाब से धान के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इससे वहां पर मूल्य पर क्या असर पड़ा है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) जी हां।

(ख) प्रतिबन्ध लगाये जाने से धान के मूल्य में कोई कमी नहीं हुई है ?

#### कच्चे पटसन का मूल्य

\*८८३. { श्री नागी रेड्डी :  
श्री रामम् :

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

(क) क्या कच्चे पटसन के लिये न्यूनतम मूल्य निर्धारित करने के प्रश्न की जांच करने के लिये स्थापित नौ सदस्यों वाली उप-समिति ने अपना प्रतिवेदन पूरा कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-पटल पर रखी जावेगी ; और

(ग) उप-समिति की सिफारिशों पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) समिति की अभी बैठक नहीं हुई है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

**बम्बई मेल में चोरी**

\*८८५. श्री अर्जुन सिंह भदौरिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हावड़ा-बम्बई मेल के साथ संलग्न सामान डिब्बे में से १० दिसम्बर, १९५८ को कुछ माल चुराया गया था ;

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

(ग) उसका क्या परिणाम निकला है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) . पूर्व रेलवे का वाणिज्य विभाग इस मामले की जांच कर रहा है । साथ ही रेलवे पुलिस और रेलवे सुरक्षा दल भी इसकी जांच कर रहे हैं और नतीजे का इन्तज़ार है ।

**डम डम टर्मिनल बिल्डिंग**

†\*८८८. श्रीमती मफीदा अहमद : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने डमडम टर्मिनल बिल्डिंग परियोजना की जांच करने के लिये किसी विदेशी विशेषज्ञ की नियुक्ति की है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख) . विषय विचाराधीन है और अभी तक अन्तिम रूप से कोई निर्णय नहीं किया गया है ।

**वाइकिंग विमान**

†\*८८९. श्री अरविन्द घोषाल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस समय वाइकिंग विमान का प्रयोग नहीं हो रहा है ; और

(ख) यदि नहीं तो कितने समय से इनका प्रयोग नहीं हो रहा है और उनको कहां पर रखा गया है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) जी, हां ।

(ख) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ११]

**रेलवे के मुख्य सुरक्षा पदाधिकारियों का सम्मेलन**

†\*८९०. श्री वाजपेयी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे के मुख्य सुरक्षा पदाधिकारियों का एक सम्मेलन हाल ही में दिल्ली में हुआ था ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या सम्मेलन में अपराधों में कमी करने और रेलवे तथा जनता की सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये जन सहयोग प्राप्त करने के प्रश्न पर विचार किया गया था; और

(ग) यदि हां, तो जन सहयोग का और अधिक उपयोग करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है या किये जाने का विचार है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां। इस बैठक में रेलवे मंत्री महोदय ने अपराधों में कमी करने और रेलवे सम्पत्ति और रेलवे को सौंपे गये सामान की सुरक्षा के लिये जन सहयोग प्राप्त करने की महत्ता पर जोर डाला ।

(ग) जनता की सेवा करने वाली संस्थाओं और जनता की सेवा करने का भाव रखने वाले व्यक्तियों को, उनसे सम्पर्क स्थापित करके और दी गयी सहायता के लिये उन्हें पारितोषिक देकर, इस बात का प्रोत्साहन देना कि उन्हें जो जानकारी हो उसे वे प्राधिकारियों को तत्काल देकर सभाज के प्रति अपना कर्तव्य निभावें ।

#### पत्तन न्यास रेलवे प्रभार<sup>१</sup>

†\*८६२. श्री दामानी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता पत्तन प्राधिकारियों ने पत्तन न्यास रेलवे प्रभार में वृद्धि कर दी है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इससे मैंगनीज अयस्क के निर्यात में वृद्धि में अड़चन हुई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी, हां । पत्तन आयुक्तों ने सामान्यतः ११ दिसम्बर, १९५८ से रेलवे प्रभार में वृद्धि कर दी है ।

(ख) वृद्धि बहुत थोड़ी की गयी है और यह समुद्र पार के क्रेताओं द्वारा वहन किये जाने वाले कुल व्यय का बहुत थोड़ा भाग है । अतः इस बात की सम्भावना नहीं है कि इससे मैंगनीज अयस्क के निर्यात की वृद्धि में अड़चन हुई है ।

#### रूस द्वारा यात्रा समझौते का प्रस्ताव<sup>२</sup>

†\*८६६. श्री साधन गुप्त : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 'सोवियत इनटूरिस्ट आर्गनाइजेशन' के अध्यक्ष ने सोवियत संघ और भारत के बीच एक यात्रा समझौते का प्रस्ताव किया है ;

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

(ग) उक्त प्रस्ताव के बारे में सरकार का निर्णय क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) ऐसा कोई प्रस्ताव औपचारिक रूप से प्राप्त नहीं हुआ है ।

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

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Port Trust Railway Charge.

<sup>२</sup>Travel Pact Offer by Russia.

**उड़ीसा में भूमि को क्षारीय पानी से बचाने के लिये तटबन्धों का निर्माण**

†\*८६७. { श्री प्र० के० देव :  
श्री बि० चं० प्रधान :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि उड़ीसा सरकार ने भूमि को बाढ़ के क्षारीय पानी से बचाने के लिये तटबन्धों का निर्माण करने के सम्बन्ध में सहायता के लिये केन्द्रीय सरकार को एक प्रस्ताव भेजा है ;  
(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार ने प्रस्ताव मान लिया है ; और  
(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) से (ग). उड़ीसा के तटीय क्षेत्रों में धान के खेतों में क्षारीय पानी को घुसने से रोकने के लिये नये तटबन्धों के निर्माण के लिये राज्य सरकार ने कोई प्रस्ताव नहीं आया है । परन्तु उड़ीसा सरकार ने यह सुझाव दिया था कि समुद्र तट के साथ बने वर्तमान तटबन्धों में, जो कि मुख्यतः भूतपूर्व जमींदारों द्वारा खेती वाले क्षेत्रों में क्षारीय पानी को रोकने के लिये बनाये गये थे, एक और खुलने वाले कपाट के साथ नहर बनाने की लागत बाढ़ नियन्त्रण के अधीन निधि में से दी जाये । राज्य सरकार के प्रस्ताव पर 'केन्द्रीय बाढ़ नियन्त्रण बोर्ड' द्वारा ध्यानपूर्वक विचार किया गया । यह निर्णय किया गया है कि एक और खुलने वाले कपाट के साथ नहरों की व्यवस्था करके वर्तमान तटबन्धों में सुधार के कार्य को बाढ़ नियन्त्रण योजना नहीं समझा जा सकता । राज्य सरकार से इस कार्य पर 'अधिक अन्न उपजाओ' कार्यक्रम के अन्तर्गत धन लगाने की सम्भावना की जांच करने को कहा गया है ।

**दक्षिणी खाद्य जोन में मैदा की मांग**

\*†८६८. श्री वें० प० नायर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि दक्षिणी खाद्य जोन में अपने उपभोग के लिये मैदा बनाने की पर्याप्त क्षमता नहीं है ;  
(ख) जोन में प्रत्येक राज्य की मैदा की वार्षिक आवश्यकता क्या है और प्रत्येक राज्य में फ्लौर मिलों में मैदा बनाने की क्या क्षमता है ; और  
(ग) प्रत्येक राज्य द्वारा मैदा पर प्रति वर्ष अनुमानतः कितना रेलवे भाड़ा दिया जाता है और मार्ग-मील टनों में कितने रेलवे वैगन स्थान की जरूरत होती है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) दक्षिणी जोन में रोलर फ्लोर मिलों की उत्पादन क्षमता जोन की मैदा की वर्तमान आवश्यकता को पूरा करने के लिये पर्याप्त है ।

(ख) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १२]

(ग) जानकारी उपलब्ध नहीं है और इसे इकट्ठा करने में पर्याप्त श्रम लगेगा ।

**एयर इन्डिया इन्टरनेशनल और ब्रिटिश ओवरसीज एयरवेज कारपोरेशन की आय का इकट्ठा रखा जाना**

†\*८६९. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि एयर इंडिया इन्टरनेशनल और ब्रिटिश ओवरसीज एयरवेज कारपोरेशन के संसाधनों को 'पूल' करने का एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ;

†मूल अंग्रेजी में

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

(ग) इस सम्बन्ध में अब तक कितनी प्रगति हो चुकी है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) एयर इंडिया इंटरनेशनल और ब्रिटिश ओवरसीज एयरवेज कारपोरेशन कुछ मार्गों पर ट्रैफिक से प्राप्त होने वाली आय को 'पूल' करने की सम्भावनाओं का पता लगा रही हैं।

(ख) 'पूल' करने की व्यवस्था का विचार आपस में स्पर्धा दूर करने और विमान सेवाओं के चलाने में आपसी सहयोग स्थापित करने के लिये किया गया है।

(ग) विमान सेवाओं के बीच वार्ता अभी जारी है।

#### उत्तर प्रदेश से साठी धान का निर्यात

\*६००. श्री मोहन स्वरूप : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि साठी धान पर उत्तर प्रदेश से बाहर भेजने के लिये प्रतिबन्ध लगा दिया गया है जब कि साठी धान का सेला चावल व साठी धान से बनी अन्य वस्तुयें बिना परमिट के बाहर भेजी जा सकती हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस का क्या कारण है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) जी नहीं, उत्तर प्रदेश से सब किस्म के चावल और धान और चावल के चोकर के अतिरिक्त इन से बनी वस्तुओं की, परमिट के बिना निकासी पर प्रतिबन्ध लगा हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

#### निर्यात के लिये चीनी

†\*६०५. श्री सिद्धनंजप्पा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने ३१ अक्टूबर, १९५६ को समाप्त होने वाली अवधि में निर्यात के लिये १ लाख टन चीनी रिलीज करने का फैसला किया है; और

(ख) यदि हां, तो वे कौन सी बातें हैं जिन से प्रभावित होकर सरकार ने यह कोटा निश्चित किया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) जी, हां।

(ख) कोटा के निर्धारित करने में निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखा गया :—

(१) वर्ष १९५६-५६ में चीनी की अनुमानित उपलब्धता।

(२) देश में खपत के लिये अपेक्षित चीनी की मात्रा।

(३) विदेशी मुद्रा कमाने के लिये चीनी के निर्यात करने की आवश्यकता।

#### रेलवे डिब्बे

†\*६०७. श्री दिनेश सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या देश में स्टेनलैस-स्टील की कमी और इस के खरीदने में अन्तर्ग्रस्त विदेशी मुद्रा को देखते हुए रेलवे के डिब्बों की फिटिंग में कौन सी अन्य धातु का प्रयोग करने का विचार है ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : स्टेनलैस स्टील की फिटिंग के स्थान पर अल्युमिनियम अलाय और नरम इस्पात की फिटिंग का अधिकाधिक प्रयोग किया जा रहा है ।

### उत्तर रेलवे में चल स्टाक (डिब्बों आदि) की मरम्मत

†\*६०६. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के मीटर गेज सेक्शन में डिब्बों की मरम्मत की उपयुक्त व्यवस्था करने और चल स्टाक के लिये मरम्मत का सामान देने के बारे में भीषण कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है; और

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

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). उत्तर रेलवे के मीटर गेज सेक्शन में चल स्टाक की मरम्मत के सामान का सम्भरण करने के बारे में कोई भीषण कठिनाई का सामना नहीं करना पड़ रहा है; तथापि कर्मशालाओं की अपर्याप्त क्षमता के कारण अधिक मरम्मत करने में कठिनाई होती है और द्वितीय योजना के अन्त तक कर्मशालाओं की क्षमता बढ़ाने के लिये आवश्यक कार्यवाही की जा रही है ।

### जल-निस्सारण पद्धति

{ श्री स० म० बनर्जी :

†\*६११. { श्री तंगामणि :

{ श्री अ० क० गोपालन :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली और नई दिल्ली में जल-निस्सारण पद्धति में सुधार करने के लिये क्या ठोस कार्यवाही की गई है;

(ख) क्या कोई योजना बनाई गई है; और

(ग) यदि हां, तो योजना की मुख्य बातें क्या हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) से (ग). निर्माण, आवास और संभरण मंत्री के नेतृत्व में जुलाई, १९५८ में स्थापित एक समिति ने इस विषय की जांच की है । इस समिति के प्रतिवेदन को निर्माण, आवास और संभरण मंत्री शीघ्र ही सभा-पटल पर रखेंगे जिस में दिल्ली में वर्तमान नाली तथा जल-निस्सारण पद्धति की अपर्याप्तता का ब्योरेवार विवरण है और इस में इस के सुधार के लिये विशिष्ट सिफारिशों की गई हैं ।

### इर्विन अस्पताल

†\*६१२. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इर्विन अस्पताल में होने वाली सब मृत्युओं के बारे में कोई जांच की गयी है ;

(ख) जांच की आवश्यकता क्यों हुई; और

(ग) जांच का क्या परिणाम निकला ?

†मूल अंग्रेजी में

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी, हां ।

(ख) जांच यह पता लगाने के लिये की गई कि वार्डों में बीमारों के प्रभारी चिकित्सा पदाधिकारियों द्वारा उपयुक्त इलाज किया गया या नहीं ।

(ग) पुनरीक्षण समिति को पता लगा कि चिकित्सा पदाधिकारियों द्वारा किया गया इलाज सन्तोषजनक था ।

#### तुंगभद्रा उच्च-स्तर नहर

†\*६१३. { श्री नागी रेड्डी :  
श्री रामम् :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६-६० में तुंगभद्रा उच्च-स्तर नहर पर किस प्रकार के कार्य की योजना बनाई गई है; और

(ख) कितना धन मंजूर हुआ है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) १९५६-६० के लिये अभी कोई विस्तृत निर्माण-कार्यक्रम नहीं बनाया गया है परन्तु प्रारम्भिक कार्य जैसे नहरों का इकसार करना तथा सर्वेक्षण, आदि आरम्भ हो गये हैं । प्रविधिक परामर्शदात्री समिति ने हाल में ही परियोजना के प्रथम प्रक्रम सम्बन्धी विस्तृत प्राक्कलन स्वीकृत किये हैं । संबंधित राज्य सरकारें तथा तुंगभद्रा बोर्ड अब १९५६-६० के लिये निर्माण-कार्यक्रम बनायेंगे ।

(ख) १९५६-६० की वार्षिक योजना में आन्ध्र प्रदेश के लिये ५० लाख रुपये का और मैसूर के लिये १२ लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है ।

#### मध्य प्रदेश से चावल का क्रम

†\*६१४. { श्री विद्या चरण शुक्ल :  
श्री किस्तैया :

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

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने मध्य प्रदेश के अतिरिक्त चावल उत्पादन वाले जिलों से पुराना व नया चावल खरीदने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो क्रय योजना की मोटी मोटी बातें क्या हैं; और

(ग) यह कार्य कब आरम्भ होगा ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) यह निर्णय कुछ समय पूर्व किया गया था और तदनुसार क्रय हो रहा है ।

(ख) केन्द्रीय सरकार नियन्त्रित मूल्य पर जो मिल के और हाथों के कुटे चावल के लिये निर्धारित है, अपने अधिकारियों द्वारा मिलों तथा व्यापारियों से चावल खरीद रही है ।

(ग) दिसम्बर, १९५८ से चावल खरीदा जा रहा है ।

†मून अंग्रेजी में

## मसाला बोर्ड

†\*६१५. श्री रघुनाथ सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार विदेशों में विभिन्न मसालों की मांग पुनः पैदा करने की दृष्टि से, जो भारत ने पिछले वर्षों में खो दी है, उत्पादन लागत में कमी करने के लिये भारत में एक मसाला बोर्ड बनाने पर विचार कर रही है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : मसाला बोर्ड की नियुक्ति का प्रश्न भारत सरकार के विचाराधीन है ।

## खालों का चूरा और अप्रयुक्त खाल

†\*६१६. श्री अरविन्द घोषाल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खाल के चूरे व अप्रयुक्त खाल को उर्वरक के रूप में प्रयोग करने का कोई प्रयोग किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या परिणाम निकला ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) तथा (ख). खाल के चूरे व अप्रयुक्त खाल को उर्वरक की तरह प्रयोग करने का कोई विधिवत प्रयोग इस देश में नहीं किया गया है। चमड़े के कूड़े में ७ से ८ प्रतिशत नाइट्रोजन होता है। यह मिट्टी में बहुत धीरे धीरे सड़ता है। बम्बई राज्य कृषि रसायनिक प्रयोगशाला में चमड़े के कूड़े में अप्ससह टैनिंग चरबी को समाप्त करने के लिये जांच पड़ताल हो रही है ताकि वह मिट्टी में आसानी से नाइट्रोजन बन जाये।

## राष्ट्रीय खाद्य उत्पादन परिषद्

†\*६१७. श्री हेम बरुआ : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उच्च अधिकार वाली राष्ट्रीय खाद्य उत्पादन परिषद् के गठन के बारे में अपने भूतपूर्व वित्त मंत्री श्री सी० डी० देशमुख के हाल के सुझाव पर विचार किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या खाद्य उत्पादन के लिये इस सुझाव को कार्यान्वित करने का सरकार का विचार है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) सरकार को ऐसा कोई सुझाव प्राप्त नहीं हुआ ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

## 'एन्टी-बायोटिक्स'

†\*६१८. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को विदित है कि हाल में ही ब्रिटिश स्वास्थ्य विशेषज्ञों ने सारे अस्पतालों को 'एन्टी बायोटिक्स' का प्रयोग न करने तथा पुरानी प्रणाली को अधिक अपनाने की चेतावनी दी थी;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने ब्रिटिश विशेषज्ञों का पूरा प्रतिवेदन पढ़ा है; और

(ग) यदि हां, तो उन की इस पर प्रतिक्रिया क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) भारत सरकार ने ब्रिटेन में अस्पतालों में "स्टैफीलो-शोकल" छूत संबंधी केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा परिषद् उपसमिति के प्रतिवेदन के उद्धरण देखे हैं। इन में सिफारिश की गई है कि औषधालयों को स्वेच्छा से 'ऐन्टी-बायोटिक्स' का प्रयोग कुछ कम करना चाहिये।

(ख) पूर्ण प्रतिवेदन उपलब्ध नहीं है तथा उस की प्राप्ति का प्रयत्न किया जा रहा है।

(ग) प्रतिवेदन प्राप्त होने पर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

### बिहार में मिल में कुटे चावल का मूल्य

†\*६१६. श्री सिद्धनंजप्पा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार राज्य में सरकार ने मिल में कुटे चावल का नियंत्रण विक्रय-मूल्य निर्धारित कर दिया है; और

(ख) यदि हां तो क्या दर निर्धारित की गई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) तथा (ख). मिल में कुटे चावल का अधिकतम मूल्य, जिस पर वह मिल के बाहर भी थोक मात्रा में जो एक सौदे में दस मन से अधिक हो, १६ रु० मन निर्धारित किया गया है।

### बर्फ और सोडावाटर आदि (एयरेटेड वाटर) लाइसेंस संस्था

†\*६२०. { श्री वाजपेयी :  
श्री आसर :  
श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री अ० क० गोपालन :  
श्री वारियर :  
श्री कोडियान :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने चलती रेलगाड़ियों में बर्फ और सोडावाटर आदि (एयरेटेड वाटर) की विक्रय-प्रणाली समाप्त करने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं;

(ग) क्या भारतीय रेलवे बर्फ और एयरेटेड वाटर लाइसेंस संस्था ने इस संबंध में कोई अभ्या-वेदन प्रस्तुत किया है;

(घ) यदि हां, तो उन की मुख्य मांगें क्या हैं; और

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

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां।

(ख) तृतीय श्रेणी के यात्रियों के अधिक स्थान की व्यवस्था कर के रेलगाड़ियों में भीड़ को कम करना ।

(ग) हां ।

(घ) मुख्य मांगें निम्न हैं :—

- (१) बर्फ और सोडा वाटर आदि (एयरेटेड वाटर) लाइसेन्स के समाप्ति का नोटिस वापिस लेना ।
- (२) जहां कहीं ऐसे ठेके समाप्त किये गये हैं, उन्हें पुनः देना ।
- (३) यदि उपरोक्त १ और २ मांगें न स्वीकार की जायें तो एक सीट या सीमित स्थान बर्फ बेचने वालों को दिया जाये ताकि वे चलती रेल गाड़ियों में बर्फ व एयरेटेड वाटर बेच सकें ।

(ङ) रेलगाड़ियों में बर्फ व सोडा वाटर आदि (एयरेटेड वाटर) के विक्रय समाप्ति का निर्णय बदलने का विचार नहीं है ।

#### बिना लाइसेंस के रेडियो

†\*६२२. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिना लाइसेंस के रेडियो के कारण सरकार को लगभग २५ लाख रु० के राजस्व की हानि होती है; और

(ख) यदि हां, तो इस उद्देश्य के लिये क्या कार्यवाही की जायेगी कि सरकार को इतनी अधिक हानि न हो ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल): (क) निस्संदेह देश में बिना लाइसेन्स के रेडियो हैं परन्तु ऐसे रेडियो की संख्या बताना या इस कारण सरकार को होने वाली हानि बताना असम्भव है ।

(ख) एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १३]

#### ब्रिटेन का वायुसेवा प्रतिनिधिमंडल

†\*६२३. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ब्रिटेन से चार व्यक्तियों का एक वायुसेवा प्रतिनिधिमंडल दोनों देशों में से प्रत्येक में ब्रिटिश तथा भारतीय विमान-समवायों के प्रत्येक अधिकारों पर विचार-विमर्श करने के लिये भारत आया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या दोनों देशों में कोई समझौता हुआ है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन): (क) ब्रिटिश के एक प्रतिनिधि मंडल से, जिस में सात व्यक्ति थे, भारत के एक प्रतिनिधि मंडल की १२ से २८ जनवरी १९५९ तक बात चीत हुई ।

(ख) हां, श्रीमान् ।

†मूल अंग्रेजी में

### होटल मान एवं दर निर्धारण समिति की सिफारिशें

†\*६२४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री ६ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ७६२ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि होटल मान एवं दर निर्धारण समिति की शेष दो सिफारिशों की जांच में क्या प्रगति हुई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में मंत्री (श्री राज बहादुर) : होटल मालिकों से वित्तीय सहायता देने तथा मद्य निषेध नियमों को उदार बनाने के सम्बन्ध में की गयी दो सिफारिशों पर अभी कोई अन्तिम निर्णय नहीं हुआ है ।

### उत्तर रेलवे स्टेशनों पर खाद्य-पैकिटों का विक्रय

†१२५३. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे के महत्वपूर्ण स्टेशनों पर सस्ते साफ खाद्य-पैकिटों के विक्रय की व्यवस्था न होने के क्या कारण हैं; और

(ख) इस मामले में क्या कार्यवाही की गयी है या की जायेगी ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) तथा (ख) . आज कल उत्तर प्रदेश के लखनऊ और वाराणसी स्टेशनों पर खाद्य-पैकिटों के विक्रय की व्यवस्था है । इलाहबाद, कानपुर और मुरादाबाद में मांग कम होने के कारण उन का विक्रय बन्द कर दिया गया । इन स्टेशनों पर खाद्य-पैकिटों के पुनः विक्रय और अन्य महत्वपूर्ण स्टेशनों पर आवश्यक प्रचार सहित विक्रय आरम्भ करने पर विचार हो रहा है ।

### उत्तर रेलवे पर रेलवे स्कूल

†१२५४. { सरदार इकबाल सिंह :  
श्री राम कृष्ण गुप्त :  
श्री दलजीत सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आज कल उत्तर रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर कितने स्कूल चल रहे हैं;

(ख) इन स्कूलों में कितने बच्चे शिक्षा पा रहे हैं; और

(ग) उत्तर रेलवे पर द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में कितने स्कूल खोले जायेंगे ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) ६ ।

(ख) १८६७ ।

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में उत्तर रेलवे पर मामूली दर्जे के ६१ नये प्राइमरी स्कूल खोले जायेंगे ।

### राज्यों में चावल की खेती

†१२५५. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५८ में (राज्यवार) कुल तथा कितने अधिक क्षेत्र में चावल की खेती हुई ?

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : १९५८-५९ का चावल की फसल का अखिल भारतीय अन्तिम प्राक्कलन अभी प्राप्त नहीं है ।

#### अत्यावश्यक पण्य अधिनियम के अधीन पकड़ा गया खाद्यान्न

†१२५६. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ३९९ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या जब्त किये गये खाद्यान्न की मात्रा की जानकारी एकत्रित हो गई है; और
- (ख) यदि हां, तो इस की तफसील क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार अत्यावश्यक पण्य अधिनियम (१९५५ का १०) के उपबन्धों के अधीन १९५८ में केन्द्र तथा राज्य ने लगभग ३.१६ लाख टन खाद्यान्न जब्त किया । आंकड़ों की जांच हो रही है ।

#### नई रेलवे लाइनें

†१२५७. श्री पांगरकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अवशिष्ट काल में किन नई रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण किया जायेगा; और

(ख) प्रत्येक होने वाले सर्वेक्षण की पूरी तफसील जैसे मीलों में लम्बाई, मिलाये जाने वाले स्थान अनुमानित व्यय आदि ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बे० रामस्वामी) : (क) तथा (ख). जिन नई रेलवे लाइनों के सर्वेक्षणों का प्रस्ताव किया गया है उनके बारे में जानकारी १८-२-१९५९ को सभा में प्रस्तुत किये गये आय-व्ययक में है । फिर भी, एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १४]

#### रेलवे कर्मचारियों की वर्दी

†१२५८. श्री पांगरकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण पूर्व रेलवे के कर्मचारियों की वर्दियां नाप लिए बिना सिलती हैं तथा इस प्रकार सिली हुई वर्दियां पहनने के काबिल नहीं रहती ; और

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई शिकायत मिली है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) नहीं । जनता के सम्पर्क में आने वाले कर्मचारियों की वर्दियां नाप लेकर सिलती हैं । अन्य कर्मचारियों के लिये निश्चित साइजों की वर्दियां दी जाती हैं ।

(ख) प्राप्त शिकायतों पर ध्यान दिया जाता है तथा दोष दूर करने के लिये कार्यवाही की जाती है ।

### रेलवे कर्मचारियों को दायों का भुगतान

†१२५६. श्री पांगरकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ३१ अक्टूबर, १९५८ को मध्य रेलवे के कर्मचारियों को दायों के भुगतान के कितने मामले अनिश्चित पड़े थे ; और

(ख) उन्हें शीघ्र ही निपटाने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) भविष्य निधि (विशेष चन्दों सहित) के मामले १६१४, जिनमें से १३७७ मामलों में आंशिक भुगतान हो गया है ।

पेंशन के मामले . . . . . १०५

(ख) इन मामलों को निपटाने के लिये विशेष आन्दोलन की व्यवस्था की गई है ।

### खतरे की जंजीर खींचना

†१२६०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सितम्बर, १९५८ से जनवरी, १९५९ तक भारतीय रेलों पर खंडवार खतरे की जंजीर कितनी बार खींची गई ;

(ख) उनमें से कितने मामले खंडवार तथा मासवार, अनुचित पाये गये ; और

(ग) उसी काल में कितने अपराधियों पर अभियोग चलाया गया ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी का एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १५]

### हिन्दी में तार

†१२६१. श्री दी० चं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब के किन जिलों में अब तक हिन्दी में तार भेजने की सुविधा की व्यवस्था की गई है ;  
और

(ख) शेष जिलों में यह सुविधा कब तक दी जायेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल): (क) सारे जिलों के मुख्य नगरों में ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

### राजस्थान और केरल में सिंचाई की छोटी योजनायें

†१२६२. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में राजस्थान और केरल को अलग-अलग कितना धन सिंचाई की छोटी योजनाओं के लिए निर्धारित किया गया है ; और

(ख) कौन-कौन सी परियोजनाओं का निर्माण होगा ?

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) १९५८-५९ में सिंचाई की छोटी योजनाओं के लिए राजस्थान और केरल के लिये निम्नांकित धन निर्धारित किया गया :—

	लाख रुपये
(१) राजस्थान . . . . .	१०३.००
(२) केरल . . . . .	६४.००

(ख) अपेक्षित जानकारी का एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६]

#### रंजीत नगर बस्ती, पश्चिम दिल्ली

†१२६३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री १० सितम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १८०३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि रंजीत नगर बस्ती, पश्चिम दिल्ली की हालतों में सुधार करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : क्षेत्र दिल्ली विकास अधिनियम, १९५७ के अधीन "विकास क्षेत्र" घोषित कर दिया गया है। इस क्षेत्र में अनुमानतः ६८.८१ लाख रु० की लागत पर ११६.२५ एकड़ भूमि के विकास की एक योजना दिल्ली विकास प्राधिकार ने बनाई है तथा सरकार उसकी जांच कर रही है।

#### दिल्ली में कृषि योग्य बनाई गई भूमि

१२६४. श्री नवल प्रभाकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में वर्ष १९५८-५९ में अब तक कितनी परती तथा बंजर भूमि को कृषि योग्य बनाया गया ; और

(ख) यह भूमि कहां-कहां कृषि योग्य बनायी गयी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) तथा (ख). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और उपलब्ध होते ही सभा की टेबिल पर रख दी जायेगी।

#### सांस्कृतिक चल-चित्र

१२६५. श्री नवल प्रभाकर : क्या सामुदायिक विकास और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में सामुदायिक विकास खण्ड अधिकारियों की ओर से सांस्कृतिक चल-चित्रों का प्रदर्शन किया गया ;

(ख) इन प्रदर्शनों का ब्यौरा क्या था ; और

(ग) वे अपने उद्देश्य में कहां तक सफल हुए ?

†मूल अंग्रेजी में

सामुदायिक विकास मंत्री के सभा-सचिव (श्री ब० स० मूर्ति) : (क) जी हां ।

(ख) निम्नलिखित सांस्कृतिक चल-चित्र विकास खण्डों में दिखाए गए :—

१. शिव रात्रि
२. हिन्दुस्तान हमारा
३. वफादारी
४. मुन्ना
५. गोपालभय्या

१९५२ से अब तक १०७६ फिल्म शो देहाती इलाकों में दिखाए गए और हर दफे ५०० से २००० देहाती देखने के लिये आए ।

(ग) प्रायः देहातियों पर इनका भारी प्रभाव होता है ।

#### पाकिस्तान पर बकाया बिजली की रकम

†१२६६. श्री दलजीत सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १७ दिसम्बर, १९५८ के अति-रांकित प्रश्न संख्या १७६६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान सरकार ने १९५७-५८ की बिजली की बकाया रकम में से कुछ चुका दी है; और

(ख) बकाया राशि की वसूली के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) नहीं ।

(ख) पंजाब (भारत) सरकार पाकिस्तान सरकार को निरन्तर स्मरण करती रही है । जनवरी १९५६ में पाकिस्तान सरकार ने पंजाब (भारत) को सूचित किया था कि 'स्टेट बैंक आफ पाकिस्तान' द्वारा बकाया राशि के भुगतान की व्यवस्था की जा रही है । भुगतान अभी नहीं किया गया है ।

#### मध्य रेलवे के बम्बई डिब्बीजन में चोरी

†१२६७. श्री आसर् : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ अप्रैल से ३१ दिसम्बर, १९५८ के काल में मध्य रेलवे के बम्बई डिब्बीजन में कितनी डिब्बों में लगी हुई तथा वाणिज्यिक वस्तुयें चोरी गईं तथा चलाये गये अभियोगों की तफसील क्या है एवं परिणामस्वरूप कितना सामान बरामद हुआ; और

(ख) इस काल में डिब्बों में लगी वस्तुओं, रेलवे सामान, वाणिज्यिक वस्तुओं की चोरी में रेलवे संरक्षण बल के कितने कर्मचारी बम्बई खंड में पकड़े गये ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) बम्बई-खंड में १-४-५८ से ३१-१२-५८ तक डिब्बों में लगी वस्तुओं की चोरी :—

डिब्बों में लगी वस्तुयें	वाणिज्यिक वस्तुयें
चोरी गई वस्तुओं का मूल्य २,१८,०२७ रु०	४६,४२० लाख रु०
प्राप्त मूल्य १७,१४६ रु०	१४,६४८ रु०

चोरी में जिन व्यक्तियों पर अभियोग चलाया गया :

(१) डिब्बों तथा माल-डिब्बों में लगी वस्तुयें	१०१
(२) वाणिज्यिक वस्तुयें	३२

(ख) १-४-५८ से ३१-१२-५८ के बीच चोरी में पकड़े गये रेलवे संरक्षण बल के कर्मचारियों की संख्या :—

(१) डिब्बों में लगी वस्तुएं	२
(२) रेलवे सामान	२
(३) वाणिज्यिक सामान	६

#### प्राइवेट रेलवे कम्पनियों को आर्थिक सहायता

†१२६८. { श्री प्र० के० देव :  
श्री बि० चं० प्रधान :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७-५८ और १९५८-५९ में प्रत्येक प्राइवेट रेलवे कम्पनी को अपनी रेलवे लाइन के संचालन के लिये, विशेषकर जबकि वास्तविक आय का उनका अंश उनकी पूंजी पर प्रत्याभूत आय भी नहीं देता, कितनी आर्थिक सहायता दी गई ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : एक विवरण पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १७]

#### दक्षिण पूर्व रेलवे पर आऊट एजेंसी

†१२६९. श्री प्र० के० देव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) दक्षिण-पूर्व रेलवे में कितनी आऊट एजेंसियां कार्य कर रही हैं; और  
(ख) क्या निकट भविष्य में और एजेंसियां खोली जायेंगी ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) छः ।

(ख) ११ और आऊट एजेंसियां खोलने के प्रस्ताव विचाराधीन हैं ।

#### स्टेशनों पर बुकिंग की सुविधा

†१२७०. श्री प्र० के० देव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) दक्षिण-पूर्व रेलवे के कन्डेल रोड और नरला रोड स्टेशनों का निर्माण कब पूरा हुआ था;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या स्थानीय लोगों ने रेलवे प्राधिकारियों से अभ्यावेदन किया था कि इन स्टेशनों पर यात्री व माल के बुकिंग की सुविधा दी जाये; और

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

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) कन्डेल रोड और नरला रोड स्टेशन १ अगस्त, १९५४ को कासिग स्टेशन के रूप में खोले गये थे ।

(ख) हां, श्रीमान् । नरला रोड स्टेशन से माल के बुकिंग की सुविधा के बारे में अभ्यावेदन मिला था ।

(ग) इन स्टेशनों से दक्षिण-पूर्व और पूर्व रेलवे के स्टेशनों को यात्री, सामान व पार्सलों के बुकिंग की सुविधा पहिले से ही है । नरला रोड स्टेशन पर माल के बुकिंग की सुविधा की व्यवस्था करने का प्रश्न विचाराधीन है ।

#### मत्स्यगृहण बन्दरगाह

†१२७१. श्री पाणीग्रही : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मत्स्यगृह बन्दरगाहों के विकास के लिये महत्वपूर्ण केन्द्रों का सर्वेक्षण करने को जो बन्दरगाह विशेषज्ञ नियुक्त किये गये थे क्या उन्होंने उड़ीसा राज्य में किसी केन्द्र को देखा; और

(ख) यदि हां, तो उन्होंने राज्य के किन केन्द्रों को देखा ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### दक्षिण-पूर्व रेलवे पर स्टेशनों का नवनिर्माण

†१२७२. { श्री पाणिग्रही :  
श्री संगण्णा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५-५६, १९५६-५७, १९५७-५८ और १९५८-५९ और १९५९-६० में अब तक दक्षिण-पूर्व रेलवे के कटक, पुरी, भवनेश्वर, साखी गोपाल, निरकारपुर, और जनकदुपुर रेलवे स्टेशनों के नवनिर्माण के लिये कितना धन निर्धारित किया गया है;

(ख) इन में से प्रत्येक स्टेशन में क्या सुधार होगा; और

(ग) इन स्टेशनों पर अब तक क्या सुधार हुआ है और इस कार्य के लिये निर्धारित राशि में से अब तक कितना धन व्यय हुआ है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) तथा (ख). जानकारी यथासमय पटल पर रखी जायेगी ।

### उत्तर रेलवे पर गाड़ियों का समय से पीछे चलना

†१२७३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे पर दिल्ली और पठानकोट के बीच १९५८ में कितनी बार गाड़ियां समय से पीछे चलीं;

(ख) गाड़ियों के इस प्रकार समय से पीछे चलने के क्या कारण हैं; और

(ग) स्थिति में सुधार करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) २७० ।

(ख) १९५८ में जून और अक्टूबर के बीच तथा दिसम्बर में दिल्ली से पठानकोट के बीच गाड़ियों के संतोषप्रद ढंग से न चलने के मुख्य कारण ये थे :—

(१) भारी वर्षा और पटरियों का उखड़ जाना ।

(२) दिल्ली में के पश्चिमी केबिन की अक्टूबर, १९५८ में सफाई-मरम्मत

(३) घना कुहरा ।

(ग) (१) समय-समय पर गाड़ियां ठीक समय से चलाने के आन्दोलन आरम्भ किये गये ।

(२) समय पर गाड़ियां चलाने वालों को पुरस्कृत करने की योजना लागू की गयी है ।

### अखिल भारतीय मुर्गीपालन विकास योजना

†१२७४. श्री ओंकार लाल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अखिल भारतीय मुर्गीपालन विकास योजना के अधीन विस्तार-व-विकास केन्द्रों की स्थापना के निमित्त १९५८-५९ के लिये राजस्थान सरकार को अब तक कितनी राशि दी गयी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : राजस्थान को १९५८-५९ में केन्द्रीय सहायता के रूप में १.७० लाख रुपयों की राशि आवंटित की गयी है जिसमें १.३१ लाख रुपये अनुदान के हैं और १.३९ लाख रुपये ऋण के हैं ।

### राजस्थान के डाकखानों से लापता राशि

†१२७५. श्री ओंकार लाल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७-५८ और १९५८-५९ में अब तक राजस्थान सर्किल के डाकखानों से कुल कितनी राशि लापता होने की खबर है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) :

१९५७-५८

१९५८-५९

३७८९ रुपये

४४७४ रुपये

### राजस्थान में सिंचाई सम्बन्धी निर्माण कार्य

†१२७६. श्री ओंकार लाल : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सिंचाई सम्बन्धी निर्माण कार्यों के निमित्त वर्ष १९५७-५८ और १९५८-५९ के लिये राजस्थान सरकार को कुल कितनी राशि आवंटित की गयी है ?

†मूल अंग्रेजी में

†सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : सिंचाई सम्बन्धी बड़े और मध्यम आकार की परियोजनाओं के निमित्त १९५७-५८ और १९५८-५९ के लिये राजस्थान को यह व्यय देने का निश्चय हुआ था :—

	(करोड़ रुपयों में)
१९५७-५८ . . . . .	५.१५
१९५८-५९	
भाखड़ा नंगल और चम्बल सम्बन्धी योजना को छोड़कर . . . . .	१.२०
भाखड़ा और चम्बल के लिये (जिसमें बिजली भी शामिल है) . . . . .	६.००

#### रेल के पुल

†१२७७. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में पश्चिम रेलवे की रूट पर कुल कितने रेल के पुल भारी वर्षा के कारण क्षतिग्रस्त हो गये हैं; और

(ख) उनकी मरम्मत पर कितनी राशि व्यय हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) एक भी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### राजस्थान से अनाज का बाहर भेजा जाना

†१२७८. श्री ओंकार लाल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले छः महीनों में कुल कितना अनाज राजस्थान से बाहर ले जाया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : सितम्बर, १९५८ से फरवरी, १९५९ तक के छः महीनों में सरकारी हिसाब में केवल लगभग ३,४५० टन चना और चने की दाल राजस्थान से बाहर भेजी गई। व्यापारियों द्वारा की गई निकासी सम्बन्धी आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

#### राजस्थान में राष्ट्रीय विस्तार सेवा तथा सामुदायिक विकास खंड

†१२७९. श्री ओंकार लाल : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राजस्थान में इस समय कितने राष्ट्रीय विस्तार सेवा खंड और कितने सामुदायिक विकास खंड कार्य कर रहे हैं ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री के सभा-सचिव (श्री ब० स० मूर्ति) :

१. सामुदायिक विकास खंड	३०
२. विशेष बहुप्रयोजनीय खण्ड	१
३. प्रावस्था-१ वाले खण्ड .	५६
४. प्रावस्था-२ वाले खण्ड .	२०

जोड़

११०

राष्ट्रीय विस्तार सेवा खण्ड अब एक भी नहीं है क्योंकि अब १-४-५८ से उन्हें प्रावस्था-१ वाले खण्डों में बदल दिया गया है ।

†मूल अंग्रेजी में

## डाक तथा तार सर्किलों में हानियां

†१२८०. { श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० च० सामन्त :  
श्री रा० च० माझी :

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

(क) विभिन्न वस्तुओं और बीमा-पैकेटों आदि के खोने या रास्ते में क्षतिग्रस्त हो जाने के कारण विभिन्न डाक-सर्किलों ने १९५८-५९ में अब तक विभिन्न लोगों को मुआवजे में कुल कितनी राशि का भुगतान किया है ;

(ख) किन-किन सर्किलों में हानियां अधिक हुई हैं ; और

(ग) इन हानियों की संख्या यथा संभव कम करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) से (ग). यह जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा-मटल पर रख दी जायगी ।

बंगलौर और दिल्ली के बीच सीधे जाने वाले डिब्बे<sup>१</sup>

†१२८१. श्री केशव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ दिन पहले तक दिल्ली और बंगलौर के बीच सीधे जाने वाले डिब्बे चला करते थे ;

(ख) यदि हां, तो ये कितने दिन तक चले थे ; और

(ग) उन्हें अब बन्द कर देने के क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) जी हां । एक मिला जुला पहले और तीसरे दर्जे का डिब्बा था ।

(ख) १६-४-१९५३ से ३०-६-५६ तक ।

(ग) मद्रास सेन्ट्रल स्टेशन पर यात्रियों से सीधे जाने वाले डिब्बे को ३ घंटे ४५ मिनट से ४ घंटे ४५ मिनट की लम्बी अवधि के लिये खड़ा रहना पड़ता था लेकिन इस के लिये वहां पर्याप्त यार्ड और स्टेशन सम्बन्धी सुविधायें उपलब्ध नहीं थीं ।

## चामराजनगर-कोयम्बटूर रेलवे लाइन

†१२८२. श्री केशव : क्या रेलवे मंत्री ११ मार्च, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ११८१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि चामराजनगर-सत्यमंगलम्-कोयम्बटूर लाइन का निर्माण कब आरम्भ किया जायेगा ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री स० वें० रामस्वामी) : यह परियोजना द्वितीय पंचवर्षीय योजना में शामिल नहीं है और अभी से यह बताना भी सम्भव नहीं है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में किन-किन परियोजनाओं के शामिल किये जाने की संभावना है ।

## जामनगर के आयुर्वेदिक गवेषणा केन्द्र के छात्र

†१२८३. श्री केशव : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देशी चिकित्सा पद्धतियों में और आगे गवेषणा करने के लिये जामनगर के आयुर्वेदिक गवेषणा केन्द्र में आधुनिक-चिकित्सा पद्धतियों के कुछ छात्र भर्ती किये गये हैं ;

(ख) यदि हां, तो वे किन-किन राज्यों के हैं और उन की संख्या कितनी है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) आयुर्वेद सम्बन्धी अग्रेतर अध्ययन की व्यवस्था जामनगर के आयुर्वेद सम्बन्धी स्नातकोत्तर प्रशिक्षण केन्द्र में है, आयुर्वेदिक गवेषणा केन्द्र में नहीं। जामनगर के स्नातकोत्तर प्रशिक्षण केन्द्र में आधुनिक चिकित्सा पद्धति का अभी एक भी छात्र भर्ती नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

## आदर्श नगर आयोजन

†१२८४. { श्री रामकृष्ण गुप्त :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या स्वास्थ्य मंत्री १ दिसम्बर, १९५८ के अतारंकित प्रश्न संख्या ६४७ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 'आदर्शनगर आयोजन' सम्बन्धी विधान पेश करने का प्रश्न अब किस अवस्था में है ; और

(ख) इस दिशा में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). आदर्श राज्य नगर आयोजन विधान का मसविदा राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों के सम्मेलन में, जो मार्च, १९५६ के अन्त में बुलाया जाने वाला है, पेश करने का विचार है।

इस विषय पर कोई केन्द्रीय विधान बनाने का विचार नहीं है। आदर्श विधान का मसौदा अन्तिम रूप से तैयार हो जाने पर राज्य सरकारों के पास भेज दिया जायेगा और वह स्थानीय परिस्थितियों के उपयुक्त बनाने के ख्याल से उस में आवश्यक रूपभेद कर के उसे अपना लेंगी।

## इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कार्यालयों के लिये भवन

†१२८५. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बड़े शहरों में इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कार्यालय गैर-सरकारी भवनों में रखे गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या कारपोरेशन का अपनी इमारतें बनवाने का कोई विचार है ?

†असैनिक उद्घ्यन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) जी हां—बम्बई क्षेत्र के क्षेत्रीय प्रशासनिक कार्यालय को छोड़ कर, जो सांताक्रुज़ में अपने ही भवन में काम करता है।

(ख) जी हां, कलकत्ते में एक कई मंजिली इमारत का निर्माण हो रहा है।

†मूलअंग्रेजी में

Model Town Planning.

## सरकारी अफसरों द्वारा वातानुकूलित डिब्बों में यात्रा

†१२८६. श्री रामकृष्ण गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकारी अफसरों को पहले दर्जे के किराये पर ३ पाई प्रतिमील अधिक दे कर वातानुकूलित डिब्बों में यात्रा करने की अनुमति दी जाती है ;

(ख) यदि हां, तो क्या अतिरिक्त किराये की राशि संबंधित विभाग से प्राप्त होती है ; और

(ग) यदि नहीं, तो १९५७-५८ और १९५८-५९ में अब तक रेलवे को कुल कितनी हानि हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). वातानुकूलित दर्जे में यात्रा करने की सुविधा निम्नलिखित श्रेणियों के सरकारी कर्मचारियों (जिन में रेलवे अफसर शामिल नहीं हैं क्योंकि उन पर रेलवे पास नियम लागू होते हैं) के लिये ग्राह्य होती है :—

(१) ३,००० रुपये प्रतिमास या उस से अधिक वेतन पाने वाले (यदि उन्हें पुरानी दरों पर वेतन मिलता हो) या २,२५० रुपये प्रति मास या उस से अधिक वेतन पाने वाले (यदि उन्हें पुनरीक्षित दर पर वेतन मिलता हो) अफसरों को सरकारी खर्च पर वातानुकूलित डिब्बों में एक सीट/बर्थ लेकर यात्रा करने की अनुमति दी जाती है। ऐसे सभी अफसरों के सम्बन्ध में प्रत्येक मामले के लिये पृथक मंजूरी दी जाती है।

(२) जिन अफसरों का वेतन १,६०० रुपये प्रतिमास या उस से अधिक है, लेकिन ऊपर (१) में दिखाई गई सीमा से कम है, वह ड्यूटी पर रेल द्वारा यात्रा करते समय अपने पास से ३ पाई प्रति मील दे कर एक सीट/बर्थ लेकर वातानुकूलित डिब्बे में यात्रा कर सकते हैं। इस प्रकार की यात्राओं के लिये उन से ३ पाई प्रतिमील के हिसाब से वसूल की जाती है। वातानुकूलित दर्जे में यात्रा करने के लिये इन अफसरों को सामान्य जनता की तरह वातानुकूलित दर्जे का पूरा किराया नकद अदा कर वातानुकूलित डिब्बे का आवश्यक टिकट खरीद लेना पड़ता है। फिर इस यात्रा की मद में उन के यात्रा भत्ते के बिलों में से ३ पाई प्रति मील वसूल कर ली जाती है।

इस प्रकार रेलवे द्वारा अतिरिक्त किराये की राशि को सम्बन्धित मंत्रालयों/विभागों से वसूली का प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

## बिना टिकट यात्रा

†१२८७. श्री रामकृष्ण गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली और रिवाड़ी के बीच बिना टिकट यात्रायें बढ़ रही हैं ;

(ख) यदि हां, तो बिना टिकट यात्रा को रोकने के लिये क्या कार्यवाही की जाने वाली है ;

(ग) १९५८ में कितने व्यक्ति बिना टिकट यात्रा करते पाये गये ;

†मूल अंग्रेजी में

- (घ) १९५८ में उन से कुल कितनी राशि वसूल हुई ;  
 (ङ) क्या यह भी सच है कि यात्रियों का टिकट देखने वाले टिकट एग्जामिनरों पर भी कभी कभी हमला हो जाता है ; और  
 (च) यदि हां, तो १९५८ में हुई ऐसी घटनाओं का ब्यौरा क्या ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खान) : लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १८]

#### विकास कार्यक्रम

†१२८८. श्री रामकृष्ण गुप्त : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उनके मंत्रालय ने हाल ही में विदेशी मुद्राओं सम्बन्धी कठिनाइयों के कारण विकास कार्यक्रमों में कटौती कर दी है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी ; और

(ग) इस कटौती का प्रभाव किन-किन महत्वपूर्ण योजनाओं पर पड़ा है ?

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

(ख) १०२५.८४ लाख रुपयों की ।

(ग)

क्रमांक	योजना का नाम	की गयी कटौती (लाख रुपयों में)	टिप्पणी
१	कोचीन पत्तन का विकास	१२२.३६	
२	कांडला पत्तन के विकास की परियोजना	३१.००	
३	ड्रेजर-कम-सर्वे-लांचपूल	५६.००	
४	लाइट हाउस के अधिग्रहण का टेंडर	७७.००	
५	हिन्दुस्तान शिपयार्ड विकास कार्यक्रम	३५.६४	हिन्दुस्तान शिपयार्ड ने जेटी बढ़ाने के अपने कार्यक्रम पर, जिसे विदेशी मुद्राओं सम्बन्धी कठिनाइयों की वजह से मंजूर नहीं किया गया था, फिर से जोर दिया है । यह विचाराधीन है । और यदि २५ लाख की लागत से जेटी के विस्तार का प्रस्ताव मंजूर हो गया तो यह कटौती १८.६४ लाख रुपये ही रह जायगी ।

†मूल अंग्रेजी में

६ सूखी गाँदी परियोजना

२०५.६७

विदेशी मुद्राओं सम्बन्धी स्थिति में सुधार होने तक के लिये १९५७ में इस योजना को स्थगित कर दिया गया था। इस परियोजना को फिर से आरम्भ करने का प्रस्ताव अभी विचाराधीन है।

### संचार तथा असेनिक उड्डयन विभाग

७ कोक्सियल कैबल परियोजना (आगरा से बम्बई तक कोक्सियल केबुल डालना) की दूसरी और ४थी प्रावस्था . . . . .	३७०.००
८ हवाई अड्डों पर निर्माण कार्य . . . . .	३३.३२
९ वैमानिक संचार सेवा . . . . .	२६.४६
१० असेनिक उड्डयन सम्बन्धी गवेषणा और विकास . . . . .	८.०३
११ कोडैक्नाल वैधशाला का विकास . . . . .	११.००
१२ केन्द्रीय अन्तरिक्ष विज्ञान वैधशाला की स्थापना . . . . .	२०.००
१३ नौसेना की वैधशाला और समय सिग्नल सर्विस की स्थापना . . . . .	६.००
१४ समुद्र पार संचार सेवा का विकास . . . . .	१४.००
	१०२५.८४
जोड़ . . . . .	१०२५.८४

### बिहार में पटसन का उत्पादन

†१२८६. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष बिहार की पटसन की फसल पिछले वर्ष से अच्छी रही है ; और

(ख) क्या पटसन की फसल बहुत अधिक होने के कारण उत्पादकों को पिछले वर्ष की अपेक्षा कहीं कम कीमत मिल सकी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जन) : (क) जी हां।

(ख) जी हां।

†मूल अंग्रेजी में

## पटसन

†१२६०. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में घटिया किस्म की पटसन की किस्म में सुधार करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : पटसन की किस्म सम्बन्धी विशेषज्ञ समिति के १९५३ के प्रतिवेदन में की गयी सिफारिशों के अनुसार देश में पैदा होने वाली पटसन की किस्मों में सुधार के लिये निम्नलिखित कार्यवाही की गयी है :—

१. रेशे अलग करने वाले और भी नये कुण्डों का निर्माण और पुराने वाले कुण्डों का नवीकरण ।
२. पश्चिम बंगाल, आसाम, बिहार, उत्तर प्रदेश और उड़ीसा में बीज तैयार करने वाले फार्मों की स्थापना ताकि उत्पादकों को सुधरी हुई किस्मों के बीज दिये जा सकें ।
३. राज्यों के फार्मों में बढ़िया किस्म के बीज तैयार करने के उद्देश्य से उन्हें सुधरे हुए बीज देने के लिये पश्चिम बंगाल के पन्नागढ़ स्थान में लगभग ४५० मन की उत्पादन-क्षमता वाले केन्द्रीय न्यूक्लियस जूट सीडमल्टिप्लिकेशन फार्म की स्थापना ।
४. एक लाइन में बीज बोने जैसी रीतियों को प्रचलित करने के लिये राज्य सरकारों को मुफ्त एक-एक हजार सीडड्रिलें और व्हील हो<sup>१</sup> दिये गये ।
५. पौधा संरक्षण सम्बन्धी कार्यवाहियां अपनाना, और
६. पटसन की खेती के सुधरे हुए तरीके सिखाने के लिये पटसन विकास कर्मचारियों का प्रशिक्षण ।

शक्ति-चालित करघे के कपड़े को हथकरघे के कपड़े के नाम से भेजना

†१२६१. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अमृतसर के कुल्ल व्यापारी शक्ति-चालित करघों के कपड़े पर हथकरघे के कपड़े का लेबल लगा कर, जिसके लिये भाड़े की दरों में रियायत होती है, रेलवे को ठग रहे थे ;

(ख) क्या उनके खिलाफ कोई मुकदमा किया गया है ; और

(ग) यह कितनी राशि से सम्बन्धित है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) ऐसा कोई मामला रेलवे प्रशासन की निगाह में नहीं आया है ।

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

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Seed-Drills and Wheel Hoes.

## डाक तथा तार स्वयंसेवक

†१२६२. { श्री स० म० बनर्जी :  
श्री तंगामणि :  
श्री अ० क० गोपालन :

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

(क) क्या डाक तथा तार संघों ने उन स्वयंसेवकों को प्राथमिकता देने का विरोध किया है जिन्होंने अगस्त, १९५७ की संभावित हड़ताल के समय विभाग में काम किया था; और

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

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जी हां। डाक तथा तार कर्मचारियों के नेशनल फेडरेशन ने स्वयंसेवकों को कुछ रियायतें देने का विरोध किया है।

(ख) सरकार ने रियायतें वापस लेना उचित नहीं समझा।

## डाक तथा तार स्थायी समिति

†१२६३. श्री स० म० बनर्जी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डाक तथा तार स्थायी समिति की स्थापना के बाद से अब तक कुल कितनी बैठकें हुई हैं ;

(ख) कितनी मदों पर चर्चा की गयी है; और

(ग) कितनी मदों पर सहमति हो गयी है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) ५।

(ख) १५०।

(ग) सहमति का कोई प्रश्न ही नहीं है क्योंकि यह व्यवस्था मंत्री और डाइरेक्टर जनरल द्वारा डाक तथा तार कर्मचारियों के नेशनल फेडरेशन और उसके सहायकों संघों के साथ की जाने वाली भेंटों में हुये निर्णयों को क्रियान्वित करने के सम्बन्ध में बाद की कार्यवाही के लिये की गई है।

## पूर्वी उत्तर प्रदेश की खाद्य-स्थिति

†१२६४. श्री स० म० बनर्जी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६ में उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों को केन्द्र कितने अनाजों का संभरण करेगा; और

(ख) उचित मूल्य वाली दूकानों से अनाज किस भाव पर बेचे जाते हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जन) : (क) केन्द्र उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों के लिये अलग से अनाज नहीं देता। अनाज राज्य की पूरी आवश्यकताओं के आधार पर पूरे राज्य के लिये दिया जाता है। १९५६ के लिये उत्तर प्रदेश का कोई कोटा निश्चित नहीं है। समय समय पर राज्यों की आवश्यकताओं पर पुनर्विचार किया जाता है और राज्य की आवश्यकता और स्टॉक की स्थिति के अनुसार संभरण व्यवस्था की जाती है।

(ख) उचित मूल्य वाली दूकानों से अनाज बेचने के भाव इस प्रकार हैं :—

	सेर	छटाँक	
चावल	२	५*	रुपये में
गेहूँ	२	१०	" "
कोदो	३	८	" "
मक्का	३	४	" "

\* 'कवाल,' नगरों (कानपुर, आगरा, वाराणसी, अलीगढ़ और लखनऊ) में चावल रुपये के २ सेर ६ छटाँक की दर से बेचा जाता है।

#### चन्दौसी स्टेशन पर गाड़ियों का विलम्ब से पहुंचना

१२६५. श्री प्रकाश वीर शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सिगनल की दोषपूर्ण अन्तर्पाश प्रणाली के कारण दिसम्बर, १९५५ में चन्दौसी स्टेशन पर गाड़ियां कितने दिन विलम्ब से पहुंची ;

(ख) क्या इस प्रणाली को प्रयोग में लाने से पहले इसकी पूर्ण जांच की गई थी ;

(ग) यदि हां, तो इस दोष के कितनी देर तक बने रहने के क्या कारण हैं; और

(घ) इसके लिये उत्तरदायी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) चन्दौसी स्टेशन पर अन्तर्पाश-व्यवस्था शुरू करने के दौरान में वहां १२ दिन कुछ गाड़ियां देर से पहुंचीं। इस से पहले इस स्टेशन पर अन्तर्पाश की कोई भी व्यवस्था नहीं थी।

(ख) जी हां ।

(ग) कोई खराबी नहीं थी, केवल अन्तर्पाश-व्यवस्था शुरू करने का काम हो रहा था। नये सिगनल, कांटे, सम्मुख कांटों के पास विजली के स्लाट, मार्ग-परिपथ और नियंत्रण के दूसरे उपस्कर लगाये जा रहे थे और उन्हें चालू करके अजमाया जा रहा था। अन्तर्पाश के लिये दो बड़े कैबिन बनाने थे जिनमें से एक में ४६ और दूसरे में ५६ लीवरों की व्यवस्था करनी थी। यह बड़ा काम था, इसलिये इसे चालू करने में कई दिन लग गये। सिगनल और अन्तर्पाश की नयी व्यवस्था चालू हो गयी है और अब सन्तोषजनक ढंग से काम कर रही है।

(घ) सवाल नहीं उठता ।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>1</sup>Interlocking.

<sup>2</sup>Facing Point Locks.

<sup>3</sup>Track Circuits.

## इलाहाबाद—अम्बाला पैसेंजर

१२६६. श्री प्रकाश वीर शास्त्री: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ अगस्त और ३० नवम्बर, १९५८ के बीच मुरादाबाद स्टेशन पर इलाहाबाद—अम्बाला पैसेंजर और १ ए-सी-एम गाड़ी का कितनी बार मेल नहीं हो सका; और

(ख) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) ५१

(ख) इस बात की पूरी कोशिश की जा रही है कि इन गाड़ियों का मेल होता रहे।

## उत्तर प्रदेश में सिंचाई योजनायें

१२६७. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ४ दिसम्बर, १९५८ के ताराकित प्रश्न संख्या ५६७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश सरकार को छोटी-छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये १९५८-५९ के वित्तीय वर्ष में १ करोड़ १० लाख रुपयों का जो अनुदान दिया गया था, उसकी सहायता से कौन-कौन सी सिंचाई योजनायें पूरी की गयीं ;

(ख) १९५९-६० के वित्तीय वर्ष के लिये इस मद में उत्तर प्रदेश सरकार को कितनी धन राशि दी जा रही है ; और

(ग) उक्त धन राशि से किन-किन सिंचाई योजनाओं को पूरा किया जायगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) इस अतिरिक्त एलाकेशन के द्वारा किन्हीं विशेष योजनाओं के पूरे होने की विशेष जानकारी देना मुमकिन नहीं है। उन छोटी सिंचाई योजनाओं का विवरण नं० १ सभा पटल पर रख दिया गया है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६] जो कि राज्य सरकार द्वारा भेजी रिपोर्ट के अनुसार, १९५८-५९ में पूरी हो चुकी हैं और जिनके पूरे होने की आशा है।

(ख) सन् १९५९-६० में समस्त छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये कुल उपबन्ध २७९.७० लाख रुपयों का किया गया है।

(ग) पूछी हुई जानकारी विवरण नं० २ [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६] में दी गई है।

## प्लेटफार्म गाइड

†१२६८. { श्री नागी रेड्डी:  
श्रीमती पार्वती कृष्णः

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़े स्टेशनों पर प्लेटफार्म गाइड रखने की प्रथा का अन्त करने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

**हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड से विलम्ब-शुल्क की वसूली**

१२६६. श्री खुशवक्त राय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे ने हिन्दुस्तान स्टील (प्राइवेट) लिमिटेड को २ लाख रुपये के विलम्ब-शुल्क (डेमरेज) की वसूली के लिये बिल भेजा है ;

(ख) क्या कम्पनी ने इस बिल का भुगतान कर दिया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री एस० वी० रामस्वामी) : (क) से (ग) . लगभग १६.३ लाख रुपये के बिल हिन्दुस्तान स्टील (प्राइवेट) लिमिटेड को भेजे गये हैं, जिनमें से फर्म ने लगभग ६.३० लाख रुपयों का भुगतान कर दिया है ।

बकाया रकम की वसूली के लिये कार्रवाई की जा रही है ।

**चिपलुन में डाक-तार भवन**

†१३००. श्री आसुर : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चिपलुन (जिला रत्नगिरि, बम्बई राज्य) : में विभागीय डाक-तार भवन के निर्माण की योजना मंजूर हो गयी है ;

(ख) क्या जमीन ले ली गयी है; और

(ग) निर्माण कार्य कब तक आरम्भ होने की आशा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जी नहीं ।

(ख) भूमि लेने की कार्यवाही आरम्भ कर दी गई है ।

(ग) जमीन मिल जाने और प्राक्कलन तैयार करने, मंजूरी मिलने और टेंडर मांगने की प्रारम्भिक कार्यवाही पूरी हो जाने के बाद इन में समय लगेगा ।

**अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था<sup>१</sup> के कर्मचारी**

†१३०१. { श्री वें० प० नायर :  
श्री ईश्वर अय्यर :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने इस बात की जांच कर ली है कि अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था द्वारा रखे गये कर्मचारियों के पास संबंधित विषयों में स्नातकोत्तर कक्षाओं को पढ़ाने के अनुभव की अपेक्षित अर्हतायें मौजूद हैं; और

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

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>All India Institute of Medical Sciences.

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था द्वारा रखे गये अध्यापक-कर्मचारियों के पास अपेक्षित स्नातकोत्तर अर्हतायें और सम्बन्धित विषय के अध्यापन और या गवेषणा सम्बन्धी अनुभव मौजूद है।

### पूर्वी उत्तर प्रदेश में छोटे सिंचाई कार्य

†१३०२. { श्री जगदीश अवस्थी :  
श्री स० म० बनर्जी :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों में छोटे सिंचाई के कार्यों के लिये विद्यमान तालाबों की मरम्मत करने के लिये राज्य सरकार को कुछ सहायता दी गई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : मांगी गई जानकारी एकत्र की जा रही है जो यथासमय सभा-घटल पर रख दी जायगी।

### खड़गपुर स्टेशन पर ऊपरी पुल

†१३०३. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खड़गपुर रेलवे स्टेशन पर एक ऊपरी पुल बनाने के प्रश्न पर अन्तिम रूप से विचार कर लिया गया है ;

(ख) क्या रेलवे यार्ड में रेलों के संख्या में जमा हो जाने से कई घंटों तक आना-जाना रुका रहता है ; और

(ग) इस कार्य को प्राथमिकता न देने के क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). खड़गपुर के रेलवे यार्ड पर बहुत भीड़-भाड़ रहती है तथा इस समतल-पारण<sup>१</sup> पर आने जाने वालों को रुकना पड़ता है। चूंकि यार्ड में कुछ परिवर्तन करने का विचार है इस कारण इस समय सड़क पर ऊपरी पुल बनाने के प्रस्ताव पर अन्तिम रूप से निर्णय करना संभव नहीं है। इसके अलावा इस स्थान पर ऊपरी पुल बनाने में बहुत खर्च होगा क्योंकि अनेक लाइनों को पार करना होगा। इस समतल-पारण के पश्चिमी ओर लगभग एक चौथाई मील पर एक ऊपरी पुल है तथा रेलवे यार्ड के पूर्वी सिरे पर एक नीचे का पुल भी है, अतः जैसा कि ऊपर निर्देश किया गया है, समतल-पारण के स्थान पर इतना व्यय करके एक पुल बनाना न्यायोचित नहीं जान पड़ता।

†मूल अंग्रजी में

<sup>१</sup>Level Crossing.

## दिल्ली में मछली पालन

१३०४. श्री नवल प्रभाकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली क्षेत्र में मछली पालन के लिये किये गये प्रयत्नों का ब्यौरा क्या है ;

(ख) कितने तालाबों में यह योजना आरम्भ की गयी है ; और

(ग) क्या इस योजना के विस्तार के लिये कोई प्रस्ताव है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) (१) मछलियों को रखने के लिये उपयुक्त टैंकों का चुनाव और अंडे इकट्ठा करने के केन्द्रों का पता लगानेके लिये सूक्ष्म सर्वे किया गया है ।

(२) नदी और बाढ़ के पानी से लाभदायक नसल की मछलियों के अंडे इकट्ठे किये जाते हैं और गांवों के टैंकों में उनका स्टॉक रखा जाता है ।

(३) मछली सम्बर्धन को लोकप्रिय बनाने के लिये विस्तार के तरीके प्रयोग में लाये जाते हैं ।

(४) नदी में मछली का स्टॉक समाप्त न होने के लिये संरक्षण के उपाय किये जाते हैं ।

(५) मछली सम्बर्धन के लिये गांवों के टैंकों को सुधारने के विचार से ५० प्रतिशत की सहायता दी जाती है ।

(६) मछली पालने के लिये दलदल के क्षेत्रों को सुधारने के लिये उपाय किये जाते हैं ।

(ख) प्रति वर्ष बड़ी किस्म की मछलियों के फ्राइ और फिंगर-लिंग के साथ ६८ टैंक भर लिये जाते हैं ।

(ग) अभी नहीं ।

## दक्षिण रेलवे पर रेलगाड़ियों का देर से आना-जाना

†१३०५. { श्री अगाड़ी :  
श्री सिद्धनंजप्पा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे के हुबली और गुंटाकल के बीच के सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर २७ मार्च, १९५८ को कुछ गाड़ियां देर से आई-गई थीं जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को असुविधा हुई थी ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इन रेलगाड़ियों में देरी का कारण एक उच्च रेलवे पदाधिकारी का स्पेशल गाड़ी का चलना था ; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण थे ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). २७-११-१९५८ को २४१ अप शोलापुर—हुबली पैसेंजर गडक स्टेशन पर ६० मिनट रोक ली गई थी जो गडक से ११.२५ पर अर्थात् ६५ मिनट देर से चली थी। देरी का कारण दक्षिण रेलवे के महाप्रबन्धक की निरीक्षण स्पेशल गाड़ी तथा रेलवे के सरकारी निरीक्षक द्वारा हल्कोटी और गडग के बीच एक पुल का निरीक्षण करना तथा निरीक्षण स्पेशल के गडग पहुंच जाने पर २४१ अप की गाड़ी के गार्ड के सामान की जांच करना था। २४१ अप के देरी से चलने के कारण हल्कोटी-गडक सेक्शन पर २२४ हुबली-मैसूर पैसेंजर भी लेट हो गई। गाड़ी फिर भी हुबली किसी प्रकार ठीक समय पर ही पहुंची। उसी दिन २२३ अप मैसूर-हुबली पैसेंजर किन्हीं अन्य कारणोंवश हास्पेट ४० मिनट देर से पहुंच कर भी हुबली ठीक समय पर पहुंची।

### उड़ीसा खाद्यान्न नियंत्रण आदेश

†१३०६. श्री पाणिग्रही : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खाद्यान्नों का राज्य व्यापार आरम्भ करने की दृष्टि से उड़ीसा की सरकार ने "उड़ीसा खाद्यान्न नियंत्रण आदेश" जारी किया है ;

(ख) क्या उड़ीसा के खाद्य संभरण निदेशक ने खाद्यान्नों के दूकानदारों के लिये लाइसेंस जारी किये हैं ; और

(ग) यदि हां, तो खाद्यान्नों में राज्य व्यापार लागू हो जाने के पश्चात् अब तक उड़ीसा में कुल कितना खाद्यान्न खरीदा गया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) उड़ीसा सरकार ने राज्य के थोक-विक्रेताओं को लाइसेंस देने की दृष्टि से उड़ीसा खाद्यान्न नियंत्रण आदेश, १९५८ जारी किया है।

(ख) खाद्य संभरण निदेशक के द्वारा प्रत्यायोजित शक्तियों के अधीन जिला कलेक्टरों द्वारा खाद्यान्नों के विक्रेताओं को लाइसेंस जारी किये गये हैं।

(ग) इस सीजन में खरीदारी शुरू करने से लेकर अब तक राज्य सरकार के लेखों में लगभग ७०,००० टन अनाज खरीदा गया है।

### संघों की मान्यता

†१३०७. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या रेलवे मंत्री १ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ४३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि संघों को मान्यता देने के संबंध में जुलाई, १९५७ और मई, १९५८ में हुये भारतीय श्रम सम्मेलन के १५वें और १६वें सत्रों के निर्णय कार्यान्वित करने के बारे में किस प्रकार के निर्णय किये गये हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : श्रम और रोजगार मंत्रालय से परामर्श लेकर मामले की अभी परीक्षा की जा रही है।

## भारत में शीत लहर

†१३०८. { श्री रघुनाथ सिंह :  
पंडित द्वा० ना० तिवारी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में ऐसे व्यक्तियों की (राज्यवार) संख्या कितनी है जिनकी मृत्यु दिसम्बर, १९५८ और जनवरी, १९५९ में शीत लहर से हुई बताई जाती है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : राज्यों से जानकारी एकत्र की जा रही है जो यथासमय सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

## गया स्टेशन के निकट एक्सप्रेस ट्रेन की इंजन के साथ टक्कर

†१३०९. श्री रघुनाथ सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली जाने वाली स्यालदह एक्सप्रेस ११ जनवरी, १९५९ की रात को गया स्टेशन के बाहरी सिग्नल के निकट एक इंजन से टकरा गई थी ; और

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

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

## बोलपुर के लिये रेल सेवा

†१३१०. श्री सुबिमन घोष : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्व रेलवे के बोलपुर स्टेशन पर २१ से २५ नवम्बर, १९५८ तक प्रतिदिन (आने वाले और जाने वाले) यात्रियों की संख्या क्या थी ;

(ख) इस स्टेशन से जाने और आने वाली सामान्य गाड़ियों के अलावा कोई स्पेशल गाड़ी निकली थी ;

(ग) यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ;

(घ) क्या सरकार को पता नहीं कि प्रत्येक वर्ष दीक्षान्त और पौष के मने के अवसर पर यात्रियों की भीड़ हो जाती है ;

(ङ) क्या इस सामान्य गाड़ी में, जो इस स्टेशन से होकर जाती आती है, कुछ अतिरिक्त बोगियां जोड़ी गई थीं ;

(च) यदि हां, तो इन बोगियों में कितने यात्री आ सकते थे ;

(छ) क्या सरकार को यह पता था कि इन दिनों गाड़ियों की कमी के कारण यात्रियों को बड़ी तकलीफ होती है ; और

(ज) यदि हां तो इस मामले में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जानकारी नीचे दी गई है :—

तारीख	आने वाले	जाने वाले
२१-१२-५८	१७३०	१०७३
२२-१२-५८	२६३२	१००६
२३-१२-५८	५८५३	२८६४
२४-१२-५८	७६२०	५०११
२५-१२-५८	१६७२	७२६२

(ख) जी नहीं ।

(ग) चूकि सेक्शन की गाड़ियों के भार में वृद्धि करके अतिरिक्त यातायात ले जाने का प्रबन्ध कर दिया गया था इस कारण स्पेशल गाड़ियां चलाना आवश्यक नहीं समझा गया ।

(घ) जी हां ।

(ङ) और (च). हावड़ा और साहबगंज के बीच ३२६ अप/३३० डाउन हावड़ा-किडल यात्री गाड़ियों में प्रथम और तृतीय श्रेणी की दो अतिरिक्त बोगियां और लगा दी गई थीं । बोलपुर से कलकत्ता तक २४ और २५ दिसम्बर, १९५८ को ४४ डाउन और ३३८ डाउन गाड़ियों में तृतीय श्रेणी का एक-एक डिब्बा और लगा दिया गया था । ३२६ अप/३३० डाउन की संयुक्त गाड़ियों में २६ प्रथम श्रेणी के और ८३ तृतीय श्रेणी के और अधिक यात्री ले जाने की व्यवस्था हो गई थी तथा ४४ डाउन और ३३८ डाउन में ७६ और स्थान बढ़ा दिये गये थे ।

(छ) इस संबंध में कोई भी शिकायत प्राप्त नहीं हुई है ।

(ज) सेक्शन पर और अधिक डिब्बे लगा कर यथासम्भव अधिक से अधिक यात्रियों को ले जाकर भीड़ को कम करने का प्रयत्न किया जायेगा । यदि आवश्यकता हुई तो स्पेशल गाड़ियां चलाने पर भी विचार किया जायेगा ।

#### तंदूर कोयला खान के लिये रेलवे साइडिंग

†१३११. { श्री दे० वें० राव :  
श्री नागी रेड्डी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिंगरेनी कोयला खानों ने तंदूर कोयला खानों कल्याण-खानी में एक रेलवे साइडिंग के लिये प्रारम्भिक सर्वेक्षण के लिये रेलवे को कुछ राशि का भुगतान किया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या प्रारम्भिक सर्वेक्षण पूरा हो चुका है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). जी हां ।

मूल अंग्रेजी में

## आन्ध्र प्रदेश में भाण्डागार

†१३१२. { श्री नागी रेड्डी :  
श्री रामम् :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आन्ध्र प्रदेश में १९५६-६० में केन्द्रीय भाण्डागार की स्थापना के लिये कितनी राशि मंजूर की गई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : आन्ध्र प्रदेश में केन्द्रीय भाण्डागारों की स्थापना के लिये १९५६-६० में कोई राशि नियत नहीं की गई है ।

## त्रिपुरा में सहायक नर्सों

†१३१३. श्री बांगशी ठाकुर : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि त्रिपुरा की सहायक नर्सों को धुलाई भत्ता नहीं दिया जाता ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) त्रिपुरा की नर्सों को इस समय धुलाई भत्ता नहीं मिल सकता है ।

(ख) धुलाई भत्ता न मिलने का कारण यह है कि सहायक नर्सों को 'दाई' के समान स्तर पर रखा गया था जो इस भत्ते के पाने की हकदार नहीं होतीं । सहायक नर्सों के वेतन क्रम पर पुनर्विचार करने तथा कुछ भत्ते देने, जिसमें धुलाई भत्ता भी शामिल है, का प्रस्ताव विचाराधीन है ।

## पंचायतें

†१३१४. श्री पद्म देव : क्या सामुदायिक विकास और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंचायतों को जनसाधारण में लोकप्रिय बनाने के लिए हिमाचल प्रदेश प्रशासन ने क्या क्या साधन अपनाये हैं ; और

(ख) कार्यकर्त्ताओं और पंचायत अधिकारियों के पथ-प्रदर्शन के लिए क्या कोई साहित्य प्रकाशित किया गया है ?

सामुदायिक विकास और सहकार मंत्री के सभा-सचिव (श्री ब० स० मूर्ति) : (क) पंचायतें यदि नागरिक सुविधाओं के सम्बन्ध में अपनी कानूनी जिम्मेदारियां भली प्रकार से निभाएं तो इससे उन्हें अपने इलाकों में लोकप्रिय बनने में बड़ी सहायता मिलती है । इस उद्देश्य से नीचे दिए हुए कदम उठाए गए हैं :

१. पंचायत सम्मेलन व पंचायत सदस्यों के लिए प्रशिक्षण शिविरों का संगठन ।

२. अनाज, मकान बनाने वाली लकड़ी व दूसरी नियंत्रित वस्तुओं को बांटने के लिए पंचायतों को देख भाल करने के अधिकार सौंपना ।

†मूल अंग्रेजी में

†Auxiliary nurses.

३. विभागों के अध्यक्षों व अधिकारियों को ऐसा आदेश दिया गया है कि वह पंचायत की मांगों व सिफारिशों का उचित आदर करें।
४. पंचायतों को अनुदान देना जिससे वह निर्माण व अन्य लोक कल्याण प्रवृत्तियों के लिए उपकरण आदि खरीद सकें।
५. पंचायत पुस्तकालयों के लिए कीमत के बिना पुस्तकें देना।
६. पंचायतों को तहसील, जिला और राज्य के स्तर पर सामाजिक सेवाओं के लिए इनाम देना और साथ साथ हर एक पंचायत में सबसे अच्छे समाज सेवक को भी इनाम देना।

(ख) जी हां, पंचायत पर एक पुस्तिका और पंचायत राज्य पर और न्याय पंचायतों पर कुछ छोटी छोटी किताबें छापी गई हैं।

### हिमाचल प्रदेश में पंचायतें

१३१५. श्री पद्म देव : क्या सामुदायिक विकास और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बलवन्तराय मेहता समिति के अनुसार हिमाचल प्रदेश में पंचायतों को क्या अधिकार दिये गये हैं ;

(ख) पंचायतों के कार्य की प्रगति आंकने के लिये क्या कोई समिति नियुक्त की गई है अथवा की जाने वाली है ; और

(ग) मेहता समिति के किन किन सुझावों को राज्य प्रशासन ने हिमाचल प्रदेश में कार्यान्वित करने के लिये स्वीकार किया है ?

सामुदायिक विकास और सहकार मंत्री के सभा-सचिव (श्री ब० स० मूर्ति):  
(क) हिमाचल प्रदेश प्रशासन के राज्य योजना मंत्रणा मण्डल ने बलवन्तराय मेहता समिति को लोकतंत्रीय विकेन्द्रीकरण सम्बन्धी सिफारिशों पर स्थानीय अवस्थाओं के अनुकूल विचार व क्रियान्वित करने के लिए एक उप-समिति बनाई है। इस समिति की रिपोर्ट आने पर अगला कदम उठाया जायेगा।

(ख) नहीं।

(ग) नहीं उठता।

### हिमाचल प्रदेश में उपजाऊ भूमि

१३१६. श्री पद्म देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनको पता है कि हिमाचल प्रदेश की नदियों के किनारे उपजाऊ भूमि के बड़े बड़े खण्ड सिंचाई की सुविधा न होने के कारण उजाड़ पड़े हैं ;

(ख) क्या उनको यह भी विदित है कि इन की सिंचाई के लिये लिफ्ट द्वारा ही इन नदियों का पानी प्रयोग में लाया जा सकता है ; और

(ग) क्या इन भूमि खण्डों को प्रयोग में लाने की कोई योजना केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन है ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** (क) और (ख). अभी तक नदियों के किनारों के साथ उपलब्ध जमीनों का सर्वे नहीं किया गया है। जब नदियों में बाढ़ें आती हैं तब अक्सर ये जमीनें कितने ही फुट पानी में होती हैं और इसलिये खेती के लिये इस्तेमाल नहीं की जा सकती हैं। आमतौर पर, पहाड़ी क्षेत्र में, नदी के किनारे जमीन के भीड़े-भीड़े टुकड़े हो जाते हैं, जहां पर अधिकांश प्रसंगों में लिफ्ट सिंचाई आर्थिक दृष्टि से ठीक नहीं होगी।

(ग) नई सिंचाई योजनाओं के लिये खोजें की जा रही हैं और यदि परिस्थितियां ठीक हुईं तो लिफ्ट सिंचाई की सम्भावना पर विचार किया जायेगा।

#### हिमाचल प्रदेश की राज्य सहकारी विकास निधि

१३१७. श्री पद्म देव : क्या सामुदायिक विकास और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश की राज्य सहकारी विकास निधि और सहायता तथा प्रतिभूति निधि में कितना रुपया इकट्ठा हो चुका है ;

(ख) इस निधि का उपयोग किस प्रकार किया जायेगा ; और

(ग) इस में राज्य की ओर से क्या अंशदान होगा ?

**सामुदायिक विकास और सहकार मंत्री के सभा-सचिव (श्री ब० स० मूर्ति) :** (क) कुछ नहीं।

(ख) और (ग). उठते ही नहीं।

#### पशु सुधार अधिनियम

१३१८. श्री पद्म देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश में पशु सुधार अधिनियम लागू हो गया है ; और

(ख) इस अधिनियम के अन्तर्गत विभिन्न भू-भागों में क्या कार्यवाही की गई है ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### हिमाचल प्रदेश में ट्राउट मछली फार्म

१३१९. श्री पद्म देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ट्राउट फार्म वरोट (जिला मण्डी, हिमाचल प्रदेश) में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

मूल अंग्रेजी में

(ख) यह योजना कब तक पूर्ण हो जायेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री ( श्री अ० प्र० जैन ) : (क) फार्म बनाया जा रहा है । १९५८-५९ में समस्त स्वीकृत निधि के इस्तेमाल किये जाने की आशा है ।

(ख) १९५९-६० में ।

### हिमाचल प्रदेश में बकरी पालन

†१३२०. श्री पद्म देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में वे स्थान कौन कौन से हैं जिनमें बकरी पालने की योजना लागू कर दी गई है ;

(ख) उपलिखित योजना की रूप-रेखा क्या है ; और

(ग) योजना में अब तक कितनी प्रगति की गई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) हिमाचल प्रदेश में मोहियर जाति की नस्ल का सुधार करने में गवेषणा की योजना कोठीपुरा (जिला बिलासपुर) में आरम्भ की गई है ।

(ख) इस योजना के अधीन विचार यह है :

(१) हिमाचल प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्र में अंगोरा नस्ल पैदा करने के लिये जो वहां के लिये उपयुक्त होती है, बड़े बालों वाली पहाड़ी बकरियों और आयात किये गये अंगोरा बकरों के द्वारा मिश्रित नस्ल पैदा करना जिससे उन बकरों में आयात किये गये अंगोरा के मोहियर गुण और स्थानीय बकरों की अच्छाइयां भी उनमें आ सकें ।

(२) मोहियर को ठीक प्रकार से रखने के बारे में जांच की जा रही है जिससे ग्राम्य उद्योग में उनका उपयोग किया जा सके ;

(३) बकरी पालन से संबंधित विभिन्न समस्याओं का अध्ययन करना ।

(ग) प्रारम्भिक प्रबन्ध जैसे आरम्भ में रखे गये झुंड का समाहार, कर्मचारियों की भर्ती, बेर आदि के पेड़ लगाने आदि किये जा रहे हैं ।

### हिमाचल प्रदेश के वन विभाग द्वारा निर्मित इमारतें

१३२१. श्री पद्म देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में वन विभाग द्वारा द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कितनी इमारतें बनाई गई हैं ; और

(ख) क्या यह सच है कि विभाग के कमचारी यदा-कदा ही वहां ठहरते हैं जिसके परिणाम-स्वरूप जंगलों में बने बहुत से मकान टूट-फूट रहे हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) १०७ इमारतें बनाई गई हैं और २८ इमारतें बन रही हैं।

(ख) जी नहीं।

#### सिंचाई परियोजनाएं

†१३२२. श्री जाधव : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सिंचाई की बड़ी मध्यम अथवा छोटी कौन सी परियोजना लाभप्रद है, इसका निश्चय करने की कसौटी क्या है ;

(ख) क्या इस कसौटी का पालन सभी मामलों में कठोरता से किया जाता है ;

(ग) यदि नहीं, तो किन मामलों को अपवाद समझा जाता है ; और

(घ) ऐसे मामलों की (राज्यवार) संख्या कितनी है।

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) सिंचाई की बड़ी अथवा मध्यम परियोजना में यह देखा जाता है कि उस के पूरे हो जाने के दस वर्ष बाद उस से होने वाली आय परियोजना के पूंजी व्यय पर ब्याज से अधिक है या नहीं। फिलहाल कोई परियोजना उत्पादक अथवा अनुत्पादक है या नहीं इसका निर्णय इस से किया जाता है कि उस से  $4\frac{1}{2}$  प्रतिशत लाभ मिलता रहे। जहां तक छोटी सिंचाई परियोजना का संबंध है, जिस योजना से संभरण और कार्यकारी व्यय निकाल कर  $4\frac{1}{2}$  प्रतिशत आय होती है वह परियोजना लाभप्रद समझी जायेगी।

(ख) जी नहीं।

(ग) अपवाद तभी समझा जाता है जब कि परियोजना कमी वाले क्षेत्रों अथवा अर्द्ध विकसित प्रदेशों के लिये होती है।

(घ) जहां तक द्वितीय योजना में सिंचाई की मध्यम परियोजनाओं का संबंध है, उनकी संख्या नीचे दी गई है।

राज्य	संख्या
आन्ध्र प्रदेश	७
बिहार	३
बम्बई	१२
केरल	३
मध्य प्रदेश	२
मद्रास	३
मैसूर	६
उड़ीसा	१
पंजाब	१
राजस्थान	५
उत्तर प्रदेश	५
योग	४८

सिंचाई की छोटी परियोजनाओं के बारे में इस प्रकार की जानकारी उपलब्ध नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में

## उत्तर प्रदेश को गेहूं का संभरण

†१३२३. श्री मोहन स्वरूप : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ में अप्रैल से दिसम्बर, १९५८ में उत्तर प्रदेश को कितना गेहूं दिया गया है; और

(ख) उत्तर प्रदेश में इस काल में कितनी उचित मूल्य की दुकानें खोली गईं और क्या उनका कार्य संतोषजनक रहा ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :

(क) १९५७-५८	(हजार टनों में)
अप्रैल १९५७ से मार्च, १९५८	२५३
अप्रैल से दिसम्बर, १९५८	४०८

(ख) ३१ अगस्त, १९५७ को उत्तर प्रदेश राज्य में २१३५ दुकानें कार्य कर रही थीं। ३१-१२-१९५८ को यह संख्या बढ़ा कर ४०६२ और २१-२-१९५९ को इस संख्या को बढ़ा कर ४६५८ कर दिया गया। सम्पूर्ण रूप से इन दुकानों का कार्य संतोषजनक रहा।

## गाजीपुर में पुल

†१३२४. { श्री कालिका सिंह :  
श्री सरजू पांडे :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी उत्तर प्रदेश के गाजीपुर में गंगा नदी पर पुल बनाने का कोई विचार है ;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ;

(ग) विद्यमान रेल मार्ग से दिलदारनगर (पूर्व रेलवे) और अकबरपुर (उत्तर रेलवे) की तुलना में उत्तर रेलवे पर गाजीपुर हो कर सीधे गाजीपुर और अकबरपुर के बीच कितने मील का फ़ासला है ; और

(घ) क्या रेलवे बोर्ड का विचार एक नई बड़ी रेलवे लाइन बनवाकर आजमगढ़ और अकबरपुर से हो कर गंगा नदी पार करके दिलदारनगर से मोड़ कर मुग़लसराय जंक्शन में यात्रियों की भीड़-भाड़ में कमी करने का है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री से० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). हाल में किये गये सर्वेक्षण से पता लगा है कि स्थान पुल बनाने के लिये उपयुक्त है। नदी की धारा और उसके स्वरूप की जांच-पड़ताल पूरी हो जाने के पश्चात् ब्योरा उपलब्ध होगा।

(ग) उत्तर रेलवे पर फेपना-आजमगढ़ और शाहगंज होकर गाजीपुर और अकबरपुर के बीच १६१ मील की दूरी है। दिलदारनगर और अकबरपुर के बीच बड़ी लाइन पर रेल से १३१ मील की दूरी है।

(घ) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में निधि की कमी के कारण बड़ी नदियों पर पुल बना सकना अथवा संबन्धित रेल सम्पर्कों का निर्माण कर सकना संभव नहीं हो सकेगा।

†मूल अंग्रेजी में

## तपेदिक के क्लिनिक

†१३२५. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जिन तपेदिक की क्लिनिकों की व्यवस्था की गई है उनमें से विभिन्न राज्यों में कितने क्लिनिक काम कर रहे हैं ;

(ख) वे राज्य कौन-कौन से हैं जो उपलब्ध सामान लगाने की उचित व्यवस्था करने में असफल रहे ; और

(ग) प्रगति की गति बढ़ाने के लिये सरकार क्या उपाय करने का विचार कर रही है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर): (क) केन्द्रीय सरकार ने विभिन्न राज्यों में ६० तपेदिक के क्लिनिकों के लिये एक्सरे तथा अन्य प्रयोगशाला का सामान दिया है। जिनमें से ३५ क्लिनिक कार्य कर रहे हैं।

(ख) एक्सरे तथा अन्य सामान निम्न २५ तपेदिक की क्लिनिकों में नहीं लगा है जैसा कि नीचे दिखाया गया है :

राज्य/संघ क्षेत्र	स्थान
बम्बई . . . . .	१. लिम्बडी
	२. भावनगर
	३. जूनागढ़
पंजाब . . . . .	४. संगरूर
	५. नाभा
	६. अम्बाला
	७. लुधियाना
	८. भोपाल
	९. भरतपुर
मध्य प्रदेश . . . . .	१०. सेलम
राजस्थान . . . . .	११. जमशेदपुर
मद्रास . . . . .	१२. धनबाद
बिहार . . . . .	१३. गया
	१४. हजारीबाग
	१५. मुजफ्फरपुर
	१६. बेतिया
	१७. सहरसा
पश्चिमी बंगाल . . . . .	१८. कच्छ-बिहार
	१९. सूरी
	२०. बरवान
आन्ध्र प्रदेश . . . . .	२१. कुरनूल
	२२. निजामाबाद
मैसूर . . . . .	२३. गुलबर्गा
आसाम . . . . .	२४. घाट प्रभा
	२५. तेजपुर

(ग) राज्य सरकार ने पहले से ही स्थान, विद्युत शक्ति और कर्मचारियों की व्यवस्था करने में शीघ्रता करने के लिये आवश्यक कार्यवाही की है जिससे उपर्युक्त भाग (क) में वर्णित क्लिनिक यथाशीघ्र कार्य आरम्भ कर सकें।

### खूबानी दर गवेषणा

†१३२७. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खूबानी का इस्तेमाल खाद्य और पेय के रूप में करने के सम्बन्ध में कोई गवेषणा की जा रही है ; और

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

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) और (ख) जानकारी एकत्र की जा रही है जिसके बारे में एक विवरण सभा-पटल पर रखा जायेगा।

### स्टेशन मास्टर्स द्वारा मकान किराये का भुगतान

†१३२८. श्री वाजपेयी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्टेशन मास्टर्स और सहायक स्टेशन मास्टर्स को अपने मासिक वेतन का दस प्रतिशत मकान किराया देना पड़ता है ;

(ख) क्या इस प्रकार के किराये के मकान में रहना उनके लिये अनिवार्य है ; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) यदि रेलवे द्वारा आवास दिया जाता है तो उन्हें या तो हिसाब लगाये गये किराये का दस प्रतिशत अथवा अपनी उपलब्धियों का १० प्रतिशत, इन दोनों में से जो भी कम हो, देना पड़ता है।

(ख) और (ग) यदि क्वार्टर उनके लिये बनाये गये हैं और उस पद के लिये नियत हैं।

### मत्स्य पालन के विकास के लिये फिल्में

†१३२९. श्री आसर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को मत्स्य पालन के विकास के बारे में अथवा आधुनिक मशीनों के द्वारा मछली पकड़ने में प्रशिक्षण देने के बारे में फिल्में प्राप्त हुई हैं ;

(ख) यदि हां, तो ये फिल्में कहां पर और किन-किन लोगों को दिखाई जा रही हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि ये फिल्में बम्बई राज्य के रत्नगिरी और कोलावा जिले के मछुओं को नहीं दिखाई जाती हैं ; और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) जी हां।

(ख) ये फिल्में मंडापम, कलकत्ता, बम्बई और कोचीन एवं कलकत्ते के विभिन्न मत्स्य विस्तार एककों, मंडापम, दिल्ली, हैदराबाद, बंगलौर, इलाहाबाद, भोपाल, गौहाटी तथा पटना के

†मूल अंग्रेजी में

सेंट्रल स्टेशनों को वितरित कर दी गई हैं। ये फिल्में मछुओं, मत्स्य उत्पादकों, शिक्षकों, राष्ट्रीय विस्तार सेवा खंडों के कार्यकर्ताओं तथा ग्राम सेवकों में प्रदर्शन के लिये समय-समय पर इन संगठनों अथवा राज्य के मत्स्य पालन विभागों द्वारा दिखाई जाती है।

(ग) और (घ): अभी तक रत्नगिरि और कोलाबा जिले के मछुओं को ये फिल्में नहीं दिखाई गईं किन्तु उन्हें ये फिल्में विभिन्न सेंट्रल स्टेशनों/एकों से प्राप्त करके राज्य सरकार के मत्स्य पालन विभाग द्वारा दिखाई जा सकती हैं।

### दामोदर घाटी निगम

†१३३०. श्री सुबिमन घोष: क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दामोदर घाटी निगम नहर पर, जहां वह रसूलपुर चंचई रोड पुलिस स्टेशन, मेमारी, जिला बर्दवान (पश्चिमी बंगाल), को काटती है, २० जून १९५८ तक एक नौका-सेतु बनाने का प्रस्ताव था;

(ख) यदि हां, तो इसका अनुमानित व्यय क्या है;

(ग) क्या कार्य निश्चित काल में समाप्त हो गया है;

(घ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) बैलगाड़ी आदि के निकलने के पुल की बजाय नौकासेतु बनाने के क्या कारण हैं?

†सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी): (क) नहीं।

(ख) से (ङ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

### भीम कुंड परियोजना

†१३३१. { श्री प्र० के० देव :  
श्री बि० चं० प्रधान:

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने भीमकुंड बहु-प्रयोजनीय नदी घाटी परियोजना को तृतीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने की सिफारिश की है;

(ख) क्या कोई परियोजना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है; और

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

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी): (क) उत्तर नकारात्मक है।

(ख) हीराकुंड बांध परियोजना के चीफ इंजिनियर ने राज्य सरकार की ओर से प्रतिवेदन तैयार किया है तथा उसे उसके विचारार्थ प्रस्तुत किया है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

## उड़ीसा में विद्युत् संभरण समवायों का राष्ट्रीयकरण

†१३३२. { श्री प्र० के० देव :  
 { श्री बि० चं० प्रधान :  
 { श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा सरकार ने भारत सरकार को उड़ीसा में गैर-सरकारी विद्युत् संभरणकारी समवायों का राष्ट्रीयकरण किया जाये; और

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

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी): (क) हां।

(ख) राज्य सरकार को सलाह दी गई थी कि विद्युत् (संभरण) अधिनियम, १९४८ के अन्तर्गत नियुक्त राज्य विद्युत् बोर्ड अपने योजना क्षेत्रों में स्थित उपक्रमों को अपने हाथ में लेने में सक्षम हैं।

## ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस पर विभागीय भोजन व्यवस्था

†१३३३. श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस तथा मद्रास दिल्ली जनता रेलगाड़ी में विभागीय भोजन-व्यवस्था लाभ में चल रही है या हानि में; और

(ख) यदि हां तो १९५७-५८ और १९५८-५९ में अब तक कितना लाभ या हानि हुई ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस और मद्रास दिल्ली जनता रेलगाड़ियों में विभागीय भोजन-व्यवस्था हानि पर चल रही है।

(ख) एक विवरण संलग्न है।

## विवरण

क्रम संख्या	रेलगाड़ी का नाम	विभागीय भोजन-व्यवस्था में हुई हानि	
		१९५७-५८	१९५८-५९
		रु०	रु०
१.	ग्रांड-ट्रंक एक्सप्रेस	१,३३,०४३	१,२०,०००
२.	मद्रास-जनता एक्सप्रेस	१६,३४०	३२,१८७

नोट:—मद्रास-जनता एक्सप्रेस के १९५७-५८ के आंकड़े लेखापरीक्षित हैं तथा ग्रांड-ट्रंक एक्सप्रेस के १९५७-५८ के आंकड़े लेखा परीक्षित नहीं हैं। १९५८-५९ के दोनों रेलगाड़ियों के आंकड़े पुनरीक्षित प्राक्कलन हैं।

†मूल अंग्रेजी में

### हिमाचल प्रदेश में रबी-फसल की भूमि

†१३३४. श्री दलजीत सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७-५८ में पानी भरे रहने के कारण संघ प्रशासित राज्य क्षेत्र हिमाचल प्रदेश में कितने एकड़ भूमि में रबी की फसल नहीं बोई जा सकी ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : हिमाचल प्रदेश में पानी भरे रहने की कोई समस्या नहीं है। इस प्रकार इस कारण उस भूमि का प्रश्न ही नहीं उठता जहां रबी की फसल नहीं बोई जा सकी।

### भारतीय टिड्डीमार दल<sup>१</sup>

†१३३५. श्री शिवंजप्पा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पिछले दिनों एक भारतीय टिड्डीमार दल सऊदी अरब गया था; और

(ख) यदि हां तो उस देश में इसे क्या क्या सफलतायें मिलीं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) तथा (ख). दल की प्रथम टुकड़ी जिसमें १२ अधिकारी हैं, अभी सऊदी अरब में टिड्डीमार आन्दोलन में जो एफ० ए० ओ० द्वारा चलाया गया तथा सूचित किया गया है, भाग लेने पहुंचा है। ११ अधिकारियों की दूसरी टुकड़ी मार्च, १९५६ के मध्य में सऊदी अरब पहुंचेगी। अतः अभी उनकी सफलताओं को नहीं अंका जा सकता।

### अंडी की कृषि<sup>२</sup>

†१३३६. सरदार इकबाल सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आजकल प्रत्येक राज्य में कुल कितने क्षेत्र में अंडी की कृषि होती है;

(ख) प्रत्येक राज्य में अंडी की कृषि बटाने व सुधारने के लिए क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) इनका क्या परिणाम निकला है।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी का विवरण संलग्न है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २०]

### फीरोजपुर छावनी स्टेशन

†१३३७. सलदार इकबाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७ और १९५८ में उत्तर रेलवे के फीरोजपुर छावनी स्टेशन से १९५७ और १९५८ में कितने यात्री बाहर गये तथा कितने वहां आये ?

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Indian Anti-Locust Mission

<sup>२</sup>Castor Cultivation.

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): १९५७ और १९५८ में फीरोजपुर छावनी स्टेशन से बाहर गये तथा वहां आये यात्रियों की संख्या निम्न है:—

वर्ष	आने वाले	जाने वाले
१९५७	७७२९२५	८७६१००
१९५८	७४६८५६	८३०७३१

### रेलवे अधिकारियों के लिए 'सैलून'

†१३३८. सरदार इकबाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे के विभिन्न डिवीजनों में रेलवे अधिकारियों के लिए कुल कितने "सैलून" तथा डिब्बे रिजर्व रखे जाते हैं; और

(ख) उन्हीं डिवीजनों पर प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी और मिले जुले डिब्बों (कम्पोजिट बोगीज) की कुल संख्या क्या है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) रेलवे अधिकारियों द्वारा प्रयोग किये जाने वाले डिब्बे निरीक्षण डिब्बे (इंस्पैक्शन कैरिज) कहे जाते हैं। उत्तर रेलवे के विभिन्न डिवीजनों में रेलवे अधिकारियों के लिए रिजर्व निरीक्षण डिब्बों की संख्या निम्न है:—

खंड	डिब्बों की संख्या		
	डिब्बे	छः पहिये का	चार पहिये का
इलाहाबाद	१	१	१४
बीकानेर	४	—	१०
दिल्ली	३	—	१६
फीरोजपुर	४	—	१६
जोधपुर	१	२	५
लखनऊ	१	—	१५
मुरादाबाद	१	—	१४
योग	१५	३	६०

†मूल अंग्रेजी में

(ख) विभिन्न खंडों में स्थानापन्न, सामयिक मरम्मत तथा अन्य प्रयोजनों के लिए खड़े रहने वाले प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी तथा मिले जुले डिब्बों की कुल संख्या निम्न है :—

खंड	डिब्बों की कुल संख्या					
	प्रथम श्रेणी		द्वितीय श्रेणी		मिले जुले	
	पूरा डिब्बा	४ पहिये का	पूरा डिब्बा	४ पहिये का	पूरा डिब्बा	४ पहिये का
इलाहाबाद	२	—	—	—	१०	—
बीकानेर	३	२३	—	१	१०	—
दिल्ली	२२	२	६	—	३७	—
फीरोजपुर	६	१	—	—	२४	—
जोधपुर	३	२३	—	७	१०	४
लखनऊ	६	—	२	—	११	—
मुरादाबाद	३	२	—	—	८	—
योग	४५	५१	८	८	११०	४

#### राष्ट्रीय राजपथ संख्या ६

†१३३६. श्री नि० बि० माइति : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी बंगाल के हावड़ा और मिदनापुर जिलों में तथा बिहार के सिंहभूम जिले में राष्ट्रीय राजपथ संख्या ६ के निर्माण में अबतक क्या प्रगति हुई है; और

(ख) उपरोक्त प्रत्येक भाग का निर्माण कब तक पूरा होगा?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : अपेक्षित जानकारी का एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २१]

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक।

#### चीनी का निर्यात कोटा

†१३४०. सरदार इकबाल सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी अधिसूचना के अनुसार सब चीनी के कारखानों ने १९५८-५९ में चीनी के निर्यात के लिए अपना अंश दिया है; और

(ख) यदि नहीं, तो किन कारखानों ने अपना निर्यात कोटा नहीं दिया है?

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): (क) तथा (ख). चीनी वर्ष १९५८-५९ १ नवम्बर, १९५८ को आरम्भ हुआ। ३१ अक्टूबर, १९५९ तक निर्यात के निर्धारित १ लाख टन के कोटे में से अब तक केवल ७,३६४ टन चीनी का विक्रय हुआ है। निर्यात एजेंसी ने किसी भी कारखाने की शिकायत नहीं की है कि उसने अधिक निर्यात-कोटा में अपना अंश नहीं दिया।

### पंजाब में 'अधिक अन्न उपजाओ' आन्दोलन

†१३४१. सरदार इकबाल सिंह: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) १९५७-५८ और १९५८-५९ में पंजाब सरकार को 'अधिक अन्न उपजाओ' आन्दोलन के लिए कितना धन मंजूर किया गया है;

(ख) उसमें से कितना धन प्रयोग हुआ है; और

(ग) 'अधिक अन्न उपजाओ' आन्दोलन वहां कितना सफल हुआ है?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): (क) १९५७-५८ में दी गई तथा १९५८-५९ में स्वीकार की गई केन्द्रीय सहायता निम्न है:

(रु० लाखों में)

वर्ष	अनुदान	ऋण	अल्पकालीन ऋण
१९५७-५८	७.६७	४७.९९	१०५.००
१९५८-५९	३०.६७	१३४.९१	१२०.००

(ख) १९५७-५८ में प्रयोग हुआ धन निम्न है:—

(रु० लाखों में)

अनुदान	ऋण	अल्पकालीन ऋण
३.२९	३७.५२	१०५.००

१९५८-५९ के आंकड़े चालू वित्त वर्ष के समाप्त होने पर उपलब्ध होंगे।

(ग) १९५७-५८ में खाद्यान्न का १,०८,००० टन अधिक उत्पादन हुआ। १९५८-५९ के आंकड़े चालू वित्त वर्ष के समाप्त होने पर उपलब्ध होंगे। १९५८-५९ में खाद्यान्न के १,५३,००० टन अधिक उत्पादन होने की आशा है।

### रेलवे लाइनों की लम्बाई

†१३४२. सरदार इकबाल सिंह: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विभिन्न रेलों की लाइनें कितने मील लम्बी हैं?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): ३१-३-५८ को प्रत्येक भारतीय सरकार की रेलवे की लम्बाई रेलवे बोर्ड के वार्षिक प्रतिवेदन—खंड २—के विवरण संख्या ८ में दी है। इसकी प्रतियां संसद् पुस्तकालय में रख दी गई हैं।

मूल अंग्रेजी में

## उत्तर रेलवे पर चोरियां

†१३४३. सरदार इकबाल सिंह: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर रेलवे पर संरक्षण बल का संगठन कब हुआ था;

(ख) १९५४, १९५५, १९५६, १९५७ और १९५८ में उस रेलवे पर कितनी चोरियां हुईं; और

(ग) रेलवे को कितनी हानि हुई?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) २-१२-१९५४ से।

(ख) तथा (ग). अपेक्षित जानकारी निम्न है:—

वर्ष	भेजे गये पारेशन		रेलवे सम्पत्ति	
	चोरी की संख्या	हानि	चोरी की संख्या	हानि
१९५४	४६२	२,५७,३८०	१६७६	४२,८३७
१९५५	४११	२,११,४०१	१३११	४६,६२४
१९५६	४२५	१,८२,११६	११७१	६४,३२१
१९५७	५२६	३,५७,४१०	१२७३	६६,७४४
१९५८	४२७	२,००,२१८	१५२२	१,७२,००८

उत्तर रेलवे पर सामिष<sup>१</sup> भोजन-व्यवस्था

†१३४४. सरदार इकबाल सिंह: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे पर रेलवे भोजन-व्यवस्था विभाग सामिष भोजन पर शाकाहारी भोजन की अपेक्षा पर्याप्त ध्यान नहीं दे रहा है;

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

(ग) उत्तर रेलवे पर रेलवे भोजन-व्यवस्था विभाग के शाकाहारी तथा मांसाहारी रेस्टोरेन्टों के विक्रय का वर्तमान मासिक विवरण क्या है?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) नहीं।

(ख) भाग (क) के उत्तर की दृष्टि से प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) १-४-१९५८ से ३१-१२-५८ तक जानकारी का विवरण संलग्न है [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २२]

## रेलवे अधिकारियों के लिये सस्ते अवकाश गृह

†१३४५. सरदार इकबाल सिंह: क्या रेलवे मंत्री १७ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १६६२ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि अधिकारियों को भी अपत्रित कर्मचारियों के जैसे ही सस्ते अवकाश गृहों की व्यवस्था की योजना के निर्माण में क्या प्रगति हुई है?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): मामला अभी विचाराधीन है।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Non-vegetarian.

## दिल्ली और फाजिल्का के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी

†१३४६. सरदार इकबाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री १७ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १६९९ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली और फाजिल्का के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने के बारे में नवीनतम स्थिति क्या है ?

: †रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : पहिले बताई गई स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। दिल्ली और फाजिल्का के बीच एक और रेलगाड़ी चलाने की बात यातायात की दृष्टि से भी उचित नहीं है।

## धर्मकोट आऊट एजेंसी

†१३४७. सरदार इकबाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को फीरोजपुर जिले में धर्मकोट आऊट एजेंसी के पुनः खोलने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

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

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) धर्मकोट में पहिले कोई आऊट एजेंसी कार्य नहीं कर रही थी और न ही वहां कोई आऊट एजेंसी खोलने का अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

## दिल्ली-फाजिल्का सड़क

†१३४८. सरदार इकबाल सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली-फाजिल्का सड़क को चौड़ा करने का कार्य द्वितीय पंचवर्षीय योजना में आरम्भ होगा;

(ख) यदि हां, तो कब;

(ग) कितना धन व्यय होगा; और

(घ) कार्य किस ओर से आरम्भ होगा?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख). दिल्ली से रोहतक तक का भाग १२ फुट से बढ़ाकर २२ फुट चौड़ा कर दिया गया है। रोहतक से हिसार तक (१२ फुट से २२ फुट) और हिसार से मंडी धाबवाली तक (६ फुट से १२ फुट) चौड़ा करने का कार्य चालू पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित है और संभवतः आगामी वित्तीय वर्ष में आरम्भ होगा। मंडी धाबवाली से फाजिल्का तक चौड़ा करने के कार्य को तृतीय योजना में सम्मिलित करने पर विचार किया जायेगा।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) ३३.०० लाख रु० ।

(घ) कार्य रोहतक से आरम्भ होगा और उपलब्ध धन के अनुसार फ़जिल्का की ओर बढ़ता जायेगा।

### भटिन्डा यार्ड का नवनिर्माण<sup>१</sup>

†१३४६. सरदार इकबाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे के भटिन्डा यार्ड के नये नमूने के निर्माण पर १९५८ के अन्त तक कितना धन व्यय हुआ;

(ख) अभाव के क्या कारण हैं; और

(ग) कार्य की गति तीव्र करने के लिए क्या कार्यवाही की जायेगी?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सै० बें० रामस्वामी) : (क) कार्य समाप्त हो गया है तथा ३१-१२-१९५८ तक २.६२ लाख रु० व्यय हुए ।

(ख) तथा (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

### पंजाब में सामुदायिक विकास परियोजनायें

†१३५०. { सरदार इकबाल सिंह :  
श्री दलजीत सिंह :

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

(क) पंजाब में आजकल कितनी सामुदायिक विकास परियोजनायें तथा राष्ट्रीय विस्तार सेवा खंड चल रहे हैं ;

(ख) वे कहां स्थित हैं;

(ग) क्या कोई ऐसा खंड है जिसमें उद्योगों की प्रारम्भिक परियोजना न हो; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री के सभा-सचिव (श्री ब० स० मूर्ति) : (क) १२७ खंड ।

(ख) खंडों के स्थिति-स्थानों का एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २३]

(ग) बटाला और मलेरकोटला में उद्योगों की दो प्रारम्भिक परियोजनायें हैं । अन्य खंडों में उद्योगों की प्रारम्भिक परियोजनायें नहीं हैं ।

(घ) विकास आयुक्तों की कान्फ़ेंस की सिफारिशों के अनुसार, जो मई, १९५५ में शिमला में हुई थी, देश में २६ प्रारम्भिक परियोजनायें (कुटीर एवं छोटे पैमाने के उद्योग) प्रत्येक राज्य में एक परियोजना के आधार पर आरम्भ की गई थीं । तदानुसार दो परियोजनायें आज के पंजाब नामक क्षेत्र के लिए निर्धारित की गईं—एक उस समय के पंजाब के लिए तथा अन्य पेप्सू के लिए जो अब पंजाब में विलय हो गया है ।

## रेलवे में चोरियां

†१३५१. पंडित ज्वा० प्र० ज्योतिषी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में रेलवे गोदामों और मालडिब्बों से कितनी बार चोरी हुई ;

(ख) इनमें कितनी चोरियों का पता लगा तथा अभियोग चलाये गये;

(ग) कितना माल खोया गया; और

(घ) इसका अन्त करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है तथा परिणाम-स्वरूप अपराधों में कितनी कमी हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) आंकड़े पत्री वर्षानुसार रखे जाते हैं । १९५८ में ३६३२ मामले हुए ।

(ख) संख्या

पाये गये

११८७

अभियोग चलाये गये

८६४

(ग) १७,६२,४९६ रु० ।

(घ) निम्न कार्यवाही की गई हैं :

(१) खतरनाक क्षेत्रों में सारी रात्रि की महत्वपूर्ण मालगाड़ियों में रेलवे संरक्षण बल के सशस्त्र अशस्त्र व्यक्तियों का चलना ।

(२) खतरनाक क्षेत्रों में लाइन पर रेलवे पुलिस और रेलवे संरक्षक बल का संयुक्त गश्त लगाना।

(३) दो वोल्टों द्वारा कसकर वैगन की सुरक्षा में सुधार तथा वैगनों में ई० पी० ताला लगाकर वैगनों का तोड़ना कठिन बनाना ।

(४) खतरनाक मार्शलिंग तथा अन्य याडों व गोदामों का रेलवे सुरक्षा बल के व्यक्तियों द्वारा गश्त लगाना ।

(५) चोरी करते पकड़े गये अथवा जिन पर संदेह हो उनपर कार्यवाही करने के लिए रेलवे तथा जिला पुलिस की सहायता लेना ।

(६) खतरनाक याडों व गोदामों में संरक्षणात्मक दीवार या अहातें बनाना ।

(७) खतरनाक स्थानों पर चौकसी करने, आदि रेलवे अपराधियों तथा उनके काम के ढंगों के बारे में गुप्त जानकारी प्राप्त करने एवं रेलवे तथा जिला पुलिस के साथ उनके खिलाफ उचित प्रतिबन्धक कार्यवाही करने के लिए मुख्यालय के जासूसी कर्मचारियों तथा खंडों के जासूसी कर्मचारियों से अधिक काम लेना ।

(८) विद्यमान सुरक्षा व्यवस्था पर समय-समय पर उचित स्तर पर रेलवे तथा जिला पुलिस प्राधिकारियों के साथ विचार विमर्श होता है ताकि समय-समय पर आवश्यक समझे जाने वाले सुधार किये जा सकें ।

पूर्णरूपेण अपराधों में १७% कमी हुई है ।

†मूल अंग्रेजी में

## केरल में 'लिफ्ट' सिंचाई योजनायें

†१३५२. { श्री अ० क० गोपालन :  
श्री कोडियान :

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

(क) केरल में 'लिफ्ट' सिंचाई योजनाओं के लिए द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कितना धन रखा गया है;

(ख) इस पर द्वितीय पंचवर्षीय योजना के प्रथम तीन वर्षों में कितना धन व्यय हुआ है;

(ग) क्या राज्य सरकार ने केरल में विशेष प्रकार की भूमि होने की दृष्टि से इस कार्य के लिए आवंटन में वृद्धि करने की प्रार्थना की है; और

(घ) क्या भारत सरकार राज्य सरकार को आवंटन बढ़ायेगी ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) २८.५० लाख रु० ।

(ख) १९५६-५७ और १९५७-५८ में ११.६७ लाख रु० व्यय हो चुके हैं। १९५८-५९ में अनुमानित व्यय १४ लाख रु० होगा। वास्तविक आंकड़े चालू वित्त वर्ष की समाप्ति पर उपलब्ध होंगे।

(ग) केरल सरकार ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ७५ लाख अधिक रु० की प्रार्थना की है।

(घ) १९५८-५९ का वास्तविक आवंटन ८ लाख रु० से बढ़ाकर १६ लाख कर दिये गये हैं और १९५९-६० के लिए २५ लाख रु० का आवंटन स्वीकार कर लिया गया है।

(ङ) १९६०-६१ के लिए आवंटन पर उस वर्ष के लिए राज्य की योजनाओं पर विचार करते समय विचार किया जायेगा और उस समय उनकी पिछले वर्षों की कार्यवाही का भी ध्यान रखा जायेगा।

## कटक रेलवे स्टेशन का नवनिर्माण

†१३५३. श्री वि० चं० मलिक : क्या रेलवे मंत्री १७ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १७५० के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कटक रेलवे स्टेशन को नये नमूने का बनाने के लिए ६५,००० रु० का और अनुमान मंजूर किया गया है ;

(ख) क्या और कोई कार्य किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो वह क्या है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) अभी नहीं, श्रीमान। प्राक्कलन प्रायः निश्चित हो गया है और शीघ्र ही मंजूर हो जायेगा।

(ख) नहीं, श्रीमान।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

## त्रिवेन्द्रम में सुपारी कान्फ्रेंस

†१३५४. { श्री वारियर :  
श्री कोडियान :

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

- (क) इस वर्ष जनवरी में त्रिवेन्द्रम में हुई सुपारी कान्फ्रेंस की सिफारिशें क्या हैं; और  
(ख) उनकी कार्यान्विति के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) समिति की सिफारिशों की एक विषय सूची संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २४]

(ख) प्रत्येक मामले पर उसकी विशेषताओं के अनुसार विचार किया जायेगा।

## पश्चिमी बंगाल में गेहूं और चावल की स्थिति

†१३५५. श्री नि० वि० माईति : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) पश्चिमी बंगाल में चावल, गेहूं और गेहूं-उत्पादों की वर्तमान संभरण स्थिति क्या है; और  
(ख) आगामी फसल तक उस राज्य को इनमें से प्रत्येक खाद्यान्न के संभरण की भावी योजना क्या है ?

†खाद्यान्न तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) तथा (ख). पश्चिमी बंगाल में गेहूं और गेहूं उत्पादों के बारे में कोई कठिनाई नहीं है क्योंकि इन वस्तुओं की आवश्यकता केन्द्रीय सरकार पूरा कर रही है।

पश्चिमी बंगाल सरकार के मुनाफाखोरी विरोधी अधिनियम, १९५८ की कार्यान्विति के परिणामस्वरूप गावों से चावल का आना, विशेषकर वृहत कलकत्ता के औद्योगिक क्षेत्र, कुछ कमी के जिलों और कमी के स्थानों तथा औद्योगिक क्षेत्रों में चावल का आना कम हो गया है। परन्तु अब इसमें सुधार हो रहा है। इस कठिनाई को दूर करने में पश्चिमी बंगाल की सहायता करने के लिए भारत सरकार ने जनवरी व फरवरी में वितरण के लिए पश्चिमी बंगाल सरकार को ४२,००० टन चावल दिया है। भारत सरकार ने मार्च के लिए राज्य सरकार की आवश्यकता पूरी करना भी स्वीकार कर लिया है। इसके अतिरिक्त, बाकी वर्ष में भी पश्चिमी बंगाल सरकार की उचित आवश्यकता की पूर्ति का भी भरसक प्रयत्न करेगी ;

## उच्चाधिकारियों के डिब्बे

†१३५६. श्री नि० वि० माईति : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या कुछ डाक गाड़ियों में कुछ डिब्बों पर "उच्चाधिकारी" शब्द लिखा रहता है। जिससे विदित होता है कि वे केवल इन अधिकारियों के लिए हैं ;  
(ख) यदि हां, तो ये अधिकारी किस श्रेणी के होते हैं ; और  
(ग) इस प्रणाली के आरम्भ या बने रहने के क्या कारण हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) नहीं।

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

### सिंचाई और बाढ़ नियंत्रण योजनायें

†१३५७. श्री ले० अचौ० सिंह: क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में मनीपुर राज्यक्षेत्र में सिंचाई के लिये कितनी राशि स्वीकृत की गई थी;

(ख) बाढ़ नियंत्रण के लिये वर्ष भर में कितनी राशि खर्च की गई; और

(ग) इम्फाल और आयरिल नदियों की कौन सी योजनायें आरम्भ की गई हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी): (क) कोई नहीं।

(ख) जनवरी, १९५६ की समाप्ति तक १.२८ लाख रुपये।

(ग)(१) इम्फाल नदी के दाहिने और बायें बांधों को चार फुट और ऊंचा करने का काम और २६ मील, ५ फर्लांग तक बांध की चौड़ाई चार फुट बढ़ाना ताकि कुल चौड़ाई १२ फुट हो जाये।

(२) आयरिल नदी के दाहिने बांध को चार फुट और ऊंचा करने और १३ मील, ७ फर्लांग तक उसकी १० फुट चौड़ाई बढ़ा कर १५ फुट करने का काम।

### सुरतगढ़ में केन्द्रीय 'मैकेनाइज्ड फार्म'

†१३५८. श्री राम कृष्ण गुप्त: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सुरतगढ़ (राजस्थान) में केन्द्रीय मैकेनाइज्ड फार्म में पशुपालन और औद्योगिक योजनायें आरम्भ की गई हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): ब्योरा निम्नलिखित है:—

(क) पशुपालन योजनायें :

**ढोर पालना :** ढोर की दशीय नस्लों को सुधारने और मिश्रित पशुपालन के आधार पर इनकी संख्या बढ़ाने के लिये हरियाना की बढ़िया किस्मों में २० भैंसे और एक सांड रखा जायेगा।

**बकरियां पालना :** प्रदेश में विकास तथा वितरण के लिये २०० भेड़ और ८ बकरे रखे जायेंगे।

**मुर्गी पालन :** संख्या बढ़ाने और प्रदेश में वितरण करने के लिये व्हाइट लेगहार्न नस्ल के ५० चूजे रखे जायेंगे।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) औद्योगिक :

६२ एकड़ क्षेत्र में बागीचा लगाया जायेगा और उसमें इन फलों के पौधे लगाये जायेंगे:

मालटा और आनानास, अंगूर की बेल, मौसम्बी, खजूर ।

जहाजों के भाड़ों में वृद्धि

†१३५६. { श्री सिद्धनंजप्पा :  
श्री जीनचन्द्रन् :

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

(क) क्या यह सच है कि करमाहीन शिपिंग सम्मेलन में यह निश्चय किया गया है कि भारत के पूर्वी तट से योरुप भेजे जाने वाले कुछ विशेष माल पर जहाज का भाड़ा बढ़ा दिया जाये;

(ख) यदि हां, तो इस पर किन वस्तुओं का प्रभाव पड़ेगा; और

(ग) प्रत्येक वस्तु का कितना भाड़ा बढ़ाया गया है?

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

(ख) और (ग). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या [२५]

खाद्यान्न का उत्पादन

†१३६०. श्री दलजीत सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में पंजाब राज्य में 'अधिक अन्न उपजाओ' योजनाओं द्वारा खाद्यान्न का कितना अतिरिक्त उत्पादन हुआ; और

(ख) राज्य में उसी वर्ष कितनी राशि खर्च की गई?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) १९५८-५९ के अतिरिक्त उत्पादन के आंकड़े चालू वित्तीय वर्ष की समाप्ति के कुछ समय बाद तक उपलब्ध नहीं होंगे। १९५८-५९ में १,५३,००० टन उपज होने का अनुमान है।

(ख) खर्च के आंकड़े चालू वित्तीय वर्ष समाप्त होने के बाद उपलब्ध होंगे। १९५८-५९ में अधिक अन्न उपजाओ योजनाओं पर खर्च का अनुमान सभा-पटल पर रखे गये विवरण में बताया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २६]

होशियारपुर और नंगल बांध स्टेशनों की आय

†१३६१. श्री दलजीत सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५८-५९ के प्रत्येक मास में होशियारपुर और नंगल बांध स्टेशनों पर माल और सवारियों के जाने से कितनी आय हुई ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ६१]

दिल्ली-मद्रास लाइन पर वातानुकूलित 'डी लक्स' गाड़ी के रुकने के स्टेशन

†१३६२. श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १ अप्रैल, १९५६ से दिल्ली-मद्रास लाइन पर वातानुकूलित (डी लक्स) गाड़ियों के और अन्य स्थानों पर रुकने की व्यवस्था की जा रही है; और

(ख) यदि हां, ये कहां-कहां रुकेंगी ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). नई दिल्ली और मद्रास के बीच चलने वाली नं० २१ डाऊन/२२ अप वातानुकूलित एक्सप्रेस १-४-१९५६ से नेल्लोर भी रुकने लगेगी।

कपास के रोग

१३६३. श्री रा० स० तिवारी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने कपास की खेती के रोगों का उपचार खोज निकाला है; और

(ख) फली में लगने वाले कीड़ों का नाश करने के लिये क्या दवाई निकाली गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) भारत में कपास पौधों की पांच मुख्य बीमारियां हैं। उनके लिये एक या दूसरे प्रकार के उपचार निकाल लिये हैं।

(ख) (१) जेसिड और व्हाइटफ्लाइ के नियंत्रण के लिये जून के अन्त, जुलाई के मध्य, अगस्त के शुरू और सितम्बर के शुरू में डी० डी० टी० ००.१ प्रतिशत ससपैशन + बी० एच० सी० ०.१ प्रतिशत ससपैशन या ०.०२ प्रतिशत, एन्डीन एमल्शन का ८० से १०० गैलन प्रति एकड़ की दर से छिड़काव दिया जाता है।

(२) पिंक बौल-वार्म के नियंत्रण के लिये, बिनौले को मेथिल ब्रोमाइड का धुआ दिया जाता है।

रेलवे स्टेशनों पर विक्रेताओं को लाइसेंस

†१३६४. { श्री राजेन्द्र सिंह :  
श्री रामजी वर्मा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के इलाहाबाद स्टेशन पर फल विक्रेताओं की संख्या अधिक होने के कारण कुछ लाइसेंस खारज कर दिये गये हैं;

(ख) क्या यह सच है कि कुछ मास बाद पांच भूतपूर्व फल विक्रेताओं को रेलवे बोर्ड की नीति के विरुद्ध विक्रय के प्रत्यक्ष लाइसेंस दे दिये गये ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या उत्तर रेलवे के कानपुर स्टेशन पर फल बेचने का दूसरा ठेका लगभग एक वर्ष से खाली पड़ा है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) और (ख). भोजन की विभागीय व्यवस्था होने पर इलाहाबाद में पान, बीड़ी और सिग्रेट बेचने का काम भी रेलवे ने विभाग को सौंप दिया था और पान, बीड़ी, सिग्रेट के ठेकेदार को काम देने की खातिर फल बेचने का लाइसेंस दे दिया गया था ।

जिन विक्रेताओं का काम छिन गया था उन्हें अस्थायी तौर पर फल बेचने के लाइसेंस दे दिये गये थे ।

(ग) जी हां ।

(घ) जिस व्यक्ति को ठेका दिया गया था उसने स्वीकार नहीं किया ।

#### रेलवे कोआप्रेटिव स्टोर लिमिटेड, कोटा

†१३६५. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे प्रशासन ने कोटा रेलवे कोआप्रेटिव स्टोर लिमिटेड को अब तक कितनी आर्थिक सहायता अथवा राजसहायता दी है;

(ख) क्या सरकार के पास कोआप्रेटिव स्टोर के लाभ और हानि के अद्यतित आंकड़े हैं; और

(ग) यदि हां, तो इसका व्योरा क्या है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) राजसहायता के तौर पर २,४०४ रुपये ।

(ख) जी नहीं । सोसायटी के ३०-६-१९५७ तक के लेखे की परीक्षा की जा चुकी है ।

(ग) स्टोर के ३०-६-१९५७ तक के लाभ और हानि के लेखे की प्रति संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या २८]

#### पश्चिम रेलवे पर लाइनों का सर्वेक्षण

†१३६६. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम रेलवे की चित्तौड़गढ़-कोटा और अजमेर-कोटा की बड़ी लाइनों सम्बन्धी परिवहन तथा इंजीनियरिंग सर्वेक्षण प्रतिवेदन प्राप्त हो चुके हैं और उनका परीक्षण किया जा चुका है; और

(ख) क्या निर्णय किये गये हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां ।

(ख) परियोजना का निर्णय आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद नहीं समझा गया था ।

†मूल अंग्रेजी में

विशेष पुलिस प्रतिष्ठान से सम्बद्ध रेलवे सेक्शनल आफिसर

१३६७. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे कर्मचारियों के खिलाफ भ्रष्टाचार के मामलों की जांच करने में सहायता करने के लिये विशेष पुलिस प्रतिष्ठान के साथ कितने रेलवे सेक्शनल आफिसर और इंस्पेक्टर नियुक्त किये गये हैं;

(ख) इन डैपुटेशनों पर सरकार को प्रति वर्ष औसतन कितना खर्च करना पड़ता है;

(ग) १९५८ में कितने मामलों की सफलतापूर्वक जांच की गई;

(घ) क्या इन पदाधिकारियों को वापस बुलाने का विचार किया जा रहा है क्योंकि रेलवे ने अपने विशेष संगठन बना लिये हैं; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) रेलवे सेक्शनल आफिसर २७

इंस्पेक्टर-कम-रेलवे सेक्शनल आफिसर १

(ख) २,१३,००० रुपये (लगभग) ।

(ग) १९५८ में विशेष पुलिस प्रतिष्ठान ने ५४० मामलों की जांच की, ८५ मामलों में भुकदमे चलाये गये, १४६ मामलों में उपयुक्त विभागीय कार्यवाही करने के लिये कहा गया, ४९ मामले स्थानीय पुलिस को सौंपे गये अथवा पर्याप्त प्रमाण न होने के कारण छोड़ दिये गये और शेष की जांच वर्ष की समाप्ति तक की जा रही थी ।

(घ) नहीं ।

(ङ) रेलवे ने सतर्कता संस्थायें बनाई हैं परन्तु उन्हें घूस, भ्रष्टाचार अथवा अप्राधिकार कामों के खिलाफ कार्यवाही करने की शक्ति प्राप्त नहीं होती । रेलवे सेक्शनल आफिसर और इंस्पेक्टर-कम-रेलवे सेक्शनल आफिसर का विशेष पुलिस प्रतिष्ठान को सहायता देना आवश्यक होता है क्योंकि उन्हें रेलवे के काम-काज का पूरा ज्ञान होता है ।

जांच पदाधिकारी

†१३६८. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री १९ दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या १९८८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी रेलों में ऐसे पदाधिकारी नियुक्त किये गये हैं जिनका काम केवल जांच करना ही होगा; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) अभी नहीं ।

(ख) मामला विचाराधीन है ।

†मूल अंग्रेजी में

### “रेलवे सेंटिनरी वोल्यूम”

†१३६६. श्री श्रींकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) “रेलवे सेंटिनरी वोल्यूम” की कितनी प्रतियां अंग्रेजी और हिन्दी में छपीं;
- (ख) क्या वे अन्य देशों की रेलों को उस समय दे दी गईं जब रेलवे के शिष्टमंडल उन देशों में गये थे;
- (ग) इस प्रकार कितनी प्रतियां दी गईं; और
- (घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) अंग्रेजी में ४६४८ और हिन्दी में ५०० प्रतियां छपी थीं ।

(ख) अंग्रेजी की प्रतियां प्रमुख विदेशी रेलवे प्रशासनों को भेज दी गई थी । कई बार भारतीय रेलवे पदाधिकारी विदेशों में जाते समय अंग्रेजी की प्रतियां भेंट करने के लिये अपने साथ ले गये और इसी प्रकार जब विदेशी रेलों के कोई पदाधिकारी भारत आये तो उन्हें कुछ प्रतियां भेंट की गई ।

(ग) भाग (ख) में उल्लिखित तरीकों से अंग्रेजी की ६७ प्रतियां बांटी गई ।

(घ) अंग्रेजी की प्रतियों के बारे में तो यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता । हिन्दी की प्रतियां देश में ही प्रयोग करने के लिये हैं ।

### “रेलवे गजटियर”

†१३७०. { श्री राम कृष्ण गुप्त †:  
श्री श्रींकार लाल :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या “रेलवे गजटियर” संकलित किया जा चुका है ;
- (ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं; और
- (ग) यदि नहीं, तो सरकार इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करना चाहती है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) “रेलवे गजटियर” के लिये प्रत्येक रेलवे द्वारा सामग्री एकत्र की जा रही है ।

(ख) “गजटियर” में मुख्यतः यह जानकारी होगी :

१. प्रत्येक स्टेशन के आस-पास के क्षेत्र के बारे में जानकारी ;
२. स्टेशन पर कितना और किस प्रकार का परिवहन होता है; और
३. वहां यात्रियों को कौन सी सुविधायें उपलब्ध हैं और कौन सी और सुविधायें देने के लिये यात्री सुविधा समिति से परामर्श किया जा रहा है ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†मूल अंग्रेजी में

## कोटा रेलवे कोलोनी में पानी की कमी

†१३७१. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि कोटा की 'रेलवे कोलोनी' में, विशेषकर गरमी के दिनों में, पानी की कमी के कारण कितनी कठिनाई होती है; और

(ख) यदि हां, तो कोटा की 'रेलवे कोलोनी' में जल संभरण में सुधार के लिये सरकार के पास क्या योजना है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) हाल ही में जल संभरण में जो सुधार किया गया है उस से अब गरमी के मौसम में कोटा में पानी की अधिक कठिनाई नहीं होती। वहां ये व्यवस्थायें की गई हैं :—

- (१) १०,००० गैलन क्षमता का एक 'फिल्टरेशन प्लांट';
- (२) दो 'उवरहेड टैंक'—प्रत्येक की धारिता ५०,००० गैलन;
- (३) स्टाफ क्वार्टरों में नल लगाना।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

## “एन्टी टिकट फ्राड” सेक्शन

†१३७२. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) उत्तर रेलवे की 'टिकट चैकिंग ब्रांच' के “फ्राड” सेक्शन ने क्या काम किया है ;
- (ख) क्या पश्चिम रेलवे में भी ऐसी व्यवस्था की गई है;
- (ग) यदि हां, तो प्रारम्भ से इसने क्या कार्य किया है; और
- (घ) यदि उपरोक्त (ख) का उत्तर नाकारात्मक हो, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) फरवरी, १९५७ से उत्तर रेलवे में एक 'एन्टी-टिकट फ्राड आर्गनाइजेशन' की स्थापना की गई थी। इस संगठन ने ४३३ ऐसे मामलों की जांच की है जिन में जनता, छात्रों और रेल कर्मचारियों द्वारा धोखा देने का सन्देह था। जहां कहीं सम्भव था, अपराधियों पर मुकदमा चलाया गया। अन्य मामलों में सम्बन्धित विभागों को कार्यवाही करने के लिये कह दिया गया था।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(घ) पश्चिम रेलवे पर अलग से ऐसी व्यवस्था करने की आवश्यकता नहीं थी।

## रेल कर्मचारियों से अभ्यावेदन

†१३७३. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोटा डिवीजन के कर्मचारियों के कितने अभ्यावेदन पश्चिम रेलवे के जनरल मैनेजर, डिवीजनल सुपरिंटेंडेंट, डिवीजनल पर्सनल आफिसर, कोटा, के पास (१) ३ मास से, (२) ६ मास से और (३) एक वर्ष से अधिक समय से पड़े हुए हैं; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उनका शीघ्र निबटारा करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जानकारी नीचे दी जाती है :

	तीन मास से अधिक पुराने	६ मास से अधिक पुराने	एक वर्ष से अधिक पुराने
(१) जनरल मैनेजर के पास	५	४	कोई नहीं
(२) डी० एस० और डी० पी० ओ० के पास	८४	५०	११

(ख) प्रत्येक डिवीजनल आफिस में एक पर्सनल इंस्पेक्टर रखा जाता है ताकि अभ्यावेदनों का शीघ्र निबटारा किया जा सके। विचाराधीन अभ्यावेदनों का निबटारा करने के लिये विशेष प्रयत्न किये जा रहे हैं।

### रेलवे गवेषणा तथा प्रयोग केन्द्र<sup>१</sup>

†१३७५. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रेलवे गवेषणा तथा प्रयोग केन्द्र ने निम्नलिखित के सम्बन्ध में क्या प्रगति की है:—

(१) रेल के फाटकों पर एक मशीन लगाना जिससे गाड़ियों के पहुंचने और छूटने का पता चले और फाटक अपने आप खुले और बन्द हो सके;

(२) ड्राइवरो के लिये फ्लड सूचक यन्त्र; और

(३) ताप सूचक उपकरण ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (१) आलमबाग, लखनऊ, में लगाया जाने वाला उपकरण, दिल्ली में बाल भवन जौय राइड रेलवे के फाटक पर लगा दिया गया है।

इसी प्रकार का एक यंत्र आलमबाग, लखनऊ में लगाये जाने के लिये प्राप्त किया जा रहा है जो शीघ्र ही वहां लगा दिया जायेगा और यह देखा जायेगा कि वास्तव में वह कैसे काम करता है।

(२) प्रत्येक रेलवे पर फ्लड सूचक सिगनल के दो सेट सर्विस ट्रायल के लिये लगा दिये गये हैं।

(३) शायद उस तरीके की ओर संकेत किया गया है जिससे चलती गाड़ियों में 'हीट बाक्स' का पता चल सकेगा। एक नमूने का यन्त्र हाल ही में तैयार किया गया है, परन्तु, अभी इसका अच्छी तरह से परीक्षण किया जाना होगा।

### रेलवे संरक्षण बल में कुत्तों का दस्ता<sup>२</sup>

†१३७६. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे में रेलवे संरक्षण बल के कुत्तों का एक दस्ता बनाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो प्रारम्भ से ले कर अब तक इस ने क्या कार्य किया है ?

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Railway Research and Testing Centre.

<sup>२</sup>Dogs squad.

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) जी हां। दक्षिण रेलवे के रेलवे संरक्षण बल में कुत्तों का एक दस्ता बनाया गया है जिस में चार कुत्ते रखे गये हैं। मद्रास नगर पुलिस डाक कैनल में अभी एक कुत्ते को प्रशिक्षित किया गया है और शेष तीन का प्रशिक्षण हो रहा है।

(ख) रात के समय ये कुत्ते तोदिपरपेट मार्शलिंग यार्ड में गश्त लगाते रहे हैं। ८-२-५६ को रात उन्होंने दो अपराधियों का पता लगाया जो यार्ड में छिपे थे। उन्हें पकड़ लिया गया और दण्ड प्रक्रिया संहिता की धारा ५४/५५० के अन्तर्गत उनके खिलाफ मुकदमा चलाया गया। जब कभी कोई चोरी आदि होगी तो इन कुत्तों को अन्य यार्डों में भी ले जाया जायेगा।

### रेलवे विभागों में समाज शिक्षा

†१३७७. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे बोर्ड में समाज शिक्षा निरीक्षक की नियुक्ति के बाद रेलवे विभागों में समाज शिक्षा में क्या प्रगति हुई है; और

(ख) १९५६-६० में पश्चिम रेलवे पर इस प्रकार की व्यवस्था करने की क्या योजना है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) निरीक्षक की नियुक्ति के बाद रेलवे विभागों में समाज शिक्षा योजना का विस्तार किया गया है और वे अधिक गहन बना दी गई हैं।

(ख) योजना में कोई आमूल परिवर्तन करने का कोई विचार नहीं है। १९५६-६० में पश्चिम रेलवे समेत सभी रेलवे विभागों में विस्तार करने का और उन्हें गहन बनाने का कार्यक्रम बनाया गया है।

### रेलवे पदाधिकारियों के अध्ययन दौरे

†१३७८. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में अब तक रेलवे बोर्ड ने प्रत्येक रेलवे विभाग के पदाधिकारियों के एक से दूसरे 'जोन' में कितने अध्ययन दौरों की व्यवस्था की; और

(ख) उन से क्या परिणाम प्राप्त हुए ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

### बंगलों के चपरासी

†१३७९. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे विभागों के कितने पदाधिकारियों को बंगले पर रखने के लिये चपरासी दिये गये हैं; और

(ख) ये चपरासी किस प्रकार का काम करते हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): : (क) ५६६ ।

(ख) दफ्तर के समय के बाद, रविवार और अन्य छुट्टियों में सरकारी काम करना अर्थात् कागजात और फाइलें उठाकर बंगले से स्टेशन अथवा दफ्तर और स्टेशन से बंगले तक ले जाना और कर्मचारियों के घरों में डाक और सन्देश ले जाना और जब पदाधिकारियों को अकस्मात् दौरे पर जाना पड़े तो उनके साथ जाना ।

### गंगा पुल प्रतिष्ठान में हड़ताल

†१३८०. { श्री रघुनाथ सिंह :  
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे क्या यह सच है कि गंगा पुल प्रतिष्ठान कियोल गरहाडा के २००० कर्मचारियों ने यह मांग करते हुए कि उन्हें नौकरी में रखा जाये, ३१ जनवरी, १९५६ से हड़ताल कर रखी है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : गंगा पुल परियोजना के आकस्मिक श्रमिकों ने ३१ जनवरी से १६ फरवरी तक हड़ताल कर रखी थी और हड़ताल करने वालों की संख्या प्रतिदिन १६०० से ३४०० तक होती थी । उनकी मुख्य मांग यह थी कि गंगा पुल परियोजना के समाप्त हो जाने पर उन्हें नियमित रूप से किसी रेलवे अथवा परियोजना में नौकरी देने का लिखित रूप से आश्वासन दिया जाये । इस प्रकार का आश्वासन नहीं दिया जा सकता ।

### कोटा के निकट रेल की पटरी का स्थान परिवर्तन

†१३८१. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान सरकार ने यह सुझाव दिया है कि नहर का निर्माण करने के लिये कोटा के निकट रेल की पटरी का स्थान बदल दिया जाये; और

(ख) यदि हां, तो इस पर कितना खर्च होगा और इसे कब आरम्भ किया जायेगा ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सै० बें० रामस्वामी) : (क) राजस्थान सरकार ने नहरों पर छः पुल बनाने के लिये कहा है तीन मुख्य लाइन (बम्बई-मथुरा सैक्शन) पर और तीन ब्रांच लाइन पर (कोटा-बीना सैक्शन) । नहरों पर पुल बनाने के लिये अस्थायी तौर पर पटरी को हटाना पड़ेगा ।

(ख) प्रत्येक स्थान पर अस्थायी तौर से पटरी को हटाने के ८६००० रुपये खर्च होगा जो कि नियमों के अधीन राज्य सरकार से वसूल किया जा सकता है । नहर के सेनी पुलों पर काम हो रहा है ।

### रेलवे बोर्ड का केन्द्रीय जांच विभाग

†१३८२. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८ में जांच के लिये रेलवे बोर्ड के केन्द्रीय जांच विभाग के पास कितने मामले आये;

(ख) अभी कितने मामलों की जांच की जानी है;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) कितने मामलों का प्रमाण मिल चुका है; और

(घ) कितने मामले छोड़ दिये गये हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) २२६ ।

(ख) १३३\* ।

(ग) ६० ।

(घ) ३६ ।

#### प्रबन्ध में श्रमिकों द्वारा भाग लिया जाना

†१३८३. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री १६ दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या १९६५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रबन्ध में श्रमिकों द्वारा भाग लिये जाने से सम्बन्धित योजना का क्या स्वरूप है;

(ख) यदि अभी तक कोई योजना नहीं बनाई गई है, तो विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ग) इसको कब तक अन्तिम रूप दिये जाने की सम्भावना है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) विषय अभी विचाराधीन है ।

(ख) जिस प्रकार से श्रमिकों का सहयोग प्राप्त किया जाना चाहिये उसकी रेलवे की प्रशासन व्यवस्था के निर्देश में जांच हो रही है और उसके अध्ययन में समय लगा है ।

(ग) इस सम्बन्ध में यथासम्भव शीघ्र निर्णय किया जायेगा ।

#### केन्द्रीय जांच अभिकरण

†१३८४. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय जांच अभिकरण में प्रत्येक जोनल रेलवे से कितने इंस्पेक्टर नियुक्त किये गये हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां):

उत्तर	४
पश्चिम	१**
मध्य	१
पूर्व	२
दक्षिण	१
पूर्वोत्तर	२

†मूल अंग्रेजी में

\*इन मामलों की जांच आरम्भ हो गई है परन्तु अभी पूरी नहीं हुई ।

\*\*उसको रेलवे में अपने पहले स्थान पर भेज दिया गया क्योंकि वहां उसकी गजटेड पद पर पदोन्नति होनी थी ।

### देहरादून एक्सप्रेस में भीड़भाड़

†१३८५. श्री ओंकार लाल: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि देहरादून एक्सप्रेस के तीसरी श्रेणी के डिब्बों में कोटा और दिल्ली स्टेशनों के बीच यात्रियों की बहुत भीड़भाड़ रहती है; और

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

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). इस गाड़ी में कोटा और दिल्ली के बीच अधिक भीड़भाड़ नहीं देखी गयी है ।

१-१-१९५८ से इस गाड़ी में बम्बई सेंट्रल से देहरादून जाने के लिये एक तृतीय श्रेणी का डिब्बा और लगा दिया गया है । इसके अतिरिक्त १०-६-५८ से कोटा और देहरादून के बीच जाने वाला एक और द्वितीय और तृतीय श्रेणी का मिला जुला डिब्बा लगाया गया है ।

इसमें और अधिक डिब्बे लगाना अवेक्षित नहीं है ।

### स्टेशनों पर बिजली लगाना

†१३८६. श्री ओंकार लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम रेलवे के कोटा डिवीजन में कितने स्टेशनों पर वर्ष १९५६ में बिजली लगायी जायेगी; और

(ख) कोटा-बीना सेक्शन पर ऐसे स्टेशनों के क्या नाम हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) ७ ।

(ख) अशोकनगर और बारां ।

### नागार्जुन सागर बांध श्रमिकों की हड़ताल

†१३८७. { श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री अ० मु० तारिक :  
कुमारी मो० वेदकुमारी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि नागार्जुन सागर बांध के ४ हजार श्रमिकों ने जो नहर बनाने के लिये दक्षिणी किनारे पर नियोजित थे, अनिश्चित काल के लिये हड़ताल कर दी ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : १३१५ कर्मभारित अकुशल कर्मचारियों<sup>१</sup> ने १२ फरवरी, १९५६ से हड़ताल कर दी । हड़ताल २३ फरवरी, १९५६ को समाप्त हो गयी । यह बताया गया है कि इस हड़ताल से कार्य की प्रगति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा क्योंकि हड़ताल के समय में भी ३०,००० श्रमिक निरन्तर नहर खोदने के कार्य पर लगे हुए थे ।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Unskilled workers borne in the work charged establishment.

अतारांकित प्रश्न संख्या १७०६ दिनांक १७-१२-५८ के उत्तर में शुद्धि

१७-१२-५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १७०६ के भाग (ख) के उत्तर में सभा-पटल पर रखे गये विवरण के स्थान पर निम्नलिखित विवरण सभा-पटल पर रखा गया :

### विवरण

दक्षिण-पूर्व रेलवे में स्टेशन मास्टरो और सहायक स्टेशन मास्टरो की संख्या और उनसे ली गई जमानतों की राशि

श्रेणी	कर्मचारियों की संख्या	जमानत के रूप में ली गई रकम
सहायक स्टेशन मास्टर	लगभग ६००	७६८ रुपये
स्टेशन मास्टर	कोई नहीं	इस रेलवे पर स्टेशन मास्टरो को जमानत नहीं जमा करनी पड़ती है ।

नोट : विभिन्न रेलवे से प्राप्त जानकारी से यह पता चला है कि स्टेशन मास्टरो व सहायक स्टेशन मास्टरो से ली जाने वाली जमानत की रकम सभी रेलों पर एक समान नहीं होती । अब यह तय किया गया है कि जिन स्टेशन मास्टरो और सहायक स्टेशन मास्टरो को रुपये पैसे का काम करना पड़ता है उन से सभी रेलों पर ३०० रुपये की जमानत ली जानी चाहिये । रेलों को आवश्यक हिदायतें जारी कर दी गई हैं कि जिन कर्मचारियों से ज्यादा रकम वसूल हो गई हो उन्हें वह वापस कर दी जाये ।

### स्थगन प्रस्ताव के बारे में

†अध्यक्ष महोदय : सभा-पटल पर रखे जाने वाले पत्र—श्री करमरकर ।

†श्री स० म० बनर्जी : (कानपुर) : श्रीमान् ! . . .

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को बाधा डालने की आदत सी पड़ती जा रही है । मैं किसी ऐसे मामले की, जो आज की कार्य-सूची में नहीं है, चर्चा करने की आज्ञा नहीं दूंगा । माननीय सदस्य यदि कुछ कहना चाहते हैं तो एक कागज पर लिखकर मुझे दें, फिर मैं देखूंगा ।

†श्री स० म० बनर्जी : मैं स्थगन प्रस्ताव के बारे में लिखकर दे चुका हूँ जो . . . .

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य उस प्रश्न को यहां उठा नहीं सकते, वह मुझे लिखकर दें । इसे स्वीकार करूं या न करूं इसका निर्णय करने के लिये मुझे कुछ समय चाहिये । अब हम अगला कार्यक्रम लेंगे ।

†मूल अंग्रेजी में

## सभा पटल पर रखा गया पत्र

खाद्य अपमिश्रण रोक अधिनियम के अधीन अधिसूचना

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : मैं खाद्य-अपमिश्रण रोक अधिनियम १९५४ की धारा २३ की उप-धारा (२) के अन्तर्गत दिनांक ३ जनवरी, १९५६ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १७ की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ।

[पुस्तकालय में रखी गयी : देखिये संख्या एल० टी० १२६०/५६]

## राज्य सभा से सन्देश

†सचिव : श्रीमान्, मुझे सभा को यह बताना है कि मुझे राज्य-सभा के सचिव से निम्नलिखित सन्देश प्राप्त हुआ है :—

“मुझे लोक-सभा को यह बताना है कि राज्य-सभा २ मार्च, १९५६ की अपनी बैठक में लोक-सभा द्वारा २३ फरवरी, १९५६ को कामगर प्रतिकर (संशोधन) विधेयक, १९५८ में किये गये निम्नलिखित संशोधनों से सहमत हो गई है :—

### अधिनियम सूत्र

(१) कि पृष्ठ १, पंक्ति १ में :

“Ninth year” (नवें वर्ष) के स्थान पर

“Tenth year” (दसवें वर्ष) शब्द रखे जायें।

### खंड १

(२) कि पृष्ठ १, पंक्ति ४ में

“1958” (१९५८) के स्थान पर “1959” (१९५९) अंक रखे जायें।

## प्राक्कलन समिति

### तैतीसवां प्रतिवेदन

†श्री ब० गो० मेहता (गोहिलवाड़) : मैं इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय हिन्दुस्तान स्टील (प्रा०) लिमिटेड, रूरकेला, भिलाई और दुर्गापुर इस्पात परियोजनाओं के बारे में प्राक्कलन समिति (दूसरी लोक-सभा) का तैतीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ।

## गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

### छत्तीसवां प्रतिवेदन

†सरदार हुक्म सिंह (भटिंडा) : मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का छत्तीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ।

†मूल अंग्रेजी में

## भारत का राज्य बैंक (सहायक बैंक) विधेयक

†राजस्व और असैनिक व्यय मंत्री (डा० बे० गोपाल रेड्डी): श्रीमान्, श्री मोरारजी देसाई की ओर से मैं प्रस्ताव करता हूँ कि भारत के राज्य बैंक के सहायक बैंकों के रूप में कुछ सरकारी अथवा सरकार से सम्बद्ध बैंकों के निर्माण की, तथा इस प्रकार बने बैंकों की रचना, प्रबन्ध और नियंत्रण की तथा तत्सम्बन्धी अथवा आनुषंगिक मामलों की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि भारत के राज्य बैंक के सहायक बैंकों के रूप में कुछ सरकारी अथवा सरकार से सम्बद्ध बैंकों के निर्माण की, तथा इस प्रकार बने सहायक बैंकों की रचना, प्रबन्ध और नियंत्रण की तथा तत्सम्बन्धी अथवा आनुषंगिक मामलों की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

## अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५९-६०

†अध्यक्ष महोदय : अब रेलवे सम्बन्धी अनुदानों की मांगें पर चर्चा जारी रहेगी।

मैं कह चुका हूँ तथा माननीय उपाध्यक्ष महोदय से भी मैंने कह दिया है कि जिन लोगों को रेलवे आय-व्ययक की सामान्य चर्चा के समय अथवा अभिभाषण पर बोलने का अवसर नहीं मिला था उन्हें अब अवसर दिया जायेगा।

श्री अब्दुल लतीफ ( बिजनौर ) : मैं जनाब का बेहद शुक्र गुजार हूँ कि आप ने मुझे यह मौका अता फ़रमाया है।

मैं गजरौला-नजीबाबाद ब्रांच लाइन के सिल सिले में कुछ अर्ज करना चाहता हूँ। पिछली जंगे-अज़ीम में जब गवर्नमेंट बरतानिया को इस की जरूरत पड़ी, तो उस लाइन को उखाड़ लिया गया। उस के बहुत अरसे के बाद यह ब्रांच लाइन फिर चालू हुई। लेकिन आज तक वह खौफ़ो-हरास उस लाइन पर मसल्लत है, यानी मेरे ख्याल में जितनी गाड़ियां हिन्दुस्तान में बुरी से बुरी हो सकती हैं, वे इस लाइन पर इस्तेमाल की जा रही हैं। एक मुसाफ़िर जब वहां सफ़र करता है तो उसको मालूम होता है कि वह छकड़े पर बैठा हुआ है, क्यों कि वे गाड़ियां बहुत हिलती और झूमती हैं। इसके सिल-सिले में मैंने डिप्टी मिनिस्टर साहब से कहा और भक्त दर्शन साहब ने भी डिप्टी मिनिस्टर साहब की खिदमत में हाज़िर होकर अर्ज किया और इस के मुताल्लिक महक़मा मुताल्लिका को भी दरखास्तें भेजी गईं। लेकिन आज तक वह हालत बदस्तूर कायम है। हैरत-अंगेज़ चीज़ एक और है। गजरौला से गाड़ियां चलती हैं और गजरौला जंक्शन है और ज़रा जंक्शन की हालत मुलाहिज़ा फ़रमाइये। मैंने अपनी आंखों से देखा है कि मुरादाबाद जाने वाली लाइन पर कोई प्लैटफ़ार्म नहीं है। इसलिये बच्चे और औरतें प्लैटफ़ार्म से नीचे कूदते हैं और कूदने के बाद उस गाड़ी को लेते हैं, जो कि दूर खड़ी होती है। उनकी जानें खतरे में होती हैं, लेकिन आज तक कोई पुल वहां पर नहीं बनाया गया है, जो कि बहुत जरूरी चीज़ है।

†मूल अंग्रेजी में

जंगे-अजीम के दौरान में उखाड़ी जाने से पहले इस लाइन पर एक्सप्रेस गाड़ी भी चलती थी, लेकिन अब वहां पर सिर्फ एक पैसेंजर गाड़ी है और वहां के लोग उस एक्सप्रेस गाड़ी से महरूम हैं, जिस के मुताल्लिक मैं ने कहा है और जिस का आज तक मुझे जबाब नहीं मिला है।

इस लाइन पर प्लेटफार्म भी देखने के काबिल हैं। बच्चे और औरतें जब चढ़ते हैं, तो उन को अच्छी खासी ऊंचाई पर चढ़ना पड़ता है। वह प्लेटफार्म एक नीची जगह पर है—ऊंचाई पर नहीं है, जिस की बहुत सख्त जरूरत है। इस लाइन पर प्लेटफार्म की इतनी कमी है और जो हैं, वे भी नाकिस हैं।

एक और बात मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि इस लाइन पर अरसा-दराज से पुलियों की परम्मत नहीं की गई है, जिस की वजह से उन की हालत बहुत खराब है।

दो तीन मर्तबा मुझे दिल्ली से बिजनौर जाने का इतिफाक हुआ। फ्रस्ट क्लास तो फ्रस्ट क्लास, वहां पर सैकंड क्लास भी नदारद है। इस लिये थर्ड क्लास में जाना पड़ता है। फ्रस्ट क्लास के मुसा-फिरों को थर्ड क्लास में जाना पड़ता है।

एक माननीय सदस्य : गांधी जी की यही राय है।

श्री अब्दुल लतीफ : जहां तक खाने और चाय का ताल्लुक है, मैं अर्ज यह करना चाहता हूं कि मैं दिल्ली से ले कर लखनऊ तक गया हूं। खाने और चाय का बहुत बुरा नाकिस इन्तजाम है। सब से बड़ी चीज यह है कि वहां पर मुसलमानों के लिए गोश्त के खाने का इन्तजाम नहीं है। अगर जरूरत पड़ती हो, तो वह बहुत खतरे से खाली नहीं है।

एक माननीय सदस्य : हिन्दू भी खाते हैं।

श्री अब्दुल लतीफ : वह झटका होता है। वह हम लोग नहीं खा सकते हैं।

इस लाइन पर खास तौर पर तवज्जह की जरूरत है। इस से पहले कई मर्तबा जनाब डिप्टी मिनिस्टर साहब की खिदमत में हाजिर हो कर मैं ने और भक्त दर्शन साहब ने अर्ज किया और महकमा मुताल्लिका को भी इस के मुताल्लिक लिखा, लेकिन कोई नतीजा नहीं निकला है। गाड़ियों की तब्दीली जरूरी है और एक एक्सप्रेस गाड़ी जायद चलाने की जरूरत है। वहां पर सवारियों की बहुतायत है—यह नहीं कि सवारियों की कमी हो। मैं जनाब डिप्टी मिनिस्टर साहब की खिदमत में एक दफा फिर अर्ज करना चाहता हूं कि अगर कोई पार्लियामेंट का मेंम्बर महकमा मुताल्लिका को खत लिखता है और उन की खिदमत में भेजता है, तो उस को जबाब जरूर दिया जाय, जिस से मैं कम से कम महरूम रहा। जहां तक इस लाइन का ताल्लुक है, यही एक लाइन है, जो मुरादाबाद बिजनौर और नजीबाबाद से हो कर साहरनपुर वगैरह सब को मिलाती है। इस लाइन की हालत को बेहतर बनाना चाहिए और वहां पर खाने का इन्तजाम अच्छा होना चाहिये। गजरौला स्टेशन पर एक पुल का होना बहुत जरूरी है।

आखिर में फिर मैं आप का शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे मौका दिया।

†सरदार हुकम सिंह : (भटिंडा) : माननीय मंत्री महोदय ने कल अपना भाषण समाप्त करते हुए कहा था कुछ क्षेत्रों में और नई रेलवे लाइनें डाली जायेंगी और इस सम्बन्ध में तृतीय योजना में विचार किया जायगा। मैं उनका ध्यान पेप्सू की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। विलीनीकरण से पूर्व वहां की रियासतों में महाराजाओं ने अपनी राजधानी के लिये बहुत कुछ किया किन्तु जन-साधारण के यातायात और परिवहन के लिये कुछ नहीं किया और न वहां सड़कें बनवाईं

और न इस प्रकार के कुछ और काम किये। पंजाब में मिलने के पश्चात् वहां पटियाला से लेकर भटिंडा तक एक सड़क बनी जिस की लम्बाई १०० मील है। वहां जो कुछ भी आवागमन होता है वह इन रेलों के सहारे ही होता है। पंजाब में मिलने के पश्चात् से और भाखड़ा बान्ध के बन जाने से इस क्षेत्र में सिंचाई की सुविधा हो गई है। अब इस क्षेत्र में जोकि कभी बीरान और रेगिस्तान था, काफ़ी मात्रा में अनाज उत्पन्न होने लगा है यहां तक कि आज यह क्षेत्र निर्यात करने की स्थिति में आ गया है। इन खाद्यान्नों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने का एक मात्र साधन रेलें ही हैं। हम देखते हैं कि जब ये रेलें यहां बनी थीं तो यह क्षेत्र रेगिस्तान और बीरान था इसी कारण इन रेलों पर बनाये गये स्टेशन एक दूसरे से बहुत दूरी पर रखे गये। इन स्टेशनों के बीच में जो हाल्ट बनाये गये हैं वे भी बहुत कम हैं। इसलिये रेलवे बोर्ड तथा रेलवे मंत्री का ध्यान मैं इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूं कि यदि वहां अब नई रेलवे लाइन जल्दी नहीं बनाई जा सकती तो पुराने हाल्टों को ही फिर से जारी कर दिया जाये। इस क्षेत्र में अब जो बिकास हुआ है, खाद्यान्नों को इधर उधर ले जाने की दृष्टि से, तथा संचार के साधन जो अब वहां बढ़े हैं उन सब को ध्यान में रखते हुए इस बात की आवश्यकता है कि इस प्रश्न में फिर से विचार किया जाये और कुछ अधिक सवारी गाड़ियां तथा माल गाड़ियां उस क्षेत्र में चलाई जायें। और यदि जल्दी यह संभव नहीं है तो कम से कम इन दो स्टेशनों के बीच में एक-एक स्टेशन बनाया जाये। जिन हाल्ट स्टेशनों पर गाड़ियां आज कल नहीं रुकती हैं उन पर उन्हें रोका जाय। कम से कम इन दो तीन बातों की पूर्ति करके वहां की जनता को सुविधा दी जायें।

एक महत्वपूर्ण बात की ओर माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। अपर इंडिया एक्सपोर्टर्स कम्पनी ने मुझे एक पत्र में लिखा है कि वे अखरोट तथा अन्य प्रकार की मेवाओं का निर्यात करते हैं। ये अखरोट तथा मेवा काश्मीर में तथा उसके पास पैदा होती है। चूंकि ये मेवा विदेशों को भेजी जाती है, इसलिये वहां से बन्दरगाह तक लाने में उन्हें ४ रुपये से ५ रुपये तक अतिरिक्त व्यय करना पड़ता है। इस कारण उनका माल दूसरे देशों के निर्यातकों की अपेक्षा कुछ महंगा हो जाता है और वे उनकी प्रतियोगिता करने में कठिनाई का सामना करते हैं। ऐसी स्थिति में जबकि इन मेवाओं के निर्यात से हमें काफ़ी मात्रा में विदेशी विनिमय मिलता है तो हमें यह प्रयत्न करना चाहिये कि इन निर्यातकों को कुछ सुविधा दें—अतः मेरा निवेदन है कि इन मेवाओं को बन्दरगाह तक ले जाने में भाड़े में कुछ कमी की जाये।

इसके अतिरिक्त माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इस तथ्य की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूं कि वे रेलवे कर्मचारियों में सहिष्णुता, नम्रता आदि की भावना उत्पन्न करें जिस से कि अधिक से अधिक संख्या में व्यापारी लोग रेलवे की ओर आकर्षित हो सकें। क्योंकि दूसरी ओर हम देखते हैं कि सड़कों पर व्यापार करने वाली मोटर सार्थों के कर्मचारी नम्रता के साथ व्यवहार करते हैं साथ ही व्यापारियों के माल को उनके गोदाम से दूसरे गोदाम तक बड़ी आसानी से ले जाते हैं।

अपर इंडिया एक्सपोर्टर्स कम्पनी ने एक ज्ञापन रेलवे बोर्ड को अपवा रेलवे मंत्री को दिया है जिस में उन्होंने यह धमकी दी है कि व्यापारियों को जो सुविधा हम देते हैं और जिस प्रकार का बर्ताव हमारा उन के साथ रहता है उस के आधार पर हम कह सकते हैं कि हम रेलों की अपेक्षा अपना व्यापार अधिक बढ़ा लेंगे और १९५८ में इन गैर-सरकारी कम्पनियों द्वारा किये गये व्यापार से स्पष्ट भी हैं।

इस लिये माननीय मंत्री महोदय का ध्यान मैं दो बातों की ओर दिलाता हूं कि इस प्रकार की मेवाओं को विदेश भेजने के लिये व्यापारियों को अधिक सुविधा देने के लिये यह आवश्यक है कि उनके

भाड़े में कुछ कमी की जाये जिस से कि वे अन्य विदेशी निर्यातकों से प्रतियोगिता कर सकें। दूसरे कर्मचारियों में नम्रता और सहिष्णुता की भावना उत्पन्न करके तथा व्यापारियों के साथ अच्छा बर्ताव कर के उन्हें अधिक से अधिक संख्या में अपनी ओर खींचा जाये।

श्री राधे लाल ब्यास ( उज्जैन ) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे सम्बन्धी जो समस्याएँ हैं जो कि मेरे राज्य से सम्बन्धित हैं, उन के बारे में मैं माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित करूंगा। सब से प्रथम तो मैं उज्जैन-भोपाल सैक्शन की ओर उनका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मेरा ऐसा ख्याल है कि रेलवे बोर्ड भी इस बात को मानता है कि इस मार्ग की हालत बहुत ज्यादा खराब हो गई है और जिन दो तीन पुलों को बढ़ाया जा रहा है, और कुछ रुपया भी इस ट्रैक को सुधारने के लिये रखा गया है, उस का काम इतनी धीमी गति से चल रहा है कि मैं समझता हूँ कि इस काम में दो या तीन साल लग जायेंगे। इतना समय नहीं लगना चाहिये और यह काम जल्दी होना चाहिये। दो साल में तो ११४ मील की नई लाइन पड़ जाती है जब कि वहाँ पर सिर्फ उस को सुधारने का सवाल है। वहाँ की रेल की पटरियाँ बहुत पक्की नहीं हैं, घिस गई हैं और बहुत आसानी से ऐक्सिडेंट हो जाता है। रेल की पटरियाँ देश में या बाहर मिलती नहीं हैं, भारी पटरी उन के लिये लगाई जाती है दूसरे ११४ मील जाने में इंटरलार्किंग न होने की वजह से बहुत समय लग जाता है। कम से कम साढ़े पांच घंटे लगते हैं। सेकेन्ड फाइव इअर प्लैन में सेंट्रल जोन के लिये इंटरलार्किंग का प्राविजन होना चाहिये। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जल्दी से इस रास्ते को बदला जाये। वहाँ पर हेवी रेल्स दे दें, इंटरलार्किंग का इन्तजाम कर दें ताकि उस पर गाड़ियाँ अच्छी तरह से चल सकें। एक आध मेल ट्रेन चल सके, एक्सप्रेस ट्रेन चल सके और साढ़े पांच घंटे के समय में कुछ कमी हो जाये।

इसके बाद मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश में यातायात की ओर काफी ध्यान दिलाया गया है, वहाँ पर समय बहुत लगता है, अगर उसे पर एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये तो समय की बहुत बचत हो सकती है। मैंने कई दफा यह सुझाव दिया है कि अहमदाबाद से हावड़ा तक एक मेल ट्रेन रतलाम, उज्जैन, भोपाल, बीना और कटनी हो कर जा सकती है। यह कहा गया कि इस रास्ते पर पैसेन्जर बहुत कम मिलते हैं। पैसेन्जर आप एकदम से नहीं पा जायेंगे। इस रास्ते से अभी लोग जायेंगे भी नहीं, लेकिन यह सब से कम दूरी का मार्ग है। इस पर कम से कम ट्रायल के तौर पर आप गाड़ी चलायें। गुजरात, मध्य प्रदेश के लोगों को और दूसरे राज्य के लोगों को भी इस से बड़ी सहूलियत होगी और इस की बड़ी जरूरत है।

इन्दौर से बिलासपुर तक जो बिलासपुर एक्सप्रेस चलाई गई है वह एक बहुत लम्बी गाड़ी है। उस में स्लीपिंग कौच की व्यवस्था होनी चाहिये। इस पर दो रातें लग जाती हैं। इसकी बहुत ज्यादा जरूरत है और इसकी व्यवस्था होनी चाहिये। वेस्टर्न रेलवे पर जितनी गाड़ियाँ चलती हैं, उन पर मुझे अक्सर सफर करने का मौका मिलता है। मैंने देखा है कि उन में जो २०० या ३०० मील के यात्रियों के लिये डब्बे लगाये जाते हैं वे वास्तव में स्लीपिंग कौच जैसे ही होते हैं और जो वेचारे अनजान या अनभिज्ञ लोग होते हैं, जो वगैर पढ़े लिखे लोग हैं, वे उन से फायदा नहीं उठा सकते हैं। जो दूसरे जनरल डब्बे होते हैं उन्हीं में उन को जगह मिल पाती है। इस लिये मेरा सुझाव है कि चूँकि इस से रेलवे की आमदनी में भी फायदा होगा और लोगों को भी सहूलियत होगी, इसलिये जिस तरह से सेंट्रल रेलवे में जनता एक्सप्रेस में स्लीपिंग कौच का प्राविजन है उसी तरह से वेस्टर्न रेलवे की जनता एक्सप्रेस में भी उस का प्राविजन होना चाहिये।

आलोड़ और खचरोड़ पर जनता एक्सप्रेस के ठहरने के बारे में पिछले सेशन में कहा गया था। खचरोड़ पर तो उस के ठहरने को रेलवे बोर्ड ने मंजूर कर लिया आलोड़ में भी वह ठहरने लगी

है। दिल्ली और बम्बई के बीच एक और महत्वपूर्ण स्टेशन है जिसका नाम महीदपुर रोड़ है, वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नहीं है, लेकिन वहां पर जनता एक्सप्रेस के ठहरने की बहुत ज्यादा जरूरत है। दोहद गोधरा और रतलाम के बीच में हर स्टेशन पर गाड़ी ठहरती है। उन में से कुछ जगहें तो ऐसी हैं जहां पर यात्री भी नहीं मिलते। इस लिये जब महीदपुर स्टेशन पर वह नहीं ठहरती तो आश्चर्य होता है। मैं चाहता हूँ कि इस पर सहानुभूति पूर्वक विचार किया जाये।

अब मैं कुछ उज्जैन की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ। वहां पर तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये वेंटिंग रूम बने हैं। वहीं पर बुकिंग की खिड़कियां हैं। टिकट लेने वालों की लाइन लगी रहती है। जिस के कारण तीसरे दर्जे के यात्रियों के बैठने के लिये कोई जगह नहीं रहती है। बारिश में तो और भी बुरा हाल हो जाता है। जो नया स्टेशन बना है, बारिश के दिनों में पानी को नीचे लाने के लिये नालिया बनी हैं। पानी आने पर नालियों के द्वारा वह नीचे के गड्ढों में जाता है। लेकिन वह उन में पूरा समाता नहीं है और बाहर वह आता है जिस के कारण सारा प्लेटफार्म पानी से भर जाता है। वहां पर कोई आदमी न तो सामान ही रख सकता है और न बैठ ही सकता है। उज्जैन एक बड़ा भारी तीर्थ स्थान है, हजारों यात्री वहां आते रहते हैं और भीड़ लगी रहती है। इस लिये इन तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये अलग से किसी अच्छे वेंटिंग रूम बनाने की व्यवस्था होनी चाहिये। वहां के लोग इस की आश भी बहुत कर रहे हैं। मुझे आशा है कि इस पर ठीक से विचार किया जायेगा।

बड़नगरो और खाचरोड यह दो बहुत महत्वपूर्ण और बड़े स्टेशन हैं जहां पर कि हजारों यात्री आते हैं। कई सालों से मांग की गई है कि वहां अपर क्लास के लिये वेंटिंग रूम की व्यवस्था की जाये लेकिन अभी तक रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन ने इस पर ध्यान नहीं दिया। इस की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

पिपलोदा बागला एक स्टेशन है जो उज्जैन और नागदा के बीच में है। वहां के किसानों को बड़ी तकलीफ है और वह यह कि पहले वहां पर जो रेलवे क्रासिंग थी उस को अब हटा दिया गया है। नतीजा यह हुआ है कि जो किसानों के मवेशी उधर से जाते थे उन के आने जाने का रास्ता बिल्कुल बन्द हो गया है। अगर रेलवे बोर्ड वहां से रिपोर्ट मंगायेगा तो उस को इस का सही पता चल जायेगा कि वहां पर एक ओर तो खेत हैं और दूसरी तरफ को वहां से जाने के लिये कोई और रास्ता नहीं है। तो या तो वहां पर कोई फ्री रोड बना दी जाये या फिर जो पुलिया है उसी को चौड़ी कर दिया जाय ताकि मवेशी उस रास्ते से आ जा सकें।

भोपाल स्टेशन के बारे में मुझे अधिक कहना नहीं है क्योंकि मैं समझता हूँ कि सदन में इस पर काफी ध्यान दिलाया गया है। जो बातें कही गई हैं, उन के लिये जल्दी से व्यवस्था की जानी चाहिये।

जो हमारे मध्य प्रदेश की नैरो गेज लाइन हैं, वह छतीस गढ़ में काफी हैं वहां की हालत की मुझे जानकारी नहीं है, लेकिन जहां तक मध्य भारत का क्षेत्र है, मैं कह सकता हूँ कि ग्वालियर से भिंड, शिवपुर कलां, शिवपुर और उज्जैन से नागर यह चार लाइनें बहुत ही ज्यादा जरूरी हैं। यह चार लाइनें ऐसी हैं जिन से रेलवे विभाग को काफी नुकसान हर साल हो रहा है। कम से कम तीसरी पंच वर्षीय योजना में यह लाइन हटाई जानी चाहिये। अगर ऐसा खयाल है कि चूंकि यह रेलवे कायम है और रेलवे विभाग उस सुविधा को वापस नहीं ले सकता तो फिर यह तरीका है कि इस जगह मीटर गेज या ब्राड गेज कर द। नहीं तो इस को हटाने की ही जरूरत है।

उज्जैन-गुना लाइन के बारे में मैं आपको हार्दिक बधाई देता हूँ और रेलवे प्रशासन से मुझे केवल यही निवेदन करना है कि वह इस काम को जल्दी से जल्दी शुरू करे। इस में शायद अंतिम निर्णय

लेना बाकी है। मैं इस सम्बन्ध में एक ही निवेदन करना चाहता हूँ कि यदि शाजापुर को भी उस में ले लिया जाय और शाजापुर, तराना हो कर उज्जैन मिला दिया जाय बरसी (२२) के बजाय तो एक जंक्शन बच जायेगा और ज्यादा लाभदायक होगा। लेकिन यदि यह न हो सके और रेलवे बोर्ड यह समझे कि उसे आगरा हो कर ही जाना चाहिये, तो वह आगरा हो कर ही उज्जैन जाय, यह दूसरा विकल्प है। लेकिन जो तीसरा विकल्प है कि वह सीधे नागदा से ही जाय, यह ठीक नहीं है और इसे खत्म कर देना चाहिये। आने वाले जमाने में कोयले की खपत ज्यादा होने वाली नहीं है, ऐटमिक पावर आने वाली है इस लिये अगर उज्जैन न जा कर इन्दौर होते हुए वह सीधे नागदा से चली जाय तो न तो यह देश के ही हित में होगा और न रेलवे विभाग के हित में। उज्जैन और इन्दौर से उस का सम्बन्ध है, इस लिये उज्जैन तक उसे जरूर जाना चाहिये। आशा है कि रेलवे बोर्ड इस पर ध्यान रखेगा।

एक बात की ओर मैं विशेष रूप से आप को ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उज्जैन एक बहुत ही प्राचीन और बड़ा इतिहास प्रसिद्ध नगर रहा है। हमारे प्रधान मंत्री जी न जब मध्य प्रदेश की राजधानी का फैसला दिया था तो इस सम्बन्ध में उद्गार प्रकट करते हुए कहा था कि उज्जैन एक महान विश्वविद्यालय बनाने के लिये आदर्श स्थान प्रतीत होता है; मैं मध्य भारत की सरकार तथा यहां के लोगों से कहूंगा कि वे उज्जैन को सांस्कृतिक और शिक्षा का एक उच्च केन्द्र बनायें।

हमारे यहां भी रेलवे बोर्ड के कई इंस्टिट्यूशन हैं। कितने ही ट्रेनिंग सेंटर उज्जैन में खुले हैं। अगर विद्यार्थियों के रहने के लिये एक होस्टल का रेलवे बोर्ड निर्माण करा दे तो बड़ा अच्छा हो। वहां युनिवर्सिटी भी है, कालेज भी है, टेकनिकल इंस्टिट्यूट भी है, वहां पर मीटर गेज भी है, नैरो गेज भी है और ब्रोड गेज भी है। रेलवे बोर्ड को उज्जैन को शिक्षा का सम्पूर्ण केन्द्र बनाने के लिये अपने विभाग से सम्बन्धित जो शिक्षा है उस के लिये यदि कोई संस्था वहां पर कायम करे तो मैं समझता हूँ कि यह उस नगर का बहुत बड़ा सौभाग्य होगा।

नई लाइनों के बारे में मेरे मित्र सेठ गोविन्द दास ने काफी कहा है और मेरे मित्र श्री जांगड़े ने भी कहा है। मुझे आशा है कि उस पर ध्यान दिया जायगा।

श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह जी ( रायपुर ) : कुछ ऐसा प्रतीत होता है कि या तो रेलवे बोर्ड मध्य प्रदेश की ओर ध्यान नहीं देता रहा है या मध्य प्रदेश सरकार राज्य की आवश्यकताओं के प्रति अधिक जोर नहीं डाल रही है। प्रथम पंचवर्षीय योजना में मध्य प्रदेश के लिये कुछ नहीं किया गया और द्वितीय में भी कुछ नहीं हुआ। और न कुछ करने का विचार ही है। पी० आर० सी० प्रतिवेदन में कहा गया है कि भूपाल का स्टेशन अच्छा होना चाहिये तथा मध्य प्रदेश में कुछ नये स्टेशन भी बनाने चाहिये किन्तु अभी हाल में कोई स्टेशन नहीं बनाये गये हैं। जब कि दूसरे राज्यों में बड़े-बड़े तथा छोटे-छोटे स्टेशन बनाये गये हैं। मेरी समझ में यह भेद भाव नहीं आया। एक कठिनाई की ओर भी सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। सड़क रेल प्रतियोगिता के अन्तर्गत सरकार का विचार रायपुर से धमतारी के बीच चलने वाली मोटर की सेवा को बंद करने का है। रायपुर से धमतारी की दूरी केवल ४८ मील है। आज कल इस सड़क पर कई मोटरें चलती हैं। जब कि यहां केवल एक रेल चलती है। और रेल द्वारा इस ४८ मील की यात्रा को पूरी करने में ८ घंटे लगते हैं। अब अनुमान कीजिये कि अगर यह मोटर-सेवा बंद हो जायेगी तो वहां के निवासियों पर इसका कितना बुरा प्रभाव पड़ेगा। रेलवे बोर्ड तथा रेलवे मंत्री को मैंने कई पत्र लिखे कि यहां बड़ी लाइन बनाई जाये और इस बलौद से मिला दिया जाय किन्तु मेरे पत्रों का उत्तर तक नहीं दिया गया। जब रेलवे बोर्ड तक में ऐसा हाल है फिर हमारी सुनवाई कहां होगी।

मूल अंग्रेजी में।

मध्य प्रदेश के चार स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा के लिये खाने पीने की व्यवस्था पिछले वर्षों से चली आ रही थी अब उसे समाप्त कर दिया गया है। एक बात और भी कहना चाहता हूँ कि जो लोग वायु अनुकूलित डिब्बों में यात्रा करते हैं उनसे किराया तो पूरा लिया जाता है किन्तु व डिब्बे पूर्ण रूप से वायु अनुकूलित नहीं होते। एक उदाहरण और भी देना चाहता हूँ कि जब कि दक्षिण-पूर्व रेलवे के मुख्य प्रबन्धक के आदेशों की अवहेलना करके तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को असुविधा पहुंचाई गई। मुख्य प्रबन्धक ने आदेश दिया है कि हावड़ा—म्बई मेल में और अधिक डिब्बे न लगाये जायें किन्तु रेलवे बोर्ड के एक पदाधिकारी ने उन आदेशों की अवहेलना कर कर उन में अधिक डिब्बे लगवाये क्योंकि ये इस में इन पदाधिकारी महोदय का स्वार्थ था और इस प्रकार तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को असुविधा का सामना करना पड़ा। मैंने इस सम्बन्ध में उस पदाधिकारी का नाम और सब बातों का सविस्तार वर्णन करते हुए एक पत्र रेलवे बोर्ड को रजिस्टर्ड भेजा किन्तु वह वैसे ही लौट आया।

रेलों में सुरक्षा पुलिस भी कुछ काम नहीं करती। माल गोदामों में बराबर चोरी बढ़ रही है। जब से इस पुलिस की स्थापना हुई है तब से चोरी, माल उठाने, लोगों को मारने अथवा भगाकर के ले जाने आदि की घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है। इस पुलिस पर लाखों रुपये व्यय होते हैं। किन्तु सरकार कुछ नहीं करती। संसद सदस्य शिकायत करते हैं किन्तु सरकार के कान पर जूँ तक नहीं रेंगती। अब रेलवे मंत्री ही नहीं सुनते तो मालूम नहीं कि क्या होगा।

अंत में मैं निवेदन करता हूँ कि रेलवे बोर्ड दक्षिण-पूर्व रेलवे की ओर विशेष ध्यान देगा। दक्षिण रेलवे में मट्टपलायम में एक कठपुल बनाने के लिये भी मैंने कई बार निवेदन किया है किन्तु इस बारे में भी कोई ध्यान नहीं दिया गया। रायपुर में भी दो मुहल्लों को मिलाने के लिये हम कई वर्षों से एक कठपुल बनाने की मांग कर रहे हैं किन्तु यह अभी तक नहीं बना है। इसलिये माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि वे जनता को दी जाने वाली सुविधाओं के बारे में ध्यान दें।

श्री हेम बरुआ (गोहाटी) : मुझे यह सुन कर तो बड़ी प्रसन्नता हुई थी कि रेलवे मंत्री बड़ी गम्भीरता से रेलवे कर्मचारियों के दोनों फेडरेशनों में एकता कराने को चिन्तित हैं, लेकिन उन्होंने अपने आय-व्ययक सम्बन्धी भाषण में इस पहलू के बारे में एक शब्द भी नहीं कहा। उन्हें न्यायाधिपति जे० एन० मजूमदार के पंच फैसले का उल्लेख तो करना ही चाहिये था। श्री मजूमदार ने 'नेशनल फेडरेशन' के बारे में बिल्कुल साफ कहा है कि वह वैधानिक तौर पर वह दृष्टिकोण नहीं अपना सकता जो उसने अपना रखा है। नेशनल फेडरेशन ने, श्री जगजीवन राम जी की उपस्थिति में, यह स्वीकार किया था कि जून १९५८ तक वह निर्णय क्रियान्वित कर देगा। बाद में, नेशनल फेडरेशन ने ही अपना वायदा तोड़ा, और केवल उसी को मान्यता भी मिली।

शायद रेलवे मंत्री के सलाहकार उन को गलत सलाह दे रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि प्रशासन अपने कार्यों का लेखा-जोखा करे, और जहाँ भी जो गलती पाये उसको दूर करे। तभी रेलवे कर्मचारियों का फायदा होगा।

मुझे तो सूचना यह मिली है कि माननीय रेलवे मंत्री और प्रधान मंत्री दोनों ही ने 'ग्राल इंडिया रेलवेमैन्स फेडरेशन' को आश्वासन दिया था कि एकता संबंधी वार्ता असफल हो जाये। तो उसकी अपनी मान्यता की मांग सर्वथा उचित होगी। लेकिन अब 'रेलवेमैन्स फेडरेशन' को मान्यता

नहीं दी जा रही है। कुछ लोग यह आशा संजोये हैं कि 'रेलवे मैन्स फेडरेशन' अपने आप खतम हो जाय, तो फिर 'नेशनल फेडरेशन' ही रह जायगा और इस तरह रेलवे कर्मचारियों की एकता भी हो जायेगी। लेकिन यह दुराशा ही रह जायेगी। मेरा अनुरोध है कि रेलवे मंत्री इस पूरी समस्या पर एक नये सिरे से विचार करें। हम उन्हें एकता स्थापित करने में पूरा सहयोग देंगे।

दूसरी समस्या यह है कि देश की पूर्वी सीमा पर पाकिस्तानी गोलीबारी और नागा उपद्रवों के कारण कई रेलवे कर्मचारियों की जानें जा चुकी हैं। पाकिस्तान के साथ हमारे संबंध बिगड़ चुके हैं।

इसलिये यह जरूरी है कि उस क्षेत्र में काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों को जीवन और सम्पत्ति की सुरक्षा प्रदान की जाये। उन के मकानों, वस्तियों और काम करने के स्थानों के चारों ओर दीवारें खड़ी कर दी जायें। साथ ही वहां काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों को पाकिस्तानी गोलाबारी से अपना बचाव करने के लिये आवश्यक उपकरण भी जुटाया जाना चाहिये। वहां खदानें भी खुदवाई जानी चाहिये और हमले के समय बचाये जा सकने वाले बिजली के भौंपू भी लगाये जाने चाहिये। रेलवे मंत्री को इस पर विचार करना चाहिये।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की भी कुछ समस्याएँ हैं। मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इसका एक अलग जोन बना दिया है। आसाम में रहन-सहन बड़ा महंगा है। इसीलिये उस जोन में भेजे जाने वाले रेलवे अधिकारियों को तीन वेतन-वृद्धियां दे दी जाती हैं, जो ७५ से १५० रुपये प्रतिमास तक बैठती हैं। लेकिन मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है; आपत्ति तो इस बात पर है कि तृतीय और चौथी श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों को यह वेतन वृद्धियां क्यों नहीं दी जाती। इसके लिये माननीय मंत्री ने दलील दी है कि उनको आसाम प्रतिकर भत्ता तो दिया जाता है। लेकिन वह भत्ता ३ से १० रुपये तक ही होता है। एक ओर तो सरकार समाजवाद और समानता की दुहाई देती है, और दूसरी ओर इन कर्मचारियों के साथ ऐसा भेद भाव करती है। मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर विशेष रूप से आकर्षित करना चाहता हूँ।

रेलवे कर्मचारियों से सम्बंधित छोटे-मोटे विवादों का निबटारा करने के लिये वार्ता करने की एक व्यवस्था बनाई गई है। लेकिन ये वार्ता समितियां बहुत से मामलों को इसी बहाने टालती रहती हैं कि उन के बारे में उच्चाधिकारियों को लिखा जा रहा है। दूसरे मामलों को इस बहाने टाला जाता है कि उनकी जांच की जा रही है। बाकी मामलों में निर्णय तो कर दिये जाते हैं, पर उन्हें कभी कार्यान्वित नहीं किया जाता। छैः साल से तो मैं यही देख रहा हूँ।

अब पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक के हाल के एक परिपत्र द्वारा तो वार्ता समितियों की शक्तियां और भी सीमित की जा रही हैं। उस में कहा गया है कि नीति या सिद्धांत से ताल्लुक न रखने वाले, किसी भी मामले के संबंध में कार्मिक संघ से पत्र-व्यवहार नहीं किया जायेगा। लेकिन इसका निर्णय कौन करेगा कि अमुक मामला नीति या सिद्धांत से ताल्लुक रखता है या नहीं? इसका निर्णय तो रेलवे अधिकारी ही करेंगे और वे निष्पक्ष नहीं हो सकते, क्योंकि वे संघ ही व्यवस्था के भाग हैं। कर्मचारियों की बदली, पदोन्नति, इत्यादि के मामले, उन्हीं अधिकारियों के पैदा किये हुए होते हैं। अब ऐसे मामलों में कार्मिक संघों को प्रतिनिधित्व करने के अधिकार से वंचित किया जा रहा है।

इन वार्ता-समितियों की कार्यावलि के विषय भी सीमित है। कार्यावलि में ३० मर्दें रखी जाती हैं। इन तीसों को निबटाने लायक समय ही समितियों के पास नहीं रहता। इसीलिये यह समितियां जरा से बहाने पर ही मामले को स्थगित कर देती हैं।

[श्री हेम बरूआ]

कार्मिक संघ कई विषयों के सम्बंध में प्रशासन को लिखता है, पर उसका उत्तर ही नहीं दिया जाता।

यात्रा-सुविधाओं के बारे में तो, मेरा अपना ख्याल यह है कि देश भर के कूड़ा-कबाड़, घिसे-पिटे और टूटे-फूटे इंजनों तथा डिबों को इसी जोन में भेज दिया जाता है।

रेलवे मंत्री ( श्री जगजीवन राम ) : यह ग़लत है।

†श्री हेम बरूआ : मैं तो यही समझता हूँ। लुम्डिंग से बदरपुर के पर्वतीय प्रदेश में चलने वाले लगभग सभी बुरी हालत में रहते हैं। ट्रेनें भी हमेशा लेट चलती हैं; इसीलिये कि इंजन घिसे-पिटे हैं। मैं इन्हीं सारी बातों की ओर रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

†श्री ज० रा० मेहता (जोधपुर) : मैंने अभी कुछ दिन पहले देहली से जयपुर तक बस द्वारा यात्रा की थी। बस अपने निर्धारित समय से एक मिनट भी देर से नहीं पहुंची। बस एसोसिएशन ने बड़ी सख्ती से नियम बना दिया है कि यदि बस के निर्धारित समय में गड़बड़ी होगी, तो ड्राइवर को हर एक मिनट की देर के लिए एक रुपया भरना पड़ेगा।

रेलवे में गाड़ी को समय पर पहुंचाने का दायित्व कई लोगों का होता है। इसलिये उन सभी का हिसाब रखना चाहिये और जिसके कारण भी गाड़ी पहुंचने में देर हुई हो उसी को दण्ड देना चाहिये। तभी इसमें कुछ सुधार होगा।

ट्रेनों के इस प्रकार लेट चलने से सामान्य जनता पर बड़ा बुरा प्रभाव पड़ता है। सामान्य जनता फिर रेलवेज की अन्य सफलताओं की ओर ध्यान ही नहीं देती।

दुर्घटनाओं के बारे में, माननीय मंत्री ने कहा है कि कर्मचारियों पर काम का दबाव बहुत बढ़ गया है, इसलिये उनसे ग़लतियां ज्यादा होती हैं और उनका परिणाम होता है—दुर्घटनायें। लेकिन दुर्घटनाओं का एक और बड़ा कारण है अनुशासनहीनता। आज रेलवे प्रशासन ही नहीं, देश की समूची प्रशासन व्यवस्था और हमारे राजनीतिक तथा सामाजिक जीवन में अनुशासनहीनता बढ़ती जा रही है। लेकिन इसका यह मतलब भी नहीं है कि रेलवे को अपने यहां अनुशासनहीनता रोकने के लिये प्रयत्न नहीं करना चाहिये।

रेलवे मंत्री और रेलवे बोर्ड इस अनुशासनहीनता को जानते हैं। अभी कुछ ही महीने पहले, यहां प्रबन्धकों के सम्मेलन में महाप्रबन्धकों को अनुशासनहीनता के मामलों के प्रति कड़ा रख अख्तियार करने की शक्तियां दी गई थीं। मैंने भी माननीय मंत्री को लिखा था कि अनुशासनहीनता रोकने के लिये स्टेशनों पर रहने वाले अधिकारियों—स्टेशन मास्टर्स और अधीक्षकों को अधिक शक्तियां दी जानी चाहियें। मुझे उत्तर मिला था कि रेलवे बोर्ड उस पर विचार कर रहा है और कुछ अधिकारियों को पर्याप्त शक्तियां दी भी गई हैं। लेकिन अभी इस दिशा में और अधिक प्रयत्न किया जाना चाहिये।

इस सम्बन्ध में दो-एक बातें और हैं। मेरी अपनी भावना यह है कि रेलवे के सतर्कता अधिकारी और विशेष जांच अधिकारी सामान्यतया उन अधिकारियों के प्राधिकार को अनदेखा करने

† मूल अंग्रेजी में

या उसे घटाने की कोशिश करते हैं, जिनको इन विशेष अधिकारियों की अनुपस्थिति में वे अनुशासनात्मक शक्तियां मिलतीं। विशेष अधिकारियों की संख्या बढ़ा देने से कभी-कभी दायित्व का भार बढ़ जाता है। इसकी जांच की जानी चाहिये।

दूसरी बात यह है कि अधिकारियों की श्रेणियों की विविधता बढ़ाई जा रही है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

रेलवे बोर्ड, महाप्रबन्धकों, और फिर विभागों के स्तरों पर भी अलग-अलग सतर्कता अधिकारी रखे जाते हैं। इससे बड़ी गड़बड़ी होती है।

कुछ समय पहले एक लाइन पर जहां ३-४ इन्स्पेक्टर रहते थे, अब ३६ रखे जाते हैं। इन्स्पेक्टर भी भिन्न-भिन्न प्रकार के बनाये गये हैं उनकी बहुत सारी किस्में हैं। मैं यह तो मानता हूं कि रेलवे का विस्तार हो रहा है, इसलिये अधिकारियों की विविधता और संख्या बढ़ेगी ही, लेकिन लगता यह है कि जैसे रेलवे यह संख्या बढ़ाने पर ही तुली हुई है।

मैं चाहता हूं कि इस बात की जांच की जाये। हम बहु प्रयोजनीय इन्स्पेक्टर भी तो रख सकते हैं, जो एक-दूसरे से मिलते जुलते कई काम देख सकें। उससे स्टेशन मास्टर्स का समय तो बचेगा, जिन्हें हर इन्स्पेक्टर पर अपना समय खराब करना पड़ता है।

मैं रेलवे मंत्री का ध्यान रेलवे की निवृत्ति-वेतन योजना की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। अभी रेलवे के ९-१० लाख कर्मचारियों में से कुल २३,००० ने इसे चुना है। फिर भी कहा जाता है कि यह बड़ी अच्छी योजना है। इसलिये हमें इस पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये। मेरी सूचना तो यह है कि निवृत्ति-वेतनों के मामले निबटाने में बहुत देर लगती है और इसलिये लोग उसे पसन्द नहीं करते। हमें अपनी रेलवे पर तो गर्व है, लेकिन हम चाहते हैं कि उसे आदर्श बनाया जाये।

पिछड़े हुये क्षेत्रों की समस्याओं पर भी विचार किया जाना चाहिये। राजस्थान नहर से शायद १०,००० वर्ग मील के क्षेत्र की सिंचाई होगी। वह क्षेत्र अन्न का एक बड़ा भंडार बन जायेगा। साथ ही उस क्षेत्र की आर्थिक और औद्योगिक सक्रियता भी बढ़ेगी। इसलिये उस क्षेत्र में रेलवे लाइन की परम आवश्यकता है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर (पाली) : रेलवे मंत्री को यह नहीं समझना चाहिये कि यह सभा रेलवे प्रशासन के कार्यों से बहुत सन्तुष्ट है। रेलवे ने कुछ सफलतायें तो प्राप्त की हैं, लेकिन सारे देश का विश्वास प्राप्त करने के लिये अभी उसे बहुत कुछ और करना पड़ेगा।

मैं आज रेलवे बोर्ड से सम्बन्धित मांग संख्या १ के बारे में ही कहूंगा। मेरा ख्याल यह है कि रेलवे बोर्ड का अनुचित विस्तार किया गया है। हम बढ़ते हुये व्यय को नियमित करने में असमर्थ रहे हैं।

मुझे तो यह लगता है कि कर्मचारियों की वृद्धि और कार्यक्षमता की वृद्धि सम्बन्धी पार-किन्सन का नियम रेलवे बोर्ड पर पूरी तौर पर लागू होता है। १९५४ में रेलवे बोर्ड में ७३ अधिकारी थे। ३१-३-५९ को उनकी संख्या २०५ तक पहुंच चुकी थी। १९५४ में रेलवे बोर्ड में ४५७ कर्मचारी थे, जिनकी संख्या ३१-३-५७ को १,०८७ हो गई थी। अच्छा हो यदि इन दोनों की संख्या में कम से कम ५० प्रतिशत की कमी कर दी जाये।

†मूल अंग्रेजी में

श्री जगजीवन राम : यह शुरू हो गया है ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : बड़ी अच्छी बात है , लेकिन अभी तो उसका उल्टा ही देखने में आ रहा है । इसीलिये मैं कहता हूँ कि रेलवे बोर्ड का अनुचित विस्तार हुआ है । मैं उनकी संख्या घटाने की बात मितव्ययता की दृष्टि से नहीं कह रहा हूँ । मैं तो समझता हूँ कि उनकी संख्या आधी कर देने से उनकी कार्य-क्षमता बढ़ जायेगी । रेलवे बोर्ड को समूची रेलवेज पर नियंत्रण रखने के अलावा और कोई काम नहीं करना चाहिये । उसे छोटे-छोटे मामलों में दखल नहीं देना चाहिये । रेलवे में दायित्वों का विकेंद्रीकरण होना चाहिये, तभी रेलवे बोर्ड अपने काम की ओर उचित ध्यान दे सकेगा ।

यह सही है कि रेलवे ने चितरंजन, पैराम्बूर, गंगा बांध, इत्यादि जैसी कई बड़ी प्रशंसनीय परियोजनायें पूरी की हैं । लेकिन उन पर खर्च की गई राशि के अनुपात में हमें उनसे उचित आय क्यों नहीं हो रही है ?

मेरा ख्याल है कि अन्य मंत्रालयों की भांति, रेलवे मंत्रालय को भी अपनी परियोजनाओं का मूल्यांकन कराना चाहिये । मूल्यांकन करने के लिये एक-दो गैर-सरकारी व्यक्तियों के साथ रेलवे से बाहर के कुछ विशेषज्ञ नियुक्त किये जाने चाहिये । उससे जनता में विश्वास पैदा होगा । लेकिन रेलवे अपने विशेषज्ञों से अपनी परियोजनाओं की जांच कराने की सोच रही है ।

ऐसी मूल्यांकन समितियों में वे लोग नहीं रहने चाहियें जिन्होंने परियोजनाओं के निर्माण में खुद भी हाथ बटाया है । तभी उचित जांच हो सकेगी । तृतीय योजना की दृष्टि से यह और भी महत्वपूर्ण है ।

अब मैं रेलवे बोर्ड की नीति के बारे में कुछ मोटी-मोटी बातें कहना चाहता हूँ । मैं किसी पिछड़े क्षेत्र विशेष में रेलवे लाइन डालने की बात नहीं कह रहा हूँ । मैं पूरी नीति को ले रहा हूँ । मझे तो यह लगता है कि रेलवे की नीति पूंजीवादी नीति है । रेलवे का दृष्टिकोण शुद्ध वाणिज्यिक है । वे सिर्फ उन्हीं क्षेत्रों में रेलवेज ले जाना चाहते हैं, जहां से आय ज्यादा हो सके । वे जनता की आवश्यकताओं को प्राथमिकता नहीं देना चाहते ।

श्री मुरारका ने चुरू-फतेहपुर लाइन के बारे में बताया है कि वहां से रेलवे को अच्छी आय न होने के कारण किराये बढ़ा दिये गये हैं । इससे उन पिछड़े हुये क्षेत्रों का विकास रुक जायेगा ।

माननीय रेलवे मंत्री को इस समस्या पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये । रेलवे को शुद्ध वाणिज्यिक उपक्रम मानना गलत है । हमें उपयोगिता भी देखनी चाहिये । मैंने सड़क परिवहन के बारे में एक सूचना चाही थी, पर रेलवे मंत्री उसे बताने के लिये तैयार नहीं हैं । मैं जानता हूँ कि वह सारी चीज उनकी जानकारी में है और उन्होंने वह जानकारी योजना आयोग को जुटाई है । सभा को उसकी जानकारी न देना अन्याय है । माननीय रेलवे मंत्री सड़क परिवहन और रेल परिवहन में सहकार्य की बड़ी दुहाई देते हैं । लेकिन, इस शब्द का मतलब क्या है ? सड़क परिवहन और रेल परिवहन के उपभोक्ताओं को भी तो इस मामले में कुछ कहने का अधिकार होना चाहिये । माननीय मंत्री सड़क परिवहन की उचित प्रगति को . . . . .

श्री जगजीवन राम : मैं नहीं चाहता । आप रेलवे लाइन क्यों चाहते हैं ?

श्रीमूल अंग्रेजी में

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर: हम वही रेलें चाहते हैं, जहां उनकी उपयोगिता हो। हमें देश के हित को ही सर्वोपरिस्थान देना चाहिये। यदि देश के हित में यही हो कि रेलवे बजट से २०० करोड़ रुपया घटा कर सड़क परिवहन को दे दिया जाये, तो मुझे वैसा करने में जरा भी हिचक नहीं होगी।

†श्री जगजीवन राम : रेलवे का विकास होना चाहिये।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मैं यह दलील मानने के लिये तैयार नहीं हूँ कि सड़क परिवहन रेलवे से वही यातायात छीन रहा है जो सब से ज्यादा लाभदायक है, जिससे सब से ज्यादा आय मिलती है। सड़क परिवहन पर इतने ज्यादा कर लगाये गये हैं, फिर भी उसकी कुछ सुविधायें हैं जिनके कारण वह काफी प्रगति कर गया है और आगे भी करता जायेगा। आज के दिनों में गति ही सब से ज्यादा महत्व रखती है। मैं तो चाहता हूँ कि सड़क परिवहन के लिये और भी अच्छी सड़कें तथा पुल सुलभ हों। रेलवे मंत्री ने अपने भाषणों में सड़क परिवहन पर कुछ रोकें लगाने की बात कही है।

मैं माननीय रेलवे मंत्री को विश्वास दिलाता हूँ कि मैं उपयोगिता की दृष्टि से रेलवे को हमेशा ज्यादा महत्व देता हूँ। सड़क परिवहन पुनर्गठन समिति की कार्यवाही इसकी साक्षी है। सभी जानते हैं कि रेलवे राष्ट्रीय आस्तियां हैं। लेकिन उनका विकास किस दिशा में किया जाये? आजकल गति ही सर्वाधिक महत्व रखती है, और इसके मामले में रेलवे कमजोर पड़ जाती है। रेलवे बोर्ड पर बहुत दिनों से रेलवे परिवहन और सड़क परिवहन के बीच प्रतियोगिता का भूत सवार रहा है। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि लम्बे अर्से तक दोनों परिवहन एक ही मंत्रालय के अधीन रहे हैं। सड़क परिवहन को उससे पृथक इसलिये किया गया था, कि उसके साथ पक्षपात किया जा रहा था। अब दोनों को पृथक कर देने से, दोनों मंत्रालयों में टक्करें होने लगी हैं। मैं यही आश्वासन चाहता हूँ कि वित्त मंत्रालय ने रेलवे मंत्रालय के कहने पर ही डीजल तेल और मोटर टायरों पर अधिक कर नहीं लगाया है, और यह सड़क परिवहन को कुचलने के लिये नहीं किया गया है.....

†श्री जगजीवन राम : मैंने पहले ही कह दिया है कि रेलवे मंत्रालय के कहने पर कर नहीं बढ़ाये गये हैं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मेरे पूर्ववक्ता ने कहा है कि कई विभिन्न प्रकार के इन्सपैक्टरों की नियुक्तियां की गई हैं, जब कि काम उनका कोई बहुत भिन्न नहीं है। इसी तरह अब नये सुरक्षा अधिकारी भी नियुक्त किये गये हैं। यह शायद दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती देख कर ही किया गया है। हमें कोई भी काम जल्दबाजी में नहीं करना चाहिये।

मेरा अनुरोध है कि तृतीय योजना आरम्भ होने से पहले एक ऐसी समिति नियुक्त की जानी चाहिये जो समूचे रेलवे प्रशासन की छानबीन करे। उससे कम से कम १०० करोड़ रुपयों की बचत की जा सकती है, ऐसा मेरा विश्वास है।

श्री आसर (रत्नागिरी) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्री जी ने हमारे लिये एक बड़ी सुविधा कर दी है। उसके लिये मैं रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं विनय करूंगा हर एक मेम्बर साहब से कि वह दस मिनट से ज्यादा न लें।

† मूल अंग्रेजी में

**श्री आसर :** इस बारे में मुझे यह कहना है कि दीवादास गांव रेलवे तो हो गयी। लेकिन एक और महत्वपूर्ण बात है जिसका जिक्र माननीय मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में भी नहीं किया। वह है कोणकण रेलवे की बात। यह मांग केवल रत्नागिरी जिले की ही नहीं है। लेकिन केरल, मद्रास, कर्नाटक इन सब जगह के लोगों की ओर से यह मांग हो रही है और वह अपनी सुविधा के लिये कोणकण रेलवे की डिमांड कर रहे हैं। तो मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि तीसरी योजना में इसके लिये भी व्यवस्था की जाये।

दूसरी बात कर्मशियल क्लर्क्स के बारे में कही जाती है। मंत्री जी ने अपने भाषण में बताया कि सब कर्मचारी अच्छी तरह से काम कर रहे हैं, रेलवे में गुड्ज ट्रांसपोर्ट और बुकिंग का काम कर्मशियल क्लर्क ही करते हैं। उन की सुविधाओं की ओर भी ध्यान देना आवश्यक है। उन के बारे में बहुत से वर्षों से झगड़ा चल रहा है और वे हमेशा अपनी डिमांड रखते रहते हैं, लेकिन उन को पूरा नहीं किया जाता है। १९५६ में रेलवे मंत्री जी ने उन के लिये साढ़े सैंतीस परसेन्ट अपग्रेडिंग डिक्लेयर (ऊंचे स्तर वाले घोषित किये गये थे) किया था, लेकिन उस पर अमल नहीं किया गया है, जिस के कारण वे लोग बहुत परेशान हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि उन को यह सुविधा देने की कृपा की जाये, ताकि वे लोग नाराज न हों।

गुड्ज सुपरवाइजर (मालपर्यवेक्षक) की सिलेक्शन के लिये एक परीक्षा दो वर्ष पहले ली गई थी, लेकिन अभी तक उस का रिजल्ट नहीं निकला है। मेरी समझ में नहीं आता कि दो-दो वर्ष तक परीक्षा का रिजल्ट क्यों नहीं निकाला जाता है। इस पर विचार किया जाय और वह रिजल्ट जल्दी डिक्लेयर किया जाये।

मुझे समाचार मिला है कि सावरमती में रहने वाले रेलवे स्टाफ को जो सिटी एलाउंस दिया जाता था, उस को बन्द कर दिया गया है। मुझे ताज्जुब है कि वह एलाउंस १९१७ से दिया जा रहा था, लेकिन आज किस कारण से उस को बन्द कर दिया गया है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि सावरमती अहमदाबाद कार्पोरेशन में है और वहां पोस्ट्स एण्ड टेलिग्राफ वालों को और बम्बई इलैक्ट्रिक बोर्ड के कर्मचारियों को यह एलाउंस मिलता है। इस अवस्था में रेलवे के कर्मचारियों के लिये यह एलाउंस क्यों बन्द कर दिया गया है। इस मामले की जांच की जाये और उन लोगों को फिर से एलाउंस देने की व्यवस्था की जाये।

इस सदन में रोड ट्रांसपोर्ट के विषय में भी चर्चा की गई है। प्रश्न यह है कि लोग रोड ट्रांसपोर्ट को क्यों ज्यादा पसन्द करते हैं। बात यह है कि जो लोग रेलवे से माल भेजते हैं, उन को इस बात का पूरा विश्वास नहीं होता है कि उन का माल ठीक समय पर और सुरक्षित रूप से पहुंच जायेगा। ठीक समय पर माल न पहुंचने के कारण जो नुकसान होता है, उस का ज्ञान होना आवश्यक है। मैं इस सम्बन्ध में उदाहरण देना चाहता हूँ। हमारे यहां संकेश्वर गांव से मिर्च की चार सौ बोरी वैन में बम्बई भेजी गई। किसी कारण यह वैन साइडिंग पर पड़ी रह गई, जिस का परिणाम यह हुआ कि वह मिर्च एक महीने के बाद बम्बई पहुंची। जब उस वैन को खोला गया, तो पता चला कि जो मिर्च भेजी गई थी, उस मिर्च में और वैन की मिर्च में बहुत फर्क था। इस का कारण यह था कि जब वह मिर्च भेजी गई, तो वह गीली थी, जो कि केवल पांच छः दिन रह सकती है, लेकिन साइडिंग पर पड़ी रहने के कारण वह मिर्च काली हो गई। जब रेलवे आफिसर को इस विषय में शिकायत की गई और उस से पूछा गया कि इस का घाटा कौन भरेगा, तो उस ने कहा कि आपने मिर्च भेजी थी और अब आप को मिर्च मिल गई हैं, हम को उस के कलर का पता नहीं है। इस प्रकार उस व्यापारी को दस, बारह हजार रुपये का नुकसान हो गया।

इसी तरह हमारे यहां मनमाद से बम्बई को कपड़े की गांठें भेजी जाती हैं, लेकिन कभी वे टूट जाती हैं और कभी बैगन से माल निकाल लिया जाता है। इस का परिणाम यह है कि छोटे छोटे व्यापारियों को बहुत नुकसान होता है और उन्हें बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। इन कारणों से रोड ट्रांसपोर्ट बढ़ रहा है। मेरी प्रार्थना यह है कि रेलवे प्रशासन के इन दोषों को दूर करने का प्रयत्न किया जाये, ताकि लोगों का ध्यान रोड ट्रांसपोर्ट की तरफ न जाये और वे रेल ट्रांसपोर्ट से माल भेजें।

अभी यहां इस बारे में चर्चा की गई और मुझे भी लगता है कि हमारे फाइनेंस मिनिस्टर अब रेलवे मिनिस्टर की सहायता के लिये आ गये हैं रेलवे मंत्री की ओर से इस बात का प्रयत्न हुआ या नहीं, यह मुझे पता नहीं है, लेकिन यह तथ्य है कि फाइनेंस मिनिस्टर उनकी सहायता के लिये आ गये हैं।

अब मैं कर्टसी वीक के महत्वपूर्ण विषय के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। आज-कल कर्टसी वीक का अर्थ यह है कि केवल एक सप्ताह सब लोगों के साथ अच्छा व्यवहार किया जाये, लेकिन उस के बाद लोगों के साथ रेलवे कर्मचारी जो व्यवहार करते हैं, वह अच्छा नहीं रहता है। मैं ने माननीय मंत्री जी को प्रार्थना की थी और उनको पत्र भी लिखा था कि लाठी स्टेशन पर एक गार्ड ने एक पैसेंजर के साथ जो व्यवहार किया, वह बिल्कुल अशोभनीय और निन्द्य था। मुझे उस पत्र का कोई जवाब नहीं मिला है। उस पैसेंजर के साथ जो बुरा व्यवहार किया गया, उस के परिणामस्वरूप उस को कौटुम्बिक कष्टों का सामना करना पड़ा। मुझे एक पत्र मिला है, जिसमें कहा गया है कि अभियोक्ता के साथ जो दुर्व्यवहार किया गया उससे उसकी पत्नी मानसिक संतुलन खो बैठी और उसे बम्बई के अस्पताल में दाखिल करना पड़ा। मैं यह कहना चाहता हूँ कि कर्टसी वीक का यह अर्थ नहीं होना चाहिये कि केवल एक सप्ताह तो सब लोगों के साथ अच्छा व्यवहार किया जाये और फिर जैसा चाहे वैसा व्यवहार किया जाये। पूना स्टेशन पर भी एक इसी प्रकार की घटना हो गई थी। वहां से एक महिला ने बम्बई जाना था। उसको पता नहीं था कि लेडीज कम्पार्टमेंट कहां है। उस ने इधर उधर भाग कर जानने का प्रयत्न किया। वहां पर दो ए० एस० एम०, टी० सी० और गाइड खड़े थे। वे वहां पर घूम रहे थे, लेकिन किसी ने उस महिला को यह नहीं बताया कि लेडीज कम्पार्टमेंट किस तरफ है, वहां बैठ जाओ। एक यात्री ने उनको कहा कि आप सा लोग खड़े हैं, आप उस लेडी को बताते क्यों नहीं, वह बेचारी परेशान हो रही है। इस पर उस को जो जवाब दिया गया कि यह हमारा बिजनेस नहीं है, हम नहीं जानते हैं और जिन का यह काम है, वही इसको करें। जब रेलवे के आफिसर्स की जिम्मेदारी की भावना की यह दशा हो, तो रेलवे का काम कैसे ठीक तरह से चल सकता है ?

मैं ने रेलवे गाइड के बारे में प्रश्न पूछा था। मैं ने लगभग हर एक स्टेशन पर तलाश की है कि यहां का रेलवे गाइड कौन है कहीं मुझे यह बतलाया गया कि यहां पर कोई रेलवे गाइड नहीं है और एक जगह यह बताया गया कि यहां की रेलवे गाइड स्टेशन मास्टर की पत्नी है, जब वहां पर अफसरान आते हैं, तो वह आती है, वरना वह हर समय उपस्थित नहीं रहती है। मैं रेलवे मंत्री जी से यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इकानोमिक वाइंट आफ व्यू से इस बात पर विचार करना चाहिये कि क्यों न रेलवे गाइड के स्टाफ को खत्म कर दिया जाये और इन लोगों को दूसरा काम ले कर पैसेंजर्स को सुविधायें पहुंचाई जाये। पैसेंजर्स की एमेनिटीज की बहुत चर्चा की जाती है, लेकिन उस विषय में जो कदम उठाने चाहिये, वे नहीं उठाये जाते हैं। हम देखते हैं कि रेलवे स्टेशनों पर एस० एम० और टी० सी० घूमते रहते हैं और उनके पास कोई काम नहीं होता है। ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिये कि जब गाड़ी स्टेशन पर आए, तो सब टी० सी० हर डिब्बे के आगे खड़े हो जायें और यात्रियों के अन्दर जाने और उतरने में सहायता करें। मुझे विश्वास है कि मेरे इस सुझाव पर विचार किया जायेगा।

[श्री आसर]

यह कहा जाता है कि बम्बई की लोकल ट्रेन पर बड़ी भीड़ रहती है और वहां पर एक्सीडेंट्स होते हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वहां भीड़ को कम करने और इस प्रकार एक्सीडेंट्स को रोकने का प्रयत्न किया जाये।

लेट रनिंग ट्रेन्ज के बारे में मुझे हमेशा पत्र व्यवहार करना पड़ता है डैकेन क्वीन, जो कि हमारी प्रैस्टीज ट्रेन है, दो तीन घंटे लेट आती है। इस पर विचार किया जाये और उस को समय पर लाने का प्रयत्न किया जाये। जहां तक क्रन्टियर मेल का सम्बन्ध है, पहले उस का समय तेईस घंटे था, लेकिन अब साढ़े चौबीस और पच्चीस घंटे हो गया है। पहले डीलक्स ट्रेन बाइस घंटे में पहुंचती थी, लेकिन उस को भी अब साढ़े तेईस घंटे लगते हैं। इस लेट रनिंग को खत्म करने का प्रयत्न किया जाना चाहिये और गाड़ियों को कम से कम समय में पहुंचाने का प्रयत्न किया जाये।

कैटरिंग के बारे में मुझे बहुत शिकायतें करनी थीं, लेकिन समय कम होने के कारण मैं उन में नहीं जाऊंगा। गत साल जब बम्बई में बारिश हुई थी, तो उस समय कल्याण में जो पैसंजर खड़े थे, उन को सहायता देने के लिये स्पेशल ट्रेन भोजन के लिये भेजी गई। वहां पर जो चाय पिलाने की रेलवे कैटरिंग डिपार्टमेंट की तरफ से व्यवस्था की गई थी उसको देखकर मैं तो हैरान रह गया और मैं अपने मन में सोचने लगा कि जब रेलवे स्वयं ब्लैक करती है तो फिर जनता क्यों न करे और यहां के व्यवसायी अनुचित मुनाफा क्यों न कमायें। वहां पर रेलवे के कैटरिंग डिपार्टमेंट की ओर से ६ आने प्याली चाय बेची गई थी। इस बारे में मैंने एक क्वेश्चन भी दिया था कि लोगों ने इसके बारे में शिकायत की थी और इस बात की चर्चा हो रही थी कि रेलवे डिपार्टमेंट ने ६ आने का कप वहां पर बेचा। मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय और उनका मंत्रालय इस ओर ध्यान दे और लोगों को रेलवे विभाग की इस तरह से आलोचना और शिकायत करने का अवसर न दें।

हमारे रेलवे मंत्री महोदय कभी कभी घूमने रेलवेज पर निकलते हैं। हमारे उपमंत्री महोदय भी जब पूना स्टेशन पर घूमते हुए पहुंचे तो हमारी असोसियेशन के नेताओं के साथ यह कहा गया कि रेलवे के फस्ट क्लास कम्पार्टमेंट में रेल उपमंत्री महोदय उनके साथ मुलाकात करेंगे लेकिन दुर्भाग्यवश उपमंत्री महोदय वहां के लोकल अधिकारियों के कहने में आ गये और अधिकारियों ने उन को यह कह कर भड़का दिया कि यह असोसियेशन वाले बहुत बातें बनाते हैं, लम्बी चौड़ी बातें करते हैं और मंत्री महोदय का उनके साथ मुलाकात करना ठीक नहीं रहेगा और यह हमारा दुर्भाग्य था कि वे अफसरों के कहने में आ गये और जिसका कि परिणाम यह हुआ कि वह मुलाकात नहीं हो सकी...

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : मैं यहां पर हाउस को यह बतलाना चाहूंगा कि मैं ने तो पूना स्टेशन पर कोई दो घंटे गुजारे लेकिन मुझ से वहां पर कोई मिलने को नहीं आया।

श्री आसर : मैं आपके लिये नहीं कह रहा हूँ, श्री रामस्वामी के लिये कह रहा हूँ। बाद में मालूम यह हुआ कि वे रेल के इंजन के अन्दर बैठे थे और जब उनको मालूम हुआ तो मंत्री जी ने यह कहा कि मैं तो आपकी राह देखता था अब मेरे पास मुलाकात के लिये समय नहीं है। उनसे जब कहा गया कि आपकी मुलाकात तो फर्स्ट क्लास कम्पार्टमेंट में होनी थी लेकिन आप तो इंजन में आकर बैठ गये हमें कैसे पता लगता तो उन्होंने कह दिया "आई ऐम सैरी, आई हैव नो टाइम"।

मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और यह देखें कि जनता के चुने हुए प्रतिनिधियों को जनता की शिकायतें उनके सामने रखने का अवसर मिल सके और यदि ऐसी व्यवस्था की जायगी तो यह उचित होगी।

श्री सुब्बया अम्बलम् (रामनाथपुरम्) : रेलों का विकास हमारे देश के चतुर्मुखी विकास के लिये अत्यन्त आवश्यक है। देश की मांग इस सम्बन्ध में बढ़ती जा रही है और उखड़ी हुई रेलवे लाइनों को पुनः बिछाने तथा नई रेलवे लाइनें बिछाने की आवश्यकता अनुभव की जा रही है। तथापि हमारे संसाधन सीमित हैं और उनसे इस सम्बन्ध में हमारी मांग पूरी नहीं हो सकती है। इस सम्बन्ध में हम अन्य देशों से काफी पिछड़े हैं। हम लोग अभी भाप से चलने वाले इंजिन ही बना रहे हैं जब कि अन्य देश इस सम्बन्ध में डीज़ल के इंजिनों तथा विमान युग से भी आगे बढ़ कर पृथ्वी के गुरुत्वाकर्षण से भी परे पहुंचने के युग में हैं। मुझे इस बात से प्रसन्नता है कि रेलवे मंत्री ने अब डीज़ल तथा बिजली के इंजिन बनाने की घोषणा की है।

अब मैं कुछ रेलवे लाइनों को लेता हूं। १९५७-५८ के बजट में यह घोषणा की गई थी कि मनमदुरई से विरुधनगर तक एक नई लाइन का सर्वेक्षण किया जायेगा। लेकिन इस सम्बन्ध में आज तक कोई कार्य नहीं किया गया है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के पिछड़े हुये क्षेत्र करार्ककुडी से तिरुवडनई तक एक रेलवे लाइन बनाने की योजना, युद्ध के पहले से ही चल रही थी तथापि सर्वेक्षण होने व जमीन इत्यादि खरीदने के उपरान्त भी यह योजना रद्द कर दी गई।

करार्ककुडी से डिडीगल तक भी एक रेलवे लाइन बनाने की योजना थी लेकिन उस सम्बन्ध में भी कुछ नहीं किया गया।

ताम्बरम् से विलुपुरम् तक की रेलवे लाइन को बिजली से चलाने की एक योजना है। और प्रस्ताव यह था कि दूसरी पंचवर्षीय योजना की समाप्ति के पूर्व यह कार्य समाप्त हो जायेगा लेकिन इस वर्ष के बजट में इस कार्य के लिये केवल ४ लाख रुपयों की व्यवस्था की गई है। जब कि कुल योजना ४ करोड़ की है, मेरी समझ में नहीं आता कि योजना किस प्रकार पूरी होगी।

विलुपुरम् से विरुधचलम् तक की रेल को बिजली से चलाने के सम्बन्ध में भी मांग की गई है। निवली परियोजना का कार्य समाप्त होने तथा वहां लिगनाइट का उत्पादन प्रारम्भ होने से इस मार्ग में यातायात बहुत बढ़ जायगा अतः रेलवे मंत्रालय को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

तिरुनवली से कुमारी अन्तरीप तक रेलवे लाइन बिछाने की बहुत आवश्यकता है। यह स्थान यात्रियों के विशष आकर्षण का केन्द्र है। यहां विदेशों से भी यात्री आते हैं अतः यहां रेलवे लाइन का होना आवश्यक है।

अब मैं यात्री सुविधाओं को लेता हूं। पांबन रेलव जंक्शन में जो रामेश्वरम् जाने के लिये एक बड़ा जंक्शन है, वहां बिजली, प्रतीक्षालय इत्यादि कुछ भी नहीं है। इससे यात्रियों के लिये बड़ा खतरा रहता है और उन्हें दिक्कतें उठानी होती हैं। यही हाल कारैकुडि जंक्शन का भी है, यह दक्षिण का बड़ा शिक्षा केन्द्र है जहां कि शिक्षण संस्थायें हैं तथापि स्टेशन का यह हाल है कि वहां के प्लेटफार्म पर छत भी नहीं है और न अच्छा प्रतीक्षालय ही है।

अब मैं तंगञ्जिमडम स्टेशन को लेता हूं। इस स्टेशन से मछलियां तथा अन्य सामान बाहर भेजा और चढ़ाया जाता है लेकिन यहां के स्टेशन पर दुहरी लाइन नहीं है। इससे मालगाड़ी के डिब्बे सवारी गाड़ी से ही लगे रहते हैं। और उनके कारण सवारी गाड़ी को भी विलम्ब होता है। अतः इस स्टेशन में एक अन्य लाइन की तत्काल आवश्यकता है।

श्री नवल प्रभाकर (बाह्य दिल्ली रक्षित अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, कल माननीय रेलवे मंत्री ने यह कहा था और जो संसदीय मंत्री हैं उनकी ओर से एक सर्कुलर भी

[श्री सुब्रह्म्या अम्बलम्]

प्राप्त हुआ था कि संसद् सदस्यों के जो क्षेत्र हैं उनको ध्यान में रखते हुये एक कमेटी बन जायेगी और उसमें विचार विमर्श होगा। इस सम्बन्ध में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि प्रत्येक राज्य के संसद् सदस्यों को यदि वे बुलायें और उससे सम्बन्धित क्षेत्र के अधिकारी वर्ग को बुलायें और उस क्षेत्र की क्या क्या दिक्कतें और तकलीफें हैं, उनको जान कर गौर करें तो वह उपयुक्त होगा। यह मैं इसलिये कहता हूँ क्योंकि मैंने ऐसे देखा है कि ६०, ७०, ८० या १०० संसद् सदस्यों को बुला लें तो सब की बातें तो हो नहीं पाती हैं और घंटे डेढ़ घंटे के बाद वह मीटिंग समाप्त हो जाती है और उनकी साइड से तो कर्तव्य पूरा हो जाता है लेकिन दूसरी ओर से जो कर्तव्य का पालन करना होता है वह पूरा नहीं होता है। मैं माननीय मंत्री से आग्रह करूँगा कि प्रत्येक राज्य के संसद् सदस्यों को बुलायें और उनको बुला कर उनसे यह जाने कि उनके यहां की क्या मांगें हैं, क्या उनकी दिक्कतें हैं, तकलीफें हैं, उनको वे सुनें और उसके बाद में जो भी उचित निर्णय वह देना चाहें उसको दें।

यहां पर बहुत सारे सदस्यों ने यह मांग की है कि हमारे यहां १०० मील लम्बी रेलवे लाइन बननी चाहिये, ५० मील लाइन बननी चाहिये और किसी ने यह मांग की है कि उनके यहां ३० मील लम्बी रेलवे लाइन चालू की जानी चाहिये लेकिन मैं सैंकड़ों मील की तो बात ही क्या मैं तो १० मील लम्बी लाइन भी नहीं चाहता हूँ। यहां दिल्ली में एक रिंग रेलवे चलाने की बात हुई थी और उसके लिये लाइन भी बिछा दी गई है लेकिन केवल एक दो फ़्लॉग का एक टुकड़ा बिना लाइन के रह गया है और उसको रेलवे मंत्रालय अभी तक पूरा नहीं कर पाया है। मैं उसी दो फ़्लॉग की लाइन डालने की बात यहां पर कह रहा हूँ और मेरी मांग है कि उस टुकड़े को पूरा करके यह दिल्ली में रिंग रेलवे की बात को पूरा करें। दिल्ली की विधान सभा ने भी सर्वसम्मति से एक प्रस्ताव पास करके यहां मांग की थी कि उस रिंग रेलवे को पूर्ण किया जाय।

जहां तक रिंग रेलवे का सम्बन्ध है विनयनगर से गाड़ी चलती है और हज़रत निज़ामुद्दीन रेलवे स्टेशन पर आकर वह खड़ी हो जाती है। वहां पर हालांकि उस गाड़ी को नई दिल्ली रेलवे स्टेशन तक ही आना पड़ता है जो कि ज्यादा फासला नहीं है लेकिन हज़रत निज़ामुद्दीन पर गाड़ी में नया इंजन लगाया जाता है और वहां पर मुसाफ़िरो को पूरे एक घंटे तक इंतजार करना पड़ता है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री इस ओर ध्यान दें और यह देखें कि हज़रत निज़ामुद्दीन से नई दिल्ली तक के छोटे फ़ासले के लिये नये इंजन लगाने का क्या औचित्य है।

मैं पिछले ६, ७ वर्षों से जब से मैं लोक सभा में सदस्य बन कर आया हूँ यहां पर इस सदन के अन्दर आग्रह किया है और मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि अभी तक जो मेरा आग्रह रहा है वह अरण्यरोदन ही बना रहा है। मुझे यह भी पता नहीं है कि यहां कहने से लिखने से, आग्रह और निवेदन करने से कोई कार्य होता है या नहीं होता है या अगर कोई दूसरा तरीका हो तो माननीय मंत्री मुझे बता दें कि वह दूसरा तरीका कौन सा है ताकि मैं उसी का सहारा लूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र सराय रोहिल्ला का स्टेशन है। उसकी बाबत बहुत से अन्य माननीय सदस्यों ने भी कहा है कि उस स्टेशन के दोनों ओर एक एक बस्ती आबाद है और उन दोनों को मिलाने के लिये एक ओवरब्रिज बनाया जाय।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दो लाइनें पड़ती हैं, एक ब्रॉड गेज की और एक मीटर गेज की। नई रोहतक रोड से पुरानी रोहतक रोड को मिलाने के लिये मैंने कई बार लिखा। अब एक तरफ तो करोलबाग का इलाका है जिसकी कि लगभग ३ लाख की आबादी है और दूसरी तरफ सब्जीमंडी

का इलाका है जिसकी कि डेढ़ २ लाख की आबादी है, इन दोनों को मिलाने के लिये मैंने कई बार लिखा कि उसके लिये एक ओवरब्रिज बना दिया जाय लेकिन आज तक कोई भी सुनवाई उस दिशा में नहीं हुई। उस दिशा में क्या प्रयत्न किया जा रहा है इसका भी कोई पता नहीं चलता। उस सम्बन्ध में मैंने कितने ही पत्र लिखे लेकिन मुझे उनका कोई सन्तोषजनक उत्तर नहीं मिला है। कभी कहते हैं कि कारपोरेशन से बात करो तो कभी कह दिया जाता है कि ट्रान्सपोर्ट मिनिस्ट्री से बात करो, अजीब बात है। हमारा तो यह विचार था कि चूंकि यहां दिल्ली की विधान सभा भंग हो गई है और अब दिल्ली केन्द्र शासित प्रदेश हो गया है इसलिये हमारी ओर केन्द्र का अधिक ध्यान जायेगा लेकिन मैं देखता हूं कि जितने ही हम केन्द्र के पास हैं उतना ही उससे दूर रहे हैं। पहले हम ऐसा समझते थे कि केन्द्र द्वारा शासित होने से हमारे सारे संकट दूर हो जायेंगे किन्तु मैं देखता यह हूं कि जब से हम केन्द्र शासित हुये हैं हमारी कोई सुनने वाला नहीं रहा है।

यह एक निश्चित बात है। तो मैं कह रहा था उस ओवरब्रिज के बारे में। मैंने बहुत प्रयत्न किये किन्तु उसके बारे में कोई सुनवाई नहीं हुई।

संसार में लोग सात आश्चर्य जानते हैं परन्तु मैं आज इस अवसर पर आपको एक आठवां आश्चर्य भी बताना चाहता हूं और उपाध्यक्ष महोदय, वह आश्चर्य यह है कि कुछ लोग कहते हैं कि हमारे यहां रेल का फाटक २ घंटे बन्द रहा और कोई कहते हैं कि उनके यहां फाटक डेढ़ घंटे बन्द रहा लेकिन मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक फाटक ऐसा है कि जब से मैं सदस्य बना हूं तब से आज तक वह खुला ही नहीं है। मैं यह चाहता हूं कि वह फाटक खुल जाय और उसमें से यातायात आरम्भ हो सके तो अच्छा है। अब मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग यह कहते हैं कि किशनगंज के यह दो फाटक इसलिये बनाये गये हैं कि यहां से मालगाड़ियां वगैरह गुजरा करे लेकिन फाटक बन्द रहने से कोई नहीं गुजरता है। फाटक के दोनों ओर तांगे और गाड़ियां खड़ी रहती हैं और लोगों को अगर वह धूम कर जायें तो उनको चार मील का चक्कर लगा कर जाना पड़ता है और अब आप स्वयं इस बात का अन्दाजा लगा सकते हैं कि दिल्ली जहां कि यातायात इतना महंगा है वहां इस छोटे से टुकड़े को जो कि फाटक खुलने से आसानी से पार किया जा सकता है, उसके लिये धूम कर जाने में लोगों को यातायात का खर्च कितना महंगा पड़ता होगा। इसलिये मेरा नम्र निवेदन है कि उस किशनगंज के फाटक को जब कि कोई गाड़ी न आने वाली हो आध घंटे के लिये ही खोल दिया करें। जब गाड़ियां नहीं आती हैं, तब तो उसे खोल दिया जाय, लेकिन यदि ऐसा न हो तो यह बिल्कुल ठीक तरह से डिक्लेयर कर दिया जाय कि यह कभी न खुलने वाला फाटक है ताकि हम लोगों से कह दें कि यह फाटक नहीं है। यह बिल्कुल बन्द है। मेरा नम्र निवेदन है और मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इसमें कोई पैसा खर्च करने का सवाल नहीं है, इसलिये इसमें विलम्ब नहीं होना चाहिये।

यहां पर जब भी कोई बड़ी घटना हो जाती है तो माननीय मंत्रियों के सामने स्थगन प्रस्ताव आ जाते हैं। मैं चाहता हूं कि आने वाली बरसात में कोई स्थगन प्रस्ताव न आये। पिछले दिनों कृषि भवन में पानी भर गया था। मैं चाहता हूं कि आने वाले युग में भगवान न करे इस संसद भवन में पानी आ जाय। पंजाब की तरफ से नालियां चली आ रही हैं नजफगढ़ नाले की ओर। उसमें भूमि सुधार का बहुत बड़ा इलाका आ गया है और उसके लिये टाप प्रायरिटी रक्खी गई है। पिछले दिनों जब पानी भर गया दिल्ली के गांवों में तो कहा गया कि नजफगढ़ नाले के पानी की निकासी की जाय। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में शिवनगर (२२) एक जगह है, वहां पर पुल बना हुआ है। जो सैंडल वाटर ऐंड पावर बोर्ड है उसकी ओर से कहा गया कि यह जो रेलवे का पुल है उसकी सतह नीची है, उसको जरा ऊंची कर दिया जाय। लेकिन रेलवे मंत्रालय का कहना है कि यह ऊंची नहीं होगी। अगर ऊंची नहीं होगी तो उसके कारण पानी तब तक सारे इलाके में आ जायेगा और

उससे शहर का काफी नुकसान होगा। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वे अपने मंत्रालय के लोगों से या जो उनके यहां के क्षेत्रीय जनरल मैनेजर हैं उनसे पूछें, या जो भी अधिकारी इसके लिये जिम्मेदार हों, उनसे पूछें कि उसके पानी का निकास हो सकता है या नहीं। इसमें कोई पैसा खर्च होने का सवाल नहीं है। मैं चाहता हूँ कि अगर कोई दिक्कत हो इसके रास्ते में, कोई हिचक हो, तो दोनों मंत्रालय आपस में बैठ कर बातचीत करें लें। जो दोनों मंत्रालयों के सेक्रेटरी हैं, उनमें अगर कोई अनबन हो तो दोनों मंत्री बैठ कर किसी फैंसले पर पहुंच जायें। मैं समझता हूँ कि दिल्ली के अन्दर जो इस तरह की दिक्कतें हैं, रेलवे मंत्रालय उनका ध्यान रखेगा।

मैंने रेलवे बोर्ड के प्रतिवेदन को पढ़ा। उसमें जो शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्ज के लोग हैं उनके आंकड़े दिये गये हैं। मैं चाहता हूँ कि आगे आने वाली रिपोर्ट में जो गजेटेड पोस्ट्स हैं, उनका व्यौरा दिया जाय। आपके रेलवे मंत्रालय में कितनी गजेटेड पोस्ट्स हैं, उन में से कितनों पर अनुसूचित जाति के लोग हैं, कितने आदिम जाति के लोग हैं, या दूसरे लोग जिनके लिये कोई रिजर्वेशन या आरक्षण है, वे कितने हैं। अगर आगामी रिपोर्ट के अन्दर यह सब चीजें बताई जा सकें तो अच्छा है। जहां तक नानगजेटेड पोस्ट्स का सवाल है उन में से अधिकांश ऐसे आदिमियों को गिन लिया जाता है जैसे झाड़ू लगाने वाले हैं या सफाई करने वाले हैं। मुझे यह देख कर बड़ा सन्तोष हुआ कि तीन चार स्थान तो ऐसे हैं जहां पर इन लोगों का प्रतिनिधित्व ज्यादा है। जितनी रिजर्व्ड पोस्ट हैं उन से भी संख्या ज्यादा बढ़ गई है। सिवाय इलाहाबाद को छोड़ कर सभी जगह उनकी संख्या ज्यादा है। इसलिये मैं चाहता हूँ कि जो गजेटेड पोस्ट्स हैं रेलवे बोर्ड के नीचे, उनके बारे में बताया जाये कि अनुसूचित जाति के कितने लोग लिये गये।

एक तरफ से यह भी आवाज उठाई जाती है, हमारे बहुत से सदस्यों ने कहा और मैं भी उसका समर्थन करता हूँ कि अनुसूचित जातियों के लोग आर्थिक दृष्टि से बहुत पिछड़े हुये हैं और उनको ठेके दिये जाने चाहिये। रेलवे एक बहुत बड़ा कंसर्न है, संस्था है जिसमें लाखों आदमी पलते हैं। उसमें हरिजनों को प्राथमिकता दी जानी चाहिये। इस बात का तो मैं समर्थन करता ही हूँ किन्तु एक आग्रह और करना चाहता हूँ। हमारे राजनीतिक पीड़ित भाई बहुत से हैं। वे आज बहुत बुरी अवस्था में हैं। अगर वे कोई धन्धा चाहें, किसी जगह स्टाल आदि लगाना चाहें, अखबार बेचना चाहें, या कोई और काम रेलवे में करना चाहें तो उनको प्राथमिकता मिलनी चाहिये।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक स्टेशन नरेला है। वहां पर शेड लगाने की बात है। मैंने पत्र लिखा और मामले को आगे से बढ़ाया। कहा गया कि यहां का माल खत्म हो गया है, जब और आयेगा तब इस काम को किया जायेगा। एक साल के ऊपर जमाना निकल गया, यह चीज मंजूर भी हो गई, कि शेड लगाना चाहिये, पैसा भी मंजूर हो गया, लेकिन इसके लिये माल उपलब्ध नहीं है। क्या किया जाय, दिल्ली का सवाल है, दूर से माल आता है, और आते-आते खत्म हो जाता है। मैंने सराय रुहेला स्टेशन के लिये भी कहा। वहां भी इस तरह की बात है। मैं चाहता हूँ कि दिल्ली के आस पास जो बड़े बड़े स्टेशन खड़े हुये हैं, जहां पर पैसे का दुरुपयोग किया जाता है, उसको रोका जाय। दिल्ली में स्टेशन पर यहां लाखों रुपया छोटे-छोटे परिवर्तन करने के लिये बर्बाद किया जाता है। उसको वहां बरबाद न कर के जो छोटे छोटे स्टेशन हैं उनके नव निर्माण में और बढ़ाने में वह रुपया खर्च किया जाय तो मैं समझता हूँ कि ज्यादा फायदा होगा।

मैं आशा करता हूँ कि जो बात मैंने कही है, चूंकि वह कोई लम्बी चौड़ी बात नहीं है, कोई पैसा खर्च करने की बात नहीं है, ऐसी बातें हैं जो कि विभागीय अड़चनें हैं, इसलिये उन पर ध्यान दिया जाय। अगर कोई अड़चन आ सकती है तो वह तभी हो सकती है जब कि कोई पैसे का मामला हो, लेकिन यहां पर ऐसा कुछ नहीं है और उनको तुरन्त किया जाय।

श्री मोहम्मद इमाम (चित्तलदुर्ग) : रेलवे हमारे देश का सब से बड़ा उपक्रम है जिसमें देश की १००० करोड़ से अधिक की पूंजी लगी हुई है केवल द्वितीय योजना की अवधि में रेलवे में ११०० करोड़ रुपये की पूंजी और लगाई जायेगी। अतः देश तथा जनता को आशा है कि रेलवे में सुविधायें प्रदान करने तथा नई रेलवे लाइनों बनाने के सम्बन्ध में पर्याप्त कार्य किया जायेगा।

रेलवे मंत्री के भाषण से भी यह ज्ञात हुआ है कि ४३० मील नई रेलवे लाइनों का निर्माण हो चुका है और ५०० मील नई रेलवे लाइन शीघ्र ही बनने वाली है कुल मिला कर देश में १८०० मील नई रेलवे लाइनें बिछायी जायेगी।

तथापि मुझे यह कहते बहुत दुख होता है कि इस मामले में दक्षिण की उपेक्षा की जा रही है और दक्षिण को एक भी नई रेलवे लाइन नहीं दी गई है। रेलों के विलयन के पूर्व मैं मैसूर राज्य रेलवे का मंत्री था। अतः मुझे वहां की रेलों के सम्बन्ध में अधिकारपूर्वक कह सकता हूं। विलयन के पूर्व हमारे पास कुछ नयी रेलें बनाने की योजना थी। उनमें से एक शामराज नगर से सत्यमंगलम् तक दूसरी रायद्रुग से बैलारी तथा तीसरी सागरताल गप्पा से मट्कल तक थी। इन लाइनों का सवक्षण समाप्त हो चुका था और कार्य प्रारम्भ ही होने वाला था कि मैसूर राज्य रेलवे केन्द्रीय सरकार द्वारा ले ली गई।

उस समय हमें पूरी आशा थी कि उक्त रेलवे लाइनें तत्काल बिछा दी जायेंगी और यह कार्य शीघ्र ही पूरा किया जायेगा। तथापि इतने वर्षों बाद भी हमें यह जान कर दुख हुआ कि जब कि १८०० मील रेलवे लाइनें बनने की योजना है दक्षिण में अभी तक एक भी रेलवे लाइन नहीं बिछायी गई है। रेलवे मंत्री ने केवल वायदा ही किया है कि हसन मंगलौर रेलवे लाइन पर विचार किया जायेगा। ऐसा ही इन्होंने आज से दो वर्ष पहले भी कहा था कि शामराज नगर और सत्यमंगलम् रेलवे लाइन पर विचार किया जायेगा लेकिन इस सम्बन्ध में अभी तक कुछ नहीं किया गया है। रेलवे के उपमंत्री ने भी आशा दिलाई थी कि बंगलौर सलेम रेलवे का कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जायेगा। लेकिन उस सम्बन्ध में भी अभी तक कुछ नहीं किया गया है। अतः मैं माननीय मंत्री से यह निवेदन करता हूं कि वे दक्षिण के प्रति उपेक्षा की यह नीति त्याग दें और सारे देश की एकता तथा विकास को ध्यान में रख कर दक्षिण में इन रेलवे लाइनों का निर्माण करें।

दूसरी बात मुझे रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में कहनी है। पूना-बंगलौर तक लाइन बहुत पुरानी है। उसकी अच्छी तरह मरम्मत इत्यादि नहीं की जाती है परिणाम यह होता है कि वहां कई बार माल गाड़ियों के डिब्बे पटरी से उतर गये हैं। मैंने इस सम्बन्ध में एक प्रश्न भी पूछा था। उसके उत्तर में मुझे बताया गया कि ये दुर्घटनायें कर्मचारियों की गलती, लाइन की खराबी तथा यांत्रिक खराबियों के कारण हुई हैं। मेरा सुझाव है कि इस सारी लाइन का अभिनवीकरण किया जाय इसमें रेलवे को २०० करोड़ से ३०० करोड़ रुपये व्यय करने होंगे।

तथापि रेलवे मंत्रालय इस सम्बन्ध में कितना असावधान है इस बात का पता केवल इसी बात से लग जाता है कि दो वर्ष पूर्व एरियालूर में एक दुर्घटना हुई थी जिस में सैकड़ों व्यक्तियों की जानें गईं। चार महीने पूर्व उसी स्थान पर एक दुर्घटना फिर हो गई। भाग्य से यह माल गाड़ी थी। इस बात की कटु आलोचना हुई। यह बहुत दुख की बात है। इस प्रकार दुर्घटनाओं की संख्या रेलवे में बढ़ती जा रही है। अतः रेलवे मंत्रालय को इस ओर तत्काल ध्यान देना चाहिये।

†श्री मोहम्मद इलियास (हावड़ा) : सब से पहले मैं मध्य तथा पूर्वोत्तर रेलवे की भोजन व्यवस्था को लेता हूँ। मेरे १६-२-५६ के एक प्रश्न के उत्तर में रेलवे मंत्री ने बताया है कि रेलवे की भोजन व्यवस्था का जब से राष्ट्रीयकरण किया गया है तब से वह बहुत घाटे में चल रही है। जब कि इसके पूर्व रेलवे की भोजन व्यवस्था ठेके पर दी जाती थी और ठेकेदारों को लाखों रुपये का लाभ होता था। वस्तुतः भोजन व्यवस्था में घाटे का कारण भ्रष्टाचार है, अतः रेलवे मंत्रालय को इस भ्रष्टाचार को दूर करके इसके प्रबन्ध में सुचास्ता लाने का प्रयत्न करना चाहिये तब कहीं इस कार्य के संचालन में लाभ हो सकता है।

इस कार्य संचालन के लिये रेलवे ने बहुत से अधिकारी नियुक्त किये हैं जिनका वेतन अधिक तथा संख्या भी ज्यादा है। रेलवे मंत्रालय को उनकी संख्या कम करनी चाहिये तथा साथ ही जो पुराने ठेकेदारों के दक्ष कारीगर हैं उन्हें रेलवे में स्थान देना चाहिये तब कहीं रेलवे को लाभ हो सकता है।

देश के पांच लाख गांवों के विकास के लिये यह आवश्यक है कि देश में लाइट रेलों की संख्या बढ़ाई जाय। जिससे वे गांव-गांव में पहुंच सकें तथा जो लाइट रेलें देश में इस समय चल रही हैं उनका भी राष्ट्रीयकरण किया जाय। बंगाल की हावड़ा-शिआखला और हावड़ा आम्ता लाइट रेलें बहुत लाभ कमा रही हैं। लेकिन उनमें कर्मचारियों का शोषण किया जा रहा है। उन्हें उचित सुविधायें व मजूरी भी नहीं दी जाती है अतः सरकार को चाहिये कि वे इस रेल का राष्ट्रीयकरण कर ले।

पूर्वोत्तर रेलवे में नैमेत्तिक श्रमिकों की संख्या बढ़ती जा रही है। १९५६ में यह संख्या २६,६३६ थी जो १९५८ में बढ़ कर ७५,०८७ हो गई है। ये लोग स्थायी प्रकार का काम करते हैं तथापि फिर भी इन्हें रेलवे में नहीं खपाया जा रहा है न इन्हें चिकित्सा इत्यादि के सम्बन्ध में अन्य सुविधायें ही दी जाती हैं। अतः रेलवे मंत्रालय को चाहिये कि वे इन्हें रेलवे में खपायें और उन्हें सभी उपयुक्त सुविधायें प्रदान की जायें।

हावड़ा स्टेशन में मार्क्समैनों को ठेकेदारों के अधीन रखा जाता है। भारत में कहीं पर भी यह प्रणाली नहीं है। अतः मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि ठेकेदारों के अधीन इस कार्य को करवाने की प्रणाली समाप्त कर दी जाये और वहां के ६० मार्क्समैनों को रेलवे विभाग में खपा लिया जाय।

†श्री थानू पिल्ले (तिरुनेलवेली) : रेलवे के विकास कार्यक्रम को देखने से यह मालूम होता है कि दक्षिण प्रदेश के प्रति भेदभाव की नीति बरती जा रही है। इस प्रकार की नीति से लोगों में असन्तोष उत्पन्न होता है। वहां कुछ क्षेत्र ऐसे हैं जिनमें कोई लाइन न होने पर भी उनकी उपेक्षा की जा रही है। रामनद और मुधुकुलथूर क्षेत्रों में न रेलवे लाइन है और न सड़कें। उनके सम्बन्ध में बहुत कुछ कहा गया है परन्तु काम कुछ भी नहीं हुआ। मेरे विचार से मुधुकुलथूर लाइन को केप-कमोरिन-टिन्नेवेली लाइन से प्राथमिकता दी जानी चाहिये। इस क्षेत्र में विरुघुनगर से किलकरै और मनमदुरै से ट्यूटीकोरिन को मिलाया जाना चाहिये। इन लाइनों के निर्माण से उस क्षेत्र का विकास होगा। इसके सम्बन्ध में अनेक बार अभ्यावेदन किये जा चुके हैं परन्तु कोई कार्यवाही नहीं की गई।

जहां तक परिचालन का सम्बन्ध है हम टिन्नेवेली-तिरुचन्द्रूर लाइन के सम्बन्ध में अनेक बार लिख चुके हैं परन्तु कोई सुनवाई नहीं हुई। यह लाइन केवल ३६ मील लम्बी है। बस द्वारा यह

यात्रा ७५ मिनट की है जब कि रेलगाड़ी में बहुत अधिक लगता है। यह समय कम किया जाना चाहिये। मैं आशा करता हूँ कि यह काम कर दिया जायेगा।

जहां तक कार्य-कुशलता का सम्बन्ध है, एक समय ऐसा था जब रेलवे बोर्ड को निरंकुश कहा जाता था। परन्तु अब स्थिति बिल्कुल उल्टी हो गई है। ऐसा मालूम होता है कि या तो रेलवे बोर्ड ने अपना उत्तरदायित्व छोड़ दिया है या उसके विशेषज्ञों के परामर्श को माना नहीं जाता है। इस प्रकार की स्थिति से कार्य-कुशलता सर्वथा नष्ट हो जायेगी। मैंने कुछ अधिकारियों से इस सम्बन्ध में चर्चा की थी। उससे मालूम होता है कि बड़े अधिकारी छोटे कर्मचारियों की एकता से डरते हैं क्योंकि इन कर्मचारियों ने संघ बना रखे हैं। इसलिये यदि कार्य में कोई शिथिलता होती भी है तो अधिकारी कुछ कार्यवाही करने के बजाय आंखें मूंद लेते हैं। यह स्थिति बहुत भयंकर है। यदि यही हाल रहता है तो चाहे जितना भी व्यय किया जाये कोई लाभ नहीं होगा। कुछ इंस्पेक्टर कहते हैं कि वह गौंगमैन के विरुद्ध कार्यवाही करने से डरते हैं क्योंकि संघ उनका तबादला करा देगा। इस प्रकार की स्थिति में यदि कहीं कार्य की उपेक्षा की जाती है तो उसके विरुद्ध कोई भी कार्यवाही नहीं की जा सकती।

इस सम्बन्ध में एक खराबी यह भी है कि नियुक्ति तथा पदोन्नति के लिये अनुसूचित जातियों, अनुसूचित आदिम जातियों तथा आंग्ल-भारतीयों के लिये कुछ स्थान सुरक्षित कर दिये गये हैं। इस प्रकार के भेदभाव से अन्य लोगों की हानि होती है। कभी-कभी इन जातियों के उपयुक्त अभ्यर्थी उपलब्ध नहीं होते हैं। मेरे विचार से नियुक्ति के मामले में तो ऐसा किया जा सकता है परन्तु पदोन्नति के सम्बन्ध में इस प्रकार का भेदभाव उचित नहीं है। प्रधान मंत्री ने अनेक बार यह बात कही है और प्रथम पंचवर्षीय योजना की पुस्तक में भी इसका उल्लेख है कि भविष्य में पदोन्नतियों योग्यता के आधार पर की जायेंगी। परन्तु व्यवहार में ऐसा नहीं हो रहा है। संसद् सदस्यों को ऐसा अवसर दिया जाना चाहिये कि वे ऐसे मामलों को सदन में उपस्थित कर सकें जिनमें योग्यता की उपेक्षा की गई हो। कर्मचारियों पर ऐसा बन्धन नहीं होना चाहिये कि वे संसद् सदस्यों के माध्यम से अभ्यावेदन न करें। इस प्रकार के मामलों में यदि अभ्यावेदन को गलत सिद्ध कर दिया जाय तो हम उसे स्वीकार करने के लिये तैयार हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि कर्मचारियों पर यह प्रतिबन्ध नहीं होना चाहिये कि वे संसद् सदस्यों से अपनी शिकायतें न करें क्योंकि संसद् सदस्य जिम्मेदार व्यक्ति होते हैं और वैसा करने से देश का कोई अहित नहीं होगा।

जहां तक यात्री सुविधाओं का प्रश्न है, मेरे एक माननीय मित्र ने राष्ट्रीयकृत भोजन-व्यवस्था की आलोचना की है। उन्होंने कहा कि पुराने बैरों को भोजन-सेवा में लिया जाना चाहिये। परन्तु भोजन-व्यवस्था में जो गोलमाल है वह केवल प्रबन्धकों में ही नहीं अन्यत्र भी है। कन्ट्रैक्टरों के ऊपर कोई नियम नहीं था। वे चाहे जिसे नियुक्त कर सकते थे या हटा सकते थे। परन्तु रेलवे का प्रशासन कुछ नियमों के अनुसार होता है। भोजन-सेवा लाभ-अर्जन के उद्देश्य से नहीं चलाई जा रही है। खाना अच्छा मिलना चाहिये यही पर्याप्त है।

इस सम्बन्ध में यह भी उल्लेखनीय है कि रेलवे मंत्रालय रेलवे के बर्फ विक्रेताओं के डिब्बे को छीनना चाहता है ताकि यात्रियों को बैठने के लिये अधिक स्थान मिल सके। यह विचार तो अच्छा है परन्तु लम्बी यात्रा के लिये इस सुविधा का होना भी परम आवश्यक है। यदि बर्फ विक्रेता अपनी रियायतों का दुरुपयोग करते हैं तो उन पर नियंत्रण करना चाहिये परन्तु इस सुविधा को खत्म नहीं करना चाहिये।

श्री म० चं० जैन (कैथल) : माननीय डिप्टी स्पीकर साहब, रेलवे बोर्ड की डिमांड पर बहस करते हुए मैं भी यह कहना चाहता हूँ कि आजादी के बाद पिछले सालों में रेलवे डिपार्टमेंट को जितनी

[श्री मू० चं० जैन]

कामयाबी हासिल हुई है और उस ने जो जो काम किये हैं, उस के लिये वह मुबारकबाद का मुस्तहक है। अगर आम पब्लिक की दृष्टि से देखा जाये, तो जो सहूलियतें थर्ड क्लास पैसेंजर्स को और दूसरी आम जनता को रेलवे डिपार्टमेंट की तरफ से मिली हैं, उन के लिये मैं रेलवे डिपार्टमेंट को मुबारकबाद दिये बगैर नहीं रह सकता, हालांकि जिस तरह हुकूमत की कई किस्म की नुक्ता-चीनी होती है, उसी तरह रेलवे डिपार्टमेंट की भी होती है। अगर इस दृष्टि से देखा जाय कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में जो जो डिमांड्स और जो जो आशायें रेलवे डिपार्टमेंट से की गई हैं, उन को वह पूरा कर रहा है या नहीं, तो भी यह मानना पड़ेगा कि काफ़ी हैवी डिमांड्स उस के ऊपर हैं, लेकिन उन को वह बहुत अच्छी तरह से पूरा कर रहा है।

इस के बाद एक और दृष्टि से भी रेलवे बोर्ड की पालिसीज को परखना चाहिये और वह यह है कि क्या वह सारे देश की और इस पार्लियामेंट की पालिसी के मुताबिक समाजवादी ढांचे की तरफ बढ़ रहा है या नहीं। उस में कुछ कन्फ्यूजन नज़र आता है। कुछ बातों में तो रेलवे डिपार्टमेंट उस तरफ बढ़ रहा है, लेकिन कुछ बातें ऐसी हैं, जिन में वह उस तरफ आगे बढ़ सकता है, लेकिन रुका हुआ है और कुछ बातें ऐसी भी हैं, जिन में रेलवे डिपार्टमेंट उस पालिसी के खिलाफ चल रहा है। मिसाल के तौर पर कई बरस पहले रेलवे डिपार्टमेंट ने रेलवे ट्रेन्ज के चार दर्जों को खत्म कर के तीन दर्जों कर दिये, जोकि एक निहायत मुनासिब बात है। गवर्नमेंट के हर एक डिपार्टमेंट में उसी तरह चार क्लासें हैं, जिस तरह कि पुराने ज़माने में सोसायटी में चार जातें थीं। आखिर यह क्लास वन, क्लास टू, क्लास थ्री और क्लास फ़ोर की डिसपैरिटी कब तक चलेगी चार से तीन दर्जों करने की तरह सरकारी कर्मचारियों के तीन दर्जों कर दिये जावें। इन क्लासिज़ को खत्म करना एक बोल्ट कदम है, जोकि हमारी हुकूमत को उठाना पड़ेगा। अगर हमारा रेलवे डिपार्टमेंट इस मामले में शुरूआत करे, तो मैं उस को दिल से मुबारकबाद दूंगा।

एक काम हमारा रेलवे डिपार्टमेंट कर सकता है और उसन नहीं किया है और वह है ठेकेदारी सिस्टम को खत्म करना। कुलियों को ठेकेदार भर्ती करते हैं और क्रेटरिंग भी ठेकेदारों की मार्फ़त होती है। करोड़ों रुपये के काम ठेकेदारों की मार्फ़त होते हैं। कितने ही ऐसे काम हैं, जोकि डायरेक्ट हो सकते हैं, लेकिन वे ठेकेदारों की मार्फ़त कराये जाते हैं। ये ठेकेदार किस तरह गरीब कुलियों का खून चूसते हैं, यह किसी से छिपा नहीं है। हम यह भी जानते हैं कि बड़े-बड़े ठेकेदारों को—क्रेटरज़ को दस, बीस, पचास स्टेशनों के क्रेटरिंग के ठेके मिल जाते हैं, जिस का मतलब यह है कि कोई इन्वेस्ट करे, कोई काम करे लेकिन फ़ायदा कोई तीसरा ही उठाए, जोकि इस केस में ठेकेदार हैं। अगर पिछले सालों की इस बारे में तकरीरों को देखा जाय, तो मालूम होगा कि इस सिस्टम की कितनी नुक्ता-चीनी की जाती है, लेकिन अभी तक उस में कोई तब्दीली नहीं की गई है। ऐसा मालूम होता है कि इस में कुछ वेस्टिड इन्ट्रेस्ट्स का हाथ है। ठेकेदारों का तो इस में फ़ायदा है ही, लेकिन उन के अलावा मैं किस पर इल्ज़ाम लगाऊं, क्योंकि मेरे पास कोई सुबूत नहीं है और यह अच्छा नहीं लगता है, लेकिन कहना पड़ता है कि इस मामले में रेलवे बोर्ड के आदमी या जनरल मैनेजर इन्ट्रेस्टिड हैं। जिस जगह स्किल्ड वर्कज़ की ज़रूरत नहीं होती है, सारे मुल्क में जो मरम्मत का काम होता है, मिट्टी का काम होता है, और जहां अनस्किल्ड वर्कज़ काम कर सकते हैं और जो करोड़ों रुपये का काम होता है, वहां तो लेबर को-आपरेटिव सोसायटीज़ की मार्फ़त काम कराया जाना चाहिये। हम को-आपरेटिव्स की बात करते हैं, ज्वाइंट फ़ार्मिंग की बात करते हैं, इसलिये रेलवे डिपार्टमेंट को जहां मुमकिन हो, वहां लेबर को-आपरेटिव सोसायटीज़ की मार्फ़त काम कराना चाहिये।

जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, आप ने और दूसरे मेम्बरान ने रेलवे के मामले में सोशलिस्टिक पैटर्न का जिक्र किया था। यह ज़रूरी है कि पसमान्दा इलाकों को प्रायर्टी दी जाये। मैं यह कनसीड

करता हूँ कि सब इलाकों का सैटिसफ़ेक्शन नहीं हो सकता है। लेकिन एक के बाद दूसरा मेम्बर उठता है और शिकायत करता है कि मेरा एरिया बैकवर्ड है, उस तरफ़ ध्यान नहीं दिया जाता है। आखिर हम भी रेशनल आदमी हैं। मैं चाहता हूँ कि हम को बताया जाय कि फ़लां एरिया बैकवर्ड है, इसलिये उस तरफ़ फ़लां काम किया जा रहा है। रेलवे मिनिस्टर हम को बतायें कि क्या नई लाइनें बनाने में इस बात का ध्यान रखा गया है। मैं ने पिछले साल और उस से पिछले साल डिसमेंटल्ड लाइन्ज के बारे में कहा था। मैं समझता हूँ कि हिन्दुस्तान भर में ऐसी कोई लाइन नहीं होगी, जोकि वार डेज में—१९३९, १९४०, १९५१ में डिसमेंटल हुई थीं और उस को न बनाया गया हो। अगर कोई इलाका है मेरे जैसा बदकिस्मत तो मैं उस की भी वकालत करता हूँ, लेकिन अपने इलाके के बारे में खास तौर पर कह दूँ कि अंग्रेजों ने उस इलाके को मुनासिब समझा, इंजीनियरों ने जस्टिफ़िकेशन दिया वहां लाइन बनाने का, लेकिन हमारी आजाद गवर्नमेंट, आजाद मुल्क की, वह मुनासिब नहीं समझती कि इस इलाके की उखड़ी लाइन को रिस्टोर किया जाय। पानीपत से रोहतक तक की लाइन के लिये बड़े वादे थे। गोहाना से रोहतक तक तो रिस्टोर हो गई, बीस मील का इलाका गोहाना से पानीपत तक का रहता है। पता नहीं वह किस प्लैन में आयेगा, दूसरी, तीसरी किसी प्लैन में पता नहीं वह आ भी सकेगा या नहीं। आज रेलवे बोर्ड इस के कामर्शल हिसाब को वाच कर रहा है, वह देख रहा है कि यह कामर्शली साउंड है या नहीं। इस का टाइम गलत, इस का कनेक्शन गलत, सब कुछ गलत लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे बोर्ड का कामर्शल स्टैण्डर्ड किस किसम का है कि आधी लाइन बना कर छोड़ दिया। दो, चार बरसों में कह दिया जायगा कि यह कामर्शली अनसाउंड है और इस का एक्स्टेंशन करने की बात तो कुजा, इस को हटाने की बात होगी। इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि आप मेहरबानी कर के हमें सजा न दें, हमारे इलाके के लोगों ने भी आजादी की जंग में हिस्सा लिया है। रेलवे मिनिस्टर साहब वैसे भी जानते हैं कि हमारा पंजाब का हिन्दी स्पीकिंग एरिया पस्मांदा इलाका है।

**श्री जगजोवन राम :** पस्मांदा इलाका है ?

**श्री मू० चं० जैन :** जी हां, इस इलाके की जो डिसमेंटल्ड लाइन है उस के बारे में यह जवाब न दें कि हमारे पास रुपया नहीं है, पांच-पांच सौ मील लम्बी नई लाइन बनाने के वास्ते रुपया है, लेकिन जो डिसमेंटल्ड लाइन है उस को दोबारा बनाने के लिये मना किया जाय, यह ठीक नहीं है। इस के लिये फंड्स की कोई बात नहीं होनी चाहिये।

इस के बाद एक और निवेदन करना चाहता हूँ जोकि करप्शन के सम्बन्ध में है। इस के बारे में हाउस में काफी जिक्र किया गया। मैं कल रेलवे मिनिस्टर साहब की स्पीच को सुन रहा था और इन्तज़ार कर रहा था कि शायद वह इस के बारे में कोई जवाब देंगे। मुझे बड़ी शर्म आई जब आचार्य कृपालानी ने एक करप्शन के इन्स्टेंस का जिक्र किया। वह इतने बड़े महबूब लीडर हैं, मुल्क में उन की इतनी इज्जत है। उन्होंने बताया कि जो खादी का इन्स्टिट्यूशन है, जब वह अपना माल बुक कराता है तो उसे रिश्वत देनी होती है। यह कितने शर्म की बात है। मिनिस्टर साहब को चाहिये था कि वह इस की तहकीकात करते और हाउस में इस का जवाब देते। उन को चाहिये कि जो लोग इस के जिम्मेदार हों, उन को कड़ी सज़ा दें। वैसे मैं अपने तजुबों की बिना पर कहना चाहता हूँ कि यह तो एक नानआफिशल डिपार्टमेंट है, मेरी इन्फार्मेशन है कि सरकारी महकमों को भी, जिन को कि माल बुक कराना पड़ता है, रिश्वत देनी पड़ती है। आप हैरान होंगे कि सरकारी महकमे कैसे रिश्वत देते हैं ?

**एक माननीय सदस्य :** उसे दिखाते कहां हैं ?

**श्री मू० चं० जैन :** मेरे एक साथी पूछते हैं कि उसे दिखाते कहां हैं। मुझे एक सरकारी कर्मचारी ने बताया कि हम को भी रिश्वत देनी पड़ती है। उन्होंने कहा . . . . .

**श्री जगजीवन राम :** जब आप मिनिस्टर थे तब का तजुर्बा है ?

**श्री मू० चं० जैन :** जो सवाल मेरे साथी ने किया, वही मैं ने उन से पूछा कि आप वह रिस्वत दिखाते कहां हैं। उन्होंने कहा कि हम क्या करें, एक आदमी खास तौर पर रेलवे स्टेशन पर दिखाया पड़ता है। वहां पर एक आदमी माल उतारने और लादने के लिये खड़ा किया दिखाया हुआ है। वहां कोई आदमी नहीं होता। जो गुड्स क्लर्क है उसी की जेब में सब कुछ जाता है।

**श्री जगजीवन राम :** यह किस महकमे की बात है ?

**श्री मू० चं० जैन :** यह बात फूड डिपार्टमेंट की है, पंजाब के फूड डिपार्टमेंट की जो कर्नाल में काम कर रहा है। अगर यही सैटिस्फैक्शन का स्टैण्डर्ड है कि आप ने करप्शन के लिहाज से उस का सुधार किया है, तो यह सैटिस्फैक्शन गलत है। इस के लिये जितना डिस्सैटिस्फैक्शन करप्शन के बारे में हो उतना ही थोड़ा है और जितनी सक्ती से उस को रूट आउट किया जा सके करना चाहिये। अगर यह कहा जाय कि यह करप्शन सिर्फ थर्ड और फोर्थ क्लास सर्वेन्ट्स में है, फर्स्ट और सेकेन्ड क्लास में नहीं है, तो मैं यह नहीं मानता हूं। यह फर्स्ट और सेकेन्ड क्लास में भी है। अभी-अभी मेरे एक दोस्त ने कहा कि क्लास ३ और ४ में इंडिसिप्लिन बढ़ गई है और ऊपर के लोग ऐक्शन लेने में डरते हैं। यह बात किसी हद्द तक ठीक हो सकती है, लेकिन जब तक उन में अपनी कमजोरी न हो वह क्लास ३ और ४ सर्वेन्ट्स के खिलाफ ऐक्शन लेने में क्यों डरें ? क्लास ३ और ४ सर्वेन्ट्स को पता है कि जो उनके फर्स्ट और सेकेन्ड क्लास के अफसरान में कितनी कमजोरियां हैं। अंग्रेजों के जमाने में वह कोई बात करते हुए डरते थे लेकिन अब हालत दूसरी है। जब भी क्लास १ और २ के लोग कोई बात करते हैं जोकि नीचे वालों के खिलाफ जाती है तो वे इंडिसिप्लिन करने के लिये तैयार हो जाते हैं। ऊपर के लोगों में कमजोरी न हो तो कभी भी इंडिसिप्लिन नहीं हो सकती।

अब मैं अपने हल्के के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। जो भी सजेशन यहां पर पार्लियामेंट के मेम्बर देते हैं इस हाऊस में उन को रेलवे बोर्ड और जनरल मैनेजर एग्जामिन करते हैं। अभी मेरे साथी श्री नवल प्रभाकर ने बतलाया कि इन लोगों का क्या हाल है। और चाहा कि जो सजेशन दिये जाते हैं, उन का जवाब दिया जाये मैं उनसे सहमत हूं। पिछली बार मैं ने अपनी कांस्टिटुएन्सी की बाबत कहा कि कुरुक्षेत्र, नरवाना और पानीपत, जींद में डीजल कार्स चलाई जायें, कैथल स्टेशन पर गुड्ज शेड बढ़ाना चाहिये, जींद स्टेशन पर पैसेन्जर शेड बनना चाहिये। लेकिन यहां पर हमारी चीजों का जवाब नहीं दिया जाता। हमारे रास्ते में यह मजबूरियां हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप हर दफा इतनी बातें बतला देते हैं कि वह सब को छोड़ देते हैं।

**श्री मू० चं० जैन :** अगर उनका यही स्टैण्डर्ड है कि हम जितनी ज्यादा बातें बतलाते हैं उन को छोड़ दिया जाय तो मैं उन को मुबारकबाद नहीं दे सकता और न वह इस बात का क्लेम कर सकते हैं कि उन्होंने एक साल के अन्दर रेलों में इतना सुधार कर दिया। मैं ने यहां पर इतनी बातें कहीं हैं और मुझे विश्वास है कि हमारे रेलवे मिनिस्टर के जरिये वे देखी जायेंगी। यह मिनिस्ट्री इस पर ध्यान देगी और हमें सैटिस्फैक्शन देगी कि उस ने उन को एग्जामिन किया और इन बातों का जवाब यहां पर दिया जायेगा।

**श्री ब्रजराज सिंह (फ़िरोज़ाबाद) :** उपाध्यक्ष महोदय, सदन का जो समय है उस के विभाजन के सम्बन्ध में भी मैं समझता हूं कि कुछ ऐसा प्रयत्न किया जायगा जिस से कम से कम हर विचार धारा के लोगों को अपने विचार प्रकट करने का मौका मिलेगा। मैं पांच मिनट से ज्यादा न ले कर

रेलवे बोर्ड से सम्बन्धित कुछ बातें कहना चाहता हूँ। मैं समझता हूँ कि अब समय आ गया है जब रेलवे बोर्ड को पूरी तौर से समाप्त होना चाहिये। अब कोई ऐसा मौका नहीं है कि यह समझा जाता रहे कि रेलवे बोर्ड भी काम करता रहे और पार्लियामेंट भी काम करती रहे। अगर आप इस साल के बजट को देखें तो पता चलेगा कि जितना हम लोक-सभा पर खर्च करते हैं, करीब-करीब उतना ही रेलवे बोर्ड के ऊपर खर्च किया जा रहा है। मेरे माननीय मित्र श्री माथुर ने अभी बतलाया कि किस तरह से चार सालों के अन्दर इतने अफसर बढ़े हैं। लेकिन अगर इस के साथ-साथ आप यह देखें कि किस प्रकार नये-नये पद कायम किये जाते हैं, तो उसे देख कर आप को हैरानी होगी। रेलवे बोर्ड के ५ मेम्बर हैं और इतने ही ऐडिशनल मेम्बर हैं, ७ डाइरेक्टर हैं और ४ ऐडिशनल डाइरेक्टर हैं, ज्वायेंट डाइरेक्टर ७ हैं और ऐडिशनल ज्वायेंट डाइरेक्टर ७ हैं, डिप्टी डाइरेक्टर १४ हैं और ऐडिशनल डिप्टी डाइरेक्टर १२ हैं, असिस्टेंट डाइरेक्टर ३ हैं और ऐडिशनल असिस्टेंट डाइरेक्टर ८ हैं। हर जगह पर ऐडिशनल मौजूद है। सेक्रेटरी ऐडिशनल है, ज्वायेंट सेक्रेटरी ऐडिशनल है। इस के साथ ही एक दूसरी चीज भी देखने में आती है। कुछ परम नेट स्टाफ है और कुछ टेम्पोरेरी स्टाफ है। टेम्पोरेरी स्टाफ पृथक चलता है। आप इस का उदाहरण भी ले लें। इस्टेब्लिशमेंट को ही देख लीजिये। सन् १९५६-६० में परमानेंट स्टाफ में अकाउंटेंट्स, असिस्टेंट्स, क्लर्क्स वगैरह सब मिला कर ४२० हैं लेकिन टेम्पोरेरी हैसियत में ८३२ हैं। अभी हमारे माननीय मित्र श्री.माथुर भाषण कर रहे थे तो माननीय रेलवे मंत्री महोदय ने कहा कि अब हम ने यह स्टाफ कम करने की तरफ कदम उठा लिया है। मैं कहना चाहता हूँ कि इस्टेब्लिशमेंट में जहाँ सन् १९५८-५९ में अकाउंटेंट्स, असिस्टेंट्स वगैरह ३११ थे वहाँ अब सन् १९५६-६० में ४२० किये जा रहे हैं। मेरे पास बहुत वक्त नहीं कि इस पर काफी तफसील से कहा जाय, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि नीति सम्बन्धी किसी बात को हल करने का सवाल आता है, तो कोई भी ऐसा आदमी जो हमारे देश के जनतंत्र की परम्पराओं में विश्वास नहीं करता वह नीति नहीं बना सकता। नीति बनाने वाला वह हो सकता है जिसने देश की कठिनाइयों को देखा है। जो लोग सैलून में चलना जानते हैं, जो कहते हैं कि साढ़े तीन या चार हजार रुपये से कम वेतन पर हम रह नहीं सकते हैं, वे नीति बनाने का कोई काम नहीं कर सकते हैं। अगर आप इस बजट को देखेंगे तो हर जगह पर मेम्बर के पास ऐडिशनल मेम्बर, हर सेक्रेटरी के पास प्राइवेट सेक्रेटरी भी दिया होगा। जो भी इस तरह का पद बनता है तो उस के साथ पूरा पैराफर्नेलिया लगा हुआ होता है। एक पद बनाया गया तो उस के साथ प्राइवेट सेक्रेटरी बनाया गया। प्राइवेट सेक्रेटरी का दफतर होगा, उस के साथ सारी वही बातें होंगी जो कि योरोपियन देशों में हुआ करती हैं। उन के लिये एक टेलिफोन बहुत आवश्यक है। इस के साथ बाहर भी एक आदमी ऐसा बैठा रहना चाहिये जो हमेशा देखता रहे कि साहब टेलिफोन पर बात तो नहीं कर रहा है। इस तरह से खर्च करने और लाइनें बिछाने का काम आप क्या कर सकते हैं। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जब अंग्रेजी जमाने में कोई योजना होती थी तो उस में एक साल के अन्दर ३६० मील लम्बी नई लाइन बनाई जा सकती थी, लेकिन आज ८०० मील लम्बी पुरानी लाइन ठक नहीं हो पाती है। होता यह है कि देश का रुपया जो आज निर्माण के काम में लगना चाहिये, लाइन बिछाने में जाना चाहिये, जिन्हें बैंकवर्ड एरियाज कहते हैं, उन में लाइन बिछाने में खर्च होना चाहिये वह रुपया खर्च हो जाता है सरकारी अफसरों की तन्ख्वाहों पर, वह खर्च हो जाता है ऐ.गो-इशरत के सैलून में। मैं पूछना चाहता हूँ कि आखिर कौन सी ऐसी दिक्कत है? आज जब देश का सब से बड़ा आदमी चल सकता है बिना सैलून के तो यह आदमी नहीं चल सकते? बार-बार सदन में कहा जाता है रेलवे मिनिस्टर महोदय की तरफ से कि सैलून तो सिर्फ इसलिये रखे जाते हैं कि जो रेलवे बोर्ड के मेम्बर हैं या दूसरे अधिकारी हैं वे उन में आराम से जितना चाहें काम कर सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि जब राष्ट्रपिता महात्मा गांधी उस जमाने में थर्ड क्लास में चल सकते थे जब कि अपना राज्य नहीं था तब आज जब कि

[श्री ब्रज राज सिंह]

देश के निर्माण की बातें की जा रही हैं और इस देश में एक समाजवादी समाज की स्थापना की बात कही जा रही है तब कुछ इन्ने गिने लोगों का सैलूनों में चलना कुछ समझ में नहीं आता है और ऐसा करके कोई हम इस देश में समाजवादी समाज की स्थापना के ध्येय की प्राप्ति के पथ पर अग्रसर नहीं हो रहे हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह मुल्क को ऊपर उठाने का काम नहीं है। जिस तरह से कि आज आपके प्रशासन का एक्सपेंशन हो रहा है और प्रशासन पर होने वाला व्यय निरंतर बढ़ता जा रहा है और कार्यक्षमता बजाय बढ़ने के घटती जा रही है तो मेरा कहना है कि यह सही दिशा की ओर हम नहीं बढ़ रहे हैं बल्कि विपरीत दिशा की ओर बढ़ रहे हैं। आज इस बात की बहुत आवश्यकता है कि हमारा यह खर्च कम हो।

अगर नीति सम्बन्धी मामले रेलवे मंत्री महोदय खुद तय नहीं कर सकते, उनके दो डिप्टी मिनिस्टर्स तय नहीं कर सकते तो आप १० डिप्टी मिनिस्टर्स रख लीजिये, लोक सभा से चुने हुए आदमी होते हैं उन्हें जनता की तकलीफें मालूम होती हैं और उन से यह काम कराइये।

उपाध्यक्ष महोदय, इसके अतिरिक्त हम चाहते हैं कि देश में से आर्थिक असमानता हटे और आज जो भारी असमानता तनखाहों के बीच में है वह हट जाय तब मैं पूछना चाहता हूँ कि यह रेलवे बोर्ड के मेम्बर्स के लिये जो सदन में मंत्री महोदय मांग लेकर उपस्थित होते हैं और उन की ३००० और ४००० तनखाहों की जो मंजूरी सदन से कराते हैं वह कहां तक उचित है। आज सवाल यह आपके सामने है कि आखिर ऐसे बड़े बड़े अफसरों को जिन की कि १ हजार से ऊपर तनखाह है उन को आप कब तक मोटी मोटी तनखाहें देते रहेंगे। मैं पूछना चाहूंगा कि क्या यही मुल्क से गरीबी और आर्थिक असमानता को दूर करने का रास्ता है? उसका सही रास्ता तो यही है कि आप इतनी लम्बी लम्बी तनखाहें बंद कीजिये और अगर वह आप न कर सकते हैं तो फिर आप कम से कम ऐसे लोगों को जो कि स्टैचुटरी बौडी नहीं हैं, जो एडवाइजरी कॅपेसिटी में सलाह देने के लिये हैं, एक्सपर्ट बौडी है तो आप उनको सिर्फ एक्सपर्ट की निगाह से देखें और मैं कहना चाहूंगा कि आप रेलवे बोर्ड को खत्म कर के रेलवे मिनिस्ट्री का विस्तार करें और उसके जरिये नीति सम्बन्धी बात करें।

अब जहां तक कि देश में नई नई रेलवे लाइनें बिछाने की बात है और रेल और रोड को आर्डिनेशन की बात है तो फाइनेंस मिनिस्टर साहब के बजट को देख कर ऐसा मालूम हुआ और उसके सम्बन्ध में अभी माननीय रेल मंत्री महोदय ने बतलाया कि उनकी सलाह पर फाइनेंस मिनिस्टर साहब ने टायर और डीज़ल आयल पर कर नहीं बढ़ाया है तो मेरा तो कहना है कि इस तरह की राष्ट्रीय अंडर-टेकिंग को इस तरह का प्रीफ्रेंस देकर आप यह साबित करते हैं कि मुल्क में कोई भी राष्ट्रीय उद्योग और व्यवसाय अच्छी तरह से नहीं चल सकता। मैं तो कहूंगा कि आप रोड और रेल दोनों को कम्पिटिशन करने के लिए बराबर का मौका दीजिये। अब जिन इलाकों में रोड है वहां पर हमें रोड ट्रान्सपोर्ट ठीक करने की ओर ध्यान देना चाहिये और वहां पर नई रेलवे लाइन नहीं बिछाना चाहिये अलबत्ता उन स्थानों पर जहां कि सड़कों की व्यवस्था नहीं है वहां पर रेलवे लाइनें बिछायी जानी आवश्यक हैं। हमें यह देखना होगा कि किस स्थान पर रोड ट्रान्सपोर्ट की व्यवस्था की जानी चाहिये और किस स्थान पर रेल की व्यवस्था होनी चाहिये और उस के अनुसार हमें काम करना चाहिये। हमें इस देश के आर्थिक साधनों के अनुरूप सावधानी से कदम बढ़ाना चाहिये ताकि बेकार में रुपया व्यय न हो। हमारा ध्येय इस देश की जनता को सुलभ और सस्ता यातायात का साधन सुलभ कराना होना चाहिये।

श्री रघुवीर सहाय (बदायूं) : मैं तीन चार बातें मंत्री जी की जानकारी में लाना चाहता हूँ। जब विभागीय भोजन व्यवस्था प्रारम्भ की गई थी तो हम आशा कर रहे थे कि पुरानी शिकायतें दूर हो जायगी। परन्तु खेद है कि विभागीय भोजन व्यवस्था में भी वैसा ही ढर्रा चल रहा है जैसा कंट्रैक्टरों के प्रबन्ध में था।

मैं अभी हाल में संसद् सदस्यों के प्रशिक्षण कैंप में गया था। मुझे दोनों ओर की यात्रायें ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस से करनी पड़ीं। मैंने भोजन व्यवस्था को अत्यन्त असंतोषजनक पाया। मैंने ६ फरवरी, १९५६ को शिकायत पुस्तक में इसकी शिकायत लिखी। मैंने उसमें लिखा कि मैंने २६ जनवरी को मथुरा से लेकर हैदराबाद तक ग्रांड ट्रंक में सफर किया और ४-२-५६ को उसी गाड़ी से वापस भी हुआ। मैंने दोनों बार चाय, काफी तथा भोजन को खराब पाया। मैंने सम्बन्धित व्यक्तियों से असंतोष भी प्रकट किया पर कोई लाभ नहीं हुआ। यदि एक संसद् सदस्य के साथ ऐसा व्यवहार किया जा सकता है तो सर्वसाधारण व्यक्ति तो शिकायत करने का साहस ही नहीं करेगा। मैं चाहता हूँ कि इसके सम्बन्ध में तुरन्त जांच की जाये और इस नोट की एक प्रतिलिपि रेलवे मंत्री को भेज दी जाये।

परन्तु अपने नोट को पढ़कर सुनाने का मेरा तात्पर्य यह नहीं है कि मैं विभागीय भोजन व्यवस्था को खत्म कराना चाहता हूँ। मैं केवल यह चाहता हूँ कि उसमें नियंत्रण अधिक रखा जाये।

मैंने आचार्य कृपालानी के विस्तृत प्रतिवेदन को पढ़ा है। उन्होंने भी लिखा है कि यदि नियंत्रण नहीं रखा जायेगा तो विभागीय भोजन व्यवस्था से कोई लाभ नहीं होगा। एक खराबी यह है कि बड़े सामान के साथ बिल नहीं लाते बल्कि गाड़ी चलने के समय पैसे मांगने आ जाते हैं और समय न होने का बहाना कर बिना बिल दिये पैसे मांगते हैं।

मैंने यह भी देखा है कि लम्बी यात्रा की गाड़ियों में भी भोजन का डिब्बा नहीं होता जिससे यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। उदाहरण के लिए मैं अमृतसर से हावड़ा जाने वाले मेल का नाम दे रहा हूँ। आशा है माननीय मंत्री इसकी जांच करेंगे।

अंतिम बात यह है कि मैं गत कई वर्षों से रोसा-बबराला लाइन के बनाए जाने की मांग करता आ रहा हूँ परन्तु कोई परिणाम नहीं निकला। १९१४ में ब्रिटिश सरकार ने इस लाइन का सर्वेक्षण किया था। अब ४४ वर्ष बीत चुके हैं पर यह लाइन नहीं बनाई गई है। हाल में माननीय उपमंत्री लखनऊ गए थे। वहां भी इस लाइन के निर्माण की मांग की गई थी। इसके निर्माण से शाहजहांपुर और बदायूं के पिछड़े जिलों को लाभ होगा और लखनऊ तथा दिल्ली के बीच की यात्रा भी कम हो जाएगी।

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे जहां तक याद है मैं रेलवे के ऊपर बहुत ही कम बोला हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या अच्छा होता कि आप आज भी न बोलते।

श्री श्रीनारायण दास : पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जो चार श्रेणी के कर्मचारी हैं उनमें नम्बर १ और २ तथा नम्बर ३ और ४ के कर्मचारियों के बीच भीतर ही भीतर बड़ा संघर्ष चलता है। इससे रेलवे की एफिशेंसी बहुत कम होती है। नम्बर १ और नम्बर २ के कर्मचारी कहते हैं कि जब से स्वराज्य आया है नम्बर ३ व ४ के कर्मचारी हमारी बात ही नहीं सुनते। और दूसरी और नम्बर ३ व ४ के कर्मचारी कहते हैं कि जब से स्वराज्य आया है तब से नम्बर १ और २ के कर्मचारियों का व्यवहार हमारे साथ बहुत खराब हो गया है जिससे हमको अच्छा काम करने का साहस नहीं होता। मैं चाहता हूँ कि इस बात की छान-बीन होनी चाहिए और इस मनोमालिन्य के कारण को दूर

[श्री श्रीनारायण दास]

करना चाहिए, क्योंकि अगर यह स्थिति रहेगी तो रेलवे के काम में तरक्की नहीं हो सकती। मेरा ख्याल है कि दोनों तरफ की शिकायत कुछ कुछ सही है। इस लिए इस चीज की जांच-पड़ताल होनी चाहिए और इन दोनों वर्गों में अच्छे सम्बन्ध स्थापित किये जाने चाहिए। मैं आपको एक उदाहरण दूँ। जब नम्बर ३ व ४ के कर्मचारियों का कोई मामला, चाहे वह वेतन के सम्बन्ध में हो, चाहे वह छुट्टी के सम्बन्ध में हो, चाहे वह पेंशन के सम्बन्ध में हो, चाहे वह प्रावीडेंट फंड के सम्बन्ध में हो, जब भी उनकी कोई दरखास्त किसी ऊपर के अफसर के पास जाती है तो उसके डिसपोजल में बहुत जबरदस्त देरी हो जाती है। इससे उनको असंतोष होता है। जिनकी पहुँच होती है उनका डिसपोजल जल्दी हो जाता है। मैं भ्रष्टाचार की बात नहीं कहना चाहता था लेकिन इस स्थिति में भ्रष्टाचार भी हो सकता है। तो इस बात की छानबीन होनी चाहिए और जो असुविधा नम्बर ३ व ४ के कर्मचारियों को है उसको दूर किया जाना चाहिए। और उसके बाद फिर अनुशासन के सम्बन्ध में जो नियम हैं उनको कड़ाई के साथ बरतना चाहिए तो वह अच्छा काम दे सकेंगे।

मुझ से पहले यह बात कही गयी कि रेलवे के ११ लाख कर्मचारियों को जो पेंशन की सुविधा दी गयी उसका लाभ केवल २२ या २३ हजार कर्मचारियों ने ही उठाना पसन्द किया है। मेरा जहाँ तक ख्याल है इसका कारण यह है कि कर्मचारियों का ख्याल है कि पेंशन के डिसपोजल में बहुत देरी होगी इस लिए वह इसमें नहीं आना चाहते। वह समझते हैं कि प्रावीडेंट फंड तो फिर भी आसानी से जल्दी मिल जायेगा पर पेंशन में बहुत देरी होगी। यह चीज रेलवे विभाग में तो पहले पहल लागू की जा रही है, पर सरकार के दूसरे विभागों में तो पहले से है। वहाँ पर काफी देरी होती है।

तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि नीचे वाले कर्मचारियों की मांगों की पूरी तरह छानबीन होनी चाहिये।

मैं रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मेरे इलाके वालों के लिए बड़ा काम किया है जिससे लोगों को बहुत खुशी है। वह है मुकामा घाट में पुल का बनना। इसके लिए बहुत समय से उत्तरी बिहार, पूर्वी उत्तर प्रदेश और आसाम के लोगों की मांग थी। इस पुल के बन जाने से आदमियों के आने जाने और माल लाने ले जाने की बड़ी सुविधा हो जायेगी। यह पुल समय से पहले तैयार हो गया है यह और भी खुशी की बात है और इसके लिए मैं उन कर्मचारियों को जिन्होंने वहाँ काम किया और रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। जब हम अपनी कांस्टीट्यूएँसी में जाते हैं तो लोग सरकार के विभिन्न विभागों के बारे में शिकायत करते हैं, तो हम उनसे कह देते हैं कि इसकी जांच पड़ताल करेंगे। लेकिन जब हम रेल में सफर करते होते हैं तो हमारे साथी मुसाफिर हम से रेलवे विभाग की शिकायत करते हैं कि रेलें देर से चलती हैं, कोई देखभाल करने वाला नहीं है आदि आदि, तो हम उनसे यह नहीं कह सकते कि हम जांच पड़ताल करेंगे, पर उस समय हमको लज्जित हो जाना पड़ता है।

मैं मंत्री जी से, जो कि हमारे प्रान्त के ही हैं, यह कहना चाहता हूँ कि आप गंगा के उत्तर का नक्शा देखें और गंगा के दक्षिण का नक्शा देखें तो आपको बड़ा अन्तर मालूम होगा। जिस समय श्री गोपालास्वामी आयंगर रेल मंत्री थे तो उन्होंने यह स्वीकार किया था कि मीटर गेज के साथ स्टेप मदरली ट्रीटमेंट किया गया है। मैं मानता हूँ कि अब इस स्थिति में कुछ सुधार हुआ है लेकिन फिर भी अफसरान छोटी लाइन को बुरी निगाह से देखते हैं। इसीलिए अब तक उसका सुधार नहीं हुआ है।

श्री शाहनवाज खां : यह गलत है ।

श्री श्रीनारायण दास : मैं यह कहना चाहता हूँ कि पूरा सुधार नहीं हुआ है ।

इसके अलावा मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि दरभंगा जंक्शन है जहाँ तीन चार लाइनें मिलती हैं और समस्तीपुर में भी तीन चार लाइनें मिलती हैं । इन तीन चार लाइनों का पैसिंजर और गुड्स ट्रेफिक दरभंगा ले जाने के लिए एक सिंगिल लाइन काफी नहीं है । हमने सुना था कि उसको डबल किया जायेगा । हमने सोचा कि चलो इससे कुछ सुविधा होगी । लेकिन फिर कुछ दिन बाद सुना कि इस लाइन को डबल करने के बजाये मुजफ्फरपुर से एक लाइन दरभंगा को खोली जायेगी ताकि मुजफ्फरपुर दरभंगा और समस्तीपुर का एक ट्रांज़िगिल बन जायेगा । मुजफ्फरपुर दरभंगा लाइन का सर्वे हुआ । और जब मैं ने इस सम्बन्ध में सवाल किया तो कहा गया कि वहाँ का टेरेन ऐसा है कि वहाँ लाइन नहीं बनायी जा सकती । मैं इंजीनियर तो नहीं हूँ लेकिन मैं समझता हूँ कि वहाँ का कोई स्पेशल टेरेन नहीं है अगर वहाँ रेलवे लाइन खोली जाये तो मुनाफा अवश्य होगा । तो इस तरह से न तो समस्तीपुर दरभंगा लाइन का डबलिंग हुआ और न दरभंगा मुजफ्फरपुर लाइन बनी । मैं मंत्री जी से कहूँगा कि वह दरभंगा मुजफ्फरपुर लाइन की फिर से जांच पड़ताल करावें । यह बहुत जरूरी है । जैसा टेरेन दरभंगा से समस्तीपुर तक है वैसा ही दरभंगा से मुजफ्फरपुर का है । दरभंगा से समस्तीपुर तक माल और पैसिंजरों के आने जाने के लिये एक ही लाइन है । इससे बड़ी असुविधा होती है । अगर इस लाइन का डबलिंग हो जाये तो भी कुछ सुविधा हो सकती है । अगर आप इजाजत दें तो मैं एक बात और कह दूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो आप बस ही कीजिये ।

श्री खाडिलकर (अहमदनगर) : माननीय रेलवे मंत्री तथा उपमंत्रियों के भाषणों से ऐसा ज्ञात होता है कि इस विभाग में बहुत अच्छा कार्य हो रहा है और कहीं कोई कठिनाई नहीं है । परन्तु वास्तव में यह बात ठीक नहीं है । इस विभाग का कार्य ऐसा नहीं हो रहा है जैसी कि आशा की जानी चाहिये । अनेक प्रकार के दोष सदन में बताये गये हैं । रेलवे एक राष्ट्रीय उपक्रम है इसलिये रेलवे बोर्ड को चाहिये कि उसमें पुनर्गठन करे ।

मैं केवल दो एक सुझाव यहां दूँगा । रेलवे बोर्ड को चाहिये कि जब किसी लाइन को अग्रिमता दी जाती है तो उसके सम्बन्ध में जनता को समझाये कि वैसा क्यों किया गया । अग्रिमता देते समय यदि विभिन्न पहलुओं पर भली प्रकार विचार कर लिया जाये तो बहुत सी छोटी छोटी शिकायतें दूर हो सकती हैं ।

एक समस्या रेलवे मंत्रालय और मजदूरों के सम्बन्धों की है । यह ठीक है कि रेलवे कर्मचारी भली प्रकार कार्य कर रहे हैं परन्तु प्रश्न यह है कि क्या वे यह अनुभव करते हैं कि वे इस उपक्रम में सहभागी हैं । यह एक अहं प्रश्न है । आप गैर-सरकारी उद्योग क्षेत्र में प्रबन्ध में सहभागिता की बात तो करते हैं परन्तु रेलवे जैसे विशाल उपक्रम में वैसा क्यों नहीं करते ? रेलवे कर्मचारियों को विभिन्न स्तरीय समितियों में प्रतिनिधित्व मिलना चाहिये । पुरानी पद्धति का अन्त करना आवश्यक है ।

जहां तक वित्तीय स्थिति का सम्बन्ध है मंत्री जी के भाषण से ऐसा ज्ञात होता है कि वह आगामी वर्ष का यथार्थ चित्र उपस्थित करने में असमर्थ हैं और इसलिये उन्होंने अपने बचाव के लिये सारा दोष सड़क परिवहन पर मढ़ दिया है ।

पहले नौपरिवहन, परिवहन तथा रेलवे एक ही विभाग के अन्तर्गत थे । यह एक प्रकार से ठीक भी था । इसलिये करारोपण का प्रस्ताव करते समय अथवा उसमें परिवर्तन करते समय रेलवे

†मूल अंग्रेजी में

[श्री खाडिलकर]

बोर्ड को परिवहन की अर्थ-व्यवस्था, लोगों की आवश्यकताओं आदि प्रश्नों का अध्ययन करना चाहिये था। परन्तु रेलवे ने इन समस्त प्रश्नों की पूर्ण उपेक्षा की है।

इसलिये मेरा निवेदन है कि उन्हें इस दिशा में शुरुआत करनी चाहिये। मुझे संगठन के सम्बन्ध में तो कोई शिकायत नहीं है परन्तु यह आवश्यक है कि प्रत्येक कर्मचारी अपनी जिम्मेदारी को समझे। मैं जानता हूँ कि उत्पादन के सम्बन्ध में कुछ अच्छी बातें की गई हैं जिनके लिये उन्हें श्रेय दिया जाना चाहिये। परन्तु अन्य क्षेत्रों में भी कुछ करने की आवश्यकता है।

अगला प्रमुख प्रश्न ठेकेदारों से सम्बन्धित है। हम किसान को सहकारिता की शिक्षा देते हैं परन्तु स्वयं कुछ नहीं करते। हैदराबाद में इस का थोड़ा सा परीक्षण किया गया था जिस में सफलता मिली है। इसलिये लदान और उतराई का कार्य सहकारिता के आधार पर किया जाना चाहिये। ठेकेदार भ्रष्टाचार फैलाते हैं इसलिये उन्हें खत्म कर देना चाहिये।

श्री जगजीवन राम : यदि कोई सहकारी समिति हो तो मैं इस के लिये तैयार हूँ।

श्री खाडिलकर : वह आसमान से नहीं टपकेगी। जब आप प्रोत्साहन देंगे तभी हो सकेगा। मंत्रालय की ओर से प्रेरणा दी जानी चाहिये।

जहां तक दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है कभी कभी स्थिति को बहुत बढ़ा चढ़ा कर व्यक्त किया जाता है। हमें भय नहीं उत्पन्न करना चाहिये वरन् उन के लिये कोई हल खोजना चाहिये। मेरा सुझाव है कि इस सम्बन्ध में अनिवार्य बीमा प्रारम्भ करना चाहिये ताकि यदि दुर्घटना हो तो यात्री को रुपया मिल जाय।

श्री जगजीवन राम : उस की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि हम प्रतिकर देते ही हैं।

श्री खाडिलकर : मैं नई लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में मंत्री जी को बधाई देता हूँ। परन्तु यदि हम नक्शा देखें तो मालूम होगा कि कुछ क्षेत्रों में तो बहुत सी लाइनें हैं परन्तु कुछ में नहीं के बराबर ही। ऐसा क्यों है? आप को चाहिये कि आप इस का स्पष्टीकरण करें। माननीय मंत्री ने पश्चिमी तट में रेलवे लाइन बनाने के सम्बन्ध में जो घोषणा की है वह प्रशंसनीय है। हैदराबाद भी यातायात की दृष्टि से बहुत पिछड़ा हुआ है। इस के अतिरिक्त यदि थोड़ी सी लाइन बना कर दक्षिणी और उत्तरी सीटर लाइनों को मिला दिया जाय तो बहुत अच्छा होगा।

[श्री मोहम्मद इमाम पीठासीन हुए]

श्री शाहनवाज खां : मांग संख्या १ रेलवे बोर्ड से सम्बन्धित है। मैं सभी माननीय सदस्यों का बड़ा आभारी हूँ कि उन्होंने इस वाद-विवाद में इतनी रुचि दिखलाई है। मैं उन के द्वारा उठाये गये सभी प्रश्नों का उत्तर देने का प्रयत्न करूंगा। यह तो स्पष्ट है कि इस वाद-विवाद में इतने अधिक सदस्यों ने भाग लिया और इतने अधिक सुझाव दिये गये हैं कि उन सभी के सम्बन्ध में अपने विचारों को व्यक्त करना संभव नहीं है। कल माननीय रेलवे मंत्री बता चुके हैं कि उन का विचार विभिन्न रेल खण्डों के संसद् सदस्यों की अनौपचारिक बैठक बुलाने का है। मैं आशा करता हूँ कि जिन प्रश्नों का उत्तर मैं यहां पर नहीं दे पाऊंगा उन को इन बैठकों में उठाया जायेगा और वहां पर सभी मामले सन्तोषजनक रूप में हल हो जायेंगे।

श्रीमूल अंग्रेजी में

बहुत से माननीय सदस्यों ने वही बातें दोहराईं जोकि रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा के समय कही गई थीं। उनमें भीड़भाड़, यात्रा सुविधायें, वैगनों की स्थिति, आदि कुछ बातें हैं। आज प्रश्न काल के समय में सभा को बता चुका हूँ कि वैगनों के सम्बन्ध में हमारी स्थिति अच्छी है। यदि फिर भी कहीं पर किसी प्रकार की कठिनाइयाँ हों तो माननीय सदस्य कृपा कर के मुझे बतायें, मैं उन कठिनाइयों को दूर करने का प्रयत्न करूँगा।

कितने ही माननीय सदस्यों ने भ्रष्टाचार की ओर ध्यान दिलाया। सभा जानती है कि हम ने इस बारे में क्या कार्यवाही की है। हम ने चौकसी संगठन बनाये हैं जो बड़ा लाभदायक काम कर रहे हैं। हमारा भ्रष्टाचार समाप्त करने का दृढ़ निश्चय है। परन्तु इस में समय लगेगा।

कुछ माननीय सदस्यों ने छंटनी का प्रश्न उठाया। सामान्य चर्चा का उत्तर देते हुए माननीय मंत्री सभा में बता चुके हैं कि नियमित रेलवे कर्मचारियों की कोई छंटनी नहीं की जायेगी। परन्तु मितव्ययता के लिये हमें कहीं कहीं नैमित्तिक मजदूरों की सेवायें समाप्त करनी होंगी अथवा जिन पदों को बनाये रखने का कोई औचित्य नहीं है उनको भी समाप्त करना होगा। परन्तु नियमित रेलवे कर्मचारियों की छंटनी करने का कोई विचार नहीं है।

कई माननीय सदस्यों ने रेल सड़क प्रतिद्वन्द्विता का प्रश्न उठाया। मेरे विचार से माननीय मंत्री इस का उपयुक्त उत्तर दे चुके हैं। इसलिये मैं इस सम्बन्ध में अधिक कुछ न कह कर केवल कुछ शब्द सभा में रखता हूँ। इस विषय पर बोलते हुए ज्ञानी गुरमुख सिंह मुसाफिर ने कहा था कि बड़ी ही अजीब सी बात है कि रेलवे कुल यातायात का ९५ प्रतिशत ढोती है और फिर भी ५ प्रतिशत सड़क यातायात के कारण चिंतित है। मैं बताना चाहता हूँ कि हम ५ प्रतिशत के कारण चिंतित नहीं हैं, हमारी चिन्ता तो यह है यही ५ प्रतिशत समस्त यातायात का सार होता है। भाड़े की ऊंची दर वाला यातायात सड़क परिवहन को चला जाता है जबकि नीची दरों वाला यातायात जैसे कोयला, जूट आदि वस्तुएँ रेलों को ढोनी होती हैं।

माननीय सदस्यों ने, मालगाड़ियों के चालन में सुधार कर के, उन की रफ्तार बढ़ाने, भ्रष्टाचार दूर करने तथा यात्रियों को परेशान न करने के बारे में सुझाव दिये। हम निश्चित रूप से उन पर विचार करेंगे।

कुछ माननीय सदस्यों ने गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाने को कहा। सभा को ज्ञात है कि हमारी सभी मुख्य लाइनों पर लाइन क्षमता बढ़ाने के लिये निर्माण कार्य किया जा रहा है। ज्यों ही यह कार्य समाप्त होगा, मुझे विश्वास है कि हमारी गाड़ियों की रफ्तार बढ़ जायगी। मैं सभा को बताना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाने के सम्बन्ध में आवश्यक कदम उठा रहे हैं और मैं आशा करता हूँ कि निकट भविष्य में ही उस के सुन्दर परिणाम निकलेंगे।

कुछ माननीय सदस्यों ने रेलवे में पदोन्नति करने के सम्बन्ध में बताया। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता होती है कि इस सम्बन्ध में पर्याप्त प्रगति हुई है और कुछ मामले ही शेष रह गये हैं। बकाया राशियों का निबटारा करने की भी यही स्थिति है। रेलवे कर्मचारियों की बकाया राशि बहुत दिनों तक न दी जाने के बारे में सभा की भावनाओं को मैं समझता हूँ। रेलवे बोर्ड में इस मामले पर बहुत विचार किया गया है और मुझे प्रसन्नता है कि इस कार्य में अच्छी प्रगति हुई है। हमें आशा है कि निकट भविष्य में ही सभी बकाया राशियों का शीघ्र निबटारा कर दिया जायगा।

श्री माथुर, श्री ब्रज राज सिंह, तथा श्री भरुचा और अन्य कई सदस्यों ने रेलवे बोर्ड में बड़े पैमाने पर हुए विस्तार का निर्देश किया।

[श्री शाहनवाज खां]

श्री माथुर ने १९५४ की तुलना में रेलवे बोर्ड के पदाधिकारियों की संख्या बढ़ जाने की ओर निर्देश किया। माननीय सदस्य जानते हैं कि बड़े बड़े विकास कार्यक्रम बनाये गये और कार्यान्वित किये गये। उदाहरणतः १९५४-५५ का निर्माण कार्यक्रम लगभग ३६ करोड़ रुपये का था जबकि १९५६-५६ का पुनरीक्षित निर्माण कार्यक्रम १५५ करोड़ रुपये का है। इस प्रकार आप देखिये कि ३६ करोड़ तथा १५५ करोड़ रुपये दोनों में कितना अन्तर है। यह लगभग चार गुना अधिक है। यदि हम इस में से मूल्यों और मजूरी की वृद्धि को निकाल दें तो भी निर्माण कार्य में हुई वृद्धि का पता लग सकता है।

इस के अतिरिक्त इस्पात प्राप्त करने आदि नये काम भी थे। हमारे पास इस्पात की बहुत कमी है, इसलिये बड़ी कठिनाई सामने आई। हमें इस्पात प्राप्त करने के लिये विशेष शिफ्टमंडल भेजना पड़ा और इसके लिये विशेष व्यवस्था करनी पड़ी। इसके साथ इस सभा के सदस्यों द्वारा दिये गये सुझावों के अनुसार, कल्याण विभाग, हिन्दी विभाग, चौकसी संगठन आदि भी बनाये गये। फिर, रेलवे बोर्ड में कुछ नये निदेशालय (डाइरेक्टरेट) बनाये गये, जैसे योजना निदेशालय, विद्युत निदेशालय, सिग्नलिंग निदेशालय, उत्पादन तथा आर्थिक निदेशालय। यह सभी निदेशालय, वर्तमान स्थिति को देखते हुए बहुत आवश्यक हैं क्योंकि उचित निदेश देना आवश्यक होता है। इन कारणों से रेलवे बोर्ड के कार्यालय को ठीक-ठीक किया गया अन्यथा हानि की संभावना थी। मैं बताना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड के अधिकारियों में १२७ सेक्शन आफ़ीसर और प्राइवेट सेक्रेटरी भी हैं, जो पहले असिस्टेंट इनचार्ज थे। रेलवे बोर्ड तथा सचिवालय सेवाओं की पुनर्गठन योजना के अधीन इन्हें १-१२-५४ से गजटेड बना दिया गया है। इन सब बातों पर विचार करते हुए मैं समझता हूँ कि रेलवे बोर्ड का अनुचित विस्तार नहीं किया गया है। फिर भी हम मितव्ययता करने पर ध्यान रख रहे हैं। कई पदों को समाप्त कर दिया गया है। माननीय सदस्यों को यह जानकारी होनी चाहिये कि तारांकित और अतारांकित प्रश्नों आदि के बारे में और माननीय सदस्यों की अन्य पूछताछ के लिये रेलवे बोर्ड को कितना काम करना पड़ता है। हमें इस के लिये कोई परेशानी नहीं है, वास्तव में हम इन्हें पसन्द करते हैं क्योंकि लोकतंत्रीय व्यवस्था में ऐसा होना आवश्यक है। सभी पदाधिकारियों को निश्चित रूप से यह आदेश दिये गये हैं कि माननीय सदस्यों द्वारा जो भी बातें पूछी जायें उन को सर्वप्राथमिकता दी जानी चाहिये। यदि कहीं कोई भूल हुई हो तो उस के लिये मैं क्षमा मांगता हूँ।

श्री रघुवीर सहाय : कितने ही पदाधिकारी संसद सदस्यों से पत्र-व्यवहार करना ठीक नहीं समझते हैं और उत्तर में संसद सदस्यों से अनुरोध करते हैं कि वह पत्र मंत्री महोदय को लिखें।

श्री शाहनवाज खां : मैं समझता हूँ कि इस प्रतिष्ठित सभा के सदस्यों को अपनी प्रतिष्ठा के अनुसार मंत्रियों को ही पत्र लिखने चाहियें।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : चूंकि माननीय मंत्री ने संसद-कार्य मंत्री द्वारा भेजे गये गोपनीय पत्र की ओर निर्देश किया है, इसलिये मैं भी यह कहूंगा कि इस प्रकार का आदेश हमारे विशेषाधिकारों का उल्लंघन करता है। जब एक पदाधिकारी आसानी से शीघ्र कोई बात बता सकता है तो मंत्री महोदय को पत्र लिख छः महीने तक उत्तर की प्रतीक्षा करना क्या ठीक होगा ?

श्री जगजीवन राम : मैं ने जो आदेश दिये हैं उनके अनुसार जब भी कोई सदस्य लोक महत्व के सम्बन्ध में कोई बात पूछेंगे, तो उसका उत्तर पदाधिकारी दे देंगे परन्तु यदि संसद सदस्य किसी

[मूल अंग्रेजी में]

विशेष रेलवे कर्मचारी की किसी शिकायत के बारे में कुछ पूछेंगे तो पदाधिकारी माननीय सदस्य को इस बारे में रेलवे मंत्री को पत्र लिखने का परामर्श ही देगा ।

†श्री शाहनवाज खां : श्री विठ्ठलराव तथा कुछ अन्य सदस्यों ने एक वर्ष से अधिक की सेवा वाले अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी बनाने के प्रश्न का निर्देश किया । कर्मचारियों को स्थायी पदों की रिक्तियों के आधार पर ही स्थायी बनाया जा सकता है । समय-समय पर प्रत्येक विभाग के अस्थायी वर्ग का पुनरीक्षण किया जाता है और बहुत दिनों से चले आने वाले अस्थायी पदों को स्थायी बना दिया जाता है । ऐसे आदेश मौजूद हैं कि अस्थायी पद, अस्थायी प्रकार के कामों के लिये ही स्वीकार किये जायें, और पर्याप्त औचित्य होने पर स्थायी पदों की ही स्वीकृति दी जानी चाहिए । इसके अतिरिक्त अस्थायी कर्मचारी एक वर्ष की सेवा पूरी हो जाने पर राज्य भविष्य निधि में अंशदान कर सकते हैं और छुट्टी तथा पास आदि की जो सुविधायें स्थायी कर्मचारियों के लिये हैं उनको भी वही सुविधायें प्राप्त हैं । तीन वर्ष की लगातार सेवा हो जाने पर भविष्य निधि में सरकारी अंश तथा उस पर ब्याज उनके भविष्य निधि-लेखे में भूतलक्षी प्रभाव से सेवा के दूसरे वर्ष से जोड़ा जाने लगता है । जो कुछ मैंने बताया उससे अस्थायी कर्मचारियों की स्थिति के सम्बन्ध में जो कुछ कहा गया वह अनावश्यक मालूम होता है ।

नियम १४८ के अधीन सामान्य प्रबन्धकों द्वारा विशेष अधिकारों का भेदभावपूर्ण उपयोग किये जाने के बारे में कहा गया । इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री बहुत कुछ कह चुके हैं इसलिए मैं केवल इतना कहूंगा कि आदेशों में स्पष्टतया बताया गया है कि निम्नलिखित परिस्थितियों में ही वह इन अधिकारों का प्रयोग करेंगे । काम पर किसी पर्यवेक्षी पदाधिकारी पर हमला अथवा काम पर अन्य व्यक्तियों के सामने पर्यवेक्षी पदाधिकारी को गालियां देना । इनको अत्यधिक अनुशासनहीनता में माना जायेगा ।

यह सभा भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिए बहुत उत्सुक है । मैं बताना चाहता हूं कि ऐसे आदेश दिये जा चुके हैं कि जिन मामलों में सामान्य नियमों के अधीन आरोप लगाना सम्भव नहीं हो उनमें यदि सामान्य प्रबन्धक किसी व्यक्ति द्वारा किये गये अपराध के सम्बन्ध में संतुष्ट हो जायें . . . . .

†श्री तंगामणि (मदुरै) : माननीय उपमंत्री ने बताया था कि नियम १४८ के अधीन दक्षिण रेलवे में ५२ कर्मचारियों के मामले लिये गये थे, जिनमें से २७ को पुनः नियुक्त कर लिया गया था और २५ को सेवामुक्त कर दिया गया था । जो २७ व्यक्ति पुनः नियुक्त किये गये थे क्या उन में से किसी को नियम १४८ के अधीन पदच्युत कर दिया गया है ।

†श्री जगजीवन राम : मैं कल इस को स्पष्ट कर चुका हूं कि यह मामले दक्षिण रेलवे के न होकर सभी रेलों के हैं । जो २७ व्यक्ति पुनः नियुक्त किये गये हैं, उनकी सेवायें समाप्त नहीं की गई हैं । जिनको हमें सेवा में नहीं रखना था उनको कुछ दिन के लिये पुनः नियुक्त करके, नियम १४८ के अधीन सेवामुक्त कर दिया गया ।

†श्री शाहनवाज खां : कई माननीय सदस्यों ने लकड़ी के स्लीपरों की ओर निर्देश किया । द्वितीय योजना में रेलों के सभी प्रकार के स्लीपरों की मांग ३१५ लाख थी । योजनावधि में हमें २६३ लाख मिलने की आशा है । इस प्रकार बहुत स्लीपरों की कमी रह जाती है । इस कमी को पूरा करने के लिये हम ने इस्पात शिष्टमंडल स्लीपर खरीदने के लिये विदेश भेजा था । वह

[श्री शाहनवाज खां]

दो लाख स्लीपरों का आर्डर दे सका। अब हम जहां से भी उचित मूल्य पर संभव हो वहां से स्लीपरों का आयात करने को प्रयत्नशील हैं। हमें बर्मा, आस्ट्रेलिया तथा अन्य देशों से उचित मूल्य पर स्लीपर मिल सके हैं। हम सभी प्रकार के प्रयत्न कर रहे हैं कि देश में जितने संभव हों उतने लकड़ी के स्लीपर हमें मिलें परन्तु हमारे प्रयत्नों के बावजूद भी हम केवल २० से २२ लाख स्लीपर प्राप्त कर सके हैं। हाल में ही माननीय रेलवे मंत्री ने राज्यों के मुख्य मंत्रियों के साथ एक बैठक में देसी स्लीपरों का उत्पादन बढ़ाने की आवश्यकता पर जोर दिया था तथा मुख्य मंत्रियों ने यथासंभव हमारी सहायता करने का वादा किया है। हमारे पास ऐसा संयंत्र भी है जिसमें रासायनिक विधि द्वारा लकड़ी को इस योग्य बनाया जाता है जिससे वह स्लीपरों के काम आ सके। इस प्रकार तैयार की गई लकड़ी को हम रेलवे पर इस्तेमाल कर रहे हैं। लकड़ी की कमी तथा देसी लकड़ी का अत्यधिक प्रयोग करने के उद्देश्य से हम इस रासायनिक विधि द्वारा तैयार की गई लकड़ी का जितना संभव है उतना उपयोग कर रहे हैं।

सर्वश्री आसर, पटेल, तथा हेम बरुआ ने वे-साइड स्टेशनों तथा नेफा क्षेत्रों में काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों के लिये उचित सुरक्षा व्यवस्था करने की आवश्यकता के बारे में बताया। हमें स्वयं इस समस्या की चिन्ता है। कितनी ही ऐसी दुखद घटनाएँ हो चुकी हैं जिन में वे-साइड स्टेशनों पर हमारे कर्मचारियों को लूट लिया गया। हम रेलवे संरक्षण बल के सिपाहियों को भेज कर कर्मचारियों में विश्वास उत्पन्न कर रहे हैं। यह कान नहीं है १८ महीने पहले मैं नेफा क्षेत्र में गया था। वहां पर मैंने देखा कि जिन स्टेशनों पर खतरे की संभावना थी उन पर सेना के अथवा सशस्त्र पुलिस के लोग नियुक्त थे। मैंने स्वयं कर्मचारियों से बातचीत की। वह बड़े प्रसन्न थे कि उनकी देखभाल के लिये सभी प्रकार के संभव उपाय किये गये हैं।

कितने ही माननीय सदस्यों ने चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की पदोन्नति के रास्तों के बारे में तपासे समिति की सिफारिशों में रुचि दिखाई है। समिति ने ३१ मार्च १९५८ को अपना प्रतिवेदन दिया था, जिसकी प्रतियां ५ मई १९५८ को सभा के पुस्तकालय में रखी गई थी। यह निर्णय किया गया था कि प्रतिवेदन पर परीक्षात्मक विचार करके रेलों से सिफारिशों को लागू करने के बारे में कठिनाइयां पूछी जायें। प्रारम्भिक जांच की गई और रेलों की राय पूछी गई। राय मिल जाने पर ३० सिफारिशों में से १८ पर निर्णय कर लिया गया तथा आवश्यक आदेश दे दिये गये। शेष १२ सिफारिशों पर बोर्ड में विचार किया जा रहा है और आशा है कि शीघ्र ही आदेश दे दिये जायेंगे।

उड़ीसा के कई माननीय सदस्यों ने उनके राज्य में एक डिवीजनल कार्यालय अथवा जोनल हैडक्वार्टर न बना कर रेलवे प्रशासन द्वारा पक्षपात दिखाने के सम्बन्ध में कहा। इस सम्बन्ध में खुर्दा रोड का नाम लिया गया। स्थिति इस प्रकार है। इस समय दक्षिण पूर्व रेलवे पर डिवीजनल पद्धति लागू करने का कोई विचार नहीं है क्योंकि इसके फलस्वरूप परिवर्तन होने के कारण योजना की प्रगति में बाधा पहुंचेगी। इसलिए जिला कार्यालय ही वहां पर रहेगा। परन्तु-दो जिला मुख्य कार्यालयों में यानी एक बिलासपुर में तथा दूसरा चक्रधरपुर में, रीजनल सुपरिन्टेन्डेन्टों की नियुक्ति की व्यवस्था कर दी गई है क्योंकि चालन व्यवस्था को ठीक रखने तथा विभिन्न शाखाओं के कार्यों का समन्वय करने के लिए वरिष्ठ पदाधिकारियों की नियुक्ति आवश्यक है।

मैं सभा को यह भी बताना चाहता हूँ कि डिवीजनल पद्धति केवल दक्षिण-पूर्व रेलवे पर ही नहीं है अपितु पूर्वोत्तर रेलवे तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर भी यह पद्धति नहीं है। इसलिये किसी क्षेत्र के साथ पक्षपात नहीं किया गया है।

कई सदस्यों ने दुर्घटनाओं में वृद्धि का निर्देश किया। इस प्रश्न का उत्तर दे दिया गया है परन्तु संक्षेप में, मैं सभा को बताता हूँ कि मुझे इसकी प्रसन्नता है कि अब दुर्घटनायें कम हो गयी हैं। १९५२-५३ में १२,७८३, १९५५-५६ में ९,९०४, १९५६-५७ में ९,३८९ तथा १९५७-५८ में ९,०११ दुर्घटनायें हुईं। इन में सब तरह की दुर्घटनायें शामिल हैं। इस प्रकार जबकि हम ने अधिक गाड़ियां चलाई हैं, दुर्घटनायें कम ही हुई हैं।

कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि सुरक्षा निरीक्षकों (सेप्टी इन्स्पेक्टर) को रखना बेकार है। मैं बताना चाहता हूँ कि मैं व्यक्तिगत रूप से इसकी जांच कर रहा हूँ और सभा को आश्वासन देता हूँ कि यह सुरक्षा संगठन बड़ा अच्छा कार्य कर रहे हैं। निरीक्षक बड़े उत्साही हैं और हर एक स्टेशन का दौरा करके रेलवे के संचालन को सुरक्षित बनाने के लिये प्रयत्नशील हैं।

कई माननीय सदस्यों ने ठेका पद्धति के बारे में कहा। सभा जानती है कि लगेज पोर्टरों में हम ठेका पद्धति समाप्त करने के उपाय कर रहे हैं। हम ने नैमित्तिक मजदूर रखने की पद्धति का अन्त करने की योजना लागू की है और इस योजना में अच्छी प्रगति हो रही है। जैसाकि माननीय मंत्री ने बताया हम ने ठेकों के काम के लिये पोर्टरों की सहायकी संस्थायें बनाने के बारे में निश्चय किया है। हम यह प्रयोग कई स्टेशनों पर कर रहे हैं। हमें आशा है कि इसका हमें ऐसा अनुभव होगा कि इस पद्धति को हमें अन्य स्टेशनों पर बढ़ाना पड़ेगा। मेरा माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि सहायकी समितियों को संगठित करने में हमारी सहायता करें। इससे मजदूरों तथा कर्मचारियों का बड़ा लाभ होगा।

रेलवे पदाधिकारियों द्वारा सैलूनों के प्रयोग करने के सम्बन्ध में मैं सभा की भावनाओं को समझता हूँ। पहले कई अवसरों पर भी माननीय मंत्री इस प्रश्न पर विस्तार से कह चुके हैं। मैं केवल इतना कहना चाहता हूँ कि निरीक्षण का काम बड़ा महत्वपूर्ण होता है। रेलवे पदाधिकारियों की जिम्मेदारी होती है कि देखें कि पटरी ठीक है अथवा नहीं, पुल ठीक हैं अथवा नहीं। उन्हें लगातार चलना पड़ता है और कहीं-कहीं ऐसे स्थानों पर रुकना पड़ता है जहां डाक बंगले नहीं होते हैं। वास्तव में वह निरीक्षण डिब्बे होते हैं, सैलून नहीं होते।

रेलवे की चालन-कुशलता के हित में इनका होना आवश्यक है। यह छोटी सी सुविधा अधिकारियों को देनी चाहिये। यदि हम अपने रेलवे अधिकारियों के लिये हरेक जगह डाक बंगले बनायें तो बहुत खर्च आ जायेगा। यह बात जरूर है कि हम इस बात का ध्यान रखने का प्रयत्न कर रहे हैं कि इन सैलूनों का अनुचित प्रयोग न हो और इस दिशा में हम पूर्णतः सचेत रहेंगे।

पश्चिमी बंगाल के कुछ माननीय सदस्यों ने बारसाट और बसीरहाट के साथ कलकत्ते का रेल लिंक निर्माण करने में बहुत असाधारण देरी लग जाने का उल्लेख किया है। मैं सदन को इस बात का आश्वासन देना चाहता हूँ कि इस देरी के लिए रेलवे मंत्रालय उत्तरदायी नहीं। इसके लिये जमीन प्राप्त करने का प्रश्न है और इसमें कुछ कठिनाई है। काफी जमीन तो हमें मिल गई है और कुछ जमीन के मालिकों ने अदालत से निषेधाज्ञा प्राप्त कर ली है। जब तक यह निषेधाज्ञा हट नहीं जाती और जमीन हमारे कब्जे में नहीं आ जाती हम आगे नहीं बढ़ सकते। जैसे ही हमें जमीन मिल जायेगी हम तुरन्त कार्य आरम्भ कर देंगे।

ऊपर के और नीचे के पुलों का निर्माण करने की मांग बहुत काफी रही है। रेलवे फाटकों पर जनता को जो असुविधा होती है, रेलवे मंत्रालय उसके प्रति काफी जागरूक है। हमने इस विषय में एक नीति निर्धारित की है; जहां कार्य रेलवे परिधि के अन्तर्गत होगा उसका खर्चा रेलवे देगी और मिलाने वाली सड़कों अथवा रास्तों के निर्माण का खर्चा राज्य सरकारों पर होगा। जहां भी राज्य

[श्री शाहनवाज खां]

सरकार ने इस मामले में सहयोग से काम लिया है, वहां हमारी ओर से काम नहीं रुका है। सभा को पता है कि यात्री भाड़े पर कर लगाया गया था और हमने राज्य सरकारों को सुझाव दिया है कि जब उसमें से उनको अंश दिया जाता है तो उन्हें इन पुलों पर कुछ खर्च करने के लिये तैयार रहना चाहिए। इस प्रकार काम की प्रगति तीव्र होगी। मुझे आशा है कि माननीय सदस्यों को स्थिति स्पष्ट हो गयी होगी और वह इस कार्य के लिये राज्य सरकारों पर जोर डालेंगे। हम अपने कर्तव्यपालन में पीछे नहीं रहेंगे।

कुछ माननीय सदस्यों ने रियासतों के अधिकारियों की वरिष्ठता का उल्लेख किया है। कुछ ने कहा है कि इन अधिकारियों के साथ ठीक व्यवहार नहीं हुआ है। यह बात ठीक नहीं, इन अधिकारियों को हमारी रेलवे के समान पदों पर लगाया गया था। बाद में माननीय मंत्री ने सभा में यह आश्वासन दिया था कि जो गजटेटेड अधिकारी तीसरी श्रेणी में नियुक्त हैं वे चाहें तो द्वितीय श्रेणी में वापिस जा सकते हैं। कई ने ऐसा किया और कई को इससे लाभ हुआ। अतः मैं इस आरोप का खंडन करता हूँ कि रियासतों के अधिकारियों के साथ ठीक व्यवहार नहीं हुआ। मेरे विचार में उनके साथ ठीक व्यवहार हुआ है।

श्री तंगामणि ने सुझाव दिया है कि ड्राइवरों को "इन्टेन्सिव वर्कर" की श्रेणी में रखा जाय। नौकरी के घंटों के नियमों के अधीन उनकी वर्तमान श्रेणी जस्टिस राज्याध्यक्ष के पचांट के अनुसार है। इसके पैरा २७५ में कहा गया है कि इन लोगों की जिम्मेदारी और कार्य को देखते हुए यह स्पष्ट है कि चालक कर्मचारियों को सामान्यता निरन्तर काम करने वाले कर्मचारियों की श्रेणी में रखा जाये और औसतन एक मास में ५४ घंटे प्रति सप्ताह काम करने की शर्त इन पर लागू होनी चाहिये। अतः चालक कर्मचारियों को निरन्तर काम करने वालों की श्रेणी में रखा गया है। लेकिन रेलवे प्रशासन हालात के अनुसार किसी विशेष अवस्था में इस वर्गीकरण में परिवर्तन कर सकता है।

श्री तंगामणि ने निवृत्ति वेतन का भी उल्लेख किया। यह ठीक है कि केवल २३००० कर्मचारियों ने ही अब तक निवृत्ति वेतन के लिए मजूरी दी है। मुझे भी दुःख है कि इस लाभदायक योजना के प्रति बहुत कम लोगों ने दिलचस्पी दिखाई है। इस सम्बन्ध में निर्णय करने की छूट की अवधि ३१ मार्च, १९५९ तक बढ़ा दी गयी है। मुझे आशा है कि माननीय सदस्य भी रेलवे कर्मचारियों को इस योजना का लाभ समझाने का यत्न करेंगे। यदि मांग हुई तो हम इसकी अवधि और बढ़ा देंगे।

दीवा दास गांव लाइन का कुछ सदस्यों ने उल्लेख किया है। माननीय मंत्री महोदय उस बारे में बता चुके हैं। योजना आयोग इस लाइन के दीवा-पनवेल-उरन भाग की स्वीकृति दे चुका है। योजना शाखा एक घोषणा का प्रारूप तैयार कर रही है जो कि शीघ्र ही माननीय मंत्री महोदय द्वारा की जायेगी।

श्री जगजीवन राम : मैंने यह घोषणा कल कर दी है।

श्री शाहनवाज खां : नैरो गेज लाइनों के बारे में कुछ माननीय सदस्यों का कहना है कि इन लाइनों का राष्ट्रीयकरण करके उसका नियन्त्रण रेलवे मंत्रालय को अपने हाथ में ले लेना चाहिए। कुल मिला कर ऐसी रेलवे ११ हैं और इनकी मील संख्या ५६६ है। उनमें ४ करोड़ ७ लाख की सम्पत्ति लगी है। इन बहुत सी लाइनों को विशेष समय के लिए ठेका दिया गया है। ठेके की अवधि समाप्त होने पर हर एक मामले पर उसके गुणावगुणों के आधार पर विचार किया जाता है। परन्तु

मूल अंग्रेजी में

हम समझते हैं कि यह लाइनें कितनी भी बुरी अवस्था में हैं फिर भी ये सम्बद्ध क्षेत्रों को काफी लाभ पहुँचा रही हैं, अतः इन लाइनों के ले लेने में रुपया खर्च करने की बजाय तो यह अच्छा होगा कि हम उस रुपये का अन्य स्थानों में सुविधायें देने के लिये उपयोग करें। कई स्थानों पर सड़क परिवहन का भी विकास हुआ है, और कई स्थानों पर ये लाइनें बन्द कर दी गयी हैं। मुझे आशा है कि जहाँ पर सुविधायें नहीं हैं और इन रेलों से फायदा नहीं हो रहा है, ऐसे स्थानों पर सड़क परिवहन का और अधिक विकास होगा।

कई माननीय सदस्यों ने कर्मचारियों के लिए और अधिक क्वार्टर बनाने की बात की। मैं इस बात को स्वीकार करता हूँ कि इस दिशा में स्थिति सन्तोषजनक नहीं है। सभा को पता है कि इन क्वार्टरों के निर्माण के लिए ३५ करोड़ रुपया निर्धारित किया गया था। हमें आशा है कि इससे ४०-५० हजार क्वार्टरों का निर्माण हो जायेगा। पूरी राशि का प्रयोग इसी दिशा में किया जायेगा। हम इसकी आवश्यकता के प्रति जागरूक हैं।

इसके अतिरिक्त श्री हेम बरुआ ने कहा कि यह स्थायी वार्ता व्यवस्था की बात सिर्फ मजाक है। मेरे विचार में यह बात बिल्कुल गलत है, स्थायी वार्ता व्यवस्था बहुत लाभदायक है। यह तीन स्तरों पर है, एक रेलवे बोर्ड के स्तर पर है, जहाँ कि संघों से बातचीत की जाती है। इसके पश्चात् महा प्रबन्धकों के स्तर पर और इसके बाद डिवीजनल स्तर पर। यह वार्ता व्यवस्था बहुत लाभदायक रही है। मैं इस बात को मानता हूँ कि कमियाँ रह गयी हैं लेकिन उन्हें दूर किया जा सकता है।

मैं भी कार्मिक संघ का कार्यकर्ता रहा हूँ और जो लोग रेलवे के कार्मिक संघ आन्दोलनों को चला रहे हैं उनसे, मैंने कई बार बातचीत की है। मैंने उन पर यह स्पष्ट करने का प्रयत्न किया है कि जब भी कोई रेलवे कर्मचारी किसी कार्मिक संघ के प्रतिनिधि के रूप में किसी सम्बद्ध अधिकारी से बातचीत करने जाता है तो यह बातचीत सामान स्तर पर होती है। उस समय छोटे बड़े का कोई प्रश्न नहीं होता, परन्तु जब वह कर्मचारी कारखाने अथवा लाइन पर काम के लिए जाता है तो वह रेलवे कर्मचारी एक कर्मचारी होता है और अधिकारी एक अधिकारी। यदि हमें सम्बन्ध अच्छे रखने हैं तो इस बात का ध्यान रखना ही होगा। यह स्थिति सभी सम्बद्ध लोगों को समझ लेनी चाहिए। यदि यह भावना रहेगी तो किसी भी समस्या के हल करने में कोई कठिनाई का सामना नहीं करना पड़ेगा।

हमने बड़े योग्य अधिकारियों को इस काम पर लगाया है कि वे लोग डिवीजनल स्तर पर इस प्रकार की बैठकों में वहाँ जायें जहाँ कि गड़बड़ की शिकायतें हों। यह हो सकता है कि हमारे अधिकारी बहुत अधिक अनुभवी न हों, अतः हमने अपने काफी अनुभवी अधिकारियों को इन बैठकों में जाने के लिए कहा है ताकि स्थिति को ठीक रखा जा सके। मुझे आशा है कि सभी दिशाओं में समुचित समन्वय हो जायेगा।

श्री तंगामणि ने दक्षिण रेलवे में ताम्ब्रम से विल्लूपुरम् तक मुख्य लाइन पर विद्युतीकरण के लिये समुचित प्रबन्ध न किये जाने की शिकायत की है। ताम्ब्रम विल्लूपुरम् विद्युतीकरण योजना पर ३ करोड़ ५० लाख रुपये के खर्च का अनुमान है। इसमें २३ लाख ४ हजार रुपये का काम सिविल इंजीनियरिंग का है। अनुमान यह है कि इन कामों पर १९५८-५९ में १७ लाख ३६ हजार रुपये खर्च हो जायेगा। वर्ष १९५६-६० में सिविल इंजीनियरिंग कार्यों को पूरा करने के लिये ४ लाख ६० हजार रुपये की व्यवस्था काफी समझी जाती है। आशा है कि ऊपरी मशीनें, सामान आदि लगाने का मुख्य कार्य आने वाले सालों में आरम्भ कर दिया जायेगा और उसके लिए समुचित व्यवस्था की जायेगी।

[श्री श.हृदवाज खां]

मेरे माननीय मित्र श्री चं० द० पांडे ने रामपुर से हल्दवानी तक रेलवे लाइन निर्माण करने की बात कही है। इस ४६ मील लम्बे बड़ी लाइन के टुकड़े के लिये सर्वेक्षण की स्वीकृति जून १९५१ में दी गयी थी। अन्तिम रिपोर्टों की छानबीन हो रही है और आशा है कि प्रतिवेदन शीघ्र ही रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत हो जायेगा। इस सर्वेक्षण में देरी हो जाने का कारण यह है कि प्रवीण कर्मचारी समुचित संख्या में उपलब्ध नहीं हो सके थे, क्योंकि ये लोग द्वितीय पंचवर्षीय योजना के प्राथमिकता-प्राप्त कार्यों में लगे हुए थे। यद्यपि इस परियोजना को द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित नहीं किया गया है, तथापि रेलवे बोर्ड इस मामले पर समुचित विचार करेगा।

कुछ माननीय सदस्यों ने अरकोनम सेक्शन के विद्युतीकरण की बात की। जब भी स्थिति अनुकूल होगी हम इसका परीक्षण करेंगे। मुझे खेद है कि समयभाव के कारण मैं सारी बातों का उत्तर नहीं दे सका, और उन कुछ बातों के छूट जाने के कारण मैं क्षमा प्रार्थना करता हूँ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर: उपमंत्री महोदय ने बहुत कुछ कहा है परन्तु मैंने जो रेलवे परियोजनाओं तथा कार्यक्रमों के मूल्यांकन का प्रश्न प्रस्तुत किया था, उसके बारे में कुछ नहीं कहा गया। यह एक सामान्य महत्व का प्रश्न है कि क्या स्वतन्त्र रूप में मूल्यांकन किया जा रहा है? यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

†श्री जगजीवन राम : हम इस बात का परीक्षण करेंगे कि क्या इस प्रकार का मूल्यांकन आवश्यक है। ऐसा होने पर समुचित कार्यवाही की जायेगी।

†श्री खाडिलकर: मैंने मूल नीति सम्बन्धी दो बातें प्रस्तुत की थीं। एक यह कि तमाम व्यवस्था को इस प्रकार पुनः गठित किया जाये ताकि सभी स्तरों पर कर्मचारी सक्रिय रूप से कार्य संचालन में सहयोग कर सकें। इस पर कोई प्रकाश नहीं डाला गया। दूसरे यह कि हम प्राथमिकताओं का निर्णय कैसे करेंगे? हमें लोगों का विश्वास प्राप्त करना चाहिए।

†श्री जगजीवन राम : गत वर्ष भी यह प्रश्न उठाया गया था और महाप्रबन्धकों को आदेश जारी कर दिये गये हैं कि स्टेशनों सहित सभी स्तरों पर संयुक्त समितियों का निर्माण किया जाय। इसे कार्यान्वित किया जा रहा है। जहां तक लाइनों के सम्बन्ध में नीति का सम्बन्ध है, हमारी कठिनाई यह है कि हम एक योजना के अनुसार चल रहे हैं। हम उत्तरोत्तर योजनायें बना रहे हैं। प्रथम योजना थी, द्वितीय योजना है और तीसरी आ रही है। इन योजनाओं में हम उद्योगों तथा अन्य संसाधनों के विकास के लिये आयोजन कर रहे हैं। रेलवे की योजनायें इन योजनाओं से सम्बन्धित हैं, चाहे वे केन्द्रीय मन्त्रालयों की हों या विभिन्न राज्य सरकारों की। हमें उसके अनुसार ही चलना होता है। हमें विभिन्न क्षेत्रों अथवा राज्यों के आधार पर रेलवे लाइनों का विकास करने की बहुत कम स्वतन्त्रता है। परन्तु जैसा मैंने कल कहा था, मैं स्वयं यह चाहता हूँ कि समुचित धन की व्यवस्था हो जाये तो प्रत्येक राज्य में कुछ नई रेलवे लाइनों का निर्माण किया जाये।

श्री प० ला० बाहूपाल (बीकानेर-रक्षित अनुसूचित जातियां) : सभापति महोदय, मैं यह जानना चाहता हूँ कि भूतपूर्व बीकानेर स्टेट रेलवे के जो टिकट कलक्टर्स और गार्ड्स आदि कर्मचारी हैं उनकी सीनियारिटी की डिमाण्ड के सम्बन्ध में रेलवे मन्त्रालय क्या विचार कर रहा है?

श्री जगजीवन राम : जी हां, उसको तो यूनियन से सलाह करके फैसला हो चुका है।

श्री प० ला० बाहूपाल : उनकी मांग क्या है मैं यह जानना चाहता हूँ।

†मूल अंग्रेजी में

श्री जगजीवन राम : अब इस वक्त तो मुझे याद नहीं है कि उनकी क्या मांग है ।

श्रीमती पार्वती कृष्णन् (कोयम्बटूर): संयुक्त समितियों की सभी स्तरों पर नियुक्ति का आश्वासन तो दो वर्ष हुए मंत्री महोदय द्वारा दिया गया था और अब पुनः वह कहते हैं कि एक दूसरा सर्कुलर भेजा गया है । आखिर इसके लिए कितना समय लगेगा । और क्या यह समितियां निर्वाचित होंगी अथवा मनोनीत की जायेंगी ।

श्री जगजीवन राम: यह दोनों प्रकार की होंगी। छोटे स्थानों पर मनोनीत की जा सकती है और कुछ स्थानों पर निर्वाचित हो सकती हैं । और मैं यह भी चाहता हूं कि शीघ्र इसे कार्यान्वित किया जाये ।

सभापति महोदय : क्या मैं सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ मतदान के लिये रख दूं ?

श्री त० ब० विठ्ठल राव (खम्मम्) : कटौती प्रस्ताव संख्या ५९८ को छोड़ कर जिसे श्रीमती पार्वती कृष्णन् ने प्रस्तुत किया है । इसे अलग मतदान के लिये रखा जाये ।

सभापति महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या ५९८ मतदान के लिये रखा गया और अस्वीकृत हुआ

सभापति महोदय द्वारा अन्य सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये और अस्वीकृत हुए ।

इसके पश्चात् सभापति महोदय द्वारा निम्नलिखित मांग मतदान के लिये रखी गयी तथा स्वीकृत हुई :

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
१	रेलवे बोर्ड	८६,५४,०००

#### मांग संख्या २ से २०

सभापति महोदय : अब रेलवे आय-व्ययक-१९५९-६० के सम्बन्ध में मांग संख्या २ से २० तक पर विचार किया जायेगा । इन मांगों की चर्चा और मतदान के लिये ५ घण्टे नियत किये गये हैं ।

कटौती प्रस्ताव पेश करने वाले माननीय सदस्य अपने कटौती प्रस्तावों की संख्या कल तक सभा पटल पर दे दें ।

कटौती प्रस्ताव सभा में प्रस्तुत करते समय उन सदस्यों को जिन्होंने कि कटौती प्रस्ताव रखा है, सभा में उपस्थित रहना चाहिये ।

अब हम मांग संख्या २ और उससे आगे की मांगों पर चर्चा शुरू करते हैं ।

श्री कोडियान (क्विलोन-रक्षित-अनुसूचित जातियां): माननीय उपमंत्री ने अभी कहा है कि भारतीय स्लीपरों का उपयोग करने के लिये रेलवे मन्त्रालय आवश्यक कार्यवाही कर रहा है । किन्तु मेरा यह कहना है कि हमारे देश में स्लीपर उपलब्ध होते हुए भी विदेशों से इनका आयात किया जा रहा है । मैं मानता हूं कि बहुत प्रार्थना करने के पश्चात् रेलवे बोर्ड केरल से कुछ प्रकार के स्लीपर खरीदने के लिये तैयार हो गया है । इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री से मेरा निवेदन है कि केरल में एक लोबान संयंत्र और लगाया जाये । एक संयंत्र तो वहां पहले से ही है ।

मूल अंग्रेजी में

[श्री कोडियान]

एक निवेदन यह भी है कि केरल में छोटी लाइन के डिब्बे बनाने का एक कारखाना भी खोला जाये। त्रिवेन्द्रम में कुछ बहुत बढ़िया कारखाने हैं और वहां कुशल कारीगर भी उपलब्ध हैं। इसके अलावा वहां बहुत बढ़िया किस्म की लकड़ी भी पाई जाती है। आशा है कि माननीय मंत्री शीघ्र-शीघ्र ही यह कारखाना बनाने के सम्बन्ध में प्रयत्न करेंगे।

माननीय मंत्री ने कहा है कि विभिन्न पदों पर अनुसूचित जातियों तथा आदिम जातियों के लिये कोटा (अभ्यंश) निश्चित करने वाले हैं। किन्तु बहुत से पद अधिकांशतः खाली पड़े रहते हैं। मालूम हुआ है कि रेलवे बोर्ड में ३६१ असिस्टेंट हैं जिनमें से ४७ स्थानों पर अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जातियों के व्यक्तियों की नियुक्ति की जाने वाली थी। जिनमें से केवल १३ अथवा १४ व्यक्तियों की नियुक्ति अब तक की गई है। कुलेन से इरनाकुलम् रेलवे लाइन पर कुछ अनुसूचित जाति के श्रमिक काम करते थे। अब उनकी छंटनी कर दी गई है तथा उनसे कहा गया है कि वे छोटे पदों पर काम करें। किन्तु मेरे पास बहुत सी शिकायतें आई हैं जिनमें कहा गया है कि उन्हें उन स्थानों पर नियुक्त नहीं किया जाता जो कि उनके लिये रक्षित किये गये हैं और उनकी नियुक्ति न करके गैर अनुसूचित व्यक्तियों को नियुक्त किया जा रहा है। इसके बारे में दक्षिण रेलवे के मुख्य प्रबन्धकों को मैंने लिखा किन्तु उनकी ओर से कोई उत्तर नहीं मिला है।

अपने क्षेत्र में नई रेलवे लाइन खोलने के सम्बन्ध में भी मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि कोचीन बन्दरगाह में आजकल यातायात काफी मात्रा में बढ़ रहा है और कोचीन बन्दरगाह तथा शोरानूर के बीच की रेलवे लाइन इस योग्य नहीं है कि वह इस बढ़ते हुए यातायात की पूर्ति कर सके। इसलिये इस लाइन को शीघ्र ही दुहरा किया जाये। इसके अतिरिक्त कोचीन बन्दरगाह की उन्नति के लिये उसे राज्य के भीतरी भागों से भी मिलाना चाहिये। इसलिये अल्लेदोय होती हुई इरनाकुलम् से कुलेन तक समुद्र के किनारे-किनारे एक रेलवे लाइन बनानी है। इसके अतिरिक्त तेल्लेरी-मैसूर रेलवे लाइन का मामला अभी तक शुरू भी नहीं किया गया है। जबकि उसका सर्वेक्षण आदि हो चुका है। मद्रास राज्य में कोचीन-बन्दरगाह से बोडीनायाकुनूर तक भी एक नई रेलवे लाइन बनाई जाये।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

यदि यह लाइन बन जाती है तो न केवल केरल राज्य के अपितु मद्रास राज्य की सीमा के चाय बागानों का माल आसानी से कोचीन बन्दरगाह तक जा सकेगा। निवेदन है कि माननीय मंत्री इस नई रेलवे लाइन को बनाने के बारे में विचार करेंगे।

मद्रास-कोचीन के बीच केवल एक ही गाड़ी चलती है इस कारण उस गाड़ी में बड़ी भीड़ रहती है। कभी-कभी तो प्रथम श्रेणी में यात्रा करना भी कठिन हो जाता है। इसलिये निवेदन है कि इस लाइन पर एक जनता गाड़ी और चलाई जाये। इरनाकुलम् जंक्शन का अब महत्व काफी बढ़ गया है किन्तु वहां कोई भोजनालय अथवा रेस्टोरेंट नहीं है अतः वहां लोगों को बिना भोजन के ही रहना पड़ता है। ऐसी स्थिति में आवश्यकता इस बात की है कि वहां रेस्टोरेंट आदि बनाये जायें। अंत में माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि जहां ऐसे प्लेटफार्म हैं जिन पर कि शेड इत्यादि नहीं हैं वहां शेड लगाने की व्यवस्था की जाये।

इसके पश्चात् लोक सभा गुरुवार, ५ मार्च, १९५६/१४ फाल्गुन, १८८० (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

बुधवार, ४ मार्च, १९५६

१३ फाल्गुन, १८८० (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	२१३३-६१
तारांकित प्रश्न संख्या	
८७३ हावड़ा-बर्दवान लाइन पर बिजली की गाड़ी .	२१३३-३४
८७६ धान का तस्कर व्यापार .	२१३४
८८० केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन .	२१३५-३६
८८४ साल लकड़ी के स्लीपर .	२१३६-३७
८८६ रेल-रोड प्रतिस्पर्धा के कारण रेलों को हानि .	२१३७-३८
८८७ फतेहपुर चुरू लाइन पर किराया .	२१३९
८९१ पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण समिति .	२१४०-४१
८९३ उड़ीसा से पश्चिमी बंगाल को चावल का निर्यात	२१४१-४२
९२१ पश्चिमी बंगाल को चावल का संभरण .	२१४२-४४
८९४ अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन सन्था तथा अन्तर्राष्ट्रीय असेनिक उड्डयन संगठन के मिशन का भारत आगमन	२१४४-४५
८९५ आस्ट्रेलिया से मंगाये गये माल डिब्बे .	२१४५-४७
९०१ गोविन्द सागर बांध में मिट्टी का इकट्ठा हो जाना .	२१४८-४९
९०३ विषाणु रोग . . . . .	२१५०
९०४ भाण्डागारों में बेचे गये अन्न के लिये नकद रुपयों की अदायगी	२१५०-५२
९०६ पश्चिमी बंगाल के सुन्दरबन का सर्वेक्षण	२१५२-५३
९०८ केरल में गोदाम . . . . .	२१५३-५४
९१० चीनी का निर्यात . . . . .	२१५४-५५

अल्प सूचना

प्रश्न संख्या

६ बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी .	२१५५-५७
७ मद्रास राज्य में धान के भाव में वृद्धि .	२१५७
८ मद्रास सरकार द्वारा चावल का समाहार .	२१५७-६१

(२२७३)

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के लिखित उत्तर	२१६१—२२३०
<b>तारांकित प्रश्न संख्या</b>		
८७२	समुद्रतटीय व्यापार के लिये जहाजों का निर्माण . . . . .	२१६१
८७४	तपेदिक के क्लिनिक . . . . .	२१६१-६२
८७५	राष्ट्रीय विस्तार सेवा और सामुदायिक विकास खण्डों में कम्पोस्ट इन्स्पेक्टरों की नियुक्ति . . . . .	२१६२
८७७	रेलवे प्रशासन के मुख्य अधिकारियों का संसद् सदस्यों के साथ सम्मेलन . . . . .	२१६२-६३
८७८	सेवा-निवृत्त रेलवे कर्मचारियों को ठेके . . . . .	२१६३
८७९	कलकत्ता पत्तन . . . . .	२१६३-६४
८८१	डीज़ल कारें . . . . .	२१६४
८८२	पंजाब से धान का निर्यात . . . . .	२१६४
८८३	कच्चे पटसन का मूल्य . . . . .	२१६४
८८५	बम्बई मेल में चोरी . . . . .	२१६५
८८८	डमडम टर्मिनल भवन . . . . .	२१६५
८८९	वाइकिंग विमान . . . . .	२१६५
८९०	रेलवे के मुख्य सुरक्षा पदाधिकारियों का सम्मेलन	२१६५-६६
८९२	पत्तन न्यास रेलवे प्रभार . . . . .	२१६६
८९६	रूस द्वारा यात्रा समझौते का प्रस्ताव . . . . .	२१६६
८९७	उड़ीसा में भूमि को क्षारीय पानी से बचाने के लिये तटबन्धों का निर्माण . . . . .	२१६७
८९८	दक्षिणी खाद्य ज़ोन में मूँदा की मांग . . . . .	२१६७
८९९	'एयर इंडिया इंटरनेशनल' और 'ब्रिटिश ग्रीवरसीज़ एयरवेज़ कारपोरेशन' की आय का इकट्ठा रखा जाना . . . . .	२१६७-६८
९००	उत्तर प्रदेश से साठी धान का निर्यात . . . . .	२१६८
९०५	निर्यात के लिये चीनी . . . . .	२१६८
९०७	रेलवे डिब्बे . . . . .	२१६८-६९
९०९	उत्तर रेलवे में रोलिंग स्टॉक (डिब्बों आदि) की मरम्मत . . . . .	२१६९
९११	जल-निस्सारण पद्धति . . . . .	२१६९
९१२	इविन अस्पताल . . . . .	२१६९-७०
९१३	तुंगभद्रा उच्च-स्तर नहर . . . . .	२१७०
९१४	मध्य प्रदेश से चावल का क्रय . . . . .	२१७०

## विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

## तारांकित

## प्रश्न संख्या

६१५	मसाला बोर्ड . . . . .	२१७१
६१६	खालों का चूरा और अप्रयुक्त खाल . . . . .	२१७१
६१७	राष्ट्रीय खाद्य उत्पादन परिषद . . . . .	२१७१
६१८	'एण्टी-बायोटिक्स' . . . . .	२१७१-७२
६१९	बिहार में मिल में कुटे चावल का मूल्य . . . . .	२१७२
६२०	बर्फ और सोडा वाटर आदि (एयरटेड वाटर) लाइसेन्स संस्था . . . . .	२१७२-७३
६२२	बिना लाइसेन्स के रेडियो . . . . .	२१७३
६२३	ब्रिटेन का वायुसेना प्रतिनिधि मण्डल . . . . .	२१७३
६२४	होटल मान एवं दर निर्धारण समिति की सिफारिशें . . . . .	२१७४

## अतारांकित

## प्रश्न संख्या

१२५३	उत्तर रेलवे स्टेशनों या खाद्य पैकियों का विक्रय . . . . .	२१७४
१२५४	उत्तर रेलवे पर रेलवे स्कूल . . . . .	२१७४
१२५५	राज्यों में चावल की खेती . . . . .	२१७४-७५
१२५६	अत्यावश्यक पण्य अधिनियम के अधीन पकड़ा गया खाद्यान्न . . . . .	२१७५
१२५७	नई रेलवे लाइनें . . . . .	२१७५
१२५८	रेलवे कर्मचारियों की वर्दी . . . . .	२१७५
१२५९	रेलवे कर्मचारियों को देयों का भुगतान . . . . .	२१७६
१२६०	खतरे की जंजीर खींचना . . . . .	२१७६
१२६१	हिन्दी में तार . . . . .	२१७६
१२६२	राजस्थान और केरल में सिंचाई की छोटी योजनाएँ . . . . .	२१७६-७७
१२६३	रंजीतनगर बस्ती, पश्चिम दिल्ली . . . . .	२१७७
१२६४	दिल्ली में कृषि योग्य बनाई गई भूमि . . . . .	२१७७
१२६५	सांस्कृतिक चल-चित्र . . . . .	२१७७-७८
१२६६	पाकिस्तान पर बकाया बिजली की रकम . . . . .	२१७८
१२६७	मध्य रेलवे के बम्बई डिवीजन में चोरी . . . . .	२१७८-७९
१२६८	प्राइवेट रेलवे कम्पनियों को आर्थिक सहायता . . . . .	२१७९
१२६९	दक्षिण-पूर्व रेलवे पर आउट एजेंसी . . . . .	२१७९
१२७०	स्टेशनों पर बुकिंग की सुविधा . . . . .	२१७९-८०

## विषय

## पृष्ठ

प्रश्न. के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

## अतारंकित

## प्रश्न संख्या

१२७१	मत्स्यग्रहण बन्दरगाह . . . . .	२१८०
१२७२	दक्षिण पूर्व रेलवे पर स्टेशनों का नवनिर्माण . . . . .	२१८०
१२७३	उत्तर रेलवे पर गाड़ियों का समय से पीछे चलना . . . . .	२१८१
१२७४	अखिल भारतीय मुर्गीपालन विकास योजना . . . . .	२१८१
१२७५	राजस्थान के डाकखानों से लापता राशि . . . . .	२१८१
१२७६	राजस्थान में सिंचाई सम्बन्धी निर्माण कार्य . . . . .	२१८१-८२
१२७७	रेल के पुल . . . . .	२१८२
१२७८	राजस्थान से अनाज का बाहर भेजा जाना . . . . .	२१८२
१२७९	राजस्थान में राष्ट्रीय विस्तार सेवा तथा सामुदायिक विकास खंड . . . . .	२१८२
१२८०	डाक तथा तार सर्किलों में हानियां . . . . .	२१८३
१२८१	बंगलौर और दिल्ली के बीच सीधे जान वाले डिब्बे . . . . .	२१८३
१२८२	चामराजनगर—कोयम्बटूर रेलवे लाइन . . . . .	२१८३
१२८३	नामनगर के आयुर्वेदिक गवेषणा केन्द्र के छात्र . . . . .	२१८४
१२८४	आदर्श नगर आयोजन . . . . .	२१८४
१२८५	इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के कार्यालयों के लिये भवन . . . . .	२१८४
१२८६	सरकारी अफसरों द्वारा वातानुकूलित डिब्बों में यात्रा . . . . .	२१८५
१२८७	बिना टिकट यात्रा . . . . .	२१८५-८६
१२८८	विकास कार्यक्रम . . . . .	२१८६-८७
१२८९	बिहार में पटसन का उत्पादन . . . . .	२१८७
१२९०	पटसन . . . . .	२१८८
१२९१	शक्ति-चालित करघे के कपड़े को हथकरघे के कपड़े के नाम से भेजना . . . . .	२१८८
१२९२	डाक तथा तार स्वयंसेवक . . . . .	२१८९
१२९३	डाक तथा तार स्थायी समिति . . . . .	२१८९
१२९४	पूर्वी उत्तर प्रदेश की खाद्य-स्थिति . . . . .	२१८९ ९०
१२९५	चन्दीसी स्टेशन पर गाड़ियों का विलम्ब से पहुंचना . . . . .	२१९०
१२९६	इलाहाबाद-अम्बाला पैसेंजर . . . . .	२१९१
१२९७	उत्तर प्रदेश में सिंचाई योजनायें . . . . .	२१९१
१२९८	प्लेटफार्म गाइड . . . . .	२१९१-९२

## विषय

## पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

## अतारांकित

## प्रश्न संख्या

१२६६	हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड से विलम्ब शुल्क की वसूली	२१६२
१३००	चिपलुन में डाक-तार भवन . . . . .	२१६२
१३०१	अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था के कर्मचारी	२१६२-६३
१३०२	पूर्वी उत्तर प्रदेश में छोटे सिंचाई कार्य . . . . .	२१६३
१३०३	खड़गपुर स्टेशन पर ऊपरी पुल . . . . .	२१६३
१३०४	दिल्ली में मछली पालन . . . . .	२१६४
१३०५	दक्षिण रेलवे पर रेलगाड़ियों का देर से आना-जाना	२१६४-६५
१३०६	उड़ीसा खाद्यान्न नियंत्रण आदेश . . . . .	२१६५
१३०७	संघों को मान्यता	२१६५
१३०८	भारत में शीत लहर . . . . .	२१६६
१३०९	गया स्टेशन के निकट एक्सप्रेस ट्रेन की इंजन के साथ टक्कर	२१६६
१३१०	बोलपुर के लिये रेल सेवा . . . . .	२१६६-६७
१३११	तंदूर कोयला खान के लिये रेलवे साइडिंग	२१६७
१३१२	आन्ध्र प्रदेश में भाण्डागार	२१६८
१३१३	त्रिपुरा में सहायक नर्सों	२१६८
१३१४	पंचायतें . . . . .	२१६८-६९
१३१५	हिमाचल प्रदेश में पंचायतें	२१६९
१३१६	हिमाचल प्रदेश में उपजाऊ भूमि . . . . .	२१६९-२२००
१३१७	हिमाचल प्रदेश की राज्य सहकारी विकास निधि	२२००
१३१८	पशु सुधार अधिनियम	२२००
१३१९	हिमाचल प्रदेश में टाउट मछली फार्म	२२००-०१
१३२०	हिमाचल प्रदेश में बकरी पालना . . . . .	२२०१
१३२१	हिमाचल प्रदेश के वन विभाग द्वारा निर्मित इमारतें	२२०१-०२
१३२२	सिंचाई परियोजनायें	२२०२
१३२३	उत्तर प्रदेश को गेहूं का संभरण	२२०३
१३२४	गाजीपुर में पुल	२२०३
१३२५	तपेदिक के क्लिनिक . . . . .	२२०४-०५
१३२७	खूबानी पर गवेषणा . . . . .	२२०५
१३२८	स्टेशन मास्टरों द्वारा मकान किराये का भ्रगतान . . . . .	२२०५
१३२९	मत्स्य पालन के विकास के लिये फिल्में . . . . .	२२०५-०६

		विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)			
<b>अतारांकित</b>			
<b>प्रश्न संख्या</b>			
१३३०	दामोदर घाटी निगम		२२०६
१३३१	भीम कुंड परियोजना		२२०६
१३३२	उड़ीसा में विद्युत् संभरण समवायों का राष्ट्रीयकरण		२२०७
१३३३	ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस पर विभागीय भोजन व्यवस्था		२२०७
१३३४	हिमाचल प्रदेश में रबी-फसल की भूमि		२२०८
१३३५	भारतीय टिड्डी मार दल		२२०८
१३३६	अंडी की कृषि		२२०८
१३३७	फीरोज़पुर छावनी स्टेशन		२२०८-०९
१३३८	रेलवे अधिकारियों के लिये 'सैलून'		२२०९-१०
१३३९	राष्ट्रीय राजपथ संख्या ६		२२१०
१३४०	चीनी का निर्यात कोटा		२२१०-११
१३४१	पंजाब में 'अधिक अन्न उपजाओ' आन्दोलन		२२११
१३४२	रेलवे लाइनों की लम्बाई		२२११
१३४३	उत्तर रेलवे पर चोरियां		२२१२
१३४४	उत्तर रेलवे पर सामिष भोजन-व्यवस्था		२२१२
१३४५	रेलवे अधिकारियों के लिये सस्ते अवकाश गृह		२२१२
१३४६	दिल्ली और फाज़िल्का के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी		२२१३
१३४७	धर्मकोट आउट एजेंसी		२२१३
१३४८	दिल्ली-फाज़िल्का सड़क		२२१३-१४
१३४९	भटिंडा यार्ड का नवनिर्माण		२२१४
१३५०	पंजाब में सामुदायिक विकास परियोजनायें		२२१४
१३५१	रेलवे में चोरियां		२२१५
१३५२	केरल में 'लिफ्ट' सिंचाई योजनायें		२२१६
१३५३	कटक रेलवे स्टेशन का नव निर्माण		२२१६
१३५४	त्रिवेन्द्रम में सुपारी कार्फेंस		२२१७
१३५५	पश्चिमी बंगाल में गेहूं और चावल की स्थिति		२२१७
१३५६	उच्चाधिकारियों के डिब्बे		२२१७-१८
१३५७	सिंचाई और बाढ़ नियंत्रण योजनायें		२२१८
१३५८	सूरतगढ़ में केन्द्रीय मैकेनाइज्ड फार्म		२२१८-१९
१३५९	जहाजों के भाड़ों में वृद्धि		२२१९

## विषय

## पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

## अतारांकित

## प्रश्न संख्या

१३६०	खाद्यान्न का उत्पादन . . . . .	२२१६
१३६१	होशियारपुर और नंगल बांध स्टेशनों की आय . . . . .	२२१६-२०
१३६२	दिल्ली-मद्रास लाइन पर वातानुकूलित 'डीलक्स' गाड़ी के रुकने के स्टेशन . . . . .	२२२०
१३६३	कपास के रोग . . . . .	२२२०
१३६४	रेलवे स्टेशनों पर विक्रेताओं को लाइसेंस . . . . .	२२२०-२१
१३६५	रेलवे कोआपरेटिव स्टोर लिमिटेड, कोटा . . . . .	२२२१
१३६६	पश्चिम रेलवे पर लाइनों का सर्वेक्षण . . . . .	२२२१
१३६७	विशेष पुलिस प्रतिष्ठान से सम्बद्ध रेलवे सेक्शनल आफिसर . . . . .	२२२२
१३६८	जांच पदाधिकारी . . . . .	२२२२
१३६९	"रेलवे सेंटिनरी वील्यूम"	२२२३
१३७०	"रेलवे गज़टियर" . . . . .	२२२३
१३७१	कोटा रेलवे कालोनी में पानी की कमी . . . . .	२२२४
१३७२	'एंटी टिकट फ्राड' सैक्शन . . . . .	२२२४
१३७३	रेल कर्मचारियों से अभ्यावेदन . . . . .	२२१४-२५
१३७५	रेलवे गवेषणा तथा प्रयोग केन्द्र . . . . .	२२२५
१३७६	रेलवे संरक्षण बल में कुत्तों का दस्ता . . . . .	२२२५-२६
१३७७	रेलवे विभागों में समाज शिक्षा . . . . .	२२२६
१३७८	रेलवे पदाधिकारियों के अध्ययन दौरे . . . . .	२२२६
१३७९	बंगलों के चपरासी . . . . .	२२२६-२७
१३८०	गंगा पुल प्रतिष्ठान में हड़ताल . . . . .	२२२७
१३८१	कोटा के निकट रेल की पटरी का स्थान परिवर्तन करना . . . . .	२२२७
१३८२	रेलवे बोर्ड का केन्द्रीय जांच विभाग . . . . .	२२७२-२८
१३८३	प्रबन्ध में श्रमिकों द्वारा भाग लिया जाना . . . . .	२२२८
१३८४	केन्द्रीय जांच अभिकरण . . . . .	२२२८
१३८५	देहरादून एक्सप्रेस में भीड़भाड़ . . . . .	२२२९
१३८६	स्टेशनों पर बिजली लगाना . . . . .	२२२९
१३८७	नागार्जुन बांध श्रमिकों की हड़ताल . . . . .	२२२९

विषय	पृष्ठ
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	२२३१
खाद्य अपमिश्रण रोक अधिनियम, १९५४ की धारा २३ की उपधारा (२) के अन्तर्गत दिनांक ३ जनवरी, १९५६ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १७ की एक प्रति सभा-पटल पर रखी गई ।	
राज्य-सभा से सन्देश .	२२३१
सचिव ने राज्य-सभा से प्राप्त इस संदेश की सूचना दी कि राज्य-सभा २ मार्च १९५६ की अपनी बैठक में लोक-सभा द्वारा २३ फरवरी, १९५६ को कामगर प्रतिकर (संशोधन) विधेयक, १९५८ में किये गये संशोधनों से सहमत हो गई है ।	
प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित .	२२३१
तैत्तीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।	
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित	२२३१
छत्तीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।	
विधेयक पुरःस्थापित	२२३२
भारत का राज्य बैंक (सहायक बैंक) विधेयक, १९५६ ।	
अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५६-६०	२२३२—७२
रेलवे के बारे में अनुदानों की मांग संख्या १ पर चर्चा समाप्त हुई । मांग पूरी पूरी स्वीकृत हुई । मांग संख्या २ से २० पर चर्चा आरम्भ हुई । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।	
गुहवार, ५ मार्च १९५६/१४ फाल्गुन, १८८० (शक) के लिये कार्यावलि—	
रेलवे के बारे में मांग संख्या २ से २० पर और आगे चर्चा और स्ट्रेप्टो माइसीन और डी-हाइड्रो स्ट्रेप्टोमाइसीन बनाने के लिये समझौते के सम्बन्ध में प्रस्ताव पर चर्चा ।	