

# 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—

पैंतीसवां प्रतिवेदन . . . . . १८०३

सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति —

बारहवां प्रतिवेदन . . . . . १८०३

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

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

सभा का कार्य . . . . . १८०४—०५

रेलवे आयव्ययक सामान्य चर्चा . . . . . १८०५—२२

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

पैंतीसवां प्रतिवेदन . . . . . १८२३

केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को अन्तरिम सहायता की दूसरी किस्त देने के

सम्बन्ध में संकल्प—अस्वीकृत . . . . . १८२३—४१

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

दैनिक संक्षेपिका . . . . . १८४३—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

सोमवार, २ मार्च, १९५६

११ फाल्गुन, १८८० (शक)

लोक सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

शिक्षा पद्धति का नवीकरण

†\*७६३. श्री राजेन्द्र सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हमारे स्कूलों और कालेजों में राष्ट्रीय मेल-जोल और भावात्मक ऐक्य की भावना जाग्रत करने की दृष्टि से अध्यापन के दृष्टिकोण और पृष्ठभूमि के नवीकरण का सरकार का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो यह किस प्रकार का है; और

(ग) अब तक इस मामले में क्या कार्यवाही की गयी है या करने का विचार किया जा रहा है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६६]

†श्री राजेन्द्र सिंह : राष्ट्रीय अनुशासन योजना का कार्यक्रम क्या है और क्या भारत के राष्ट्रीय पुस्तक न्यास के प्रकाशन राज्य सहायता प्राप्त दरों पर बेचे जाते हैं या वाणिज्यिक आधार पर ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : जहां तक भारत के राष्ट्रीय पुस्तक न्यास का सम्बन्ध है, उसका सम्पूर्ण प्रयोजन ही सस्ते और लोकप्रिय संस्करण निकालना है ताकि वह और भी अधिक लोगों को उपलब्ध हो सकें। प्रश्न का पहला अंश मैं समझ नहीं पाया।

†श्री राजेन्द्र सिंह : विवरण में मंत्री महोदय ने राष्ट्रीय अनुशासन योजना का जिक्रमात्र कर दिया है, मोटे तौर पर भी उसकी रूपरेखा नहीं बतायी है। मैं मोटे तौर पर राष्ट्रीय अनुशासन योजना की विशेषतायें और उसके कार्यक्रम के बारे में जानना चाहता हूं। वहां केवल उसका नाम दिया हुआ है, उसकी विशेषतायें नहीं बतायी गयी हैं।

†मूल अंग्रेजी में

(१८७५)

†अध्यक्ष महोदय : क्या मोटे तौर पर इसकी मुख्य विशेषताओं का ब्योरा देने वाली कोई प्रचार पुस्तिका मंत्री महोदय के पास नहीं है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : यदि प्रचार पुस्तिका पुस्तकालय में उपलब्ध न हो तो मैं एक संक्षिप्त व्याख्यात्मक टिप्पण सभा पटल पर रख दूंगा ।

†श्री राजेन्द्र सिंह : शिक्षा मंत्री से मेरी यह शिकायत है कि जब भी कोई महत्वपूर्ण बात उनसे पूछी जाती है वह यही कह देते हैं कि अमुक अमुक चीज पुस्तकालय में रखी है । आखिर प्रश्न का प्रयोजन ही क्या है ?

†अध्यक्ष महोदय : पुस्तकालय भी तो माननीय सदस्यों के ही पढ़ने के लिये है ।

†श्री राजेन्द्र सिंह : यह बात तो बहुत पहले ही बतायी जा सकती थी । वैसी हालत में मैं उसे देख कर आता और प्रश्न पूछ सकता था ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने मंत्री को लिखा होता ।

†श्री राजेन्द्र सिंह : जब मैं प्रश्न पूछ रहा हूँ तो मंत्री का यह कर्त्तव्य है कि वह यह बताये कि उसका उत्तर कहां उपलब्ध है ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं मंत्री महोदय से आगे से माननीय सदस्य के घर चले जाने के लिये कह दूंगा ।

†श्री स० म० बनर्जी : विवरण में कहा गया है कि :

“इस प्रणाली के अधीन सभी जातियों, पंथों और वर्गों के स्कूली बच्चे बिना किसी भेदभाव के एक साथ मिलते जुलते हैं । यह आशा की जाती है कि यथासमय इस शिक्षा पद्धति से सहकारिता और अहिंसा पर आधारित एक वर्गहीन समाज की स्थापना में सहायता मिलेगी ।”

यह किस प्रकार के भेदभाव का अन्त किया गया है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : विवरण के पहले भाग में यह सुझाव दिया गया है कि यदि देश के सभी बच्चे निःशुल्क तथा अनिवार्य शिक्षा की इस पद्धति के अधीन ले आये जायें तो यह स्वयं भी भावात्मक ऐक्य और राष्ट्रीय मेल-जोल की भावना पैदा करने का एक महत्वपूर्ण तरीका बन सकता है । जब तक बड़ी संख्या में बच्चे शिक्षा संस्थानों के बाहर रहेंगे स्वाभाविक रूप से ही यह भावात्मक ऐक्य और राष्ट्रीय मेल जोल नहीं पैदा हो सकता ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को ऐसी ऐसी बातों के लिये यहां नहीं आना चाहिये जिनके बारे में वे बाहर ही जांच कर सकते हैं । वे सब बातें सीधे मंत्री महोदय के मुंह से ही सुनना चाहते हैं । यहां सैंकड़ों स्कूल हैं—मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि वे जाकर देखें कि बच्चे कैसा व्यवहार करते हैं । जब तक आप जाकर इन्हें देखेंगे नहीं तब तक आप समझ नहीं सकते ।

†श्री स० म० बनर्जी : यहां कहा गया है :

“इस प्रणाली के अधीन सभी जातियों, पंथों और वर्गों के बच्चे बिना किसी भेदभाव के एक साथ मिलते-जुलते हैं ।”

†मूल अंग्रेजी में

क्या हमारे स्कूलों में कोई भेदभाव मौजूद है? वह कौनसा भेदभाव है जिसका अन्त करने का प्रयास हो रहा है ?

†अध्यक्ष महोदय : विचार और भी अधिक मेल-जोल बढ़ाने का है। माननीय सदस्य जाकर देख लें फिर मैं आधे या पूरे एक घण्टे की चर्चा उठाने की अनुमति दे दूंगा। मुझे भय यह है कि कहीं इस प्रकार के प्रश्नों से स्कूलों का अनुशासन न विगड़ जाय।

†श्री तंगामणि : यहां वार्षिक युवक समारोहों के बारे में सुझाव दिया गया है। क्या सरकार दिल्ली के अलावा अन्य केन्द्रों में युवक समारोह करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : सरकार पहले ही युवक समारोहों को प्रोत्साहन दे रही है। सरकार युवक समारोहों की व्यवस्था करने के लिये विश्वविद्यालयों को अनुदान दे रही है।

### धुला कोयला

+

†\*७६४. { श्री स० च० सामन्त :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री रा० च० माझी :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि कोकिंग और नॉन-कोकिंग के धुले कोयले के भाव ऊंचे जा रहे हैं ;
- (ख) यदि हां, तो क्यों ;
- (ग) क्या सरकार इनके भावों का बढ़ना रोकने वाली है ; और
- (घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में किस प्रकार की कार्यवाही की गयी है ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री के सभा-सचिव (श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा) : (क) बिना धुले कोयले के समय समय पर संविहित रूप से जो भाव निश्चित किये जाते हैं उनके फलस्वरूप हुई वृद्धि को छोड़ कर धुले कोयले के भावों में और कोई चढ़ाव नहीं आया है।

(ख) से (घ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

†श्री स० च० सामन्त : क्या यह सच है कि जिन कारखानों में कोकिंग कोयला धोया जाता है वह बड़ी मात्रा में चूरा भी तैयार करते हैं और यदि हां, तो क्या भाव बढ़ने में इसका भी योग है ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : कारण कई हैं, लेकिन सबसे स्पष्ट कारण कोयले का धोया जाना है जो धुले कोयले की कीमत बढ़ा देता है। इसी कारण से यह फार्मूला निकाला गया है। धोने से उसके गुणों का पता चलता है और जिस ग्रेड से इसके गुण मेल खाते हैं उसी के आधार पर धुले कोयले का भाव तय किया जाता है। यह स्पष्ट है कि धोने में अधिक व्यय होता है और उसकी लागत मूल्य में जुड़ जाती है; लेकिन इससे गुणों में भी वृद्धि हो जाती है।

†श्री प्र० च० बोस : धुला कोयला वास्तव में बाजार में बिकता है या नहीं ?

†मूल अंग्रेजी में

सरदार स्वर्ण सिंह : अभी नॉन कोर्किंग कोयला नहीं धोया जाता । पहले की एक समिति के प्रतिवेदन में उन्होंने यह सुझाव दिया था कि नॉन-कोर्किंग कोयले को भी धोया जाना चाहिये, लेकिन इस सुझाव को अभी क्रियान्वित नहीं किया गया है ।

श्री त० ब० विठ्ठल राव : करगली में घुलाई से जो धोवन निकलती है क्या उसे बोकारो की तरह गंधक निकालने के लिये भेजा जाता है ?

सरदार स्वर्ण सिंह : जी नहीं ।

श्री स० चं० सामन्त : क्या कोयला मूल्य पुनरीक्षण समिति ने कोयला धोने की कीमत पर टिप्पणी की है ?

सरदार स्वर्ण सिंह : प्रतिवेदन अभी प्रकाशित नहीं हुआ है ।

### मैसूर में इस्पात के व्यापारी

\*७६५. श्री केशव : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मैसूर में आयात किये हुए इस्पात का निबटारा करने के लिये एक भी व्यापारी नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

इस्पात, खान और ईंधन मंत्री के सभा-सचिव (श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा) : (क) जी हां ।

(ख) मैसूर में केवल एक स्टाकिस्ट था जो देशी और आयात किया हुआ दोनों प्रकार का इस्पात रखता था । दोनों कृत्यों को पृथक् करने के निश्चयानुसार आयात किये गये इस्पात के सम्बन्ध में इस फर्म का अधिकार रद्द कर दिया गया । आयात में होने वाली क्रमशः कमी को ध्यान में रखते हुए इसके स्थान पर अन्य किसी व्यक्ति की नियुक्ति तत्काल आवश्यक नहीं समझी गयी ।

श्री केशव : क्या यह सच नहीं है कि आयात किये गये इस्पात का स्टाकिस्ट न होने के कारण लाखों रुपये की हानि के फलस्वरूप मैसूर के मुख्य मंत्री ने केन्द्रीय सरकार से एक स्टाकिस्ट नियुक्त करने का अनुरोध किया है ?

इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : उस राज्य में केवल नियंत्रित मूल्य पर बेचने वाले स्टाकिस्ट की नियुक्ति न होने मात्र के फलस्वरूप लाखों रुपयों की हानि होने की कोई वजह नहीं है क्योंकि निश्चय ही निकटवर्ती राज्यों के किसी भी व्यापारी से वही चीजें खरीदी जा सकती हैं ।

अध्यक्ष महोदय : वह यह जानना चाहते हैं कि क्या उस राज्य के मुख्य मंत्री ने इस सरकार को लिखा है ?

सरदार स्वर्ण सिंह : मेरे ख्याल से राज्य सरकार ने स्टाकिस्टों का नियुक्ति के बारे में लिखा है और उस मामले पर विचार हो रहा है ।

श्री बे० ईयाचरण : सामान्यतया स्टाकिस्टों को कितना मुनाफा लेने की अनुमति दी जाती है ?

सरदार स्वर्ण सिंह : यह संख्या मेरे पास नहीं है ।

मूल अंग्रेजी में

†श्री आचार : लाइसेंस देकर स्टाकिस्ट रखने में क्या कठिनाई है ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : इसमें कुछ भी कठिनाई नहीं है । लेकिन इसकी खास कुछ जरूरत नहीं थी ।

†श्री मोहम्मद इमाम : क्या यह सच है कि मैसूर राज्य को दिया गया कोटा बहुत ही अपर्याप्त है और इसीलिये उस राज्य को दिये गये कोटे में वृद्धि के लिये अभ्यावेदन किये जा रहे हैं ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : मेरे ख्याल से अन्य राज्यों की तुलना में मैसूर की स्थिति बुरी नहीं है । यह सच है कि कुल मिला कर थोड़ी कमी है और सभी राज्यों को वह कमी महसूस हो रही है । हो सकता है कि मैसूर भी इन्हीं राज्यों में हो ।

### बोस जांच बोर्ड

+

†\*७६६. { श्री राम कृष्ण :  
श्री विद्या चरण शुक्ल :  
श्री श्रीनारायण दास :  
पंडित द्वा० ना० तिवारी :  
श्री स० म० बनर्जी :  
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
श्री न० रा० मुनिस्वामी :  
श्री नागी रेड्डी :  
श्री वासुदेवन नायर :  
श्री रामी रेड्डी :  
श्री पाणिग्रही :  
श्री सूपकार :  
श्री अन्तार हरवानी :  
श्री बी० चं० शर्मा :  
श्री विभूति मिश्र :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जीवन बीमा निगम के विनियोजनों के सम्बन्ध में कुछ अफसरों की भूमिका की जांच करने के लिये जो बोस जांच बोर्ड नियुक्त किया गया था उसके प्रतिवेदन के आधार पर सम्बन्धित अफसरों के खिलाफ कार्यवाही करने में कितनी प्रगति हुई है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : आवश्यक विचार करने के पश्चात् सरकार ने जांच बोर्ड की उपपत्तियों के आधार पर सम्बन्धित अफसरों के खिलाफ कारण बतलाने के नोटिस जारी किये गये थे । इन अफसरों के उत्तर आ गये हैं और इन्हें सलाह के लिये संघ लोक सेवा आयोग के मुपुर्द कर दिया गया है ।

†श्री राम कृष्ण : क्या संघ लोक सेवा आयोग ने कुछ राय दी है, और यदि हां, तो क्या ?

†श्री गो० ब० पन्त : वह अभी आयी नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी में

श्री दी० चं० शर्मा : क्या संघ लोक सेवा आयोग के उत्तर के लिये कोई तिथि निश्चित की गयी है ? उत्तर आन के बाद क्या होगा ?

श्री गो० ब० पन्त : सलाह मिलने के बाद आदेश जारी कर दिये जायेंगे । कोई तारीख निश्चित नहीं की गयी है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्री महोदय यह सोचते हैं कि भ्रष्टाचार ऐसे मामलों में केवल पब्लिक सर्विस कमीशन को रिफर कर देने से ही उपयुक्त प्रबन्ध नहीं हो सकता, और इसलिये क्या सरकार इस सम्बन्ध में कोई ऐसा कानून बनाने की व्यवस्था कर रही है जिससे कि शीघ्र ही ऐसे मामलों में दण्ड को निर्धारित करने के लिये विचार किया जा सके ?

श्री गो० ब० पन्त : जो कायदे हैं उनमें

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं पूछ रहा हूँ कि क्या कोई नया कायदा बनाया जा रहा है ?

श्री गो० ब० पन्त : ऐसा कोई विचार नहीं है ।

श्री श्रीनारायण दास : क्या मन्त्री महोदय प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-पटल पर रख सकेंगे, और यदि हाँ, तो कब तक ?

श्री गो० ब० पन्त : सलाह मिलने और इस मामले का निबटारा हो लेने के बाद इस प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

श्री विभूति मिश्र : अभी गृह मंत्री जी ने बताया कि मामला तय हो जायेगा तब रिपोर्ट हम लोगों के सामने आयेगी । पर इस में क्या हानि है कि रिपोर्ट हम लोगों के सामने अभी ही रख दी जाये ताकि सब को मालूम हो जाय ।

श्री गो० ब० पन्त : तरीका यह है कि पब्लिक सर्विस कमीशन से मशविरा लिया जाये, और उस के आने के बाद गवर्नमेंट कुछ फैसला करे । यहां काफी तादाद बहुत काबिल आदमियों की हैं, मगर ऐसे छोटे छोटे मामलों में सारे हाउस का वक्त लगे, कि आया कुछ आदमियों के लिये क्या किया जाय, यह शायद मेम्बरों की शान के मुताबिक ठीक नहीं होगा ।

श्री स० म० बनर्जी : मन्त्री महोदय ने कहा है कि उन्हें कारण बताने के नोटिस दे दिये गये हैं । ये कारण बतलाने के नोटिस नौकरी से हटाये जाने के बारे में हैं या बर्खास्त किये जाने के बारे में ? कारण बताने के नोटिसों की विषयवस्तु क्या है ?

श्री गो० ब० पन्त : कारण बताने के नोटिस जांच बोर्ड की उपपत्तियों के आधार पर दिये गये हैं और जब यह पूरा मसला सभा के समक्ष आयेगा तो इसकी ठीक ठीक शब्दावली भी आ जायेगी ।

श्री त० ब० विठ्ठल राव : गृह मन्त्रालय ने इसे संघ लोक सेवा आयोग को कब सौंपा था ? क्या मन्त्रालय ने संघ लोक सेवा आयोग से यह अनुरोध भी किया है कि निबटाने में इसे प्राथमिकता दी जाये ।

श्री गो० ब० पन्त : उनसे इस मामले में यथासम्भव शीघ्रता करने का अनुरोध किया गया है ।

श्री त्यागी : कोई तारीख नहीं है ?

श्री त० ब० विठ्ठल राव : गृह मन्त्रालय ने इसे संघ लोक सेवा आयोग के सुपुर्द कब किया था ?

श्री मूल अंग्रेजी में

†श्री गो० ब० पन्त : मेरे ख्याल से इसे २७ जनवरी को संघ लोक सेवा आयोग के पास भेजा गया था ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या बोस जांच केवल इन्हीं तीन अफसरों के आचरण के खिलाफ लगाये गये आरोपों तक ही सीमित थी या इसके और व्यापक प्रभावों के सम्बन्ध में भी हैं और छागला जांच में उठाये गये कुछ महत्वपूर्ण प्रश्न भी इसमें आ जाते हैं ?

†श्री गो० ब० पन्त : इस बोर्ड से सम्बन्धित तीनों अफसरों के खिलाफ लगाये गये कुछ विशिष्ट आरोपों की जांच करने का अनुरोध किया गया था और इन आरोपों के ही बारे में उनकी उपपत्तियां आई हैं ।

†श्री रामी रेड्डी : इन अफसरों ने क्या उत्तर दिये हैं ?

†श्री गो० ब० पन्त : उन्होंने यह दिखाने की कोशिश की है कि कसूर उनका नहीं था ।

†श्री पाणिग्रही : मंत्री महोदय ने अभी कहा है कि यह एक छोटा सा मसला है । क्या गृह मंत्री महोदय जांच बोर्ड की उपपत्तियों के आधार पर इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं ?

†श्री गो० ब० पन्त : न यह छोटा सा मसला है और न बड़ा, वरन् यह एक ऐसा मसला है जिसका निबटारा नियमों के अनुसार करना होगा ।

†श्री सुपकार : इन अफसरों को सफाई के नोटिस कब दिये गये थे और उनके उत्तर कब मिले ?

†श्री गो० ब० पन्त : मैं आपको ठीक ठीक तारीख तो नहीं बता सकता लेकिन यह प्रतिवेदन लगभग सितम्बर के अन्त तक आया था और संघ लोक सेवा आयोग के सुपुर्द जनवरी में किया गया । इस बीच . . . . .

†श्री त्यागी : इसमें ६ महीने क्यों लगे ?

†श्री गो० ब० पन्त : हमने ५-६ महीने नहीं लगाये । प्रतिवेदन मिलने—इसकी तारीख २१ सितम्बर थी—और सुपुर्दगी की तारीख—२७ जनवरी को उसे सुपुर्द किया गया—के बीच चार महीनों का अन्तर है ।

†श्री त्यागी : यह रफ्तार बहुत धीमी है । यह प्रतिवेदन चार महीनों तक मंत्री के पास पड़ा रहा ।

†श्री गो० ब० पन्त : यह बात गलत है । प्रतिवेदन मिलने और उसे संघ लोक सेवा आयोग के सुपुर्द करने के बीच की अवधि चार महीने होती है । इस बीच सरकार ने इस प्रतिवेदन पर विचार किया और इन अफसरों से कहा कि वे अपनी सफाई सरकार को दें । इनके सफाई के बयान मिलने के बाद इस मसले को संघ लोक सेवा आयोग के सुपुर्द किया गया था । यह प्रतिवेदन लगभग २०० से ३०० पृष्ठों का है और अफसरों तथा सरकार को इस प्रतिवेदन का अध्ययन करना था । मेरा ख्याल है कि इस मसले को काफी शीघ्रता से पूरा किया गया है ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि जीवन बीमा निगम विषयक इस जांच के सम्बन्ध का पूरा मसला इस सभा में ही उठाया गया था और उसके फलस्वरूप ही इन विभिन्न जांच बोर्डों का काम हुआ, सरकार अब क्यों इन जांचों के परिणामों को तत्काल सभा पटल पर रखने में शरमाती है ? सरकार को प्रतिवेदन मिले अब तो छः महीने हो चुके हैं ।

†श्री गो० ब० पन्त : बहुत पहले ही सभा में यह वक्तव्य दिया जा चुका है कि कार्यवाही पूरी हो जाने पर इस पूरे मसले को सभा के समक्ष रख दिया जाएगा। इस प्रकार, इस सभा में बार बार दिये गये वक्तव्यों के अनुसरण में इस मसले का फैसला हो जाने के बाद इस प्रतिवेदन को सभा-पटल पर रख दिया जाएगा।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : उन अफसरों ने अपनी रिपोर्ट में दिया है कि वे कसूरवार नहीं हैं तो क्या मैं जान सकता हूँ कि उन्होंने अपनी रिपोर्ट में यह भी दिया है कि कौन कौन से लोग कसूरवार हैं और किन किन को इस मामले में पकड़ना चाहिये ?

श्री गो० ब० पन्त : उन्होंने उन के बारे में दिया है जिन के कि बारे में उन से पूछा गया था।

श्री राजेन्द्र सिंह : ग्रान ए प्वाइंट आफ आर्डर सर। अभी माननीय गृह मंत्री ने श्री विभूति मिश्र के प्रश्न का उत्तर देते हुए जिन शब्दों से इस सदन को याद किया है उन को अगर आप मुलाहिजा फरमायेंगे तो आप देखेंगे कि उन शब्दों से ऐसा मालूम पड़ता है कि उन्होंने ने हमारे ज्ञान को और बुद्धि को चुनौती दी है और हाउस की जो मर्यादा है उस को उन्होंने ने तोड़ा है। उन्होंने ने यह कहा कि हाउस के अन्दर बहुत से क्राबिल लोग हैं और उन क्राबिलों के सामने इस चीज को नहीं रक्खा जायगा और जो कम क्राबिल हैं पब्लिक सर्विस कमिशन के मेम्बर्स, उन के यहां भेजा गया है . . . .

†अध्यक्ष महोदय : औचित्य प्रश्न संक्षिप्त और उस की भाषा कोमल होनी चाहिये। इस में कोई औचित्य प्रश्न नहीं है। इस में संदेह नहीं है कि मंत्री महोदय ने यह कहा कि छोटा सा मसला है। लेकिन बाद में जब श्री पाणिग्रही ने एक प्रश्न पूछा तो उन्होंने ने यह स्पष्ट कर दिया कि वे न इसे बहुत बड़ा और न ही बहुत छोटा मसला मानते हैं और इसीलिये इतने प्रश्न पूछने की अनुमति दी गई है। मंत्री महोदय जो ब्योरा बता चुके हैं उस से अधिक इस समय बताने को तैयार नहीं हैं। कार्यवाही पूरी हो जाने के उपरान्त वे प्रतिवेदन को सभा-पटल पर रख देंगे।

†श्री राजेन्द्र सिंह : उन्होंने ने सभा में वह बातें कहीं . . . . .

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय का मंशा यह नहीं था।

#### पेन्शनो का निबटारा

+

†\*७६७. { श्री राम कृष्ण :  
पंडित द्वा० ना० तिवारी :  
श्री केशव :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निवृत्त केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के पेंशनों सम्बन्धी दावों के निबटारे में देर होने के प्रश्न की जांच के लिये नियुक्त की गयी तीन-सदस्यों वाली समिति ने अपना प्रतिवेदन दे दिया है ;

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

(ग) क्या सरकार ने उन पर विचार कर लिया है ?

†मूल अंग्रेजी में

†वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) जी हां ।

(ख) समिति ने सिफारिश की है कि :

(१) पेंशनों की मंजूरी और भुगतान में विलम्ब कम करने के लिये कुछ प्रक्रिया संबंधी सुधार किये जायें ।

(२) वर्तमान पेंशन नियमों में बुनियादी प्रकार के कुछ परिवर्तन किये जायें ।

(ग) ऊपर (१) में उल्लिखित सिफारिश को लागू करने के सम्बन्ध में आवश्यक आदेश आशा है शीघ्र ही दे दिये जायेंगे ।

वेतन आयोग का जो प्रतिवेदन आने वाला है उस को ध्यान में रखते हुए ऊपर (२) में दी गई सिफारिश पर विचार अभी स्थगित कर दिया गया है । इस के अनुसार इस सम्बन्ध में समिति की सिफारिश विचारार्थ वेतन आयोग को उपलब्ध कर दी गई है ।

†श्री राम कृष्ण : इन पेंशन क्लेमों के लिये कुल कितना भुगतान करना पड़ेगा ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : यह सारा मामला वेतन आयोग को सौंपा गया है और उन के विचार करने के बाद इस पर निर्णय किया जायेगा ।

†पंडित द्वा० ना० तिवारी : सरकारी कर्मचारी की पेन्शन निर्धारित करने में कितना समय लगता है ? क्या यह सच है कि कई बार चार या पांच वर्ष लग जाते हैं ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : समय निश्चित नहीं किया जा सकता । प्रत्येक मामले पर अलग अलग समय लगता है ।

†अध्यक्ष महोदय : औसतन ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : गणित के आधार पर इस का हिसाब नहीं लगाया जा सकता । कई मामलों में विलम्ब हुआ है । इसी कारण यह समिति नियुक्त की गई थी । इस समिति ने पेंशन कार्यों में सुधार करने की सिफारिश की है ।

†श्री केशव : इस बात को देखते हुए कि सेवानिवृत्ति अथवा वार्धक्य की तिथि निश्चित होती है सरकार को इस में क्या कठिनाई है कि पेन्शन के कागजात काफी समय पहले तैयार करने शुरू कर दिये जायें ताकि दावों का निबटारा तुरन्त किया जा सके ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : सरकार इन सब बातों पर विचार कर रही है और इसी लिये यह समिति नियुक्त की गई थी । समिति ने कुछ सुधार करने की सिफारिशों की हैं जिन पर सरकार तब तक कोई कार्यवाही नहीं कर सकती जब तक कि वेतन आयोग उन पर निर्णय न कर ले ।

†श्री तंगामणि : क्या सरकार को इस में कोई आपत्ति है कि वेतन आयोग के निर्णय होने से पूर्व पेन्शनरों को बढ़ाई गई दर के अनुसार भुगतान कर दिया जाये ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : अधिकतर मामलों में पेन्शन का अन्तर्कालीन भुगतान तो कर दिया जाता है । न देने का तो सवाल ही पैदा नहीं होता । कोशिश यह हो रही है कि पेन्शन के आदेश उसी दिन जारी हो जायें जिस दिन सरकारी कर्मचारी सेवा से निवृत्त हो ।

†श्री स० म० बनर्जी : क्या पेन्शन के उन क्लेमों की संख्या का पता लगाया गया है जो दो वर्ष से अधिक पुराने हैं और कितने व्यक्ति पेन्शन दावों का निर्णय होने से पूर्व मर चुके हैं ?

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : ये आंकड़े इस समय मेरे पास नहीं हैं परन्तु माननीय सदस्य चाहें तो मैं यथासम्भव शीघ्र आंकड़े उपलब्ध करने का प्रयत्न करूंगी ।

†श्री स० म० बनर्जी : ऐसे हजारों मामले हैं ।

†श्री मोरारजी देसाई : हजारों मामले नहीं हैं ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : सरकार को यह आदेश देने में क्या कठिनाई है कि जब तक किसी कर्मचारी के कागजात तैयार न हों तब तक उसे 'रिटायर' न किया जाये ?

†श्री मोरारजी देसाई : इस से यह होगा कि अपने आप लोगों की सेवावधि बढ़ जायेगी और कई बार जानबूझ कर ऐसा किया जायेगा ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सरकार अपने कर्मचारियों पर विश्वास नहीं कर सकती ?

†अध्यक्ष महोदय : इस से वाद-विवाद पैदा होता है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : क्या मंत्री महोदय को इस बात का पता है कि नौकरी से रिटायर होने के पश्चात् एक कर्मचारी को कई साल तक खाने पीने का प्रबन्ध करना मुश्किल हो जाता है और ऐसी सूरत में क्या वह बतलायेंगे कि किस समय तक यह काम पूरा हो जायगा ?

श्री मोरारजी देसाई : मैं ने यही बतलाने की कोशिश की कि हमारी कोशिश यह रहेगी कि एक कर्मचारी जिस दिन रिटायर हो उसी दिन उसे पेंशन का आर्डर मिल जाय । आर्डर्स वही हैं मगर कई बार ऐसी दिक्कतें आ जाती हैं जिन से कुछ देर लग जाती है मगर वह देर न लगे, इसी के लिये हम कोशिश कर रहे हैं ।

### भारतीय सांख्यकी संस्था

†\*७६६. श्री उस्मान अली खां : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय सांख्यकी संस्था को सोवियत संघ से संयुक्त राष्ट्र संगठन के द्वारा एक बिजली का कंप्यूटर मिला है जिस से काफी मेहनत बच जाती है ; और

(ख) क्या कंप्यूटर खरीदा गया था या कि संस्था को भेंट किया गया था ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) और (ख). संयुक्त राष्ट्र संगठन ने रूस में बना हुआ एक इलेक्ट्रो कंप्यूटर भारत सरकार को भेंट किया था जो भारतीय सांख्यकी संस्था, कलकत्ता में लगाया गया है । इस कंप्यूटर का मालिक संयुक्त राष्ट्र संगठन ही है जब तक कि भारत सरकार को इस का हस्तान्तरण नहीं कर दिया जाता ।

†श्री उस्मान अली खां : क्या यह खरीदा गया था या कि भेंट किया गया ?

†श्री ब० रा० भगत : यह संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता योजना के अन्तर्गत दिया गया था ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री उस्मान अली खां : कंप्यूटर लगने से कितने व्यक्ति बेरोजगार हो गये ? क्या उन्हें दूसरी नौकरियां दी गईं ?

†श्री ब० रा० भगत : इस से कोई व्यक्ति बेकार नहीं होंगे ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या यह संस्था, जिसे सरकार और संयुक्त राष्ट्र संघ से इतनी सहायता मिली है, अब एक निजी संस्था बन गई है और इस के कर्मचारियों को नौकरी से निकालने के नोटिस दे दिये गये हैं और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†श्री ब० रा० भगत : प्रश्न के पहले भाग का उत्तर नकारात्मक है और दूसरे भाग के बारे में निश्चित रूप से प्रश्न पूछा जाना चाहिये ।

†श्री त्यागी : भारतीय सांख्यिकी संस्था वही संस्था है जिस ने परीक्षा के लिये अपना लेखा भेजने से इनकार कर दिया था ?

†अध्यक्ष महोदय : इस से यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री त्यागी : इस संस्था का भारत सरकार से क्या सम्बन्ध है जो प्राप्त हुआ उपहार सरकार ने इस गैर-सरकारी संस्था को सौंप दिया ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य बड़ी चतुराई से एक ही प्रश्न को दूसरी तरह पूछ रहे हैं। अगला प्रश्न ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : औचित्य का प्रश्न । अध्यक्ष महोदय ने बताया था कि कार्यालय में प्रश्नों के प्राप्त होने की तिथि के आधार पर उन्हें सूची में शामिल किया जाता है । मेरे प्रश्न ७७० और ८०६ की पूर्वसूचना एक ही दिन दी गई थी और वे एक ही दिन कार्यालय में पहुंचे थे । प्रश्न संख्या ७७० को स्थगित कर दिया गया है अतः मेरा निवेदन है कि प्रश्न ८०६ इसके स्थान पर रखा जाये ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं इसे देखूंगा । एकाएक मैं इसका निर्णय नहीं कर सकता ।

### देवनागरी लिपि

+

\*७७१. { श्री भक्त वर्शन :  
श्री विभूति मिश्र :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या शिक्षा मंत्री २ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ४९२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि देवनागरी लिपि के संशोधन के बारे में अन्तिम निर्णय करने की दिशा में इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : दूसरी बातों के साथ साथ इस मामले पर भी विचार करने के लिये जितनी जल्दी हो सके शिक्षा मन्त्रियों का एक सम्मेलन बुलाने का प्रस्ताव है ।

साथ ही मैं यह भी बताना चाहता हूं कि कुछ दिन पहले मैं इसी प्रकार के एक प्रश्न का उत्तर दे चुका हूं ।

†मूल प्रश्नेजी में

†अध्यक्ष महोदय : यदि वह पहले मुझे सूचना देते तो मैं इस प्रश्न की अनुमति न देता ।

**सेठ गोविन्द दास :** क्या माननीय मंत्री जी को यह बात मालूम है कि देवनागरी लिपि सबसे अधिक वैज्ञानिक लिपि है और उसमें बहुत थोड़े सुधार की जरूरत है । ऐसी हालत में जब तक यह सुधार नहीं हो जाते हैं तब तक टाइपराइटर और दूसरे काम सब रुके हुए हैं । तो क्या मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि इसमें इतनी देरी क्यों हो रही है ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** पिछली बार यह सवाल उठा था । उस समय मैंने इसके बारे में यह स्पष्ट कर दिया था कि सन् १९५३ में उत्तर प्रदेश सरकार ने लखनऊ में एक कानफ्रेंस बुलायी थी . . .

**सेठ गोविन्द दास :** उसको तो पांच बरस बीत गये ।

**डा० का० ला० श्रीमाली :** जी हां । उस कानफ्रेंस में लिपि के बारे में कुछ निर्णय लिए गये थे । केन्द्रीय सरकार ने जितने भी प्रस्ताव पास हुए थे उनको स्वीकार कर लिया था । लेकिन उसके बाद उत्तर प्रदेश सरकार ने सन् १९५७ में दूसरी कानफ्रेंस बुलवायी और पुराने निर्णयों में कुछ रद्दोबदल कर दिया । तो अब एक दिक्कत पैदा हो गयी । जहां तक इस गवर्नमेंट का ताल्लुक था उसने सन् १९५३ की जो सिफारिशें थीं उनको मान लिया था और आगे काम बढ़ रहा था । इस बीच में उत्तर प्रदेश सरकार ने बिना पूछे यह दूसरी कानफ्रेंस बुलायी और उसमें पुराने निर्णयों को बदल दिया तो जब तक इस मामले में अन्तिम फैसला न हो जाये आगे काम नहीं बढ़ सकता । लेकिन मैं हाउस को यह आश्वासन दिलाना चाहता हूं कि जितनी भी जल्दी हो सकेगा एजुकेशन मिनिस्टर्स की कानफ्रेंस बुला कर इस मामले को तै किया जायेगा ।

**श्री विभूति मिश्र :** मंत्री जी ने बतलाया कि वे विभिन्न प्रदेशों के शिक्षा मंत्रियों की कानफ्रेंस बुला रहे हैं । विनोबा जी ने भी इस बारे में कुछ निर्देश दिये हैं । तो मैं जानना चाहता हूं कि क्या हमारे मंत्री जी इस बारे में विनोबा जी की भी राय लेंगे ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** जो भी राय दे सकेंगे उनसे राय ली जायेगी और कोशिश यह की जायेगी कि और भी जो विशेषज्ञ हैं उनको भी इस कानफ्रेंस में बुलाया जाये ।

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या यह समस्या विश्वविद्यालय के हिन्दी और अन्य भाषाओं के प्राध्यापकों के सामने रखी जायेगी ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : शिक्षा मंत्री किसी निष्कर्ष पर पहुंचने से पहले अपने राज्यों में विशेषज्ञों की राय अवश्य लेंगे ।

**श्री जगदीश अग्रवस्थी :** अभी माननीय मंत्री जी ने बतलाया कि सन् १९५३ में जो उत्तर प्रदेश में शिक्षा मंत्रियों की कानफ्रेंस हुई थी उसकी सिफारिशों को केन्द्रीय सरकार ने मान लिया था और लिपि बदल दी गयी थी । तो मैं यह जानना चाहता हूं कि उन सिफारिशों को स्वीकार करने के बाद भारत सरकार ने जो प्रकाशन किये उनमें क्या व्यय हुआ ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** उसका आंकड़ा तो मैं इस समय नहीं दे सकता कि कितना व्यय हुआ । कुछ कमेटियां नियुक्त हुई थीं उन्होंने कुछ काम भी किया था । यह साफ है कि कुछ खर्च हुआ, लेकिन कितना खर्च हुआ यह मैं नहीं बतला सकता ।

**श्री प्रकाश बीर शास्त्री :** मैं यह जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश में जो लिपि परीक्षण असफल हो चुका है फिर उस लिपि परीक्षण के लिए बम्बई प्रान्त को क्यों चुना गया । उत्तर प्रदेश में जिन

बालकों को पहले उस लिपि की दो तीन वर्ष शिक्षा दी जा चुकी है, उनको अब फिर पुरानी लिपि दी जा रही है। तो मैं जानना चाहता हूँ कि उन बालकों को यह पुरानी लिपि फिर से सिखाने के लिए क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने कोई विशेष व्यवस्था की है ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** यह बात तो उत्तर प्रदेश सरकार से सम्बन्ध रखती है। इसमें भारत सरकार का प्रश्न नहीं उठता। उत्तर प्रदेश सरकार ने सन् १९५३ में एक कानफ्रेंस बुलायी थी और उसने जो निर्णय लिये थे मैंने सुना है कि वे लगभग बहुमत के निर्णय थे और सभी राज्यों की उनमें सहमति थी। उसके बाद भारत सरकार ने उन सिफारिशों को स्वीकार कर लिया, उसके बाद उत्तर प्रदेश सरकार ने उन निर्णयों को बदल दिया। तो अब तो उनसे मिल कर इस मामले को तै करना है। इसलिये इसमें कुछ वक्त लगेगा।

**श्री हेडा :** माननीय मंत्री के उत्तर से पता चलता है कि शायद उन्हें मालूम नहीं कि श्री विनोबा जी उन व्यक्तियों में से हैं जिन्होंने सबसे पहले देवनागरी को वैज्ञानिक दृष्टिकोण से देखते हुए लोकनागरी की रचना की, जो पूर्ण और सरल है, और इससे कई पुस्तकें प्रकाशित की जा चुकी हैं; क्या लोकनागरी और उसमें की गई गवेषणा को भी इसमें शुमार किया जायेगा ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** शिक्षा मंत्रियों के सम्मेलन में इस पर विचार किया जायेगा ?

**सेठ गोविन्द दास :** अभी मंत्री जी ने यह कहा कि भिन्न भिन्न राज्यों के शिक्षा मंत्रियों की एक परिषद् बुलायी जा रही है और कुछ विशेषज्ञों को भी बुलाया जा रहा है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या हिन्दी की प्रतिष्ठित संस्थाओं, जैसे नागरी प्रचारिणी सभा, राष्ट्रभाषा प्रचार समिति वर्धा, हिन्दी प्रचार सभा दक्षिण भारत के प्रतिनिधियों को भी इस परिषद् में बुलाने का विचार किया जा रहा है ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** जी हां, एक्सपर्ट्स को बुलाया जायेगा।

**सेठ गोविन्द दास :** मैं यह जानना चाहता था कि क्या इन संस्थाओं के प्रतिनिधियों को भी निमन्त्रण दिया जायेगा ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** मैं इसी वक्त तो इस प्रश्न का उत्तर नहीं दे सकता कि किन किन संस्थाओं के प्रतिनिधियों को बुलाया जायेगा। लेकिन मैं इतना निवेदन कर सकता हूँ कि जो भी इस विषय के विशेषज्ञ हैं उनको आमंत्रित किया जायेगा।

**श्री भक्त दर्शन :** श्रीमन् मूलतः यह मेरा प्रश्न था। मुझे कम से कम एक पूरक प्रश्न करने का तो अवसर दिया जाये।

**अध्यक्ष महोदय :** अच्छा।

**श्री भक्त दर्शन :** श्रीमन्, मूल प्रश्न मेरा था, इसलिये कम से कम एक पूरक प्रश्न तो मुझे पूछने दिया जाये।

**अध्यक्ष महोदय :** श्री भक्त दर्शन।

**श्री भक्त दर्शन :** श्रीमान् क्या माननीय मंत्री जी यह बताते की कृपा करेंगे कि देर से देर कब तक शिक्षा मंत्रियों का सम्मेलन होगा और कब तक इस बारे में निर्णय हो जायगा ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** मई या जून में कानफ्रेंस बुलाने का विचार है।

†मूल अंग्रेजी में

श्री प० ला० बरूपाल : मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ कि अभी उन्होंने बताया कि कुछ पुराने निर्णय को बदला है, लेकिन क्या ऐसे अधिकारियों को बदला है या नहीं, जिनके दिमाग में अंगरेजियत भरी हुई है और क्या उनकी जगह पर कोई हिन्दी के विशेषज्ञ नियुक्त किए गए हैं ?

डा० का० ला० श्रीमाली : यह इस प्रश्न से नहीं उठता है ।

### रूरकेला उर्वरक का कारखाना

+

\*७७२. { श्री मुरारका :  
श्री सरजू पांडे :  
श्री हेम राज :  
श्री त० ब० विट्टल राव :  
डा० राम सुभग सिंह :  
श्री अ० मु० तारिक :  
सरदार इकबाल सिंह :  
श्री दलजीत सिंह :  
श्री नवल प्रभाकर :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री २४ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १७८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूरकेला में उर्वरक कारखाने के लिये मशीन और उपकरणों के लिए आर्डर देने के बारे में इस बीच कोई निर्णय कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा बताने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जायेगा; और

(ग) यह कारखाना कब चालू हो जायेगा ?

इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) से (ग). रूरकेला के उर्वरक कारखाने में दो मुख्य भाग होंगे (१) एमोनिया कारखाना और सहायक और (२) नाइट्रिक एसिड और नाइट्रोलाइमस्टोन कारखाना । रूरकेला उर्वरक कारखाने के नाइट्रिक एसिड और नाइट्रोलाइमस्टोन के कारखाने के निर्माण का ठेका सिन्दरी फरटीलाइजर एण्ड केमिकल्स (प्राइवेट) लिमिटेड को देने का निश्चय किया गया है, जिसका अनुमानित मूल्य ७.७५ करोड़ रुपया होगा ।

एमोनिया कारखाना और सहायक के लिए ठेका मेसर्स उहदे, पश्चिमी जर्मनी, को देने का प्रस्ताव किया गया है जिसके कथित मूल्य सबसे कम स्वीकार करने योग्य थे । ठेके की शर्तें निर्णय की जा रही हैं । यह आशा की जाती है कि उर्वरक कारखाने में मार्च, १९६२ तक उत्पादन आरम्भ हो जायेगा ।

‡श्री मुरारका : क्या यह सच है कि यह आदेश देने से सिन्दरी को ३० लाख रुपये का घाटा रहा और यह घाटा उर्वरक का मूल्य बढ़ा कर पूरा किया जायेगा ?

‡सरदार स्वर्ण सिंह : जी नहीं ।

‡श्री मुरारका : क्या सिन्दरी के लिये एक और विदेशी मंत्रणाकार नियुक्त किया जा रहा है जबकि रूरकेला में इस कारखाने के लिये एक मंत्रणाकार है ?

‡मूल अंग्रेजी में

†सरदार स्वर्ण सिंह : अपनी संविदा को पूरा करने के लिये यदि सिन्दरी उर्वरक कम्पनी ठीक समझे तो एक और मंत्रणाकार नियुक्त कर सकती है ।

†श्री मुरारका : क्या यह सच है कि सिन्दरी को जो व्ययादेश भेजा गया है उस में से काफी माल रूरकेला को संभरण किया जाना है । यदि यह सही है तो रूरकेला में स्वयं ही आयात क्यों नहीं कर लिया ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : यह अच्छा ही है क्योंकि इस से सिन्दरी को अनुभव प्राप्त हो जायेगा । यदि सिन्दरी संविदा का कुछ भाग पूरा करने में रुचि प्रकट करता है तो वह आयात करने के लिये भी उपयुक्त होगा ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : सिन्दरी और पश्चिम जर्मनी की फर्म जो प्लांट लगा रही है उस की क्षमता कितनी होगी ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : प्रति वर्ष ८०,००० टन नाइट्रोजन तैयार की जायेगी ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस के दो अंश होते हैं, अमोनिया और नाइट्रोजन ।

†सरदार स्वर्ण सिंह : दोनों अंशों से ही तो अन्तिम उत्पाद प्राप्त होता है । एक के आधार पर दूसरे का उत्पादन होता है । अतः अन्य रासायनिक कारखानों की तरह इस में भी अन्तिम उत्पाद का ही महत्व है ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या ये दो कारखाने ओपन हाथ फर्नेस की फालतू गैसों का प्रयोग करेंगे ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : उद्देश्य तो यही है कि कोक ओवन गैसों का प्रयोग किया जाये ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : सिन्दरी उर्वरक कारखाने का निर्माण कार्य कब आरम्भ होगा क्योंकि इस में काफी विलम्ब हो चुका है ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : उन्होंने कार्यवाही शुरू कर दी है । वास्तव में निर्माण कार्य आरम्भ होने में तो कुछ समय लगेगा परन्तु इस की योजना बन चुकी है और प्रारम्भिक कार्य आरम्भ हो चुका है । संविदा के कार्य में अपने अंश को पूरा करने के लिये सिन्दरी ने ठीक समय पर कार्यवाही आरम्भ कर दी है ।

†श्री दासप्पा : यह देखते हुए कि उत्पादन केवल ८०,००० टन होगा क्या यह परियोजना अधिक महंगी नहीं है ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : यह अनुमान लगाया गया था कि संयंत्र की अधिकतम क्षमता १,७६० टन नाइट्रो लाइमस्टोन प्रति दिन अर्थात् वर्ष भर में ३३० दिन काम करने पर ५,८०,००० टन प्रति वर्ष होगी । यदि नाइट्रोजन की शक्ल में इस का हिसाब लगाया जाये तो वह ८०,००० टन ही बैठता है ।

†श्री बोस : क्या सिन्दरी को यह संविदा प्रतिस्पर्धात्मक टेंडर के आधार पर दी गई थी ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : जी हां ।

†मूल अंग्रेजी में

‡श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : सिन्दरी ने संयंत्र और मशीनरी कहां से मंगवाई है ?

‡सरदार स्वर्ण सिंह : मुझे मालूम नहीं । सिन्दरी जहां से मुनासिब समझे मशीनरी मंगवा सकता है ।

‡श्री दामानी : मशीनरी कब तक देश में पहुंचनी शुरू होगी और कारखाना कब तक पूरा हो जायेगा ?

‡सरदार स्वर्ण सिंह : आशा है कि संयंत्र १९६२ तक चालू हो जायेगा । यह बताना कठिन है कि किस तिथि को सिन्दरी द्वारा मंगवाया गया संयंत्र पहुंचना शुरू होगा ।

राज्य विधान मंडल और संसद् में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिमजातियों के लिये रक्षण

+

‡\*७७३. { श्री न० रा० मुनिस्वामी :  
श्री भा० कृ० गायकवाड़ :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार राज्य विधान मंडलों और संसद में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिमजातियों के रक्षण की अवधि बढ़ाने और संवैधानिक परित्राणों को जारी रखने के प्रश्न पर विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो और कितने वर्ष के लिये ?

‡गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) और (ख) मामला विचाराधीन है ।

‡श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या सरकार अनुसूचित तथा अनुसूचित आदिमजातियों द्वारा की गई प्रगति से सन्तुष्ट है, यदि नहीं तो सरकार संविधान द्वारा सौंपे गये इस कर्तव्य को पूरा करने के लिये और क्या उपाय करने का विचार कर रही है क्योंकि कई गैर-सरकारी संस्थाओं ने इस बारे में अभ्यावेदन भेजे हैं ?

‡श्री गो० ब० पन्त : रक्षण की अवधि संविधान के उपबन्ध के अनुसार १९६० तक रहेगी और आगामी सामान्य निर्वाचन से पूर्व इस बारे में निर्णय करना होगा । आशा है कि इस की आवश्यकता पैदा होने से पूर्व निर्णय कर लिया जायेगा ।

श्री नवल प्रभाकर : १८ दिसम्बर, १९५५ को अहमदाबाद में माननीय प्रधान मंत्री ने एक वक्तव्य दिया था और उस में अपने विचार व्यक्त किये थे कि मेरे विचार में आगे कोई रिजर्वेशन नहीं होनी चाहिये । मैं यह जानना चाहता हूं कि उस के सम्बन्ध में सरकार की क्या राय है ?

श्री गो० ब० पन्त : प्रधान मंत्री ने जो कुछ कहा था, उस को उन्होंने ज्यादा साफ़ किया है । उन्होंने कहा है कि मेरा ख्याल है कि कई और तरीके हैं, जिन से कि मदद देनी चाहिये और इस तरह से रिजर्वेशन करना मामूलन ठीक नहीं, मगर शिड्यूल्ड कास्ट्स वगैरह के मामले में क्या हो, यह फिर भी गौर-तलब बात है ।

‡मूल अंग्रेजी में

†श्री बाल कृष्णन् : क्या यह संच नहीं कि परित्राणों को तब तक जारी रखना चाहिये जब तक कि अनुसूचित जातियों की सामाजिक और आर्थिक हालत अन्य समुदायों के बराबर नहीं हो जाती ?

†श्री गो० ब० पन्त : इस बात का भी ख्याल रखा जायेगा ।

बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय

+

†\*७७५. { श्री वारियर :  
श्री साधन गुप्त :  
श्री स० म० बनर्जी :  
श्री जगदीश अवस्थी :  
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
श्री वाजपेयी :  
श्री बैरी :  
श्री खुशवक्त राय :  
श्री अजराज सिंह :

क्या शिक्षा मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह जानकारी हो :

(क) अब तक बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के कितने अध्यापकों और कर्मचारियों को (१) पदच्युत किया गया, (२) मुअ्तल किया गया और (३) 'चार्जशीट' किया गया है ;

(ख) अनुशासन भंग करने के लिये कितने विद्यार्थियों को निकाल दिया गया है

(ग) चार प्राध्यापकों की डाक्टरी परीक्षा करने के क्या कारण हैं

(घ) क्या सरकार को ये शिकायतें मिली हैं कि विश्वविद्यालय के प्राधिकारी विद्यार्थियों और अध्यापकों को बिना कारण तंग कर रहे हैं ; और

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

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के तीन कर्मचारियों को मुअ्तल किया गया, जवाब तलबी की गई और बाद में उन्हें विश्वविद्यालय से पदच्युत कर दिया गया । तीन अध्यापकों और अन्य तीन कर्मचारियों की भी जवाब तलबी की गई थी ।

(ख) आठ ।

(ग) विश्वविद्यालय की कार्यपालिका परिषद् द्वारा विश्वविद्यालय में छः कर्मचारियों अर्थात् एक रीडर, दो लैक्चरर, दो इस्ट्रक्टर और एक माडलर का परीक्षण करने के लिये एक मेडिकल बोर्ड नियुक्त किया गया क्योंकि उन में शारीरिक असमर्थतायें थीं ।

(घ) जी हां ।

†मूल अंग्रेजी में

(ङ) इस पर सरकार को कार्यवाही नहीं करना है। फिर भी जहां आवश्यक होगा विश्व-विद्यालय की संविधियों की संविधि १८(१) के 'विज़टर' के नियामक क्षेत्राधिकार के अधीन कार्यवाही की जायेगी।

†श्री वारियर : इन कर्मचारियों पर क्या आरोप लगाये गये थे और इन का क्या दोष था ?

†अध्यक्ष महोदय : मैं इस की अनुमति नहीं दूंगा। माननीय सदस्य ने जो-जो बातें पूछी थीं उन का उत्तर दे दिया गया है और अब वे प्रत्येक का कारण पूछ रहे हैं ?

†श्री वारियर : किस प्रकार का दोष सिद्ध हुआ यह तो बताया जा सकता है।

†अध्यक्ष महोदय : यह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता।

†श्री तंगामणि : प्रश्न के प्रथम भाग में हम पूछना चाहते थे कितने व्यक्ति पदच्युत किये गये, मुअ्तल किये गये और 'चार्जशीट' किये गये। उत्तर में माननीय मंत्री ने बताया कि तीन व्यक्ति मुअ्तल किये गये और बाद में पदच्युत कर दिये गये थे। तो प्रश्न यह उत्पन्न होता है कि उन्हें किसी विशेष अपराध के कारण पदच्युत किया गया है।

†अध्यक्ष महोदय : वैसे उन्हें क्यों पदच्युत किया गया होगा। कोई तो कारण होगा। यह बात नहीं कि इन बातों का महत्व न हो परन्तु मुख्य प्रश्न से इनका कोई सम्बन्ध नहीं है। माननीय सदस्य विस्तृत विवरण मांग सकते हैं। तब ये सब प्रश्न संगत होंगे परन्तु अब वे संगत नहीं हैं। मैं यही कह रहा हूँ।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच है कि संविधि द्वारा अपेक्षित कार्यपालिका परिषद् की अनुमति के बिना विश्वविद्यालय के उपकुलपति और ट्रेज़रर ने विश्वविद्यालय की बहुत बड़ी-बड़ी राशियों का विनियोजन कर दिया है; उत्तर प्रदेश में ज़मींदारी उत्पादन में . . . . .

†श्री वारियर : कुछ कर्मचारी पदच्युत किये गये थे। उनका क्या दोष सिद्ध हुआ था ?

†अध्यक्ष महोदय : वह पदच्युत किये गये व्यक्तियों की संख्या जानना चाहते थे। हम इन मामलों पर चर्चा नहीं करेंगे।

†श्री वारियर : विवरण में कहा गया था कि बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के तीन कर्मचारियों की जवाब तलबी की गई थी और बाद में उन्हें पदच्युत कर दिया गया था। क्या उप-कुलपति और कोषाध्यक्ष के आचरण की जांच की गई थी; वे तो मूल प्रश्न के क्षेत्र में आते हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : मुख्य प्रश्न से यह उत्पन्न नहीं होता।

†श्री हेम बरुआ : क्या उप-कुलपति और कोषाध्यक्ष के बारे में कोई जांच की गई है जिन्होंने बिना स्वीकृति के बहुत बड़ी-बड़ी राशियों का विनियोजन कर दिया है . . . . .

†अध्यक्ष महोदय : बार-बार यह प्रश्न पूछने से कोई लाभ नहीं होगा। मुख्य प्रश्न अध्यापकों और कर्मचारियों के बारे में है। उस में उप-कुलपति आदि शामिल नहीं हैं। यदि माननीय सदस्य के पास कोई विशेष जानकारी हो तो वह दे दें और उसकी जांच कर ली जायेगी।

†श्री हेम बरुआ : यदि आज्ञा हो तो मैं यह निवेदन करूँ कि 'कर्मचारियों' में उप-कुलपति और कोषाध्यक्ष भी शामिल हैं। यदि माननीय सदस्य जानबूझ कर इनके बारे में न बताना चाहें तो हम क्या कर सकते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य वकील नहीं हैं और यदि वे हों भी तो वे यह भूल रहे हैं कि 'अध्यापक और अन्य कर्मचारी' का अभिप्राय उन्हीं वर्गों से है। चतुर्थ श्रेणी के तथा अन्य कर्मचारी का यह अर्थ नहीं होगा कि मंत्री भी उन में शामिल हैं। यह मूल प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता।

†श्री स० म० बनर्जी : मेरा अनुपूरक प्रश्न मूल प्रश्न से उत्पन्न होता है। इसलिये मुझे अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दे दी जाये।

†डा० राम सुभग सिंह : प्रश्न के भाग (घ) का क्या उत्तर है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : 'जी हाँ'।

†श्री स० म० बनर्जी : माननीय मंत्री ने भाग (घ) का उत्तर स्वीकारात्मक दिया। मुझे मालूम है कि क्या शिकायतें मिली हैं। क्या सरकार अथवा विश्वविद्यालय के प्राधिकारी कर्मचारियों के पदच्युत किये जाने और छात्रों के निकाले जाने सम्बन्धी निर्णयों पर पुनः विचार करेंगे, शिकायतें किस प्रकार की हैं और उनका क्या निर्णय है ?

†अध्यक्ष महोदय : हम इस तरह की छोटी-छोटी बातों पर विचार नहीं कर सकते। यदि सैकड़ों आदमी अलग कर दिये गये थे तो क्या हम प्रत्येक व्यक्ति के मामले में अलग-अलग विचार कर सकते हैं ? प्रश्न इस प्रकार नहीं पूछा जाना चाहिये। यदि कोई माननीय सदस्य किसी मामले में व्याख्या चाहते हैं तो उन्हें अलग से प्रश्न पूछना चाहिये और यह पूछना चाहिये था कि इन विद्यार्थियों पर क्या आरोप लगाये गये थे।

†डा० राम सुभग सिंह : भाग (घ) के उत्तर में नामतः

“क्या सरकार को विश्वविद्यालय प्राधिकार के द्वारा जिन विद्यार्थियों और अध्यापकों को शिकार बनाया गया है, उसके बारे में शिकायतें प्राप्त हुई हैं”

माननीय मंत्री ने 'जी हाँ' उत्तर दिया था। व्यावहारिकतः शिकायतें रोज ही आती हैं और माननीय मंत्री भी उससे परिचित हैं। हम तो यह जानना चाहते हैं कि क्या इस समस्या का कोई सन्तोषजनक हल निकाला गया है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह दूसरी बात है। माननीय सदस्य इसके लिये अलग से सूचना देंगे।

†डा० राम सुभग सिंह : लगभग पचास छात्रों पर जुर्माना किया गया है।

†अध्यक्ष महोदय : बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के सम्बन्ध में क्या किया जाना चाहिये, इस मामले में सभी माननीय सदस्य जो इस में भाग रखते हों एक साथ बैठकर इस पर चर्चा कर लें। (अन्तर्बाधा) में इसका विनिर्णय देने के लिये हूँ कि क्या यह सब इस प्रश्न से उत्पन्न होता है अथवा नहीं।

†श्री गोरे : उन्होंने क्या कार्यवाही की है ?

†अध्यक्ष महोदय : जो कुछ कार्यवाही की गई यह वह पहले ही बता चुके हैं।

†श्री नाथ पाई : मैं समझता हूँ कि इस में व्यर्थ का भय है। जो कार्यवाही हम कर रहे हैं वह अनुशासन सम्बन्धी कार्यवाही के विरुद्ध नहीं है, अपितु जो शिकार बने हैं उनके बारे में प्राप्त

†मूल अंग्रेजी में

शिकायतों के बारे में है, वह इस बात से सहमत हैं कि कुछ लोगों को नुकसान पहुंचाया गया है। हम यह जानकारी चाहते हैं कि उनके साथ किस प्रकार का व्यवहार किया गया है।

†डा० का० ला० श्रीमाली : प्रश्न के भाग (ड) में कहा गया है :

“कार्यवाही करना सरकार का काम नहीं है। विश्वविद्यालय के परिनियम १८(१) के अधीन जहां कहीं आवश्यक समझा जायेगा विज्रिटर के नियंत्रण सम्बन्धी क्षेत्राधिकार को लागू किया जायेगा।”

कुमारी प्रकाशवती श्रीवास्तव जो पी-एच० डी० की छात्रा हैं उन्होंने विज्रिटर के पास एक अभ्यावेदन इस बारे में किया है कि उन्हें अपने पिता डा० ए० लाल के साथ गवेषणा कार्य के लिये विश्वविद्यालय अधिकारियों ने नहीं घुसने दिया था। इस अभ्यावेदन की जांच की गई और उसे अस्वीकार कर दिया गया क्योंकि यह महसूस किया गया कि यह मामला इसके लिये उपयुक्त नहीं है।

### रूरकेला के लिये चूने का पत्थर

†\*७७६. श्री मुरारका : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रूरकेला को चूने के पत्थर संभरण करने के लिये चूने के पत्थर की खानों का विकास करने में कुल कितनी पूंजी व्यय होगी;

(ख) रूरकेला का अपेक्षित उत्पादन कितना है; और

(ग) अब तक कितना उत्पादन हो चुका है ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : लगभग २१२ लाख रुपये जिसमें रेलवे साइडिंग का व्यय शामिल नहीं है, अनुमानतः ७३ लाख रुपये होगा।

(ख) और (ग). परियोजना प्रतिवेदन के अनुसार रूरकेला इस्पात संयंत्र को उदग्र भट्टी के लिये लगभग ३५५,००० टन और इस्पात ढलाई घरों के लिये १७०,००० टन की आवश्यकता होगी। इसके साथ ही लगभग २००,००० टन की आवश्यकता उर्वरक संयंत्र के लिये और ७०,००० टन की आवश्यकता सिट्रिंग संयंत्र के लिये होगी। ढलाई घरों के लिये पूर्णपाणि खानों से लेने के अलावा सभी के लिये चूने का पत्थर निकालने का विचार है। उदग्र भट्टी के लिये जितने टन की आवश्यकता होगी उससे अधिक मात्रा में खानों से निकालना होगा। चूने के छोटे-छोटे टुकड़े जिनका उपयोग उदग्र भट्टियों में नहीं किया जा सकता उनका उपयोग उर्वरक संयंत्र और सिट्रिंग संयंत्र में किया जा सकेगा।

इस्पात संयंत्र की प्रारम्भिक आवश्यकता के कुछ अंश की पूर्ति करने के लिये पूर्णपाणि में १९५८ में एक अगुआकारी खान योजना चलाई गई थी। इस समय इस खान का प्रतिमास उत्पादन लगभग ५,००० टन है जिसके मार्च १९५६ से दूगने हो जाने की आशा की जाती है।

†श्री मुरारका : क्या प्राक्कलन में २१२ लाख रुपये की इस राशि का उपबन्ध पहिले से ही कर लिया गया था अथवा यह राशि बाद में जोड़ी गई है ?

†मूल अंग्रेजी में

†सरदार स्वर्ण सिंह : यह बताया गया था कि चूने के पत्थर के खोदने पर कुछ राशि व्यय की जायेगी । मूल परियोजना प्रतिवेदन में सही सही आंकड़े नहीं दिये गये थे क्योंकि मूल परियोजना प्रतिवेदन चूने के पत्थर के खान से खोदने आदि के बारे में ठीक-ठीक व्योरा नहीं दिया गया था ।

†श्री मुरारका : क्या यह सच नहीं कि यह चूने का पत्थर अधिकांशतः अब लगभग पन्द्रह मील की दूरी से और लगभग आधा संभरण लगभगपांच सौ मील की दूरी से किया जायेगा । इस प्रकार उसका मूल्य अत्यधिक बढ़ जायेगा, और यदि ऐसा है तो क्या मैं जान सकता हूँ कि . . . .

†अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि इस पर चर्चा हो चुकी थी । मुझे अच्छी तरह स्मरण है कि माननीय सदस्य इसके बारे में पहले पूछ चुके हैं । प्रश्न-काल में माननीय सदस्य पुनः इसी बात को पूछ रहे हैं ।

†श्री मुरारका : उस समय माननीय मंत्री ने कहा था कि जानकारी उपलब्ध नहीं है । इस कारण दूसरे प्रश्न की पूर्व सूचना दी गई थी ।

†अध्यक्ष महोदय : तो फिर माननीय सदस्य पांच सौ मील के बारे में कहां से जान गये ? माननीय सदस्य अब सभा को यह जानकारी दे रहे हैं कि वह स्थान ५०० मील दूर है । मुझे स्मरण है कि माननीय मंत्री कुछ समय पहले बता चुके थे ।

†सरदार स्वर्ण सिंह : पूर्णपाणि जहां से प्रमुख संभरण किया जायेगा रूरकेला से केवल १६ मील दूर है ।

†अध्यक्ष महोदय : क्या ऐसा कोई स्थान नहीं जो पांच-छः सौ मील की दूरी पर हो ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : जी नहीं । जहां तक ढलाई घर में ढलाई का सम्बन्ध है, हम अच्छी किस्म के चूने के पत्थर की खोज कर रहे हैं, दूसरा क्षेत्र जो सतना से निकट है वह सम्भावित स्थानों में से एक है । यह पहले ही पता लग गया था; इस्पात ढलाईघर के लिये मूल परियोजना प्रतिवेदन में ये विशिष्ट विवरण दे दिये गये थे, जबकि अधिकांश चूने का पत्थर पूर्णपाणि से ही प्राप्त होगा, और इस्पात ढलाई घर के लिये हमें सतना के आसपास से ही लाना होगा ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : यह कहा जाता है कि इस कार्य के लिये प्रतिमास ५,००० टन पत्थर का चूना तैयार करने के लिये २.१२ करोड़ रुपये अलग रख लिये गये हैं ।

†सरदार स्वर्ण सिंह : यह उत्पादन केवल अगुआकारी योजना का ही है ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : यदि उत्पादन क्षमता बढ़ कर १०,००० टन प्रतिमास भी हो जाती है तो भी अतिरिक्त चूने का पत्थर कहां से आयेगा ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : हमने उसकी खरीद उस समय तक करने के लिये पहले से ही करार कर लिया है जब तक कि पूर्णपाणि का विकास होकर उससे हमारी आवश्यकता पूरी नहीं होने लगती ।

†श्री मुरारका : क्या माननीय मंत्री का ध्यान महालेखा परीक्षक की उस आलोचना की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें उन्होंने कहा है कि मूल परियोजना प्रतिवेदन में इस बात की सिफारिश की गई थी कि रूरकेला से निकट स्थित खान से पत्र-व्यवहार किया जाना चाहिये किन्तु चूंकि यह पत्र व्यवहार नहीं किया गया था, इस कारण उन्हें कुछ दूरी पर एक खान का विकास करना था जिसके परिणामस्वरूप इस्पात का मूल्य बढ़ जायेगा ?

†मूल अंग्रेजी में

†सरदार स्वर्ण सिंह : मैंने लेखा परीक्षा प्रतिवेदन देखा है। वह अभी लोक लेखा समिति के पास जायेगा। वहाँ मंत्रालय अपनी बात कह सकेगा और लोक लेखा समिति की रिपोर्ट के पश्चात् वह सभा के सम्मुख आयेगा।

## अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

### भारत-पाकिस्तान नहरी पानी विवाद

†अल्प सूचना प्रश्न संख्या ५. श्री राम कृष्ण : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री २४ फरवरी, १९५६ के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित जनरल अयूब खां के हाल के इस वक्तव्य के बारे में यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत पाकिस्तान के इतने लम्बे समय से चलने वाले नहरी पानी विवाद के बारे में विश्व बैंक अब स्वयं अपना प्रस्ताव रखेगी क्योंकि पाकिस्तान और भारत ने एक दूसरे के प्रस्ताव अस्वीकार कर दिये थे :—

(क) क्या उपर्युक्त वक्तव्य सही है; और

(ख) क्या विश्व बैंक ने अब तक कोई प्रस्ताव रखा है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) विश्व बैंक ने भारत सरकार को बताया है कि वह स्वयं अपने प्रस्ताव बनायेगा।

(ख) जी नहीं।

†श्री राम कृष्ण : भारत और पाकिस्तान ने जो प्रस्ताव रखे थे, क्या मैं उनका व्यौरा जान सकता हूँ ?

†श्री हाथी : इस अवस्था में उन व्यौरों का बताना सम्भव नहीं है।

†श्री राम कृष्ण : चूंकि इस करार से पंजाब और राजस्थान प्रभावित होंगे, इस कारण अंतिम निर्णय करने से पूर्व क्या इस मामले में इन राज्यों से परामर्श किया जायेगा ?

†श्री हाथी : सारे देश के हित को, जिसमें पंजाब और राजस्थान भी शामिल हैं, ध्यान में रखा जायेगा।

†श्री राम कृष्ण : वर्तमान स्थिति क्या है ? क्या १९४८ का करार अभी लागू है ?

†श्री हाथी : हम उसी करार का पालन कर रहे हैं।

†श्री दी०चं० शर्मा : भारत और पाकिस्तान के बीच इस विवाद में जो प्रतिरोध उत्पन्न हो गया है उसे ध्यान में रखते हुये भारत का क्या रुख है और ऐसी अवस्था में जबकि विश्व बैंक भी उस गतिरोध को दूर करने में असफल रहा है ?

†श्री हाथी : यह अभी कुछ भी नहीं कहा जा सकता ; विश्व बैंक अपनी वार्ता में अभी असफल नहीं हुआ है।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच है कि हमारे जिन पदाधिकारियों ने वाशिंगटन सम्मेलन में भाग लिया था, एक स्वीकृत हल ढूँढ निकालने में असमर्थ रहे ? यदि हां, तो नहरी पानी विवाद के वर्तमान गतिरोध की स्थिति क्या है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हाथी: सिध की तलहटी के बारे में एक स्वीकृत हल इससे पहले नहीं निकाला जा सका, इस कारण बैंक ने अपने प्रस्ताव १९५४ में रखे थे। उसके आधार पर भारत और पाकिस्तान द्वारा योजनायें प्रस्तुत की गई हैं जिन पर विश्व बैंक द्वारा विचार किया जा रहा है।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

### अखिल भारतीय विज्ञान अध्यापक सम्मेलन

†\*७६८. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली में हुये अखिल भारतीय विज्ञान अध्यापक सम्मेलन ने सरकार से यह सिफारिश की थी कि छात्रों में विज्ञान के प्रति जिज्ञासा उत्पन्न करने के लिये देश में विज्ञान मेलों का आयोजन किया जाना चाहिये; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार के मेलों का आयोजन करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) सम्मेलन ने विज्ञान मेलों के आयोजन के लिये निधि अलग रखने की सिफारिश की है ?

(ख) विषय विचाराधीन है ।

### केरल में लिग्नाइट की जांच-पड़ताल

†\*७७४. { श्री वें० प० नायर :  
श्री पुन्नस :  
श्री कोडियान :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या वरकलाई में लिग्नाइट की जांच-पड़ताल करने में पाये गये अन्दरूनी हिस्सों का अध्ययन किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उस पर किस प्रकार की रिपोर्ट दी गई है; और

(ग) क्या यह सच है कि जांच के फलस्वरूप जिस सामग्री का परीक्षण किया गया था वे सब कतरनें थीं; ठोस अन्दरूनी हिस्से नहीं थे ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के०वे० मालवीय) : (क) और (ख). जी हां। बताया गया है कि वहां लिग्नाइट की बाकायदा परतें नहीं हैं। किये गये छिद्रों में एक से दो इंच तक लिग्नाइट के जो टुकड़े पाये गये हैं उनसे पता लगता है कि लिग्नाइट युक्त लकड़ी के छोटे-बड़े टुकड़े काली मिट्टी में दबे हुये हैं।

(ग) जी नहीं। चट्टानों के ठोस अन्दरूनी हिस्सों की भी परीक्षा की गई थी।

पंजाब के कालेजों के अध्यापक

—\*— श्री वी० चं० शर्मा :  
†\*७७७. श्री राम कृष्ण :

क्या शिक्षा मंत्री २४ नवम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३०३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा मंजूर की गई सहायता से पंजाब के कालेजों के अध्यापकों के वेतनक्रम में कुछ और वृद्धि की गई है ?

† शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : मांगी गई जानकारी बताने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग योजना के सम्बन्ध में होने वाले व्यय में अपना अंश देकर पंजाब के तेरह और कालेजों ने अध्यापकों के वेतन बढ़ा देना स्वीकार कर लिया है। पंजाब के दो कालेज जिन्होंने १९५८-५९ के व्यय में अपना अंश देना स्वीकार कर लिया था, अब अपने वादे से मुकर गये हैं। ३६ और कालेजों से प्राप्त विवरणों की, जिन्होंने व्यय में हिस्सा बंटाना स्वीकार कर लिया है, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा जांच की जा रही है। अनुदानों का भुगतान ठीक-ठीक हिसाब से ३१ मार्च, १९५६ से पहले ही कर दिया जायेगा।

राज्यों को शैक्षणिक अनुदान

†\*७७८. श्री पाणिग्रही : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्य सरकारों से शैक्षणिक विकास कार्यक्रम सम्बन्धी प्रस्ताव प्राप्त हो गये हैं;

(ख) क्या राज्य योजनाओं में शिक्षा के क्षेत्र में ३ करोड़ रुपये की कमी योजना में आवंटित राशि में कटौती के परिणामस्वरूप हो जाने से प्राथमरी, माध्यमिक और उच्च शिक्षा पर कोई प्रभाव पड़ा है; और

(ग) यदि हां, तो कहां तक।

† शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) शिक्षा मंत्रालय के क्षेत्राधिकार में आने वाली योजनाओं के लिये १९५६-६० के अन्तिम रूप से निश्चित कार्यक्रम अब तक बिहार, बम्बई, उड़ीसा, पंजाब और उत्तर प्रदेश की सरकारों से प्राप्त हुए हैं। १९६०-६१ के इसी प्रकार के कार्यक्रम १९६० के आरम्भ में प्राप्त हो जायगे।

(ख) और (ग). शिक्षा के विभिन्न क्षेत्रों में इसका क्या प्रभाव पड़ेगा, यह अभी नहीं बताया जा सकता।

प्रतिरक्षा मंत्रालय प्रतिष्ठान, लन्दन

†\*७७९. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लन्दन में प्रतिरक्षा मंत्रालय के अधीन प्रतिरक्षा प्रतिष्ठानों में मितव्ययता बरतने की दृष्टि से जांच पूरी की जा चुकी है;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो वह जांच किस प्रकार की थी और उसके क्या कारण हैं; और

(ग) वह कब तक पूरी होने वाली है ?

†वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) से (ग). ब्रिटेन में उच्चायुक्त के सम्पूर्ण कार्यालय के कार्य का अध्ययन मितव्ययता और कार्यकुशलता लाने की दृष्टि से किया जा रहा है और संभावना यह है कि यह कार्य मार्च, १९५६ के अन्त तक समाप्त हो जायेगा । चूंकि लन्दन के प्रतिरक्षा मंत्रणादाता का कार्यालय उच्चायुक्त के प्रतिष्ठान का ही एक अंग है, इस कारण इस जांच में वह भी शामिल कर लिया गया है ।

#### शिवसागर में छिद्रण कार्य

†\*७८०. श्रीमती मफीदा अहमद : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री १० दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ७६७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शिवसागर में छिद्रण कार्य करने के लिये उससे सम्बन्धित मशीनें और अन्य सामान कार्य के करने की जगह पर पहुंच गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो कार्य में शीघ्रता करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). जी हां, अधिकांश मशीनें और छिद्रण का सामान वहां पहुंच गया है । छिद्रण कार्य आरम्भ करने के लिये केवल कुछ आनुषंगिक सामान अभी सोवियत रूस से आना बाकी है । इसके लिये कि यह आनुषंगिक सामान वहां से शीघ्र ही प्राप्त हो सके, सोवियत रूस के प्राधिकारियों से बात-चीत की जा रही है ।

#### आसाम का प्रतिकर भत्ता

†\*७८१. श्री ले० अचौ सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मनीफ़र प्रशासन के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को १३ रु० ८ आने प्रति मास आसाम प्रतिकर भत्ता मंजूर करने का कोई विचार है; और

(ख) यदि हां, तो यह प्रस्ताव कब से क्रियान्वित किया जायेगा ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) फिलहाल भारत सरकार के सामने ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### भारत का राज्य बैंक

†\*७८२. श्री रघुनाथ सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छोटे पैमाने के उद्योगों के विकास के लिये भारत के राज्य बैंक द्वारा अग्रिम ऋण देने के बारे में जो योजना बनाई गई है उससे कितने व्यक्तियों को लाभ पहुंचा है; और

(ख) क्या उसे और अधिक उदार बनाने का विचार है ?

†मूल अंग्रेजी में

†वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) भारत के राज्य बैंक ने ३१ दिसम्बर, १९५८ तक ६६६ छोटे पैमाने के औद्योगिक एककों को अग्रिम राशि दी है।

(ख) छोटे पैमाने के औद्योगिक एककों को अग्रिम मंजूर करने के बारे में जो प्रक्रिया है वह पहले से ही काफी उदार बनाई गई है और यह भी निश्चय किया गया है कि यह योजना बैंक की सभी शाखाओं में लागू कर दी जाये।

#### आसाम और पश्चिमी बंगाल में कोयले की खानें

†\*७८३. श्री अरविन्द घोषाल : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम की गैरो पहाड़ियों और पश्चिमी बंगाल के ओडल जिले में हाल में कोई नई कोयले की खानें पाई गई हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उनके बारे में नवीनतम सूचना क्या है ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). आसाम की गैरो-पहाड़ियों में भारत के भूतत्ववीय सर्वेक्षण द्वारा की गई तेल की खोज के परिणामस्वरूप इस क्षेत्र में ६५० लाख टन बढ़िया किस्म के कोयले के निक्षेप का हिसाब लगाया गया है।

रानीगंज कोयला स्तर को पश्चिमी बंगाल के ओडल क्षेत्र में हाल ही में लागू किया जा रहा है। ओडल में पहले से ही ५२.५ लाख टन कोयले का निक्षेप मिल चुका है किन्तु संभावित निक्षेप के बारे में आशा है कि वह इससे अधिक मात्रा में होगा।

#### अन्तर्राष्ट्रीय भूभौतिकी वर्ष

†\*७८४. श्री सूपकार : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में अन्तर्राष्ट्रीय भूभौतिकी वर्ष में की गई गवेषणा की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं ; और

(ख) क्या इस बारे में भारतीय वैज्ञानिकों के कार्यकलापों के संबंध में कोई पुस्तिकायें अथवा पुस्तकें प्रकाशित की गई हैं ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६७]

#### विधि सम्बन्धी गवेषणा

†\*७८५. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार विधि में प्रणालीबद्ध गवेषणा करने के लिये एक संगठन स्थापित करने का विचार रखती है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या कोई योजना तैयार की गई है ?

†विधि उपमंत्री (श्री हजारनवीस) : (क) और (ख). विषय विचाराधीन है । अभी तक कोई भी योजना तैयार नहीं की गई है ?

#### त्रिपुरा को कोयले का संभरण

†\*७८६. श्री बांगशी ठाकुर : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि त्रिपुरा का पूरा कोटा जो कलकत्ते से अग्ररताला ले जाया जाना है, अभी पूरा नहीं उठाया गया है ; और

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

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) १९५८ की संगत मंजूरी की अवधि कोयले के अधिक संभरण पर प्रभाव पड़ने की दृष्टि से नहीं बढ़ाई गई है ।

#### हिमाचल प्रदेश सचिवालय में आग

†\*७८७. श्री पद्म देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश सचिवालय में आग लगने के कारणों की जांच अभी चल रही है ;

(ख) यदि हां, तो वह कब तक और चलती रहेगी ; और

(ग) क्या इस संबंध में कुछ गिरफ्तारियां की गई हैं ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) जी नहीं ।

#### जीवन बीमा निगम

†\*७८८. श्री पल्लकर : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जीवन बीमा निगम के निदेशक बोर्ड का सदस्य बिड़ला का कोई कर्मचारी भी है ;

(ख) यदि हां, तो उसका नाम क्या है ; और

(ग) इस व्यक्ति विशेष के निदेशक नियुक्त किये जाने के क्या कारण हैं ?

†वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) जी हां, किन्तु उसकी नियुक्ति बिड़ला के कर्मचारी होने के नाते नहीं की गई है ।

(ख) श्री सी० सी० देसाई ।

(ग) अधिक और विभिन्न प्रकार का प्रशासकीय अनुभव ।

### बन्दूक के कारतूसों का निर्माण

†\*७८६. श्री मोहन स्वरूप : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का भारत में बन्दूकों के कारतूसों के निर्माण के लिये कोई कारखाना स्थापित करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो कब ; और

(ग) कारखाने पर लगभग कितनी लागत आयेगी ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (श्री कृष्ण मेनन) : संभवतः माननीय सदस्य शाटगन के कारतूसों के निर्माण के सम्बन्ध में पूछ रहे हैं। यदि उन्हीं कारतूसों के सम्बन्ध में पूछ रहे हैं, तो उत्तर यह है कि युद्ध-सामग्री कारखानों में इनका निर्माण पहले से ही हो रहा है।

(क) एक वर्तमान युद्ध-सामग्री कारखाने में उन कारतूसों का निर्माण किया जा रहा है। आशा है कि उससे असेनिक मांग पूरी की जा सकेगी। इसके लिये कोई कारखाना स्थापित करने का अभी कोई विचार नहीं है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

### दिल्ली में न्याय-व्यवस्था

†\*७९०. श्री आसुर : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली की वर्तमान न्याय व्यवस्था (जुडिशियल मशीनरी) दिल्ली में बढ़ते हुए दीवानी तथा फौजदारी मुकदमों का फैसला करने में कठिनाई का सामना कर रही है ;

(ख) यदि हां तो क्या बहुत से अनिर्णीत मुकदमों को निपटाने के लिये कोई विशेष उपाय ढूँढा गया है; और

(ग) गत छः मासों में कितने अनिर्णीत मामलों को निपटाया गया था ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) दिल्ली में फौजदारी अनिर्णीत मुकदमों की संख्या बहुत बढ़ गयी है, इसका मुख्य कारण यह है कि पुलिस अधिनियम तथा नगरपालिका उपविधियों के अधीन यातायात सम्बन्धी बहुत से मुकदमे दायर हुए हैं। परन्तु फिर भी हाल ही में किये गये कुछ विशेष उपायों के परिणामस्वरूप इस काम को निपटाने में किसी विशेष कठिनाई का सामना नहीं करना पड़ रहा है।

(ख) अनिर्णीत मामलों को निपटाने के लिये और कार्य को गति देने के लिये निम्न-लिखित उपाय किये गये हैं :—

(१) वैतनिक मजिस्ट्रेटों की संख्या बढ़ा कर १८ से २४ कर दी गयी है।

(२) अवैतनिक मजिस्ट्रेटों की संख्या भी बढ़ायी जा रही है ताकि छोटे छोटे मामलों को घटना स्थल पर ही निपटा देने के लिये पर्याप्त संख्या में चलते फिरते न्यायालय स्थापित किये जा सकें।

- (३) छोटे छोटे मामलों को संक्षेप में निपटाने के लिये योग्य मजिस्ट्रेटों को पुलिस अधिनियम के अधीन शक्ति दी जा रही है।
- (४) अनिर्णीत मामलों को विशेषकर एक वर्ष से अधिक समय के पुराने मामलों को, शीघ्रता से निपटाने के उपाय बताने के लिये १९५८ में जिला तथा सब न्यायाधीशों द्वारा एक समिति नियुक्त की गयी थी। उस समिति की सिफारिशों की कार्यान्विति के लिये आवश्यक कार्यवाही की जा रही है।

(ग) गत छः मासों में १,४०,७६७ बकाया मामले निपटाये गये थे (३१ जनवरी, १९५६ तक ४२६२ दीवानी मुकदमों और १५ फरवरी, १९५६ तक १,३६,५०५ फौजदारी मुकदमों निपटाये गये थे)।

### वाइस एडमिरल विल का भारत आगमन

†\*७६१. { श्री अ० क० गोपालन :  
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीकी नौसेना की सैनिक समुद्री परिवहन सेवा (मिलिटरी सी ट्रांसपोर्टेशन सर्विस) के वाइस एडमिरल जान एम० विल ने इस वर्ष के जनवरी मास में भारतीय पत्तनों का दौरा किया था ; और

(ख) यदि हां, तो उनके दौरे का उद्देश्य क्या था ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (श्री कृष्ण मेनन) : (क) अमरीकी नौसेना की मिलिटरी सी ट्रांसपोर्ट सर्विस के वाइस एडमिरल जान एम० विल जनवरी, १९५६ में कोलम्बो से कराची जाते हुए मद्रास और बम्बई से गुजरे थे। वाइस एडमिरल ने किसी सरकारी प्रयोजन के लिये बम्बई और मद्रास पत्तनों का दौरा नहीं किया था।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### राज्यों को दिये गये ऋणों की बकाया राशियां :

†\*७६२. { श्री त्यागी :  
श्री राम कृष्ण :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्यों को दिये गये ऋणों में कुल कितनी राशि बकाया रहती है और उनसे वसूल होने वाली वार्षिक किस्तों में से कितनी राशि बकाया रहती है ;

(ख) किन किन राज्यों ने अपनी वार्षिक किस्तें अदा नहीं की हैं और इस सम्बन्ध में उनसे कुल कितनी राशि वसूल करनी है ; और

(ग) उनकी वसूली के लिये क्या क्या कार्यवाही की गयी है ?

†वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत) : (क) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता जाता है जिसमें बताया गया है कि १९५७-५८ के अन्त में किस किस राज्य की ओर कितनी कितनी राशि बकाया थी। [देखिये परिशिष्ट २ अनुबन्ध संख्या ६८]

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कोई विशेष मामला नहीं है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### बिजली की भट्टियां

†\*७६४. सरदार इकबाल सिंह : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री १९ नवम्बर, १९५५ के तारांकित प्रश्न संख्या ७५ के उत्तर के सम्बन्ध में सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह बताया गया हो कि :

(क) सक्सेना समिति ने सिफारिश के अनुसार रद्दी लोहे (स्कैप आयरन) से इस्पात बनाने के लिये बिजली की भट्टियां लगाने के सम्बन्ध में कितनी प्रगति हुई है ; और

(ख) अब तक प्राप्त हुये आवेदन-पत्रों का ब्योरा क्या है ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). सरकार रद्दी लोहे से इस्पात बनाने के लिये बिजली की भट्टियां लगाने के सम्बन्ध में प्राप्त हुये ४६ आवेदन-पत्रों पर विचार कर रही है। आशा है कि इस सम्बन्ध में शीघ्र ही फैसला कर दिया जायेगा।

### अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम के अधीन पंजीबद्ध अपराध

†\*७६५. श्री सिद्दिया : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे कौन-कौन से राज्य तथा संघ राज्य-क्षेत्र हैं जिन्होंने अभी तक यह जानकारी नहीं भेजी है कि १ जनवरी, १९५६ से अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, १९५५ के अधीन कितने मामले दायर किये गये थे और कितने निपटा दिये गये हैं ;

(ख) जानकारी न भेजने के क्या कारण हैं ; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है, अथवा करने का विचार रखती है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [लिखिते परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६६]

(क) और (ख). भारत सरकार को ज्ञात नहीं है कि वे जानकारी क्यों नहीं भेज सके हैं। शीघ्रता से जानकारी भेजने के सम्बन्ध में उनसे प्रार्थना की गयी है।

### स्त्रियों को रोजगार

†\*७६६. श्री हेम बल्थ्रा : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि महिला कल्याण समाज सेविकाओं के अखिल भारतीय सम्मेलन ने, जिसकी गत बैठक लखनऊ में हुई थी, सरकार तथा योजना आयोग को यह सुझाव दिया है कि स्त्रियों के लिये विशेषतः ग्राम्य क्षेत्रों की स्त्रियों के लिये एक रोजगार सम्बन्धी नीति बनायी जाये; और

†मूल अंग्रेजी में

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

†गृह-कार्य उपमंत्री(श्रीमती आल्वा) : (क) सरकार या योजना आयोग को इस सम्बन्ध में कोई भी पत्र प्राप्त नहीं हुआ है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### कावेरी नदी के बेसिन में तेल के संसाधन

†\*७६८. { श्री सुब्बया अम्बलम् :  
श्री इलया पेरुमाल :  
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री ३० अगस्त, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ७३० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि मद्रास राज्य में कावेरी नदी के बेसिन (कछार) में तेल के संसाधनों के सर्वेक्षण तथा खोज के सम्बन्ध में भूतत्वीय दल ने अभी तक कितनी प्रगति की है ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : मद्रास राज्य में एक भूतत्वीय दल इस कार्य में लगा हुआ है । अभी तक लगभग २,००० वर्ग मील क्षेत्र का सर्वेक्षण हो चुका है ।

#### औद्योगिक प्रबन्ध पदाधिकारी

†\*७६९. { श्री हेम राज :  
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
सरदार इकबाल सिंह :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मार्च, १९५७ में औद्योगिक प्रबन्ध पदाधिकारियों के पूल<sup>१</sup> के लिये आवेदन पत्र मांगे गये थे ;

(ख) यदि हां, तो कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुये हैं ;

(ग) क्या यह भी सच कि संव लोक सेवा आयोग ने अभ्यर्थियों से इन्टरव्यू तो जून से सितम्बर, १९५८ तक किया था, परन्तु उनका परिणाम अभी तक घोषित नहीं किया गया है ;

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ;

(ङ) परिणाम कब तक घोषित किये जायेंगे ;

(च) चुने हुये अभ्यर्थियों में से कितनों को नियुक्त कर दिया जायेगा और कितनों को शतीक्षा सूची (वेटिंग लिस्ट) पर रखा जायेगा ; और

(छ) उन्हें कब तक नियुक्त किया जायेगा ;

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Industrial Management Pool.

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) जी, हां।

(ख) १८,६७१

(ग) से (ङ). उनके परिणाम २६ फरवरी को घोषित कर दिये गये हैं।

(च) और (छ). यह तो उन मंत्रालयों की मांग पर निर्भर करता है जो कि इस 'पूल' से सम्बन्ध रखते हैं। आशा है कि शीघ्र ही ७६ पदाधिकारी नियुक्त कर दिये जायेंगे।

### गोहाटी तेल शोधक कारखाना

†\*८००. श्रीमती मंजुला देवी : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री १२ फरवरी, १९५६ के तारांकित प्रश्न संख्या १३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि रूमानियन विशेषज्ञ की सहायता प्राप्त समिति ने किस आधार पर यह सिफारिश की थी कि आसाम में तेल शोधन कारखाने के लिये कोकराझार का स्थल सर्वोत्तम है ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : समिति ने जिन ६ स्थानों के सम्बन्ध में विचार किया था, उनमें से प्रविधिक दृष्टिकोण से काकराझार को द्वितीय स्थान दिया गया है।

### सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों पर धाने वाला खर्च

†\*८०१. { श्री राजेन्द्र सिंह :  
श्री राधा रमण :  
श्री रामेश्वर टांटिया :  
श्री राम कृष्ण :  
श्री मोहन स्वरूप :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों पर होने वाले खर्चों पर अधिक सख्ती से नियंत्रण रखने के बारे में प्रस्थापना तैयार की है ;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य रूपरेखा क्या है; और

(ग) इससे बजट के सम्बन्ध में कैसी आशा है ?

†वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : (क) और (ख). सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के खर्चों पर सरकार द्वारा जो नियंत्रण किया जाता है वे पूर्णरूपेण निर्धारित हैं। यदि कोई उपक्रम कम्पनी के रूप में है तो वे नियंत्रण उस संस्था के अन्तर्नियमों में निर्धारित हैं, और यदि वह किसी संविहित निकाय के रूप में है तो वे नियंत्रण उसके अधिनियम तथा नियमों में निर्धारित हैं। सरकारी विभागों की ओर से चलाये जाने वाले उपक्रमों पर वैसा नियंत्रण रखा जाता है जैसा कि सामान्यतया सरकारी विभागों पर रखा जाता है। सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें यह बताया गया है कि स्वायत्तशासी सरकारी उपक्रमों के विधानों में सुरक्षा के लिये क्या क्या उपाय किये गये हैं और इस सम्बन्ध में वित्त मंत्रालय द्वारा समय समय पर प्रक्रिया सम्बन्धी क्या क्या हिदायतें दी गयीं हैं। [देखिय परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १००]

†मूल अंग्रेजी में

क्योंकि ये हिदायतें उपक्रमों के सविधानों के ढांचे के अन्तर्गत ही आती हैं, अतः इनके सम्बन्ध में यह नहीं कहा जा सकता कि वे उपक्रमों के खर्चों पर सख्ती से नियंत्रण रखने के लिये जारी की गयी थीं ।

(ग) क्योंकि वे हिदायतें सामान्यतया उपक्रमों की वित्तीय कार्य कुशलता को बढ़ाने के हेतु दी जाती है, इसलिये यह बताना बड़ा कठिन है कि उनके परिणामस्वरूप कितनी बचत हो सकी है ।

#### रूसी विशेषज्ञों का आगमन

†\*८०२ { श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :  
श्री रा० च० माझी :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री २४ नवम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १७६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन रूसी विशेषज्ञों ने, जिन्होंने देश में केन्द्रीय वर्कशाप, अन्डर ग्राउंड माइन्स, कोयला धोने के कारखानों आदि की स्थापना के सम्बन्ध में रांची तथा अन्य स्थानों का दौरा किया था, कोई अग्रिम प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है; और

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

† इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### इंडो-स्टानवाक पेट्रोलियम परियोजना

†\*८०३ { श्री राम कृष्ण :  
श्री अगाड़ी :  
श्री सिद्धनंजप्पा :  
श्रीमती इला पालचौधरी :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री १० दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ८३४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडो-स्टानवाक पेट्रोलियम परियोजना के अधीन चकदाहा तथा घाटल में ड्रिलिंग कार्य प्रारम्भ कर दिया गया है ; और

(ख) यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ।

† खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). १४-१-५९ से चकदाहा से पूर्व की ओर ११ मील पर मजीरग्राम नामक स्थान पर और राजाघाट के दक्षिण में ९ मील की दूरी पर ड्रिलिंग कार्य प्रारम्भ कर दिया गया है ।

† मूल अंग्रेजी में

क्योंकि इंडो-स्टानवाक परियोजना के लिये केवल एक ही रिंग है, इसलिये घाटल तथा अन्य स्थानों पर ड्रिलिंग का काम बाद में प्रारम्भ किया जायेगा।

#### इस्पात का उत्पादन

\*†८०४. श्री उस्मान अलो खां : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) १९५६ के अन्त तक देश में इस्पात का उत्पादन कितना हो जायेगा ; और  
(ख) उससे देश की मांग कितनी पूरी हो सकेगी ?

†इस्पात खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). १९५६ के अन्त तक बिक्री के लिये २६ लाख टन इस्पात प्रति वर्ष तैयार किया जा सकेगा। इससे और आयात किये जाने वाले इस्पात से देश की मांग पूरी हो जायेगी।

#### उत्तर भारत के विश्वविद्यालयों में दक्षिण भारतीय भाषाएँ

\*८०५. श्री भक्त दर्शन : क्या शिक्षा मंत्री १५ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १४८६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर भारत के विश्वविद्यालयों में दक्षिण भारतीय भाषाओं के अध्ययन की व्यवस्था करने के सिलसिले में इस बीच और क्या प्रगति हुई है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : मांगी गयी सूचना का विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०१]

#### निवृत्त पदाधिकारियों का गैर-सरकारी फर्मों में नौकरी करना

†\*८०६. { श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
श्री राम कृष्ण :

क्या गृह-कार्य मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह बताया गया है कि :

(क) १९५६-५७, १९५७-५८ और १९५८-५९ में अभी तक कितने अवकाश प्राप्त पदाधिकारियों ने गैर-सरकारी फर्मों में नौकरी करने के लिये अनुमति मांगी है ;

(ख) कितने व्यक्तियों को अनुमति देने से इन्कार कर दिया गया है ; और

(ग) जिन्होंने अनुमति मांगी है उनमें से कितने व्यक्ति उप सचिव तथा उनसे ऊपर के पदों के अफसर थे

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग) . जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

## मलाया, में भारतीय बैंक

†\*८०७. { श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री अ० मु० तारिक :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या मलाया के नए बैंक सम्बन्धी अध्यादेश का, जिसके द्वारा विदेशी बैंकों पर प्रतिबन्ध लगा दिए गए हैं, मलाया स्थित भारतीय बैंकों के कारबार पर बुरा असर पड़ रहा है ?

†वित्त उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा) : संभवतः प्रश्न का निर्देश मलाया फेडरेशन के बैंक अध्यादेश, १९५८ के उन उपबन्धों की ओर है जिनके अधीन मलाया फेडरेशन राज्य के नियंत्रण में चल रहे किसी भी विदेशी बैंक को लाइसेंस देने से इन्कार कर सकती है । वे उपबन्ध मलाया में चल रहे भारतीय बैंकों पर लागू नहीं होते । इसलिये यह नहीं समझा जाना चाहिये कि उन उपबन्धों का भारतीय बैंकों के कारबार पर कोई बुरा असर पड़ेगा ।

## कोणार्क में संग्रहालय

†\*८०८. श्री पाणिग्रही : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का उड़ीसा राज्य में कोणार्क में एक संग्रहालय स्थापित करने का कोई विचार है ; और

(ख) इस पर लगभग कितना खर्च आयेगा ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक कार्य मंत्री (श्री हुमायुन् कबिर) : (क) जी, हां ।

(ख) अभी तक प्राक्कलन तैयार नहीं किये गये हैं ।

## अनुसूचित क्षेत्रों सम्बन्धी प्रशासी प्रतिवेदन

†\*८०९. { श्री सिद्ध्या :  
श्री रा० च० माझी :  
श्री सुबोध हंसदा :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्यों के राज्यपालों ने १९५६, १९५७ और १९५८ के वर्षों के अनुसूचित क्षेत्रों सम्बन्धी प्रशासी प्रतिवेदन भेज दिये हैं ;

(ख) यदि हां, तो कब ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आलवा) : (क) जिन जिन राज्यों में अनुसूचित क्षेत्र हैं, वहां के राज्यपालों से १९५६ के प्रतिवेदन प्राप्त हो गये हैं । जहां तक १९५७ के प्रतिवेदन का सम्बन्ध है, वे केवल पंजाब और राजस्थान के राजपालों से प्राप्त हुये हैं । १९५८ के सम्बन्ध में अभी तक कहीं से भी प्रतिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है ।

(ख) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी निहित है ।  
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०२]

(ग) राज्य सरकारें अभी प्रतिवेदन तैयार कर रही हैं ?

### टैस्ट क्रिकेट टीमों

†\*८१०. { श्री अ० क० गोपालन :  
श्री कोडियान :  
श्री कमलनयन बजाज :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि टैस्ट क्रिकेट टीमों के खिलाड़ियों को चुनने के लिये सम्बन्धित प्राधिकारियों द्वारा जो तरीके अपनाये गये हैं, उनकी जनता में कटु आलोचना हो रही है ; और

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

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी, हां ।

(ख) अखिल भारतीय खेल कूद परिषद् जिसका पुनर्निर्माण किया जा रहा है, सभी क्रीड़ा संगठनों के कार्यों की जांच करेगी । इस सम्बन्ध में जो कुछ भी किया जा सकता है वह उस निकाय के परामर्श पर ही किया जायेगा ।

### लौह मिश्र धातुओं तथा सीधी ढली हुई वस्तुओं<sup>१</sup> का निर्माण

†\*८११. श्री वें० प० नायर : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री जनवरी, १९५६ की 'जर्नल आफ इंडस्ट्री एण्ड ट्रेड' के पृष्ठ १२३ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इसका क्या कारण है कि १९५४ से देश में लौह मिश्र धातुओं तथा सीधी ढली हुई वस्तुओं के उत्पादन में कमी हो रही है ; और

(ख) क्या सरकार उनके उत्पादन की स्थिति को सुधारने के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) (क) और (ख) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०३]

### मैसूर-बम्बई सीमा विवाद

†\*८१२. श्री न० रा० मुनिस्वामी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मैसूर-बम्बई सीमा विवाद के सम्बन्ध में इस समय स्थिति क्या है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : इस मामले पर २८ दिसम्बर, १९५६ को पश्चिमी क्षेत्रीय परिषद् की गत बैठक में विचार किया गया था । मैसूर के मुख्य मंत्री ने अब कुछ सुझाव दिये हैं ; वे बम्बई के मुख्य मंत्री के पास भेज दिये गये हैं । उन सुझावों पर विचार करने के लिये दोनों मुख्य मंत्रियों के पारस्परिक वार्तालाप के बारे में उनसे परामर्श लिया जा रहा है ।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Ferro-alloys and Direct Castings.

## विदेशों में नौ-सेना के कर्मचारियों को प्रशिक्षण

†\*८१३. श्री सिद्धनंजप्पा : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये नौ-सेना के कर्मचारियों को अभी तक विदेश भेजा जाता है ;

(ख) यदि हां, तो उन्हें किस किस कोर्स के लिये भेजा जाता है ; और

(ग) भारत सरकार पदाधिकारियों तथा सैनिकों को प्रशिक्षण देने में भारतीय नौ-सेना को आत्मनिर्भर बनाने के लिये क्या क्या कार्यवाही कर रही है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (श्री रघुरामैय्या) : (क) जी, हां ।

(ख) पदाधिकारियों को नये जहाजों को चलाने तथा उन उच्च प्रविधिक कोर्सों में प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये विदेश भेजा जाता है जिनके लिये भारत में सुविधायें उपलब्ध नहीं हो सकतीं ।

(ग) प्रशिक्षण के कार्य में आत्म निर्भरता प्राप्त करने के लिये हर प्रकार का प्रयत्न किया जा रहा है । इस प्रयोजन के लिये पदाधिकारियों को देश तथा विदेश में शिक्षकों के रूप में प्रशिक्षण दिया जा रहा है और प्रशिक्षण सम्बन्धी सामान भी मंगवाया जा रहा है ।

## इंजीनियरिंग कालिज

†\*८१४. { श्री राम कृष्ण :  
पंडित द्वा० ना० तिवारी :  
श्री त० ब० विठ्ठल राव :  
श्री भक्त दर्शन :  
श्री हेम राज :

क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री ५ दिसम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ६१२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र द्वारा आठ इंजीनियरिंग कालिज खोलने की योजना पर विचार हो गया है और वह निश्चित हो गई है ; और

(ख) यदि हां, तो उसकी तफसील क्या है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) हां, श्रीमान् । संबंधित राज्य सरकारों को सूचित कर दिया गया है ।

(ख) लागत आदि के विस्तृत प्राक्कलन तैयार किये जा रहे हैं परन्तु योजना की मुख्य बातें ये हैं कि केन्द्रीय सरकार कालिज की इमारतों और सामान का पूर्ण स्वीकृत व्यय और प्रथम पांच वर्षों के लिए स्वीकृत आवर्तक व्यय का ५० प्रतिशत उठायेगी । केन्द्रीय सरकार छात्रावासों के लिए पूर्ण स्वीकृत लागत का बिना ब्याज के ऋण और कर्मचारी-क्वार्टरों के लिए स्वीकृत लागत का ५० प्रतिशत सहायता अनुदान के रूप में

तथा शेष प्रचलित व्याज की दर पर ऋण रूप में देगी। श्रीनगर के कालिज के अतिरिक्त जिसमें प्रति वर्ष १२० विद्यार्थी प्रवेश पा सकेंगे, शेष कालिजों में २५० विद्यार्थी प्रतिवर्ष दाखिल होंगे। सारे कालिजों का दाखिला अखिल भारतीय आधार पर होगा।

### तेल का सर्वेक्षण

\*८१५. श्री भक्त दर्शन : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री ५ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १०३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश में हिमालय की तलहटी में तेल सर्वेक्षण का जो कार्य चल रहा था उसके सिलसिले में इस बीच और क्या प्रगति हुई है ?

खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : इस क्षेत्र में हरिद्वार और नाहन राज्य के बीच तथा काठगोदाम और नेपाल सीमान्त के बीच भूगर्भीय मानचित्रकारी तथा ट्रावर्सिंग का काम आगे जारी है।

### राज्य सेवाओं से अखिल भारतीय सेवाओं में पदोन्नति

†\*८१६. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य सेवा के कर्मचारियों में अखिल भारतीय सेवाओं में पदोन्नति की क्या प्रक्रिया अपनाई जाती है ; और

(ख) क्या विभिन्न राज्यों के लिए विभिन्न प्रक्रियाएं अपनाई जाती हैं और वे भी प्रतिवर्ष ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) संवरण भारतीय प्रशासनिक सेवा (पदोन्नति द्वारा नियुक्ति) विनियम, १९५५ भारतीय प्रशासनिक सेवा (संवरण द्वारा नियुक्ति) विनियम १९५५ और भारतीय पुलिस सेवा (पदोन्नति द्वारा नियुक्ति) विनियम, १९५५ के उपबन्धों के अनुसार होता है।

(ख) नहीं।

### अस्पृश्यता

†\*८१७. श्री सिदय्या : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कौन कौन राज्य तथा संघ प्रशासित राज्य क्षेत्र ऐसे गांवों की नामावलि रखने से सहमत हो गये हैं जहां अस्पृश्यता प्रचलित है ;

(ख) क्या उन्होंने नामावलियां भेज दी हैं ; और

(ग) यदि हां, तो क्या उसकी एक प्रति पटल पर रखी जायेगी ?

†मूल अंग्रेजी में

†गृह-कार्य-उपमंत्री(श्रीमती आल्वा) : (क) निम्न राज्य-संघ प्रशासित राज्य-क्षेत्र सरकारें ऐसी नामावलियां रखती हैं :

आन्ध्र प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, मद्रास, मैसूर, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश ।

(ख) नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

### मिट्टी के तेल का आयात

†\*८१८. { श्रीपाणिग्रही :  
श्रीदी० चं० शर्मा :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री १० फरवरी १९५६ के अल्प सूचना प्रश्न संख्या १ के उत्तर के सम्बन्ध में निम्न बातें दर्शाने वाला विवरण पटल पर रखने की कृपा करेंगे :

(क) मिट्टी के तेल के आयात के लिए तेल समवायों को देशवार कितना विशेष अधिक-विदेशी विनियम उपलब्ध किया गया है ;

(ख) क्या इस अधिक आवंटन के लिए तेल समवायों ने मिट्टी के तेल के अधिक आयात का प्रबन्ध कर लिया है ;

(ग) यदि हां, तो अभाव की पूर्ति के लिए तेल समवायों ने (समवायवार) वातस्व में कितना अधिक मिट्टी का तेल आयात किया है ;

(घ) देश में विद्यमान स्टॉक से कितना अधिक माल लिया गया है तथा यह विभिन्न राज्यों में कैसे बांटा गया है ;

(ङ) क्या सरकार ने बाजार मूल्य में वृद्धि के कारणों की जांच की है ;

(च) क्या उड़ीसा सहित विभिन्न राज्य सरकारों ने स्थिति सुधारने के लिए हाल में की गई कार्यवाही के बाद मिट्टी के तेल के मूल्य में कमी होने की सूचना दी है ; और

(छ) अब उड़ीसा में बाजार में मिट्टी के तेल का प्रति सेर मूल्य क्या है ?

† खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) से (छ). एक विवरण जिसमें तत्काल यथासम्भव जानकारी दी है, पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०४]

### त्रिपुरा का व्यापार

†\*८१९. श्री रघुनाथ सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि त्रिपुरा का व्यापार तथा दैनिक प्रयोग की वस्तुओं के आयात व

†मूल अंग्रेजी में

निर्यात पर पाकिस्तान की सीमान्त नीति का कुप्रभाव पड़ा है एवं राज्य के लोग आजकल दैनिक आवश्यकताओं के संबंध में बहुत तंग हैं ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : पूर्वी पाकिस्तान होकर वस्तुओं के परिह्वन में पाकिस्तान प्राधिकारियों द्वारा उत्पन्न की गई कठिनाइयों का त्रिपुरा के व्यापार तथा दैनिक प्रयोग की वस्तुओं के आयात व निर्यात पर कुछ प्रभाव पड़ा है । सीमान्त व्यापार तो महत्वपूर्ण नहीं रहा है । विगत वर्ष पाकिस्तान के 'द्वार बन्द' नीति अपनाने से यह व्यापार समाप्त हो गया है जिसके परिणामस्वरूप त्रिपुरा के सीमान्त क्षेत्रों में मछली, अंडे, आदि, और सब्जियों के मूल्य में वृद्धि हुई है । इसका प्रभाव समूचे राज्य-क्षेत्र पर नहीं पड़ा है ।

### दिल्ली कुटीर उद्योग ऐम्पोरियम

†\*८२०. श्री राजेन्द्र सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार को दिल्ली सहकारी विभाग के कुटीर उद्योग ऐम्पोरियम में कई हजार रुपयों के दुरुपयोग की शिकायत मिली है ;

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

(ग) यदि हां, तो क्या परिणाम निकले ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दातार) : (क) तथा (ख) हां ।

(ग) मामले न्यायाधीन हैं ।

### दिल्ली में प्राइमरी स्कूल

†१११४. श्री राम कृष्ण : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आजकल दिल्ली में कितने प्राइमरी स्कूलों को सरकारी सहायता मिल रही है ; और

(ख) १९५८-५९ में उनमें से प्रत्येक को कितनी सहायता दी गई ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) दिल्ली में गैर-सरकारी प्राइमरी स्कूलों को प्रत्यक्ष कोई सरकारी सहायता नहीं मिलती । स्थानीय संस्थायें कुछ अपने साधनों में से और कुछ प्रारम्भिक शिक्षा के लिए प्राप्त सरकारी सहायता में से सहायता देती हैं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

### हिमाचल प्रदेश में प्राइमरी स्कूल

†१११५. श्री राम कृष्ण : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आजकल हिमाचल प्रदेश के कितने प्राइमरी स्कूलों को सरकारी सहायता मिलती है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) १९५८-५९ में अब तक उनमें से प्रत्येक को कुल कितनी सहायता दी गई है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) तथा (ख). सूचना एकत्रित की जा रही है और पटल पर रख दी जायेगी ?

### दिल्ली में हाई और हायर सैकण्ड्री स्कूल

†१११६. श्री राम कृष्ण : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में आजकल कितने हाई व हायर सैकण्ड्री स्कूलों को सरकारी सहायता मिलती है ; और

(ख) १९५८-५९ में उनमें से प्रत्येक को कुल कितनी सहायता दी गई ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) ८६ ।

(ख) एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०५]

### इस्पात पुनर्वेल्लन कारखाने

†१११७. श्री राम कृष्ण : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५८-५९ में स्थापित हुआ प्रत्येक इस्पात पुनर्वेल्लन कारखाना कहां है ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री ( सरदार स्वर्ण सिंह ) : १९५८-५९ में कोई नया इस्पात पुनर्वेल्लन कारखाना स्थापित नहीं हुआ । परन्तु आसाम, आन्ध्र प्रदेश और बिहार में से प्रत्येक में एक कारखाने के लिए लाईसेन्स दे दिये गये हैं ।

### भ्रष्टाचार

†१११८. श्री राम कृष्ण :  
श्री दलजीत सिंह :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में संघ-प्रशासित राज्य क्षेत्रों के सरकारी अधिकारियों के खिलाफ कितने भ्रष्टाचार के मामले दर्ज हुए ;

(ख) इन क्षेत्रों को निपटाने के लिए क्या व्यवस्था की गई है ;

(ग) हिमाचल प्रदेश में कितने अधिकारी दोषी पाये गये ; और

(घ) अभी कितने मामलों की जांच हो रही है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) १०८ (१-२-५८ से ३१-१-१९५९ तक) ।

(ख) पुलिस प्रति-भ्रष्टाचार विभाग के सुपरिन्टेन्डेन्ट ।

मनीपुर में प्रशासकीय सतर्कता डिवीजन तथा विशेष न्यायाधीश ।

हिमाचल प्रदेश के विभिन्न विभागों में राज्य के अपराध अन्वेषण विभाग के तथा सतर्कता अधिकारी ।

†मूल अंग्रेजी में

अन्य संघ प्रशासित राज्य क्षेत्रों में सतर्कता अधिकारी।

(ग) कोई नहीं।

(घ) नौ।

### जीवन बीमा पालिसियों पर बोनस

†१११९. { श्री राम कृष्ण :  
श्री कोडियान :  
श्री पुन्नूस :  
श्री वें० प० नायर :  
श्री अनिरुद्ध सिंह :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जीवन बीमा निगम ने बिना लाभ की पालिसियों पर कुल कितना बोनस घोषित किया है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : जीवन बीमा निगम ने बिना-लाभ पालिसियों पर अभी कोई बोनस घोषित नहीं किया है।

### पंजाब में बहुप्रयोजनीय स्कूल

†११२०. { श्री राम कृष्ण :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब राज्य में (ज़िलावार) आजकल कुल कितने बहु-प्रयोजनीय स्कूल हैं ;  
और

(ख) १९५६-६० में (ज़िलावार) कुल कितने स्कूल खोले जाएंगे और इसके लिये भारत सरकार ने कितनी सहायता मंजूर की है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) १३६ ज़िलावार संख्या राज्य सरकारों से एकत्रित की जा रही है और यथासमय पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) पंजाब सरकार ने १९५६-६० में खुलने वाले स्कूलों की संख्या अभी निर्धारित नहीं की है। भारत सरकार २४ लाख रु० केन्द्रीय सरकार सहायता के रूप में मंजूर करेगी। जो १९५६-६० की राज्य सरकार की शिक्षा विकास योजना में बहुप्रयोजनीय स्कूलों के लिए उपबन्धित ४० लाख रु० की राशि की ६० प्रतिशत है।

### भारत में विदेशी विनियोजन

†११२१. श्री राम कृष्ण : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७ और १९५८ में भारत में कुल कितना विदेशी विनियोजन हुआ ?

† मूल अंग्रेजी में

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : उपलब्ध जानकारी संलग्न विवरण में दी है तथा रक्षित वर्षों में भारतीय संयुक्त स्टाक समवायों में विदेशियों के अंशों के बारे में है ।  
[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०६]

१९५८ के आंकड़े अपूर्ण हैं । दो वर्षों में विदेशों से प्राप्त विनियोजन की पूर्ण जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है ।

#### आयुध कारखानों में क्लर्कों की पदोन्नति

†११२२. श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ में आयुध कारखानों में कुल कितने लोअर डिवीजन क्लर्कों को अपर डिवीजन क्लर्क बनाया गया ; और

(ख) १९५६-६० में संभवतः कितनों की पदोन्नति होगी ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (श्री कृष्ण मेनन) : (क) ६६ ।

(ख) ५२ ।

#### आयुध कारखानों में चैकरों की पदोन्नति

†११२३. श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ में आयुध कारखानों को लोअर डिवीजन क्लर्क बनाया गया ; और

(ख) १९५६-६० में कितनों की पदोन्नति होगी ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (श्री कृष्ण मेनन) : (क) १३ ।

(ख) संभवतः संख्या ६१ होगी ।

#### सामयिक कर्मचारियों का नियमित किया जाना

†११२४. श्री स० म० बनर्जी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ जनवरी १९५६ को आर्मी स्टोर कोर और आर्मी सप्लाइ डिपो में कितने सामयिक कर्मचारियों को नियमित व अस्थायी किया गया ; और

(ख) उनमें से कितने प्रतिशत स्थायी किये जायेंगे ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (श्री कृष्ण मेनन) : (क) १३११ ।

(ख) कोई निश्चित संख्या बताना असम्भव है । मामला निरन्तर पुनरीक्षणाधीन है ।

#### पूर्वी एशिया में भारतीय सांस्कृतिक केन्द्र

†११२५. श्री बी० चं० शर्मा : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री २८ नवम्बर १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ५०३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने

†मूल अंग्रेजी में

की कृपा करेंगे कि पूर्वी एशिया में एक भारतीय सांस्कृतिक केन्द्र खोलने में क्या प्रगति हुई है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : प्रस्ताव स्थगित कर दिया गया है ।

#### दिल्ली में विद्युत्-शवदाह यंत्र

†११२६. श्री दी० चं० शर्मा : क्या गृह-कार्य मंत्री २२ दिसम्बर १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या ४६४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली में एक विद्युत् शवदाह यंत्र लगाने का प्रस्ताव अब किस स्थिति में है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : दिल्ली परामर्शदात्री समिति से २३ फरवरी १९५६ को हुई उसकी बैठक में प्रस्ताव के बारे में पूछा गया था। समिति ने रेलवे पुल के दक्षिणी व बेला रोड के पूर्व में यमुना नदी के किनारे पर ऐसा शवदाह यंत्र लगाने से सहमति प्रकट की ।

#### पंजाब में कल्याण विस्तार परियोजनायें

†११२७. श्री दी० चं० शर्मा : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब में केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के कितनी समन्वित कल्याण विस्तार परियोजनायें हैं ; और

(ख) वे कहां-कहां हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) एक ।

(ख) पालमपुर, जिला कांगड़ा ।

#### पंजाब में प्राविधिक शिक्षा

†११२८. श्री दी० चं० शर्मा : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ और १९५८-५९ में पंजाब में प्राविधिक शिक्षा के विस्तार के लिए कुल कितना अनुदान दिया गया ; और

(ख) अनुदान किन संस्थाओं को दिया गया ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : (क)

रु०

१९५७-५८ . . . . . ६६३,६१७

१९५८-५९ . . . . . २४-१-५६ तक २०,७५,००० रु० चालू  
वर्ष में ११,०६,७०० रु० और मंजूर  
होगा ।

- (ख) १. गुरु नानक इंजिनियरिंग कालिज, लुधियाना ।  
 २. थापर इंस्टीट्यूट आफ इंजिनियरिंग एंड टैक्नालाजी, पटियाला ।  
 ३. ताराकरण एस० डी० टैक्निकल इंस्टीट्यूट, बैजनाथ ।  
 ४. रामगढ़िया पालिटैक्निक, फगवाड़ा ।  
 ५. पंजाब इंजिनियरिंग कालिज, चंडीगढ़ ।  
 ६. सेन्ट्रल पालिटैक्निक, चंडीगढ़ ।  
 ७. गवर्नमेण्ट पालिटैक्निक, अम्बाला ।  
 ८. पंजाब पालिटैक्निक, नीलोखेड़ी ।  
 ९. पंजाब विश्वविद्यालय, चंडीगढ़ ।

### गुरदासपुर छावनी

†११२६. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या गुरदासपुर में छावनी खोलने का कोई प्रस्ताव है ;  
 (ख) क्या इस उद्देश्य से कोई योजना बनाई गई है ;  
 (ग) इस योजना की तफसील, और  
 (घ) इस सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (श्री कृष्ण मेनन) : (क) से (घ). इस प्रकार की सैनिक स्थापनाओं संबंधी योजनाओं की यदि कोई हो तो, जानकारी प्रकट करना सदैव लोकहित में नहीं होता ।

### अफीम

†११३०. श्री राम कृष्ण : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अब तक किन राज्यों ने अफीम का विक्रय व उपयोग निषिद्ध करने का निश्चय किया है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : आसाम, आन्ध्र प्रदेश (तेलंगाना क्षेत्र के अतिरिक्त), बम्बई, मद्रास, केरल (निषेध क्षेत्र), और मैसूर (निषेध क्षेत्र) राज्यों में अन-चिकित्सा कार्यों के लिए अफीम का विक्रय व उपयोग निषिद्ध हो गया है । शेष राज्यों ने १ अप्रैल १९५३ से ऐसा करने का निश्चय किया है ।

### औंधा का नागनाथ मन्दिर

†११३१. श्री पांगरकर : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) १९५८-५९ में औंधा के नागनाथ मन्दिर की देख रेख पर कितना व्यय हुआ ;  
 और  
 (ख) १९५९-६० में उक्त मन्दिर की देख रेख पर कितना धन व्यय होगा ?

†मूल अंग्रेजी में

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : २०२.०० रु० (दिसम्बर १९५८ के अन्त तक) ।

(ख) यह संसद् द्वारा स्वीकृत निधि पर निर्भर होगा ।

#### इंजीनियरिंग कालिज वारंगल

†११३२. श्री ई० मधुसूदन राव : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वारंगल में प्रस्तावित इंजिनियरिंग कालिज चलाने के लिए सरकार ने १९५६-६० में आन्ध्र प्रदेश सरकार को १५ लाख रु० का 'बाद में समायोजित होने वाला' अनुदान दिया है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री ( डा० म० मो० दास ) : नहीं, श्रीमान ।

#### पंजाब में खुदाई

†११३३. श्री दलजीत सिंह : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब राज्य के होशियारपुर, कांगड़ा और अमृतसर जिलों में हाल में खुदाई हुई थी ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : (क) संघीय पुरातत्व विभाग ने हाल के वर्षों में कोई खुदाई न कराई ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त

†११३४. श्री सिदय्या : क्या गृह-कार्य मंत्री २४ सितम्बर, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १५७७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त किसी ऐसे अखिल भारतीय गैर-सरकारी संघ की प्रबन्धक समिति का सदस्य है जिसे अस्पृश्यता निवारण तथा अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के लिए केन्द्रीय सरकार से अनुदान प्राप्त होते हैं ; और

(ख) यदि हां तो १९५७-५८ और १९५८-५९ में अब तक उसने प्रत्येक प्रबन्धक समिति की कितनी बैठकों में भाग लिया है ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्री मती आल्वा) : (क) हां, श्रीमान् । अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त ऐसे सारे अखिल भारतीय गैर-सरकारी संघों की प्रबन्धक समितियों में नामनिर्देशित सरकारी प्रतिनिधि हैं जिन्हें सीधा केन्द्रीय अनुदान मिलता है

परन्तु इनमें वे संघ नहीं आते जिन्हें संविधान के अनुच्छेद २७५(१) के अन्तर्गत राज्य सरकारों द्वारा अनुदान दिया जाता है और जो इस प्रकार संबंधित राज्य सरकारों के नियन्त्रण व देख भाल में हैं ।

(ख) एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०७]

### मंत्रालयों की स्वविवेक निधि

†११३५. श्री सिदय्या : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले पांच वर्षों में भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों की स्वविवेक निधि में से मैसूर और राज्य की प्रत्येक संस्थाओं और व्यक्तियों को कितना धन दिया गया और यह किस कार्य के लिये दिया गया ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों की स्वविवेक निधि में से मंजूर की गयी कुल धन राशि बतायी गयी है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०८] जिनको धन दिया गया है उनके नाम नहीं बताये गये हैं क्योंकि यह जानकारी देना उनके हित में ठीक नहीं होगा ।

### सिर पर रख कर मल का ले जाना

†११३६. श्री पाणिग्रही : यह गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने नगरपालिका वाले नगरों में भंगियों द्वारा मल सिर पर ले जाये जाने को रोकने के लिये उड़ीसा सरकार को कोई आदेश भेजे ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई वित्तीय सहायता दी ; और

(ग) यदि हां, यह सहायता किस-किस वर्ष में, कितनी-कितनी और किन-किन नगर परिषदों (म्युनिसिपल काउंसिल) को दी गयी है ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आलवा) : (क) भारत सरकार ने उड़ीसा सरकार और अन्य राज्य सरकारों से सिफारिश की है कि मेहतरों के कार्य को मानवीयगरिमा के अनुरूप करने के लिये उठाये गये पहले कदम के तौर पर मेहतर के काम पर नगरपालिका और अन्य स्थानीय निकायों द्वारा नियोजित भंगियों को ठेला गाड़ी या हाथ गाड़ी दी जाये जिससे टोकरियों अथवा बाल्टियों में मल का ले जाना समाप्त किया जा सके ।

(ख) और (ग). वर्ष १९५७-५८ में हाथ ठेला/ठेला गाड़ी खरीदने के लिये उड़ीसा सरकार द्वारा नगरपालिकाओं/स्थानीय निकायों के लिये ३९,००० रुपये की धनराशि मंजूर की गयी । सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें उन स्थानीय निकायों के नाम दिये हुए हैं जिनको यह धन दिया गया । (देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६)

†मूल अंग्रेजी में

## इस्पात का उत्पादन

†११३७. श्री मुरारका : क्या इस्पात, खान और इंधन मंत्री सभा पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह बताया गया हो कि रूरकेला, भिलाई और दुर्गापुर इस्पात कारखानों से सरकारी अथवा गैर-सरकारी परियोजनाओं के लिये पृथक-पृथक रूप से इस्पात की कितनी अनुमानित मात्रा उपलब्ध होगी ?

†इस्पात, खान और इंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : तीनों संयंत्र पूरा उत्पादन करने पर निम्नलिखित मात्रा उत्पादन करेंगे :

## रूरकेला

(१) प्लेटें—३/१६" और अधिक	२००,००० टन
(२) चादरें और पत्तियां (हॉट रोलड)	३००,००० टन
(३) चादरें और पत्तियां (कोल्ड रोलड)	१७०,००० टन
(४) टिन की प्लेटें	५०,००० टन

## भिलाई

(१) रेल की पटरियां, स्टैंडर्ड गेज	१००,००० टन
(२) रेल की पटरियां, नैरो गेज	१०,००० टन
(३) रेलवे स्लीपर्स बार	६०,००० टन
(४) स्टैंडर्ड और चौड़ी कड़ियां (बीम), चैनल, एंगिल और अन्य हल्के और भारी निर्माण के सामान (२४" तक ऊंची कड़ियां)	२८४,००० टन
(५) ७/८" और ३" परिधि के 'राउन्ड' और ७/८" स ३" तरफ तक के 'स्क्वैयर'	१२१,००० टन
(६) २" स ५" तक चौड़े 'फ्लैट'	१५,००० टन
(७) बेल्सन मिलों में पुनर्बोलन के लिये २" × २" से ३" × ३" तक के बिलट	१५०,००० टन

## दुर्गापुर

(१) हेवी फोर्जिंग ब्लूम्स	१०,००० टन
(२) मर्चेन्ट सेक्शन	२४०,००० टन
(३) फोर्जिंग बिलट	६०,००० टन
(४) स्लीपर बार	६०,००० टन
(५) लाइट सेक्शन	२००,००० टन
(६) फोर्जिंग ब्लूम्स	३०,००० टन
(७) पहिये और धुरी	५०,००० टन
(८) बिक्री के लिये बिलट	१५०,००० टन

कुल . ८००,००० टन

२. देश में उत्पादकों से और आयात किये गये सब उपलब्ध आयात को वितरण के लिये इकट्ठा लिया जाता है। किसी भी संयंत्र से किसी भी सरकारी अथवा गैर-सरकारी परियोजना के लिये कोई अभ्यंश सुरक्षित नहीं किया जाता है। सामान्यतः रेल की पटरियां, स्लीपर, पहिये और धुरियां रेलवे को दी जायेंगी, बिलट (छोटी छड़ें) पुनर्वेलमन उद्योग को और टिन की प्लेटें डिब्बे आदि बनाने वाले उद्योग को दी जायेंगी।

### राजस्थान को कोयले का आवंटन

†११३८. श्री अँकार लाल : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान राज्य को १९५८ में विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत कुल कितना कोयला आवंटित किया गया; और

(ख) इसी कालावधि में प्रत्येक श्रेणी के अन्तर्गत वास्तव में कितना कोयला दिया गया ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). जानकारी एकत्र की जा रही है और यथाशीघ्र उपलब्ध होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी।

### नई दिल्ली में श्रमजीवी लड़कियों का होस्टल

†११३९. श्री केशव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में श्रमजीवी लड़कियों का होस्टल चल रहा है ;

(ख) इस होस्टल की कितनी क्षमता है; और

(ग) उसमें कितनों को आवास दिया गया है ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : (क) कर्जन रोड, नई दिल्ली में एक श्रमजीवी लड़कियों का होस्टल है।

(ख) २५८।

(ग) २४५।

### आधारभूत धातु की खोज

†११४०. { श्री राम कृष्ण :  
श्री विश्वनाथ राय :  
श्री सिद्धनंजप्पा :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार का आधारभूत धातुओं, जैसे तांबा, जस्ता, अल्युमीनियम इत्यादि, के सम्बन्ध में अन्वेषण कार्य को तीव्र करने के लिये भारत भूतत्वीय (परिमाण विभाग) में एक विशेष यूनिट स्थापित करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो यह योजना किस प्रक्रम पर है ?

†मूल अंग्रेजी में

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). जी, हां । इस देश में आधारभूत धातुओं के लिये गवेषणा कार्य को उग्र बनाने और उसमें शीघ्रता करने के लिये भारत के भूतत्वीय (परिमाण विभाग) में एक आधारभूत धातु शाखा स्थापित कर दी गई है । भारत के भूतत्वीय परिमाण विभाग के एक वरिष्ठ पदाधिकारी को इस यूनिट का इन्चार्ज बना दिया गया है । वह प्राथमिकता के आधार पर संगठन और अन्य व्योरा तैयार कर रहे हैं । यह आशा की जाती है कि यूनिट में तीव्रता से कार्य शीघ्र ही आरम्भ हो जायेगा ।

### राष्ट्रीय पुस्तक न्यास

†११४१. { श्री राम कृष्ण :  
श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री सिद्धनंजप्पा :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय पुस्तक न्यास ने अब तक क्या प्रगति की है; और

(ख) १९५६-६० के कार्य की क्या योजना है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ? [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ११०]

### कोयले का निर्यात

†११४२. श्री राम कृष्ण : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कोयले के निर्यात में वृद्धि करने के लिये हाल ही में क्या पग उठाये गये हैं ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : कोयले के निर्यात में वृद्धि करने के लिये हाल ही में निम्नलिखित पग उठाये गये हैं :

(१) १९५८ में २ लाख टन और १९५९ से आरम्भ होने वाले तीन वर्षों के लिये प्रति वर्ष ५ लाख टन धातु-शोधक कोयले की अतिरिक्त मात्रा निर्यात के लिये रखी गयी है ।

(२) निर्यात के लिये कोयले के नौतल-पर्यन्त-नःशुल्क मूल्य की कोयला नियंत्रक द्वारा जांच पड़ताल की पद्धति को अस्थायी तौर पर रोक दिया गया है । ऐसा निर्यात कर्ताओं द्वारा बताये गये मूल्यों में कुछ लचीलापन लाने के लिये किया गया है जिससे वे अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा में सफल हो सकें ।

## जम्मू में तेल की खोज

†११४३. { श्री राम कृष्ण :  
श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री विश्वनाथ राय :  
श्री रा० स० तिवारी :  
श्रीमती इला पालचौधरी :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जम्मू प्रान्त में संभावित तेल वाले क्षेत्रों का सर्वेक्षण करने के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या वहां तेल का कोई पता लगा है ; और

(ग) यदि हां, तो ड्रिलिंग के लिये क्या कार्य किया गया अथवा किया जायेगा ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) पूर्वी जम्मू में एक क्षेत्रीय दल मुस्तगढ़ भञ्जचाय<sup>१</sup> का नक्शा तैयार कर रहा है ।

(ख) पिछले क्षेत्र ऋतु में जम्मू क्षेत्र में तेल और गैस के कुछ आश्चर्यावों<sup>२</sup> का परीक्षण किया गया ।

(ग) क्योंकि पर्याप्त अतिरिक्त सर्वेक्षण की आवश्यकता होगी, अतः निकट भविष्य में ड्रिलिंग की कोई सम्भावना नहीं है ।

## पाकिस्तानियों का भारत में निर्धारित अवधि से अधिक ठहरना

†१३४४. { पंडित द्वा० ना० तिवारी :  
श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री आसर :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तानी राष्ट्रजनों द्वारा निर्धारित अवधि से अधिक ठहरने और अनधिकृत प्रवेश के मामले हाल के महीनों में अधिक बढ़े हैं ;

(ख) क्या इन व्यक्तियों में से अधिकांश पर भेदिये होने का शक किया जाता है ; और

(ग) इन अपराधों के लिये हाल के महीनों में कितने व्यक्तियों के विरुद्ध कार्यवाही की गयी ?

†गृह-कार्य मंत्री (पं० गो० ब० पन्त) : (क) से (ग). जानकारी एकत्र की जा रही है और उपलब्ध होते ही सभा पटल पर रख दी जावेगी ।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Anticline. <sup>२</sup>See pages.

### भारत भूपरिमाण विभाग के कर्मचारियों को रैंक वेतन

†११४५. श्री स० म० बनर्जी : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ जनवरी, १९५६ को भारत भूपरिमाण विभाग के वेतन रजिस्टर में ऐसे कुल कितने कर्मचारी हैं जिनको रैंक वेतन दिया जाता है ;

(ख) कितने टंडैल, मेट और दफादारों को पृथक रूप से पद रैंक वेतन मिलता है ;

(ग) कितने व्यक्ति अधिकतम रैंक वेतन पा रहे हैं ; और

(घ) १९५६ में कितनों को जमादार और दफतरियों के पद पर पदोन्नत किये जाने की संभावना है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास): (क) ३७६।

(ख) टंडैल ७६

मेठ २२५

दफादार ५४

(ग) शून्य ।

(घ) १० ।

### भारत भूपरिमाण विभाग में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी

†११४६. श्री स० म० बनर्जी : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत भूपरिमाण विभाग में चतुर्थ श्रेणी के ऐसे कुल कितने कर्मचारी हैं जो अपने वेतन स्तर रुपये ३०-१/२-३५ की अधिकतम सीमा पर पहुंच गये हैं ;

(ख) क्या उनकी पदोन्नति के लिये कोई मार्ग है; और

(ग) यदि हां, तो १९५६ में ऐसे कितने कर्मचारियों के पदोन्नत किये जाने की संभावना है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : (क) ६१४।

(ख) जी हां ।

(ग) २५ ।

### भारत भूपरिमाण विभाग के कर्मचारी

†११४७. श्री स० म० बनर्जी : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत के भूपरिमाण विभाग में १ जनवरी, १९५० से १ जनवरी, १९५६ तक कुल कितने कर्मचारियों को आकस्मिकता स्थापनाओं से नियमित स्थापनाओं में लाया गया ;

(ख) कितनों को आयु के प्रतिबन्ध के कारण स्थायी नहीं बनाया गया; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) यदि हां, तो क्या वर्तमान कर्मचारियों के लिये इस प्रतिबन्ध में छूट देने के लिये कोई कार्यवाही की जा रही है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : (क) ७३० ।

(ख) २ ।

(ग) जी, नहीं ।

भारत भूपरिमाण विभाग के आकस्मिकता निधि से वेतन प्राप्त करने वाले कर्मचारी

†११४८. श्री स० म० बनर्जी : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ जनवरी, १९५६ को भारत के भूपरिमाण विभाग में आकस्मिकता निधि में से वेतन दिये जाने वाले कुल कितने कर्मचारी थे ;

(ख) कितनों ने तीन वर्ष से अधिक की सेवा पूरी कर ली है ;

(ग) क्या ऐसे भी कोई कर्मचारी हैं जिन्होंने ५ से १० वर्ष तक से भी अधिक सेवा पूरी कर ली है ;

(घ) यदि हां, तो ऐसे कर्मचारियों की क्या संख्या है; और

(ङ) उनकी सेवाओं को नियमित करने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : (क) २६६६ ।

(ख) १४३६ ।

(ग) जी, हां ।

(घ) ५३४ ।

(ङ) जैसे जैसे स्थान रिक्त होते हैं, इन कर्मचारियों को वरिष्ठता और उपयुक्तता के आधार पर नियमित स्थापनाओं में नियुक्त कर दिया जाता है ।

भारत भूपरिमाण विभाग के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी

†११४९. श्री स० म० बनर्जी : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने कि कृपा करेंगे कि :

(क) भारत भूपरिमाण विभाग में १ जनवरी, १९५६ को चतुर्थ श्रेणी के कुल कितने नियमित कर्मचारी थे ;

(ख) क्षेत्र दलों और स्थानीय कार्यालयों में पृथक् रूप से कितने कर्मचारी लगे हैं; और

(ग) औद्योगिक विभागों में कितने कर्मचारी लगे हैं ?

†वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : (क) १,७८२ ।

(ख) क्षेत्र दल—६४२

स्थानीय कार्यालय—५६४ ।

(ग) २७६ ।

†मूल अंग्रेजी में

माध्यमिक स्तर पर तीन भाषाओं का अनिवार्य रूप से पढ़ाया जाना

११५०. { श्री भक्त दर्शन :  
श्री न० रा० मुनिस्वामी :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या शिक्षा मंत्री १५ दिसम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १४७३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) माध्यमिक स्तर पर तीन भाषाओं की अनिवार्य शिक्षा की जो योजना थी, शेष राज्यों व संघ राज्य-क्षेत्रों में उसके कार्यान्वय के बारे में और क्या प्रगति हुई है; और

(ख) इस कार्य में भारत सरकार राज्यों की सरकारों को क्या सहायता दे रही है या देने वाली है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

#### विवरण

(क) (१) आंध्र प्रदेश सरकार ने सूचित किया है कि वर्तमान भाषा योजना के अनुसार आंध्र क्षेत्र में माध्यमिक स्कूल के छात्र जो पहली भाषा पढ़ेंगे वह प्रादेशिक भाषा, अथवा उनकी मातृभाषा होगी । इस के दो भाग हैं, जिन में से पहले भाग का अध्ययन अनिवार्य होगा और दूसरे भाग के अधीन छात्रों को छूट होगी कि वे पहले भाग के अधीन पढ़ी हुई प्रादेशिक भाषा या मातृ भाषा अथवा कोई एक प्राचीन या अन्य भारतीय भाषा चुन लें । दूसरी भाषा अंग्रेजी है, और सभी छात्रों के लिये इस का अध्ययन अनिवार्य है । तीसरी भाषा हिन्दी है और सभी छात्रों के लिये इसका भी अध्ययन अनिवार्य है ।

तेलगाना क्षेत्र में छात्रों को नीचे लिखी भाषायें पढ़नी होंगी :—

१. पहली भाषा (मातृ भाषा) अर्थात् तेलुगु, मराठी, कन्नड़, तामिल, गुजराती, हिन्दी और उर्दू ।
२. दूसरी भाषा : हिन्दी या प्रादेशिक भाषाओं में से एक (जिन की मातृ भाषा हिन्दी या उर्दू है उन के लिये तेलुगु, मराठी और कन्नड़) ।
३. अंग्रेजी ।

(२) पंजाब सरकार ने भी त्रिभाषीय फार्मुला मान लिया है ।

(३) हिमाचल प्रदेश, अंडमान और निकोबार द्वीप समूह तथा मणिपुर के संघीय क्षेत्रों की स्थिति में कोई बदलाव नहीं हुआ है । अभी उन के अन्तिम उत्तरों की प्रतीक्षा है ।

(ख) त्रिभाषीय फार्मुला कार्यान्वित करने के लिये राज्य सरकारों को न कोई आर्थिक सहायता दी जा रही है और न ही ऐसा कोई प्रस्ताव है ।

†मूल अंग्रेजी में

## चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की पदोन्नति

११५१. श्री भक्त दर्शन : क्या गृह-कार्य मंत्री १६ दिसम्बर, १९५४ के तारांकित प्रश्न संख्या १२५६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत सरकार के चौथी श्रेणी के जो कर्मचारी शिक्षा सम्बन्धी योग्यता प्राप्त कर लेते हैं उन्हें पदोन्नति देकर लिपिक के पद पर नियुक्त करने की सुविधायें देने का जो प्रश्न विचाराधीन था क्या उसके बारे में इस बीच कोई निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या उन नई सुविधाओं का विवरण सभा-पटल पर रखा जायेगा ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) जी, हां ।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है :

## विवरण

चतुर्थ श्रेणी के जो कर्मचारी लोअर डिविजन क्लर्क के पद पर भर्ती के लिये शिक्षा सम्बन्धी निश्चित योग्यता हासिल कर लेते हैं उनको एम्प्लायमेंट एक्सचेंज में अपना नाम दर्ज कराने के लिये "नो आबजेक्शन" सर्टीफिकेट दे दिया जाता है ताकि वे 'प्राथमिकता' के आधार पर लोअर डिविजन क्लर्क के पदों पर नौकरी प्राप्त कर सकें । इसके अलावा, वे जिन महकमों में काम कर रहे हैं, उनमें एम्प्लायमेंट एक्सचेंज द्वारा भेजे गये लोगों के साथ साथ उनकी नियुक्ति के बारे में भी विचार किया जा सकता है, चाहे उनको एक्सचेंज द्वारा न भी भेजा गया हो और यदि एक्सचेंज द्वारा भेजे गये लोगों से वे अधिक योग्य हों तो उन्हें नियुक्त किया जा सकता है ।

## मास्को जाने वाले साम्यवादी शिष्टमण्डल के लिये विदेशी मुद्रा

†११५२. { श्री विद्याचरण शुक्ल :  
श्री किस्तैया :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल के मुख्य मंत्री, श्री ई० एम० एस० नम्बूद्रीपाद, के नेतृत्व में भारत के साम्यवादी दल के सात व्यक्तियों के शिष्टमण्डल को, जो सोवियत कम्युनिस्ट पार्टी की कांग्रेस में भाग लेने के लिये मास्को गया था, कितनी विदेशी मुद्रा दी गयी थी ; और

(ख) किस प्राथमिकता शीर्ष के अन्तर्गत यह आवंटन किया गया ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) इस शिष्टमण्डल के किसी सदस्य को कोई विदेशी मुद्रा नहीं दी गई थी । वास्तव में, शिष्टमण्डल के किसी भी सदस्य ने भारत के रिजर्व बैंक अथवा सरकार से विदेशी मुद्रा नहीं मांगी थी ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†मूल अंग्रेजी में

## रूरकेला संघंत्र

†११५३. { श्री साधन गुप्त :  
श्री महन्ती :

क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूरकेला के कुशल मिस्त्रियों ने वेतन स्तर और सेवा की शर्तों के निर्धारित करने के लिये और विवाहित तथा अविवाहित व्यक्तियों के लिये आवास की व्यवस्था करने के लिये और विषमताओं के बारे में शिकायत करते हुए केन्द्रीय सरकार को एक ज्ञापन भेजा है; और

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

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). रूरकेला इस्पात संघंत्र के कुशल मिस्त्रियों ने ८-१२-१९५८ को केन्द्रीय सरकार को एक ज्ञापन भेजा उनकी शिकायतें वेतन स्तरों के निर्धारित करने और उसमें हर एक के वेतन के निर्धारित किये जाने, विवाहित तथा अविवाहित व्यक्तियों के लिये उपयुक्त आवास देने और उनकी सेवाओं की शर्तों को अन्तिम रूप दिये जाने के बारे में थीं।

हिन्दुस्तान स्टील (प्राइवेट) लिमिटेड ने, जिसने इन मिस्त्रियों को नियोजित किया है, वेतन स्तर निर्धारित कर दिये हैं। वेतन-स्तर में हर एक के वेतन को निर्धारित करने के लिये आवश्यक कार्यवाही की जा रही है।

अधिक आवास की उपलब्धता होने तक प्रत्येक दो प्रशिक्षार्थियों के लिये दो कमरों वाले एक क्वार्टर की अस्थायी रूप से व्यवस्था कर दी गयी है। कुशल मिस्त्रियों समेत हिन्दुस्तान स्टील (प्राइवेट) लिमिटेड के सब कर्मचारियों की नियमित सेवा की शर्तों को अन्तिम रूप देने के लिये कार्यवाही की जा रही है।

## उत्तर प्रदेश में अनुसूचित जातियों के लिये मकान

†११५४. श्री राम गरीब : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) वर्ष १९५८-५९ में अनुसूचित जातियों और पूर्व-जरायपेशा आदिम जातियों के लिये निवास स्थान बनाने के लिये उत्तर प्रदेश राज्य को कितनी धनराशि आवंटित की गयी ; और

(ख) क्या उत्तर प्रदेश में किसी अन्य जाति को भी निवास स्थान बनाने के लिये कोई धन-राशि आवंटित की गयी है ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आलवा) : (क) निवास स्थान बनाने के लिये अनुसूचित जातियों को ८.७५ लाख रुपये और अनुसूचित आदिम जातियों को २० हजार रुपये आवंटित किये गये हैं।

(ख) अन्य पिछड़े वर्गों को निवास स्थान बनाने के लिये २५ हजार रुपये आवंटित किये गये हैं।

†मूल अंग्रेजी में

## इस्पात पुनर्वेल्लन मिलें

†११५५. श्री राम गरीब : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) समूचे भारत में कितनी इस्पात पुनर्वेल्लन मिलें काम कर रही हैं;  
 (ख) राज्यवार उनके अलग अलग क्या आंकड़े हैं; और  
 (ग) छोटे पैमाने के उद्योगों का विकास करने के लिये प्रत्येक को ऋण अथवा अनुदान के रूप में कितनी धनराशि दी गयी ?

†इस्पात, खान और ईंधन मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) १६०.

(ख) बिहार . . . . .	३
बम्बई . . . . .	१८
दिल्ली . . . . .	७
मद्रास . . . . .	३
मध्य प्रदेश . . . . .	५
उड़ीसा . . . . .	१
पंजाब . . . . .	६४
राजस्थान . . . . .	६
उत्तर प्रदेश . . . . .	२४
पश्चिमी बंगाल . . . . .	२६

(ग) इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय द्वारा कोई ऋण अथवा अनुदान नहीं दिया जाता ।

## राष्ट्रीय पुस्तकालय के लिये जापानी पुस्तकें

११५६. श्री नवल प्रभाकर : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि जापान सरकार ने राष्ट्रीय पुस्तकालय को कुछ पुस्तकें भेंट की है ;  
 (ख) यदि हां, तो वे किन विषयों पर हैं;  
 (ग) कितनी पुस्तकें भेंट में दी गई हैं; और  
 (घ) वे पुस्तकें किन-किन भाषाओं में लिखी हुई हैं ?

वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री(श्री हुमायून् कबिर) (क) से (घ). जी, नहीं, पर जापान की सरकार ने प्रधान मंत्री को दर्शन, इतिहास, समाज-शास्त्र, प्राकृतिक-विज्ञान, कला, भाषा और साहित्य जैसे विभिन्न विषयों की ८१६ किताबें भेंट की थीं। इनमें से ४६० किताबें जापानी में और ३५६ किताबें अंग्रेजी में हैं। यह तय किया गया है कि इनमें से ज्यादातर किताबें नेशनल लाइब्रेरी कलकत्ता में रखी जायेंगी।

†मूल अंग्रेजी में

## राष्ट्रीय रसायन प्रयोगशाला, पूना

११५७. श्री नवल प्रभाकर : क्या वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) पूना की राष्ट्रीय रसायन प्रयोगशाला में अब तक कितने अनुसंधान किये गये;
- (ख) इनमें कितनों में सफलता मिली; और
- (ग) व्यावसायिक दृष्टि से कितने आविष्कार पेटेण्ट किये गये ?

वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) और (ख). वैज्ञानिक अनुसंधान एक लगातार क्रम है और उसकी कार्रवाई का हिसाब संख्या में लगाना मुमकिन नहीं है। इसी कारण कामयाब और नाकामयाब अनुसंधान की ठीक संख्या बताना भी संभव नहीं है। 'नेशनल केमिकल लेबोरेटरी' पूना में किये जाने वाले काम का ब्यौरा "कौंसिल आफ साइंटिफिक एण्ड इंडस्ट्रियल रिसर्च" की सालाना तकनीकी रिपोर्टों में दिया जाता है और ये रिपोर्टें संसद के पुस्तकालय में मिलती हैं।

(ग) नेशनल केमिकल लेबोरेटरी में किये गये कार्य में से एक सौ दो आविष्कार 'पेटेंट' किये गये हैं।

## भारत में विदेशी विनियोजन

†११५८. श्री रघुनाथ सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९५८ के अन्त तक भारत में विनियोजित विदेशी पूंजी की कुल राशि क्या है ?

† वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : सरकार के पास केवल १९५६ के अन्त तक की जानकारी उपलब्ध है। उस तिथि को बैंकों को छोड़कर विदेशी व्यापार विनियोजन ५०६.३० करोड़ रुपये का था। अगले समय के लिये जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है।

## जीवन बीमा निगम

†११५९. { श्री नरसिंहन् :  
श्री कुम्भार :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जीवन बीमा निगम द्वारा जारी की गयी पालिसियों के बारे में निगम के विभिन्न जोनल कार्यालयों में अब तक कितने 'मृत्यु दावे' किये गये हैं और उन दावों में कितनी धनराशि अन्तर्ग्रस्त थी;

(ख) प्रथम दो वर्षों में कितने और कितने मूल्य के दावे निबटारे गये; और

(ग) उपरोक्त भाग (ख) में उल्लिखित पालिसियों के बारे में मृतकों से प्रीमियम के रूप में कितनी धनराशि प्राप्त हुई थी ?

† वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) से (ग). जानकारी एकत्र की जा रही है और यथा सम्य शीघ्र सभा पटल पर रख दी जावेगी।

†मूल अंग्रेजी में

## गुरुदासपुर में तेल

†११६०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या पंजाब राज्य के गुरुदासपुर जिले में तेल पाये जाने की कोई सम्भावना है;
- (ख) यदि हां, तो इस जिले में उन स्थानों के क्या नाम हैं; और
- (ग) क्या ड्रिलिंग कार्य आरम्भ हो गया है ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) गुरुदासपुर क्षेत्र में भूम्याकर्षण और चुम्बकीय सर्वेक्षण पूरे कर लिये गये हैं। तथापि कोई भूकम्पन-कार्य नहीं किया गया है। अतः इस प्रक्रम पर तेल की संभावनाओं के बारे में कुछ नहीं कहा जा सकता।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) जी, नहीं।

## आन्ध्र प्रदेश में कोयला सर्वेक्षण

†११६१. श्री रामी रेड्डी : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश के बनाये जाने के बाद वहां कोयले के लिये कोई भूतत्वीय परिमाण किया गया है;

(ख) किन स्थानों पर भूपरिमाण (१) पूरा हो गया है; और (२) प्रगति पर है ; और

(ग) जहां पर भूपरिमाण पूरा हो गया है, वहां पर रिजर्वों की उपलब्धता के बारे में भूपरिमाण के क्या परिणाम निकले हैं ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). दो कोयलों के स्तर के अतिरिक्त जिन पर तन्दूर कोयला खान में काम किया जा रहा है, फ़ील्ड सीजन १९५२-५३ में किये गये भूपरिमाण के परिणामस्वरूप तन्दूर जिले में तीन अन्य स्थानों पर कोयले के तलागत<sup>१</sup> का पता लगा। गोनदवाना पट्टी में, जो धर्मरावपेट से दक्षिण-पूर्वी दिशा में गोदावरी नदी के पार जाती है, १९५३-५४ में मानचित्रण किया गया। कोयले के किसी तलागत का पता नहीं लगा। भारत के भूतत्वीय परिमाण विभाग द्वारा फ़ील्ड सीजन १९५४-५५ में कोठागुदम कोयला क्षेत्र का मानचित्रण किया गया। कोयले के किसी तलागत का पता नहीं लगा।

छिद्रण के स्थाल से गोदावरी घाटी (सिगारेनी कोयला क्षेत्र के पास के क्षेत्र) का भूमीक्षण<sup>२</sup> किया गया है ताकि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक उत्पादन बढ़ाया जा सके। यह कार्य हाल ही में शुरू किया गया है अतः अभी से क्षेत्र की संभावना के बारे में कुछ निश्चित रूप से नहीं कहा जा सकता।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Outcrops.

<sup>२</sup>Reconnaissance survey.

### आय कर की बकाया राशि

† ११६२. { श्री राम कृष्ण :  
श्री स० म० बनर्जी :  
श्री हेम राज :  
श्री अरविन्द घोषाल :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या वित्तमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आयकर की बकाया की राशि में निरन्तर वृद्धि होती जा रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में से प्रत्येक के अन्त में कुल कितनी बकाया राशि थी;

(ग) इन बकाया राशियों की वसूली के लिये किस प्रकार के कदम उठाने का विचार किया जा रहा है; और

(घ) क्या हाल में आयकर वसूली की व्यवस्था में कोई परिवर्तन किया गया है ?

† वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) विभागीय रजिस्ट्रों के अनुसार ३१-३-५६, ३१-३-५७, और ३१-३-५८ को बकाया राशियां क्रमशः २३३.५६, २६७.३३ और २८७.३२ करोड़ रुपये थी। परन्तु इन अंकों में क्रमशः ४६.७१, ५२.३७ और ५२.६६ करोड़ रुपये की वे राशियां भी सम्मिलित हैं जिनकी मांग की गयी थी परन्तु जो ऊपर निर्दिष्ट तिथियों को भुगतान के लिये देय नहीं हुई थीं। इन राशियों को निकाल कर बकाया की राशियां ३१-३-५६, ३१-३-५७ और ३१-३-५८ को क्रमशः १८६.८८ करोड़ रुपये, २१४.९६ करोड़ रुपये और २३४.६६ करोड़ रुपये हैं।

(ग) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १११]

(घ) नहीं, श्रीमान् ।

### मनीपुर के स्कूल

† ११६३. श्री ले० अचो सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मनीपुर की संस्थाओं और स्कूल अध्यापकों से प्रादेशिक परिषद के अन्तर्गत सहायता पाने वाले और गैर-सरकारी स्कूलों का सरकारी स्कूलों में परिवर्तन किये जाने के विरुद्ध कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

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

† शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) पूर्ण रूप से प्रादेशिक परिषद् द्वारा प्रबन्ध किये जाने वाले सहायता पाने वाले और गैर-सरकारी स्कूलों के परिवर्तन के विरुद्ध मनीपुर प्रशासन को कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

† मूल अंग्रेजी में

(ख) इन संस्थाओं का हस्तगत किया जाना दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत अनुमोदित योजनाओं का अंग है जो प्रादेशिक परिषद् द्वारा क्रियान्वित की जा रही हैं। यह मामला पूर्णतः प्रादेशिक परिषद् के क्षेत्राधिकार में है जो एक स्वायत्तशासी संविहित निकाय है। प्रशासन ने इन अभ्यावेदनों की सूचना परिषद् को दे दी है।

### मनीपुर में मजिस्ट्रेटों की कमी

†११६४. श्री ले० अचौ सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मनीपुर जेल में अन्वीक्षाधीन व्यक्तियों की संख्या में वृद्धि का कारण अन्वीक्षक मजिस्ट्रेटों की कमी है; और

(ख) यदि हां, तो इस कमी को पूरा करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) अन्वीक्षाधीन बन्दियों की संख्या में वृद्धि अन्वीक्षक मजिस्ट्रेटों की कमी के कारण नहीं है वरन् सफल जांचों की अधिक संख्या, सब-डिवीजनल मजिस्ट्रेटों के मुख्यालयों पर न्यायिक कारागारों के अभाव और गैर कानूनी तौर से रखे जाने वाले शस्त्रों के बरामद किये जाने के मामलों में वृद्धि है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### जीवन बीमा निगम द्वारा नवीकरण कमीशनों की जब्ती

†११६५. { श्री कोडियान :  
श्री पुन्नूस :  
श्री वें० प० नायर :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एजेन्सियों की समाप्ति के परिणामस्वरूप जीवन बीमा निगम को नवीकरण कमीशनों की जब्ती द्वारा लाभ हुआ है; और

(ख) इस प्रकार जब्त किये गये नवीकरण कमीशनों से १९५६-५७ और १९५७-५८ में (अलग अलग) कुल कितनी राशि प्राप्त हुई ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) और (ख). बीमा अधिनियम, १९३८ की धारा ४४ में वे शर्तें दी हुई हैं जो एजेन्सियों की समाप्ति पर नवीकरण कमीशन अर्जित करने के लिये बीमा एजेन्टों द्वारा पूरी की जानी चाहियें। जिन मामलों में एजेन्ट इन शर्तों को पूरा नहीं कर पाता है उन्हीं में उसका नवीकरण कमीशन जब्त किया जाता है। जीवन बीमा निगम अदेय कमीशन का अलग हिसाब नहीं रखता है। इसलिये जब्त की गई राशियां बताना संभव नहीं है, परन्तु वे अधिक नहीं होंगी।

†मूल अंग्रेजी में

## कोठागुडम और गुडूर की खनन संस्थाएं

†११६६. { श्री दे० त्रें० राव :  
श्री नागी रेड्डी :

क्या वैज्ञानिक गवेषणा तथा सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार द्वारा आन्ध्र प्रदेश की कोठागुडम और गुडूर स्थित खनन संस्थाओं पर कितनी राशि व्यय की गई है ?

†वैज्ञानिक गवेषणा तथा सांस्कृतिक-कार्य उपमंत्री (श्री म० मो० दास) : केन्द्रीय सरकार द्वारा ३१-३-१९५६ तक ६३,४१६ रुपये कोठागुडम पर और ५३,६३२ रुपये गुडूर पर व्यय किये गये हैं। इन संस्थाओं पर चालू वित्तीय वर्ष के लिये क्रमशः २,३७,३०० रुपये और ३,००,००० रुपये और मंजूर करने का प्रश्न विचाराधीन है।

## हिमाचल प्रदेश में प्राथमिक स्कूल

११६७. { श्री पद्म देव :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में कितने प्राथमिक स्कूलों में दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत दस्तकारी का काम सिखलाया जाने लगा है; और

(ख) कौन-कौन सी दस्तकारियां सिखलायी जाती हैं।

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). प्रशासन से सूचना मांगी गई है। प्राप्त होने पर सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

## हिमाचल प्रदेश में स्कूल

११६८. { श्री पद्म देव :  
श्री स० चं० सामन्त :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में कितने मिडिल और हाई स्कूलों में दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत लड़कियों को दस्तकारी का काम सिखलाया जाने लगा है;

(ख) ये स्कूल कहां कहां हैं; और

(ग) कौन-कौन सी दस्तकारियां सिखलायी जाती हैं ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ग), दूसरी पंचवर्षीय आयोजना के अन्तर्गत, हिमाचल प्रदेश में लड़कियों के किसी भी मिडिल या हाई स्कूल में दस्तकारी का विशेष प्रशिक्षण नहीं दिया जाता। तथापि लड़कियों के पांचों हाई स्कूलों और दसों मिडिल स्कूलों में कढ़ाई और कताई का काम क्रमशः एक अनिवार्य और वैकल्पिक विषय के रूप में शुरू किया गया है।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) हाई स्कूल चम्बा, मंडी, सिरमूर, विलासपुर और सोलन (महासू) में हैं।

मिडिल स्कूल रामपुर, कोटगढ़, टुंगी, कोटखाई, अरकी (जिला महासू में), जोगीन्द्र नगर, सुन्दर नगर और खेंवाल (जिला मंडी में), पोंता (जिला सिरमूर में) और भरमूर (जिला चम्बा में) में हैं।

### भारत का राज्य बैंक

†११६६. श्री परूलकर : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के राज्य बैंक के संचालक बोर्ड में कोई स्थान रिक्त हुआ है;

(ख) कुछ नये व्यक्तियों को बोर्ड का संचालक नियुक्त करने का प्रस्ताव किस अवस्था में है; और

(ग) नियुक्त किये गये संचालकों के नाम क्या हैं ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) भारत के राज्य बैंक के संचालक बोर्ड में हाल में दो स्थान रिक्त हुए हैं जिनमें एक उप-सभापति के पद की रिक्ति भी सम्मिलित है।

(ख) और (ग). इनमें से एक रिक्ति में श्री मंगलदास पकवासा को उप-सभापति के पद पर नियुक्त किया गया है। दूसरे स्थान में भारत का रक्षित बैंक भारत का राज्य बैंक अधिनियम की धारा १६(१) (सी०) के परन्तुक के अन्तर्गत एक संचालक का नामांकन करेगा।

### प्राइमरी स्कूलों के अध्यापक

†११७०. { श्री जीनचन्द्रन् :  
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्राइमरी स्कूलों के अध्यापकों का वेतन बढ़ाने के लिये केन्द्र द्वारा १९५७-५८ और १९५८-५९ में अभी तक प्रत्येक राज्य को कुल कितना अनुदान मंजूर किया गया है; और

(ख) क्या समस्त राज्यों ने अनुदानों का पूरा पूरा उपयोग किया है।

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ११२]

### त्रिपुरा के आदिम जातीय विद्यार्थी

†११७१. श्री दशरथ देव : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा में १९५६ में आदिम जातीय विद्यार्थियों को पाठ्य पुस्तकों की खरीद के लिये कोई सहायक अनुदान दिया गया था;

(ख) यदि हां, तो ऐसे सहायक अनुदान कितने विद्यार्थियों को मिला ; और

(ग) क्या त्रिपुरा में अनुसूचित आदिम जातियों, अनुसूचित जातियों और अन्य पिछड़े वर्गों के विद्यार्थियों को पाठ्य पुस्तकों की खरीद के लिये १९५६ में कोई सहायक अनुदान दिया जाएगा।

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) अभी तक नहीं। पुस्तकों के अनुदान नये शिक्षा सत्र के प्रारंभ में दिये जाते हैं जो आगामी अप्रैल में प्रारंभ होगा।

(ख) उत्पन्न नहीं होता।

(ग) हां, श्रीमान्।

### त्रिपुरा में घरचुकती लगान

†११७२. श्री दशरथ देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि घरचुकती लगान (जो मुख्यतः झूमियों से वसूल किया जाता है) की वसूली त्रिपुरा की विभिन्न आदिम जातीय समूहों से विभिन्न दरों पर की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो इसका क्या कारण है;

(ग) त्रिपुरा, हलम, रेयांग और कूकी सम्प्रदायों की आदिम जातियों से वसूल किये जाने वाले घरचुकती की दर क्या है; और

(घ) क्या सरकार समस्त आदिम जातियों के सम्बन्ध में घरचुकती की समान दर चालू करने का विचार कर रही है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) जी, हां।

(ख) यह कर त्रिपुरा अधिनियम १३२६ टी० ई० (१९१६ ए० डी०) का चौथा के अन्तर्गत विभिन्न दरों पर लगाया जाता है। चूंकि यह कर अस्थायी किसानों द्वारा दिया जा रहा है जो धीरे धीरे भूमि पर बसाये जा रहे हैं, इसलिये यह निर्णय किया गया है कि इस समय कर की मात्रा में कोई परिवर्तन नहीं करना चाहिये।

(ग) त्रिपुरा—४ रुपये से ५ रुपये प्रति परिवार।

हलम —३ रुपये से ५ रुपये प्रति परिवार।

रेयांग —५ रुपये से ६ रुपये प्रति परिवार।

कूकी —२ रुपये से ४ रुपये प्रति परिवार।

(घ) जी, नहीं।

### अमरपुर में जेल

†११७३. श्री दशरथ देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि त्रिपुरा के अमरपुर सब-डिवीजन में कोई भी जेल नहीं है;

(ख) क्या यह सच है कि अमरपुर सब-डिवीजन में जेल न होने के कारण लोगों को असुविधा हो रही है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार अमरपुर में एक जेल स्थापित करने का विचार कर रही है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). अमरपुर में एक सब जेल बनाई जा रही है।

†मल अंग्रेजी में

### झूमियों का पुनर्वास

†११७४. श्री दशरथ देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रैमा सरमा (त्रिपुरा) में झूमियों के पुनर्वास का कोई कार्य प्रारंभ हो गया है;

(ख) यदि हां, तो वहां कितने झूमियों का पुनर्वास किया गया है; और

(ग) उनके पुनर्वास की गति बढ़ाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : (क) से (ग). आवश्यक सूचना त्रिपुरा प्रशासन से मांगी गई है और प्राप्त होते ही सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

### मिट्टी के तेल का वितरण

†११७५. श्री विभूति मिश्र : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मिट्टी के तेल के वितरण के लिये विभिन्न राज्यों के लिये कोई कोटा निर्धारित किया है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य को कितना कोटा आवण्टित किया गया है; और

(ग) उसके नियमित संभरण के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवोय) : (क) और (ख). सरकार द्वारा तेल के वितरण के लिये राज्यों के लिये कोई कोटा निर्धारित नहीं किया गया है । राज्यों की मांग का संभरण प्रत्यक्ष तेल कम्पनियों द्वारा किया जाता है । मिट्टी के तेल की बिक्री पर सितम्बर, १९५८ में जो थोड़ा सा प्रतिबन्ध लगाया गया था वह अब उठा लिया गया है और तेल कम्पनियों को देश की सम्पूर्ण आवश्यकता की पूर्ति करने का निदेश कर दिया गया है ।

(ग) उत्पन्न नहीं होता ।

### अस्पृश्यता के विरुद्ध प्रचार

†११७६. श्री दलजीत सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अस्पृश्यता निवारण के प्रचार के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा हिमाचल प्रदेश में १९५८-५९ में अभी तक कोई राशि व्यय की गई है; और

(ख) यदि हां, तो वह राशि किन योजनाओं पर व्यय की गई है ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : (क) और (ख). अस्पृश्यता निवारण के लिये वर्ष १९५८-५९ में २३,००० रुपये की राशि निम्नलिखित योजनाओं पर व्यय करने का प्रस्ताव है :

१. प्रोजेक्टरों द्वारा दृश्य प्रचार ।

२. सामुदायिक सेटों की स्थापना ।

३. पैम्फलेट और पोस्टरों का वितरण ।

४. प्रचार मोटर गाड़ी का संधारण और कर्मचारियों के वेतन तथा भत्ते । इन योजनाओं पर अभी तक वास्तव में किये गये व्यय सम्बन्धी जानकारी इस समय उपलब्ध नहीं है ।

### दिल्ली में चोरी छिपे लाई गई वस्तुओं का पकड़ा जाना

†११७७. श्री पांगरकर : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली में चोरी छिपे लाई गई घड़ियों और पैन जैसी वस्तुओं का मूल्य कितना है और गत तीन महीनों में कितने व्यक्ति गिरफ्तार किये गये हैं ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : दिल्ली में सीमा शुल्क कर्मचारियों द्वारा नवम्बर, १९५८ से जनवरी, १९५९ तक पकड़ी गई चोरी छिपे लाई गई घड़ी और पैन जैसी वस्तुओं का मूल्य लगभग ८२०० रुपये है । इस सम्बन्ध में कोई भी गिरफ्तारी नहीं की गई है ।

### पीतल के सिक्के

†११७८. श्री पांगरकर : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बम्बई के मरठवाडा क्षेत्र के व्यापारी पीतल की इकत्रियां और दुश्त्रियां नहीं लेते हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उपर्युक्त सिक्कों का परिचालन बन्द कर दिया है ?

†वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) गत जनवरी में बम्बई स्थित एक राजनैतिक दल के प्रादेशिक कार्यालय से यह शिकायत प्राप्त हुई थी कि इन सिक्कों को लेन देन में स्वीकार नहीं किया जा रहा है परन्तु उसमें इस कठिनाई के क्षेत्र का संकेत नहीं किया गया था । यह मामला राज्य सरकार की जानकारी में लाया गया था जिसने उपयुक्त विभागीय हिदायतें जारी की और अपने क्षेत्र में सही स्थिति का प्रचार किया कि इन सिक्कों को अभी बन्द नहीं किया गया है इसलिये उन्हें लेने से इन्कार नहीं करना चाहिये ।

(ख) नहीं, श्रीमान्, सरकार ने ऐसी कोई कार्यवाही नहीं की है ।

### हिमाचल प्रदेश में पेंशन के मामले

११७९. श्री पद्म देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश में १९५२ से पहले के पेंशन के कितने मामले बाकी ह;

(ख) कितने मामले दो वर्ष से अधिक समय से पड़े हैं; और

(ग) कितने व्यक्ति पेंशन लिये बिना ही मर गये ?

गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पस्त) : (क) ६० ।

(ख) १६०, इनमें (क) में बताये गये ६० मामले भी शामिल हैं ।

(ग) २६ ।

## नेपाल में सिंचाई योजनायें

११८०. श्री विभूति मिश्र : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ३१ जनवरी, १९५६ तक नेपाल की छोटी सिंचाई परियोजनाओं के लिये कितनी धनराशि दी गई है;

(ख) अब तक कितना धन खर्च किया जा चुका है;

(ग) क्या यह सच है कि दी गई धनराशि में से अब तक बहुत थोड़ा धन खर्च किया गया है ;  
और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

वित्त मंत्री(श्री मोरारजी देसाई) : (क) नेपाल सरकार को सिंचाई की छोटी योजनाओं के लिये ३१ जनवरी, १९५६ तक ३२.६२ लाख रुपया दिया जा चुका है ।

(ख) नेपाल सरकार ने सब से बाद में जो सूचना भेजी है उससे पता चलता है कि जनवरी, १९५६ के करीब करीब आखिर तक ३१.७२ लाख रुपया खर्च हुआ है ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) यह सवाल पैदा नहीं होता ।

अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त का १९५७-५८ का प्रतिवेदन

†११८१. श्री सिद्ध्या : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त द्वारा अपने १९५६-५७ और १९५७-५८ के प्रतिवेदनों में की गई सिफारिशों पर की गई कार्यवाही का स्मरण पत्र सभा-पटल पर रखने का विचार किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो कब; और

(ग) क्या गृह-कार्य संसद् द्वारा वर्ष १९५७-५८ के प्रतिवेदन पर चर्चा किए जाने के पूर्व कर दिया जाएगा ?

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग). अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त के १९५६-५७ के प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर की गई अथवा प्रस्तावित कार्यवाही के संबंध में राज्य सरकारों/संघ प्रशासनों से अभी तक प्राप्त जानकारी का विवरण सदन में १९५७-५८ के प्रतिवेदन पर चर्चा किए जाने के पूर्व रख दिए जाने की आशा की जाती है। १९५७-५८ के प्रतिवेदन के संबंध में वैसा ही विवरण राज्य सरकारों/संघ प्रशासनों और मंत्रालयों से उत्तर प्राप्त होते ही, जिनको इस संबंध में हाल में पत्र भेजा गया है, यथाशीघ्र सभा-पटल पर रख दिया जाएगा ।

### मिट्टी के तेल का आयात

†११८२. श्री इलयापेरुमाल : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९५० से १९५८ तक वर्षवार देश के मिट्टी के तेल के संभरण का कितना प्रतिशत आयात किया गया था ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० भालवोय) : १९५४-५५ में बम्बई में दो तेलशोधक कारखानों की स्थापना के समय तक डिगबोई (आसाम) के छोटे से कारखाने को छोड़कर और बिल्कुल भी देशी उत्पादन नहीं होता था और परिणामस्वरूप ९० प्रतिशत से भी अधिक मिट्टी का तेल आयात किया जाता था। उसके बाद यद्यपि विशाखापटनम में भी एक तेलशोधक कारखाना स्थापित किया गया है, खपत भी बढ़ती जा रही है जिसके कारण अब लगभग ७० प्रतिशत का आयात करना पड़ता है।

### पंजाब को शिक्षा सम्बन्धी अनुदान

†११८३. सरदार इक़बाल सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शिक्षा की विभिन्न परियोजनाओं और योजनाओं के लिए १९५८-५९ में अबतक पंजाब राज्य को केन्द्र से कितनी धनराशि के अनुदान का आवंटन किया गया है; और

(ख) ऐसे अनुदान की राशि कितनी है जो १९५७-५८ में पंजाब सरकार को शिक्षा कार्यों के लिये स्वीकृत की गई थी परन्तु जो व्यय नहीं की गई ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) २१,३४,००० रुपये।

(ख) राज्य सरकारों से सभी योजनाओं की जानकारी अभी नहीं मिली है। जिन योजनाओं के बारे में जानकारी है उनमें २७,५०० रुपये व्यय नहीं किए गए हैं।

केन्द्रीय सरकार में काम करने वाले अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों

### के व्यक्ति

†११८४. श्री नलदुर्गकर : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कितने व्यक्ति भारत सरकार सेवाओं में विभागवार, गजटेड, तथा नान-गजटेड पदों पर काम कर रहे हैं;

(ख) क्या उनके लिए अर्थात् सभी पद भरे जा चुके हैं,

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) इन वर्गों के कितने व्यक्ति विदेशों में काम कर रहे हैं।

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) से (घ). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

## पाकिस्तानी

†११८५. सरदार इकबाल सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अगस्त १९५८ तक माहवार उचित यात्रा कागजों के बिना कितने पाकिस्तानी राष्ट्रजन भारत में घुस आये; और

(घ) परमिट नियमों का उल्लंघन करने के लिए इनमें से कितने गिरफ्तार किए गए?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) और (ख). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और उपलब्ध होने पर सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

विदेशी अधिनियम<sup>१</sup>

†११८६. सरदार इकबाल सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में अब तक विदेशी अधिनियम के अधीन दिल्ली में कितने नोटिस दिए गए;

(ख) इन नोटिसों के आधार पर कितने व्यक्ति दिल्ली छोड़ कर चले गये;

(ग) इन नोटिसों का उल्लंघन करने वाले कितने व्यक्तियों के विरुद्ध मुकदमें दायर कर दिए गए हैं; और

(घ) न्यायालय के द्वारा कितने व्यक्तियों को दण्ड दिया जा चुका है?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : (क) १-४-१९५८ से ३१-१-१९५९ तक ११६ (१७२ व्यक्तियों से सम्बन्धित)।

(ख) ११०

(ग) ३

(घ) १।

## दिल्ली में छात्राओं के लिये बोर्डिंग हाउस

†११८७. सरदार इकबाल सिंह : क्या शिक्षा मंत्री २४ नवम्बर, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३६८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में सरकारी अथवा गैर-सरकारी प्रबन्ध के अधीन छात्राओं के लिए कोई बोर्डिंग हाउस है;

(ख) यदि हां, तो वहां कितनी छात्रायें रह रही हैं; और

(ग) १९५६-५७, १९५७-५८ और १९५८-५९ में अब तक प्रत्येक बोर्डिंग हाउस को कितनी आर्थिक सहायता दी गई?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) दिल्ली में ९ गैर-सरकारी प्रबन्ध वाले होस्टल (६ स्थानीय कालिजों से संबद्ध तथा ३ गैर-सरकारी हायर सैकण्डरी गर्ल्स स्कूलों से संबद्ध) तथा तीन सरकारी प्रबन्ध वाले होस्टल (एक केन्द्रीय शिक्षा संस्था (सेंट्रल इंस्टीट्यूट आफ एजुकेशन) से तथा दो कालेज आफ नर्सिंग से संबद्ध)।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Foreigners' Act

(ख) १०८५

(ग) स्थानीय कालिजों से संबद्ध गैर-सरकारी प्रबन्ध वाले बोर्डिंग हाउसों को कोई आर्थिक सहायता नहीं दी जाती है। गैर-सरकारी सैकन्डरी गर्ल्स स्कूलों से संबद्ध तीन बोर्डिंग हाउसों में से दो को दिल्ली प्रशासन से सहायक अनुदान मिलता है। तीसरा बोर्डिंग हाउस मान्यता प्राप्त नहीं है। १९५६-५७ में दिल्ली प्रशासन से कोई सहायता नहीं दी गई थी। १९५७-५८ तथा १९५८-५९ में निम्नलिखित सहायता दी गई थी:—

१९५७-५८

१. बी० एम० गंगा गर्ल्स हायर सैकन्डरी स्कूल, दिल्ली ३,०६६ रुपये

२. विक्टोरिया गर्ल्स हाई स्कूल, दिल्ली १,९१२ रुपये

१९५८-५९

१. विक्टोरिया गर्ल्स हाई स्कूल, दिल्ली १,९१७ रुपये

२. बी० एम० गंगा गर्ल्स हायर सैकन्डरी स्कूल, दिल्ली अभी नहीं दी गई।

#### फिरोजपुर में भूमि

†११८८. सरदार इक़बाल सिंह : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब राज्य के फिरोजपुर जिले में सैनिक कार्यों के लिए पट्टे पर विभिन्न गांवों की कितनी भूमि ली गई है ;

(ख) इस पट्टे की कितनी अवधि है; और

(ग) प्रत्येक गांव की अलग अलग राशि बताते हुए, विभिन्न गांवों को कितना भाड़ा दिया जायेगा ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (श्री कृष्ण मेनन) : (क) से (ग). जानकारी बताना लोक-हित में नहीं है।

#### स्टैनोग्राफरों की परीक्षा

†११८९. श्री प्र० गं० देव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संघ लोक-सेवा आयोग द्वारा १९५७ में ली गई स्टैनोग्राफरों की परीक्षा में उत्तीर्ण अभ्यर्थियों को नियुक्तियां दे दी गई हैं, और

(ख) यदि नहीं, तो कितने व्यक्ति नियुक्त कर लिए गए हैं तथा कितने नियुक्त किए जाने शेष हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : (क) जी नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) जनवरी, १९५६ तक, जब स्टैनोग्राफरों की परीक्षा, १९५८, के परीक्षाफल की घोषणा की गई थी, जितने स्थान रिक्त थे उन पर ५८८ अभ्यर्थियों को नियुक्त कर दिया गया है जबकि ७०१ अभ्यर्थियों ने अर्हता प्राप्त कर ली थी। १९५८ की परीक्षा में अर्हता प्राप्त अभ्यर्थियों को भविष्य में होने वाले रिक्त स्थानों पर नियुक्त किया जायेगा।

### केन्द्र में राज्य पदाधिकारी

†११६०. श्री पु० चं० बहूआ : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार ने यह निर्णय किया है कि आई० सी० एस० तथा आई० ए० एस० वर्ग के जो पदाधिकारी पांच वर्ष अथवा उससे अधिक समय से संयुक्त सचिव तथा उपसचिव के रूप में केन्द्रीय सरकार में काम कर रहे हैं उनको अपने राज्य में वापस लौटना चाहिए ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री गो० ब० पन्त) : उपसचिव की सामान्य कार्यवधि, चाहे वह आई० सी० एस० हो या आई० ए० एस०; चार वर्ष तथा संयुक्त सचिव की पांच वर्ष है; परन्तु सेवा की आवश्यकता होने पर इसको बढ़ाया जा सकता है। सरकार की नीति इस नीति का अनुसरण करने की है।

### खम्भात में तेल के संसाधन

†११६१. श्री सिद्धनंजप्पा : क्या इस्पात, खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक रूसी विशेषज्ञ ने भविष्यवाणी की है कि खम्भात क्षेत्र में कम से कम ३०० लाख टन तेल के संसाधन हैं ;

(ख) यदि हां, तो वह विशेषज्ञ कौन है; और

(ग) खम्भात क्षेत्र में तेल संसाधनों के बारे में सरकार के क्या विचार हैं ?

†खान और तेल मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). जी हां, श्री एन० ए० कालीनिन, जो गत वर्ष हमारे भूतत्वीय परामर्शदाता थे, ने दिसम्बर १९५८ के "सोवियत लैंड" में एक लेख लिखा था, जिसमें उन्होंने यह कहा है कि खम्भात में लगभग ३०० लाख टन तेल संसाधन हैं। यह उनका व्यक्तिगत विचार है और इसका हमारे परीक्षण परिणामों से कोई सम्बन्ध नहीं है।

(ग) इस समय खम्भात क्षेत्र में तेल संसाधनों की मात्रा बताना संभव नहीं है।

### स्थगन प्रस्ताव के बारे में

†श्री गोरे (पूना) : मैंने एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना दी है।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने स्थगन प्रस्तावों को अस्वीकृत कर दिया है। माननीय सदस्य प्रायः किसी गांव में हुई हत्या या राज्य संबंधी अन्य मामलों को लेकर स्थगन प्रस्ताव की सूचना देते रहते हैं। वे भूल जाते हैं कि राज्यों में भी उतनी ही सक्षम सरकारें हैं जितनी सक्षम सरकार यहां है। अतः मैंने स्थगन प्रस्तावों को अस्वीकृत कर दिया है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स० म० बनर्जी (कानपुर) : दो स्थगन-प्रस्ताव हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं सभा में यह भी बता चुका हूँ कि यदि कोई माननीय सदस्य संतुष्ट न हो और उन्हें कुछ अग्रेतर कहना हो तो वह मेरे पास आकर मुझे संतुष्ट करें। संतुष्ट होने पर कल मैं सभी स्थगन प्रस्तावों को प्रस्तुत करने की अनुमति दे दूंगा।

†श्री हेम बरुआ (गौहाटी) : एक औचित्य प्रश्न है। एक पूर्व अवसर पर आपने कहा था कि वह निश्चय करना कठिन है कि कौन सा विषय राज्य सरकारों से संबद्ध है और कौन सा विषय केन्द्र से। आपने यह भी कहा था कि विभिन्न मंत्रालय इस संबंध में एक सूची बना कर आपको दें। पर अभी तक विभिन्न विषयों में ऐसा कोई विभेद नहीं हो पाया है। कभी-कभी विधि और व्यवस्था के मामलों पर भी इस सभा में चर्चा की जाती रही है। अतः जब आप यह कहते हैं कि यह मामला विधि और व्यवस्था से संबद्ध है तो यह प्रश्न पैदा होता ही है।

†अध्यक्ष महोदय : मैं पहले भी बता चुका हूँ कि यदि माननीय सदस्य चाहते हैं कि मैं अपने आदेश में कुछ संशोधन करूँ तो वे बाद में मुझ से मिल कर मुझे संतुष्ट कर सकते हैं यदि मैं संतुष्ट हो जाऊंगा तो मैं कल उसे यहां उठाने की अनुमति दे दूंगा।

श्री जगदीश अवस्थी (बिल्हौर) : जैसा अभी आपने कहा, हमको इस बात का अधिकार प्राप्त नहीं है कि हम राज्यों के ऐसे प्रश्नों पर, जिनका संबंध शान्ति और व्यवस्था से हो इस सभा में विचार करें। लेकिन मैं आपका ध्यान भारतीय संविधान की धारा ३५६ की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जिसमें यह स्पष्ट लिखा गया है कि जब किसी राज्य की शान्ति और व्यवस्था को खतरा हो जाये तो ऐसी अवस्था में इस सभा को अधिकार प्राप्त है, राष्ट्रपति को अधिकार प्राप्त है कि वह इसमें इंटरवीन (दखल) करे। उत्तर प्रदेश में लगभग एक हफ्ते से हत्याएँ, चोरियाँ आदि हो रही हैं और विद्यार्थियों पर अन्याय हो रहा है। ऐसी अवस्था में खतरा उत्पन्न हो गया है शान्ति और व्यवस्था को और हम को अधिकार प्राप्त हो गया है।

†अध्यक्ष महोदय : मुझे संविधान के इस अनुच्छेद के संबंध में ज्ञान है। जब स्थिति बहुत खराब हो जाये तो यह सभा राज्य सरकार से कार्यवाही करने के लिए कह सकती है या स्वयं कार्यवाही कर सकती है। पर स्थिति इतनी खराब हो गई है या नहीं यह निर्णय अध्यक्ष को ही करना है और मैंने अपना निर्णय दे दिया है। फिर भी यदि माननीय सदस्य मुझे संतुष्ट कर देंगे तो मैं मामले को प्रस्तुत करने की अनुमति दे दूंगा।

†आचार्य कृपालानी (सीतामढ़ी) : आपने जो विनिर्णय दिया है उससे मैं सहमत हूँ। पर कुछ मामले ऐसे होते हैं जिनके संबंध में यदि यह आवाज न उठाई जाये तो मामला और भी जटिल हो जाता है। मैं चाहता हूँ कि विद्यार्थियों में अनुशासन रहे। पर मैं देखता हूँ कि जहाँ भी कोई बात होती है पुलिस बहुत ज्यादाती करती है। कल रात को कालेज के प्रिंसिपल ने मुझे टेलीफोन किया और बताया कि पुलिस होस्टल में और कमरों में घुस गयी थी; कमरे से घड़ियाँ और लड़कों के फाउण्टेनपेन व उनके पर्स गायब हैं। साथ ही लड़कों को पुलिस वालों ने मारा पीटा भी। मैं चाहता हूँ कि यह मामला माननीय गृह-कार्य मंत्री के सामने अवश्य लाया जाये ताकि पुलिस की इस कार्यवाही के कारण विद्यार्थियों में उत्तेजना आगे न बढ़ने पावे।

†अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य की बात से सहमत हूँ। यह पुलिस और शिक्षा दोनों विषय राज्य सरकार से संबद्ध हैं। जिस संविधान के आधीन हम कार्य चला रहे हैं उसमें

राज्यों तथा केन्द्र के कार्यक्षेत्र पृथक-पृथक हैं। हम प्रत्येक बात को यहां नहीं उठा सकते। राज्य सरकार को यह शिकायत हो सकती है कि हम उनके क्षेत्राधिकार में हस्तक्षेप कर रहे हैं।

†श्री अ० क० गोपालन(कासरगोड़): आपने बताया कि यह मामला विधि और व्यवस्था से सम्बद्ध है और विधि और व्यवस्था राज्य के विषय हैं। पर स्थगन प्रस्ताव में यह कहा गया है कि वहां विधि और व्यवस्था भंग हो गई है। अतः आप को यह निश्चय नहीं करना है कि यह मामला एक राज्य विषय है या नहीं बल्कि यह निश्चय करना है कि क्या विधि और व्यवस्था भंग हो गई है या नहीं। वहां की विधान सभा में इस विषय पर चर्चा हो चुकी है मेरे पास उसका विवरण भी है। वहां एक सदस्य ने कहा था कि राज्य में विधि और व्यवस्था भंग हो गयी है। जीवन की कोई सुरक्षा नहीं है। बस स्टेण्ड पर हत्यायें हो चुकी हैं। अतः मैं समझता हूं कि समय आ गया है कि केन्द्र इस मामले में हस्तक्षेप करे। अतः आपको यह निश्चय करना है कि क्या विधि और व्यवस्था भंग हो गई है या नहीं न कि यह विषय राज्य का है या नहीं और स्थगन प्रस्ताव का विषय भी यही है।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने जो कुछ कहा था उसका अभिप्राय यही था कि इस विशेष घटना को देखते हुये मैं संतुष्ट नहीं हूँ कि वहां संविधान विफल हो गया है। मैं समझता हूँ कि वहां संवैधानिक व्यवस्था विफल नहीं हुई है और केन्द्र को हस्तक्षेप करने की आवश्यकता नहीं है। यह मामला विधि और व्यवस्था का है वैसे चाहे कितना भी गंभीर क्यों न हो, पर वहां संवैधानिक व्यवस्था विफल नहीं हुई है। अतः मैंने स्थगन प्रस्ताव की अनुमति नहीं दी है। पर यदि माननीय सदस्य और कुछ कहना चाहें तो मैं उनकी बात बाद में सुनूंगा और यदि आवश्यक हुआ तो कल इसे उठाने की अनुमति दूंगा।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : क्या गृह-कार्य मंत्री इस संबंध में जांच करके बाद में सभा में एक वक्तव्य देंगे ?

†अध्यक्ष महोदय : मैं राज्य संबंधी प्रत्येक मामले के संबंध में जांच करने के लिए माननीय गृह-कार्य मंत्री से नहीं कह सकता। राज्य में भी तो मुख्य मंत्री तथा गृह-कार्य मंत्री हैं।

## अनुपस्थिति की अनुमति

†अध्यक्ष महोदय : सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति संबंधी समिति ने अपने बारहवें प्रतिवेदन में सिफारिश की है कि निम्नलिखित सदस्यों को प्रतिवेदन में उल्लिखित अवधि के लिए अनुपस्थिति की अनुमति दी जाये :—

१. श्री चन्द्रामणि कालो
२. श्री नाना पाटिल
३. श्री चण्डीकेश्वर शरणसिंहजू देव
४. श्री सुरती किस्तैया
५. श्री क० स० रामस्वामी
६. श्री कृ० गु० देशमुख
७. श्री सु० चं० चौधरी
८. श्री छे० ला० गुप्त

†मूल अंग्रेजी में

[अध्यक्ष महोदय]

६. श्रीमती ललिता राज्यलक्ष्मी
१०. श्री नरसिंह मल देव
११. श्री अब्दुल सलाम
१२. श्री भगवान दीन मिश्र
१३. श्री संसुंग सुइसा

मैं समझता हूँ कि सभा समिति की सिफारिशों से सहमत है। सदस्यों को तदनुसार सूचित कर दिया जायेगा।

### सामान्य आय व्ययक पर चर्चा के बारे में प्रक्रिया

श्री खांडिलकर (अहमदनगर) : श्रीमान्, मैं प्रक्रिया संबंधी एक बात की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। कल से राज्य-सभा में सामान्य आय-व्ययक पर चर्चा शुरू होगी और जब उस सभा में वाद-विवाद का उत्तर वित्त मंत्री दे चुकेंगे तब इस सभा में सामान्य आय-व्ययक पर चर्चा होगी। संविधान की भावना के अनुसार सामान्य आय-व्ययक की चर्चा के विषय में इस सभा को प्राथमिकता मिलनी चाहिए क्योंकि यही सभा आय-व्ययक को स्वीकार करती है। यदि यह प्रक्रिया चलाई गयी तो कुछ समय यहां भी वही स्थिति पैदा हो जायेगी जैसी कि अभी पश्चिमी बंगाल में हुई। वहां के वित्त मंत्री ने वहां के द्वितीय सदन में आय-व्ययक भाषण दिया और बंगाल विधान सभा में उस भाषण का एक संक्षिप्त सार पढ़ कर सुना दिया गया। अतः मैं समझता हूँ कि सामान्य आय-व्ययक पर चर्चा करने तथा उसका उत्तर पाने के लिए इस सभा को प्राथमिकता मिलनी चाहिए।

श्री नौशेर भूत्रा (पूर्व खानदेश) : इस प्रश्न का एक और भी पहलू है। माननीजिए कि किसी एक विषय के संबंध में माननीय मंत्री वाद-विवाद का उत्तर देते हुये राज्य सभा में किसी निश्चय की घोषणा करते हैं। जब एक बार वह निश्चय कर लेंगे तो जो कुछ भी लोक सभा में कहा जायेगा उसका कुछ भी मतलब नहीं होगा। लोक सभा में दिये गये तर्कों का कोई भी महत्व नहीं होगा। इस प्रकार की प्रक्रिया से लोक सभा के सम्मान को धक्का लगता है।

श्री संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : मैं समझता हूँ कि हम इसी परिपाटी का पालन करते आ रहे हैं। मुझे अच्छी तरह याद है कि गत वर्ष भी ऐसा ही किया गया था। मैं नहीं कह सकता कि संवैधानिक दृष्टि से यह स्थिति ठीक है या नहीं। लेकिन अभी तक हम इसी प्रक्रिया का पालन करते आये हैं और कभी किसी ने कोई आपत्ति नहीं उठाई। गतवर्ष भी सामान्य चर्चा उसी सभा में पहले हुई थी। इस बात पर संवैधानिक दृष्टिकोण से हमने विचार नहीं किया है।

श्री अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री इस बात पर विचार करें।

श्री मोहम्मद इमाम (चित्तलदुग) : राज्य सभा का कार्य तो एक पुनरीक्षक संस्था का कार्य है। वास्तविक कार्य तो हम लोग करते हैं। हम जो कुछ निर्णय करते हैं उस पर विचार करना उस सभा का कार्य है कि हमने कोई गलती तो नहीं कर दी है। मैं तो समझता हूँ कि द्वितीय सदन को हटा देने से यह सब ठीक हो जायेगा।

श्री अध्यक्ष महोदय : इन सब बातों पर विचार किया जायेगा।

श्रीमत् अंग्रेजी में

## रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा

†अध्यक्ष महोदय : अब हम रेलवे आय-व्ययक, १६५६-६० पर सामान्य चर्चा पुनः आरम्भ करेंगे । श्री राजेन्द्र सिंह अपना भाषण जारी रख सकते हैं ।

†श्री राजेन्द्र सिंह (छपरा) : रेलों ने औद्योगिक क्षेत्र में काफी विकास किया है । रेलवे हमारे देश की सब से बड़ी राष्ट्रीय संस्थान है । हम चाहते हैं कि यह एक आदर्श नियोजक बने । माननीय मंत्री ने १७ फरवरी, १६५८ को भाषण करते हुये कहा था कि कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करने के लिये प्रयत्न हो रहा है ! किन्तु मैं इस सम्बन्ध में वास्तविक स्थिति बता देना चाहता हूँ जिससे कि संदन को किसी प्रकार की गलतफहमी न हो ।

अखिल भारतीय रेलवेमैन फेडरेशन पिछले ३० वर्षों से काम कर रहा है और सभी रेलों के कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व करता है । किन्तु कांग्रेस सरकार ने जो कर्मचारियों के हित और कल्याण का तनिक भी ख्याल नहीं रखती और इस फेडरेशन की शक्ति को कम करना चाहती है एक और संगठन की स्थापना की । फलतः रेलों में एकता नहीं रही और कर्मचारियों में आपस में दरार पड़ गई । बाद को भूतपूर्व रेलवे मंत्री तथा श्री जयप्रकाश नारायण की मध्यस्थता के फलस्वरूप अखिल भारतीय रेलवेमैन फेडरेशन तथा कांग्रेस द्वारा चलाये गये फेडरेशन मिल गये । कांग्रेस द्वारा चलाये गये फेडरेशन की तो कोई बैठक नहीं हुई किन्तु अखिल भारतीय रेलवे फेडरेशन की मद्रास में एक बैठक हुई और उन्होंने एक संकल्प पारित किया और कार्यवाही के लिये कार्यक्रम बनाया । किन्तु कांग्रेस के इस संगठन ने इससे अपने आपको अलग रखा और अपनी एक बैठक बैजवाड़ा में की । इसलिये फेडरेशन के सामने अपनी पुरानी स्थिति को फिर से प्राप्त करने के अतिरिक्त और कोई चारा नहीं था ।

सदन को विश्वास में लेकर माननीय मंत्री ने अपने १७ फरवरी के भाषण में कहा है कि वे चाहते हैं कि कर्मचारियों में एकता हो। किन्तु भाषण से प्रकट होता है कि कांग्रेस फेडरेशन के कर्मचारी अपने वचन पर नहीं रहे । अखिल भारतीय रेलवेमैन फेडरेशन ने अपने पारित संकल्प में यह स्पष्ट किया है कि वह एकता बनाने के लिये इच्छुक है । माननीय मंत्री ने जिस मध्यस्थ को नियुक्त किया है उन्होंने सारे झगड़े की जांच की और एकता बनाने के लिये किये गये प्रत्येक प्रयत्न को नेशनल फेडरेशन ने बड़ी चतुराई से और होशियारी से टाल दिया ।

किसी भी संस्था के लिये उसकी मान्यता अत्यन्त आवश्यक है । अतः मैं आशा करता हूँ कि माननीय सदस्य इस सत्रकाल में इस पर विचार करेंगे और इस बात को देखेंगे कि अखिल भारतीय रेलवेमैन फेडरेशन के साथ जो अन्याय किये गये हैं वे कम कर दिये जाते हैं तथा इसे ठीक स्थान दिया जाता है । मैं कोई कार्मिक संघी तो नहीं हूँ किन्तु फिर भी इतना अवश्य है कि देश की समृद्धि और विकास कर्मचारियों की प्रसन्नता और उन के विकास पर निर्भर है । इसलिये राष्ट्र और न्याय की दृष्टि से मैं यह आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री अखिल भारतीय रेलवेमैन फेडरेशन को मान्यता देंगे । माननीय मंत्री ने राज्य सभा में जो उत्तर दिया है उससे मुझे बड़ा दुख हुआ ।

रेलवे बोर्ड ने वैसे तो बड़े आकर्षक और सुन्दर शब्दों में आदेश निकाले हैं कि सहयोग से काम लिया जायेगा किन्तु व्यावहारिक रूप से देखा जाये तो स्थिति बिल्कुल ही दूसरी है । श्री फ्रैंक एन्थनी ने रेलवे बोर्ड के सदस्यों के बारे में जो कुछ कहा है वह बिल्कुल ही ठीक है । मुझे किसी से शिकायत नहीं है और न किसी से मेरी लड़ाई है । किन्तु मेरे पास जो पत्र आये हैं और मेरी जो व्यक्तिगत जानकारी है उससे यह प्रकट है कि उनका कर्मचारियों के प्रति व्यवहार अच्छा नहीं है !

†मूल अंग्रेजी में

[श्री राजेन्द्र सिंह]

डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट को १२०० पत्र लिखे गये किन्तु वे सभी ज्यों के त्यों पड़े रहे और उनका कोई उत्तर नहीं दिया गया। ये पत्र पदवृद्धि और शिकायतों के सम्बन्ध में थे किन्तु उनके बारे में कुछ नहीं किया गया। जो व्यक्ति इनके घर में काम करते हैं उनका जल्दी-जल्दी स्थानान्तरण कर दिया जाता है और वह भी उन के चाहे हुये स्थानों पर और उनकी पदोन्नति भी शीघ्र ही की जाती है।

आजकल रेलों में भ्रष्टाचार का बोलबाला है। यदि यह भ्रष्टाचार आज समाप्त हो जाता है तो कौन ऐसा है जो प्रसन्न नहीं होगा। किन्तु जब तक यह पक्षपात और पदोन्नति नहीं रोकी जाती तब तक भ्रष्टाचार समाप्त नहीं हो सकता। मैं माननीय मंत्री को यह आश्वासन देता हूँ कि जिस प्रकार उन्होंने रेलवे बोर्ड को विश्वास में लिया है यदि वह उसी प्रकार रेलवे कर्मचारियों में भी विश्वास करें तो यह निश्चय है कि बहुत कुछ अंश में भ्रष्टाचार समाप्त हो जायेगा। यही बात गाड़ियों की देर से आने जाने और दुर्घटनाओं के साथ भी होगी। यदि जनता के वास्तविक प्रतिनिधि सताये जाते हैं, उनके साथ दुर्व्यवहार किया जाता है, उनका अपमान किया जाता है उनके साथ असभ्यता का व्यवहार किया जाता है तो इस प्रकार की अव्यवस्था में कोई सुधार नहीं हो सकता।

†रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम): भ्रष्टाचार के मामले में मैंने श्री पीटर अलवारिस से प्रार्थना की थी कि भ्रष्टाचार को कम करने के बारे में मुझे आपका सहयोग चाहिये। और उन्होंने सहयोग देने का वचन भी दिया था।

†श्री राजेन्द्र सिंह : माननीय मंत्री ने श्री अलवारिस का उल्लेख किया है। वह तो यहां नहीं हैं। किन्तु अखिल भारतीय रेलवेमैन फंडरेशन की ओर से मैं उन्हें यह आश्वासन देता हूँ कि रेलों की कुशलता बढ़ाने, भ्रष्टाचार को कम करने, और कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करने के लिये यह फंडरेशन पूरी-पूरी कोशिश करेगा। मैं दावे के साथ यह भी बता देना चाहता हूँ कि इस फंडरेशन का कोई भी पदाधिकारी भ्रष्टाचार, अकुशलता आदि किसी भी प्रकार के दंड का भागी नहीं बना है। हो सकता है कि कुछ मामले ऐसे हुये हों जिनमें इन लोगों का व्यवहार पदाधिकारियों के साथ अच्छा न रहा हो। प्रिय गुप्त के मामले को ही लीजिये। उस जैसे देश भक्त के साथ क्या किया गया? विधिक सिद्धान्तों की उपयुक्त जांच किये बिना ही उसे नौकरी से अलग कर दिया गया। यह ठीक है कि क्रोधवश में उसने पदाधिकारी के साथ अच्छा बर्ताव न किया हो। और आवेश में कौन क्या नहीं करता। किन्तु दूसरी ओर एक ऐसा मामला भी है जिसका उल्लेख माननीय मंत्री ने आज प्रातः ही किया है कि उस पर भ्रष्टाचार का मामला होते हुये भी वह अभी तक संघ लोक सेवा आयोग में निलम्बित है। यह पक्षपात नहीं है तो क्या है। जब ऐसे उदाहरण हैं तो किस प्रकार आप कर्मचारियों से सहयोग की आशा कर सकते हैं।

माननीय मंत्री ने कहा है कि रेलों में काम करने वाले कर्मचारियों की छंटनी नहीं की जायेगी। वैसे उनका विचार चाहे कुछ भी क्यों न हो किन्तु व्यवहार में बात बिल्कुल ही दूसरी है। रेलों में २५,००० व्यक्ति काम करते हैं। और वे बहुत ही महत्वपूर्ण कार्य करते हैं। किन्तु उन्हें आकस्मिक कर्मचारी पुकारा जाता है। और इस प्रकार के कर्मचारियों की एक सूची बनायी जा रही है।

†मूल अंग्रेजी में

मांग संख्या ४ के अन्तर्गत रेलवे बोर्ड ने मुख्य प्रबन्धकों के नाम एक आदेश जारी करते हुये लिखा है :

“कि अब ऐसी स्थिति आ गई है जब कि कर्मचारियों में काफी छूटनी करने की आवश्यकता है क्योंकि बहुत से वे काम समाप्त हो गये हैं जिनके लिये कि उन कर्मचारियों को रखा गया था ।”

बेकारी को देखते हुये आप सोच सकते हैं कि कर्मचारियों पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा । आज स्थिति यह आ गई है कि जिन कर्मचारियों को मेडिकल परीक्षा की आवश्यकता नहीं थी उन्हें भी मेडिकल परीक्षा के लिये भेजा जा रहा है । जिन लोगों ने १५, २०-२५ वर्ष की सेवा की है कैसे आशा की जा सकती है कि वे मेडिकल परीक्षा में उतने ही सफल होंगे, जितना कि उन्हें होना चाहिये । उनके लिये कोई स्तर अलग से नहीं रखे गये हैं । आज बड़ा चढ़ा कर आप उनके लिये स्तर रखते हैं । भला यह कहाँ तक ठीक है कि वे उनकी पूर्ति कर सकेंगे । परिणाम यह होगा कि आप यह कहेंगे कि आप इस कार्य के लिये उपयुक्त नहीं हैं अतः छुट्टी करें । इस प्रकार की और भी बहुत सी बातें हैं जिनका मैं उल्लेख नहीं कर सका हूँ ।

†श्री बर्मन (कूच-बिहार—रक्षित अनुसूचित जातियाँ) : मैं मानता हूँ कि रेलों में अकुशलता, भ्रष्टाचार और कुछ मामलों में उत्तरदायित्व पदाधिकारियों द्वारा बुरा व्यवहार किया जाता है किन्तु इसका तात्पर्य यह नहीं है कि यह सारा संगठन ही भ्रष्टाचारपूर्ण और अकुशल है । जब तक हमारे सारे राष्ट्र के चरित्र का विकास नहीं होगा तब तक इनमें सुधार होना भी कठिन है । यदि हम सारे संगठन को देखें तो यह कहना पड़ेगा कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण कार्य कर रहा है और वह भी बड़ी अच्छी तरह से ।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि जब कोई माननीय सदस्य किसी पदाधिकारी अथवा रेलवे बोर्ड को कोई शिकायत करते हैं तो उन्हें केवल उसकी जांच करके ही सन्तुष्ट नहीं हो जाना चाहिये बल्कि सम्बन्धित माननीय सदस्य को उसके परिणामों से भी अवगत कराना चाहिये । इस प्रकार इस सभा में होने वाली बहुत सी चर्चा समाप्त हो जायगी । मैंने दो शिकायतें की थीं । एक के बारे में वहाँ जांच भी की गई किन्तु उसका क्या परिणाम निकला इसके बारे में अभी तक मुझे कुछ नहीं बताया गया । अगर माननीय सदस्य द्वारा की गई शिकायत का उसे परिणाम बता दिया जाता है तो वह उसका उल्लेख यहाँ सभा में नहीं करेंगे और बहुत कुछ वाद-विवाद बच जायगा और इस प्रकार प्रशासन की कुशलता में भी वृद्धि होगी ।

रेलवे उद्योग ही एक ऐसा उद्योग है जो हमारे देश में सब से अधिक स्वतंत्रता के साथ कार्य कर रहा है । इसका वित्त भी वित्त मंत्रालय से अलग है । इसलिये आज हम इस रेलवे प्रशासन की ओर देख रहे हैं कि यदि यह कुशलतापूर्वक कार्य करता है तो अन्य विभागों को भी जैसे डाक-तार विभाग—वित्त के मामले में वित्त मंत्रालय से स्वतन्त्रता मिल जायगी और वह भी स्वतन्त्रता-पूर्वक कार्य करने लगेगा ।

एक बात और भी है जिसके लिये हम रेलवे प्रशासन की ओर देख रहे हैं । हम यह चाहते हैं कि हमारी सरकार अथवा प्रत्येक विभाग अपनी आवश्यकताओं और जरूरतों के मामले में अधिक से अधिक आत्मनिर्भर हो जाये । मैं देखता हूँ कि रेलवे बोर्ड को इस ओर काफी सफलता मिली है । इस सम्बन्ध में मैं यह बता देना चाहता हूँ कि चित्तखण्ड—सार्वजनिक उद्योग—को न केवल उतनी सफलता मिली है जितनी कि एक गैर-सरकारी उद्योग को मिलती है, बल्कि गैर-सरकारी क्षेत्रों को

[श्री वर्मन]

भी इसने मात दी है। जब हम टेलको से इसके बने इंजनों की तुलना करते हैं तो हम देखते हैं कि टेलको अपने इंजनों का अधिक मूल्य लेते हैं। अगर हमारे सार्वजनिक क्षेत्र अपने कार्यों में सफल रहते हैं तो हम इन पर अधिक भरोसा कर सकते हैं। चित्तरंजन ने इस सम्बन्ध में हमें रास्ता दिखाया है। इस सम्बन्ध में इतना और बता देना चाहता हूँ कि गैर-सरकारी क्षेत्रों में सार्वजनिक क्षेत्रों की अपेक्षा वेतन अधिक दिया जाता है। और यही बात सार्वजनिक क्षेत्रों के लिये एक सिरदर्द है। यही कारण है कि हमारे सार्वजनिक क्षेत्रों में कुछ दिनों काम करने के पश्चात् एक व्यक्ति गैर-सरकारी क्षेत्रों में इसलिये चला जाता है क्योंकि उसे वहाँ अधिक वेतन मिलता है। इसलिये कठिनाई यह है कि यदि हमारे सार्वजनिक क्षेत्र उतना वेतन नहीं दे सके जितना कि गैर-सरकारी क्षेत्र देते हैं तो इन्हें चलाना बड़ा कठिन हो जायेगा। इसलिये यह कारण समझ में नहीं आता कि हम गैर-सरकारी उद्योगों को सार्वजनिक उद्योगों की अपेक्षा अधिक वेतन देने की आज्ञा क्यों देते हैं। रेलों द्वारा चालित एक दूसरे उद्योग पैराम्बूर डिब्बे बनाने वाले कारखाने का उल्लेख भी कर देना चाहता हूँ। मेरी ऐसी धारणा है कि पैराम्बूर में काम करने वाले व्यक्ति अपनी योग्यता और अनुभव के आधार पर एक एम० जी० डिब्बा बनाने वाले कारखाने की स्थापना करना चाहते हैं। यदि उन्होंने ऐसा किया तो यह न केवल सारे देश के लिये प्रोत्साहन का कार्य होगा बल्कि हमारे वित्त के लिये भी।

प्रायः यह देखने में आया है कि एक रेलवे में तो वर्दियां दे दी जाती हैं और दूसरी रेलों में नहीं। मेरा निवेदन तो यह है कि इस प्रकार का भेदभाव रेलों में नहीं होना चाहिये। यदि हम कर्मचारियों को उतना वेतन नहीं दे सकते जितना कि देना चाहते हैं तो कम से कम हमें उनकी सुविधाओं की ओर ध्यान देना चाहिये। माननीय मंत्री को कम से कम यह चाहिये कि वे कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों को कुछ ऐसी सुविधाएँ जैसे कि मकान आदि, उनके बच्चों की शिक्षा, अवश्य दें जिससे कि उनके कम वेतन की पूर्ति इन सुविधाओं के आधार पर हो सके।

मेरी समझ में यह नहीं आता कि सेकिंड आसाम लिंक का सर्वेक्षण क्यों रोक दिया गया है। हालांकि इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने इसके सर्वेक्षण के बारे में अपने पत्र में भी लिखा था और समाचारपत्रों में भी इस प्रकार के समाचार छपे थे किन्तु फिर भी यह मामला उसी स्थिति में पड़ा हुआ है।

माननीय सदस्य ने राज्य सभा में उत्तर देते हुये कहा है कि रेल तथा सड़क यातायात में गहरी प्रतियोगिता है जो राष्ट्र के हित की दृष्टि से नहीं होनी चाहिये। किन्तु वर्तमान सर्वेक्षण, माननीय मंत्री ने जो आश्वासन दिया है उसके विपरीत है। इस बात की ओर भी मैं आपका ध्यान दिला देना चाहता हूँ कि सड़क यातायात के द्वारा माल जल्दी और सही सलामत, तथा गन्तव्य स्थान पर आसानी से पहुंच जाता है तथा इसके साथ ही और भी बहुत से लाभ हैं। यही कारण है कि इस प्रतियोगिता में रेलों को दबना पड़ता है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

इसलिये अन्त में मैं निवेदन करूंगा कि रेलवे प्रशासन जो स्वतन्त्र है और जिसके पास ऐसे अधिकार हैं जो अन्य विभागों के पास नहीं हैं वह अपने प्रशासन को व्यवस्थित करने के लिये भरसक प्रयत्न करेगा। उनके यहां लाखों कर्मचारी कार्य करते हैं, यदि वे अपने प्रशासकीय ढांचे को सुधारते हैं और कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों की स्थिति में सुधार करके उन्हें सन्तुष्ट रखते हैं तो मैं आशा करता हूँ कि उन्हें काफ़ी सफलता मिलेगी और अन्य विभागों के लिये अनुकरणीय आदर्श बनेगा।

†डा० सुब्बारायन (तिरुचेंगोड) : माननीय मंत्री ने कहा कि सड़क परिवहन के साथ प्रतिस्पर्धा होने के कारण रेलवे के राजस्व को हानि हुई है। मैं उनकी बात से सहमत हूँ पर प्रश्न यह है कि इस सम्बन्ध में क्या उपाय किया जाना चाहिये। सामान्यतया रेलवे द्वारा सामान भेजने में ट्रक द्वारा सामान भेजने की अपेक्षा कम धन व्यय होता है। फिर भी लोग ट्रकों द्वारा सामान भेजना पसन्द करते हैं। इसका एक कारण यह है कि रेलवे द्वारा सामान स्टेशन तक पहुंचाया जाता है जब कि ट्रकें सामान को लोगों के घर तक पहुंचा देती हैं। रेलवे द्वारा खुले बैगनों में सामान जाता है तो चोरी आदि का भी भय रहता है जब कि बन्द ट्रकों में यह भय नहीं रहता। कुछ लोगों ने बताया है कि सड़क परिवहन को महंगा बनाने के लिये टायरों और डीजल तेल पर कर बढ़ाया गया है। पर मैं समझता हूँ कि इससे स्थिति में कोई सुधार नहीं होगा।

अन्य देशों से भी रेल परिवहन तथा सड़क परिवहन में काफी प्रतिद्वन्दिता है। यूरोप के अनेक देशों से इस प्रतिद्वन्दिता के कारण रेलों को हानि हो रही है। रूस में सड़क परिवहन केवल उन्हीं स्थानों के लिये है जहां रेल परिवहन नहीं है। पर रूस में सरकार एक अन्य प्रकार की है। शायद हमारे देश में ऐसा नहीं किया जा सकता।

नेलोर से मद्रास के बीच लगभग १०० मील की दूरी है। बस से जाने में ३ या ३ १/२ घंटे का समय लगता है जब कि रेल से जाने में ५ से ७ घंटे तक का समय लगता है। अतः जिन लोगों को जल्दी होती है, वे बस द्वारा ही जाते हैं। अतः रेलों की रफ्तार बढ़ाने के लिये मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड को कुछ उपाय अवश्य करना चाहिये।

मने सुना है कि बेजवाड़ा से गुडूर तक लाइन दोहरी की जा रही है। इससे यातायात में समय कम लगेगा। पर गुडूर तक लाइन को दोहरा करने से समस्या हल नहीं होगी। मद्रास तक दोहरी करनी पड़ेगी। मैं समझता हूँ कि बिजली से गाड़ी चलाने से स्थिति में सुधार अवश्य होगा। मेरा निवेदन है कि मद्रास से आरकोनम् तक बिजली से रेल चलाई जाये। माननीय मंत्री ने कहा है कि मद्रास से विल्लूपुरम् तक बिजली से रेल चलाने की योजना शीघ्र से शीघ्र कार्यान्वित की जायेगी। मुझे प्रसन्नता है, पर मेरा निवेदन है कि यदि विरूदाचलम् तक बिजली से रेल चलाई जाये तो ज्यादा अच्छा होगा। मैं माननीय मंत्री के ऊपर जोर नहीं देता पर मैं चाहता हूँ कि वे इन बातों पर विचार करें। मद्रास स्टेशन का भी सुधार किया जाना चाहिए। कर्मा-कभी खाली प्लैट फार्म न मिलने से गाड़ियां लेट हो जाती हैं।

इसके अतिरिक्त सलेम-होसुर-बंगलौर लाइन का प्रश्न है। मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री समझते होंगे कि उत्तर और दक्षिण को मिलाने वाली यह एक महत्वपूर्ण लाइन है। यदि यह लाइन बन जायेगी तो सामान को एक बार बड़ी लाइन की गाड़ी से उतार कर छोटी लाइन की गाड़ी पर लादने की कठिनाई दूर हो जायेगी। उत्तर तथा दक्षिण को मिलाने वाली यह एक महत्वपूर्ण लाइन है। राष्ट्रीयहित को देखते हुए मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वे अन्य लाइनों के साथ इन लाइनों के संबंध में भी ध्यान रखेंगे।

माननीय मंत्री ने बताया कि रेलवे में वह केवल एक ही श्रमिकों का संघ चाहते हैं। उन्हें इस काम में, प्रयत्नों के बावजूद भी, सफलता नहीं मिली है। यदि एक ही संघ हो जाये तो इस से नियोजक तथा कर्मचारियों दोनों को लाभ होगा। श्री फ्रैंक एन्थनी ने कहा कि उनकी शिकायतों पर माननीय मंत्री व रेलवे बोर्ड दोनों ही ध्यान नहीं देते। मेरा निवेदन है कि यदि एक ही संघ हो जाय तो ऐसा नहीं होगा कि शिकायतें न सुनी जायें। माननीय मंत्री को प्रयत्न करना चाहिये कि एक ही संघ रहे, इस से रेलवे बोर्ड के पास कर्मचारियों की शिकायत आसानी से पहुंचाई जा सकेगी।

[डा० सुब्बार.यन]

रेल-सड़क परिवहन का प्रश्न बहुत मुश्किल प्रश्न है। यदि रेलवे मंत्री व परिवहन मंत्री दोनों मिल कर इस प्रश्न को हल करने की कोशिश करें तो लाभ हो सकता है। देश की अर्थ व्यवस्था को देखते हुए उन्हें ऐसा कोई उपाय निकालना चाहिए जिस से अधिक लाभ हो। दोनों विभागों के समायोजन से अधिक लाभ होने की आशा है। अतः आशा है मंत्री महोदय इस बात पर अवश्य ध्यान देंगे।

सरदार अ० सि० सहगल (जंजगीर): उपाध्यक्ष जी, माननीय रेलवे मंत्री जी ने जो रेलवे बजट पेश किया है मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

कई बातों में उन्होंने व्यावहारिकता का रूप दिया है, मसलन उन्होंने प्रधान मंत्री जी के जन्म दिवस पर बच्चों के लिए जो रेलगाड़ी दी है वह निश्चय ही एक प्रशंसनीय चीज है। मैं चाहूंगा कि वे इस तरह की भेंट हमारे देश के दूसरे हिस्सों को भी देने पर विचार करें।

रेलवे सफर के दौरान में खाने पीने की जो दिक्कतें थीं और उन के कारण जो कष्ट होता था उसको दूर करने की दिशा में उन्होंने डिपार्टमेंटल कैंटरिंग चालू करके जो कदम उठाया है वह प्रशंसनीय है। हो सकता है कि उस में कुछ खामियां हों लेकिन हमें यह मानना पड़ेगा कि यह एक बहुत अच्छी चीज है और इसे अमल में लाना चाहिए। इसके साथ ही साथ मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि बीना-कटनी और कटनी-विलासपुर सेक्शन पर इन चीजों की काफी कमी है। वहां पर भी इसको लागू करने की कृपा करें।

कठिन गर्मी के दिनों में ट्रेनों में जो सोडा और बर्फ मिलती थी उसका बिक्रय वह बन्द करने जा रहे हैं। मैं उन से प्रार्थना करूंगा कि यह सवारियों के लिए और रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन के लिए भी हित कर नहीं होगा। गर्मी के दिनों में लोग गाड़ी से उतर कर जायें और पानी लेकर आवें उस में बहुत असुविधा होगी और उस में सफाई आदि का भी उतना ध्यान नहीं रखा जायेगा जैसा कि होना चाहिए। इसलिए मैं चाहूंगा कि इस पर आप गौर करें। आप जो अमेनिटीज दे रहे हैं उनका आप उन अमेनिटीज से मुकाबला करें जो कि विदेशों में दी जाती हैं। वहां पर क्लाइमेटिक कंडीशन्स में अन्तर होते हुए भी ये चीजें दी जा रही हैं।

रेलवे में फैले हुए भ्रष्टाचार की ओर रेलवे मंत्री का ध्यान है यह बड़ी अच्छी बात है। जब तक इस दिशा में कड़ा कदम नहीं उठाया जायेगा तब तक यह चीज रुक नहीं सकती। आम लोगों का खयाल है कि जो रनिंग ट्रेन्स में चोरियां होती हैं उन में चोरों के साथ रेलवे का रनिंग स्टाफ और यार्ड में काम करने वाले मिले रहते हैं। इस ओर वाच एंड वार्ड डिपार्टमेंट और जी० आर० पी० अगर पूरी तरह सतर्क नहीं हैं तो हमें इस ओर उनका ध्यान दिलाना चाहिए। पारसल और माल को उतारने चढ़ाने में चोरी होती है और मैं समझता हूँ कि अगर काम करने वाला स्टाफ सतर्क रहे तो ये चोरियां रोकी जा सकती हैं और काफी सुधार हो सकता है।

बड़े बड़े जंक्शनों से कोयले की चोरी की बाजारों में आम चर्चा है। इसे भी हमें रोकना चाहिए। इसे रोक कर हम लाखों रुपये का लाभ कर सकते हैं।

रेलवे मंत्री जी ने जो सन् १९५८ में ट्रेफिक के अन्दर ४.६२ करोड़ का घाटा बताया है। पर उसके जो उन्होंने कारण बताये हैं वे तर्क संगत नहीं मालूम होते। मसलन पैसिजर ट्रेफिक की आमदनी में भी कमी दिखायी गयी है। जब हमारी रेलवेज पर इतना ओवरक्रार्डिंग है और उस के निराकरण की जल्दी कोई सम्भावना भी नहीं है, तो मैं कह सकता हूँ कि यह दलील ठीक नहीं है।

मोटर बस पैसेंजर ट्रांसपोर्ट भी अपनी बढ़ती हुई हालत में है। कई प्रान्तों में वहां के शासन ने उस का राष्ट्रीयकरण करके उस की तरक्की की है। इस के साथ ही प्राइवेट आपरेटरों ने भी ज्यादा तादाद में बस चलाना शुरू कर दिया है। उस का लाभ भी लोगों को मिल रहा है। यह भी एक कारण हो सकता है।

कई जगह प्राइवेट बस-आपरेटरों ने बड़ी बड़ी इकाइयां—वायेबल यूनिट्स—बनाई हैं। उन का आवश्यक निर्देशन भी केन्द्र से होना अति आवश्यक है।

प्लानिंग कमीशन ने पैसेंजर बस यातायात में सहकारिता के आधार पर भी ट्रांसपोर्ट चलाने की ओर ध्यान आकर्षित किया है, तथा उस के लिए मोटर व्हीकल एक्ट में उस से प्राथमिकता भी दी है। यह खुशी की बात है। परन्तु अभी भी कई प्रान्तों में—खास कर मेरे यहां—वायेबल यूनिट्स मानो-पली बेसिस पर काम कर रहे हैं। स्टेट ट्रांसपोर्ट एसोसियेशन और रिजनल ट्रांसपोर्ट एसोसियेशन का भी रुख को-आपरेटिव की तरफ ठीक नहीं है। आल इंडिया मोटर यूनियन कांग्रेस, बंगलौर इस ओर प्रयत्नशील है कि को-आपरेटिव की यह प्राथमिकता प्राइवेट कम्पनियों द्वारा वायेबल यूनिट बना लेने पर बन्द कर दी जाये। यह एक गलत कदम होगा। इस ओर खास कर मध्य प्रदेश गवर्नमेंट का ध्यान रेलवे मंत्रालय के मार्फत खींचना चाहिए कि मोटर व्हीकल एक्ट में इस प्रकार के रूल्स न बनाए जायें। यह खुशी की बात है कि छत्तीसगढ़ एरिया में को-आपरेटिव मोटर यूनियन सर्विसिज बन रही हैं। को-आपरेटिव रजिस्ट्रेशन के नियम सरल होने चाहिए और उन नियमों में इस बात की गुंजायश होनी चाहिये कि रजिस्ट्रेशन जल्दी से जल्दी हो जाये।

प्राइवेट सैक्टर ने गुड़ज कॅरियर्ज को काफी अच्छी तरह शुरू में उन को जो बढ़ावा दिया है, उस से घबराने की जरूरत नहीं है। यह कहा गया है कि उस से भी आमदनी में कमी हुई है। लेकिन हमें इस बात का भी ध्यान रखना चाहिए कि जनता—खासकर व्यापारी वर्ग—रेलवे में बढ़ते हुए भ्रष्टाचार तथा चोरी से तंग है और उन के माल को लाने ले जाने में बड़ी रुकावट होती है। दूसरी तरफ मोटर बस वाले कम समय में सुभीते से उन का माल पहुंचा देते हैं। इस लिए इस को रोकना और किसी प्रकार का बंधन लगाना जनता और रेलवे के लिए अच्छा नहीं होगा। गल्ले के मंगाने तथा भेजने में जो कमी बताई गई है, उसका कारण यह भी है कि उन पर केन्द्र द्वारा निर्यात-आयात पर काफी प्रतिबन्ध है। वैगनों के एलाटमेंट के सम्बन्ध में यह बताया गया है कि वेगन काफी मात्रा में हैं, पर व्यापारी और जनता का अनुभव इस के विपरीत है। वैगन मांगने पर मिलते नहीं हैं और बिना यूज के पड़े रहते हैं। मैं मध्य प्रदेश के विषय में कहने के लिए तैयार हूँ कि बीड़ी पत्ता, टिम्बर तथा धान, चावल के एलाटमेंट पर व्यापारियों को हमेशा काफी शिकायत रहती है और कई बार उच्च अधिकारियों के पास जा कर इन बातों को तय करना पड़ता है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि भिलाई, कोरवा और रूरकेला के बढ़ते हुए कामों को ध्यान में रख कर इस ओर अधिक ध्यान देना चाहिए और इस प्रकार व्यापारियों का विश्वास प्राप्त करना चाहिए और उनकी मदद करनी चाहिए। स्टाफ पर भी हमारा कड़ा नियंत्रण होना चाहिए। व्यापारियों पर भी इस संबंध में काफी नियंत्रण रखना चाहिए, ताकि इन्डेन्ट करने में जो अनुचित लाभ होता है, उस को रोका जाये और झूटे फार्म न भरे जायें। इस लिए यह जरूरी है कि फ़ार्वाइडिंग नोट के लिए फ़ार्म का दाम लेना चाहिए, जो कि करीब दस या बारह नए पैसे हो। इन्डेन्ट के लिए इस समय बीस रुपए जमा किये जाते हैं जो कि रिफंडेबल हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि कम से कम पच्चीस रुपये जमा किए जाने चाहिए और वे रिफंडेबल न हों। इस तरह हम बोगस इन्डेन्ट्स को रोक सकेंगे।

यात्रियों की सुविधा के लिए मंत्रालय ने लम्बी यात्राओं के लिए फ़र्स्ट और थर्ड क्लास की बोगी गाड़ी में लगाने की व्यवस्था की है। यात्री गण भी इस का लाभ उठा रहे हैं। मैं यह प्रार्थना करना

[सरदार अ० सि० सहगल]

चाहता हूँ कि विलासपुर और दिल्ली के बीच में भी इस तरह की व्यवस्था करनी चाहिए। यही नहीं, बल्कि बिलासपुर से बीना तक एक एक्सप्रेस गाड़ी का होना आवश्यक है। अगर वह डिब्बा चाहे डाक गाड़ी में और चाहे पठानकोट एक्सप्रेस में लगा दिया जाये, तो यात्री चौबीस घंटों में दिल्ली पहुंच सकते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब से रेलवे बनी है, बीना-कटनी सेक्शन में अभी तक कोई फ़ास्ट ट्रेन नहीं है, जिस के कारण वहां के लोगों को बहुत तकलीफ़ होती है। अगर मेरे सुझाव पर अमल किया जाय, तो छतीस गढ़ के लोग चौबीस घंटों में दिल्ली पहुंच सकेंगे।

लोहे तथा स्टील मंत्रालय ने अपने पत्र तारीख २२-१-५६ संख्या २२ (११)५७ में आफ़ीसर्ज और स्टाफ़ के लिए कंस्ट्रक्शन एलाउंस देने का निर्णय किया है, जो कि भिलाई, दुर्गापुर और राउरकेला में हैं। उसी आधार पर मैं रेलवे मंत्रालय से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इन स्थानों पर रेलवे कर्मचारी काम कर रहे हैं, उन को भी यह एलाउंस देने की तजवीज़ पर विचार किया जाये। उन लोगों ने आप लोगों के पास शिकायतें की हैं और हम लोगों के पास भी शिकायतें हैं। हम चाहते हैं कि मंत्री महोदय इस पर ठंडे दिल से विचार करें। जब लोहे और स्टील का मंत्रालय इस प्रकार की फ़ैसिलिटीज़ देने के लिए तैयार है, तो फिर रेलवे मंत्रालय को भी ये फ़ैसिलिटीज़ देनी चाहिए।

अब मैं खड़कपुर के व्यापारियों की शिकायतों के बारे में कुछ अर्ज़ करना चाहता हूँ। मेरे भाई सरदार अजित सिंह सरहदी भी वहां गए हुए थे। उन व्यापारियों को अभी तक मुलाकात का मौका नहीं मिला है और उन की सुनवाई नहीं हुई है। मैं नहीं कह सकता कि किस वजह से व्यापारियों की बातें नहीं सुनी जा रही हैं। मैं चाहूंगा कि मंत्रालय उन की बातों को सुनने की कृपा करे और कोई तरकीब निकाल कर उन की भांगों की पूर्ति करें।

श्री जगजीवन राम : बातें क्या हैं ?

सरदार अ० सि० सहगल : रेलवे स्टाफ़ की एजुकेशन तथा सोशल वेलफ़ेयर की ओर भी मंत्री जी ने प्रकाश डाला है। आज भी स्टाफ़ के लिए क्वार्टर नहीं हैं। निम्नवर्गीय स्टाफ़ की तरफ़ इस विषय में खास तौर पर ध्यान देने की ज़रूरत है।

बिलासपुर डिविज़न में कई स्टेशनों में अभी भी पर्मिनेंट स्टेशन मास्टर नहीं है। यह उचित बात नहीं है। भिलाई राउरकेला तक डबलिंग हो चुकी है। इन के बीच जहां ओवर-ब्रिज नहीं है, वहां और खास कर हासदो और शियोनाथ पर दूसरा पुल भी बनाया जाना चाहिए। अकलतरा स्टेशन पर गुड्र शैड के लिए जनता की मांगों के बावजूद भी रेलवे अथारिटीज़ की ज़िद समयानुकूल और उचित नहीं है और अभी तक उन पर उचित कार्यवाही नहीं हुई है।

क्लास थ्री और फ़ोर के जो एम्पलाईज़ खड़कपुर में रहते हैं, उन को माननीय सदस्य श्री अजित सिंह सरहदी ने और दूसरे माननीय सदस्यों ने देखा है। उन के बारे में पत्र-व्यवहार भी हुआ है। मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि उन की हालत को सुधारने की कोशिश की जाये।

हमारे कुछ मित्रों ने पैसेंजर एमिनिटीज़ के बारे में कहा कि वे उतनी नहीं हैं, जितनी कि चाहिए। शायद हमारे मित्रों ने बाहर जा कर देखने की कोशिश नहीं की। मैं कहना चाहता हूँ कि कम से कम जापान और चाइना की पैसेंजर एमिनिटीज़ और हमारी पैसेंजर एमिनिटीज़ में कितना ज्यादा फ़र्क है, माननीय सदस्य यह देखें कि हमारे यहां जापान और चाइना की निस्वत काफ़ी अच्छा प्रबन्ध है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि कोई भी बात बिना जानकारी प्राप्त किए सदन के सामने रखना कदापि अच्छा नहीं है।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान कलकत्ता से नागपुर तक के लिए एक जनता एक्सप्रेस गाड़ी या एक डी-लक्स गाड़ी चलाये जाने की ओर भी विशेष तौर से दिलाना चाहता हूँ यदि वह चाहें तो जनता गाड़ी चला सकते हैं और यदि चाहें तो डी-लक्स चला सकते हैं। आज भी वहाँ दो पैसेंजर और एक डाक गाड़ी चलती है। आपने लाइन को डबल तो कर दिया है और यह आपका काम करीब करीब खत्म होने जा रहा है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि अब आपको डाक गाड़ियों की स्पीड को भी बढ़ाना चाहिये और साथ ही साथ जनता या डी-लक्स, जो भी आप मुनासिब समझें, कलकत्ता से लेकर के नागपुर तक देने की कृपा करें।

मैं यह भी चाहता हूँ कि आप हमारे यहाँ डिविजनल हैडक्वार्टर रखें। अभी तक आपने वहाँ रिजनल हैडक्वार्टर रखा हुआ है। आपके कुछ दफ्तर नागपुर में भी थे जिन को आप धीरे धीरे ट्रांसफर कर रहे हैं। मैं समझता हूँ यह अच्छा होगा कि अगर वहाँ डिविजनल हैडक्वार्टर कायम कर दिया जाए जिस तरह से आपने दूसरी रेलवेज़ पर किया हुआ है।

इस के साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जब नया मध्य प्रदेश बना था उस वक्त आपने आश्वासन दिया था कि जिन इलाकों में रेलें नहीं हैं वहाँ हम रेलें देंगे। मैं चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश की गवर्नमेंट की तरफ से इस बारे में जो भी मांग की जाए उस पर आप गौर करने की कृपा करें ताकि जो कमियां रह गई हैं, वे दूर हो सकें।

सतना, रीवा और गोबिन्दगढ़ करीब करीब ४४ मील का टुकड़ा है। आपने वहाँ पर रेलवे लाइन बिछाने के लिए सर्वे किया है और आपको पता चल गया होगा कि उस से फायदा होगा या नहीं होगा। इस लाइन को बिछा देने से कई लाभ मध्य प्रदेश को पहुंच सकते हैं और वहाँ कोल भी है। वह बिहार से आसानी से मिलाया जा सकता है। मैं चाहता हूँ कि इस बारे में भी आप जल्दी से जल्दी निर्णय करें ताकि उस इलाके का विकास सम्भव हो सके।

अन्त में मैं इतना कहना चाहता हूँ कि जो सुझाव मैं ने दिये हैं, उन पर गौर किया जाए। रेलवे बोर्ड के बारे में मेरे मित्रों ने जो कुछ कहा है और उस के खिलाफ चार्ज लगाये हैं, मैं उनको निराधार समझता हूँ और मैं रेलवे बोर्ड को डिफेंड करूंगा। रेलवे बोर्ड ने जिस सतर्कता और इमानदारी के साथ काम किया है, उसकी मैं प्रशंसा करता हूँ और जिस खूबी के साथ उस के अफसर कार्य कर रहे हैं, उसके लिए मैं उनको तथा माननीय मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। गंगा के ऊपर उसके अफसरों द्वारा जिस पुल का निर्माण किया गया है और जितनी जल्दी यह काम किया गया है, उस के लिए भी वे बधाई के पात्र हैं।

**रेलवे उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी):** यह बड़ी प्रसन्नता की बात है कि बहुत से माननीय सदस्यों ने रेलवे के सम्बन्ध में प्रशंसात्मक बातें कही हैं। हम उन के आभारी हैं। कई माननीय सदस्यों ने आलोचना भी की है और हम उन के भी आभारी हैं। सामूहिक तौर पर सब को रेलवे की कठिनाइयों और असफलताओं का ज्ञान है। मैं मंत्रालय की ओर से सभा को यह आश्वासन देना चाहता हूँ कि हम आलोचना की उपेक्षा नहीं करेंगे प्रत्युत इस से प्रेरणा ले कर और आगे बढ़ने का प्रयत्न करेंगे।

कुछ माननीय सदस्यों की आलोचना बड़ी ठोस है, मैं उस के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा। पारसलों की चीरी, पारसलों का गुम होना और लाने ले जाने में देरी हो जाना, इन सब बातों का उल्लेख किया गया है। सड़क परिवहन से मुकाबले की दृष्टि से यह सब शिकायतें ठीक ही हैं। यह कहा गया कि सड़क परिवहन से माल इत्यादि ठीक ढंग से और समय पर पहुंच जाता है। और

[श्री सें० वें० रामस्वामी]

बचाव भी रहता है। मेरा विश्वास है कि इन बातों पर विचार किया जाना चाहिए। निस्सन्देह हम ने काफी कुछ किया है फिर भी अभी बहुत कुछ करना बाकी है। उदाहरण के तौर पर भ्रष्टाचार जांच समिति ने अध्याय ७ में बहुत से सुझाव दिये हैं और उन में से बहुतों को हम कार्यान्वित कर रहे हैं। रेलवे सुरक्षा बल और दावा संगठन के अच्छे परिणाम भी प्राप्त हुये हैं।

भारतीय रेलवे १९५७-५८ की पुस्तिका के पृष्ठ ३९ पर मुआवजे सम्बन्धी दावों के वार्षिक आंकड़े दिये हैं। इससे दावों की अदायगी में कुछ वृद्धि होती हुई दिखाई देती है। परन्तु इन आंकड़ों का सम्बन्ध बढ़ रहे यातायात से है और माल की बढ़ रही कीमतों से भी है। मेरे समक्ष कोयला और धातु अयस्क के यातायात को छोड़ बाकी कुछ आंकड़े हैं। यदि १९५३-५४ के आंकड़ों को १०० माना गया तो आगे के वर्षों में वृद्धि का अनुपात क्रमशः ८३.९, ८०.३, ८५.७, ७६.८ है। इस में १९५६-५७ के आंकड़े कुछ अधिक हैं। इसका मुख्य कारण यह है कि इस वर्ष में कुछ पिछले दावों का भी निपटारा किया गया था। और कोई विपरीत कारण इस में नहीं है। १९५३-५४ में कुल २ करोड़ ८९ लाख रुपये मुआवजा दावों के भुगतान में दिये गये थे, जब कि कोयला और अयस्क को छोड़ कर ४८० लाख टन माल ले जाया गया। मूल्य स्तर १०५ था। गत वर्ष १९५७-५८ में कुल ३ करोड़ २७ लाख रुपये दिये गये जब कि इस से पहले वर्ष यह राशि ३ करोड़ ३२ लाख थी, हालांकि यातायात का अनुपात क्रमशः ८०० और ६७० लाख टन था। इससे स्पष्ट है कि दावों में कमी ही हुई है और हम इसे और कम करने का पूरा प्रयत्न कर रहे हैं।

इस सम्बन्ध में एक अन्य बात का भी उल्लेख किया गया है। एक माननीय सदस्य ने रेल भाड़ा जांच समिति की सामान्य बाहर के दायित्व के बारे में सिफारिश की और सदन का ध्यान आकृष्ट करवाया है। माननीय मंत्री महोदय ने इस मामले का अपने भाषण में उल्लेख किया है और बताया कि सिफारिशों को त्रियान्वित करने के मार्ग में क्या कठिनाइयां हैं। इस सम्बन्ध में कठिनाइयां प्रशासनिक भी हैं और विधि सम्बन्धी भी। यह बात मैंने इस लिए कह दी कि यह न समझा जाये कि सिफारिशों को कार्यान्वित करने में देर की जा रही है। वास्तव में जो एक वर्ष की अवधि सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिए निर्धारित की गयी थी वह पूरी हुई नहीं है। मैं यह सब इस लिए कह रहा हूँ कि सदन को सारी कठिनाइयों की जानकारी रहे।

रेलवे इस समय एक उपनिहिती है लेकिन अगर आप सामान्य बाहर का दायित्व लगा देंगे तो सारी विधि सम्बन्धी स्थिति ही बदल जाती है। किसी भी हालत में माल गुम हो, मुआवजा देना होगा। कोई युद्ध हो जाय अथवा दैवी प्रकोप का सामना करना पड़े तो बात दूसरी है। यह बड़ा गम्भीर दायित्व है और इस पर सविस्तार विचार करना होगा। समिति को बताया गया है कि इसके रास्ते में काफी विधि सम्बन्धी तथा व्यावहारिक कठिनाइयां हैं। यह भी बताया गया था कि राज्य सरकारों के क्षेत्रों के दायित्वों को रेलवे अपने ऊपर नहीं लेगी। भारत में एक खास प्रकार की कठिनाई भी है। यहां बहुत से गेज प्वाइन्ट होने के कारण हानि काफी होती है जो कि अन्य देशों में बहुत कम है। अतः इस पर इस दृष्टि से भी विचार करना होगा।

पैकिंग के मामले में भी हम अभी पीछे हैं। इस सम्बन्ध में समिति ने अमेरिका, रूस, कनाडा, इंग्लैंड और फ्रांस इत्यादि देशों की व्यवस्था का भी अध्ययन किया, जिन्होंने कि लोक वाहक सम्बन्धी दायित्व अपने ऊपर ले रखा है। परन्तु इन देशों में औद्योगिक प्रगति के साथ-साथ पैकिंग का स्तर भी काफी ऊंचा हुआ है। हम उतनी प्रगति कर नहीं पाये जिस के अनुपात से हम अपने पैकिंग में भी सुधार कर सकते। हमारे देश में जलवायु के परिवर्तन भी बहुत हैं, अतः लम्बे सफरों में इसका प्रभाव

भी माल पर पड़ता है और वह सड़ गल जाता है। इस स्थिति में यह आवश्यक है कि सब बातों पर गम्भीरता पूर्वक विचार कर हम इसकी वैधानिक स्थिति को समझने का प्रयत्न करें। समिति ने यह तो अनुभव किया है कि इस के लिए बहुत बड़े पैमाने पर सुधरी हुई प्रशासनिक व्यवस्था चाहिए। उन्होंने कठिनाइयां अनुभव की हैं और कुछ माननीय सदस्यों ने उसके एक वर्ष में कार्यान्वित किये जाने में सन्देह भी प्रकट किया है। कुछ भी हो, उन्होंने कई चीजों का सुझाव दिया है जो कि एक साथ की जानी चाहिए। पैकिंग स्थिति का पुनरीक्षण भी उन में से एक है। उनका यह भी सुझाव है कि माल न लिये जाने को भी कोई संशोधन कर के 'हानि' की परिभाषा के अन्तर्गत ले आना चाहिए। यह परिभाषा भारतीय संविदा अधिनियम की धारा १६० में, और भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा ७७ और १४० में आती है। किसी प्रकार का निश्चय करने से पूर्व इन समस्त मामलों पर पूर्णतः ध्यान देना होगा। सभा को मैं यही आश्वासन दे सकता हूँ कि समुचित विचार कर के समय आने पर सरकार अपने निश्चयों को अन्तिम रूप दे देगी।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि रेलवे पुलिस बल और चौकसी संगठन में दोहरा काम हो रहा है। परन्तु उनका सोचना सही नहीं है; दोनों का विलय कर देने से किसी प्रकार की बचत की सम्भावना नहीं। प्रमुख सुरक्षा अधिकारी का काम रेलवे की और रेलवे को सौंपी गयी सम्पत्ति की रक्षा करना है। और चौकसी संगठन के काम से यह काम बिल्कुल अलग है। दोनों के कर्मचारी अलग-अलग काम करते हैं। रेलवे के वरिष्ठ उप महा प्रबन्धक का रेलवे के स्तर पर इन दोनों पर नियंत्रण है। स्टोर्ज यानी सामान की स्थिति के सम्बन्ध में मेरे मित्र डा० कृष्णास्वामी ने देश में उत्पादित किये जाने वाले सामान का विवरण मांगा है। उनका तात्पर्य यह है कि सारी बात का पता लग सके और उसके प्रकाश में योजना कार्यक्रम में परिवर्तन का सुझाव किया जा सके। स्थिति यह है कि रेलवे चल-स्टाक और हमारी प्रमुख आवश्यकताओं के लिए अपेक्षित सामान की मोटी-मोटी यह चीजें हमारे देश में बनने लगी है : स्टीम इंजिन, सवारी डिब्बे, और वैगन तथा इनके बड़े-बड़े पुर्जे, गाड़ियों में अपेक्षित बिजली का सामान, यांत्रिक सिगनलिंग का सामान और रेल मार्ग उपकरण। रेल मार्ग के सामान के उत्पादन में काफी विकास हुआ है, परन्तु अभी उस स्तर पर नहीं पहुंचा कि सारी आवश्यकताओं को पूरा कर सके। इस दिशा में क्षमता को वृद्धि करने के प्रति हम सचेत हैं। रेलवे बोर्ड के साथ एक ऐसा विभाग लगाया गया है जो कि उस सामग्री के विकास कार्य में लगा हुआ है। जिन के उत्पादन की क्षमता संतोषजनक नहीं है। मैं यह भी निवेदन कर देना चाहता हूँ कि रेलवे उपकरण समिति बहुत अच्छा कार्य कर रही है।

१९५१-५२ में हम ने देश में ६८ करोड़ रुपये का सामान उत्पादन किया। १९५७-५८ में यह उत्पादन १५८ करोड़ रुपये तक पहुंच गया। छः वर्षों में यह वृद्धि १३२ प्रतिशत है। १९५५-५६ में १२६ करोड़ रुपये का जो सामान खरीदा गया उस में से ९३ करोड़ रुपये का देश में ही उत्पादित था। दो तीन वर्षों में काफी वृद्धि हुई है। १९५७-५८ में २२२ करोड़ रुपये का जो सामान खरीदा गया उस में से १५८ करोड़ रुपये का भारत में उत्पादित था। आशा है कि सभा इस प्रगति की सराहना करेगी। साथ ही इस का यह अर्थ कदापि नहीं कि हम ढीले पड़ जायेंगे। हम देश का उत्पादन बढ़ाने का पूरा प्रयत्न कर रहे हैं। इस के लिए अब भी २२ से २३ प्रतिशत का आयात करना पड़ता है। हम इसे अवश्य और कम करेंगे। और ऐसी स्थिति पैदा करेंगे कि हमें बाहर से सामान के सिलसिले में कुछ न मंगवाना पड़े।

बिजली और डीजल इंजिनों के लिए भी देश में क्षमता निर्माण करने की योजना बनाई जा रही है। इस के बारे में बाद में मैं विस्तार से कहूंगा। वैगनों और अन्डरफ्रेमों इत्यादि बनाने का कार्य भी प्रगति कर रहा है। इस समय २०,००० वैगन प्रतिवर्ष बनाने की क्षमता है। बढ़ रही आवश्यकता

[श्री सै० वें० रामस्वामी]

के लिए द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल के अन्त में नये सार्थों को आर्डर दिये गये हैं। प्रथम योजना के अन्त में केवल एक ही सार्थ मीटर गेज के २०० अन्डरफ्रेम सालाना दिया करती थी और रेलवे की आवश्यकता आयात से पूरी होती थी। परन्तु अब देश में वैगन निर्माताओं की क्षमता से काफी काम पूरा हो जाता है। इंजनों के पुर्जे बनाने के बारे में स्थिति यह है कि सात बड़े-बड़े पुर्जे देश में ही बनाने की व्यवस्था भी कर ली गयी है और रेलवे को यह परामर्श दिया गया है कि भविष्य में इ. में से किसी चीज का आयात न किया जाय। स्टीम प्रेशर गेज और वैकुअम गेज की भी व्यवस्था हो गयी है और उसके लिए आर्डर दे दिये गये हैं।

सिगनलिंग का सामान दो प्रकार का है यांत्रिक और विद्युत से चलने वाला। यांत्रिक सिगनलिंग के सामान के उत्पादन में भी काफी प्रगति की है और हाल ही में उसकी क्षमता दुगुनी हो गयी है। परन्तु बिजली की सिगनलिंग का बहुत कम सामान देश में निर्माण हुआ है। इसके अतिरिक्त अन्य प्रकार के सामान के निर्माण को भी प्रगति की दिशा में ले जाने का पूरा प्रयत्न किया जा रहा है। रेलों के निर्माण का काम नये इस्पात संयंत्रों में होने लगे, इसकी व्यवस्था हो रही है। लोहे के स्लीपरों के निर्माण का कार्य भी आवश्यकता के अनुसार आरम्भ कर दिया गया है। इनकी आवश्यकता कई एककों में है। गाड़ियों में रोशनी का सामान भी देश के उत्पादकों से काफी मात्रा में उपलब्ध हो रहा है। उनको प्रोत्साहन देने की आवश्यकता है। हम इस दिशा में काफी कुछ कर रहे हैं।

अपर्याप्त संभरण के बारे में भी कुछ कहा गया और यह भी कहा गया कि इस के लिये रेलवे का सामान हमें आवश्यकता के अनुसार नहीं मिल रहा। जैसा कि मैं ने कहा कि हम ने हाल ही में चल-स्टाक की उपलब्धता के सम्बन्ध में काफी प्रगति की है। भारतीय रेलों में मरम्मत के लिए पड़े इंजन डिब्बे आदि के आंकड़ों से यह स्पष्ट हो जाता है। १९५५-५६ में इंजनों के सम्बन्ध में प्रतिशतता १६.७६ (बड़ी लाइन) और ११.४४ (छोटी लाइन) थी। परन्तु १९५७-५८ के आंकड़े क्रमशः १५.३२ और १५.७२ है। सवारी डिब्बों के सम्बन्ध में १९५५-५६ में प्रतिशतता बड़ी लाइन के लिये १०.१० और छोटी लाइन के लिये ६.९२ थी, परन्तु १९५७-५८ में बड़ी लाइन की प्रतिशतता ९.०२ और छोटी लाइन की ८.२६ है। इसी प्रकार वैगनों के लिए प्रतिशतता १९५५-५६ में बड़ी और छोटी लाइन के लिए क्रमशः ४.६८ और ७.३४ थी। १९५७-५८, में यह आंकड़े क्रमशः ३.५३ और ३.९६ थे। यद्यपि सामान आवश्यकता के अनुरूप उपलब्ध नहीं होता रहा है, फिर भी पुर्जों की उपलब्धता में काफी सुधार हुआ है। जैसा सामान के शीघ्र प्राप्त करने के लिए रेलवे सामान के नियंत्रक को अधिक अधिकार दिये गये हैं। इस से पूर्व वह २००० रुपये का सामान खरीद सकते थे, बाद में यह अधिकार १०,००० रुपये तक का कर दिया गया था। अब उसे २५,००० रुपये तक बढ़ा दिया गया है। समुचित काय के हित में आयात कालीन खरीद करने का अधिकार भी रेलवे को दिया गया है। अतः मेरा निवेदन है कि हम ने स्थिति में सुधार किया है और उन चीजों को बनाने की क्षमता में भी काफी प्रगति हुई है जो कि बाहर से आयात की जाती थी और शीघ्र ही आने वाले वर्षों में हम अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने के योग्य हो जायेंगे।

श्री गुह ने रेलवे के लिए प्राप्त की जाने वाली विदेशी सहायता का उल्लेख किया है और कहा कि इसका ब्याज काफी होगा। सदन को पता ही है कि यह सहायता केवल रेलवे के लिए ही नहीं ली जा रही है। यह तो द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिए उपलब्ध होने वाले साधनों का एक महत्वपूर्ण अंग है। सामान्यतः विश्व बैंक किसी विशेष कार्यक्रम के

लिए ही कर्ज देता है। और रेलवे विकास के कार्य को विशेष ही समझ उसने इसके लिए काफी मात्रा में सहायता दी है। टी० सी० एम० और डी० एल० एफ० से भी सहायता प्राप्त हुई है। मैं इस मामले में निश्चिन्त नहीं फिर भी मैं कहता हूँ कि यह सब विदेशी सहायता इस लिए प्राप्त हुई क्योंकि भारतीय रेलवे की वित्त व्यवस्था बड़ी ठोस है। इस सम्बन्ध में माननीय सदस्यों की जानकारी के लिए मैं १३ जुलाई, १९५७ के 'न्यूयार्क टाइम्स' में प्रकाशित एक लेख का उल्लेख करना चाहता हूँ। उसमें कहा गया है कि बावजूद पुराने चल-स्टाक के और सामान की कमी के बैंक की राय में रेलवे ने कुशलता से चालन-कार्य किया है। श्री ब्लैक ने कहा कि इस सम्बन्ध में न्यूयार्क की कोवरडेल और कोलपिट्स इंजीनियरिंग सार्थों ने बैंक के लिए उसकी चालन प्रणाली, प्रबन्ध व्यवस्था तथा वित्तीय साधनों का अध्ययन कर इस बात की पुष्टि की है। इससे हमें सन्तोष हो जाना चाहिए कि अन्तर्राष्ट्रीय जगत में हमारी रेलवे की स्थिति क्या है।

रेल के फाटकों और ऊपरी तथा नीचे के पुलों के सम्बन्ध में काफी कहा गया। मैं समझता हूँ कि इस विषय में माननीय सदस्यों में कुछ भ्रांति है। स्थिति यह है कि जहाँ भी पुल बनता है, पुल का खर्चा तो रेलवे की ओर से दिया जाता है परन्तु उसके आसपास की मिलाने वाली सड़कों इत्यादि का खर्चा राज्य सरकार के उत्तरदायित्व के अन्तर्गत आता है। उपरोक्त नियम के अनुसार जब राज्य सरकार इस बात को स्वीकार कर लेती है तो रेलवे को अपना काम पूरा करने में कोई संकोच नहीं होता। अभी हाल ही में भारत सरकार (परिवहन तथा संचार मंत्रालय) ने यह निश्चय किया है कि रेलवे फाटकों के स्थान पर ऊपर अथवा नीचे पुल बनाने का जो प्रश्न है यह राज्य सरकारों की योजना के अन्तर्गत लिया जाना चाहिए। अतः अब इसकी सारी अपेक्षित व्यवस्था राज्य सरकार को ही करनी होगी।

यदि कोई माननीय सदस्य अपने क्षेत्र में किसी प्रकार के पुल इत्यादि के निर्माण की इच्छा रखते हों तो उन्हें सम्बद्ध राज्य सरकार द्वारा इस कार्य को राज्य की योजना के अन्तर्गत प्राथमिकता देने के लिए लाना चाहिए। जहाँ राज्य सरकार अपना कार्य करने को तैयार होगी, वहाँ रेलवे पूरा सहयोग करेगी और रुकावटों को दूर करने का पूरा प्रयत्न किया जायेगा। यह स्थिति है, मुझे आशा है कि माननीय सदस्य हम पर यह आरोप नहीं लगायेंगे कि हम रेलवे योजनाओं को आगे बढ़ने नहीं दे रहे। वास्तविक स्थिति को समझ लेने से आवश्यकताओं की व्यवस्था भली प्रकार की जा सकेगी।

† श्री तंगामणि (मदुरै): क्या राज्य सरकार की सब प्रस्थापनाओं को स्वीकार कर लिया गया है ?

† श्री सै० वें० रामस्वामी : सब ही नहीं। राज्य सरकार को अपनी प्राथमिकताओं का अनुमान लगा कर हमें बताना होता है। अपेक्षित धन की व्यवस्था भी राज्य सरकारें ही करती हैं। जब वह हमें योजना प्रस्तुत करेंगी तो हम उस पर विचार कर निश्चित रूप में अपना सहयोग प्रदान करेंगे।

† श्री त० ब० विठ्ठलराव (खम्मम्): लेकिन ५० प्रतिशत खर्चा राज्य सरकार देती है और ५० प्रतिशत रेलवे।

† श्री सै० वें० रामस्वामी : स्थिति यह है कि पुल तो हम बनाते हैं और आस पास के रास्तों का निर्माण राज्य सरकार करती है।

†श्री तिरूमल राव (काकिनाडा) : ऊपर के पुलों के सम्बन्ध में सरकार की क्या नीति है, क्या इसके लिए भी खर्च की साझेदारी और देश भर में प्राथमिकता देने की व्यवस्था है ?

†श्री जगजीवन राम : जैसे कि उपमंत्री महोदय ने कहा है, किया यह गया है कि परिवहन मंत्रालय ने राज्य सरकारों को लिखा है कि ऊपर के और नीचे के दोनों प्रकार के पुलों के निर्माण का कार्य राज्य की योजना में शामिल किया जाये । मैंने रेलवे बोर्ड से भी कहा है कि वह राज्य सरकारों से इस बारे में पूछे ताकि हम सारी बात को समझ कर अपने आय-व्ययक में धन की व्यवस्था कर सकें ।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : श्री गोपालन ने पश्चिम तट से मछलियों के परिवहन का जिक्र किया है । हमने इस सम्बन्ध में सभी सुविधायें उपलब्ध की हुई हैं । अतः शिकायत का कोई कारण नहीं होना चाहिये । मछलियां मुख्यतः कन्नूर, कालीकट, तानूर और तिरूर स्थानों से मद्रास, हावड़ा और बंगलौर को भेजी जाती हैं । उसमें भी अधिकांश मछलियां मद्रास भेजी जाती हैं ।

२६ दिसम्बर, १९५८ के पूर्व मंगलौर-मद्रास गाड़ी संख्या २ से मछलियों के यातायात पर प्रतिबन्ध लगाया गया था क्योंकि उसमें पर्याप्त स्थान उपलब्ध नहीं था । किन्तु अब २६-१२-५८ से इस गाड़ी में कोटे का प्रतिबन्ध हटा दिया गया है । इन स्टेशनों से पार्सल डाकगाड़ी से लगे दो माल डिब्बों में भेजे जाते हैं । अगस्त से मार्च तक जब कि अधिक सामान बाहर भेजा जाता है तो रेलगाड़ी में तीन डिब्बे लगाये जायेंगे ।

बंगलौर को जाने वाली मछलियां, जलरपेट पर मद्रास बंगलौर डाकगाड़ी संख्या ७ में चढ़ायी जाती हैं जो माल बाकी रहता है उसे जलरपेट पर जलरपेट-बंगलौर एक्सप्रेस में चढ़ा दिया जाता है ।

हावड़ा को जाने वाला माल जब मद्रास पहुंचता है तो उसे मद्रास-दिल्ली जनता एक्सप्रेस में दो पार्सल डिब्बों में चढ़ा दिया जाता है । विजयवाड़ा से यह डिब्बे हैदराबाद-हावड़ा एक्सप्रेस में लग जाते हैं । मंगलौर से कोचीन भेजी जाने वाली मछलियां मालाबार एक्सप्रेस से प्रतिदिन भेज दी जाती हैं ।

इस प्रकार केरल से मछलियां भेजने में कोई प्रतिबंध नहीं है उन्हें निर्बाध भेजा जा सकता है ।

जहां तक मछलियों के परिवहन के लिये ठंडे डिब्बों का प्रश्न है यह अन्तिम स्टेशनों पर ठंडे गोदामों की व्यवस्था होने पर ही संभव हो सकता है । खाद्य तथा कृषि मंत्रालय खराब होने वाली वस्तुओं मुख्यतः मछलियों इत्यादि के परिवहन के लिये, प्रयोग के तौर पर ६ डिब्बों की व्यवस्था करने का विचार कर रहा है । इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय रूपांकन तथा निर्माण कार्य इत्यादि से उनकी सहायता कर रहा है ।

माननीय सदस्यों ने रेलों में कोयले की बढ़ती हुई खपत की ओर ध्यान आकर्षित किया है । भारतीय रेलों द्वारा १९५२-५३ और १९५७-५८ में ले जाये गये यात्रियों की संख्या, कोयले की खपत, तथा इस अवधि में हुई वृद्धि का प्रतिशत इस प्रकार है ।

१९५२-५३ में ले जाये गये यात्रियों की संख्या तथा ढोये गये माल का कुल टन मील १०,२०,४६० लाख था। १९५७-५८ में यह टन मील बढ़ कर १,४०,६७६ लाख हो गया। अर्थात् यात्रियों तथा माल आदि में ३७.८% की वृद्धि हुई। जब कि १९५२-५३ में रेलवे द्वारा ११०.४ लाख टन कोयला खर्च किया गया यह मात्रा १९५७-५८ में बढ़ कर १३६.६ लाख टन हो गई। इस प्रकार कोयले की खपत में इस अवधि में २६.७% हुई। इस प्रकार यद्यपि रेलवे में कोयले की खपत की मात्रा बढ़ी है तथापि यह वृद्धि रेलवे द्वारा ढोये गये माल के अनुपात से अधिक नहीं हुई है अपितु उससे कम है।

कोयले के सम्बन्ध में नियुक्त विशेषज्ञ समिति ने भी यह कहा था कि हाल के वर्षों में कोयले की खपत सामान्यतः ठीक से हुई है। यद्यपि सभी रेलों में स्थिति एक जैसी नहीं है तथापि यदि सभी रेलों पर हम एक साथ विचार करें तो प्रति हजार टन मील में खपत होने वाले कोयले की मात्रा में उत्तरोत्तर कमी होती जा रही है। १९५२-५३ में यह मात्रा १८७.५ पाउंड थी, १९५५-५६ में यह १७४.५ पाउंड हुई, १९५६-५७ में १७२.५ और १९५७-५८ में घट कर यह १६८.५ पाउंड हो गयी। कोयला संबंधी विशेषज्ञ समिति ने यह सिफारिश की है कि कोयले की खपत और व्यय में कमी, कोयले की किस्म में सुधार करने और चोरी तथा नुकसान इत्यादि से उसे बचाने के द्वारा की जा सकती है। जहां तक इस कार्य का ताल्लुक इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय से है वे इन सिफारिशों पर अमल कर रहे हैं।

श्री विट्ठलराव ने सियारेणी कोयला खानों के लिये एक सहायक साइडिंग बनाने के संबंध में कहा है। जिससे नयी कोयला खान से बल्लमपल्ली पर कोयला लादा जा सके। इस साइडिंग के निर्माण का काम १९५६-६० की निर्माण योजना में शामिल किया गया है उसमें अनुमानतः १८.३५ लाख रुपये व्यय होंगे जिसमें १०.२२ लाख रुपये खान का मालिक देगा। जितने शीघ्र कम्पनी अपने अंश का निर्माण कर लेगी उतनी जल्दी काम समाप्त हो जायेगा तथापि इस कार्य में १२ महीनों का समय लग सकता है। इस बीच तन्दूर कोयला खान से कोयला लदान की व्यवस्था करने के लिये स्टेशन में अतिरिक्त यार्ड सुविधायें प्रदान की गई हैं।

माननीय सदस्यों ने रेलवे के कार्य की जो आलोचना की है उसके लिये मैं उनका कृतज्ञ हूँ। इससे हम हतोत्साह नहीं होंगे अपितु हमें इससे प्रेरणा मिलेगी। मुझे विश्वास है सभा हमारी कठिनाइयों को ममझेगी तथा राष्ट्र और जनता की सेवा के लिये रेलवे ने जो लक्ष्य निश्चित किये हैं उन्हें पूरा करने में हमें सहयोग प्रदान करेगी।

श्री प्रकाश वीर शास्त्री (गुड़गांव) : रेलवे मंत्रालय के सम्बन्ध में अपेक्षाकृत इसके कि मैं कुछ शिकायतें प्रस्तुत करूँ, अपने कुछ सुझाव प्रस्तुत करना चाहता हूँ। पहला सुझाव तो वही है जिसे हमारे सदन के माननीय सदस्य बिहार के श्री तिवारी जी ने प्रस्तुत किया था कि जितने भी सदस्य रेलवे बजट के वाद-विवाद में भाग ले रहे हैं, रेलवे मंत्री महोदय को इतना समय नहीं होगा कि वह एक-एक सदस्य के प्रत्येक प्रश्न का उत्तर दे सकें, इस लिये क्या ही अच्छा होता कि यहां जिस सदस्य की ओर से जो सुझाव या शिकायतें प्रस्तुत की जायें और यह सम्भव न हो कि मंत्री महोदय यहां पर सबका उत्तर दे सकें, उस सदस्य के पास उनका उत्तर अवश्य पहुंचा दिया जाय ताकि भविष्य में उसको फिर इस सदन में उस शिकायत को प्रस्तुत करने का अवसर न प्राप्त हो सके।

जिस दूसरे सुझाव की ओर मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ वह यह है कि रेलवे बजट पर जब-जब भी बहस या वाद-विवाद आरम्भ होता है तो जहां पर तृतीय

[श्री प्रकाश वीर शास्त्री]

और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की विशेष रूप से चर्चा होती है वहां तृतीय श्रेणी अर्थात् थर्ड क्लास के पैसेन्जर और उनकी सुविधाओं की ओर भी ध्यान दिया जाता है। यह आवश्यक बात है क्योंकि हमारे रेल विभाग को अधिकतर आय तो यातायात और माल के भेजने से होती है उसके अन्दर अत्रिक आय तृतीय श्रेणी के यात्रियों से होती है। लेकिन मैं इस सम्बन्ध में अपने मंत्री महोदय से एक निवेदन अवश्य करना चाहूंगा कि अब से दो या ढाई वर्ष पहले की एक घटना है। यह घटना गढ़मुक्ते-श्वर स्टेशन पर घटी। दोपहर को जो पैसेन्जर ट्रेन दिल्ली के लिये आती है उसमें ओवरक्राउडिंग हो जाने से एक माता को बड़ा कष्ट हुआ। वह अपने बच्चे को पहले चढ़ाना चाहती थी। किसी तरह से वह प्लेटफार्म तक तो गिरती पड़ती पहुंच गई लेकिन उसके पश्चात् भी गाड़ी में चढ़ नहीं सकी। बहुत प्रयत्न करने पर उसने अपने बच्चे को तो किसी तरह से खिड़की के द्वारा अन्दर उतार दिया किन्तु खुद चढ़ने में सफल नहीं हुई। कुछ देर पश्चात् जब गाड़ी चलने लगी तो मातृ हृदय जिस प्रकार का मोह अपने बच्चे के लिये रखता है उसका दुष्परिणाम यह हुआ कि माता बेचारी गिर पड़ी। वह बेहोश हो गई। मैं स्वयं उस स्टेशन पर उतर रहा था इसलिये जब गार्ड का डिब्बा पास आया तो मैंने निवेदन किया उनसे और उन्होंने कृपा करके गाड़ी को रोका भी। लेकिन उसका मातृ हृदय था। माता को उस वक्त तक होश नहीं आया जब तक कि उसके कानों में बच्चे की आवाज नहीं पड़ी। यह घटना मैं इसलिये आवश्यक रूप से निवेदन करना चाहता हूं कि तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को जितनी सुविधाएँ रेलवे मंत्रालय प्रदान कर सकता है उस से अभी कुछ और किये जाने की आवश्यकता है। जैसे आज रेलों में टिकट कलेक्टर चलते हैं, कंडक्टर गार्ड्स भी चलते हैं। छोटी श्रेणियों के यात्रियों को सुविधा देने की दृष्टि से क्या ही अच्छा हो कि हर पैसेन्जर ट्रेन के साथ कुछ इस प्रकार के यात्री सहायक भी चलें जिनका काम केवल यह हो कि तृतीय श्रेणी के वे यात्री जो बेचारे इतने पढ़े लिखे नहीं होते या अपने अधिकारों के प्रति इतने जागरूक नहीं होते कि वे डिब्बों में जाकर अपना स्थान ले सकें, उनकी कुछ सहायता हो सके क्योंकि वे वहीं से चलेंगे जहां से गाड़ी चलेगी। उनको यह पता रहता है कि तृतीय श्रेणी में आगे जगह है या मध्य में है या पीछे है। आज तो जब यात्री लोग गाड़ी में बैठना चाहते हैं उनसे गाड़ी में बैठे हुये यात्री कहने लगते हैं कि आगे जगह है, और जो आगे बैठे होते हैं वे कहते हैं कि पीछे जगह है। इस आगे और पीछे, पीछे और आगे में बेचारे यात्रियों की गाड़ी छूट जाती है। इस तरह के यात्री सहायक हों तो यह भी एक मनोवैज्ञानिक बात है कि थोड़े रेलवे विभाग के कर्मचारियों की ड्रेस को देख कर थर्ड क्लास के यात्रियों पर प्रभाव पड़ेगा। और उनकी नियुक्ति की जाय तो आगे के लिये इस प्रकार की दुर्घटनायें बच सकती हैं, यह मेरा अनुमान है। माननीय मंत्री महोदय अगर अनुसंधान करेंगे तो पायेंगे कि वर्ष में जितनी दुर्घटनायें होती हैं उनमें बहुत कुछ दुर्घटनायें इस प्रकार की होती हैं कि जिनमें तृतीय श्रेणी के यात्री चढ़ नहीं पाते और चढ़ने के प्रयास में गिर पड़ते हैं और बाहर आ जाते हैं। तो यदि इस प्रकार के यात्री सहायक लोगों की व्यवस्था रेलों में कर दी जाय तो तृतीय श्रेणी के यात्रियों की बहुत बड़ी सहायता हो सकती है।

इसके साथ ही दूसरा सुझाव यह प्रस्तुत करना चाहता हूं कि बड़े-बड़े स्टेशनों पर कुछ रेलवे की ओर से गाइड्स की नियुक्ति की गई है। उन के ड्रेस पर लिखा रहता है "पैसेन्जर गाइड" लेकिन देखा यह गया है कि जितने भी पैसेन्जर गाइड होते हैं जिस कार्य के लिये उनकी नियुक्ति होती है उसमें कठिनाई से ही उनको तीन या चार बार दिन में कष्ट करना होता है। अगर कोई सावधान यात्री पहुंच गया और उसने उन्हें टोक दिया कि हमें इधर जाना है तो दूसरी बात है अन्यथा वे इसी तरह से हाथ पीछे किये हुये स्टेशनों पर घूमते रहते हैं। मेरा अपना निवेदन यह है कि आज इस प्रकार की जन सेवी संस्थायें हैं, अगर रेलवे मंत्री उनको अपनी ओर से आमंत्रण

दें और यह कहें कि आप हमें इस प्रकार के कुछ आदमी दीजिये जिनकी सेवा भाव की प्रवृत्ति हो, और उनको रेलवे की ओर से थोड़ा सा वार्षिक पुरस्कार या थोड़ी सी अन्य सुविधायें दी जा सकें और इस प्रकार पैसेन्जर्स गाइड के रूप में उनकी स्टेशनों पर नियुक्ति की जाय तो ज्यादा अच्छा होगा। सेवा की प्रवृत्ति स्वतः उनके अन्दर है ही लेकिन वे केवल नौकरियों के लिये गाइड बनने के लिये नहीं धूम रहे होंगे। पैसेन्जर गाइड के ही सम्बन्ध में दूसरा सुझाव यह है कि आज उनके ऊपर लिखा होता है "पैसेन्जर गाइड" लेकिन मैं चाहता हूँ कि रेलवे मंत्रालय इस दिशा में कुछ और जागरूक हो। जनता के साथ जनता की भाषा में बातचीत की जाय तो अच्छा है। हमारे स्टेशनों पर बहुत कम यात्री इस प्रकार के होते हैं जो इंग्लिश के इन शब्दों को पढ़ लें और अपने अधिकारों के प्रति जागरूक हो कर पूछताछ भी कर लें। इंग्लिश के साथ ही हिन्दी में भी लिखा होना चाहिये और वह इस प्रकार के लोग हों जो स्वयं जा कर लोगों से पूछें कि आपको क्या आवश्यकता है, कहां का टिकट लेना है या किस प्रकार की स्थिति है। दूर न जाइये, इस दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर ही जाकर देख लीजिये कि पैसेन्जर गाइड्स की क्या स्थिति है। मैं यह आवश्यक सुझाव देना चाहता हूँ कि जनसेवी संस्थाओं को आप इस प्रकार से आमंत्रण दें तो स्वयंमेव ही यात्रियों को बहुत कुछ लाभ हो सकता है।

इसके अतिरिक्त जो चीज मैं विशेष रूप से कहना चाहता हूँ वह यह है कि हमारे देश में कभी कोई विदेशी यात्री आया था। उसने भारतवर्ष के समाचारपत्रों में एक समाचार दिया था कि रात्रि को १२ बजे एक स्टेशन पर जब मेरी आंख खुल गई थी, तो वहां पर आवाज लग रही थी "पूरी गरम, हलवा गरम।" उसको आश्चर्य हुआ कि हिन्दुस्तान में रात के १२ बजे भी खाना खाया जाता है तभी तो लोग आवाज लगाते रहते हैं। वैसे तो हमारे देश की परम्परायें बिगड़ी हुई हैं और उनको सुधारने में समय लगेगा, लेकिन रेलवे मंत्रालय इस पर ध्यान दे कम से कम और कुछ नहीं तो इतना तो कर दे कि रात्रि के १० बजे और प्रातःकाल के ४ बजे के बीच में स्टेशन पर चाय बिके, दूध बिके, इस प्रकार की चीजें तो हों, लेकिन बासी खाना न बिके। एक सज्जन मुझे सुना रहे थे कि इटावा स्टेशन पर आवाज लग रही थी "पूरी गरमागरम" और उन्होंने खरीद लिया कि गरम तो होंगी ही। लेकिन लेने के बाद देखा कि एक गरम और एक ठंडी, एक गरम और एक ठंडी। उसने पूछा कि भाई यह क्या किस्सा है? पूरी वाले ने कहा कि ठीक तो है, मैं आवाज ही लगा रहा था "गरमागरम", गरम अगरम गरम अगरम, एक गरम और एक ठंडी, एक गरम और एक ठंडी। इसलिय मैं कह रहा हूँ कि रेलवे विभाग को इस सम्बन्ध में थोड़ा सतर्क रहना होगा कि जो हमारा स्वास्थ्य विभाग रेलवे स्टेशनों पर काम करता है और विशेषकर उन इन्स्पेक्टरों को, जिनकी नियुक्ति इस दृष्टि से की गई है उन्हें थोड़ा सा खाने पीने की दिशा में सावधान रखना पड़ेगा ताकि वे लोग समय की ओर भी ध्यान दें और वहां पर चीजें भी अच्छे रूप में प्रस्तुत की जा सकें। वैसे तो पता नहीं वह कौनसा दुर्भाग्य का दिन था जब इस वनस्पति या डाल्डा घी ने भारतवर्ष में प्रवेश किया अब कोई स्थान इस प्रकार का नहीं है जहां पर कि यह आवश्यक हो कि शुद्ध घी का सामान मिल जाय। लेकिन फिर भी मैं अपने माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि पंजाब के स्टेशनों पर जो व्यवस्था है उसी प्रकार की व्यवस्था सारे भारतवर्ष में हो जाये। अगर वनस्पति को भी देना है तो कम से कम गरम चीज तो होनी चाहिये, ताजी चीज तो होनी चाहिये, सड़ी भुसी चीजें न हों और उनको हटाने का हर प्रयत्न किया जाना चाहिये।

एक और आवश्यक चीज जिसकी ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेलवे मंत्रालय की जो रिपोर्ट निकली है उसमें वर्ष में जितनी दुर्घटनायें हुई हैं उनकी चर्चा की गई है। उन दुर्घटनाओं में इस वर्ष की जो सब से प्रथम दुर्घटना हुई थी १ जनवरी, सन् १९५८ को अम्बाला और दिल्ली

[श्री प्रकाश वीर शास्त्री]

के बीच मोहरी स्टेशन पर, उसका वर्णन है जिसके बारे में रेलवे मंत्रालय की रिपोर्ट है कि ३८ व्यक्ति मारे गये और ८६ घायल हुये क्योंकि दो ट्रेनें बुरी तरह से टकरा गईं और जैसा मैंने अपनी आंखों से देखा, माननीय उपमंत्री मेजर जनरल शाहनवाज भी वहां उपस्थित थे। उन्होंने भी वह दर्दनाक दृश्य देखा था। मैं इस विषय की चर्चा इसलिये विशेष रूप से करना चाहता हूं कि इस मोहरी रेल दुर्घटना के अन्दर इस प्रकार के यात्री भी मरे जो पंजाब की जेलों में आठ, आठ महीनों की यातना भुगत कर आ रहे थे। मेरा अभिप्राय जो भाषा स्वातंत्र्य का संग्राम पंजाब के अन्दर चला था उससे है। मैं तो समझता था कि सरदार प्रताप सिंह कैरों और हमारे गृह मंत्री पंत जी की ही क्रूर दृष्टि उन लोगों पर थी, लेकिन हमको क्या पता था कि रेलवे भी हमसे नाराज हुआ बैठा है। तो इस प्रकार की घटना घटी और सात आदमी जो बेचारे आठ-आठ महीनों जेलों में रह कर आये थे वे भी मृत्यु के शिकार हो गये। अब जिस प्रकार से कम्पेन्सेशन देने की बात की जा रही है उसके बारे में देखिये। बहुत दूर-दूर के लोग हैं जो सत्याग्रह में भाग लेने के लिये आये थे। अब तक वह इतने परेशान हो चुके हैं कि बहुतों ने हार कर यह निश्चय कर लिया है कि अगर अब कुछ नहीं हुआ तो हाथ जोड़ कर एक दिन श्री जगजीवन राम की कोठी पर चलेंगे और भगवान का नाम लेंगे। और क्या करें? मेरा निवेदन है कि उनके केसेज में थोड़ी सी उदारता से विचार किया जाय ताकि वर्ष की पहली दुर्घटना में जो आदमी मोहरी दुर्घटना के शिकार हुये थे उनके लिये कुछ किया जा सके।

अब इसके बाद मैं डी लक्स ट्रेन के सम्बन्ध में भी निवेदन करना चाहता हूं। हमारे देश में तीन डी लक्स ट्रेनें चलती हैं। एक मद्रास को, दूसरी बम्बई को और तीसरी कलकत्ते को। लेकिन इनमें जो बैठने का स्थान है वह इस प्रकार का है कि दिन में तो यात्री सुविधापूर्वक बैठ सकते हैं, लेकिन रात को नींद तो उसे सहन नहीं कर सकती। जिसका परिणाम यह होता है कि लेटने की इच्छा होती है लेकिन जो कुर्सियां हैं वह लेटने की इजाजत नहीं देतीं, वह तो सिर्फ थोड़ी सी कमर टढ़ी करने की इजाजत देती हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस प्रकार के मार्गों पर वह ट्रेनें चलाई जायें जिस प्रकार से दोपहर में एक बजे नई दिल्ली और अमृतसर के बीच में गाड़ी चलती है। सायंकाल को अमृतसर गाड़ी पहुंचती है। इसलिये डी लक्स ट्रेन में इस तरह से परिवर्तन किया जाय कि लेटने की आवश्यकता ही न पड़े। मेरा अनुमान है कि सारी डी लक्सट्रेन्स में घाटा ही रहा है और ऐसी स्थिति हो गई है कि अब पांच डब्बों को घटा कर दो डब्बे कर दिये गये हैं। मैं विश्वास दिलाता हूं कि अगर आपने दिल्ली से अमृतसर तक यह ट्रेन चलाई तो अगले साल आपको यह शिकायत करने का मौका शायद नहीं मिलेगा कि पंजाब की डी लक्स ट्रेन में घाटा रहा। आपको घाटा भी नहीं रहेगा और यात्री लोग भी सुविधापूर्वक यात्रा कर सकेंगे, ऐसा मेरा अनुमान है।

अब एक और बात जिसे विशेष तौर पर कहना चाहता हूं और वह यह कि अविकसित क्षेत्रों में रेल लाइनें बिछाने के सम्बन्ध में हमारे रेलवे मंत्री बहुत सजग और जागरूक हो कर कार्य कर रहे हैं। लेकिन हम इस प्रकार देखते हैं कि हमारे देश में जो शासन को पैसा प्राप्त होता है उसका ८० प्रतिशत भाग तो देहातों से ही प्राप्त होता है, लेकिन जब भी कोई आवश्यक योजना बनती है तो देहातों को केवल २० प्रतिशत ही दिया जाता है। इसी प्रकार से रेलवे मंत्रालय भी सोचता है। जब भी कोई रेल लाइन बिछाने का काम होता है तो यह जरूर देखा जाता है कि बड़े-बड़े शहर इस लाइन पर कितने पड़ते हैं। कितने देहातों को इससे लाभ पहुंचेगा इस बात पर कम ध्यान दिया जाता है। हमारे पंजाब में इस प्रकार के कई इलाके हैं, मैं पंजाब से निर्वाचित हो कर आया हूं इस सदन में, यह दिल्ली के बगल का इलाका है जिसे गुड़गांव कहते हैं। यह पंजाब का सब से पिछड़ा हुआ इलाका है।

सन् १८५७ के स्वाधीनता संग्राम में गुड़गांवा जिले को जिन कठिनाइयों का सामना करना पड़ा, उनके कारण अभी तक भी यह जिला अपनी कमर की हड्डी सीधी नहीं कर सका है। पीछे कुछ इस प्रकार की योजनायें सुनी गई थीं, यह नहीं कहा जा सकता कि वह रेलवे मंत्रालय की चर्चा का विषय थीं या नहीं मगर यह सुना गया था कि पलवल से अलवर को गाड़ी निकाली जायेगी और जो मेवात के हिस्से में से होकर निकलेगी मगर अब तक वह नहीं निकली है। मैं रेलवे मंत्री महोदय और उनके मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि वह अपने इस वायदे को ध्यान में रखते हुये इस छोटी सी रेलवे लाइन को चालू करने के लिये अमली कदम उठाये और अलवर को पलवल से रेल द्वारा जोड़ दिया जाय। आज इस लाइन की व्यवस्था न होने से जो लोगों को काफी लम्बी यात्रा करनी पड़ती है उससे वे बच सकेंगे और उस इलाके के लोग जो कि सन् १८५७ से लगातार मुसीबतों और परेशानियों के शिकार हैं, वे आपको इसके लिये धन्यवाद देंगे।

इसी प्रकार का एक दूसरा क्रम यह है कि आपकी बगल में मुरादाबाद से जो दिल्ली को रेलवे लाइन आती है उस पर गजरौला से आगरा तक नई सीधी लाइन बिछाई जाय तो गजरौला से आगे अनूप शहर है जो सेना के सिपाही लखनऊ से आगरा को आते हैं या देहरादून से आगरा को आते हैं उनको बहुत लम्बी यात्रा करनी पड़ती है। इसलिये मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि गजरौला होकर मुरादाबाद से दिल्ली आने वाली लाइन को अनूप शहर होते हुये आगरा को एक सीधी लाइन बनाये और इस प्रकार की लाइन निकाली जाने से जहां यात्रियों को बहुत सुविधा होगी वहां उनकी यात्रा भी सुगम हो जायेगी। अब तक इस देहाती क्षेत्र में जो कि ३१ मील का लम्बा चौड़ा क्षेत्र है उसकी ओर ध्यान नहीं दिया गया है और न उसमें कोई सड़क है और न ही कोई रेल की ही व्यवस्था है। न कोई बड़ा हास्पिटल है और न ही कोई हाई स्कूल अथवा तारघर है। यह कहां तक उचित है कि दिल्ली के पास में होते हुये वह क्षेत्र इतनी अविकसित अवस्था में पड़ा रहे, मेरा निवेदन है कि जहां और बहुत से क्षेत्रों में नई लाइनों के बिछाने का प्रयास किया जा रहा है वहां इस क्षेत्र को भी ध्यान में रखना चाहिये।

अब मैं कुछ अपने निर्वाचनक्षेत्र की बाबत कहना चाहूंगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अन्दर एक स्थान है जिसको कि पलवल कहा जाता है। यह पुराना ऐतिहासिक स्थान है। लगभग ६० हजार व्यक्ति यहां पर रहते हैं जिनमें कि एक बहुत बड़ा भाग पाकिस्तान के उन उत्पीड़ित लोगों का है जिनको कि स्वतन्त्रता देवी के लिये अपने सुख और आराम को बलिदान करना पड़ा। अब पलवल शहर की स्थिति यह है कि वहां के बहुत से निवासी दिल्ली में आकर व्यापार करते हैं और व्यापार करने के पश्चात् वे वापिस जाना चाहते हैं। कुछ लोगों को और भी सिलसिले में दिल्ली आना जाना पड़ता है और आज चूंकि उनके लिये समुचित रेल व्यवस्था नहीं है इसलिये उनको बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। प्रातःकाल से दोपहर तक कोई ट्रेन दिल्ली से जाने वाली नहीं है जो कि दिल्ली से पलवल तक का सम्बन्ध स्थापित कर सके।

अभी पंजाब के अन्दर जो वर्षा हुई उस वर्षा के कारण अगर सबसे अधिक नुकसान किसी को हुआ तो वह जिला गुड़गांवा के निवासियों को हुआ। वर्षा के कारण गुड़गांवा जिले की अवस्था बड़ी खराब हुई और दिल्ली से मथुरा और आगरे को जाने वाली सड़क करीब डेढ़ महीने तक बन्द रही कारण वर्षा के कारण सड़क टूट फूट गई थी। अब सड़क की व्यवस्था बन्द हो जाने के बाद रेल ही तो वहां के लोगों के लिये एकमात्र यातायात का साधन रह जाता है और रेल की अवस्था यह है कि प्रातःकाल से दोपहर तक पलवल जाने का कोई साधन नहीं है। इस अवसर पर यहां दिल्ली से जो ट्रेन चलती थी तीन बजे दुपहर को उससे पलवल पहुंचा जा सकता था लेकिन मथुरा तक मार्ग में जो दो मेल ट्रेनें चलाई जाती हैं पंजाब मेल या फ्रंटियर मेल, उन दोनों में

[श्री प्रकाश वीर शास्त्री]

से किसी एक ट्रेन का स्टापेज पलवल स्टेशन पर होना बहुत जरूरी है जिससे कि दिल्ली से लोगों को वहां जान में सुविधा हो और इसी प्रकार दूसरी तरफ से जो दो गाड़ियां पठानकोट एक्सप्रेस और देहरादून एक्सप्रेस है, वे होइल जैसे छोटे से स्थान पर तो रुक जाती हैं लेकिन पलवल पर किसी का स्टापेज नहीं है। इसलिये मैं रेलवे मंत्रालय और मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इसकी ओर ध्यान दें और पलवल पर दोनों तरफ के लिये स्टापेज होना चाहिये। मैंने इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय को लिखा भी था लेकिन दुःख है कि अभी तक उस विषय में कोई आशाजनक उत्तर प्राप्त नहीं हो सका है। मैं उनकी सेवा में निवेदन करूंगा कि अब आगे आने वाला जो रेलवे टाइमटेबल है उसमें इस ६०,००० की बस्ती वाले पलवल की उपेक्षा न की जाय। और आने वाली गाड़ियां और जाने वाली गाड़ियों में से दोनों ओर की एक-एक ट्रेन की पलवल पर रुकने की व्यवस्था कर दी जाय। इन शब्दों के साथ आपका धन्यवाद करते हुये मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूँ।

श्री दसरथ देव (त्रिपुरा) : मैं पिछले कई वर्षों से यह मांग कर रहा हूँ कि त्रिपुरा में नई रेलवे लाइन खोली जाय। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में इस बात का जिक्र भी किया था कि पथरकंडी से धरमनगर तक एक नई रेलवे लाइन खोलने की संभावना पर विचार किया जा रहा है। तथापि अभी तक इस सम्बन्ध में निश्चयपूर्वक कुछ भी नहीं कहा गया है। अतः मेरा निवेदन है कि इस सम्बन्ध में दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में कुछ ठोस कार्य अवश्य प्रारम्भ कर दिया जाय।

इस लाइन के खुलने के बाद भी त्रिपुरा में जो क्षेत्र बच रहता है वह १५० मील के लगभग है। जहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। अतः वहां से सारा आयात या निर्यात सड़कों या हवाई जहाज के द्वारा होता है। यह क्षेत्र पाकिस्तान का सीमान्त क्षेत्र है। विभाजन के पूर्व पाकिस्तान क्षेत्र की रेलवे इस क्षेत्र के पास से हो कर जाती थी अतः हमें माल इत्यादि भेजने के सम्बन्ध में कोई कठिनाई नहीं होती थी। लेकिन विभाजन के पश्चात् से स्थिति बदल गई है। वे सब रेलवे लाइनें पाकिस्तान में चली गई हैं और हमें अपने क्षेत्र का माल बाहर भेजने या मंगाने के लिये पाकिस्तान का मुँह ताकना पड़ता है। वे इस सम्बन्ध में सन्तोषपूर्ण सहयोग नहीं करते हैं। इससे हमें कभी बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है माल परिवहन के लिये हम पाकिस्तान को लगभग २ करोड़ रुपये प्रति वर्ष दे रहे हैं। इसमें सन्देह नहीं यह रकम सरकारी कोष से नहीं जाती है, तथापि यह तो मानना ही होगा कि यह रकम कम बड़ी नहीं है। परिवहन की इसी कठिनाई के कारण हम अपने क्षेत्र में छोटे मोटे उद्योगों का विकास नहीं कर पाये हैं। हमारे यहां लोगों ने अन्ननास की खेती इसी कारण छोड़ दी है कि उनका निर्यात संभव नहीं हो सका। मशीनरी इत्यादि के न लाये जा सकने के कारण हमारे क्षेत्र में चाय की आधुनिक मशीनें तथा फलफूल व कागज का कारखाना नहीं खुल सका है। रायम समी क्षेत्र में ८१,००० एकड़ भूमि उपलब्ध थी लेकिन इस भूमि के जंगल केवल इस कारण साफ नहीं किये जा सके कि वहां भारी ट्रैक्टर नहीं पहुंच सके। रेलगाड़ी न पहुंचने से हमारे क्षेत्र में एक स्थान से दूसरे स्थान में चीजों की कीमतों में बड़ा अन्तर होता है और भारत से तो यह चीजें काफी महंगी रहती हैं। त्रिपुरा के गांवों में चावल के भाव १० से २० रुपये मन तक है लेकिन अगरतला में चावल ३० रुपये प्रति मन मिलता है इसी प्रकार वहां जूट का भाव ७ से ८ ६० मन तक है लेकिन कलकत्ता में इसका भाव २५ ६० प्रति मन है। वस्तुतः वहां का जीवन कलकत्ता से भी महंगा है।

मूल अंग्रेजी में

आसाम अग्रतला सड़क का जो भाग आसाम में है उसकी अवस्था बहुत खराब है। और वर्ष के अधिकांश भाग में उसमें यात्रा करना बहुत कठिन होता है।

रेलवे मंत्रालय ने त्रिपुरा में कुछ आउट एजेसियां खोलने का निश्चय किया था। कई लोगों ने यह कार्य करने के लिये आवेदन पत्र भी दिये तथापि अभी तक यह कार्य प्रारम्भ नहीं हो सका है। मेरा निवेदन है कि मंत्रालय जिस व्यक्ति या कम्पनी को उपयुक्त समझे उसकी नियुक्ति कार्य के लिये कर देवे।

**पंडित ठाकुर दास भार्गव (हिसार):** जनाब डिप्टी स्पीकर, मैं आपका मशकूर हूँ कि आपने मुझे दो मिनिट कुछ अपने इलाके की बाबत कहने के वास्ते अता फरमाये हैं।

दो साल का अर्सा हुआ कि मैंने इसी हाउस में यह कहा था कि हिसार के अन्दर एक ओवरब्रिज बनाया जाय। अब हिसार की आबादी तकरीबन ६०, ७० हजार आदमियों की है। दो रास्ते शहर से स्टेशन को जाते हैं। एक रेलवे लाइन बीच में पड़ती है शहर और कचहरियों और दूसरी आबादी के ओर वह शकल ऐसी है कि अगर उस लाइन के बाहर दोनों दरवाजे बंद हो जाय तो जो इधर के रहने वाले हैं वह दूसरी तरफ, नहीं जा सकते और जो शहर के रहने वाले हैं वे दूसरी तरफ नहीं जा सकते हैं। गरजे की उस रेलवे की शकल कुछ ऐसी है जैसे कोई रॉंगफुल डिटेन डिवाइस से (गलत तरीके से नजरबंद) कर लिया जाय और दफा ३४२ का जुर्म हो। और वहां से जाने की इजाजत न दी जाय।

मैं श्री शाहनवाज खां की खिदमत में अर्ज करना चाहता हूँ जिन्होंने कि पिछली दफा इस बारे में तकरीर फरमाई थी कि दरअसल वहां की शकल ऐसे है कि वहां के लोगों को इसके कारण बहुत तकलीफ है और घंटे-घंटे तक दरवाजे बंद पड़े रहते हैं और मोटरगाड़ियाँ तांगे साइकिल वगैरह इस कदर वहां पर दोनों तरफ इकट्ठा हो जाती है कि कोई ठिकाना नहीं। रात के १०, ११ बजे तक हालां कि वह ट्रेन का वक्त नहीं होता तो भी १०, ११ बजे रात तक दरवाजे नहीं खुलते। अब श्री शाहनवाज खां ने उस वक्त जो तकरीर फरमाई थी वह इस किस्म की थी कि मुझे भी और हिसार के निवासियों को जिन्होंने कि उस तकरीर को पढ़ा उनको यह तसल्ली हुई कि जल्दी वहां पर ओवरब्रिज बन जायेगा। मैं समझता हूँ कि शहर के दोनों हिस्सों की तरफ के जो लोग आज फाटक बंद होने की वजह से रुके पड़े रहते हैं, रेलवे मिनिस्ट्री के लिए उनकी दिक्कत और परेशानी को दूर करने के लिए एक ओवरब्रिज बना देने का काम कोई बहुत बड़ा काम नहीं है।

अब जो मैंने श्री रामस्वामी की तकरीर सुनी तो मुझे मालूम हुआ कि वहां पर जब तक कि लोकल गवर्नमेंट की मंजूरी न हो जाय तब तक वह ओवरब्रिज नहीं बनाया जा सकता है और मैं समझता हूँ कि शायद इस ओवरब्रिज के बनने में यही मंजूरी वाली रुकावट रही होगी। लेकिन मेरा उसके लिए यह कहना है कि लोकल गवर्नमेंट की मंजूरी रेलवे के लिए वहां पर एक ओवरब्रिज बनाने के रास्ते में रुकावट नहीं होनी चाहिये। मैं अदब से अर्ज करूंगा कि मैं पहले भी इस सदन में बहुत मर्तबा अर्ज कर चुका हूँ इस मामले में लोकल गवर्नमेंट (राज्य सरकार) को यह अधिकार देना दुरुस्त नहीं होगा क्योंकि यह सहूलियत देना तो रेलवे का अपना फर्ज है और उसको इस मामले में बिना लोकल गवर्नमेंट का इंतजार किये ऐक्शन ले लेना चाहिये। क्योंकि लोकल गवर्नमेंट से तो इजाजत मिलने में न मालूम कितना समय लगेगा। मेरी गुजारिश है कि इसको इसकी मैरिट्स (गुणावगुणों) पर देखा जाय और उन बायदों को जो आज से दो वर्ष पहले दिये गये थे उनको अब पूरा किया जाय।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

मैं जनाब की इजाजत से आध मिनट और लूंगा। जब से भाखड़ा कैनल बनी है उस वक्त प्लानिंग कमिशन ने तजवीज की थी कि फतेहाबाद जो हिसार के अन्दर एक तहसील का हेडक्वार्टर है, वहां के उस इलाके में जहां कि काफी तादाद ऐसे लोगों की है जिन्होंने कि इंजन भी नहीं देखा है, उस किस्म का बैकवर्ड ऐरिया (पिछड़ा क्षेत्र) है, उस इलाके में भाखड़ा नहर बनी है और हालांकि कहा गया था कि उस बैकवर्ड ऐरिया के लिए रेलवे का इंतजाम किया जायगा लेकिन सबका सब वह पता नहीं कहां रुक गया और उस बारे में क्या हुआ। मैं अब से अर्ज करना चाहूंगा कि उस बैकवर्ड ऐरिया की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये और साथ ही यह देखते हुए कि वहां जब जो काफी पैदावार होगी उसको मुल्क के दूसरे हिस्सों में ले जाने के वास्ते यह बहुत जरूरी है कि उस इलाके में रेलवे ले जाने की जो पहले तजवीज की गई थी उसे अमली जामा पहिनाया जाय। फतेहाबाद तहसील के आसपास के गांवों में और उससे आगे जहां कि भाखड़ा का पानी अब खुला है, यह बहुत जरूरी है कि जल्द से जल्द वहां पर रेलवे कनेक्शन दिया जाय। मैं आपका फिर शुक्रिया अदा करते हुए अपनी बात खत्म करता हूं।

ज्ञानी गु० सि० मुसाफिर (अमृतसर) : डिप्टी स्पीकर साहब, रेलवे बजट पर आज चार रोज से बहस हो रही है। बहुत सी बातें मेम्बर साहिबान ने कह दी हैं। मैं सिर्फ दो चार जरूरी बातों की तरफ माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूं। वह इसलिए कि मुझे उम्मीद है कि उनकी मौजूदगी में ही यह काम खुशअसलूबी से हो सकता है।

यह इतिफाक की बात है कि इस वक्त जो रेलवे के मंत्री हैं उन्होंने पहले वह जिस मुहकमें में भी मिनिस्टर रहे हैं वहां सुधार किये हैं और अब तो उनके साथ जनरल शाहनवाज जैसे इनकलाबी नौजवान हैं और इस वक्त उनके पास अच्छे-अच्छे अफसर भी हैं जिन्होंने रेलवे में अच्छे-अच्छे काम किये हैं। तो मैं कहता हूं कि उनके रिटायर होने से पहले या इससे पहले कि कहीं हमारे मंत्री महोदय किसी और मुहकमें में चले जायें, वह कुछ ऐसे काम कर जायें, जिनसे कि उनकी यादगार रहे।

असल में हम जो अपने मुल्क में एक सोशलिस्ट पैटर्न (समाजवादी ढांचे) का तरीका रायज कर रहे हैं उसके लिए मैं रेलवे को एक नमूना समझता हूं। हम जो देश में राष्ट्रीयकरण का प्रचार कर रहे हैं उसके बारे में लोग रेलवे को ही देखकर अन्दाजा लगा सकेंगे कि यह काम कितना अच्छा है और इस तरफ हमारा कदम बढ़ना चाहिए। कुछ न कुछ हमें लोगों के इम्प्रेसन चेंज (धारणायें बदलने होंगी) करने होंगे। जब तक कोई इनकलाबी स्टेप नहीं लिया जायेगा वह इम्प्रेसन चेंज नहीं हो सकते।

जहां तक बड़ी-बड़ी दुर्घटनाओं का सवाल है, यह ठीक है कि इस साल वे कुछ कम हुई हैं। तीन का जिक्र माननीय मंत्री ने अपने भाषण में किया है, मगर उसका कारण उन्होंने स्पष्ट रूप से यह दिया है कि ये एक्सीडेंट कर्मचारियों की लापरवाही से हुए हैं। यह सिर्फ माननीय मंत्री का ही खयाल नहीं है, बल्कि उन्होंने सारे जनरल मैनेजर्स की एक मीटिंग बुलायी थी और उस मीटिंग में वे भी इसी राय पर पहुँचे कि ये दुर्घटनायें कर्मचारियों की असावधानी के कारण होती हैं। तो इसके लिए मैं समझता हूं कि यह कदम सबसे पहले उठाना चाहिए कि जितने प्रिंसिपल आफिसर्स (मुख्य अधिकारी) हैं, वे सैलूनों में सफर करना छोड़ दें। मैं चाहता हूं कि चीफ इंजिनियर, चीफ मिक्ैनिकल इंजिनियर, चीफ आपरोटिंग आफिसर्स

और डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट ६ महीने के लिए इस बात का तजर्बा करें। जो चीफ अपरेटिंग आफिसर्स हैं वह तो ब्रेक में सफर करें, फर्स्ट क्लास में भी न जायें, और चीफ मिकैनिक्ल इंजिनियर अगर इंजन में बैठकर सफर करें तो मैं समझता हूँ कि अगर इस तरह ६ महीने भी अमल किया जाये ये दुर्घटनायें बन्द हो जायें सि० उनके जो कि किसी कुदरती वजह से हों या कोई और खास वजह से हों। कर्मचारियों की लापरवाही से उस हालत में ये दुर्घटनायें नहीं होंगी। कर्मचारियों की लापरवाही से दुर्घटना होना एक अफसोस की बात है। इस तरह रेलवे की बदनामी होती है। रेलवे की बदनामी होने से जो काम हम पबलिक सेक्टर (सरकारी क्षेत्र) में अपने देश में कर रहे हैं उसमें लोगों की हौसला अफजाई नहीं होती। मौजूदा हालात में रेलवे ही एक ऐसा महकमा है जो कि हमारे कामों में हमारी हौसला अफजाई कर सकता है।

दूसरी बात जो कि हाउस में ज्यादा कही गयी है वह यह है कि रोड ट्रांसपोर्ट का रेलवे से एक तरह से मुकाबला चल गया है। दर असल यह कोई मुकाबला नहीं है। यह तो ऐसी ही बात होगी कि कोई यह इस्तगसा करे कि २५ या ३० मुसल्ला आदमियों ने हम २५ या ३० हजार निहत्थों पर हमला कर दिया और हमारा बचना मुश्किल हो गया। पांच पर सेंट का और १५ पर सेंट का क्या मुकाबला हो सकता है। असल में इसके मुताल्लिक हमें कुछ बातें सोचने वाली हैं। माननीय मंत्री की स्पीच में जो फिगर दिये गये हैं में उनमें नहीं जाना चाहता। मोटी बात उन्होंने यह कही है कि माल के भाड़े में आमदनी पहले से ज्यादा हुई है और सवारी वाली गाड़ियों से आमदनी कुछ कम हुई है। लेकिन जो दोनों का अन्दाजा लगाया गया था उसमें सवारी गाड़ी से ४.६७ करोड़ कम वसूल हुआ और मालगाड़ी में अन्दाजे से ८.४० लाख कम वसूल हुआ। रेलवे संबंधी अगर लोगों का यही इम्प्रेसन रहा तो आगे माल गाड़ियों से भी ज्यादा आमदनी नहीं होगी बल्कि कम ही होगी। इस सिलसिले में मैं यह कहना चाहूंगा कि रोड ट्रांसपोर्ट का रेलवे से कोई मुकाबला नहीं है। मगर रोड ट्रांसपोर्ट वालों ने अपना इम्प्रेसन अच्छा बना रखा है। हमारे यहां अमृतसर में एक अमृतसर ट्रांसपोर्ट कम्पनी है जिसके मालिक हैं मशहूर साई दास बिजली पहलवान। मंत्री जी ने अपनी स्पीच में कहा है कि इस साल क्लेम कुछ कम हुए हैं। मैं कहता हूँ कि मंत्री महोदय को इस बात की पड़ताल करनी चाहिए कि इस वजह से तो क्लेम कम नहीं हुए हैं कि लोग निराश हो गये हैं कि क्लेम करने से कोई नतीजा नहीं निकलता, लम्बे अर्से जब क्लेम पड़े रहते हैं और इसलिये उन्होंने दावा करना छोड़ दिया है। अमृतसर ट्रांसपोर्ट कम्पनी पंजाब में एक ऐसी कम्पनी है जो बहुत जल्द क्लेम देती है। लोगों का इस कम्पनी के बारे में अच्छा इम्प्रेसन हुआ है और इसलिए लोग अपना माल इसके ट्रकों से भेजना पसन्द करते हैं। पहली बात तो यह है कि माल ठीक वक्त पर पहुंच जाता है और कोई नुकसान नहीं होता, लेकिन अगर खुदा न खास्ता कोई नुकसान हो भी जाये तो उसका क्लेम बहुत जल्द मिल जाता है। यह इम्प्रेसन लोगों पर है। इस चीज को कोई भी आदमी जाकर दरियापत कर सकता है कि कितना इम्प्रेसन इस ट्रांसपोर्ट कम्पनी ने बना लिया है।

**रेलवे उप मंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** क्या आनरेबल मेम्बर कुछ आदाद शुमार दे सकते हैं कि आजतक उन्होंने कितने क्लेम दिये हैं।

**ज्ञानी गु० सि० मुसाफिर :** मैं दे सकूंगा, मगर इस वक्त मेरे पास नहीं है। लेकिन जो बात मैं कह रहा हूँ वह कोई कहानी या किस्सा नहीं है। मैं एक सही बात कह रहा हूँ। और मैं जनरल साहब की वाकफियत के लिए अपनी ही मिसाल देता हूँ। मालगाड़ियों की कमी की वजह से जो गन्ना हमको कांगड़े को भेजना था वह सारा पठानकोट में पड़ा है। हमारे वहां जलियांवाला बाग ट्रस्ट

## [ज्ञानी गु० सिंह मुसाफिर]

का एक मेमोरियल बन रहा है। उससे मेरा कुछ सम्बन्ध है—मैं मैनेजिंग कमेटी का चेयरमैन हूँ और ट्रस्टी भी हूँ। मुझे उस मेमोरियल का काम देखना पड़ता है। उस सिलसिले में जब भी मैं अमृतसर जाता हूँ, तो ठेकेदार और प्रबन्धक की यही शिकायत होती है कि वैगन नहीं मिलते हैं कि भरतपुर से पत्थर लाया जा सके। जब हमारे मेमोरियल के लिए वैगन नहीं मिलते ह, तो दूसरों की क्या हालत होगी? जब मैं शहीदों की याद को सामने लाता हूँ, तो मुझे एक शेर याद आता है, जिसे जेनरल साहब जरूर पसन्द करेंगे —

उन्हीं से आंख बचा के गुजर गई बहार,  
कि जिनके खून से फूलों में रंग आया है।

श्री भक्त दर्शन (गढ़वाल) : मुकर्रर ।

ज्ञानी गु० सिंह मुसाफिर : वह मैंने एक मिसाल दी है। जब इसके मुताल्लिक खतो-किताब हुई और हमने उस कम्पनी को लिखा कि अमृतसर तक वैगन मुहैया करो और इसके लिए रेलवे को एप्लाइ करा, (आवेदन भेजो), तो उन्होंने एप्लाइ किया और एप्लिकेशन में उन्होंने लिखा कि हमें नई दिल्ली तक गाड़ियां दी जायें। इस पर सेक्रेटरी, जलियांवाला बाग ट्रस्ट ने उनको लिखा कि आपने सीधे अमृतसर तक क्यों नहीं गाड़ियां बुक कराईं। इस का जवाब उन्होंने यह दिया—कि सिमुत्रा या बरेली से नई दिल्ली तक मालगाड़ियां केवल ४ या ६ दिन में पहुंच जाती हैं जबकि अमृतसर तक एक डिब्बा २० या २५ दिन में पहुंचता है इसलिये हम नई दिल्ली से पत्थर ट्रकों में लाद कर अमृतसर लाते हैं। एक वैगन पर लगभग २० दिन की बचत करने के लिये हमने नई दिल्ली तक कुछ वैगनों के लिये प्राथमिकता मांगी है, हालांकि यह हमको महंगा पड़ता है।

श्री शाहनवाज खां : कहीं ऐसा तो नहीं होता है कि शहीद मेमोरियल के नाम पर अमृतसर से वैगन मांगते हैं और दिल्ली में पत्थर बेच दिया जाता है ?

ज्ञानी गु० सिंह मुसाफिर : यह चिट्ठी मैंने इस लिये पढ़ कर सुनाई है कि जिससे जाहिर हो कि लोग ट्रक्स वगैरह को क्यों पसन्द करते हैं और क्यों उनसे सामान भेजते हैं। किया तो ज्यादा होता है, लेकिन उनसे वक्त बच जाता है। जैसा कि मैंने शुरू में कहा, मेरा मतलब नुक्ता-चीनी करने का नहीं है। मेरा मतलब सिर्फ यह है कि जब रेलवे में गाड़ियां ज्यादा हो जायेंगी, उनकी रफ्तार तेज की जायगी और इस सिलसिले में कोई इन्क्लावी कदम उठाया जायगा, तब ही रोड ट्रांसपोर्ट से इसका मुकाबला किया जा सकेगा। वैसे मैं उस ख्याल से इत्तिफाक नहीं करता हूँ, जो कि बजट निकलने के बाद अखबारों में जाहिर किया गया है कि डीजल आयल और टायरों के रेट बढ़ाने का मतलब यह है कि रोड ट्रांसपोर्ट को नुकसान पहुंचाया जाय और इनडायरेक्ट तरीके से रेलवे की मदद की जाये। वह एक छोटी सी बात है और मैं इसमें नहीं पड़ना चाहता हूँ और न ही मैं रोड ट्रांसपोर्ट की कोई वकालत करना चाहता हूँ। मैं सिर्फ एक बात बतलाना चाहता हूँ कि रोड ट्रांसपोर्ट से मुकाबले की बात चाहे न की जाय, लेकिन जब तक रेलवे को एफिशेंट न बनाया जायगा, मालगाड़ियों की रफ्तार तेज न की जायगी और इस बात का इत्जाम न किया जायगा कि माल हिफाजत से और जल्दी पहुंचाया जाय और क्लेम देने का फौरी इन्तजाम न किया जायगा, उस वक्त तक इस तरफ लोगों की तवज्जह नहीं हो सकती है। सवारी गाड़ियों की भी वही हालत है। आज लोगों में रेल पर सफर करने का एन्प्रूजिएज्म (उत्साह) ज्यादा नहीं रह है। बड़ी क्लासों में पार्लियामेंट के मेम्बर जाते हैं, जिनको मुफ्त पास दिये जाते हैं या बड़े अफसर जाते हैं, जिन को सरकारी तौर पर वह सूलियत दी जाती है, लेकिन आम लोग यह समझते हैं कि बस के जरिये आसानी से, जल्दी और हिफाजत से पहुंचेंगे। हम

राउरकेला गए, तो वहां पर स्टेशन पर बड़ी भीड़ देखी। दूसरे दिन भी वैसी ही भीड़ देखी। हमको बताया गया कि वह भीड़ हर वक्त रहती है और फारेनर्ज (विदेशियों) को आगे पीछे जाने का रास्ता नहीं होता है। इसलिये मैं अर्ज करना चाहता हूं कि इम्पार्टेंट जगहों पर भीड़ कम करने का कोई न कोई इन्तजाम करना चाहिये।

इसके बाद मैं पंजाब के सम्बन्ध में नई रेलों के मुताल्लिक एक दो बातें कहूंगा। हम रेलवे मिनिस्ट्री के मशकूर हैं कि रोहतक से गौहाना तक लाइन बनाई गई है, लेकिन असल में परपज तभी सर्व होता है अगर गोहाना को पानीपत से मिला जाता, जैसा कि लड़ाई से पहले था। वह जो पचास परसेंट की मदद की गई है, वह तो वैसी ही है कि किसी को चौथो छत से लिफ्ट से नीचे लाया जाये और दूसरी छत पर लिफ्ट खराब हो जाय, तो उसको कहा जाय कि तुम्हारा पचास परसेंट काम हो गया, चाहे वह लिफ्ट में बैठा रहे। रोहतक से गोहाना तक लाइन बनाना ऐसा ही है, लेकिन जब तक उसको पानीपत तक न मिलया जाये, तब तक परपज पूरी तरह सर्व नहीं होता है।

चंडीगढ़ एक इम्पार्टेंट जगह है। ज्यों ज्यों उसकी प्राप्ति हो रही है, उस सिलसिले में रेलवे की जिम्मेदारी भी बढ़ती जाती है। जितने ही डेवलपमेंट के काम ज्यादा होंगे—आखिर डेवलपमेंट के काम को कोई रोक नहीं सकता है—जितनी ही ज्यादा सड़कें बनेंगी, उतना ही रेलवे के साथ मुकाबला ज्यादा होगा और उतना ही रेलवे को बढ़ना पड़ेगा। चंडीगढ़ को लुधियाना से मिलाना बहुत जरूरी है। उसको जगाधरी से मिलाना भी बड़ी जरूरी है, जहां कि रेलवे के वर्कशाप हैं। यह कितनी अजीब बात है कि चंडीगढ़ में कोई शैल्टर नहीं है। वहां पर यूनिवर्सिटी बन गई है। मुझे यह इत्तिला मिली है कि जब वहां पर इम्तिहानों के परचे पार्सल होने के लिए गए तो वे शैल्टर न होने की वजह से भीग गए और उनको धूप में सुझाना पड़ा है। इसलिये चंडीगढ़ की इम्पार्टेंस को जरूर समझना चाहिए।

एक लाइन कादियां से श्री हरगोविन्दपुर तक बनाई जाय। पहले वहां सरवे करके इन्तजाम किया गया था कि कादियां से हरगोविन्दपुर को मेन लाइन व्यास बुटारी के साथ मिलाई जाये। मैं यहां पर कई दफा बजट के मौके पर कह चुका हूं। वहां पर बिछी हुई लाइन उठा दी गई। उस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया।

माधोपुर से जम्मू तक जो लाइन है, वह दूसरे पांच-साला प्लान में खत्म हो जानी चाहिए।

मैं एक और जरूरी बात का जिक्र करना चाहता हूं। रोड ट्रांसपोर्ट की बात तो की जाती है, लेकिन अगर किसी को अमृतसर से फिरोजपुर जाना हो, तो उसके दिल में रेलवे से जाने का ख्याल क्यों पैदा होगा? इसकी वजह यह है कि रेलवे में जालन्धर के रास्ते १४० मील का सफर तय करना पड़ता है, जबकि अमृतसर से फिरोजपुर ८६ मील है। अगर रेलवे लाइन बनाई जाय, तो ७५ मील की लाइन बनती है और वह भी बहुत हद तक बनी हुई है। यानी अमृतसर से पट्टी तक लाइन बनी हुई है और पट्टी से हरी का पत्तन १७ मील है और वह १७ मील की लाइन बनती है। इसके आगे हरी का पत्तन से खू तक सात मील की पट्टी पड़ी हुई है। उसे इम्परूव करने की जरूरत है। ज्यादा से ज्यादा चौबीस मील के टुकड़ से बार्डर के तीनों डिस्ट्रिक्ट्स कवर हो जाते हैं—पठानकोट तो मिला, हुआ है।

इसी तरह गोविन्दनगर से मंडी तक ४५ मील का फासला है। उस की इम्पार्टेंस यह है कि वहां सफेद नमक निकला है, जिस की देश को बड़ी जरूरत थी। उसको भी मिलाया जाना चाहिए।

[ज्ञानि गु० सिंह मुसाफिर]

अगर डीज़ल गाड़ियां अमृतसर से जालंधर, जालंधर से फिरोज़पुर, दिल्ली से जींद, जींद से पानीपत, दिल्ली से नरवाना, नरवाना से कुरुक्षेत्र और कुरुक्षेत्र से दिल्ली चलाई जायें, तो इससे पंजाब को सहूलियत हो सकती है। मैं एक छोटी सी बात यह कहना चाहता हूँ . . . . .

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप बहुत सी बातें कहेंगे तो शायद वे मानी न जायें।

**ज्ञानि गु० सि० मुसाफिर :** मैं दो तीन मिनट में सारी बात खत्म कर देना चाहता हूँ। मैं एक बड़ा जरूरी सवाल यहां पर रखना चाहता हूँ। यहां पर जो मंथली टिकट दिये जाते हैं उनके लिये कलकत्ते में एक सिस्टम (प्रणाली) है और दिल्ली में दूसरा। दिल्ली में पंजाब के बहुत से लोग आते हैं मजदूरी करने के लिये। कलकत्ते में अगर कोई १६ सिंगल टिकट ले ले तो उसको एक महीने का पास मंथली मिल जाता है। लेकिन यहां पर कायदा २४ सिंगल टिकटों का रक्खा हुआ है, यानी ड्यूटी का। मैं चाहता हूँ कि दिल्ली को भी कलकत्ते की ही तरह कर दिया जाय। वहां पर तीन महीने के लिये २० टिकटों का हिसाब रक्खा गया है, लेकिन गरीब आदमी कोई भी तीन महीने के लिये इकट्ठा पास नहीं लेते।

इसके बाद में कैटरिंग के बारे में कहना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने कहा है कि पब्लिक ने इसको पसन्द किया है। डिपार्टमेंट ने पसंद किया हो, तो मैं नहीं कह सकता, डिपार्टमेंट को कितना फायदा हुआ यह मैं ठीक तरह से जानता नहीं हूँ, इसका यह मतलब भी नहीं है कि मैं डिपार्टमेंटल कैटरिंग की मुखालिफत करता हूँ या सपोर्ट करता हूँ, या यह कहता हूँ कि उसको प्राइवेट ठेकेदार के पास होना चाहिये, मगर यह कहना गलत है कि उसमें कुछ इम्प्रूवमेंट, हुआ है। आप एक मोटी सी बात दिल्ली की ले सकते हैं। दिल्ली के होटल में जबकि वह ठेकेदार के पास था कोई ४०० रु० रोज का सेल था। आज माननीय मंत्री जी शायद इसको ज्यादा अच्छी तरह बतला सकेंगे लेकिन मेरा ख्याल है कि अब वह डेढ़ या दो सौ रुपया से ज्यादा नहीं है।

इसके बाद आप सफाई की बात को देखिये। सफाई एक खास चीज है। जो लोग बाहर से आते हैं पुरानी दिल्ली के स्टेशन पर वह रेस्ट हाउस या वेटिंग रूम में जाया करते हैं। आप वहां जाकर देख लें, कोई भी नहीं कह सकता कि वहां पर सफाई अच्छी है। दिल्ली स्टेशन में एक पुराना लिफ्ट है। मैं कहूंगा कि आप जाकर उस लिफ्ट की ही देखिये। अगर कोई भी उस लिफ्ट पर चढ़ कर देखे और वेटिंग रूम में जाये तो पता चलेगा कि लोग क्या इम्प्रेसन ले कर जाते होंगे। पहले वह इतना अच्छा हुआ करता था कि उसमें मुंह नजर आता था लेकिन अब वह इतना खराब है कि उसे देख कर ही जी मचला उठता है। ऐसी हालत में कोई आदमी बाहर से आ कर क्या इम्प्रेसन लेगा।

एक छोटी सी बात कैटरिंग के बारे में और भी है। चाहे वह डिपार्टमेंटल हो या ठेकेदार की हो, आखिर हम लोगों को वहां खाना जरूर खाना है, इसलिये इनके बारे में लोगों को आप जितना अच्छा इम्प्रेसन देंगे उतना ही बेहतर होगा। एक गाड़ी थी, उसमें मैंने डाइनिंग कार में कोई सफाई नहीं देखी। मैं खाने को बैठा तो बरतनों को देखा, नैपकिन को देखा। आप, डिप्टी स्पीकर साहब, इस बात को अच्छी तरह समझ सकते हैं कि एक दाढ़ी वाले आदमी को गाड़ी में बगैर नैपकिन के खाना खाने में कितनी दिक्कत होती है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** मैं उसमें गया ही नहीं।

**ज्ञानि गु० सि० मुसाफिर :** वेअरर से मांगने पर भी साफ नैपकिन नहीं मिला क्योंकि उनको इस बात का खयाल नहीं है, इस बात की चिन्ता नहीं है कि उसका क्या असर पड़ता है। खैर, इसके मुताल्लिक ज्यादा न कह कर यही कहूंगा कि कैटरिंग में और इम्प्रूवमेंट करना चाहिये। अगर

इससे आगे कदम उठाना है, आगे बढ़ना है तो मेहरबानी करके उस वक्त तक कदम न उठाइये जब तक आपके पास इन्तजाम अच्छा न हो। अगर आपके पास इन्तजाम हो तो बेशक उठाइये। जब तक इन्तजाम नहीं हो जाता तब तक मुसाफिरों को रेलवे डिपार्टमेंट को तकलीफ नहीं देनी चाहिये। चूंकि मैं खुद भी मुसाफिर हूं इसलिये मेरा ताल्लुक सफर से ज्यादा रहता है और इसी लिये मुझे इसकी चिन्ता है।

इसके बाद एक बात मैं आपकी इजाजत से चितरंजन लोकोमोटिव्ज के मुताल्लिक कहना चाहता हूं। पिछले साल २८ जनवरी को वहाँ गया तो कहा गया था कि ६३३ एंजिन अब तक बन चुके हैं और वहाँ के जो कर्मचारी हैं उनका अन्दाजा था कि हम डेढ़ रोज में एक एंजिन तैयार करते हैं, यानी साल में २४०। लेकिन मुझे माननीय मंत्री की स्पीच को पढ़ कर बड़ी हैरानी हुई कि अब तक १५४ से बढ़ कर कुल १६८ तक ही एंजिन बने हैं। शुरू शुरू में और सरदार करनैलसिंह के समय में ७६ से बढ़ कर १५४ तक यह चला गया था उम्मीद थी कि आगे भी काफी तेजी से यह तादाद बढ़ेगी लेकिन १५४ के बाद सिर्फ १४ का इजाफा हुआ है। अगले साल तक १६८ तक ही रहेंगे। हमने तमाम लोहे के कारखाने बनाये हैं और लोहा तैयार हो रहा है, आखिर उसकी कहीं तो खपत करनी ही होगी। मैंने इस दफा टैल्को को भी देखा। उन्होंने कहा कि वे रेलवे को १०८ एंजिन दे सकते हैं। उन्होंने ६० तक के लिये कहा है, लेकिन १०८ तक दे सकते हैं। बाहर से छोटे एंजिन मंगवाने की बजाय टैल्को की तरफ भी ज्यादा ध्यान दिया जाय।

**श्री शाहनवाज खां :** बिल्कुल कोई एंजिन नहीं मंगवायेंगे स्टीम का।

**ज्ञानी गु० सि० मुसाफिर :** अब मैं पंजाब की राजधानी चंडीगढ़ की बात फिर कहना चाहता हूं। राजपुरा का क्रासिंग पुल जल्दी बनाया जाय ताकि पटियाला और चंडीगढ़ के बीच आमद रफ्त में आसानी हो।

**श्रीमती सहोदरा बाई (सागर—रक्षित—अनुसूचित जातियां) :** आज पांच दिन के बाद आपने मुझे मौका दिया बोलने का। हमारे विभिन्न माननीय सदस्य रेलवे बजट पर बोल चुके हैं, मैं भी थोड़ा सा बोलूंगी।

अपने अपने क्षेत्र के लिये तो सब चाहते हैं कि हमारे क्षेत्र में लाइनें बनाई जायें, लेकिन उस क्षेत्र की मांग कोई नहीं करता जिनमें और भी बहुत अड़चनें हैं। रेलवे मंत्री जी को बतलाने की आवश्यकता नहीं है आज भी बहुत से इलाके ऐसे हैं जहां पर रेलवे की सुविधा बिल्कुल नहीं है। जैसे अभी काश्मीर में पठानकोट से रेलवे ले जाने की बड़ी आवश्यकता है क्योंकि हमारे शत्रु वहां पर बैठे हुए हैं। वहां लाइन बनाने की आवश्यकता इसलिये है ताकि हम अपने देश की रक्षा कर सकें।

सन् १९५५ में मैं गोआ गई थी। रत्नागिरि डिस्ट्रिक्ट में गाड़ी बेलगांव से सावन्तवाड़ी और बांधा तक और सावन्तवाड़ी से वेगुरला तक। यह जगहें ऐसी हैं जहां के लोगों ने लाइन की मांग की थी और कहा था कि वहां पर रेल की व्यवस्था होनी चाहिये। दूसरे वहां पर पोर्चुगीज राजा राज्य करत हैं। इसलिये भी यह आवश्यक है कि गाड़ियां चलाई जायें ताकि हम अपने राष्ट्र की रक्षा कर सकें। इसी प्रकार और भी कई जगहें हैं जहां पर रेलवे की कोई व्यवस्था नहीं है। उन जगहों की ओर हमारे रेलवे मंत्री जी को ध्यान देना चाहिये। इसी तरह से मध्य प्रदेश का इलाका है। सन् १८५७ में झांसी की रानी अंग्रेजों से लड़ी थी। और उसकी वजह से अंग्रेजों ने विन्ध्य प्रदेश को बिल्कुल कुचल दिया था, बरबाद कर दिया था और वह उसी तरह से चला आ रहा है। वहां पर ऐसी जगहों पर रेल लाइन नहीं गई है जैसे हमारा सागर का इलाका है। सागर से वंडा, हीरापुरा, छतरपुर, पन्ना तक रेल लाइन होनी चाहिये क्योंकि वह डाकुओं का एरिया है। अगर उस जगह को सुरक्षित करना है तो वहां पर

[श्रीमती सहीदरा बाई]

लाइनों का बनाना जरूरी है। इस तरह से हमारे देश के रहने वालों की रक्षा भी होगी और बेकारों को काम भी मिलेगा। साथ ही साथ वहां ऐसी जगहें हैं जहां पर कि हीरे की खानें हैं। उस जगह पर रेल लाइन हो जाने से बहुत मदद मिल सकती है।

आज जो रेलों में भीड़भाड़ बहुत होती है जिसकी वजह से लोगों को बड़ी तकलीफ होती है। पुरुष तो बलवान होते हैं, लेकिन स्त्रियां जरा कोमल होती हैं। उनको गाड़ी पर चढ़ने में बड़ी दिक्कत होती है। पुरुष तो चढ़ जाते हैं लेकिन महिलायें रह जाती हैं। इसलिये मेरा सुझाव यह है कि अगर गाड़ी में दस डब्बे हों तो पांच महिलाओं के लिये हों और पांच पुरुषों के लिये ताकि महिलायें आसानी से अपने डब्बों में प्रवेश कर सकें। रात के समय में यदि पुरुष और महिलायें साथ बैठते हैं तो वह बिल्कुल मिल कर बैठती हैं, पैर फैला कर सीट पर सो जाते हैं और अगर महिलायें, जो खड़ी होती हैं, कहती हैं कि भाई साहब जरा सरक तो जाओ तो कोई भी उनकी बातों पर ध्यान नहीं देता है और वे कह देते हैं कि हम नहीं उठ सकते हैं। इस तरह से महिलाओं को अनेक प्रकार की दिक्कतें होती हैं।

रेलवे विभाग में पुरुषों की बहुत अधिकता है। महिलाओं के लिये उसमें जगह ज्यादा नहीं है। उसमें महिलाओं को और भी ज्यादा नौकरियों की व्यवस्था होनी चाहिये। जैसे कंडक्टर गार्ड होता है, उसके स्थान पर अगर महिला कंडक्टर गार्ड चला करें तो महिलाओं को भी बड़ी सुविधा होगी। बड़े बड़े स्टेशनों पर महिलाओं को इन पदों पर रखा जा सकता है। हमारी लड़कियां पढ़ लिख कर विद्वान् होगई हैं, बी० ए० पास करके निकलती हैं फिर भी पुरुष इन जगहों में ज्यादा प्रवेश पा जाते हैं, महिलायें नहीं पहुंच पाती हैं। अगर अब महिलायें ज्यादा रक्खी जाया करें तो सारे देश की व्यवस्था ठीक से होगी। महिलाएं पुरुषों से किसी तरह कम नहीं हैं और उनको बराबर के अधिकार प्राप्त हैं। इसलिये मैं चाहती हूं कि रेलवे विभाग में पुरुषों के साथ साथ महिलाओं को भी सर्व करने का चांस दिया जाय और मैं आपको विश्वास दिलाना चाहती हूं कि महिलायें जो भी जिम्मेदारियां आप उन पर सौंपेंगी उनको वे योग्यतापूर्वक वहन करने में समर्थ होंगी। इसलिये मेरा यह सुझाव है कि रेलवे में महिलाओं को भी नौकरियों आदि पदों में उचित स्थान दिया जाय . . . . .

सरदार अ० सि० सहगल (जंजगीर) : रेलवे बोर्ड में महिलाओं को स्थान दिया जाय ?

श्रीमती सहीदरा बाई : मैं रेलवे बोर्ड की ही तो बात कह रही हूं। जहां जहां मैं जाती हूं वहां मुझ से बहिनें यह कहती हैं कि उन्हें भी देश की सेवा करने का अवसर दिया जाय और उनको जिम्मेदारी सौंपी जाय ताकि वे भी पुरुषों के साथ कंधा से कंधा मिला कर काम कर सकें।

इसके अतिरिक्त मुझे सदन और रेलवे मंत्रालय का ध्यान इस ओर दिलाना है कि जो हमें भारी घाटा होता है उसका एक कारण यह भी है कि हमारे रेलवे मंत्रालय में जो कर्मचारी लोग हैं वे ईमानदारी सच्चाई और पूरी लगन के साथ अपने कर्तव्य का पालन नहीं करते और रेलवे का लाखों मन कोयला ब्लैक में पहुंच कर बिकता है और मैं चाहती हूं कि आज इस तरह जो कोयले की चोरी की जा रही है और जो ब्लैक में बिक रहा है उसको बन्द करने और रोकने की कोई उचित व्यवस्था की जाय।

दूसरा कारण घाटे का यह भी है कि आज के दिन भी काफ़ी संख्या में लोग बिना टिकट सफर करते हैं और टिकट क्लक्टर्स चैकिंग का कर्तव्य ठीक से नहीं निबाहते हैं और उल्टे नाजायज़ तौर से उनसे पैसे लेकर अपनी जेबों में रख लेते हैं और उनको बिना टिकट सफर करने देते हैं।

हमारी रेलों में पाकिटमारों के गैंग्स (दल) चलते हैं और होता यह है कि वे भांप लेते हैं कि फनां शस्स जो कि मान लीजिये दिल्ली से चढ़ा है और कलकत्ते जा रहा है उसके पास जेब में पैसा है और वह उस शस्स को दूसरे गैंग वालों के हाथ में बेच लेते हैं, हज़ार को बेच कर १०० रुपये उस गैंग

से ले लेते हैं और इस तरह वह बिकता जाता है और वे पाकिटमार लोग उपयुक्त मौक़े की तलाश में रहते हैं और मौक़ा पाते ही जेब साफ़ कर देते हैं। इस काम में केवल पुरुष ही नहीं हैं बल्कि स्त्रियां भी लगी हुई हैं और वे साथ में रेल में सफ़र करती हैं और मौक़ा पाते ही जेब काट कर रफू चक्कर हो जाती हैं। रेलों में आज जो इस तरह की चोरी और पाकिटमारी होती है, इसको रोकने की ज़रूरत है।

बहुत सी लड़कियां अपने घरों से निकल कर रेलों में बिना टिकट सफ़र करती रहती हैं, पाकिटमारी करती हैं और भीख मांगती हैं। रेलवे मंत्रालय को उनको रोकने की उचित व्यवस्था करनी चाहिये।

अब मैं थोड़ा सा अपने देहाती रेलवे स्टेशनों की बाबत निवेदन करूंगी। शहरी इलाकों में जो रेलवे स्टेशन पड़ते हैं वहां पर शौचालय, शैड और पानी आदि के नलों का इन्तज़ाम होता है लेकिन जो रेलवे स्टेशन्स देहाती इलाक़े में पड़ते हैं उनका कोई पुरसांहाल नहीं है। न तो वहां पर नलों की व्यवस्था है और न ही वहां पर कुओं आदि की व्यवस्था होती है जिसके कारण यात्रियों को बड़ी परेशानी और असुविधा का सामना करना पड़ता है। मैं चाहती हूँ कि रेलवे मंत्री महोदय और उनका मन्त्रालय देहाती रेलवे स्टेशनों की अवस्था सुधारने की ओर तत्काल ध्यान दे और वहां पर पातालीय नलों की व्यवस्था हो ताकि यात्री लोग प्यास के मारे न तड़पें।

इसी तरह मुझे शैडों की व्यवस्था के बारे में कहना है और मुझे बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है कि बड़े बड़े स्टेशनों पर तो शैडों की व्यवस्था है और जो हैं उनको और बढ़ाया जा रहा है और अन्य प्रकार की सुविधायें वहां पर सुलभ की जा रही हैं लेकिन देहाती स्टेशनों की इस सम्बन्ध में बिल्कुल उपेक्षा की जा रही है जो कि अनुचित है। अब हमारे पथरिया और दमोह स्टेशनों पर शैड नहीं हैं और मैं चाहती हूँ कि वहां पर शैड बनाये जायें।

आज वह आम शिकायत है कि व्यापारी लोग और दूसरे लोग जो फल, सब्जी और अन्य चीजें रेल से एक जगह से दूसरी जगह भेजते हैं, वे रास्ते में हड़प कर ली जाती हैं, चुरा ली जाती हैं और कभी कभी तो खाली टोकरा ही डैस्टिनेशन पर पहुंचता है। इसका कारण यह है कि आज आपके जो रेलवे कर्मचारी हैं वे ईमानदारी से अपने कर्तव्य का पालन नहीं करते हैं और इसी के कारण यह माल की चोरी होती है और समय पर लोगों को उनका माल नहीं मिल पाता है। मंत्री महोदय को इसको रोकने के लिए सक्रिय कदम उठाना चाहिये।

[श्रीमती रेणु चक्रवर्ती पीठासीन हुईं]

मुझे यह देख कर बड़ी प्रसन्नता है कि इस समय हमारी एक माननीय बहिन सभापति की कुर्सी पर विराजमान हैं और मुझे आशा और विश्वास है कि वे मुझ बोलन का और अपनी पूरी बात रखने का समय देने की कृपा करेंगी।

मुझे मंत्री महोदय की सेवा में यह भी निवेदन करना है कि कहीं कहीं पर रेलवे में कर्मचारी पिछले १०, १० साल से तैनात हैं और वे ठीक से अपनी ड्यूटी अंजाम नहीं देते हैं लेकिन उनका ट्रांसफर नहीं किया जाता है। वे लोग ड्यूटी न देकर आपस में लड़ते झगड़ते हैं और अक्सर उनमें शराबखोर और ज़मारी होते हैं और उनकी मनमानी को कोई रोकने वाला नहीं है। इसलिये मैं चाहूंगी कि मंत्री महोदय को इसकी ध्यानपूर्वक पड़ताल करानी चाहिये कि इस तरह की गड़बड़ी कहां कहां उनके विभाग में हो रही है और उसको बन्द करने के लिए उन्हें ज़रूरी कार्यवाही करनी चाहिये।

देहाती इलाकों और अन्य जगहों पर जहां कि रेलवे लाइनें बनी हैं, उनके पास बहुत सी ऐसी ज़मीन बेकार पड़ी है जिस पर कि काश्त की जा सकती है और अन्न आदि उपजाया जा सकता है और

[श्रीमती सहोदरा बाई]

मैं चाहती हूँ कि इस तरह की ज़मीनों को यून ही बेकार न पड़े रहने दिया जाय और ग्रामीणों और उन लोगों को जो कि उन ज़मीनों के नज़दीक के क्वार्टर्स में रहते हैं उनको उन ज़मीनों को जोतने की सुविधा दे दी जाय ताकि ऐसी बेकार ज़मीनों में उत्पादन कार्य किया जा सके ।

मैं रेलवे मन्त्रालय का ध्यान इंजनों से गिरने वाली आग से जो देश का नुकसान होता है उसकी ओर दिलाना चाहती हूँ । आज होता यह है कि जब रेलवे इंजन किसी जंगल से होकर गुज़रता है तो उससे निकलने वाली आग से जंगल के जंगल जल कर खाक हो जाते हैं और नष्ट हो जाते हैं और घास में आग लग जाती है । इसलिये मेरा सुझाव है कि इस नुकसान को रोकने के लिए इंजनों में जाली लगानी चाहिए ताकि जो आग बाहर को निकल कर गिरती है वह न गिरने पाये ।

इसके अतिरिक्त मैं रेलवे मन्त्रालय का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहती हूँ कि आज जो हमारे स्टेशनों पर गाइड्स तैनात होते हैं वे बिल्ला तो ज़रूर लाय होते हैं लेकिन वे सिवाय इधर उधर पैट में हाथ डाले घूमने के और कुछ नहीं करते और खास कर ग्रामीण भाई जो कि पढ़े लिखे नहीं होते और जो कि रेल आदि के समय की जानकारी चाहते हैं उनको ठीक में एटेंड नहीं करते । मन्त्रालय को देखना चाहिए कि उन्होंने जो कर्मचारी इस काम के लिए तैनात किये हैं वे ठीक से अपनी ड्यूटी अंजाम देते हैं ।

मैं फिर अपनी यह मांग दुहराना चाहती हूँ कि पथरिया और दमोह में शैंड की व्यवस्था होनी चाहिये ।

मैंने उस क्षेत्र में स्पेशल गाड़ी चलाने की मांग की थी और मैं कोई कारण नहीं देखती कि उसकी व्यवस्था क्यों नहीं हो सकती जबकि उस लाइन पर मालगाड़ी हजारों मील तक चलती है । इसलिए मेरी मांग है कि बीना से विलासपुर तक एक रेलगाड़ी चलाने की व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिये ताकि वहां की जनता को सहूलियत हो । आज जब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाती हूँ तो मुझे लोगों से यह उलाहना सुनने को मिलता है कि आप इतना भी जब नहीं करा पाती तो आपके वहां पर भोजन से हमें क्या फायदा हुआ और हमें आपको वोट देन से क्या लाभ हुआ और वे यहां तक मुझे कहते हैं कि अगर ऐसी ही हालत बनी रही तो हम अब की बार आपको वोट नहीं देंगे । इसलिये मेरी प्रार्थना है कि उस क्षेत्र की उपेक्षा न की जाय और रेल चलाने की व्यवस्था की जाय और इस सम्बन्ध में यह याद रखना है कि इसकी मांग चाहे कांग्रेस वालों की तरफ से आये या हमारे उधर बैठने वालों की तरफ से की जाय, उस पर रेलवे मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये क्योंकि इस मांग के पीछे वहां की जनता की आवाज़ है और उसकी इसलिये उपेक्षा नहीं की जानी चाहिये ।

मैं अपना स्थान ग्रहण करने से पेश्तर एक बात जो कि रही जाती है उसको कह कर समाप्त कर दूंगी और वह है हमारी रेलों में लले, लंगड़े, कोढ़ी और अपाहिज लोगों को सफर करना । आज उन लोगों की काफ़ी संख्या है और इस तरह के कोढ़ी, अपाहिज और लंगड़े धड़ल्ले से हमारी रेलों में सामान्य मुसाफ़िरों के साथ बैठ कर सफर करते हैं जो कि स्वास्थ्य की दृष्टि से उचित नहीं है और उससे जनसाधारण में तरह तरह की बीमारियों के फैलने का सदा खतरा बना रहता है । इसलिये मैं चाहूंगी कि हर रेलगाड़ी में इस किस्म के लोगों के बैठने के लिये गाड़ी के आखिर में एक डिब्बा लगा दिया जाय जहां कि यह लोग बैठें । आज जो वह भिखारी, कोढ़ी और लंगड़े रेलगाड़ियों में मुसाफ़िरों के डिब्बों में एक साथ सफर करते हैं और भीख मांगते हैं और जाहिर है कि जब विदेशी लोग यह दृश्य देखते होंगे तो वे हमारे बारे में क्या सोचत होंगे और इसलिये मैं चाहती हूँ कि इसकी उचित व्यवस्था की जाय और उनके लिए रेलगाड़ी में एक अलग डिब्बा जोड़ दिया जाय जहां कि वे लोग बैठें ।

सक। तो मेरा यह सुझाव है कि गाड़ियों में मांगने वालों पर ज्यादा ध्यान रखा जाये। उनके लिए पीछे एक डिब्बा लगा दिया जाये जिसे वे चले। हमारे देश में हरद्वार में हर बारह साल में एक मेला लगता है, नासिक में लगता है और इलाहाबाद में भी लगता है। उसमें ये साधू लोग जरूर जाते हैं और बगैर जाये मान नहीं सकते। इसलिये इनके लिए पीछे एक डिब्बा लगा दिया जाये ताकि और लोगों को जाने में दिक्कत न हो। यह मेरी प्रार्थना है।

**श्रीजगदीश अवस्थी (बिल्हौर) :** सभानेत्री जी, रेलवे के सामान्य बजट पर कई रोज से चर्चा हो रही है और सदन के कई माननीय सदस्यों ने अपने अपने विचार व्यक्त किये हैं। मैं रेलवे के मंत्री महोदय से केवल यही कहूंगा कि अभी तक रेलवे प्रशासन के समक्ष गाड़ियों में अत्यधिक भीड़-भाड़, रेलवे की दुर्घटनायें और गाड़ियों का देर से चलना, यही समस्यायें थीं। लेकिन अब इनके साथ एक और समस्या बढ़ गयी है, वह यह कि जो यात्री चलते हैं उनकी हत्यायें होती हैं, चोरियां होती हैं। यह एक बड़ी समस्या बढ़ती जा रही है जिसकी ओर रेलवे प्रशासन को ध्यान देना चाहिए। यद्यपि यात्रियों की जान व माल की रक्षा के लिए रेलवे सुरक्षा दल तथा रेलवे पुलिस का संचालन होता है, लेकिन ये दोनों दल साथ साथ चलते भी हैं और फिर भी चोरियां भी होती जाती हैं और हत्यायें भी होती जाती हैं। यह एक बड़ा गम्भीर प्रश्न है जिसके ऊपर रेलवे प्रशासन को निश्चित रूप से विचार करना चाहिये। इन दोनों सुरक्षा दलों का संचालन दोषपूर्ण है। रेलवे सुरक्षा दल की जिम्मेदारी केवल माल की रक्षा करना है, जबकि रेलवे पुलिस की जिम्मेदारी यात्रियों की जान की रक्षा करना है। लेकिन इन दोनों दलों में कोई सामंजस्य नहीं है और इसलिये यात्रियों को अनक कष्टों का सामना करना पड़ता है।

दूसरी बात रेलवे मंत्री जी ने यह कही कि आज रेलवे की आमदनी घटती जा रही है। उसका मुख्य कारण उन्होंने यह बताया कि रेल और रोड की प्रतियोगिता है जिसमें रोड आग बढ़ती जा रही है, और उसके फलस्वरूप रेलवे की आमदनी में घाटा होता जा रहा है। इस सम्बंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि इस घाटे को इस तरह दूर किया जा सकता है कि रेलवे प्रशासन अपने काम में अधिक क्षमता लावे। अगर सामान जल्दी ढोया जाय और गाड़ियां जल्दी चले तो स्वयं लोग रेलवे की तरफ आकर्षित होंगे और अपने माल को रेलवे द्वारा भर्जेंगे। इस समस्या का यह हल कदापि नहीं होना चाहिए कि इस खुली प्रतियोगिता में जो टुक चलते हैं उन पर कोई प्रतिबन्ध लगाया जाये। रेलवे प्रशासन को अपने अन्दर के दोषों को दूर करना चाहिए।

मैं सदन का और माननीय मंत्री महोदय का ध्यान एक बात की ओर दिलाना चाहता हूं। रेलवे बोर्ड रेलवे प्रशासन का प्रमुख बोर्ड है जिस के जरिये रेलवे प्रशासन का सारा काम हो रहा है। उस बोर्ड में आज पक्षपातपूर्ण कार्य हो रहा है और रेलवे प्रशासन में आज जो भ्रष्टाचार की खिन्दी पकती है उस का एक नमूना मैं माननीय मंत्री महोदय और सदन के सामने रखना चाहता हूं। मेरे एक प्रश्न का १७ दिसम्बर को रेलवे मंत्री ने यह उत्तर दिया था कि ढाई सौ रेलवे के मालगाड़ी के मुंडा डब्बों के निर्माण का ३० जनवरी १९५७ को ठेका कानपुर स्थित सिंह इंजीनियरिंग वर्क्स को दिया गया। उस ठेके में आठ शर्तें थीं। उन शर्तों में एक शर्त यह थी कि डेढ़ वर्ष के अन्दर २८ लाख रुपये के ठेके में वह ढाई सौ डिब्बे सप्लाई किये जायें। मुझे जो उत्तर दिया गया उसमें बतलाया गया कि डेढ़ वर्ष में एक भी डिब्बा सप्लाई नहीं किया गया। लेकिन सब से बड़ी आश्चर्य की बात तो यह हुई कि उस ठेके को पुनर्जीवित कर दिया गया। मुझे पता नहीं कि आज भी वह ठेका कायम है या नहीं। मैं जानना चाहूंगा कि जब डेढ़ वर्ष में एक भी डिब्बा सप्लाई नहीं किया गया तो इस २८ लाख के ठेके को क्यों पुनर्जीवित किया गया। मैं जानना चाहूंगा कि उस ठेके को पुनर्जीवित करने के लिये क्यों उदारता बरती गयी। मुझे जो उत्तर दिया गया था उस में यह बात नहीं थी कि अगर यह प्राइवेट

[ श्री जगदीश अवस्थी ]

फर्म रेलवे वैगन्स सप्लाय नहीं कर सकेगी तो उस का ठेका पुनर्जीवित कर दिया जायेगा । पता नहीं कि किस तरह से यह शर्त उस ठेके में बढ़ा दी गई कि आवेदक समय के अन्दर अगर रेलवे वैगन न दे सके और अगर वह ठेके को बढ़ाना चाहे तो उसे अवधि और मिल सकती है । पता नहीं कि उस में यह शर्त कैसे बढ़ा दी गई । हम देखते हैं कि रेलों में लिखा रहता है कि भारतीय रेलें भारतीय जनता की सम्पत्ति हैं और हमको उसकी रक्षा करनी चाहिये । मैं यह कहना चाहूंगा कि यह २८ लाख रुपया भी तो भारतीय जनता का ही सम्पत्ति है । जिस प्राइवेट फर्म को डब्बे बनाने की क्षमता नहीं उस को ठेका क्यों दिया गया इस पर विचार होना चाहिये । मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री अपना उत्तर देते समय इस पर प्रकाश डालें ताकि सदन को मालूम हो जाये कि इस प्रकार का पक्षपात किया जाता है । इस तरह से रेलवे की सम्पत्ति के साथ खिलवाड़ की जाती है ।

इस देश के अन्दर एक चीज की बड़ी चर्चा हुई है । हमारे देश में मूंदड़ा कांड हुआ । मथाई कांड हुआ । मैं यह भी चाहता हूं कि जो इस प्रकार के ठेके दिये जायें जिन का ठीक से काम न हो वह भी हमारे सामने आने चाहियें ।

हम चाहते हैं कि अपने देश में समाजवादी समाज रचना करें । लेकिन हम देखते हैं कि रेलों में सैलून लगाये जाते हैं, एअर कंडीशन्ड गाड़ियां लगायी जाती हैं, फर्स्ट और सैकिंड क्लास के डब्बे लगाये जाते हैं और थर्ड क्लास के भी डब्बे लगाये जाते हैं। इस अवस्था में कैसे समाजवादी समाज की रचना हो सकती है। आज हम देखते हैं कि जो लोग सैलूनों में, एअर कंडिशनड गाड़ियों में और फर्स्ट क्लास में चलते हैं उन से रेलवे को घाटा होता है, लाभ कम होता है । लेकिन जो तृतीय श्रेणी के यात्री चलते हैं उन से ही रेलवे को आमदनी ज्यादा होती है । लेकिन अगर आप सुख सुविधाओं की ओर देखें तो जो लोग आज सैलूनों में, एअर कंडिशनड गाड़ियों में और फर्स्ट क्लास में चलते हैं उन को हर प्रकार की सुख सुविधा दी जाती है, उन के साथ रेलवे प्रशासन दामादों जैसा व्यवहार करता है । लेकिन जो तृतीय श्रेणी में चलते हैं और जिन से रेलवे प्रशासन को अधिक आमदनी होती है उन के साथ नौकर जैसा व्यवहार किया जाता है । जो लोग आज तीसरी श्रेणी के डब्बों में चलते हैं उनकी सुख सुविधा पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी (केसरिया) : मैं एक औचित्य प्रश्न पूछना चाहता हूं । माननीय सदस्य ने कहा है कि रेलवे प्रशासन पहिले दर्जे के यात्रियों से दामादों जैसा व्यवहार करता है ? क्या इस शब्द का संसद में प्रयोग किया जा सकता है ?

†सभापति महोदय : मैं हिन्दी भाषा की बारीकियों को नहीं समझ सकती हूं । माननीय सदस्य को चाहिये कि वह संसदीय शब्दों का ही प्रयोग करें । मैं इस बात पर गौर करूंगी ।

श्री जगदीश अवस्थी : हमारे माननीय सदस्यों को इस बात पर आपत्ति क्यों है । हमारे देश में दामाद को बड़ा सम्मान दिया जाता है । इसलिये मैंने यह कहा था, मैंने कोई अनुचित बात तो नहीं कही ।

तो मैं यह निवेदन कर रहा था कि इस विभाजन पर आप को विचार करना पड़ेगा । मैं यह जानता हूं कि हम इस देश में एक दिन में समानता कायम नहीं कर सकते । लेकिन फिलहाल हम रेलवे में दो विभाग कर सकते हैं, एक अपर क्लास और दूसरा लोअर क्लास । और जो भी क्लास हैं उन को खत्म कर दिया जाये ।

यहां पर बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने अपने क्षेत्र की बातें कही हैं । मेरा सम्बन्ध कानपुर शहर और जिले से है । उस के सम्बन्ध में मैं एक दो बातें कहना चाहता हूं । गत वर्ष भी मैं ने यह

†मूल अंग्रेजी में

निवेदन किया था लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया गया। मेरे क्षेत्र से पूर्वोत्तर रेलवे, उत्तर रेलवे और मध्य रेलवे गुजरती हैं। मैं ने गत वर्ष कहा था कि कानपुर से झांसी जाने के लिये मध्य रेलवे की कोई पैसिंजर गाड़ी १७ घंटे तक नहीं है। डाकगाड़ी चलती है। इस ब्रांच के लिये एक पैसिंजर ट्रेन का चलना आवश्यक है। मुझ से कहा गया था कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में इस का प्रबन्ध कर दिया जायेगा। मैं नहीं समझता हूँ कि उस का प्रबन्ध कब तक हो पायेगा। लेकिन फिलहाल प्रातःकाल जो डाक-गाड़ी कानपुर से झांसी जाती है, उस को कुछ स्टेशनों के लिये पैसिंजर ट्रेन में बदल दिया जाय।

इसके अतिरिक्त पूर्वोत्तर रेलवे के सम्बन्ध में कई माननीय सदस्यों ने भी कहा है कि वहां का प्रबन्ध इतना खराब हो गया है कि गर्मी के दिनों में तृतीय श्रेणी के यात्रियों को न ठीक से हवा मिलती है, न पानी मिलता है और न ही रोशनी मिलती है। मेरे क्षेत्र में उत्तर प्रदेश का एक बहुत बड़ा मेला—मुकन्दपुर का मेला—लगता है, जिस के लिये प्रत्येक वर्ष स्पेशल ट्रेन चला करती थी। इस वर्ष उस को भी बन्द कर दिया गया है। मैं ने खुद देखा है कि यात्री छतों पर बैठ बैठ कर यात्रा करते हैं। इस में कितना कष्ट होता है। यह उत्तर प्रदेश का मवेशियों का प्रमुख मेला है, लेकिन रेलवे प्रशासन की कमी की वजह से वह मेला नष्ट होता जा रहा है।

गत वर्ष भी मैं ने कहा था कि उत्तर रेलवे में कानपुर में जूही स्टेशन है, वहां पर लोकल ट्रेन्स खड़ी होती हैं। इस विषय में लिखा-पढ़ी की गई, जिस के उत्तर में कहा गया कि वहां पर मार्शलिंग यार्ड है, जिस के कारण वहां कोई स्टेशन नहीं बन सकता है। वहां पर लोग बिना टिकट उतरते हैं और रेलवे का नुकसान होता है। वहां लोगों की बड़ी आबादी भी बन गई है, लेकिन फिर भी कोई स्टेशन नहीं बनाया गया है। वहां पर गोविन्दनगर में एक पुल बनना चाहिये। एक बार मंत्री महोदय वहां पधारे थे और उन्होंने आश्वासन दिया था लेकिन पता नहीं, उसमें क्या होता है।

आखिरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जो हमारे चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी हैं, उन में से बहुत से स्नातक हो गये हैं, लेकिन उन को अभी तक प्रमोशन नहीं दिया जा रहा है। मैं समझता हूँ कि अब उन को प्रमोशन दिया जाना चाहिये। पहले द्वितीय श्रेणी के पद इसलिये बनाये गये थे कि प्रथम श्रेणी के कर्मचारी अंग्रेज होते थे और वे काम नहीं करते थे और द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों से काम लेते थे। आज भी रेलवे प्रशासन में द्वितीय श्रेणी के कर्मचारी हैं और उनसे काम प्रथम श्रेणी का लिया जाता है, लेकिन उन को प्रमोशन नहीं मिलती है। अगर आप द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों को प्रमोशन दें, तो तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को आटोमैटिक प्रमोशन मिल जायेगा। मैं ने हिसाब लगाया है कि अगर द्वितीय श्रेणी के एक कर्मचारी का प्रमोशन होता है, तो उस से सात तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों को लाभ होता है।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन में इस प्रकार का जो पक्षपात हो रहा है और इस प्रकार की बुरी प्रवृत्तियां बढ़ती जा रही हैं, उन को रोका जाना चाहिये।

श्री दामानी (जालौर): मैं चालू वर्ष के प्रशंसनीय कार्य के लिये रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ।

आय-व्ययक के प्राक्कलनों में २१,१६,००,००० रुपये की राशि अतिरिक्त दिखाई गई है। वेतन आयोग की सिफारिशों के लिये भी उस में काफ़ी गुंजाइश रखी गई है।

[ श्री दामानी ]

यह बात तो सही है कि रेलवे में भीड़ रहती है। लेकिन साथ ही, हमें रेलवे द्वारा किये गये प्रयासों को भी देखना चाहिये। गत वर्ष १९२ नयी ट्रेनें चालू की गई थीं। इस वर्ष ११२ नई ट्रेनें चालू हुई हैं। इस वर्ष यात्री गाड़ियों की दैनिक मील दूरी ५७०२ मील और बढ़ गई है।

रेलवे मंत्री ने मितव्ययता की भी भरसक कोशिश की है। ईंधन और मरम्मत तथा संधारण के व्यय को काफी घटा दिया है। मरम्मत तथा संधारण के व्यय में एक प्रतिशत कमी की गई है।

रेलवे ने देश के उद्योगों के सुधार में बड़ा योग दिया है। इस वर्ष रेलवे की ओर से पुर्जों और इंजन तथा डिब्बों की जो खरीद की जायेगी, वह कुल ८० करोड़ रुपयों की होगी, जिनमें से ६८ करोड़ रुपयों की खरीद देश में तैयार हुए माल की ही होगी। केवल १२ करोड़ रुपयों के माल का आयात होगा। इस प्रकार रेलवे ने स्थानीय उत्पादन को बढ़ावा दिया है। ट्रेनों के लेट चलने के बारे में भी बड़ा सुधार हुआ है। आशा है कि रेलवे बोर्ड रही सही कमी को और दूर कर के, यात्रियों की असुविधायें मिटा देगा।

इस वर्ष गम्भीर दुर्घटनाओं की संख्या भी कम रही है। अगले वर्ष तो दुर्घटनाओं पर पूरा नियंत्रण किया जा सकेगा। माल-डिब्बों की सुलभता भी बढ़ गई है। गतिरोध दूर कर दिया गया है। सड़क और रेल परिवहन के बारे में, मेरा ख्याल है कि दोनों में एक स्वस्थ प्रतियोगिता जारी रहनी चाहिये। उस से देश का फायदा होगा। दोनों में से कोई भी मनमानी नहीं कर सकेगा।

रेलवे ने द्वितीय योजना के अपने लक्ष्यों को पूरा करने का भरसक प्रयत्न किया है। मुझे विश्वास है कि रेलवे १६२० लाख टन माल-वहन का अपना लक्ष्य पूरा कर दिखायेगी।

राजस्थान में ऐसे कई स्थान हैं जहां रेलवे नहीं पहुंची है। वहां लोगों को रेलवे स्टेशन तक पहुंचने के लिये दो या तीन दिन पैदल सफर करना पड़ता है। इसलिये राजस्थान में ऐसे स्थानों का सर्वेक्षण कराया जाना चाहिये, और जहां सम्भव हो रेलवे लाइनें डाली जानी चाहियें। चम्बल परियोजना पूरी होने पर वह क्षेत्र बड़ा समृद्ध बन जायेगा। राजस्थान में रेलवे का जाल बिछाने से कंडला पत्तन के विकास में भी बड़ी सहायता मिलेगी।

दिल्ली और अहमदाबाद के बीच अभी हफ्ते में तीन दिन जनता ट्रेनें चलती हैं। इनको रोज चलना चाहिये।

मेरा सुझाव यह है कि रेलवे को मितव्ययता करनी चाहिये। रेलवे स्टोरों की चोरी रोकनी चाहिये, भ्रष्टाचार को दूर करना चाहिये, यात्री सुविधाओं में सुधार करना चाहिये, राजस्थान जैसे पिछड़े क्षेत्रों की ओर अधिक ध्यान देना चाहिये, और पहले तथा तीसरे दर्जे के बीच के दूसरे दर्जे को हटा देना चाहिये।

श्री बि० दास गुप्त (पुरुलिया) : मैं दो ही चीजों के बारे में बोलना चाहता हूं। तीसरे दर्जे के यात्रियों की तकलीफें और भ्रष्टाचार।

देश में इतना कुछ हुआ लेकिन तीसरे दर्जे के यात्रियों की तकलीफें वैसे ही हैं जैसी कि चालीस साल पहले थीं। १९१७ या १९१८ में गांधी जी ने एक बार कहा था कि तीसरे दर्जे के मुसाफिरो को भेड़ बकरी समझा जाता है, आदमी नहीं। और अब, बंगला दैनिक जुगान्तर ने अपने

मूल अंग्रेजी में

१६ फरवरी, १९५६ के अंक में एक घटना का विवरण द्रापा है कि लोगों को इतनी लम्बी कतारों में खड़े होना पड़ता है कि टिकट लेते लेते ट्रेन चली जाती है। इसका मतलब यह है कि देश स्वतंत्र होने के बाद भी अभी तक तीसरे दर्जे के यात्रियों की तकलीफें ज्यों की त्यों बनी हुई हैं।

इसका कारण यह है कि रेलवे के विकास कार्यक्रम में तीसरे दर्जे की यात्रा को सब से अधिक प्राथमिकता नहीं दी जाती।

तीसरे दर्जे के यात्रियों को उनकी आवश्यकताओं के मुताबिक सुविधायें नहीं दी जातीं। पिछले साल तीसरे दर्जे के यात्रियों से रेलवेज को ११६ करोड़ रुपये की आय हुई थी, लेकिन उनकी सुविधाओं पर कुल ३.२३ करोड़ रुपये खर्च किये गये थे, और १९५६-६० में इसके लिये कुल २.६५ करोड़ रुपये ही रखे गये हैं। इसकी दशा में सुधार होना चाहिये।

माननीय मंत्री ने संसाधनों की कमी की बात कही है। लेकिन वर्तमान सुविधाओं में सुधार तो किया ही जा सकता है। तीन साल के आंकड़े देखिये—१९५८-५९ में गाड़ियों के लिये ६.७६ और डिब्बों के लिये १४.३६ करोड़ रुपये; और १९५६-६० में गाड़ियों के लिये ७.३७ और डिब्बों के लिये २७.११ करोड़ रुपये का व्यय रखा गया है। १९५६-५७ में १३०१ यात्री डिब्बे और ३२,०२४ माल डिब्बे; और १९५७-५८ में १४०८ यात्री-डिब्बे और २,६६,२३४ माल-डिब्बे लाइनों पर आये थे।

औद्योगीकरण बढ़ने के साथ साथ, माल यातायात बढ़ता जाता है और उस के लिये अधिक सुविधाओं की मांग बढ़ती जाती है। लेकिन इंसानों की तरफ भी तो कुछ ध्यान दिया जाना चाहिये। अपने वर्तमान संसाधनों से ही, हमें तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये अधिक सुविधायें जुटाने की कोशिश करनी चाहिये।

मेरे अपने क्षेत्र की एक स्थानीय शिकायत भी है। पुरुलिया से रांची तक एक साठ साल पुरानी संकरी लाइन है। अब पुरुलिया की तरफ के २२ मील को छोड़ कर बाकी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जा रहा है। प्रस्ताव यह है कि बाकी संकरी लाइन का यातायात बन्द कर दिया जाये। इसी तरह धनबाद-भठारडी संकशन और धनबाद-चन्द्रपुर संकशन की भी कुछ यात्री-गाड़ियों को बन्द किया गया है। इनके बारे में हमें कोई भी जानकारी नहीं दी गई है। इससे यात्रियों को बड़ी तकलीफ होती है। माननीय मंत्री को इसकी ओर ध्यान देना चाहिये।

पुरुलिया संकशन के बारे में तर्क यह दिया जाता है कि उसका खर्च पूरा नहीं पड़ता। लेकिन इसका दायित्व भी तो रेलवे पर ही है। उसे बड़ी आसानी से ५-६ लाख रुपये लगाकर बड़ी लाइन में बदला जा सकता है। वह क्षेत्र शीघ्र ही औद्योगीकृत होने वाला है। बहुत जल्दी ही दुर्गपुर से झालदा तक बड़ी लाइन की जरूरत पड़ेगी, क्योंकि झालदा से चूना पत्थर वहां भेजना पड़ेगा। इसलिये, रेलवे बोर्ड को इसकी ओर ध्यान देना चाहिये।

और यदि इसी आधार पर उस संकशन को बन्द करना है कि उसका खर्च पूरा नहीं पड़ता, तो फिर ऐसे सभी संकशनों को बन्द किया जाना चाहिये। देश में ऐसे और भी बहुत से संकशन हैं।

और भ्रष्टाचार के बारे में तो जितना भी कहा जाये, थोड़ा है। मैं इसके दो मामले माननीय मंत्री के सामने रखता हूँ। दक्षिण पूर्व रेलवे के चांडिल जंक्शन पर भर्ती किये जाने वाले प्रत्येक नैमित्तिक श्रमिक को अपने अधिकारी को रुपये देने पड़ते हैं। उन्हें ३६ रुपये प्रति माह मिलते हैं। उच्चाधिकारी उनकी शिकायतों पर कान नहीं देते। खुली जांच के बावजूद अभी कुछ नहीं

[ श्री बी० दास गुप्त ]

हुआ है। उल्टे, उस अधिकारी को पदोन्नत कर दिया गया है। मैं इसके बारे में पूरी जानकारी जुटाने को तैयार हूँ।

दूसरा मामला यह है कि कलकत्ता को दक्षिण भारत से अंडे, फल और सब्जियां भेजने वाले छोटे छोटे दूकानदारों के प्रतिकर के दावों पर कोई कार्यवाही नहीं की जाती। भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा ७७ के अनुसार, रेलवे द्वारा भेजे जाने वाले माल की चोरी, नुकसान या खो जाने पर, माल भेजने वाले अपने वकील के जरिये प्रतिकर के दावे कर सकते हैं, और रेलवे उनको प्रतिकर देगा। पहले ऐसा होता भी था। लेकिन अब नया सहायक वाणिज्यिक अधीक्षक उन पर कोई कार्यवाही ही नहीं करता। वे कुल दावे ५०-६० हजार रुपयों के हैं। मेरे पास उन दूकानदारों के पास भेजे गये उसके पत्रों की प्रतियां मौजूद हैं। माननीय मंत्री चाहे, तो मैं उन्हें सभा पटल पर रख सकता हूँ। यदि वह चाहें, तो मैं इसकी जांच के लिये उनके साथ चल भी सकता हूँ।

†श्री नारायणस्वामी (पेरियाकुलम) : मैं अपने क्षेत्र की कुछ स्थानीय समस्याएँ सभा के सामने रखना चाहता हूँ।

कोडाईकनाल-गुडालुर रेलवे लाइन बनाने के बारे में सरकार १८८६ से सोच रही है। १८६५ में इसका सर्वेक्षण किया गया था।

सरकार ने १८६७ में मद्रास की विल्सन एण्ड कम्पनी को दो वर्ष में इसका निर्माण पूरा करने का ठेका दिया था। लेकिन वह समवाय आवश्यक पूंजी नहीं जुटा सका। १९२० में, सरकार ने मदुरै के जिला बोर्ड से इसका निर्माण कराने के बारे में पूछा था। लेकिन, जिला बोर्ड ने दो वर्ष बाद इस लाइन को रद्द करके मदुरै बोडिन्याकानूर लाइन की मजूरी को लिखा था। उस लाइन का काम १९२८ तक पूरा हो गया था। लेकिन खर्च पूरा न पड़ने के कारण, और दूसरे विश्व युद्ध में सामग्री की कमी के कारण उस लाइन को उखड़वा दिया गया था। सरकार ने १९४५ में फिर, युद्ध के बाद, डिंडीगल गुडालुर लाइन के निर्माण की मंजूरी दी और सर्वेक्षण कराया था। १९४८-४९ में इस लाइन के लिये एक करोड़ रुपया मंजूर किया गया। लेकिन, फिर काश्मीर के झगड़े के कारण, इसे स्थगित कर दिया गया।

अब सुना है कि यातायात सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। उससे पता चला है कि दक्षिण पूर्व रेलवेज की सिर्फ यही लाइन ऐसी है जो सभी महत्वपूर्ण गांवों और मंडियों को सम्बद्ध कर देगी, और इससे आमदनी भी काफी होगी। चीफ इंजीनियर ने भी उखड़ी हुई लाइन के स्थान पर इसी लाइन के निर्माण की सिफारिश की है। ब्रिचार्ड बांध इस लाइन से ट्रेमल के फासते पर रहेगा। इस लाइन की लम्बाई कुल ७२ मील है। इसके एक दूसरे सिरे पर पेरियार जल-विद्युत कारखाना है।

पंचायत बोर्ड के सभी सभापतियों ने इसकी मांग की है। इस लाइन के निर्माण से मदुरै जिले के पश्चिमी भाग का बड़ा वाणिज्यिक, कृषीय और औद्योगिक विकास सम्भव हो जायेगा। इस क्षेत्र की जनता इसीलिये पिछले ७० साल से बराबर इसकी मांग करती आ रही है। इस लाइन का निर्माण शीघ्र ही होना चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में

मेरा सुझाव है कि बोन्डीनायकनूर-कोचीन लाइन भी खोल दी जाये। यह लाइन पश्चिम घाट के चाय, रबर, मिर्च, मसाले, इत्यादि के क्षेत्रों से तो गुजरेगी ही, साथ ही केरल तक भी सीधी जायेगी। इससे इन क्षेत्रों के व्यापार को काफी बल मिलेगा। लाखों लोगों को काम मिल जायेगा। माननीय मंत्री को यथाशीघ्र इसका सर्वेक्षण कराना चाहिये।

अभी इस क्षेत्र के लोगों को निजी बसों पर यात्रा करनी पड़ती है। माल भी निजी बसों द्वारा ही भेजा जाता है। तीसरे दर्जे के यात्रियों को सुविधायें जुटाने के लिये कुछ करोड़ रुपये रखे गये हैं। लेकिन यह राशि पर्याप्त नहीं है। मेरा सुझाव है कि ऊंचे दर्जे के यात्रियों की सुविधायें बढ़ाने का कार्य अभी बन्द रखा जाये। अभी काजीपेट और मद्रास के बीच चलने वाली ट्रेनों में जलपान का डिब्बा नहीं लगता। इसे शुरू किया जाना चाहिये।

ट्रेनों में हर जगह बहुत भीड़ रहती है। मैं मानता हूँ कि समस्या बड़ी टेढ़ी है और हमारे पास पर्याप्त संसाधन भी नहीं हैं, लेकिन यदि ठीक से योजना बना कर चला जाये तो स्थिति में काफी सुधार किया जा सकता है।

मैं एक बार फिर अनुरोध करता हूँ कि डिंडीगल-गुडलूर रेलवे लाइन के निर्माण के प्रश्न पर विचार किया जाये।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : मेरे भाषण का मुख्य उद्देश्य माननीय मंत्री से अनुरोध करना है कि वह 'आल इंडिया रेलवे मैन्स फेडरेशन' की मान्यता के प्रश्न के प्रति अपनाये गये अपने दृष्टिकोण को बदलें। देश के सभी लोग इस में दिलचस्पी रखते हैं, सिर्फ रेलवे कर्मचारी ही नहीं। इससे रेलवे प्रशासन की कार्यक्षमता पर भी बुरा प्रभाव पड़ता है।

माननीय मंत्री चाहते हैं कि रेलवे प्रशासन में केवल एक ही कार्मिक संघ रहे। इसके लिये उन्होंने एक पंच भी नियुक्त किया था। पंच, श्री मजूमदार ने अपने प्रतिवेदन में स्पष्ट लिखा है कि 'नेशनल फेडरेशन आफ रेलवेमैन' ने उनसे बात तक करने से इन्कार कर दिया है। अब माननीय मंत्री बतायें कि इसके बाद वह आगे क्या करेंगे। राज्य सभा में माननीय मंत्री ने मान्यता के प्रश्न के सम्बन्ध में कहा है कि मान्यता देने न देने का निर्णय वह स्वयं करते हैं और यदि ठीक समझते हैं तो मान्यता दे देते हैं। इससे लाभ नहीं होगा। उन्हें स्पष्ट कहना चाहिये कि मान्यता देने का निर्णय किस आधार पर, किन शर्तों पर और कैसे किया जाता है।

रेलवे में कार्य-क्षमता तब तक नहीं बढ़ेगी, जब तक कर्मचारियों की, श्रमिकों की समस्या को ईमानदारी के साथ हल नहीं किया जायेगा। इस का एक उदाहरण लीजिये। अभी तक केन्द्रीय सचिवालय सेवा के नमूने पर रेलवे बोर्ड सचिवालय को पुनर्गठित करने के बारे में कोई निर्णय नहीं किया गया है। यदि हम अपने इस वाणिज्यिक उपक्रम को सफल बनाना चाहते हैं, तो हमें यह देखना पड़ेगा कि निजी उपक्रम क्यों और किस तरह सफलता प्राप्त करते हैं। उस का मुख्य कारण यही है कि वे अपने कर्मचारियों की कार्यक्षमता तथा उनके गुण-दोषों पर ध्यान देते हैं। रेलवे मंत्री को कोई ऐसा तरीका निकालना चाहिये जिस से कि रेलवे के कार्यक्षम लोगों को आगे बढ़ाया जा सके।

रेलवे की आय कम हो गई है। लेकिन क्या माननीय मंत्री ने रेलवे प्रशासन का खर्च कम करने का भरसक प्रयत्न किया है? प्रतिवेदन से तो यह तसवीर सामने आती है कि सभी दिशाओं में विस्तार होने के बाद भी, रेलवे की आय घट गई है।

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी]

इस का मुख्य कारण यह है कि प्रथम और द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों की संख्या बेतरह बढ़ा दी गई है। इसे कम करने के लिये क्या किया गया है ?

कोयले सम्बन्धी विशेषज्ञ समिति ने मितव्ययता करने के कुछ उपाय बताये थे। समिति का एक सुझाव था कि 'शैडों' में ७० टन से अधिक कोयले की लदान के लिये मशीनों का प्रयोग किया जाना चाहिये। लेकिन ४६४ रेलवे शैडों में से, कुल ६५ के पास ही ऐसी मशीनें हैं। इस में रेलवे मंत्रालय को क्या कठिनाई है ?

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि रेलवे दुर्घटनाओं की संख्या घटी है। लेकिन रेलवे मंत्रालय के ही आंकड़ों से तो बात उल्टी ही मालूम पड़ती है। उस में बड़ी चतुराई से छोटी और गम्भीर दुर्घटनाओं को अलग-अलग दिखाया गया है। प्रतिवेदन देखने से पता चलता है कि दुर्घटनाओं में मरने वाले रेलवे कर्मचारियों की संख्या बढ़ गई है। १९५६-५७ में २५३ रेलवे कर्मचारी मरे थे, जबकि १९५७-५८ में वह संख्या २८३ हो गई। प्रति वर्ष औसतन १०,००० दुर्घटनाएँ होती हैं। १९५६-५७ में ३,६२१ यात्री हताहत हुए थे, और १९५७-५८ में ३,६८३ हताहत हुए। इसी तरह घायल होने वाले रेलवे कर्मचारियों की संख्या भी बढ़ी ही है। माननीय मंत्री ने हमें यह नहीं बताया है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सुरक्षा के जिन-जिन उपायों का सुझाव दिया गया था, उन को कहां तक कार्यान्वित किया गया है। इस सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड को जो प्रतिवेदन दिया गया है, उसे सभा-पटल पर रखा जाना चाहिये।

पिछले साल, दक्षिण-पूर्व रेलवे के नरसिंहपुर में एक दुर्घटना हुई थी। उस से संबंधित प्रतिवेदन तैयार करने वालों ने सभी आवश्यक बातों पर विचार किये बिना ही अपना निर्णय कर दिया था। इंस्पेक्टर तो उस स्थान तक गया ही नहीं। वहां, उस स्थान पर एक ऐसी मोड़ है, कि ट्रेन-चालक १५० गज से आगे देख ही नहीं पाता कि कोई और ट्रेन तो नहीं आ रही। वह दुर्घटना किसी कर्मचारी की गलती से नहीं, बल्कि इसी खतरनाक मोड़ के कारण हुई थी। इस से पता चलता है कि उच्चाधिकारी भी कितनी लापरवाही करते हैं।

ट्रेनों के लेट चलने का कारण यह बताया जाता है कि द्वितीय योजना के अन्तर्गत कई स्टेशन नये नमूने पर निर्मित किये जा रहे हैं और नई लाइनें डालीं जा रही हैं। यह गलत है। प्रतिवेदन से स्पष्ट है कि १९५०-५१ के बाद से माल-यातायात की हालत बिगड़ती ही गई है। यही हाल यात्री ट्रेनों का रहा है। ट्रेनें ठीक समय पर चल ही नहीं पातीं। दक्षिण-पूर्व रेलवे में तो अनियमितता की हद है। कटक से हावड़ा तक पुरी एक्सप्रेस कभी भी ठीक समय पर नहीं चलती। माननीय मंत्री को स्वयं इस लाइन पर यात्रा कर के कारणों का पता लगाना चाहिये। यदि समय बदलना जरूरी हो, तो उसे भी बदला जा सकता है। तब यात्रियों को परेशानी तो न होगी।

अन्त में, मैं उड़ीसा के बारे में कहना चाहता हूं। माननीय मंत्री उड़ीसा से बड़ी हमदर्दी रखते हैं। फिर भी वहां की दशा इतनी बिगड़ी हुई है। द्वितीय योजना में नीति यह रखी गई है कि औद्योगिक प्रदेशों को प्राथमिकता दी जानी चाहिये, फिर भी रूरकेला से तालचर तक लाइन डालने की कोई भी योजना यों तैयार नहीं की गई है? कोई ऐसा सर्वेक्षण तक नहीं कराया गया है। रूरकेला कारखाने का तब तक हम पूरा-पूरा उपयोग नहीं कर सकेंगे जब तक कि वहां रेलवे लाइन नहीं बनाई जाती और उस डिवीजन का प्रधान कार्यालय खुर्दा रोड में नहीं रखा जाता।

रेलवे मंत्री स्वयं ही उड़ीसा में बरहामपुर तक गये थे और उन्होंने ने स्वयं महसूस किया था कि उस प्रदेश में एक डिवीजनल प्रधान कार्यालय रखा जाना जरूरी है। माननीय मंत्री तो दो डिवीजनल प्रधान कार्यालय बनाने की बात कह रहे थे। लेकिन फिर भी, इस में विलम्ब क्यों किया जा रहा है। इस डिवीजनल प्रधान कार्यालय की स्थापना से कर्मचारियों की कार्य-क्षमता बढ़ जायेगी। मेरा अनुरोध है कि इसे शीघ्र ही कार्यान्वित किया जाये।

**श्री भक्त दर्शन :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं नम्रतापूर्वक एक निवेदन करना चाहता हूँ कि सात वर्षों के संसदीय जीवन में सब से पहली बार रेलवे मंत्रालय के ऊपर मैं अपने विचार प्रकट करने का अवसर पा रहा हूँ। दूसरी बात यह है कि . . . . .

**उपाध्यक्ष महोदय :** यह शिकायत तो आप ने मुझ से की, लेकिन हाउस में कहने से क्या फायदा ?

**श्री भक्त दर्शन :** श्रीमन्, मैं शिकायत नहीं कर रहा हूँ। बल्कि एक तथ्य रख रहा हूँ। दूसरी बात यह है कि जिन क्षेत्रों के सम्बन्ध में मैं इस सदन का कुछ समय लूंगा उन के बारे में अभी तक शायद किसी भी माननीय सदस्य ने थोड़ा सा भी प्रकाश डालने की कृपा नहीं की है। मेरा मतलब काश्मीर से ले कर आसाम तक फैले हुए हिमालय से है। इसलिये यदि दस मिनट का प्रतिबन्ध आप मेरे लिये कुछ ढीला कर देंगे तो मैं बड़ा अनुग्रहीत हूँगा।

श्रीमन्, मैं चार दिनों से अपने विरोधी दल के वक्ताओं के भाषणों को बड़े ध्यान से सुनता रह हूँ और जितनी भी आलोचनयें की गई हैं उन सब के बावजूद मैं अपनी इस धारणा पर दृढ़ हूँ कि जिन परिस्थितियों के अन्तर्गत इस समय रेलवे को गुजरना पड़ रहा है, और जिन कठिनाइयों का उस को सामना करना पड़ रहा है, उन को देखते हुए उस में फिर भी काफी सुधार हुआ है और हमारे रेलवे मंत्री महोदय जो अपनी कर्तव्यपरायणता, कार्यनिष्ठा और पुरुषार्थ के लिये पहले से विख्यात रहे हैं, अपने सहयोगी उपमंत्रियों की सहायता से इस सम्बन्ध में काफी कार्य करने में सफल हुए हैं।

श्रीमन्, मैं बजट साहित्य के हिन्दी संस्करण को अविकल रूप में प्रस्तुत करने के लिये मंत्री महोदय को हृदय से धन्यवाद देता हूँ। पिछले वर्षों में इस सम्बन्ध में जो थोड़ी बहुत कमियाँ थीं उन की इस बार पूर्ति की गई है। इस सम्बन्ध में उन के पूर्ववर्ती माननीय शास्त्री जी के जमाने में रेलवे के द्वारा राष्ट्रभाषा का प्रचार करने के लिये जो प्रयत्न प्रारम्भ किया गया था, मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि इस सम्बन्ध में हमारे वर्तमान मंत्री महोदय भी बड़े उत्साह के साथ गतिवान हैं। इस सम्बन्ध में मैं केवल दो सुझाव देना चाहता हूँ।

रेल मंत्रालय को हमारे सारे देश के लिये एक बुनियादी नीति स्थिर करनी चाहिये, चाहे किसी स्टेशन का नाम हो, चाहे कोई साइन बोर्ड हो, चाहे हम रेल के डिब्बों के अन्दर कोई सलाह अंकित करें, उन में तीन भाषाओं का उपयोग समुचित रूप से किया जाय। हिन्दी को देश की प्रत्यक्ष या भावी राज्य भाषा के रूप में, अंग्रेजी को वर्तमान व्यावहारिक राज्य भाषा के रूप में और प्रदेश की भाषा को अनिवार्य रूप से इस में रक्खा जाय।

श्रीमन्, माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण के पैराग्राफ ५२ में बड़ी हर्षपूर्ण सूचना दी है कि स्कूलों की संख्या बढ़ाई जा रही है। हमारी रेलवे की जो व्यवस्था है उस ने देश को एकता के सूत्र में पिरोने में एक प्रशंसनीय कार्य किया है और मैं समझता हूँ कि हम उस से यह भी आशा

[श्री भक्त दर्शन]

रखते हैं कि वह अपनी वास्तविक राष्ट्रभाषा, या जिस को हम व्यावहारिक दृष्टि से केवल राज भाषा मानते हैं, उस के प्रचार और प्रसार में भी अपनी गतिशीलता को बनाये रखेगी। आज इस सम्बन्ध में मेरा यह सुझाव है कि रेलवे मंत्रालय की ओर से जितने भी विद्यालय या स्कूल स्थान-स्थान पर, किसी भी क्षेत्र में, चालू किये जायें उन में शिक्षा का माध्यम तो उसी प्रदेश की भाषा रखी जाय किन्तु हिन्दी को एक अतिरिक्त अनिवार्य भाषा के रूप में सिखाने का प्रयत्न किया जाय। इस से मेरा खयाल है कि रेलों के द्वारा एक बड़ी भारी सेवा हो सकेगी।

श्रीमन्, प्रत्येक वक्ता ने प्रायः अपने-अपने क्षेत्र या देश के किसी महत्वपूर्ण भाग के सम्बन्ध में यहां पर मांगें रखी हैं। अगर उन का टोटल लगाया जाय तो मैं समझता हूँ कि वह राशि अरबों में पहुंचेगी। लेकिन शायद किसी भी वक्ता ने इस बारे में जोर नहीं डाला कि दूसरी पंचवर्षीय योजना में रेलवे के लिये जो धन राशि निश्चित की गई है वह बहुत अपर्याप्त है। जहां तक मुझे याद है रेलवे मंत्रालय की ओर से योजना आयोग से यह अनुरोध किया गया था कि उस के वास्ते कम से कम १५ सौ करोड़ रुपयों की व्यवस्था की जानी चाहिये। लेकिन बहुत लड़ने झगड़ने के बाद और प्रयत्न करने के बाद केवल ११२१.५ करोड़ रुपये की व्यवस्था ही की गई है। मैं समझता हूँ कि सदन इस बारे में मुझ से सहमत होगा और जबकि तीसरी पंचवर्षीय योजना का निर्माण किया जा रहा है तो आज से ही अपनी आवाज को बुलन्द करेगा कि चूंकि रेलवे प्रणाली हमारे देश के आर्थिक विकास की रीढ़ की हड्डी है इसलिये कम से कम तीन हजार करोड़ रुपयों की मांग की जाय। इस के लिये सब दलों को प्रयत्न करना चाहिये।

लेकिन इस के साथ ही साथ मुझे यह भी निवेदन करना है कि हमारे रेलवे मंत्रालय को जितने भी अनावश्यक खर्चे हैं उन को तुरन्त बन्द कर देना चाहिये। मैं स्वीकार करता हूँ कि बहुत सी ऐसी बातें हैं जिन के चालू हो जाने से रेलों की क्षमता बढ़ सकती है, लेकिन उन को कुछ समय के लिये स्थगित भी किया जा सकता है। उदाहरण के तौर पर मैं कहना चाहता हूँ कि आप विद्युतीकरण कर रहे हैं, वातानुकूलित डिब्बों की संख्या बढ़ा रहे हैं, डि-लक्स या नज़ाकतपूर्ण गाड़ियों को चला रहे हैं, इन को आप कुछ समय के लिये स्थगित कर सकते हैं। इसी तरह से हम लाइनों पर डबलिंग कर रहे हैं इस के बारे में मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। मान लीजिये कि एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचने के लिये हमारे पास एक लाइन है। इस के बारे में वर्तमान लाइन के समानान्तर अगर हम दूसरी लाइन न डाल कर के कुछ थोड़ी सी दूर के और इलाकों को ले कर लाइन डालें ताकि सवारी गाड़ियां और माल गाड़ियां उस रास्ते से आ जा सकें तो इस से दूसरे इलाकों को भी काफी लाभ पहुंच सकता है।

श्रीमन्, अभी परसों जब मेरे मित्र श्री दा० रा० च. वन स हब भाषण कर रहे थे तो उन की जबन से यह सुन कर मुझे बड़ा खेद हुआ कि गंगा और यमुना की घाटी में जहां पर पहले से ही रेलों का जाल बिछा हुआ है, वहां पर दूसरी रेलें न पहुंचाई जायें। उन के बाद मद्रास के एक माननीय सदस्य श्री सम्पत साहब तो और भी आगे बढ़ गये और उन्होंने ने कहा कि जितनी भी रेलों की योजनायें चल रही हैं—एक-एक योजना की समीक्षा कर के उन्होंने ने बताने का प्रयत्न किया—वे सब देश के उत्तरी भाग में ही की जा रही हैं और दक्षिणी भाग के लिये कुछ नहीं हो रहा है। मैं अपने इन मित्रों से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे सारे देश को एक सार्वदेशिक दृष्टिकोण से देखने का प्रयत्न करें और जिन-जिन इलाकों में अभी तक रेलें नहीं बनी हैं और जिन-जिन इलाकों में उन का बनना आवश्यक है, उन के बारे में निष्पक्षतापूर्वक अपने विचार यहां रखें।

श्रीमन्, उत्तर प्रदेश के अन्दर बहुत से इलाके ऐसे हैं, खास तौर पर तराई और पहाड़ों की तलहटी में जिन का देश के किसी भी प्रान्त से पिछड़ेपन के लिहाज से मुकाबला किया जा सकता है। उत्तर प्रदेश के बारे में एक यह बात भी कही जा सकती है कि सारे देश में एक लाख से अधिक जन-संख्या वाले जो ५५ नगर हैं, उन में से १६ नगर तो केवल उत्तर प्रदेश में ही हैं। इस वास्ते उन के विकास के दृष्टिकोण से भी वहां पर रेलों की संख्या का बढ़ाया जाना बहुत जरूरी है। इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिये उत्तर प्रदेश की सरकार ने तीन पुरानी लाइनों को फिर से डालने का सुझाव दिया था और तीस नई लाइनों के बारे में अपने सुझाव भेजे थे। लेकिन इन पांच वर्षों के अन्दर हम देखते हैं कि एक तो बरहन से एटा तक की लाइन बनी है जिस का उद्घाटन अभी हाल ही में राष्ट्रपति जी द्वारा हुआ है और दूसरी मिर्जापुर जिले में राबर्ट्सगंज से गढ़वाल तक की लाइन अभी बन ही रही है वह पूरी नहीं हुई है, और उस का निर्माण कार्य जारी है। उन के अलावा सारे उत्तर प्रदेश में जोकि इतना लम्बा चौड़ा क्षेत्र है, अभी तक इस पंचवर्षीय योजना में कोई कार्य नहीं हुआ है।

इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि वहां पर बहुत सी लाइनों का सर्वे हुआ था जिन में पहाड़ों की तलहटी पर की लाइनें भी शामिल थी, उन्हें क्यों समाप्त किया गया है। ऋषिकेश से कणप्रयाग तक अलकनन्दा के किनारे-किनारे आर० के० आर० खम्बे अभी भी दिखाई पड़ते हैं। लाखों रुपया इस सर्वे पर खर्च किया गया है और अब इस को छोड़ना मुनासिब नहीं था। इसी तरह से काशीपुर से कालागढ़ तक के लिये भी उत्तर प्रदेश की सरकार ने रेल मंत्रालय के पास एक योजना भेजी थी वहां एक बड़ा बांध राम गंगा के किनारे बन रहा है और वहां से करोड़ों रुपये का लकड़ी का सामान बाहर भेजा जाता है, लेकिन उसे भी समाप्त कर दिया गया है। मैं चाहता हूं कि उस पर भी विचार किया जाय।

श्रीमन्, दूर क्यों जायें ? दिल्ली में ही हम देखते हैं कि कितना कंजेशन है वहां के यार्ड में और कितनी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है लेकिन उसको दूर करने की कोई व्यवस्था नहीं की जा रही है। हम देख रहे हैं कि जो योजना रखी गई है उसके मृताबिक गाज़ियाबाद और तुगलकाबाद के बीच बड़ी लाइन और यमुना पर एक नया पुल बनाया जायेगा और इस पर तीन करोड़ के करीब रुपया खर्च होने वाला है। लेकिन १९५८-५९ में करीब २० लाख रुपया खर्च हुआ और १९५९-६० में २ लाख २५ हजार रुपये की ही व्यवस्था की गई है और यह कहा गया है कि १९६२-६३ तक यह योजना पूरी हो जायेगी। श्रीमन्, दिल्ली देश का केन्द्र स्थान है और यहां पर देश के सभी भागों से गाड़ियां पहुंचती हैं, माल पहुंचता है और यहां पर इस लाइन का न बनना या इसका स्थगित किया जाना या इस में देरी करना मैं न्यायपूर्ण नहीं मानता हूं और मैं चाहता हूं उस पर तेजी लाने के लिए पुनर्विचार किया जाये।

श्रीमन्, माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में यह भी बताया है कि हम कल पुर्जों, इंजिनों, डिब्बों इत्यादि के मामले में आत्मनिर्भर होते जा रहे हैं। यह बहुत ही उत्साहपूर्ण और संतोषजनक सूचना है। इस बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि कुछ वर्ष पहले उत्तर प्रदेश में बनारस के पास मंडुआडीह में रेलों की छोटी लाइन के इंजिन के पुर्जे बनाने के एक कारखाने की आधारशिला महामान्य राष्ट्रपति जी के कर कमलों से रखाई गई थी और सबको आशा थी कि कुछ ही वर्षों में निर्माण कार्य भी शुरू हो जायगा। लेकिन बीच में ऐसी अफवाह उठी कि वहां से उस फैक्ट्री को बदला जायेगा। इस सम्बन्ध में मैं यह भी बतलाना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश की सरकार से जो सूचना हमें प्राप्त हुई है उसमें यह बताया गया है कि वहां पर जमीन की जितनी आवश्यकता है उसका प्रबन्ध कर दिया गया है और बिजली की भी जो आवश्यकता है वह भी उपलब्ध की जा रही

है। ऐसी दशा में यह समझ में नहीं आता है कि क्यों उसको बदला जा रहा है। द्वितीय योजना में उत्तर प्रदेश के लिए तीन बड़े उद्योग रखे गये थे। एक तो मंडुआडीह की फैक्ट्री, दूसरा बरेली में सिंथेटिक रबड़ का कारखाना और तीसरा रिहांड में अलम्यूनियम की फैक्ट्री। अब अलम्यूनियम की फैक्ट्री और सिंथेटिक रबड़ की फैक्ट्री को प्राइवेट सैक्टर को दिया जा रहा है। इनके बारे में हमारी चाहे कितनी भी इच्छा हो कि इनको पब्लिक सैक्टर में रखा जाये, पर वे नहीं रखी गई हैं और स्थगित भी की जा रही हैं। इस तरह से ले देकर एक ही फैक्ट्री रह जाती है और वह मंडुआडीह की है। इस वास्ते मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा कि उसको वहां ही रहने दिया जाये और इसको बदलने का स्वप्न में भी खयाल न लाया जाये . . . . .

श्री जगजीवन राम : बन रही है।

श्री भक्त दर्शन : मैं जानना चाहता हूं कि हटाई तो नहीं जा रही है और अगर हटाई जा रही है तो उसको न हटाया जाये। इसी तरह से . . . . .

उपाध्यक्ष महोदय : आप जो चाहते थे वह आपको मिल गया, अब खत्म करना चाहिये।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन् अभी तक तो मैं अपनी असली बात पर भी नहीं आया हूं। मैं दो एक मिनट में खत्म कर दूंगा।

हमारा जो पहाड़ों का इलाका है वह हिमालय का है और वह काश्मीर से लेकर के असम तक फैला हुआ है। वह १५०० मील लम्बा इलाका है। मैं स्वीकार करता हूं कि वहां नई रेलवे लाइनें बनाना कठिन है, असम्भव तो नहीं हैं, लेकिन बड़ा व्यय-साध्य अवश्य है। लेकिन फिर भी वहां के लोगों को, पर्वतीय लोगों को कुछ न कुछ रेलों की सुविधायें तो दी ही जानी चाहिये। अतः यदि माननीय मंत्री महोदय मेरी बात को धैर्य के साथ सुनें तो मैं एक पंच सूत्री कार्यक्रम उनके सामने रखना चाहूंगा।

पहली बात यह है कि मैं माननीय मंत्री महोदय का अनुगृहीत हूं कि शिमला की लाइन पर या देहरादून की लाइन पर जो भाड़ा अधिक पड़ता था और जो कई गुना था उसको कुछ कम कर दिया गया है लेकिन वह पूरा अभी नहीं घटा है। इसको थोड़ा सा घटाने का क्या तुक है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। मा० त्यागी जी ने और मैंने इसके बारे में अनुरोध किया था और आज भी मैं अनुरोध करता हूं कि इस पर फिर से विचार किया जाये और चाहता हूं कि जिस तरह से सारे देश में भाड़ा इत्यादि लिया जाता है उसी तरह से पर्वतीय क्षेत्रों में भी लिया जाना चाहिये।

दूसरी बात यह है कि दिल्ली से या किसी भी दूसरे बड़े नगर से पहाड़ों पर जो रेलवे टर्मिनस पर पहुंचते हैं, उसके लिये मैं चाहता हूं सीधी रेलों की व्यवस्था होनी चाहिये। जहां तक देहरादून का सम्बन्ध है, उसको बम्बई से, कलकत्ता से और दिल्ली से भी जोड़ा गया है और इसके लिए मैं माननीय मंत्री महोदय का अनुगृहीत हूं। लेकिन कोटद्वार का मैं उदाहरण देता हूं। उसके बारे में जितने भी प्रयत्न हमने अब तक किये हैं, उनके बावजूद भी हमें सफलता प्राप्त नहीं हो सकी है। कोटद्वार हो कर हज़ारों यात्री बंदीनाथ जाते हैं। हमारे मा० उपमंत्री महोदय उस जगह को देख चुके हैं और मैं उनका धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने ऐसी व्यवस्था कर दी है जिससे तीन डिब्बे दिल्ली से वहां जाने लगे हैं। लेकिन अलग-अलग समय पर जाते हैं इसलिए उनका पूरा उपयोग नहीं हो पाता है। इसलिये वहां तक पहुंचने के लिये अगर दिल्ली से और हो सके तो लखनऊ से भी जो कि उत्तर प्रदेश की राजधानी है, सीधी रेल गाड़ी की व्यवस्था की जा सके तो वहां के लोग बहुत आभारी होंगे।

तीसरी बात यह है कि हमारे अलगेशन साहब जोकि भूतपूर्व उपमंत्री थे उन्होंने बद्रीनाथ की यात्रा से लौटने के बाद एक सार्वजनिक सभा में घोषणा की थी कि जिस तरह से देहरादून को हिल-स्टेशन घोषित किया गया है उसी तरह से कोटद्वार को भी हिल स्टेशन घोषित किया जायेगा। क्योंकि वहां पर बद्रीनाथ के लिए हज़ारों की तादाद में यात्री जाते हैं। बाद में पता नहीं कहां वह फाइल अटक गई या कोई प्रतिबन्ध कैबिनेट ने लगा दिया या कैसे वह चीज़ आगे नहीं बढ़ी। उधर हरिद्वार में जो यात्री बद्रीनाथ जाने के लिए उतरते हैं उनको रेलवे के कंसेशन से लाभ उठाने के लिए देहरादून जाना पड़ता है और वहां से फिर वे हरिद्वार आते हैं। कोटद्वार वालों को भी इस तरह से बढ़ी असुविधा होती है। कोटद्वार और हरिद्वार ये दो उत्तराखंड के द्वार हैं और यहां पर हज़ारों यात्री जाते हैं। उन स्थानों तक पहुंचने के लिए जब तक रेलवे कंसेशन नहीं दिया जायेगा तब तक लोगों को सुविधा नहीं हो सकेगी। यदि वहां भी हिल स्टेशन का कंसेशन दिया जाये तो देश के कोने-कोने से और भी अधिक संख्या में लोग वहां पहुंच सकते हैं।

चौथी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह आउट-एजेंसियों के बारे में है। मुझे प्रसन्नता है कि आउट-एजेंसियों को बढ़ाया जा रहा है। क्योंकि इनके द्वारा माल बहुत दूरी तक पहुंच सकता है। पहाड़ों के अन्दर, उत्तर प्रदेश सरकार की कृपा से या केन्द्र की सहायता से मोटर सड़कें आगे बढ़ती जा रही हैं। उदाहरण के लिये बद्रीनाथ के रास्ते जोशीमठ तक मोटर सड़क पहुंच गई है और वहां से बद्रीनाथ केवल १६ मील रह गया है। लेकिन वहां आउट-एजेंसी का प्रबन्ध नहीं है। इसी प्रकार केदारनाथ के लिए गुप्तकाशी तक मोटरें जाने लगी हैं। गंगोत्री के लिए उत्तर काशी तक मोटरें जाने लगी हैं। अतः जो मोटरों के टर्मिनस हैं, वहां पर, अगर आउट-एजेंसी स्थापित नहीं की जाती है, तो वहां के निवासियों को और सहस्रों तीर्थ यात्रियों को सुविधा नहीं हो सकती है। इस वास्ते मैं चाहूंगा कि इस ओर भी ध्यान दिया जाये।

पांचवीं व अन्तिम बात जो मैं कहना चाहता हूं यह है कि अन्त तक पहुंचने वाली जो रेलवे लाइनें हैं, उन पर जो उत्तर प्रदेश के हिमालय की तलहटी में देहरादून, ऋषिकेश, कोटद्वार, रामनगर, काठगोदाम और टनकपुर के स्टेशन हैं जहां तक काठगोदाम और देहरादून का सम्बन्ध है वहां तक रेलें अक्सर टाइम पर पहुंचती हैं, और यात्रियों को कुछ सुविधायें भी दी जाती हैं। लेकिन बाकी के जो स्थान हैं अर्थात् ऋषिकेश, कोटद्वार, रामनगर और टनकपुर वहां जो गाड़ियां जाती हैं उनके साथ ऐसे इंजन लगाये जाते हैं जो सड़े गले होते हैं, जो शायद कबाड़ीखाने से लाये जाते हैं, जिनका न कोई नामलेवा और न पानी देवा होता है, जो कंडेम्ड होते हैं, जिनका जाते-जाते हार्ट फेल हो जाता है, जिनके दिल की धड़कन बन्द होने लगती है और इस सब का परिणाम यह होता है कि गाड़ियां तीन-तीन और चार-चार घंटे देर से पहुंचती हैं। इसलिए मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदय और उनके जो सहायक हैं, जो लैफ्टिनेंट यहां पर मौजूद हैं, वे एक पर्वतीय के दृष्टिकोण से सारी समस्या पर विचार करने की कृपा करेंगे।

श्रीमान्, अन्त में मैं आपको हृदय से धन्यवाद देता हूं।

†श्री पोकर साहेब (मंजेरी) : मैं रेलवे मंत्री का ध्यान नीलाम्बर तथा फरोक के बीच नई रेलवे लाइन बनाने की ओर दिलाना चाहता हूं। कुछ वर्ष पूर्व इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय ने मुझे लिखा था कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इस पर विचार किया जायेगा। १९२० में मालाबार क्रान्ति के समय ब्रिटिश सरकार ने शोरनपुर तथा नीलाम्बर के बीच नई रेलवे लाइन इस उद्देश्य से बनाई थी कि एटनाद और बल्लुवनाद के आन्तरिक क्षेत्रों तक पहुंच हो जाये और विद्रोह को दबाया जा सके। मेरे विचार से इस लाइन का महत्व केवल विद्रोह आदि दबाने के कारण ही नहीं है अपितु

†मूल अंग्रेजी में

इस क्षेत्र का आर्थिक विकास किया जाना बहुत जरूरी है जो इस क्षेत्र तक आवागमन के साधन हो जाने पर ही संभव हो सकता है। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय इस मामले पर विचार करेंगे।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि अभी हाल में ही रेलवे विभाग ने केरल से स्लीपरों का संभरण करने के लिये टैंडर मांगे थे। केरल स्लीपर संभरणकर्ता संस्था के बहुत से सदस्यों ने टैंडर भेजे। परन्तु सभी को अन्त में यह जान कर बड़ा आश्चर्य हुआ कि स्लीपरों का संभरण करने के लिये अमेरिका का टैंडर स्वीकार किया गया है। इस को स्वीकार करने का कारण यह बताया जा सकता है कि अमेरिका वालों की दरें बहुत कम थीं। परन्तु इस पर भी मेरा अपना विचार है कि केरल की संस्था में से किसी का टैंडर स्वीकार किया जाना चाहिये था।

मैं यह चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री इसकी जांच करायें कि कितने प्रतिशत गाड़ियां देर से चलती हैं। मैं मानता हूँ कि गाड़ियां लेट हो जाती हैं परन्तु रेलवे प्रशासन को कम से कम यह व्यवस्था तो अवश्य करनी चाहिये कि यात्रियों को यह पता लग जाये कि गाड़ियां कितनी देर से आयेंगी और चलेंगी।

†श्री जगजीवन राम : रेलवे संचालन के बारे में माननीय सदस्यों ने जो विचार प्रकट किये उसके लिये मैं उनका आभारी हूँ। . . . . .

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री अपना भाषण कल जारी रखें।

इस के पश्चात् लोक-सभा मंगलवार ३ मार्च, १९५६/१२ फाल्गुन, १८८० (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

सोमवार, २ मार्च, १९५६

११ फाल्गुन, १८८० (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर . . . . .	१८७५—६७
तारांकित प्रश्न संख्या	
७६३ शिक्षा पद्धति का नवीकरण . . . . .	१८७५—७७
७६४ घुला कोयला . . . . .	१८७७—७८
७६५ मैसूर में इस्पात के व्यापारी . . . . .	१८७८—७९
७६६ बोस जांच बोर्ड . . . . .	१८७९—८२
७६७ पंशनों का निबटारा . . . . .	१८८२—८४
७६९ भारतीय सांख्यिकी संस्था . . . . .	१८८४—८५
७७१ देवनागरी लिपि . . . . .	१८८५—८८
७७२ रूरकेला उर्वरक का कारखाना . . . . .	१८८८—९०
७७३ राज्य विधान मण्डल और संसद् में अनुसूचित जातियों तथा अनु- सूचित आदिम जातियों के लिये रक्षण . . . . .	१८९०—९१
७७५ बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय . . . . .	१८९१—९४
७७६ रूरकेला के लिये चूने का पत्थर . . . . .	१८९४—९६
अल्प सूचना प्रश्न संख्या	
५ भारत-पाकिस्तान नहरी पानी विवाद . . . . .	१८९६—९७
प्रश्नों के लिखित उत्तर . . . . .	१८९७—१९४५
तारांकित प्रश्न संख्या	
७६८ अखिल भारतीय विज्ञान अध्यापक सम्मेलन . . . . .	१८९७
७७४ केरल में लिग्नाइट की जांच-पड़ताल . . . . .	१८९७
७७७ पंजाब में कालेजों के अध्यापक . . . . .	१८९८
७७८ राज्यों को शैक्षणिक अनुदान . . . . .	१८९८

## विषय

## पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर— क्रमशः

तारांकित

प्रश्न संख्या

७७९	प्रतिरक्षा मंत्रालय प्रतिष्ठान, लन्दन . . . . .	१८९८-९९
७८०	शिवसागर में छिद्रण कार्य . . . . .	१८९९
७८१	आसाम का प्रतिकर भत्ता . . . . .	१८९९
७८२	भारत का राज्य बैंक . . . . .	१८९९-१९००
७८३	आसाम और पश्चिमी बंगाल में कोयले की खानें . . . . .	१९००
७८४	अन्तर्राष्ट्रीय भू भौतिकी वर्ष . . . . .	१९००
७८५	विधि सम्बन्धी गवेषणा . . . . .	१९००-०१
७८६	त्रिपुरा को कोयले का सम्भरण . . . . .	१९०१
७८७	हिमाचल प्रदेश सचिवालय में आग . . . . .	१९०१
७८८	जीवन बीमा निगम . . . . .	१९०१
७८९	बन्दूक के कारखानों का निर्माण . . . . .	१९०२
७९०	दिल्ली में न्याय-व्यवस्था . . . . .	१९०२-०३
७९१	वाइस एडमिरल विल का भारत आगमन . . . . .	१९०३
७९२	राज्यों को दिये गये ऋणों की बकाया राशियां . . . . .	१९०३-०४
७९४	बिजली की भट्टियां . . . . .	१९०४
७९५	अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम के अधीन पंजीबद्ध अपराध . . . . .	१९०४
७९६	स्त्रियों को रोजगार . . . . .	१९०४-०५
७९८	कावेरी नदी के बेसिन में तेल के संसाधन . . . . .	१९०५
७९९	औद्योगिक प्रबन्ध पदाधिकारी . . . . .	१९०५-०६
८००	गोहाटी तेल शोधक कारखाना . . . . .	१९०६
८०१	सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों पर आने वाला खर्च . . . . .	१९०६-०७
८०२	रूसी विशेषज्ञों का आगमन . . . . .	१९०७
८०३	इण्डो-स्टानवक पेट्रोलियम परियोजना . . . . .	१९०७-०८
८०४	इस्पात का उत्पादन . . . . .	१९०८
८०५	उत्तर भारत के विश्वविद्यालयों में दक्षिण भारतीय भाषायें . . . . .	१९०८
८०६	निवृत्त पदाधिकारियों का गैर-सरकारी फर्मों में नौकरी करना . . . . .	१९०८
८०७	मलाया में भारतीय बैंक . . . . .	१९०९
८०८	कोणार्क में संग्रहालय . . . . .	१९०९
८०९	अनुसूचित क्षेत्रों सम्बन्धी प्रशासी प्रतिवेदन . . . . .	१९०९-१०

## विषय

## पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

## तारांकित

## प्रश्न संख्या

८१०	टैस्ट क्रिकेट टीमें	१६१७
८११	लोह मिश्र धातुओं तथा सीधी ढली हुई वस्तुओं का निर्माण	१६१०
८१२	मैसूर बम्बई सीमा विवाद	१६१०
८१३	विदेशों में नौ-सेना के कर्मचारियों को प्रशिक्षण	१६११
८१४	इंजीनियरिंग कालेज	१६११-१२
८१५	तेल का सर्वेक्षण	१६१२
८१६	राज्य सेवाओं से अखिल भारतीय सेवाओं में पदोन्नति	१६१२
८१७	अस्पृश्यता	१६१२-१३
८१८	मिट्टी के तेल का आयात	१६१३
८१९	त्रिपुरा का व्यापार	१६१३-१४
८२०	दिल्ली कुटीर उद्योग एम्पोरियम	१६१४

## अतारांकित

## प्रश्न संख्या

१११४	दिल्ली में प्राइमरी स्कूल	१६१४
१११५	हिमाचल प्रदेश में प्राइमरी स्कूल	१६१४-१५
१११६	दिल्ली में हाई स्कूल और हायर सेकन्ड्री स्कूल	१६१५
१११७	इस्पात पुनर्वेल्लन कारखाने	१६१५
१११८	भ्रष्टाचार	१६१५-१६
१११९	जीवन बीमा पालसियों पर बोनस	१६१६
११२०	पंजाब में बहुप्रयोजनीय स्कूल	१६१६
११२१	भारत में विदेशी विनियोजन	१६१६-१७
११२२	आयुध कारखानों में क्लर्कों की पदोन्नति	१६१७
११२३	आयुध कारखानों में चेकरों की पदोन्नति	१६१७
११२४	सामयिक कर्मचारियों का नियमित किया जाना	१६१७
११२५	पूर्वी एशिया में भारतीय सांस्कृतिक केन्द्र	१६१७-१८
११२६	दिल्ली में विद्युत् शवदाह यंत्र	१६१८
११२७	पंजाब में कल्याण विस्तार परियोजनायें	१६१८
११२८	पंजाब में प्राविधिक शिक्षा	१६१८-१९
११२९	गुरुदासपुर छावनी	१६१९
११३०	अफीम	१६१९

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः		
<b>अतारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
११३१	औंधा का नागनाथ मन्दिर . . . . .	१९१९-२०
११३२	इंजीनियरिंग कालिज, बारंगल . . . . .	१९२०
११३३	पंजाब में खुदाई . . . . .	१९२०
११३४	अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त . . . . .	१९२०-२१
११३५	मंत्रालयों की स्वविवेक निधि . . . . .	१९२१
११३६	सिर पर रख कर मल का ले जाना . . . . .	१९२१
११३७	इस्पात का उत्पादन . . . . .	१९२२-२३
११३८	राजस्थान की कोयले का आवंटन . . . . .	१९२३
११३९	नई दिल्ली में श्रमजीवी लड़कियों का होस्टल . . . . .	१९२३
११४०	आधारभूत धातुओं की खोज . . . . .	१९२३-२४
११४१	राष्ट्रीय पुस्तक न्यास . . . . .	१९२४
११४२	कोयले का निर्यात . . . . .	१९२४
११४३	जम्मू में तेल की खोज . . . . .	१९२५
११४४	पाकिस्तानियों का भारत में निर्धारित अवधि से अधिक ठहरना . . . . .	१९२५
११४५	भारत भू परिमाण विभाग के कर्मचारियों को पद के अनुरूप वेतन . . . . .	१९२६
११४६	भारत भू परिमाण विभाग में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी . . . . .	१९२६
११४७	भारत भू परिमाण विभाग के कर्मचारी . . . . .	१९२६-२७
११४८	भारत भू परिमाण विभाग के आकस्मिकता निधि से वेतन प्राप्त करने वाले कर्मचारी . . . . .	१९२७
११४९	भारत भू परिमाण विभाग के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी . . . . .	१९२७
११५०	माध्यमिक स्तर पर तीन भाषाओं का अनिवार्य रूप से बढ़ाया जाना . . . . .	१९२८
११५१	चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की पदोन्नति . . . . .	१९२९
११५२	मास्को जाने वाले साम्यवादी शिष्टमंडल के लिये विदेशी मुद्रा . . . . .	१९२९
११५३	रुककेला संयंत्र . . . . .	१९३०
११५४	उत्तर प्रदेश में अनुसूचित जातियों के लिये मकान . . . . .	१९३०
११५५	इस्पात पुनर्वेल्लन मिलें . . . . .	१९३१
११५६	राष्ट्रीय पुस्तकालय के लिये जापानी पुस्तकें . . . . .	१९३१
११५७	राष्ट्रीय रसायन प्रयोगशाला, पूना . . . . .	१९३२
११५८	भारत में विदेशी विनियोजन . . . . .	१९३२

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर--क्रमशः		
<b>अतारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
११५६	जीवन बीमा निगम . . . . .	१६३२
११६०	गुरुदासपुर में तेल . . . . .	१६३३
११६१	आन्ध्र प्रदेश में कोयला सर्वेक्षण . . . . .	१६३३
११६२	आयकर की बकाया राशि . . . . .	१६३४
११६३	मनीपुर के स्कूल . . . . .	१६३४-३५
११६४	मनीपुर में मजिस्ट्रेटों की कमी . . . . .	१६३५
११६५	जीवन बीमा निगम द्वारा नवीकरण कमीशनों की जल्ती . . . . .	१६३५
११६६	कोठागुडम और गुडर की खनन संस्थायें . . . . .	१६३६
११६७	हिमाचल प्रदेश में प्राथमिक स्कूल . . . . .	१६३६
११६८	हिमाचल प्रदेश में स्कूल . . . . .	१६३६-३७
११६९	भारत का राज्य-बैंक . . . . .	१६३७
११७०	प्राइमरी स्कूलों के अध्यापक . . . . .	१६३७
११७१	त्रिपुरा के आदिम जातीय विद्यार्थी . . . . .	१६३७-३८
११७२	त्रिपुरा में घरचुकती लगान . . . . .	१६३८
११७३	अमरपुर में जेल . . . . .	१६३८
११७४	झूमियों का पुनर्वास . . . . .	१६३९
११७५	मिट्टी के तेल का वितरण . . . . .	१६३९
११७६	अस्पृश्यता के विरुद्ध प्रचार . . . . .	१६३९-४०
११७७	दिल्ली में चोरी छिपे लाई गई वस्तुओं का पकड़ा जाना . . . . .	१६४०
११७८	पीतल के सिक्के . . . . .	१६४०
११७९	हिमाचल प्रदेश में पेन्शन के मामले . . . . .	१६४०
११८०	नेपाल में सिंचाई योजनायें . . . . .	१६४१
११८१	अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जाति आयुक्त का १६५७-५८ का प्रतिवेदन . . . . .	१६४१
११८२	मिट्टी के तेल का आयात . . . . .	१६४२
११८३	पंजाब को शिक्षा सम्बन्धी अनुदान . . . . .	१६४२
११८४	केन्द्रीय सरकार में काम करने वाली अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के व्यक्ति . . . . .	१६४२
११८५	पाकिस्तानी . . . . .	१६४३
११८६	विदेशी अधिनियम . . . . .	१६४३

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः		
<b>अतारंकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
११८७	दिल्ली में छात्राओं के लिए बोर्डिंग हाउस	१९४३-४४
११८८	फीरोजपुर में भूमि	१९४४
११८९	स्टैनोग्राफरों की परीक्षा	१९४४-४५
११९०	केन्द्र में राज्य पदाधिकारी	१९४५
११९१	खम्भात में तेल के संसाधन	१९४५
<b>अनुपस्थिति की अनुमति</b>		१९४७-४८
तेरह सदस्यों को लोक-सभा की बैठकों से अनुपस्थिति रहने की अनुमति दी गयी ।		
<b>रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा</b>		१९४९—९०
रेलवे आयव्ययक, १९५९-६० पर सामान्य चर्चा जारी रही । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।		
<b>मंगलवार, ३ मार्च १९५९/१२ फाल्गुन, १८८० (शक) के लिये कार्यावलि—</b>		
चल चित्र (संशोधन) विधेयक में राज्य सभा द्वारा किये गये संशोधनों पर विचार करना तथा उन्हें स्वीकृत करना; रेलवे आयव्ययक, १९५९-६० पर सामान्य चर्चा का उत्तर और रेलवे की अनुदानों की मांगों पर चर्चा ।		