



अंक १

शुक्रवार,

संख्या १५

६ जून, १९५२

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

पहला सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)

- - - 10 - - -

भाग १—प्रश्न और उत्तर

दिष्य-सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर प्रश्नों के लिखित उत्तर

[पृष्ठ भाग ८५९—९००]
[पृष्ठ भाग ९००—९१०]

(मूल्य ४ आने)

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृचालन

४९

लोक सभा

शुक्रवार, ६ जून, १९५२

सदन की बैठक सवा आठ बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

सामाजिक कल्याण

*५५३. डा० राम सुभग सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सामाजिक कल्याण संस्थाओं के कार्य संचालन का अध्ययन करने के लिये संयुक्त राष्ट्र की छात्रवृत्ति योजना के अन्तर्गत क्या कोई भारतीय विद्यार्थी बाहर भेजे गये हैं ; तथा

(ख) यदि भेजे गये हैं तो ऐसे विद्यार्थियों की संख्या क्या है ?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्री (मौलाना आज़ाद) : (क) जी, हाँ ।

(ख) सन् १९४७ से ले कर इस वक्त तक ८२ फैलोज (विद्यार्थी) बाहर भेजे गये हैं । उन के अलावा चार के लिये एवार्ड नोटिस (प्रदान सूचना) हमें मिल चुके हैं और उन्हें भेजना वाकी है । २८ उम्मीदवारों के मामले पर यूनाइटेड नेशन्स आर्गनाइजेशन (संयुक्त राष्ट्र संघ) सोच विचार कर रहा है ।

४०

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं उन देशों के नाम जान सकता हूं जहाँ पर कि इस साल सोशल वेलफ़ेअर इन्स्टीट्यूशन्स (सामाजिक कल्याण संस्थाओं) की वर्किंग (कार्यकरण) का अध्ययन करने के लिये ये विद्यार्थी भेजे गये हैं ?

मौलाना आज़ाद : योरप की मुख्तलिक जगहों में ।

डा० राम सुभग सिंह : स्कालरशिप और फैलोशिप के लिये जो भिन्न भिन्न रकमें मिला करती हैं, मैं जानना चाहता हूं कि फैलोशिप में कितनी मिला करती हैं और स्कालरशिप में कितनी मिलती है ?

मौलाना आज़ाद : खास रकम इस में नहीं है । यूनाइटेड नेशन्स (संयुक्त राष्ट्र) ने एक तरफ के किराये का बोझ औपने ऊपर रखा है । दूसरी तरफ का किराया गवर्नमेंट ऑफ इण्डिया (भारत सरकार) देती है । इस के अलावा जो स्कालर वहाँ भेजा जाता है उस को किसी दूसरी जगह जाने की जरूरत पेश आये तो उस का खर्च वहाँ से मिलता है । टेक्निकल (प्रैंचिक) किताबों की जरूरत हो तो वह किताबें उस को वहाँ से दी जाती हैं । इस के अलावा वहाँ उस के रहन सहन का जो खर्च है वह भी यूनाइटेड नेशन्स आर्गनाइजेशन उठाता है ।

डा० राम सुभग सिंह : किस आधार पर इन विद्यार्थियों को चुना जाता है ?

श्री पोकर साहेब : एक औचित्य प्रश्न के सम्बन्ध में, श्रीमान्। उर्दू भाषा में दिये गये उत्तर को समझना हमारे लिये असम्भव है। अतः क्या मैं आप से प्रार्थना कर सकता हूं कि आप सचिव से उन का अनुवाद करने के लिये कह दें ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मुझे इस अनुवाद की मांग सम्बन्धी विषय पर प्रकाश डालना होगा। जैसा कि कदाचित् सदन को ज्ञात नहीं है किन्तु कुछ सदस्यों को मालूम है मौलाना आजाद सितम्बर, १९४६ से, जब से कि वह इस विधान सभा में आये हैं, अर्थात् राष्ट्रीय सरकार के बनने पर, इसी भाषा में इसे हिन्दी कहिये या उर्दू, उत्तर देते रहे हैं। एक समय जब कि केवल अंग्रेजी ही सरकारी भाषा थी तो भी वह हिन्दी या उर्दू में ही उत्तर देते आये हैं। तब से अब तक उन के द्वारा दिये गये उत्तरों का मुझ से कभी किसी ने अनुवाद करवाने की प्रार्थना नहीं की। बहुत ही विशेष मामलों में, जब कि कोई विशेष सदस्य किसी विशेष प्रश्न में दिलचस्पी रखता हो, विशेषकर जब कि वह उसी के द्वारा पूछा गया हो तो मैं अनुवाद करवाने की प्रार्थना स्वीकार कर लेता था। साथ ही यह भी देख लेता था कि जिस सदस्य को अनुवाद की आवश्यकता होती थी वह वास्तव में उस भाषा से भली भांति परिचित भी होता था अथवा नहीं। मैं अनुवाद करवा देता था किन्तु बाद में यह प्रथा समाप्त हो गयी। सदन की हमेशा से यह इच्छा रही है कि वह सदस्य जो हिन्दी नहीं समझते हैं उन्हें कम से कम उसे समझने का प्रयत्न तो करना चाहिये। २६ जनवरी, १९५० को संविधान लागू हुआ और मेरे विचार से सदस्यों ने इस बात की शपथ ग्रहण की है कि वह संविधान के प्रति बफादार रहेंगे तथा उस के उपबन्धों को कार्यान्वित करेंगे। किन्तु उस का यह अर्थ

नहीं है कि मैं यह चाहता हूं कि प्रत्येक सदस्य को इतने समय में ही हिन्दी समझने लगना चाहिये। मैं उन की कठिनाई का अनुभव करता हूं। हो सकता है कुछ लोग ऐसे हों, विशेषकर, दक्षिण से आने वाले जिन के लिये एक दम से हिन्दी समझना सम्भव न हो। यदि कोई विशेष कठिनाई हुई तथा कोई विशेष बात हुई तो मैं उस के अनुवाद की व्यवस्था कराने के लिये तैयार हूं। किन्तु हिन्दी या उर्दू में पूछे गये किसी भी प्रश्न का अनुवाद चाहना, मेरे विचार से अनुचित मांग करना है तथा साथ ही यह हमें संविधान से भी दूर ले जाता है। हिन्दी या उर्दू समझने के लिये प्रयत्न करने की आवश्यकता है। यदि कोई विशेष कठिनाई होगी तो मैं उसे दूर करने के लिये तैयार हूं। मेरे कहने का यह अर्थ नहीं है कि अब अनुवाद होंगे ही नहीं। किन्तु मैं माननीय सदस्यों को बतला देना चाहता हूं कि इन प्रश्नों और उत्तरों का अनुवाद अंग्रेजी भाषा में किया जाता है तथा अनुवाद की प्रतियां सदन पटल पर रख दी जाती हैं। मेरे विचार से उन की एक प्रति पुस्तकालय में भी रखी जाती है। वह माननीय सदस्य जो हिन्दी उर्दू नहीं जानते हैं तुरन्त ही इन का निर्देश कर सकते हैं। निस्सन्देह, जिस सदस्य को यह भाषा नहीं आती है उस के लिये अनुपूरक प्रश्न पूछना कठिन हो जाता है। मैं इस कठिनाई को पूरी तरह समझता हूं। किन्तु कोई न कोई समझौता तो करना ही होगा। मुझे यह देख कर कुछ आश्चर्य हुआ था कि यह प्रार्थना पोकर साहेब ने की जिन से—मैं जानता हूं कि कदाचित् वह नहीं जानते हिन्दी अथवा उर्दू का ज्ञान रखने की आशा की जाती है।

कुछ भी हो, मैं ने स्थिति स्पष्ट कर दी है और यदि माननीय सदस्य ऐसे विषयों के सम्बन्ध में प्रश्न पूछना चाहते हैं जिन में उन की विशेष दिलचस्पी हो तो प्रश्न अंग्रेजी

में छापे जाते हैं। यदि वह किसी विशेष बात के सम्बन्ध में सूचना चाहते हैं तो निस्सन्देह हम उस प्रश्न को अंग्रेजी में रख सकते हैं और यदि उत्तर उन के समझ में न आये तो हम उन का अनुवाद करवा सकते हैं। मैं इस बात को ध्यान में रखूँगा। किन्तु माननीय सदस्यों को कम से कम यह तो समझने का प्रयत्न करना चाहिये कि प्रश्न क्या है। मैं एक प्रकार का समझौता सा करवाने का प्रयत्न कर रहा हूँ। सब सदस्यों की सभी बातों को मान लेना मेरे लिये सम्भव नहीं है। मैं माननीय सदस्यों से पुनः एक बार प्रार्थना करता हूँ कि वह एक दूसरे के प्रति अधिक सहनशील बनें तथा अपने अपने विशेष दृष्टिकोणों को रख कर ऐसी परिस्थिति उत्पन्न न करें जिस से एक दूसरे के पास आने की बजाय हम एक दूसरे से और दूर हो जायें।

श्री पोकर साहेब : मेरा व्यक्तिगत स्पष्टीकरण यह है कि

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। स्पष्टीकरण की आवश्यकता नहीं है। इन बातों को बढ़ा कर हमें सदन का समय लेने की आवश्यकता नहीं है। मैं चाहता हूँ कि वह मुझे बतायें कि इस विशेष मामले में वह प्रश्न या उत्तर के किस भाग का अनुवाद चाहते हैं, भाग (क) या (ख) का?

डा० राम मुभग सिंह : किस आधार पर इन विद्यार्थियों को विदेशों में बाहर भेजा जाता है

श्री बीरस्वामी : जब ऐसे सदस्यों की संख्या अधिक है, जो अंग्रेजी जानते हैं और उसे समझ सकते हैं, तो क्या यह अच्छा नहीं है कि

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य देखेंगे कि मैं सभी सदस्यों से, जिस म सरकारी बैचें और विरोधी दल

दोनों ही सम्मिलित हैं, औचित्य तथा सहनशीलता के सम्बन्ध में अधील कर रहा हूँ। किन्तु संविधान के उपबन्ध बिल्कुल स्पष्ट हैं। संविधान का अभिप्राय यह है कि हिन्दी को अधिक वरीयता दी जाये। यदि इस सदन की कार्यवाही हमेशा अंग्रेजी में होती रही तो १५ वर्ष के अन्त में क्या होगा? हमारे लिये कोई मार्ग नहीं रहेगा।

श्री बीरस्वामी : एक औचित्य प्रश्न के सम्बन्ध में, श्रीमान्। आज भी अंग्रेजी सरकारी भाषा है तथा १५ वर्ष तक अभी रहेगी

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। अब मैं किसी तर्क में पड़ने के लिये तैयार नहीं हूँ। यह सुझाव नहीं रखा जा सकता कि १५ वर्ष तक अंग्रेजी चलती रहे और बाद में एक दम से हम हिन्दी आरम्भ करें। मेरेविचार से यह एक ऐसा सुझाव है जिसे कोई भी बुद्धिमान व्यक्ति मानने को तैयार नहीं होगा। इस समय में इस बात पर और अधिक बहस करने के लिये तैयार नहीं हूँ। आपसी समझौते के आधार पर मैं किसी भी बात को मानने के लिये तैयार हूँ। किन्तु संविधान में किसी निश्चित चीज की व्यवस्था की गई है, मैं संविधान के उपबन्धों से बंधा हुआ हूँ तथा मुझे उन को कार्यान्वित करना है। (अन्तर्बाधा) मैं यह सुझाव दूँगा कि जो सदस्य हिन्दी में प्रश्न पूछना चाहें उन्हें सरल से सरल हिन्दी में पूछना चाहिये, न तो वह फ़ारसी के शब्दों से भरी हो न हो संस्कृत के शब्दों से, तथा पूछने वाले को जहां तक सम्भव हो धीरे धीरे बोलना चाहिये जिस से कि वह सदस्य जो वास्तव में इस भाषा को नहीं समझते, प्रश्न को समझ सकें।

श्री गाडगिल : श्रीमान्, क्या मैं यह सुझाव दे सकता हूँ कि जो उत्तर दिया जाये वह भी धीरे धीरे तथा सरल हिन्दी में होना चाहिये?

डा० राम सुभग सिंह: किस आधार पर विद्यार्थियों को यूनाइटेड नेशन्स फैलोशिप में स्टडी (अध्ययन) करने के लिये बाहर भेजने के निमित्त चुना जाता है ?

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न है कि चुनाव का आधार क्या होता है ?

मौलाना आज़ाद: जब गवर्नर्मेण्ट आफ़ इण्डिया (भारत सरकार) को पता चल जाता है कि इतने स्कालरशिप (छात्रवृत्तियाँ) दिये जा सकते हैं तो यूनीवर्सिटियों को इत्तला दी जाती है, स्टेट गवर्नर्मेंटों को इत्तला दी जाती है, गवर्नर्मेण्ट आफ़ इण्डिया की मुरुहतलिफ़ (विभिन्न) मिनिस्ट्रियों (मंत्रालयों) को खबर दी जाती है, बहुत से नान आफ़िशियल (गैर सरकारी) इन्स्टीट्यूशन्स (संस्थायें) भी हैं उन को भी खबर दी जाती है और उन में से दरखास्तें मंगाई जाती हैं। यह तमाम दरखास्तें एक बोर्ड (पर्षद) के सामने रखी जाती हैं जो इस काम के लिये बनाया गया है कि सिलेक्शन (चुनाव) करे।

श्री गुरुपादस्वामी: श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या वह समस्त विद्यार्थी जो विदेशों से अध्ययन कर के लौटे हैं भारत में सामाजिक कार्य में लगे दुये हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यही प्रश्न सदन में कई बार पूछा जा चुका है। अभी चार पांच दिन पहले ही यह प्रश्न पूछा गया था।

श्री बैलायुधन: श्रीमान्, क्या मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि किन किन देशों को विद्यार्थी भेजे जाते हैं ?

अध्यक्ष महोदय: वया माननीय सदस्य ने अभी दिया गया उत्तर नहीं सुना ?

मौलाना आज़ाद: यूरोप की मुरुहतलिफ़ (विभिन्न) जगहें हैं मैं उन सभी के नाम अभी नहीं बतला सकता हूँ।

भुगतान संतुलन

*५५४. **डा० राम सुभग सिंह:** क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि स्टर्लिंग तथा गैर स्टर्लिंग क्षेत्रों के साथ सन् १९५१-५२ के पराद्वं में भुगतान संतुलन के सम्बन्ध में देश की क्या स्थिति रही है ?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख): अन्तर्राष्ट्रीय बैंक के क्रहों तथा अमेरिकन ग्रैंड क्रैंड को खाते में डालने के पश्चात् नवीनतम आंकड़ों के अनुसार सन् १९५१ के पराद्वं में चालू हिसाब में स्टर्लिंग क्षेत्रों के साथ भारत का भुगतान संतुलन ३६०९ करोड़ रुपये तक अनुकूल था तथा गैर-स्टर्लिंग क्षेत्रों के साथ ७९०२ करोड़ रुपये तक प्रतिकूल था। यह आंकड़े केवल काम चलाऊ हैं।

डा० राम सुभग सिंह: मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि सन् १९५१-५२ के पूर्वाद्वं में इस देश को कितना अतिरिक्त लाभ हुआ ?

श्री सी० डी० देशमुख: श्रीमान्, मुझे खेद है कि पूर्वाद्वं के मेरे पास अलग अलग आंकड़े नहीं हैं। मेरे पास समस्त वर्षों के आंकड़े हैं तथा आयव्यव्यक भाषण में मैं ने जो घटाए के आंकड़े बतलाये थे वह ३० करोड़ रुपये थे।

कम्पनी विधि समिति

*५५५. **श्री एस० एन० दास :** क्या वित्त मंत्री १३ फरवरी, १९५२ को पूछे गये अतारांकित अद्यतन संख्या ८ के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर का निर्देश करने की कृपा करेंगे तथा बतलायेंगे :

(क) क्या तब से अब तक कम्पनी विधि समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है; तथा

(ख) यदि दे दी है तो सरकार ने समिति की किन किन सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है ?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :
(क) जी, हाँ।

(ख) सब से पहले राज्य सरकारों तथा वाणिज्यिक संस्थाओं की राय ज्ञात करने के लिये यह रिपोर्ट उनमें परिचालित कर दी गई है तथा उनकी रायों को ध्यान में रखते हुये सरकार इस पर विचार करेगी।

श्री एस० एन० दासः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या रिपोर्ट पर समस्त सदस्यों ने हस्ताक्षर किये हैं अथवा कुछ सदस्यों ने हस्ताक्षर नहीं किये हैं?

श्री सी० डी० देशमुखः मैं इस प्रश्न की पूर्व सूचना चाहूंगा।

श्री एस० एन० दासः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि रिपोर्ट सर्वसम्मति से तैयार की गई है अथवा उसमें कोई विमति टिप्पणी भी है?

श्री सी० डी० देशमुखः मेरे विचार से उसमें एक विमति टिप्पणी भी है।

श्री एस० एन० दासः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि वह महत्वपूर्ण सिफारिशें क्या हैं जिन के सम्बन्ध में समिति चाहती है कि सरकार उन पर तुरन्त विचार करे?

श्री सी० डी० देशमुखः इस विषय पर ९ मार्च, १९५२ को प्रेस सूचना विभाग द्वारा जारी किये गये एक प्रेस नोट में सिफारिशों को संक्षिप्त रूप में प्रकाशित किया गया है। यहाँ पर इस प्रकार की रिपोर्ट को संक्षिप्त रूप देना असम्भव है।

श्री एस० एन० दासः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या इस रिपोर्ट की प्रतियां संसद् सदस्यों में भी बांटी जायेंगी?

श्री सी० डी० देशमुखः श्रीमान्, यथा-समय। मैं यह भी बतला देना चाहता हूं कि रिपोर्ट की १२ प्रतियां संसद् सचिवालय को भेजी गई थीं—२ प्रतियां पुस्तकालय के

लिये तथा १० प्रतियां उन सदस्यों के लिये जो उन्हें लेना चाहें।

श्री ए० सी० गुहा : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि समिति की सिफारिशों के आधार पर सरकार कब तक एक विधेयक प्रस्तुत करने में समर्थ होगी?

श्री सी० डी० देशमुखः श्रीमान्, निश्चित समय बतलाना तो कठिन है। जिन संस्थाओं के पास रिपोर्ट भेजी गई है उन से ३१ मई, १९५२ तक अपनी अपनी रायें भेजने के लिये कहा गया है। कुछ रायें तो आ गई हैं किन्तु भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग संघ जैसी संस्थाओं ने जून, १९५२ तक समय बढ़ाने के लिये कहा है। इस के पश्चात् उन समस्त सिफारिशों को तैयार करने में भी कुछ महीने लग जायेंगे जिन के आधार पर निश्चय कर के विधान बनाना है।

तम्बाकू क्षेत्रों का पुनर्विलोकन

*५५६. **श्री एस० सी० सामन्तः** (क) क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या विभिन्न केन्द्रीय उत्पादकर महाकार्यालयों में तम्बाकू क्षेत्रों का पुनर्विलोकन कार्य समाप्त हो गया?

(ख) यदि समाप्त हो गया है, तो पुनर्विलोकन के क्या परिणाम रहे तथा इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है या करने का विचार रखती है?

वित्त राज्य-मंत्री (श्री त्यागी) : (क) समस्त केन्द्रीय उत्पादकर महाकार्यालयों में तम्बाकू क्षेत्रों के पुनर्विलोकन का कार्य अभी समाप्त नहीं हुआ है, किन्तु लाभ-हीन क्षेत्रों के प्रारम्भिक पर्यालोकन पर कुछ महाकार्यालयों में कर्मचारियों की संख्या घटाने का कार्य किया जा चुका है। थोड़े से थोड़े कर्मचारियों से अधिक से अधिक लाभ हो इस बात को ध्यान में रखते हुये सावधिक पुनर्विलोकन होता रहता है।

(ख) कुछ महाकार्यालयों द्वारा किये गये प्रारम्भिक पुनर्विलोकन के फलस्वरूप एक वर्ष में ५०६३ लाख रुपये की बचत हुई है। जहां तक सम्भव हो अधिक से अधिक मितव्ययता की जाये, इस बात को ध्यान में रखते हुये अन्य महाकार्यालयों में भी पुनर्विलोकन कार्य किया जायेगा।

श्री एस० सी० सामन्तः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि अब तक किस किस महाकार्यालय का पुनर्विलोकन हो चुका है?

श्री त्यागीः इलाहाबाद, कलकत्ता, दिल्ली, शिलौंग, जामनगर, मद्रास, तथा बम्बई महाकार्यालयों का पुनर्विलोकन हो चुका है तथा केवल इलाहाबाद, कलकत्ता, (पटना समेत) और दिल्ली में कर्मचारियों की संख्या घटाने के आदेश जारी किये गये थे।

श्री एस० सी० सामन्तः माननीय मंत्री ने बतलाया कि कर्मचारियों की संख्या घटा दी गई थी। मैं ज्ञात कर सकता हूं कि यह कार्य क्या लाभहीन क्षेत्रों के कारण किया गया है तथा क्या उन्हें समाप्त कर दिया जायेगा?

श्री त्यागीः तम्बाकू के ऐसे क्षेत्र हैं जहां तम्बाकू की खेती बहुत दूर दूर पर होती है तथा जब राजस्व ही प्राप्त न हो तो इन बड़े बड़े क्षेत्रों में स्थायी कर्मचारियों का रखना लाभदायक नहीं है। इसीलिये, यह निर्णय किया गया था कि इन क्षेत्रों का समस्त बातों को ध्यान में रखते हुये पुनर्विलोकन किया जाये तथा जब इस पुनर्विलोकन का फल प्राप्त हो गया तो यह निश्चय किया गया कि उन क्षेत्रों को सूची से निकाल दिया जाये।

कैन्टीन भाण्डार विभाग

* ५५७. **श्री एस० सी० सामन्तः**: क्या रक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे: (क) क्या यह सत्य है कि कैन्टीन

भाण्डार विभाग (भारत) की फुटकर बिक्री के कार्य को सैनिक टुकड़ियों ने अपने हाथों में ले लिया है;

(ख) यदि ले लिया है, तो इस प्रकार किये गये परिवर्तन से क्या लाभ हुआ है; तथा

(ग) क्रमशः सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में कैन्टीन भाण्डार विभाग (भारत) के लिये कितने मूल्य की वस्तुओं का आयात किया गया?

रक्षा मंत्री (श्री गोपालस्वामी) : (क) जितनी जल्दी संभव हो सकेगा कैन्टीन भाण्डार की फुटकर बिक्री का काम धीरे धीरे ठेकेदारों से सैनिक टुकड़ियों या स्वयं कैन्टीन भाण्डार विभाग ले लेगा।

(ख) इस परिवर्तन से यह परिणाम निकलेंगे:

(१) बीच वाले आदमी को लाभ मिलना बन्द हो जायेगा तथा सैनिकों को कैन्टीन का सामान सस्ता मिलने लगेगा;

(२) कैन्टीन सेवा की कार्यक्षमता और बढ़ जायेगी; तथा

(३) इस प्रकार जो अधिक लाभ होगा उस से सैनिकों को अतिरिक्त सुविधायें दी जा सकेंगी।

(ग) सन् १९५०-५१ में कुल १९५.१५ लाख रुपये की वस्तुयें आयात की गई थीं जिन में से ५१.५८ लाख रुपये की तथा सन् १९५१-५२ में २९८.९३ लाख रुपयों में से ९६.७७ लाख रुपयों की कैन्टीन विभाग के लिये थीं।

श्री एस० सी० सामन्तः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि कैन्टीन में जो वस्तुयें काम में लाई जाती हैं क्या उन्हें मंत्रालय के

विभाग आयात करते हैं अथवा कैन्टीन के स्वामियों को सीधे ही आयात करने की आज्ञा होती है ?

श्री गोपालस्वामी : श्रीमान्, मेरे विचार से इन वस्तुओं को खरीदने में विभाग कुछ सुविधायें देता है।

श्री एस० सी० सामन्तः : श्रीमान्, मैं जात कर सकता हूँ कि देशी वस्तुओं को प्रोत्साहन देने के सम्बन्ध में मंत्रालय ने क्या कार्यवाही की है ?

श्री गोपालस्वामी : विभाग की नीति देशी वस्तुओं को प्रोत्साहन देना है। वास्तव में, देखा जाये तो इस वर्ष समस्त कैन्टीनों के लिये विदेशों से जो सामान आयात किया गया है उस की प्रतिशतता ३२.४ है जब कि यह सन् १९४९ में ४५ और सन् १९४८ में ३५.९ थी। सन् १९४९ में कुल ११३८ वस्तुओं में से ६७८ वस्तुयें देशी थीं अर्थात् ५९.६ प्रति शत। सन् १९५० में कुल २०३८ वस्तुओं में से १६१४ वस्तुयें देशी थीं अर्थात् ७९.२ प्रति शत। सन् १९५१ में कुल २४३१ वस्तुओं में से २००६ वस्तुयें देशी थीं अर्थात् ८२.५ प्रति शत।

श्री धुलेकरः : जब सैनिक टुकड़ियाँ कैन्टीनों को अपने हाथ में ले लेंगी तब जो अतिरिक्त व्यय होगा क्या उस के बारे में कोई अनुमान लगाया गया है ?

श्री गोपालस्वामी : कैन्टीनों को लाभ के आधार पर चलाया जाता है। इन कैन्टीनों के चलाने से हमें वर्ष के अन्त में काफी रकम लाभ के रूप में प्राप्त होती है।

श्री बैलायुधनः : युद्ध के पश्चात् भारत को जो सामान मिला तथा उस को फुटकर में अथवा थोक में बेचने से जो लाभ हुआ, उस का पुस्त मूल्य कितना बताया गया है ?

श्री गोपालस्वामी : मैं सन् १९४८-४९ से खरीदी गई वस्तुओं के आंकड़े दे सकता

हूँ। मुझे भय है कि उस समय हमारे पास जो सामान था उस के पुस्त मूल्य के आंकड़े मेरे पास नहीं हैं।

श्री बादशाह गुप्तः : आयात की मुख्य वस्तुयें क्या हैं ? वह भारत में उपलब्ध हैं अथवा नहीं ?

श्री गोपालस्वामी : जैसा कि मैं कह चुका हूँ वस्तुयें अनेक प्रकार की हैं। वस्तुओं की संख्या लगभग २,४३१ थी। बिसातखाने की तथा अन्य बहुत सी वस्तुयें, जिन की आवश्यकता सैनिकों को पड़ती हैं, उन्हें अब भारत ही में खरीदा जाता है। २,४३१ वस्तुओं में से २००६ वस्तुयें भारत में ही खरीदी जाती हैं।

बैंकों का परिसमापन

*५५८. **श्री ए० सी० गुहा :** क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) बैंकों के परिसमापन की प्रक्रिया में संशोधन करने के हेतु समिति नियुक्त करने के सम्बन्ध में क्या सरकार ने कोई निश्चय किया है ; तथा

(ख) यदि किया है, तो उस समिति के सदस्य कौन कौन हैं तथा निर्देश पद क्या हैं ?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :

(क) तथा (ख)। माननीय सदस्य का ध्यान २१ मई, १९५२ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८० के सम्बन्ध में मेरे द्वारा दिये गये उत्तर की ओर आकर्षित किया जाता है।

श्री ए० सी० गुहा : उस के बाद से क्या माननीय मंत्री को कुछ और नहीं कहना है ?

श्री सी० डी० देशमुख : केवल इतना ही और कहना है कि प्रस्तावित समिति के कार्यक्षेत्र, सदस्यों के नाम तथा निर्देश पदों

के बहुत शीघ्र ही अन्तिम रूप से निश्चित हो जाने की सम्भावना है।

श्री ए० सी० गुहा: मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या निर्देश पदों में भूतपूर्व प्रबन्ध संचालकों के दुर्भावनायुक्त कार्यों की अथवा अधिकार दुरुपयोग की घटनाओं की छानबीन करना तथा बैंक के ठप्प हो जाने के लिये उन के ऊपर उत्तरदायित्व लादना भी सम्मिलित है?

श्री सी० डी० देशमुखः जी नहीं, श्रीमान्। यहां मेरे पास जो प्रयोगात्मक निर्देश पद हैं उन में यह विशेष पद सम्मिलित नहीं है क्योंकि अधिकतर यह बात प्रक्रिया से सम्बन्ध रखती है।

श्री ए० सी० गुहा: क्या इस में परिसमापकों के वैधानिक खर्चों के सम्बन्ध में मितव्ययता करना भी सम्मिलित होगा?

अध्यक्ष महोदयः वह प्रत्याशा....

श्री ए० सी० गुहा: मैं केवल यह जानना चाहता हूं कि निर्देश पद क्या होंगे।

श्री सी० डी० देशमुखः अप्रत्यक्षरूप से वह सुझाव दे रहे हैं।

अध्यक्ष महोदयः अपने प्रश्न की पेचीदा बातों को रखने का यह अच्छा तरीका है।

श्री नम्बियारः अधिक संख्या में बैंकों के परिसमापित होने के सम्बन्ध में जांच करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है? इस सम्बन्ध में पहले किये गये निर्देश के समय माननीय मंत्री ने बचन दिया था कि कुछ किया जायेगा। मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या इस सम्बन्ध में कुछ किया गया है?

श्री सी० डी० देशमुखः साधारणतः जब कभी भी कोई अनुसूचित बैंक परिसमापित हो जाता है तो रिजर्व बैंक उस की जांच करता है तथा वास्तव में होता भी

यह है कि ऐसे किसी बैंक के परिसमापित होने से पूर्व ही उस के कार्यसंचालन पर निगरानी रखी जाने लगती है तथा अधिक संख्या में बैंकों के ठप्प हो जाने के कारण ही हम एक समिति के नियुक्त किये जाने के प्रश्न पर विचार कर रहे हैं।

श्री ए० सी० गुहा: माननीय मंत्री ने प्रयोगात्मक निर्देश पदों का उल्लेख किया; मैं ज्ञात कर सकता हूं कि वह क्या हैं?

श्री सी० डी० देशमुखः जिन बातों पर अभी विभागीय रूप से विचार किया जा रहा है तथा जिन निर्देश पदों के सम्बन्ध में अन्तिम रूप से कोई निश्चय नहीं किया जा सका है उन को यहां बतला देने में मुझे कोई लाभ नहीं दिखाई देता है। यदि माननीय सदस्य कुछ समय के लिये और धैर्य रखें तो अवश्य ही उन्हें अन्तिम निर्देश पद ज्ञात हो जायेंगे।

श्री ए० सी० गुहा: मैं तो पिछले तीन वर्षों से धैर्य किये बैठा हूं।

अध्यक्ष महोदयः अगला प्रश्न।

गंधक

*५५९. **डा० एम० एम० दासः** क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) क्या सरकार ने गंधक वाले किसी ऐसे क्षेत्र का पता लगाने के लिये कोई परिमापन करवाया है जिस में खड़िया मट्टी के अलावा और पदार्थ मिले हों;

(ख) यदि कराया है तो ऐसे परिमापन का क्या परिणाम रहा है;

(ग) सोनामक्खी धातु से गंधक को व्यापारिक आधार पर निकालने के लिये क्या कोई प्रयोग किया गया है; तथा

(घ) यदि किया गया है, तो प्रयोग का परिणाम क्या निकला है?

प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनु-सन्धान मंत्री के संसदीय सचिव (श्री के० डी० मालवीय) : (क) से (घ). अपेक्षित सूचना सम्बन्धी एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३४]

डा० एम० एम० दास : जहां तक विवरण का सम्बन्ध है उस में मेरे प्रश्न के भाग (ग) और (घ) का उत्तर नहीं है।

श्री के० डी० मालवीय : विवरण में यह बतलाया गया है कि सोनामक्खी को गंधक निकालने अथवा गंधक का तेज़ाब बनाने के लिये कुछ फर्मों को दिया जाता है।

डा० एम० एम० दास : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि इन फर्मों को सोनामक्खी धातु केवल प्रयोग करने के लिये दी गई थी अथवा व्यापारिक आधार पर काम करने के लिये। मैं यह ज्ञात करना चाहता हूँ कि जो प्रयोग किये गये हैं क्या उन से यह पता लगता है कि व्यापारिक आधार पर भारतीय संसाधनों द्वारा गंधक को निकाला जा सकता है या उस से गंधक का तेज़ाब बनाया जा सकता है। यही मेरा प्रश्न है।

श्री के० डी० मालवीय : यह तो स्पष्ट ही है। फर्मों को धातु व्यापारिक आधार पर दी गई है। हाल ही में कलकत्ता की एक फर्म से इस सम्बन्ध में समझौते करने का प्रस्ताव किया गया था तथा अब भी हम उस के उत्तर की प्रतीक्षा कर रहे हैं। गंधक का तेज़ाब बनाने या गंधक निकालने के लिये यही फर्म अन्य फर्मों को सोनामक्खी धातु देती रही है।

डा० एम० एम० दास : मैं ज्ञात करना चाहता हूँ कि क्या यह बात प्रयोगों द्वारा प्रमाणित हो चुकी है कि गंधक के तेज़ाब को सोनामक्खी जैसे भारतीय संसाधनों से, बिना

विदेशी गंधक की सहायता लिये हुये, तैयार किया जा सकता है।

श्री के० डी० मालवीय : जी नहीं, श्रीमान्। सरकार यह कहने की स्थिति में नहीं है कि गंधक के तेज़ाब को भारतीय सोनामक्खी धातु से व्यापारिक आधार पर तैयार किया जा सकता है। किन्तु फर्मों को हम ने तेज़ाब बनाने के लिये धातु दी है तथा हमारा अनुमान है कि वह उस से व्यापार कर रहे होंगे।

श्री मेघनाद साहा : क्या सरकार इस सम्बन्ध में इस धातु पर राष्ट्रीय रसायन प्रयोगशाला में पूर्णरूप से प्रयोग कराने के प्रस्ताव पर विचार करेगी?

श्री के० डी० मालवीय : निस्सन्देह, हम करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : वह सुझाव दे रहे हैं।

डा० एम० एम० दास : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या इस सम्बन्ध में कोई हिसाब लगाया गया है कि भारतीय संसाधनों, जैसे सोनामक्खी धातु, से या आयात की गई गंधक का तेज़ाब बनाने में कितनी लागत आती है?

श्री के० डी० मालवीय : जैसा कि मैं अभी बतला चुका हूँ सरकार कलकत्ता की एक फर्म से इस धातु पर और अधिक प्रयोग करने के लिये एक समझौता करने जा रही है तथा फर्म को यह चाहिये कि वह हमें बतलाये कि इस से व्यापारिक आधार पर गंधक का तेज़ाब या गंधक बनाई जा सकती है अथवा नहीं।

कोलम्बो योजना के अन्तर्गत छात्रवृत्तियां

***५६०. डा० राम सुभग सिंह :** क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) कोलम्बो योजना तथा चतुर्थ लक्ष योजना के अन्तर्गत इंजीनियरिंग में विशेष प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये जो

छात्रवृत्तियां हैं क्या उन के लिये भारत सरकार ने बिहार सरकार से नामों की सिफारिश करने के लिये कहा है; तथा

(ख) यदि कहा है, तो क्या बिहार सरकार ने किसी नाम की सिफारिश की है?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) :
(क) जी हाँ, श्रीमान्।

(ख) जी नहीं, श्रीमान्।

डा० राम सुभग सिंह : कोलम्बो योजना तथा चतुर्थ लक्ष योजना के अन्तर्गत अलग अलग कितनी छात्रवृत्तियां बिहार सरकार को दी गई थीं जिन का कि बिहार सरकार लाभ नहीं उठा सकी?

श्री सी० डी० देशमुख : सभी से सिफारिशों करने के लिये कहा गया था। राज्यों के लिये कोई विशेष नियतन नहीं किया गया था। मैं प्रश्न को पूरी तरह से समझ नहीं पाया हूँ।

अध्यक्ष महोदय : उन का कहना है कि बिहार सरकार ने अवश्य ही सिफारिशों की होंगी। क्या उन सब को मान लिया गया था; यदि नहीं, तो कितनी प्रतिशत तक?

श्री सी० डी० देशमुख : मेरा उत्तर है कि बिहार सरकार ने कोई भी सिफारिश नहीं की थी।

डा० राम सुभग सिंह : उन से कितने नामों की सिफारिश करने के लिए कहा गया था?

श्री सी० डी० देशमुख : किसी भी राज्य के लिये कोई संख्या निश्चित नहीं की गई थी। सामान्य प्रकार का एक परिपत्र समस्त राज्यों को भेज दिया गया था।

श्री एस० एन० दास : क्या यह बात सही नहीं है कि बिहार गवर्नरमेंट के पास

इस सम्बन्ध में सिफारिशों करने के लिये जो पत्र भेजा गया वह इतनी देर से भेजा गया कि बिहार गवर्नरमेंट के पास उस का जवाब देने के लिये बहुत कम समय था और इसलिये वह उस का जवाब नहीं दे सकी।

अध्यक्ष महोदय : यह तो बिहार सरकार का स्पष्टीकरण हो जायेगा।

श्री एस० एन० दास : मैं ज्ञात करना चाहता हूँ कि क्या यह सत्य है कि नामों की सिफारिश करने के लिये बिहार सरकार को बहुत ही कम समय दिया गया था?

श्री सी० डी० देशमुख : १९ फरवरी, १९५२ को समस्त राज्यों को कोलम्बो योजना के सम्बन्ध में एक परिपत्र भेज दिया गया था। आसाम, पश्चिमी बंगाल, उत्तर प्रदेश, पंजाब, मध्य प्रदेश, बम्बई, मद्रास, हैदराबाद तथा मैसूर ने हमारे पास सिफारिशों भेज दी हैं। इस से ही मैं अनुमान लगाता हूँ कि राज्यों को पर्याप्त समय दे दिया गया था।

सैनिक भांडार

*५६१. **श्री एम० एल० द्विवेदी :** क्या रक्षा मंत्री ९ अगस्त, १९५१ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १२१ के भाग (क) के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर का निर्देश करने तथा यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में छेह तथा कानपुर की सी० ओ० डी० कायलियों में सैनिक भांडार को कितनी क्षति पहुँची?

रक्षा मंत्री (श्री गोपालस्वामी) : ऐसा अनुमान किया जाता है कि सामान रखने के लिये उचित स्थान की कमी होने के कारण उक्त दो डिपो में सैनिक भांडार को सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में क्रमशः १५½ लाख तथा ५ लाख रुपये की हानि पहुँची थी।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या डेहू और कानपुर के डिपो में सामान रखने का जो वर्तमान स्थान है वह इतना खराब है कि वहां जो सामान रखा जाता है उस को काफी हानि पहुंचती है तथा उस का मूल्य घट जाता है ?

श्री गोपालस्वामी : डिपो में जितना भी छायादार स्थान है वह सब धिरा हुआ है। छायादार स्थान के नीचे जिस सामान को नहीं रखा जा सका था उसे खुले में रख दिया गया था और इसी कारण वह खराब हो गया।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जान सकता हूं कि क्या माननीय मंत्री को ज्ञात है कि इस प्रकार बचत कर के जो राशि बचाई जाती है उस से कहीं अधिक धन सामान के खराब हो जाने तथा उस का मूल्य घट जाने के कारण नष्ट हो जाता है।

श्री गोपालस्वामी : मैं इस का हिसाब किताब तो नहीं जानता। मुझे तो मोटे रूप से हिसाब लगा कर बताया गया था कि यदि हम उस सब सामान के लिये, जो कि अब बाहर पड़ा हुआ है छायादार स्थान चाहते हैं तो कम से कम इस में ८० से ९० करोड़ रुपये तक का व्यय होगा।

राष्ट्रीय भाषा

*५६२. **श्री एम० एल० द्विवेदी :** क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) संविधान के अपनाये जाने तथा लागू किये जाने से अब तक भारत सरकार ने राष्ट्रीय भाषा को उचित रूप रेखा देने के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है; तथा

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी एक-रूप नीति के न अपनाये जाने के कारण विभिन्न राज्यों में राष्ट्रीय भाषा के रूप के सम्बन्ध में जो विभिन्नता फैली हुई है, उस को कैसे दूर किया जा रहा है ?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्री (मौलाना आज़ाद) : (क) तथा (ख)। गवर्नर्मेंट आफ इण्डिया ने इस बारे में वह तमाम काम शुरू कर दिये हैं जो इस की राय में बहुत जरूरी थे। इस ने एक सेण्ट्रल हिन्दी आर्गनिजेशन (हिन्दी शिक्षा समिति) के नाम से खोल दिया है और एक सेण्ट्रल बोर्ड साइंटिफिक और टेक्निकल टर्मस (वैज्ञानिक तथा प्रविधिक परिभाषाओं) के लिये बिठा दिया है। गवर्नर्मेंट की राय में यह दोनों काम हिन्दी भाषा के लिये बुनियादी काम थे क्योंकि इन्हीं के जरिये हिन्दी को वह रूप और ढंग दिया जा सकेगा जिस पर हमारे कान्स्टी-ट्यूशन (संविधान) ने जोर दिया है। सेण्ट्रल बोर्ड अपनी बहुत सी एक्सपर्ट कमेटियों (विशेषज्ञ समितियों) के इस काम में लग गया है कि तमाम मुल्क के लिये एक ही ढंग के साइंटिफिक और टैक्निकल टर्मस तैयार कर दे और स्टेट गवर्नर्मेंटों (राज्य सरकारों) से दरख्तास्त की गई है कि वह अपने यहां की मांगों के मुताबिक इस बोर्ड की एक्सपर्ट एडवाइस विशेषज्ञ परामर्श लेते रहें। बहुतों ने यह बात मान ली है और वह बोर्ड के काम से कायदा उठा रहे हैं। जहां तक इस बात का लगाव है कि राजभाषा रहे हैं बोलने के एक से ज्यादा ढंग इस वक्त चल इन की जगह किसी एक ही ढंग को चलाया जाये तो गवर्नर्मेंट के ख्याल में आज कल की हालत के अन्दर न तो ऐसा किया जा सकता है और न ऐसा करना ठीक होगा कि सेन्ट्रल गवर्नर्मेंट भाषा के किसी एक ही ढंग के मान लेने पर जोर जबरदस्ती से तमाम मुल्क को मजबूर करे। भाषाएं अपने कुदरती कानून के मुताबिक बढ़ती और फूलती हैं। इन्हें आर्टिफिशियल (अप्राकृतिक) तरीके से किसी खास रूप में नहीं लाया जा सकता। वह खुद अपनी

कुदरती चाल से चलते हुये कुछ अरसे के अन्दर एक खास रूप पैदा कर लेती हैं और वही रूप उन का सच्चा ओर मजबूत रूप होता है। अलवता जो काम गवर्नर्मेंट कर सकती है वह यह है कि जो किताबें स्कूलों में पढ़ाई के लिये लिखी जायें और दूसरी हर तरह की पब्लीकेशन (प्रकाशन) जो सरकारी तौर पर तंदारी की जायें उन में एक खास तरह को टकसाली भाषा इस्तेमाल को जाये ताकि आगे चल कर वही पैबन्द लोगों की जबानों पर चढ़ जाये। यह बात गवर्नर्मेंट के सामने है और इस के लिये पूरी कोशिश की जा रही है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं माननीय मंत्री का ध्यान बम्बई गवर्नर्मेंट के रेजोल्युशन (प्रस्ताव) नं० ७४३६, और बम्बई गवर्नर्मेंट का सन् ५१ की रिपोर्ट “हिन्दी नीचिंग कमेटी” (हिन्दी शिक्षण समिति) की तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं और यह कहना चाहता हूं कि बम्बई गवर्नर्मेंट और दूसरी रियासतें हिन्दी की तरक्की के लिये जुदा जुदा तरीके अस्तियार कर रही हैं और सिलेबस (पाठ्यक्रम) और किताबों के मामले में भी यही हो रहा है। मैं जानना चाहता हूं कि इस ओर केन्द्रीय सरकार क्या कदम उठा रही है कि स्टेट्स (राज्य) हिन्दी का ठीक डेवलपमेंट (विकास) करें। मैं हिन्दी बोलने के सम्बन्ध में नहीं कहता लोकन कम से कम शिक्षा के सम्बन्ध में सिलेबस और किताबों के सम्बन्ध में एक ही ढंग बर्ता जाना चाहिये।

मौलाना आजाद : एजूकेशन (शिक्षा) स्टेट्स सबजेक्ट (राज्य विषय) है। मुख्तलिफ़ गवर्नर्मेंटें अपने अपने ढंग पर काम करती हैं। मुझे आनरेबिल मेम्बर के इस स्थाल से पूरा इत्तिफ़ाक़ है कि इस बारे में अलग अलग ढंग नहीं चलाने चाहियें। कोशिश करनी चाहिये कि एक ही ढंग

चले। सेण्ट्रल गवर्नर्मेंट उन को एडवाइस (परामर्श) दे सकती है और इस में उस ने कभी नहीं की है, आपन्दा भी करती रहेगी। गवर्नर्मेंट ने मिनिस्ट्री में हिन्दा सेक्शन (विभाग) इन्हीं बातों के लिये खोला है।

श्री एन० एस० नायर : जहां तक भाषा का सम्बन्ध है यह मामला ऐसा है जिस का प्रभाव दक्षिण पर पड़ता है तथा इसीलिये हम चाहेंगे कि माननीय मंत्री ने जो कुछ कहा है उस को संक्षेप हमें बता दिया जाये।

अध्यक्ष महोदय : मुख्य उत्तर का अनुवाद में स्वयं पढ़ूँगा। इस से कठिनाई दूर हो जायेगी।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं माननीय मंत्री से पूछ सकता हूं कि जब राष्ट्रभाषा हमारे पालियामेंट की भाषा है कान्स्टीट्यूशन के मुताबिक, तो क्या किसी रियासत की सरकार को यह अधिकार है कि वह कान्स्टीट्यूशन के किसी प्राविजन (उपबन्ध) का अपना भिन्न भिन्न मतलब लगाये?

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से इस का उत्तर मुख्य उत्तर में दिया हुआ है। किन्तु वह संविधान की व्याख्या के सम्बन्ध में सूचना चाहते हैं।

श्री एम० एल० द्विवेदी : अभी मंत्री महोदय ने यह उत्तर दिया कि कोई भी सरकार अपना अलग अलग मतलब निकाल सकती है। मेरा कहना यह है कि कान्स्टीट्यूशन में जो लक्ष्य हिन्दी के सम्बन्ध में दिये गये हैं....

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। हमें संविधान की व्याख्या करने में नहीं पड़ना चाहिये। माननीय मंत्री अपने ढंग से व्याख्या कर सकते हैं। यदि माननीय सदस्य उन से सहमत नहीं हैं तो उन के लिये और भार्ग

की खुले हुये हैं। वह किस बात के सम्बन्ध में सूचना चाहते हैं? तर्क करने की आवश्यकता नहीं है।

श्री एम० एल० द्विवेदी: मेरा मतलब कहने का यह है कि कांस्टीट्यूशन का...

अध्यक्ष महोदय: शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य पुनः संविधान की व्याख्या करने में लग रहे हैं।

श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन: माननीय मंत्री का यह उत्तर होते हुये भी कि शिक्षा राज्य का विषय है, क्या भारत सरकार राज्यों को भाषा के सम्बन्ध में कोई मार्ग नहीं दिखा सकती जिस से कि आज कल स्कूलों में पढ़ने वाले बच्चों को अनिवार्य-रूप से हिन्दी पढ़नी पड़े और वह उस भाषा से परिचित हो जायें जिस को कि वह नहीं जानते हैं या जो उन की स्वयं की भाषा नहीं है?

मौलाना आज़ाद: मैं ने अभी कहा कि सेन्ट्रल गवर्नरमेंट ने इस बारे में डायरेक्शन (निर्देश) दिये हैं और बराबर देती रहेगी।

सेठ गोविन्द दास: मंत्री जी ने अभी यह बतलाया कि इस काम के लिये दो समितियां नियुक्त हुई हैं। मैं यह जानता चाहता हूं इन दोनों समितियों के ऊपर जो रूपया खर्च किया जाने वाला है क्या वह कुछ दिन हुये अखबारों में निकला था केवल उतना ही खर्च इस काम के लिये रखवा गया है। क्या इस योजना के लिये और रूपया भी दिया जाने वाला है या नहीं और इस काम को आंतर बढ़ाया जाने वाला है या इतने तक ही रहेगा।

मौलाना आज़ाद: इस सिलसिले में बहुत से काम किये जा रहे हैं और उन पर मुख्तलिफ़ रकमें खर्च हो रही हैं। १७ लाख की रकम का ताल्लुक सिर्फ़ एक काम से है यानी पांच बरस का प्रोग्राम।

श्री बी० जी० देशपांडे: शिक्षा मंत्री ने जो कुछ अभी कहा वह मेरे समझ में नहीं आया। मैं चाहता हूं कि हिन्दी में उस का भावान्तर किया जाय।

अध्यक्ष महोदय: शान्ति, शान्ति। मैं इस प्रकार की चीज़ नहीं होने दूंगा।

श्री एम० एस० नायर: क्या सरकार को यह ज्ञात है कि दक्षिण में हिन्दी विरोधी आन्दोलन इतनी तेजी पकड़ रहा है कि अनिवार्यरूप से हिन्दी पढ़ाने के लिये जो कदम उठाया जाये उस के सम्बन्ध में कुछ ढिलाई से काम लिया जाना चाहिये?

मौलाना आज़ाद: गवर्नरमेंट के इलम में दोनों तरह की बातें आती हैं। गवर्नरमेंट को मालूम है कि साउथ में एक स्माल ग्रुप (छोटा सा दल) हिन्दी का मुख्तलिफ़ (विरोधी) है। मगर गवर्नरमेंट को यह भी मालूम है कि बहुत बड़ा ग्रुप हिन्दी सीख रहा है और इस की तादाद रोज बरोज (दिन प्रति दिन) बढ़ रही है।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न पूछने का मुख्य उद्देश्य यह है कि केन्द्रीय सरकार को यह तो मालूम ही है कि एक छोटा सा दल ऐसा भी है जो निश्चय ही हिन्दी का विरोधी है। किन्तु केन्द्रीय सरकार को यह भी ज्ञात है कि जनता का एक बहुत बड़ा भाग हिन्दी सीखने के लिये इच्छुक है तथा हिन्दी लेने वाले विद्यार्थियों की संख्या भी बढ़ रही है। अगला प्रश्न।

प्रश्न संख्या ५६३ को १२ जून को पूछे जाने वाले प्रश्नों की सूची में कर दिया जाता है, इस का उत्तर माननीय योजना मंत्री देंगे। इस को प्राकृतिक संसाधन मंत्री के नाम में रखना गलत था। अतः अब हम प्रश्न संख्या ५६४ को लेते हैं—श्री कृष्ण।

अनुसूचित जातियों के लिए प्राविधिक प्रशिक्षण

*५६४. श्री एम० आर० कृष्णः (क) क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९४७ से मार्च १९५२ तक की अवधि में कितने अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों को प्रविधिक प्रशिक्षण के लिये बाहर भेजा गया ?

(ख) उन में से कितनों को उसी व्यवसाय में काम मिल गया जिस का कि उन्होंने प्रशिक्षण प्राप्त किया था ?

(ग) ऐसे व्यक्तियों की संख्या क्या है जिन्होंने ऐसे व्यवसाय अपनाये जिन में उन्हें प्रशिक्षण प्राप्त नहीं हुआ था ?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्री के संसदीय सचिव (श्री के० डॉ० मालवीय) : (क) एक ।

(ख) विदेशों से वापस लौटने पर एक विद्यार्थी को श्रेणी दो (घोषित) में नौकरी दी गई किन्तु उस ने नौकरी करने से इन्कार कर दिया ।

(ग) उपरोक्त भाग (ख) को ध्यान में रखते हुए यह उत्पन्न ही नहीं होता है ।

श्री एम० आर० कृष्णः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि विदेशों में उच्च प्रविधिक प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये अनुसूचित जातियों के कितने व्यक्तियों ने आवेदन पत्र भेजे ?

श्री के० डॉ० मालवीयः मेरे पास आंकड़े नहीं हैं किन्तु मैं इस की पूर्वसूचना चाहूँगा ।

श्री बैलायन्नैनः अब तक कितनों को नौकरी नहीं मिली है ?

अध्यक्ष महोदयः वही सवाल, जो कई दूसरे पूछा जा चुका है तथा जिसका पहले

उत्तर भी दिया जा चुका है, फिर उठाया जा रहा है ।

श्री नम्बियारः श्रीमान्, मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या सरकार इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही करेगी कि उन आवेदकों को प्रशिक्षण के हेतु बाहर भेजा जाये तथा उन के आवेदन पत्रों पर विशेष रूप से विचार किया जाये ?

मौलाना आज्जावः हां । गवर्नर्मेंट इस बात पर जरूर गौर करेगी । लेकिन इस बारे में जो हालात पेश आये हैं वह आन-रेबुल मेम्बर को मालूम हो जाना चाहिये । इस मामले के पीछे एक बड़ी कहानी है जो पीछे हाउस में बार बार दोहराई जा चुकी है । गवर्नर्मेंट ने एक जनरल स्कीम ओवरसीज़ स्कालरशिप (समुद्रपार छात्रवृत्ति) की जारी की थी जिस में हर कम्यूनिटी (जाति) के उम्मीदवार मेरिट (योग्यता) पर चले जाते थे और बाहर भेजे जाते थे । उस के अलावा खास शेड्यूल कास्ट कम्यूनिटी (अनुसूचित जाति) के लिये एक दूसरी स्कालरशिप स्कीम चलाई गई और उस का फण्ड (निधि) बार बार बढ़ाया गया । इस दूसरी स्कीम के मात्रहत (अन्तर्गत) चन्द स्कालरशिप हायर टैक्निकल एजू-केशन (उच्च प्रविधिक शिक्षा) के लिये दिये गये थे और बाहर भेजे गये थे लेकिन इस का नतीजा अच्छा नहीं निकला । दो उम्मीदवार वापस आ गये । जो वहां रहे वह भी पूरी तरह कामयाब (सफल) न हो सके । यह हालत देख कर शेड्यूल कास्ट बोर्ड (अनुसूचित जाति पर्षद) ने [जिसमें कम्यूनिटी (जाति) के नुमाइन्दे (प्रतिनिधि) और लीडर (नेता) मौजूद थे] इस मामले पर नये सिरे से सोच विचार किया । बिलआक्तिर (अन्ततः) वह इस नतीजे पर पहुंचा कि कम्यूनिटी का फायदा आजकल इस में नहीं है कि स्कालरशिप

फँडे का रूपया बाहर की तालीम (शिक्षा) पर खर्च किया जाये। जो कुछ खर्च करना चाहिये मुल्क के अन्दर की यूनीवर्सिटी एजूकेशन (विश्वविद्यालय शिक्षा) के लिये खर्च करना चाहिये। गवर्नमेंट ने इस की यह सिफारिश मंजूर कर ली। चुनांचे उस वक्त से शेड्यूल्ड कास्ट स्कालरशिप स्कीम के अन्दर जिस क्रदर स्कालरशिप दिये जाते हैं मुल्क के अन्दर की हायर एजूकेशन (उच्च शिक्षा) के लिये दिये जाते हैं। बाहर भेजने के लिये नहीं दिये जाते। अलबत्ता जनरल ओवरसीज़ स्कालरशिप स्कीम का दरवाज़ा सब पर खुला था। इस के मातहत जो उम्मीदवार चले जा सकते थे चले गये थे। अलबत्ता यह जनरल स्कीम (जैसा कि हाउस को मालूम है) सन् १९४९ के बाद खत्म कर दी गई।

श्री पी० एन० राजभोज़ : मुझे मंत्री जी से यह पूछना है कि उन्होंने जैसा अभी कहा कि यह विद्यार्थी वहां कामयाब नहीं हुए लेकिन जो विद्यार्थी विलायत से ट्रेनिंग पा कर आ गये हैं क्या गवर्नमेंट ने उन को किसी जगह नौकरी में रखने का प्रबन्ध किया या नहीं?

श्री बीरस्वामी : श्रीमान्, हम हिन्दी में बिल्कुल नहीं समझ सके हैं।

श्री पी० एन० राजभोज़ : मैं यह पूछ रहा था कि जो विद्यार्थी विलायत से तालीम हासिल कर के आये हैं और गवर्नमेंट ने जो स्कीमें बनाई हैं क्या उन को उस में रखा गया है या नहीं?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य तर्क करने का प्रयत्न कर रहे हैं। उन्हें सूचना ज्ञात करनी चाहिये।

श्री एम० आर० कृष्ण० : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या सरकार का विचार उन अनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों को अन्य

जातियों के विद्यार्थियों के मुकाबले जो प्राविधिक प्रशिक्षण के लिये विश्वविद्यालयों में भर्ती हो गये हैं, विशेष सुविधायें देने का है ?

मौलाना अज्ञादः मैं ने अभी कहा कि गवर्नमेंट यूनिवर्सिटी एजूकेशन के लिये हर तरह की आसानी उन को दे रही है। हर साल स्कालरशिप दिये जाते हैं जिन की तादाद संकड़ों तक पहुंच चुकी है।

श्री पी० एन० राजभोज़ : क्या इन विद्यार्थियों को बाहर बिल्कुल नहीं भेजा जायेगा और उन का भेजा जाना बिल्कुल बन्द कर दिया गया है?

मौलाना अज्ञादः मैं अभी बतला चुका हूं कि ओवरसीज़ स्कालरशिप की जनरल स्कीम (सामान्य योजना) का दरवाज़ा सब पर खुला हुआ था और मेरिट (योग्यता) पर चुनाव होता था। इस के अलावा एक दूसरी स्कीम चल रही है जो खास शेड्यूल्ड कास्ट (अनुसूचित जाति) के लिये है। इस के अन्दर जो स्कालरशिप दिये जाते हैं वह सिर्फ़ मुल्क के अन्दर की ऊँची तालीम के लिये होते हैं। बाहर जाने के लिये नहीं होते। चार पांच बरस हुये शेड्यूल्ड कास्ट सिलेक्शन बोर्ड (अनुसूचित जाति चुनाव पर्षद्) ने यह सिफारिश की थी और गवर्नमेंट ने उसे मंजूर किया था।

श्री पी० एन० राजभोज़ : मैं यह पूछना चाहता हूं.....

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य यहां बहस नहीं कर सकते। मैं इस प्रश्न को और आगे चलने नहीं देना चाहता। उन्हें इस प्रकार तर्क नहीं करना चाहिये। अब दूसरा प्रश्न लिया जाये।

श्री पी० एन० राजभोज : माननीय मंत्री ने जो कुछ कहा है उसे हम नहीं समझ पाये हैं

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से माननीय सदस्य ने कुछ पूर्वधारणा बना ली है। मेरे कहने पर भी कि वह बैठ जायें वह खड़े रहे। वह खड़े होने पर ही अड़े रहे। मैं माननीय सदस्य को ऐसा करने के लिये प्रोत्साहन नहीं देना चाहता। वास्तव में, एक दफे तो मैं ने यही निश्चय किर लिया था कि उन की बात मान लूँ तथा माननीय मंत्री से निवेदन करूँ कि वह अपने उपमंत्री से प्रश्न का उत्तर देने के लिये कहें। किन्तु वह एक ऐसी बात पर अड़े हुये हैं जिस के कारण इस सदन की कार्यवाही नहीं चलाई जा सकती है।

श्री बीरस्वामी : श्रीमान्, संक्षेप में कुछ बतला दिया जाये

अध्यक्ष महोदय : मैं जानता हूँ। किन्तु कार्यवाही उचित ढंग से होनी चाहिये। यहां पर बहुत से प्रश्न पूछे जाने हैं। सदन बहुत से प्रश्नों में दिलचस्पी रखता है। हो सकता है कि माननीय सदस्य कुछ प्रश्नों में दिलचस्पी रखते हों। किन्तु बात तो यह है कि जहां तक सम्भव हो समस्त प्रश्नों को लिया जाना चाहिये। यह तो स्पष्ट ही है कि माननीय सदस्य तर्क करने लग जाते हैं। प्रश्नों के सम्बन्ध में तर्क करने की अनुमति नहीं है। उन्हें सूचना ज्ञात करनी चाहिये और जैसे ही अगला प्रश्न पुकारा जाये उन्हें अपना स्थान ग्रहण कर लेना चाहिये। यदि माननीय सदस्य उसी प्रकार का व्यवहार करेंगे तो मेरे पास केवल एक ही उपाय है कि मैं उन के नाम आगे अनुपूरक प्रश्न पूछने के लिये न पुकारूँ।

श्री एच० एन० मुखर्जी : श्रीमान्, क्या मैं एक औचित्य प्रश्न पूछ सकता हूँ ?
अध्यक्ष महोदय : जी नहीं।

शिक्षा सम्बन्धी केन्द्रीय परामर्शदात्री पर्षद्,

***५६५. पंडित लिंगराज मिश्र :** (क) क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि शिक्षा सम्बन्धी केन्द्रीय परामर्शदात्री पर्षद् ने यह सिफारिश की थी कि विद्यार्थियों से ऐसी शिक्षा संस्थाओं में भर्ती होने पर, जिन्हें अन्य राज्य चलाते हैं या सहायता देते हैं, कोई प्रतिशीर्ष फीस न ली जाये ?

(ख) यदि की थी, तो क्या केन्द्रीय परामर्शदात्री पर्षद् की सिफारिश को स्वीकार कर लिया गया है तथा संघ के समस्त राज्यों ने उस पर कार्यवाही करना आरम्भ कर दिया है ?

(ग) यदि नहीं किया गया है, तो केन्द्रीय परामर्शदात्री पर्षद् सिफारिश को कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्री के संसदीय सचिव (श्री के० डी० मालवीय) : (क) जी हां।

(ख) तथा (ग). राज्यों ने बहुमत से इस सिफारिश को मान लिया है तथा जिन राज्यों ने अभी तक इसे अन्तिम रूप से नहीं माना है उन के साथ बातचीत चल रही है ?

पंडित लिंगराज मिश्र : क्या माननीय मंत्री को ज्ञात है कि कुछ शिक्षा संस्थायें ऐसी भी हैं जहां फीस प्रति माह २०० रुपये से भी अधिक ली जाती है ?

श्री के० डी० मालवीय : हो सकता है कि जिन राज्यों ने अभी सिफारिश स्वीकार न की हो अधिक फीस ले रहे हों—कदाचित्

माननीय सदस्य को इस सम्बन्ध में अधिक मालूम है। किन्तु जैसा कि मैं ने बतलाया इस विषय पर बातचीत हो रही है तथा हम राज्यों को इस बात पर राजी कर रहे हैं कि वह यह फीस लेना बन्द कर दें।

अखिल भारतीय प्रविधिक शिक्षा परिषद्

*५६६. श्री बी० शिवा रावः क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) अखिल भारतीय प्रविधिक शिक्षा परिषद् के कौन कौन सदस्य हैं तथा उस के कार्य क्या हैं;

(ख) सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में परिषद् की कितनी बैठकें हुईं; तथा

(ग) परिषद् की सिफारिशों पर सरकार ने क्या कार्यवाही की?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्री (मौलाना आज्ञाद) :

(क) गवर्नर्मेंट ने रेजूलेशन (प्रस्ताव) इस बारे में मंजूर किया था। उस की एक कापी हाउस की टेबिल पर रख दी गई है। इससे हाल मालूम हो जायेगा पुरानी काउंसिल की मुद्रत (अवधि) २९ अप्रैल, १९५२ को खत्म हो गई थी। इससे ज़रूरी हो गया था कि नई काउंसिल बनाई जाये। नई काउंसिल बनाई जा रही है। लेकिन किन किन आदमियों को उस में लिया जायेगा इस पर अभी सोच विचार किया जा रहा है।

(ख) कलकत्ता में दो मीटिंग (बैठकें) हुई थीं।

(ग) एक स्टेटमेंट (विवरण) हाउस की टेबिल (सदन पटल) पर रख दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३६]

श्री बी० शिवा रावः मैं पूछ सकता हूँ कि क्या इस परिषद् को बनाने में मेरे माननीय मित्र विभिन्न राज्यों की आवश्यकतायों तथा हितों को ध्यान में रखेंगे

अधवा किसी एक राज्य का ही परिषद् की कार्यवाहियों में बोलबाला न होने देंगे?

मौलाना आज्ञादः हां, यह बात ज़रूर गवर्नर्मेंट के सामने रहेगी।

श्री एस० एन० दासः क्या मैं जान सकता हूँ कि आल इंडिया कॉंसिल आफ टैक्निकल एजूकेशन (अखिल भारतीय प्रविधिक शिक्षा परिषद्) ने जो एक तजवीज (प्रस्ताव) की थी उस को स्टेचूटरी पावर्स (अनुविहित अधिकार) दी जाये, उसके बारे में गवर्नर्मेंट ने क्या फ़ैसला किया?

मौलाना आज्ञादः गवर्नर्मेंट ने गोर किया—लेकिन तजवीज (प्रस्थापना) उस ने मुनासिब नहीं समझी।

मोनोज्जाइट बालू का नियंति

*५६७. श्री टी० के० चौधरी था प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) स्वतन्त्रता प्राप्त होने से पूर्व त्रावनकोर सरकार को मोनोज्जाइट बालू के नियंति तथा प्रयोग से कितनी आय होती थी;

(ख) कितनी फैक्टरियां काम कर रही थीं तथा उन में कितने व्यक्ति काम करते थे;

(ग) विदेशों को कितनी मात्रा में कच्चा माल तथा तैयार की गई वस्तुएं भेजी गईं तथा उन का मूल्य क्या था; तथा

(घ) स्वतन्त्रता प्राप्त होने के पश्चात् इन फैक्टरियों का क्या हुआ?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्री के संसदीय सचिव (श्री के० डी० मालवीय) : त्रावनकोर-कोचीन सरकार ने यह सूचना भेजी है:

(१) मोनोज़ाइट बालूं त्रावनकोर में साफ़ नहीं की जाती थी बल्कि उस का निर्यात किया जाता था। स्वतन्त्रता प्राप्त होने से पूर्व अथवा सन् १९४६-४७ में राज्य द्वारा निर्यात की गई मोनोज़ाइट बालू से ५८ हज़ार रुपये की आय हुई थी।

(२) मोनोज़ाइट को अन्य बालुओं से अलग करने का काम ६ फैक्टरियां कर रही थीं तथा इन फैक्टरियों में दो हज़ार मज़दूर काम करते थे।

(३) सन् १९४६-४७ में २८७ टन मोनोज़ाइट निर्यात किया गया था जिस का मूल्य ९३ हज़ार रुपये था।

(४) राज्य ने तीन फैक्टरियां खरीद ली हैं तथा शेष तीन गैर-सरकारी रूप से ही चल रही हैं।

मोनोज़ाइट बालू का निर्यात बन्द कर दिया गया था क्योंकि अणु शक्ति अधिनियम के अन्तर्गत यह एक 'निर्धारित पदार्थ' है। तब से अब तक भारत सरकार ने अलवाये स्थान पर मोनोज़ाइट को साफ़ करने के लिये एक फ़क्टरी स्थापित कर दी है। यह फ़क्टरी इण्डियन रेअर अर्थस लिमिटेड के अन्तर्गत है तथा ५५ और ४५ के अनुपात में भारत सरकार और त्रावनकोर-कोचीन राज्य इस को आर्थिक सहायता देते हैं। फैक्टरी में कौन कौन सी वस्तुयें तैयार की जाती हैं इस का एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३७]

फैक्टरी के तैयार हो जाने से अब यह निश्चित हो गया है कि यह अणु पदार्थ देश में ही रहेगा तथा राज्य को उस से कहीं अधिक आय होगी जो कि उसे उस के निर्यात करने से होती थी।

भारत सरकार इल्मैनाइट बालू के निर्यात की आज्ञा देती है किन्तु शर्त यह है

कि उस में ०.१ प्रति शत से अधिक मोनोज़ाइट नहीं होनी चाहिये।

श्री मेघनाद साहा : क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि इस देश में मोनोज़ाइट से जो पदार्थ तैयार किये जाते हैं क्या वह इस देश के वैज्ञानिक कार्यकर्ताओं को उपलब्ध हो सकेंगे?

श्री के० डी० मालवीय : मोनोज़ाइट से जो पदार्थ तैयार किये जाते हैं उन में से कुछ यह हैं थोरियम नाईट्रोट.....

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : वह जानना चाहते हैं कि क्या वह वैज्ञानिक कार्यकर्ताओं को उपलब्ध हो सकेंगे।

श्री के० डी० मालवीय : जी हां, श्रीमान्। वह सब ही वैज्ञानिक अनुसन्धान कार्यकर्ताओं को उपलब्ध हो सकेंगे।

श्री मेघनाद साहा : मैं देखता हूं कि हमें इन पदार्थों की परम आवश्यकता है किन्तु अब तक हम उन का एक ग्राम भी प्राप्त नहीं कर सके हैं। अतः मैं ज्ञात करना चाहूँगा कि फैक्टरियां कुछ उत्पादन भी कर रही हैं या यूं ही बन्द पड़ी हुई हैं?

श्री के० डी० मालवीय : वह हाल ही में काम करना आरम्भ करेंगी।

श्री एन० एस० नायर : क्या सरकार को यह ज्ञात है कि इल्मैनाइट में ०.१ प्रति शत मोनोज़ाइट रखना फैक्टरी वालों के लिये तथा काम करने वालों, दोनों के ही लिये कठिनाई उत्पन्न कर रहा है?

श्री के० डी० मालवीय : यह तो अपनी अपनी राय है।

श्री पी० टी० चाको : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या अलवाये स्थित फैक्टरी ने अब काम करना आरम्भ कर दिया है?

श्री के० डी० मालवीय : इस ने अभी काम करना आरम्भ नहीं किया है किन्तु

इस बात की संभावना है कि वह बहुत ही शीघ्र काम करना आरम्भ कर देगी।

श्री पी० टी० चाकोः मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि अलवाये स्थित फ़ैक्टरी में जो मजदूर काम पर लगाये गये हैं वह त्रावनकोर-कोचीन के रहने वाले हैं अथवा बाहर से लाये गये हैं?

श्री के० डी० मालवीयः मैं निश्चित रूप से यह नहीं बतला सकता कि बाहर से कोई मजदूर लाये गये हैं अथवा नहीं किन्तु मेरा अनुमान है कि भर्ती स्थानीय रूप से की गई होगी।

श्री मातनः क्या माननीय मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि आजकल मोनो-जाइट का विश्व मूल्य क्या है तथा उस की तुलना में रेअर अर्थस लिमिटेड, अलवाये ने जिस मूल्य पर त्रावनकोर कोचीन से इसे लेने का टेका लिया है वह क्या है?

श्री के० डी० मालवीयः मैं इस समय नहीं बतला सकता कि मूल्यों में तुलना क्या है?

श्री मातनः यदि माननीय सदस्य मेरी सूचना लें.....

अध्यक्ष महोदयः शान्ति, शान्ति। वह उसे निजी रूप से दे सकते हैं।

विदेशों में प्रशिक्षण

*५६८. **श्री एल० जे० सिंहः** क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भाग ग में के राज्यों से प्रति वर्षे भारत सरकार द्वारा कितने विद्यार्थी विदेशों में प्रशिक्षण अथवा शिक्षा प्राप्त करने के लिये भेजे जाते हैं?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्री (मौलाना आज़ाद)ः मिनिस्ट्री आफ़ एज़्केशन (शिक्षा मंत्रालय) के सेन्ट्रल स्टेट स्कालरशिप स्कीम (केन्द्रीय राज्य सरकार छात्रवृत्ति योजना) के अन्दर सिर्फ़ एक स्कालरशिप हर बरस

(वर्ष) पार्ट सी स्टेट के एक विद्यार्थी को दिया जाता है। लेकिन मूल्क के दूसरे हिस्सों की तरह पार्ट सी स्टेट्स के विद्यार्थियों को भी पूरा मौक़ा हासिल है कि वह गवर्न-मेंट आफ़ इण्डिया की जनरल स्कालर-शिप स्कीम से क्रायदा उठायें।

श्री एल० जे० सिंहः चुनाव करने का आधार क्या है? प्रतियोगिता परीक्षा अथवा और कोई आधार?

अध्यक्ष महोदयः मेरे विचार में इस प्रश्न का आज प्रातः उत्तर दिया जा चुका है तथा चुनाव करने का तरीका भी बता दिया गया था।

श्री एल० जे० सिंहः मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि क्या प्रत्येक भाग 'ग' में के राज्य कुम से कम एक छात्रवृत्ति प्राप्त करने का अधिकारी है?

मौलाना आज़ादः बात यह है कि स्कालरशिप की जो स्कीम बनाई जाती है वह यह देख कर नहीं बनाई जाती कि किन किन स्टेटों के आदमियों को लिया जाये। वह तो सब के लिये होती है। सन् १९२६ में पुरानी गवर्नेंमेंट के सामने कई तजवीज आई थीं। उस वक्त यह तजवीज रखी गई कि जो जगह ऐसी है कि जिन की देखभाल सीधी गवर्नेंमेंट आफ़ इण्डिया के नीचे है वहां से हर बरस (वर्ष) एक विद्यार्थी को स्कालरशिप दिया जाये। देहली, अजमेर, कुर्ग ऐसी स्टेट्स हैं। एक बरस देहली के विद्यार्थी को भेजा जाता था दूसरे बरस अजमेर का, तीसरे बरस तीसरे का, इस तरह यह स्कालरशिप दिया जा रहा था और हम ने इसे बन्द नहीं किया चूँकि यह क्रायदा की बात थी। चुनौती यह स्कालरशिप अब भी दिया जा रहा है।

अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

रायला सीमा में मवेशियों की मृत्यु

डा० गंगाधर शिवः (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २८ मई, १९५२ के "स्टेट्समैन" में छपे उस समाचार का निर्देश करके यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि कुडप्पा जिले में बर्फीली हवा चलने के कारण रायलासीमा में ६ हजार कृषि मवेशी मर गये ?

(ख) क्या यह भी सत्य है कि सहायता का कार्य घोर वर्षा होने के कारण, जो कृषि मजदूरों को बहुत कष्ट पहुंचा रही है, ठीक से नहीं चल रहा है ?

(ग) वर्षा के कारण रायलासीमा के किसानों को जो कष्ट उठाने पड़ रहे हैं उन को दूर करने के सम्बन्ध में सरकार का और क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री करमरकर) : (क) नवीनतम् सूचना के अनुसार अब तक कुडप्पा जिले में वर्षा के कारण, १९२ मवेशी मर चुके हैं।

(ख) बाढ़ आ जाने के कारण कुछ समय के लिये गड़बड़ी हो गई थी। वर्षा समाप्त होते ही सहायता कार्य आरम्भ कर दिया गया था।

(ग) जब तक सामान्य परिस्थितियां नहीं हो जातीं तब तक वर्तमान सहायता कार्य तथा अन्य आवश्यक कार्यवाही करते रहने का विचार है।

भाग 'गु' के अन्तर्गत में यह भी कहना चाहूंगा कि इस समय कृषि मजदूरों ने खेतों को जोतने तथा शीघ्र उत्पन्न होने वाली फसल को बोने का काम आरम्भ कर दिया है। इसी कारण सहायता केन्द्रों में कम व्यक्ति आते हैं किन्तु ऐसा अनुमान किया जाता है कि जैसे ही बुवाई का काम समाप्त हो जायेगा तो व्यक्तियों की संख्या बढ़ जायेगी। वर्षा से पीड़ितों को तुरन्त

ही खाद्यान्न दिया गया था। सरकार तथा धर्मार्थ संस्थायें दोनों ही लोगों को उधार रूपया देती हैं तथा उन के लिये खाद्यान्न का प्रबन्ध करती हैं। जहाँ कहीं भी आवश्यकता होती है झौंपड़ी बनाने का सामान भी खुले रूप से दिया जाता है।

डा० गंगाधर शिवः मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या यह सत्य नहीं है कि कुडप्पा जिले के राजमपंथ ताल्लुका में बहुत से मवेशी मर गये ?

श्री करमरकर : जैसा कि मैं बतलाचुका हूं १९२ मवेशी मर गये। मैं नहीं जानता कि इस ताल्लुका विशेष में कितने मवेशी मरे। यदि उन्हें विशेष रूप से यह जानना है तो यदि सम्भव हो सका तो हम उस का पता लगायेंगे।

डा० गंगाधर शिवः मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या यह वांछनीय नहीं है कि सरकार किसानों की सहायता करे तथा उन्हें रूपया उधार दे, विशेषकर अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों को जो कि रायलासीमा के इस सब से दुर्भाग्यपूर्ण भाग में आर्थिक संकट काल से गुजर रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : वह कार्यवाही करने के लिये सुझाव दे रहे हैं, सूचना ज्ञात नहीं कर रहे हैं। क्या उन्हें और भी प्रश्न पूछने हैं ?

डा० गंगाधर शिवः मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या प्रधान मंत्री ने अपने उस कोष में से जिसमें से वह अपनी इच्छा से खर्च कर सकते हैं, कोई सहायता तुरन्त ही दी थी ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या उन लोगों को कोई सहायता दी गई थी जिन के मवेशी मर गये थे ? किस रूप में यह सहायता दी गई ? मैं किसानों का निर्देश कर रहा हूं।

श्री करमरकर: जिन व्यक्तियों के मवेशी मर गये थे उन्हें उन व्यक्तियों में सम्मिलित कर लिया गया जिन्हें सहायता दी गई थी।

डा० पी० एस० देशमुख: क्या उन्हें कोई रूपया दिया जा रहा है या उन्हें मवेशी दिये जा रहे हैं?

श्री करमरकर: जो कुछ भी किया गया है उसे मैं ने विस्तार में बता दिया है।

श्री बी० एस० मूर्ति: मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या अतिरेक बाले खेतों से रायलासीमा में भूसा लाने के काम को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है?

श्री करमरकर: मेरा तो यही अनुमान है। किन्तु मैं पता लगाना चाहुंगा।

श्री ईश्वर रेड्डी: क्या सरकार इस बात की आवश्यकता का अनुभव करती है कि रायलासीमा के किसानों को धन उधार दिया जाये जिस से कि वह मवेशी खरीद कर खेती कर सके?

अध्यक्ष महोदय: वह सुझाव दे रहे हैं।

डा० पी० एस० देशमुख: जो सहायता दी गई है उस के फलस्वरूप ऐसे कितने व्यक्ति हैं जिन्होंने खेती का काम आरम्भ कर दिया है और जिस के न मिलने पर वह खेती करने में असमर्थ रहते? ऐसे व्यक्तियों की संख्या क्या है जिन्हें सहायता दी गई है?

श्री करमरकर: तत्काल ही यह बतलाना कठिन होगा कि कितने व्यक्तियों को सहायता दी गई है। किन्तु जैसा कि मैं बतला चुका हूं ऋण दिये जाते हैं तथा सरकार और अन्य धर्मार्थ संस्थायें दोनों ही खाद्यान्न का प्रबन्ध करती हैं। मेरा अनुमान है कि यह सहायता उन लोगों को दी जा रही है जिन को इस की आवश्यकता है।

डा० गंगाधर शिवे: प्रेषान मंत्री के प्रति सम्मान प्रकट करते हुये, जिन्होंने पहले ही रायलासीमा की सहायता की है, मैं उन से ज्ञात कर सकता हूं कि क्या उन के द्वारा उस कोष में से जिसमें से वह इच्छानुसार खर्च कर सकते हैं, तुरन्त ही कुछ सहायता देना वांछनीय है अथवा नहीं?

पंडित ठाकुर दास भार्गव: मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या उन की भूमि जोतने के लिये कोई प्रबन्ध किया गया है जिन के मवेशी मर गये हैं? मेरा मतलब है कि क्या उन्हें खेत जोतने के लिये ट्रैक्टर दिये गये हैं या स्वयं राज्य ने उन के खेतों को ट्रैक्टर से जोता है।

श्री करमरकर: मैं ट्रैक्टरों के सम्बन्ध में नहीं जानता किन्तु यह तो स्पष्ट है ही कि यह जो ऋण दिये जाते हैं वह खेती में सहायता करने के लिये ही दिये जाते हैं।

अध्यक्ष महोदय: अब मैं दूसरी कार्यवाही प्रारम्भ करता हूं।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

प्रौद्योगिकीय विद्यालय

*५५२. **श्री हुक्म सिंह:** (क) क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या खड़गपूर स्थित प्रौद्योगिकीय विद्यालय में पढ़ाने के लिये बाहर से भी शिक्षकों को बुलाया गया है?

(ख) यदि बुलाया गया है, तो उन की संख्या क्या है तथा उन्हें प्राविधिक शिक्षा के कोन से विशेष विषय पढ़ाने को दिये गये हैं?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्री (मौलाना आज्जाद): (क) जी हां।

(ख) संस्था में ६ विदेशी शिक्षक पढ़ा रहे हैं। उन के विषय यह हैं :—

- (१) सिविल इंजीनियरिंग (कांक-रीट टैक्नालॉजी)।
- (२) जल यंत्रशास्त्र तथा बांध निर्माण।
- (३) यांत्रिक इंजीनियरिंग।
- (४) निर्माण कला तथा नगर योजना।
- (५) नौ इंजीनियरिंग तथा नाविक वास्तुकला।
- (६) वर्कशाप प्रौद्योगिकी।

आसाम का अनुदाय

*५७०. श्रीमती खोंगमनः (क) क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि प्रति वर्ष आसाम राज्य चाय और पैड्रोल से होने वाली आय का कितना भाग केन्द्र को देता है ?

(ख) सन् १९५१ में आसाम को कुल कितनी रकम दी गई तथा सन् १९५२ में कितनी रकम दिये जाने का विचार है ?

वित्त राज्य-मंत्री (श्री त्यागी) : (क) आसाम राज्य केन्द्र को कोई रकम नहीं देता है। मेरे विचार से माननीय सदस्य चाय पर लगे उत्पादकर तथा नियति कर तथा मोटर स्प्रिट पर लगे केन्द्रीय उत्पादकर से केन्द्रीय सरकार को होने वाली आय का निर्देश कर रही हैं। सन् १९५१-५२ में आसाम से उत्पादकर के रूप में इतनी आय हुई :

उत्पादकर (रुपयों में)

चाय	२,५९,५४,०००
(चाय के आंकड़े काम चलाऊ हैं)	
मोटर स्प्रिट	१,४०,७५,०००

पत्तनों में जो नियति कर जमा किया जाता है उस से यह बतलाना कठिन है कि वह किस राज्य की वस्तुओं से प्राप्त हुआ है और इसीलिये ठीक रूप से यह बताना कठिन है कि आसाम राज्य द्वारा उत्पन्न की गई वस्तुओं से वास्तव में कितनी प्राप्ति हुई ।

मोटर स्प्रिट पर कोई नियति कर नहीं लगाया जा सकता है ।

(ख) चाय या मोटर स्प्रिट के सम्बन्ध में किसी भी राज्य को केन्द्रीय उत्पादकर या नियति कर से होने वाली आय का कोई भी भाग नहीं दिया जा सकता । फिर भी, सन् १९५१-५२ में आसाम को केन्द्र द्वारा जो सहायता दी गई है उस का एक विवरण मैं सदन पटल पर रखता हूं । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३८]

सन् १९५२-५३ में कितनी केन्द्रीय सहायता दी जायेगी, इस पर अभी विचार किया जा यहा है ।

मुद्रा का दशमिकन

*५७१. श्री एच० एन० मुखर्जी : क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९४७ में भारत की काम-चलाऊ सरकार ने क्या यह सार्वजनिक रूप से आश्वासन दिया था कि मुद्रा, तोल तथा नाप के दशमिकन के सम्बन्ध में ऐसी ही विधान पारित करने का कोई विचार था ;

(ख) क्या यह सत्य है कि भारत सरकार द्वारा नियुक्त की गई एक विशेष सीमति ने सर्वसम्मत से यह सिफारिश की थी कि मुद्रा के सम्बन्ध में दशमिक प्रणाली तथा तोल और नाप के सम्बन्ध में सीट्रिक मानपद्धति शीत्र ही अपना ली जाये ; तथा

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है या करने का विचार है ?

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : मेरे विचार से भारत की कामचलाऊ सरकार ने इस प्रकार का कोई आश्वासन नहीं दिया था। मुद्रा के दशमिकन के सम्बन्ध में जो विधेयक फ़रवरी, १९४६ में विधान सभा में पुरस्थापित किया गया था उसे कालातीत हो जाने दिया गया क्योंकि भारत के विभाजन से पूर्व कोई प्रगति नहीं की जा सकती थी।

(ख) मुद्रा के दशमिकन के सम्बन्ध में भारत सरकार ने कोई समिति नियुक्त नहीं की थी। सन् १९४९ में भारतीय प्रमाप संस्था ने तोल नाप के लिये एक विशेष समिति नियुक्त की थी। समिति ने यह सिपारिश की कि तोल और नाप के सम्बन्ध में मीट्रिक मानपद्धति धीरे धीरे आरम्भ की जाये। तोल और नाप के सम्बन्ध में मीट्रिक मानपद्धति आरम्भ करने से पूर्व समिति ने यह भी सिपारिश की थी कि मुद्रा का दशमिकन कर दिया जाये।

(ग) तोल और नाप के सम्बन्ध में मीट्रिक मानपद्धति लागू करने के बारे में मैं माननीय सदस्य का ध्यान १८ सितम्बर, १९५१ को माननीय वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री द्वारा श्री केशव राव के तारांकित प्रश्न संख्या २५७ के सम्बन्ध में दिये गये उत्तर की ओर आकर्षित करता हूँ। जहां तक मुद्रा के दशमिकन का सम्बन्ध है भारत सरकार का यह विचार है कि इसे लागू करने से पूर्व केन्द्रीय सरकार तथा राज्य सरकारों को काफ़ी बड़े पैमाने पर तैयारी करनी पड़ेगी तथा इस से प्रशासनिक व्यवस्था पर काफ़ी ज़ोर पड़ेगा। गैर-सरकारी क्षेत्रों में भी इसी प्रकार की तैयारी करनी

पड़ेगी जिस से यह आशंका है कि वाणिज्य तथा व्यापार में काफ़ी गड़बड़ी फैल जायेगी। वर्तमान कठिन आर्थिक परिस्थिति को देखते हुये सरकार इस निश्चय पर पहुँची है कि देश की मुद्रा पद्धति के सम्बन्ध में ऐसा आमूल परिवर्तन करने का अभी समय नहीं आया है। फिर भी, सरकार इस विषय पर समय समय पर पुनर्विलोकन करती रहती है।

भूतत्वीय परिमापन

*५७२. श्री संगण्णा : क्या प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) पिछले पांच वर्षों में कोरापुट तथा फुलबनी (उड़ीसा) के ज़िलों में कितनी बार भूतत्वीय परिमापन कार्य किया गया;

(ख) परिमापन का क्या परिणाम हुआ ; तथा

(ग) प्रत्येक ज़िले में किन किन खनिज पदार्थों का पता लगा ?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्री (मौलाना आज़ाद) :

(क) भारत के भूतत्वीय परिमापन के संचालक ने अपनी एक रिपोर्ट में बतलाया है कि तीन क्षेत्रकालों में अर्थात् सन् १९४७-४८, १९४८-४९ तथा १९४९-५० में कोरापुट तथा फुलबनी (जिसे अब बोद्ध के नाम से पुकारा जाता है) ज़िलों में साधारण भूतत्वीय परिमापन काम किया गया था। सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ के क्षेत्रकाल में कोरापुट में जस्ते तथा बोद्ध में टूरमैलाइन और बोद्ध सबडिवीज़न में खनिज पदार्थों का परिमापन करने का कार्यक्रम बनाया गया था किन्तु अधिकारियों की कमी होने के कारण यह न किया जा सका।

(ख) तथा (ग). व्यवस्थित रूप से परिमापन कार्य करने से पता लगा है कि वहां पर चट्टाने हैं जिन से काला सीसा (ग्रेफाइट) कुवार्टज़—फैल्सपार; सिल्लीमैनाइट के साथ क्वार्टजाइट, निर्मल चूने का पत्थर (क्रिस्टलाइन लाइमस्टोन), धारी वाला सफेद अभकदार आग्नेय पत्थर (मस्कोवाइट वियरिंग माइक्रोपेसमेवाइट), सैन्डस्टोन, लेटीराइट, केल्साइट, ब्राओटाइट तथा याकूत (गानेट) मिलने की सम्भावना है।

पटसन पर निर्यात शुल्क

*५७३. श्री तुषार चट्टीः क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) पटसन तथा पटसन से बनी वस्तुओं के निर्यात पर लगे कर से सन् १९५१-५२ में कुल कितना राजस्व प्राप्त हुआ; तथा

(ख) निर्यात कर के कम कर देने से राजस्व में कितनी कमी हो गई थी?

वित्त राज्य-मंत्री (श्री त्यागी) : (क) पटसन तथा पटसन से बनी वस्तुओं पर लगे निर्यात कर से सन् १९५१-५२ में कुल ५९ करोड़ ३३ लाख रुपया प्राप्त हुआ है।

(ख) १९ फरवरी, १९५२ से टाट पर निर्यात कर १,५०० रुपये से घटा कर ७५० रुपया प्रति टन कर दिया गया था। उस तिथि के पश्चात् यदि वास्तव में उसी आधार पर वस्तुओं का निर्यात होता और कर की दर में परिवर्तन न किया गया होता तो २.२५ करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय होती।

माध्यमिक शिक्षा आयोग

१००. श्री कें सी० सोधिया : क्या शिक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे

कि उन के द्वारा की गई घोषणा के अनुसार सरकार का विचार कब तक माध्यमिक शिक्षा के लिये एक आयोग नियुक्त करने का है?

शिक्षा, प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्री (मौलाना आज़ाद) : आयोग नियुक्त करने के सम्बन्ध में पहले ही से कार्यवाही की जा रही है तथा आशा की जाती है कि वह अपना काम अक्टूबर, १९५२ से आरम्भ कर देगा।

नवीकरण रक्षित निधि

१०१. श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) सार्वजनिक लेखा समिति द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार नवीकरण रक्षित निधि में समस्त मंत्रालयों द्वारा अंशदान दिये जाने की एकरूप नीति निर्धारण करने वाली विशेषज्ञ समिति को क्या नियुक्त कर दिया गया है; तथा

(ख) समिति की सिफारिश के अनुसार क्या डाक तथा तार विभाग ने, डाक तथा तार विनियोजन लेखों की कण्ठिका C के अनुसार लेखों की परीक्षा की है?

वित्त राज्य-मंत्री (श्री त्यागी) : (क) मामला विचाराधीन है।

(ख) जी हाँ। इस काम के लिये एक समिति नियुक्त कर दी गई है तथा रिपोर्ट के शीघ्र ही प्राप्त होने की सम्भावना है।

एजेन्सी कमीशन

१०२. श्री एस० जी० पारिखः (क) क्या वित्त मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या कम्पनियों के प्रबन्ध अभिकर्ता (मैनेजिंग एजेंट्स) कम्पनी अधिनियम, १९१३ के अन्तर्गत एजेन्सी कमीशन के रूप में लाभ की कुछ प्रतिशतता प्राप्त कर सकते हैं?

(ख) क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि कुछ प्रबन्ध अभिकर्ताओं आपना कमीशन नहीं लेते हैं और उसे अपनी स्वेच्छा से कम्पनी के कोष में दे देते हैं जिस से कि उस की स्थिति बढ़ हो ?

(ग) क्या सरकार सदन पटल पर एक ऐसी सूची रखने की स्थिति में है जिस में उन कम्पनियों के नाम हों जिन के प्रबन्ध अभिकर्ताओं ने सन् १९५१-५२ में अपना कमीशन कम्पनी के कोष में दे दिया हो ?

(घ) क्या इस प्रकार स्वेच्छा से दिये गये कमीशन पर आयकर लगता है ?

(ङ) क्या सरकार ने ऐसे कमीशन को, यदि वह कम्पनी की संचित निधि अथवा अवक्षयण निधि में दिया गया हो, आयकर से मुक्त करने के प्रश्न पर विचार किया है ?

विस राज्य-मंत्री (श्री त्यागी) : (क) जी हाँ। भारतीय कम्पनी अधिनियम की भारा ८७ ग के अन्तर्गत।

(ख) जी हाँ, कुछ मामलों में प्रबन्ध अभिकर्ताओं ने अपना कमीशन जमा करा दिया है।

(ग) ऐसे मामलों की संख्या बासानी से ज्ञात नहीं है जिन में प्रबन्ध-अभिकर्ताओं ने अपने कमीशन का पूरा अथवा कुछ भाग जमा करा दिया हो। समस्त भारत में फैले हुए आयकर अधिकारियों से यह सूचना संभव करनी पड़ेगी तथा इस से जिस परिणाम के निकलने की सम्भावना है वह इस बात पर व्यय किये गये धन तथा लगाये गये अम के सममात्रिक नहीं होगा।

(घ) यह बात प्रत्येक मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर निर्भर है तथा इस

प्रश्न का सामान्य उत्तर देना सम्भव नहीं है।

(इ) सरकार के ध्यान में अब तक कोई ऐसा मामला नहीं आया है तथा इस पर विचार करने का कोई प्रश्न भी नहीं उठा है।

मानवीय कार्य

१०३. डा० एम० एम० दास : (क) क्या रक्षा मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५१-५२ तथा चालू वर्ष में सशस्त्र दल ने नागरिक अधिकारियों को माननीय कार्यों में कितनी सहायता दी है ?

(ख) इन में से प्रत्येक सहायता कार्य पर रक्षा विभाग ने कितना व्यय किया है तथा इन में कितने सैनिक कमंचारी लगे हुए हैं।

(ग) रायलासीमा में सेना ने जो कार्य किया है क्या सरकार उस का कुछ हाल संक्षेप में सदन पटल पर रखेगी ?

रक्षा मंत्री (श्री गोपालस्वामी) : (क) से (ग). वर्ष १९५१ तथा चालू वर्ष में सशस्त्र दल ने नगरीय अधिकारियों को यह सहायता दी : (१) राजस्थान तथा पूर्वी पंजाब में टिड्डी नाशक आन्दोलन में सहायता, (२), बिहार में बकाल पीड़ितों की सहायता, (३) आसाम में बाढ़ पीड़ितों की सहायता, तथा (४) रायलासीमा में बकाल पीड़ितों की सहायता।

एक विवरण, जिस में यह बतलाया गया है कि कितनी और किस प्रकार की सहायता दी गई है, सदन पटल पर रखा जाता है। [इसिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३९]

रायलासीमा में सशस्त्र दल ने जो कार्य किया है उस को संक्षिप्त रूप में विवरण ही में सम्मिलित कर दिया गया है।

इन अवसरों पर सशस्त्र दल ने कितना व्यय किया इस का हिसाब पृथक् रूप से नहीं रखा गया है, किन्तु सामान्य नीति यह है कि अतिरिक्त व्यय (अर्थात् सेनिकों

के साधारण वेतन और भत्तों के अतिरिक्त जो व्यय होता है) राज्य सरकारें या भारत सरकार के सम्बन्धित नागरिक विभाग वहन करते हैं।

६ जून, १९५२



अमर मत अयते

संसदीय वाद विवाद

∞∞

1st

लोक सभा

पहला सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



—•—

भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

संसदीय वाद विवाद

(भाग २--प्रश्न और उत्तर से तृतीय कार्यवाही)

शासकीय वृत्तान्त

९३९

लोक सभा

शुक्रवार, ६ जून, १९५२

सदन की बैठक सवा आठ बजे समवेत हुई।
[अध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्न और उत्तर

(देखिये भाग १)

९.१७ म० प००

सदस्यों को वेतन तथा भत्तों का भुगतान
करने सम्बन्धी संयुक्त समिति

अध्यक्ष महोदय : मुझे माननीय सदस्यों
को सूचित करना है कि मैंने राज्य
परिषद् के सभापति के परामर्श से संसद्
के दोनों सदनों की एक संयुक्त समिति
नियुक्त की है जिसमें लोक सभा के श्री
अनन्तशयनम अय्यंगार, श्री एस० एन०
सिन्हा, श्री सी० डी० देशमुख, श्री ए०
के० गोपालन, श्रीमती सुचेता कृपलानी,
डा० एस० पी० मुखर्जी, सरदार हुक्म
सिंह, श्री यू० एस० मल्लय्या, पंडित
ठाकुर दास भार्गव तथा श्री तुलसीदास
किला चन्द और राज्य परिषद् के श्री
लाल बहादुर शास्त्री, श्री अमोलक चन्द,
पंडित हृदय नाथ कुंजरू, श्रीमती पुष्पलता
दास तथा श्री सुन्दरय्या होंगे। यह समिति

350 P S D

९४०

इन प्रश्नों पर विचार करके संसद् को
प्रतिवेदन प्रस्तुत करेगी :

(१) (क) क्या संसद् के सदस्यों
को दिये जाने वाले दैनिक भत्ते की
वर्तमान प्रथा में आंशिक अथवा पूर्ण रूप
से परिवर्त्तन करना चांच्छनीय है और
यदि है, तो क्या उन्हें दिये जाने वाला
भुगतान पूर्णतया वेतन के रूप में होना
चाहिये अथवा आंशिक रूप से वेतन के
रूप में तथा आंशिक रूप से भत्तों के
रूप में;

(ख) यदि केवल वेतन, अथवा
आंशिक रूप से वेतन व भत्ते दोनों, की
सिफारिश की जाये अथवा दैनिक भत्तों
की वर्तमान प्रथा को जारी रखा जाये तो
वेतन तथा अथवा भत्तों के रूप में कितनी
राशि दी जानी चाहिये और किन शर्तों
पर; और

(२) संसद् की कार्यवाही के निमित्त
सदस्यों को आने जाने का जो नकद
भत्ता दिया जाता है उसके स्थान पर क्या
उन्हें दिल्ली तक आने और दिल्ली से
उनके स्थान तक वापस जाने का मुफ्त
रेलवे पास दिया जाये; और यदि हाँ,
तो इस प्रकार के रेलवे पास किन शर्तों
पर काम में लाये जायें;

२. श्री अनन्तशयनम अय्यंगार इस
समिति के सभापति होंगे।

१४१ सदस्यों के वेतन तथा भत्तों का भुगतान करने सम्बन्धी संयुक्त समिति

रेलवे आयव्ययक—अनुदारों की मांगें १४२

[अध्यक्ष महोदय]

३. यह समिति एक संसदीय समिति है और इसको वह सभी अधिकार तथा विशेषाधिकार प्राप्त होंगे जो किसी संसदीय समिति को प्राप्त होते हैं।

श्री बी० शिवा राव (दक्षिण कनड़ा-दक्षिण) : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या समिति के प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिए कोई समयावधि है?

अध्यक्ष महोदय : चूंकि यह संसद् सदस्यों की समिति है अतएव यह उस समिति पर ही छोड़ दिया जाना चाहिये कि कितना समय उचित होगा। किन्तु मुझे आशा है कि समिति यथासम्भव शीघ्र अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करेगी।

श्री एम० एल० द्विवेदी (ज़िला हमीरपुर) : क्या अन्य माननीय सदस्य भी समिति की कार्यवाही में भाग ले सकते हैं? क्या वह इसकी कार्यवाही देख सकते हैं?

अध्यक्ष महोदय : यह समिति सिफारिशों करने के लिए है।

श्री काजमी (ज़िला सुलतानपुर-उत्तर व ज़िला फैजाबाद—दक्षिण-ग्वालियर) : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि क्या यह समिति इस सदन के सदस्यों का साक्ष्य लेगी? यह अपना कार्य कैसे करेगी?

अध्यक्ष महोदय : समिति अपने कार्य की प्रक्रिया स्वयं निर्धारित करेगी। निर्देश पदों के अनुसार समिति को पत्रादि देखने, मौखिक साक्ष्य लेने आदि का पूर्ण अधिकार है।

श्री गाडगिल (पूना—मध्य) : क्या यह समिति संसद् के उन सदस्यों का जो समिति के सदस्य नहीं हैं मत भी सुनेगी?

अध्यक्ष महोदय : कोई भी सदस्य अपनी राय समिति को भेज सकता है।

श्री बेलायुधन (किलोन व मावेलिकरा-रक्षित—अनुसूचित जातियां) : क्या समिति का निर्णय संसद् के समक्ष आयेगा और हमें इस पर चर्चा करने का अवसर मिलेगा?

अध्यक्ष महोदय : इस समिति का प्रतिवेदन अवश्य ही सदन के सम्मुख रखा जायेगा।

भारतीय चाय नियंत्रण (संशोधन) विधेयक

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री करमरकर) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि: भारतीय चाय नियंत्रण अधिनियम, १९३८ में अग्रेतर संशोधन करने के हेतु एक विधेयक को पुरास्थापित करने की अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि :

‘भारतीय चाय नियंत्रण अधिनियम, १९३८ में अग्रेतर संशोधन करने के हेतु एक विधेयक के पुरास्थापित करने की अनुमति दी जाये’

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री करमरकर : मैं विधेयक को पुरास्थापित करता हूं।

रेलवे आयव्ययक—अनुदारों की मांगें—जारी

मांग संख्या ४—सामान्य कार्यवाहक व्यय—

प्रशासन

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव है कि :

“३१ मार्च, १९५३ को समाप्त होने वाले वर्ष में ‘सामान्य काय-

वाहक व्यय—प्रशान्त' के निमित्त में जो व्यय होगा उस के लिए राष्ट्रपति को भारत की संचित निधि में से १७ १३, ९१,००० रुपये तक की राशि दी जाये।"

(१) रतलाम तथा अजमेर के मध्य युद्धपूर्व की रेल गाड़ियों को फिर से चालू किया जाना।

(२) व्यय में मितव्यता।

श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तूर) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि:

(१) "‘सामान्य कार्य वाहक व्यय—प्रशासन’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये।"

(२) "‘सामान्य कार्य वाहक व्यय—प्रशासन’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये।"

सुरक्षा नियमों के अन्तर्गत रेलवे कर्मचारियों की मनमानी पदच्युति तथा निलम्बन

श्री टी० के० चौधरी (बरहम्पुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"‘सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये।"

अकालग्रस्त क्षेत्रों को खाद्यान्न ले जाने के लिए मालगाड़ियाँ

श्री वीरस्वामी (मयूरम—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"‘सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये।"

माल खरीदने सम्बन्धी नीति श्री मेघनाद साहा (कलकत्ता—उत्तर-पश्चिम) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"‘सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाए।"

मुस्काफिरों को सुविधाये श्री एस० एस० मोदे (शोलापुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"‘सामान्य कार्यवाहक व्यय—प्रशासन’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये।"

अध्यक्ष महोदय : यह कटौती प्रस्ताव अब सदन के सम्मुख चर्चा के लिए उपस्थित है।

जनाब अमजद अली (ग्वालपड़ा-गारो पहाड़ियाँ) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं अपना भाषण हिन्दी में देना चाहता हूं। मेरी मादरी जबान (मातृभाषा) हिन्दी नहीं है। मैं उस इलाके से आया हूं जहां कि आसामी बोली जाती है। मेरे कहने का मतलब यह नहीं है कि क्योंकि मेरे करम फरमां दोस्त लाल बहादुर शास्त्री खुद भी हिन्दी में बोलते हैं और हिन्दी में बोलना पसन्द करते हैं इसलिये उन को खुश करने के लिये मैं हिन्दी में बोलता हूं, बल्कि इसलिये कि मैं जानता हूं कि इस की अच्छी शुरुआत होनी चाहिये ताकि १५ साल बाद हिन्दी बोली जा सके। मेरे हिन्दी बोलने की कोशिश करने में अगर मेरे मुह से टूटी फूटी हिन्दी निकले तो आप उसे माफ करेंगे।

शुरू में मैं यह कहना चाहता हूं कि जो दो कटौती प्रस्ताव मैं ने दिये हैं वह दो रेलवे लाइनों के विस्तार करने के बारे में हैं। एक तो बोनगांईगांव से गोहाटी तक जोगीघोमा ग्वालपड़ा हो कर है

[जनाब अमजद अली]

जिस में जोगीघोपा से पंचरत्न तक बृह्मपुत्र पर पुल बनाना होगा, और दूसरा मेरा कटौड़ी प्रस्ताव पांडू से गारो हिल्स में बाघमरा तक लाइन बढ़ाने के लिये हैं। माननीय मंत्री इन दोनों बातों को याद रखें ताकि जब जवाब देने का वक्त आये तो वह फँसला कर सक कि वह इस को किसी हृद तक कर सकते हैं।

एक बात के बारे में मैं और जिक कर देना चाहता हूं कि जोगीघोपा से पंचरत्न तक बृह्मपुत्र पर पुल बनाया जा रहा है या नहीं। जिस लाइन का मैं ने शुरू में जिक्र किया था, जोगीघोपा ग्वालपाड़ा हो कर, उस के बारे में मैं बतलाना चाहता हूं कि वह किस कदर खतरनाक है। यह आप इसी से समझ सकते हैं कि लड़ाई के जमाने में बर्मा फॉन्ट मोर्चे पर जो फौजें भेजी जाती थीं वे इस लाइन को छोड़ कर भेजी जाती थीं और उन के लिये पंचरत्न से गोलाधाट तक दूसरा रास्ता बनाया गया था। इस रास्ते से फौजें और लड़ाई का सामान ले जाया जाता था। दूसरी लाइन जो मैं प्रस्तावित कर रहा हूं वह पांडू से गारो हिल्स तक है। गारो हिल्स में कोयला तथा चूने के पत्थर के बहुत से संसाधन हैं जोकि टैप(उपयोग) होने लायक हैं। फिर इस बात की ज़रूरत होगी कि उन को गारो हिल्स से बाहर लाने के लिये कम्युनिकेशन (यातायात के साधन) हों। रेलवे मंत्री इन दोनों चीजों को अपने मद्देनजर रखते हुए रेलवे लाइन के विस्तार के लिये कोशिश करें।

दूसरी बात मैं जो कहना चाहता हूं वह उस कटौड़ी प्रस्ताव के मुतालिक है जो आर्डर पेपर में नं० ३१६ पर ग्रांट नं० ४ में दिया हुआ है :

“सुरक्षा नियमों के अंतर्गत रेलवे कर्मचारियों की मन मानी पदच्युति तथा निलम्बन” जो सिक्योरिटी रूल्स (सुरक्षा नियम) मेरे हाथ में हैं उन का पैरा ३ में पढ़ कर सुनाता हूं। वह इस तरह है :

“रेलवे सेवा के किसी सदस्य को जोकि सक्षम अधिकारियों की राय में विध्वंसक कार्यवाहियों में लिप्त है अथवा उस पर इन कार्यवाहियों में लिप्त होने के समझने का उचित कारण अथवा ? अन्य लोगों की विध्वंसक कार्यवाहियों से उस का इस प्रकार सम्बन्ध है कि उस की विश्वासपात्रता पर शंका उत्पन्न हो, अनिवार्य रूप से सेवा-निवृत्त कर दिया जा सकता है अथवा, उसकी नौकरी की शर्तों के अनुसार, सक्षम अधिकारी द्वारा उसकी नौकरी, उचित पूर्व सूचना देकर अथवा उस के बदले में एक मास का वेतन देकर, समाप्त की जा सकती है।”

मैं समझता हूं कि रेलवे एम्प्लाइज़ (कर्मचारियों) के लिये यह मौजूद नहीं है। यह तो एक एंजिन आफ अप्रेशन (दलन चक्र) है, यह तो जुल्म है। मैं तो कह सकता हूं कि यह उस तरह का है जैसा कि हमारा प्रीवेन्टिव डिटेन्शन एक्ट (निवारक निरोध अधिनियम) है। इस कानून को रेलवे रूल्स (नियमों) में नहीं रखना चाहिये। जब भी रेलवे का कोई मूलाज़िम अपने अफसरों को नागवार मालूम होने लगता है वह उस को रखना नहीं चाहते तो वह उस के खिलाफ इस कानून के मात्रहत चार्जशीट (आरोप पत्र) भेज देते हैं और वह निकाल दिया जाता है।

मैं मिसाल के तौर पर जो दो एक मिसालें मेरे पास मौजूद हैं, वह मैं पेश करना चाहता हूं। वह इस तरह हैं :

‘क्योंकि सक्षम अधिकारी की राय में जिसकी परिभाषा रेलवे सेवा (राष्ट्रीय सुरक्षा संरक्षण) नियम १९४९ में दी हुई है (जो आपके मामले में ई० आई० रेलवे के मुख्य इंजीनियर हैं) आप पर उचित कारण से भारत के साम्यवादी दल का सदस्य होने तथा अन्य लोगों के साथ विव्वंपक कार्यवाइयों में लिप्त होने का संदेह किया गया है। सरकारी कर्मचारी होते हए भी आपको अन्य रेल कर्मचारियों को विव्वंपक कार्य करने तथा आराजकता फैलाने के लिए उकसाते हए पाया गया जिससे कि साम्यवादी पार्टी के कार्यक्रम को बढ़ावा देने के लिये देश में अशान्ति तथा गड़बड़ फैले।’

उपरोक्त कर्वचारी सर्वप्रथम पश्चिमी बंगाल सुरक्षा आधिनियम के अन्तर्गत पकड़ा गया था, जो कि शक्ति परस्तात धोषित कर दिया गया है और तब उसे बंगाल दंड विधान संहिता संशोधन अधिनियम के अंतर्गत निरुद्ध रखा गया। निरोध के लिये उस पर वही आरोप लगाये गये। सामान्य पुनर्विलोकन के पश्चात् सरकार द्वारा उसकी रिहाई किये जाने पर उस पर वही आरोप रेलवे सेवा नियमों के अंतर्गत लगाये गये। इसके अतिरिक्त बात यह भी है कि यह सब आरोप अस्पष्ट तथा दायित्व हीन हैं।

यह जो कहा गया, यह भी बहुत वेग (अस्पष्ट) है। इस का सबूत कुछ नहीं है। मगर चूंकि उस को निकाला जा रहा है इसलिये ये चार्ज (आरोप) उस के खिलाफ लगाये गये।

दूसरे मिसाल इस तरह की है—

“क्योंकि सक्षम अधिकारी की राय में... ई० आई० रेलरोड कर्मचारी संघ की शाखा की कार्यकारणी समिति के सदस्य

के रूप में तुमने संचारण तथा आवश्यक वस्तुओं के संभरण के आवागमन को भंग करने के उद्देश्य से, और इस प्रकार देश में गड़बड़ और अव्यवस्था फैलाने के उद्देश्य से गत सामान्य हड़ताल, जिसकी कि आशंका थी, के पक्ष में रेल कर्मचारियों के मध्य प्रचार किय था।”

इस संघ का पदाधिकारी होना एक अपराध है। यह संविधान द्वारा प्रत्याभूत तथा देश के नियमों द्वारा अनुज्ञात मञ्चदूर संघों के अधिकारों पर आधात है।

मगर फिर भी उसको निकाला गया। एक केस जो मेरे हाथ में है वह यह है कि आसाम के एक शस्त्र को मुअत्तल (पदच्युत) किया जा रहा है :

“क्योंकि सक्षम अधिकारी की राय में.....तुम पूर्वी बंगाल रेल कर्मचारी संघ के व्यवस्थापक मंत्री थे। तुम बंगाल आसाम रेलवे कर्मचारी संघ के सहायक सचिव भी थे, जिसके बाद में बंगाल तथा आसाम रेल सड़क कर्मचारी संघ नाम रख दिया गया था; तुम इसके मंत्री थे, इसके ई० आई० रेल-सड़क कर्मचारी संघ यह नाम बदल दिये जाने पर तुम इसके व्यवस्थापक मंत्री चुने गये थे, संघ की कार्यवाहियों में भाग लेते हुए तुमने यद्यपि तुम एक सरकारी कर्मचारी थे, रेल कर्मचारियों के मध्य साम्यवादी प्रचार किया, संघ की निधि के लिये धन संग्रह किया, रेल कर्मचारियों की सभाओं में भाषण दिये, उनमें असंतोष फैलाया और उन्हें हड़ताल करने के लिये उकसाया।

ये सब चीजें हैं जिन से मालूम होता है कि शुरू से निकालने के लिये कोशिश होती है और किसी तरह से किसी हद तक उस के खिलाफ चार्जेज़ (आरोप) लगाय जाते हैं और वेग चार्जेज़ (अस्पष्ट आरोपों) पर उस को निकाला जाता है। तो मैं कहना चाहता

[जनाब अमजद अली]

हुं कि यह जो नियम हैं उनमें सिर्फ तब्दीली ही नहीं होनी चाहिये बल्कि उनको हटा देना चाहिये। ये स्टेच्युट बुक (नियम विधि-पुस्तक) में नहीं रहना चाहिये।

दूसरी बातें जो मैं कहना चाहता था वह रेलवे पोर्टर्स (मज़दूरों) के बारे में हैं जो लाइसेंस प्राप्त पोर्टर्स हैं, जो मुसाफिरों का माल स्टेशन पर एक जगह से दूसरी जगह को ले जाते हैं। उन को रेलवे पोर्टर्स कहते हैं, उन को एक खास तौर से लाइसेन्स दिया जाता है। तो लाइसेंस देने की शर्त यह है। लाइसेंस प्राप्त पोर्टर्स को दिन में ८ घंटे काम करना पड़ता है, और उसमें से रेलवे कर्मचारियों के काम के लिये दो घंटा देना पड़ता है यानी दो घंटा रेलवे के बाबू अपने काम में खटाते हैं मगर पैसा कुछ नहीं देते हैं। यह उनका हक है कि अगर कोई काम करें तो उन से पैसा लें लेकिन यह मालूम नहीं किस हिसाब से उन को दो घंटे और खटाया जाता है और उसका पैसा कुछ नहीं दिया जाता। यह हो सकता है कि कभी नमूने के तौर पर किसी बाबू ने जो कि अच्छा बाबू हुआ उस न दे दिया लेकिन जो खराब हैं वह नहीं देते हैं। खैर, यह तो निजी बात है। मगर रेलवे की तरफ से इस तरीके की हरकत कि उन को बिना पैसा दो घंटे खटाना मेरे ख्याल में बेजा है और ऐसा होना नहीं चाहिये। यह सवाल मैंने आप के सामने इसलिए पेश किया क्योंकि मैं जानता हूं कि जो रेलवे पोर्टर्स हैं, वे इस दिक्कत को बहुत दिनों से महसूस कर रहे हैं और उनको कहने का मौका नहीं मिला है। यों एक उनका फेडरेशन (संघ) बना था, “आल इण्डिया लाइसेंसूड पोर्टर्स फेडरेशन” (अखिल भारतीय लाइसेंस

प्राप्त मज़दूर संघ) और जहां तक मुझे ख्याल आता है कई रिप्रिजेन्टेशन (अभ्यावेदन) सरकार के पास भेजे गये थे मगर उस से कोई काम नहीं निकला। तो ये चीजें कब तक चलेंगी और जो हमारा फण्डामेन्टल राइट (मूलभूत अधिकार) है फंडामेन्टल प्रिसिपिल (मूलभूत सिद्धांत) हैं जो कि यू० एन० ओ० (संयुक्त राष्ट्र संघ) तक पहुंचा है, यानी बेगार नहीं लिया जायेगा और बेगार सिस्टम (प्रथा) नहीं रहेगी उसको रेलवे में क्यों चलाया जा रहा है और मैं जानना चाहता हूं कि मंत्री महोदय उसे किस हद तक तोड़ना चाहते हैं? यह जरूरी है कि इस को जल्द से जल्द जहां तक हो सके हटाया जाय।

पंडित मुनोइश्वरदत्त उपाध्याय (जिला प्रतापगढ़-पूर्व) : अध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले रेलवे के प्रबन्ध के सम्बन्ध में एकानोमी (मितव्ययता) का, अर्थ व्यवस्था तथा किफायतशारी (मितव्ययता) का जो विषय है उस पर कुछ निवेदन करूंगा। रेलवे के प्रबन्ध में एकानोमी (मितव्ययता) के माने केवल यह नहीं हैं कि हम खच में कुछ इधर उधर कमी कर दें या थोड़े से आदमियों को, थोड़े से कर्मचारियों को निकाल दें या उनके वेतन में, उन के एलाउन्सेज (भत्तों) में कमी कर दें। दरअसल एकानोमी तो यह है कि रेलवे के महकमे को जिस पर हम इतना झर्च कर रहे हैं, अगर हम संतोषजनक व्यवसाय के रास्ते पर ले जा सकें, एक साउण्ड कर्मशियल लाइंस (ठोस वाणिज्यिक आधार) पर उसको चला सकें तो इस से बड़ी और कोई इकानोमी नहीं हो सकती है।

और जैसा कि प्रबन्ध हमारे रेलवे विभाग का हो रहा है उस को देखने से

यह प्रतीत होता है कि दरअसल एकानोमी का जो उद्देश्य है इस कटौती प्रस्ताव का या जो उद्देश्य हमारे और साथियों का हैं जो कि इस में मितव्ययता लाना चाहते हैं वह मितव्ययता इस में की जा रही है। किसी भी व्यवसायिक संस्था के लिये या किसी भी व्यवसाय के लिए यह बहुत बड़ी बात है कि उसमें एक ऐसा प्रबन्ध करें जैसा कि हम अपने रेलवे विभाग में देखते हैं। जो रकम हम डिप्रीसियेशन फंड (अवक्षयण निधि) में रखते हैं यह एक काफी बड़ी रकम है। इसी तरह हम एक काफी बड़ी रकम डेवलपमेंट फण्ड (विकास निधि) के रूप में रखते हैं और उसके साथ ही हम एक काफी बड़ी रकम जनरल रेवेन्यूज़ (सामान्य राजस्व) को भी देते हैं। बहुत से सदस्यों ने इस पर आलोचना की है कि यह जो हमारी आमदनी का हिस्सा सामान्य राजस्व को दिया जाता है वह बेकार दिया जाता है और उस को बचा लेने से हम अपनी रेलवे का ज्यादा प्रसार कर सकते हैं, उस में अधिक उन्नति कर सकते हैं। मैं निवेदन करूंगा कि जितना रुपया हमारी सरकार का इन रेलवेज़ पर लगा हुआ है, जो पूंजी इस में लगी हुई है, उस पूंजी के केवल सूद को ही आप देखें और सूद का जो कम से कम भाव बाजार में हो उस हिसाब से ही आप देखें, तो जो कुछ हम सामान्य राजस्व में देते हैं वह बहुत थोड़ा है। पूरा डिविडेंड (लाभांश) जो कि ३४ करोड़ के करीब दिखाया हुआ है वह उस सूद के हिसाब से देखते हए कुछ ज्यादा नहीं है। मैं समझता हूं कि इस में से जो सामान्य राजस्व को दिया जाता है वह कोई सात, आठ करोड़ से अधिक नहीं है। तो ऐसी स्थिति में जो आलोचना बहुत से माननीय मेम्बरों (सदस्यों) ने की है मैं समझता हूं कि

वह निरर्थक है। वह कोई आघार नहीं रखती।

फिर मितव्ययता की बहुत बड़ी बात जो कि हमारे पुनर्संगठन से पैदा हो सकती थी उसको अभी रूपरेखा बहुत साफ़ तो हमारे सामने नहीं आई, लेकिन उसका सब से बड़ा उद्देश्य मितव्ययता ही है। हम अपने खर्च में किसायत-शारी करें और अपने रेलवे के प्रबन्ध को ठीक कर सकें यही उस का उद्देश्य है और साथ ही उस से जो काम लेने वाले हैं उन सब को सहूलियत मिले। तो उस की अभी कोई साफ़ रूपरेखा तो हमारे सामने नहीं आई है लेकिन उस का उद्देश्य यही है। लेकिन आपने देखा है कि उस सम्बन्ध में भी यह कहा गया है और इस का इतमीनान हमारे माननीय मंत्री की ओर से भी दिलाया गया है कि इस की वजह से हम अपने रलवे के कर्मचारियों को हटावेंगे नहीं, इसकी वजह से उन को नौकरी से नहीं निकालेंगे। तो जैसा मैंने शुरू में निवेदन किया कि मितव्ययता के यह माने नहीं हैं कि हम इधर उधर से थोड़े से आदमियों को निकाल दें और इस तरह से खर्च में कुछ बचत करें, या उन के वेतन और भत्तों को काट दें या उस में कमी कर दें। यह उसका उद्देश्य नहीं है। अगर हम उस व्यवसाय की तरफ गहरी निगाह डाल कर देखें और इसकी तह में जाकर देखें तो यह बात साफ़ समझ में आ जाती है कि इक नोमी का जो उद्देश्य और जो उसूल हो सकता है वह पूरी तरह से इस रेलवे विभाग में बरता जा रहा है। जैसा कि मैंने निवेदन किया, डिप्रीसियेशन फंड (अवक्षयण निधि) जो कि हम रखे हुए हैं, कोई ३२ करोड़ और ३४ करोड़ की यह साफ़ जाहिर करती है कि हमारे पास इतना धन है, हमारे पास इस बात का प्रबन्ध

[पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय]

ह कि जितना हमारा सामान घिसता जा रहा है, खराब होता जा रहा है और जिस को फिर से बदलने की ज़रूरत पड़ सकती है, उस का सामान हमारे पास पूरी तरह मुहैया है। जैसा आप ने देखा होगा हमारे ऊपर गत वर्ष सन् १९५१ में विशेष रूप से बोझा आया था, उतना बोझा मुमकिन है कि आम तौर पर तो हमारे ऊपर न आये। हमें इंजनों को बदलना पड़ा, हमें लाइनों की मरम्मत करानी पड़ी, हमें बहुत सी लाइनों को नया कराना पड़ा, बहुत सा कोचिंग स्टाक (गाड़ियां) पैसेन्जर (सवारी) और माल गाड़ी के डब्बों को बदलना पड़ा। जितना सालाना बदलना चाहिए उस का दस गुना, बारह गुना, पन्द्रह गुना और किसी किसी जगह बीस गुना तक हम को बदलना पड़ा, इस वास्ते कि बहुत से वर्षों से हम ने इन को बदला नहीं था, और वही पुराना स्टाक चला आ रहा था। तो यह इतना बड़ा बोझा जो हमारे ऊपर आया उस को संभालने के बाद भी अगर हम इतना डिप्रीसियशन फ़ंड (अवक्षयण निधि) रखते हैं, इतना डेवलपमेंट फ़ंड (विकास निधि) हमारे पास है, इतना रेवैन्यू रिजर्व फ़ंड (राजस्व रक्षित निधि) हमारे पास है तो इस से साफ जाहिर होता है, कि आर्थिक दृष्टि से हमारा रेलवे विभाग बहुत खूबी के साथ, बहुत संतोषजनक रूप से चल रहा है डेवलपमेंट फ़ंड (विकास निधि) से भी जैसा मैंने निवेदन किया, बहुत सी लाइनों बनानी हैं, बहुत सी नई गाड़ियां खोली जा रही हैं। इन सब की तरक्की के लिए हम को ऐसी निधि की ज़रूरत है और इसका हम ने प्रबन्ध कर लिया है। तो जैसा मैं ने आप से निवेदन किया, इकानामी के दरअसल जो मानी हैं उस के हिसाब से हमारे

रेलवे विभाग की प्रबन्ध-स्थिति को देखने से साफ जाहिर होता है कि इस में पूरी मितव्ययता के साथ प्रबन्ध हो रहा है।

इस के अलावा जो दूसरा विषय है, वह है मुसाफिरों की सुविधाओं का, जो रेलवे के मुसाफिर हैं उन को सहूलियतें देने का, मैं आप से निवेदन करूँगा कि जब से यह रेलवे विभाग सन् १९४७ में हमारी सरकार के हाथ आया तब से बराबर हमेशा हमारा ध्यान तीसरे दरजे और नीचे के दरजे के जो मुसाफिर हैं उन की तरफ रहा है और उन को सहूलियतें देने के सम्बन्ध में काफ़ी काम किया गया है। मैं आप से एक दो बातें निवेदन करूँगा जिन से आप को ज्ञात होगा कि कितना काम हुआ है। आप को मालूम होगा कि पार साल एक बड़ी शिकायत थी कि रेलों में बड़ी भीड़ होती है और लोगों को जगह नहीं मिलती पायदानों पर बाहर बैठते हैं, लोग लटके हुए जाते हैं, ऐसी शिकायतें थीं। और इस में कोई सन्देह नहीं है कि भीड़ इतनी बढ़ गई थी कि वह शिकायतें जायज़ थीं। उस भीड़ को कम करने के लिए, जैसा आप रिपोर्ट में देखेंगे १८६ गाड़ियां चलाई गयीं हैं। इन १८६ नई गाड़ियों के चलाये जाने के कारण भीड़ अब काफ़ी कम हो गई है। कहीं कहीं भीड़ अब भी नज़र आती है और उम्मीद है कि थोड़े दिनों में उस में काफ़ी कमी हो जायगी और मुमकिन है कि वह बिल्कुल खत्म हो जाये।

इस के अलावा जो और सहूलियतें होती हैं, चाहे वह रोशनी की हों, चाहे पीने के पानी की हों, चाहे प्लेटफार्म की हों, चाहे वेटिंग रूम (प्रीक्षालय) की हों, मैं सब रेलों का नाम न ले कर केवल ईस्ट इन्डियन

रेलवे के बारे में निवेदन करूँगा। ईस्ट इंडियन रेलवे में इस के लिये ४७ लाख रुपये की रकम रखी गई है और इस ४७ लाख रुपये में से ३९९ स्टेशनों पर इस वक्त काम हो रहा है और किसी पर एक तिहाई और किसी पर एक चौथाई काम हो चुका है।

इन ३९९ स्टेशनों पर जो काम हो रहा है वह हमारे उन पैसेंजरों के लिये हो रहा है जो तीसरे दर्जे में सफर करते हैं। उन को सहूलियत देने पर ध्यान दिया जा रहा है। इस में सन्देह नहीं कि हमारा इस विभाग का ध्यान पूरे तौर से सहूलियतें देने पर है, लेकिन मैं फिर भी निवेदन करूँगा कि इन सब बातों को देखते हुए हम यह नहीं मान सकते हैं कि तीसरे दर्जे वालों को सब सहूलियतें मिल गई हैं। यह बात गलत होगी। अभी हमें बहुत कुछ करना है। असल में तो हम केवल तरक़ी के रास्ते की ओर चल पड़े हैं अभी उस को पूरी तरह से कामयाब बनाना है।

तीसरे दर्जे के डब्बों में जो पंखे लगे हुए हैं उन की तादाद ३ हजार से कुछ ही ज्यादा है। यह पंखे बहुत थोड़े हैं और नाकाझी हैं। लेकिन हां, जितना हुआ है वह अच्छा हुआ है और हमारा ध्यान इस ओर गया है। लेकिन मेरा आप से यह निवेदन है कि इन पंखों का लगाना तेजी के साथ बढ़ाया जाय और इस ओर विशेष कोशिश की जाये।

इस के साथ ही साथ मैं आप के सामने रास्ते में जो पानी की तकलीफ होती है उस के बारे में कहना चाहता हूँ। पानी पिलाने का बन्दोबस्त बहुत कम स्टेशनों पर देखा है। बहुधा कोई भी ठंडा पानी पिलाने वाला नहीं मिलता है।

छोटे स्टेशनों की तो बात ही क्या बड़े स्टेशनों पर भी बड़ी कमी है विशेषकर कानपुर और लखनऊ के बीच में जो स्टेशन हैं उन में पहिले तो पानी पिलाने का प्रबन्ध सेवा समिति द्वारा या कोई दूसरे लोगों द्वारा किया जाता था। मगर अब उन स्टेशनों के अधिकारियों ने उन को भी इस सेवा से रोक दिया है। उन सेवा करने वालों को अब इस बात की इजाजत नहीं है कि वह स्टेशनों पर पानी पिला कर इन गर्मियों के दिनों में जनता की सेवा कर सकें। इस का एक नतीजा यह हुआ कि अब लोगों को पानी मिलना दुश्वार हो गया है। हजारों यात्री उन स्टेशनों से रात दिन गुज़रते हैं और वह पानी कहीं भी इन स्टेशनों पर नहीं पाते। मेरी सरकार से यह प्रार्थना कि वह इस ओर अवश्य ध्यान दे और पानी पिलाने का जल्द से जल्द प्रबन्ध करे।

इस के अलावा इन स्टेशनों में जो रोशनी का प्रबन्ध है वह नहीं के बराबर है। विशेष कर एक दो जगह, जैसे उन्नाव का स्टेशन है, वहां पर हजारों यात्री रात दिन इधर से उधर जाते हैं, वह एक मशहूर स्टेशन है। कानपुर और लखनऊ के बीच में है मगर वहां पर रोशनी का बहुत ही कम प्रबन्ध है। इस के साथ ही साथ एक दिक्कत और भी है। लोकल पावर हाउस (स्थानीय विजली घर) से अगर विजली का प्रबन्ध किया भी जाय तो रेलवे के अधिकारी इस से फायदा नहीं उठाना चाहते। जिस तरह से पानी पिलाने में उन लोगों ने रुकावट डाली उसी तरह से रोशनी के बारे में भी उन का यही दृष्टिकोण है। मैं समझता हूँ कि यह मनासिब बात नहीं है।

[पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय]

इस विषय पर मंत्री महोदय ध्यान देंगे और इन सहूलियतों को जो बहुत आवश्यक हैं दिलाने की कोशिश करेंगे। जहां तक पानी और रोशनी का सवाल है यह तो बहुत ही ज़रूरी चीज है और इस पर मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगे।

इन बातों के अलावा एक दो बातें मुझे और निवेदन करनी हैं। कई स्टेशनों के पास ऐसा देखा गया है कि कभी कभी दस मिनट, पंद्रह मिनट और कभी आधे घंटे के लिये भी सारा ट्रैफिक रुक जाता है और सवारियां इधर उधर रुक जाती हैं। इस का कारण यह है कि स्टेशनों के पास जो फाटक होता है वह अक्सर बन्द रहता है। गाड़ियों के इधर उधर जाने पर यह फाटक बन्द रहता है। अक्सर यह देखने में आया है कि कभी कभी घंटों हो जाते हैं फाटक खुलता ही नहीं है और सारा ट्रैफिक बन्द रह जाता है। इस से जनता को बहुत कठिनाई होती है। अक्सर यह बात उन्नाव और चिलबिला स्टेशनों के पास मैं ने स्वयं देखी है। अगर इस के लिये नीचे से या ऊपर से कोई पुल बना दिया जाये तो जनता को जो कठिनाई होती है वह दूर हो जायेगी। इस से ट्रैफिक भी ठीक तरह से चलने लगेगा।

इस के अतिरिक्त एक दो बातें मुझे इस एक दो मिनट मैं, जो मेरे पास रह गये हैं, कहनी हैं। इस विभाग में रिश्वतखोरी को रोकने के लिये हमारे माननीय टंडन जी ने इस सदन का ध्यान कल आकर्षित किया था। मैं चाहता हूं कि कम से कम इस माल महकदें में जो

माल बाबू होते हैं उनके सम्बन्ध में विशेष तौर से आदेश दिये जायें। जिस तरह वह लोग आज कल मनमानी करते हैं वह आगे न कर सकें। इस से लोगों को बहुत प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। लोगों को गाड़ी के डब्बे मिलने में बहुत परेशानी और मुश्किल का सामना करना पड़ता है।

एक बात जो आज कल सब लोगों ने देखी होगी वह इस रेलवे विभाग में नहीं आई है। रेलों में लोग मारे जा रहे हैं और उन पर चलती ट्रेन में हमला होता है। मैं समझता हूं कि सब ट्रेनों में इस तरह से ऐसे हमलों से बचने के लिये हिफाजत के प्रबन्ध किये जायें। जिस तरह से आज कल कुछ ट्रेनों में इस तरह के प्रबंध कर दिये गये हैं उसी तरह से हर ट्रेन में इस तरह प्रबन्ध कर दिया जाय। अक्सर यह देखने में भी आया है कि जिस ट्रेन में गार्ड चलता है उस में भी चोरी और हमले होते हैं। सरकार को इस ओर अवश्य जल्दी कोई प्रबन्ध करना चाहिये जिस से जनता इस तरह के हमलों से बच सके।

जैसा कि अभी हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा कि वह इस विभाग को लोक सेवा का विभाग समझते हैं। वह यह नहीं समझते कि लोक सेवा विभाग होने के साथ साथ उस को खुद अपने पैरों पर खड़ा होता है उस को खुद अपना प्रबन्ध करना है जिससे कि उस को दूसरे विभागों से पैसा न लेना पड़े। इस वास्ते जो बहुत सी आलोचनायें

हमारे मित्रों ने इस विभाग के सम्बन्ध में की हैं वह ठीक नहीं हैं। उनका यह दृष्टिकोण दरअसल सही नहीं है। होना तो यह चाहिये कि जिस तरह से इस रेलवे विभाग में प्रबन्ध चल रहा है उस के लिये यह आवश्यक है कि जन सेवा भाव के साथ साथ व्यवसाय, जो असली चीज है, उस को भी ले कर चलें।

सदस्यों को वेतन तथा भत्तों का भुगतान करने सम्बन्धी संयुक्त समिति

अध्यक्ष महोदय : कुछ माननीय सदस्यों ने पूछा था कि सदस्यों के भत्तों पर विचार करने वाली समिति की गणपूर्ति क्या होगी समिति में १५ सदस्य हैं। मैं इस की गणपूर्ति एक तिहाई अर्थात् पांच निर्धारित करता हूँ।

रेलवे आयव्ययक—अनुदानों की मांगें—जारी मांग संख्या ४ —सामान्य कार्यवाहक व्यवहार संस्थान

श्री बैरो (नामनिर्देशित—आंगल-भारतीय) : चूंकि समय कम रह गया है, क्या हम सदस्यों से अपने भाषण की समयाविधि दस मिनट तक सीमित कर देने को नहीं कह सकते जिससे कि अधिक संख्या में सदस्यों को बोलने का अवसर मिल सके?

अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य इस से सहमत हों तो मुझे इस में कोई आपत्ति नहीं है।

श्री नम्बियार (मयूरम) : आज रेल प्रशासन पर चर्चा है। माननीय मंत्री के विचारार्थ कुछ खास बातें रखना चाहता हूँ।

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

सुरक्षा नियमों के सम्बन्ध में मेरे पूर्ववक्ता श्री अमजद अली पहले ही बोल चुके हैं और मैं इस सम्बन्ध में और अधिक कुछ न कह कर केवल न्यायालय के एक निर्णय की और निर्देश करूँगा। सुरक्षा नियमों को मद्रास उच्च न्यायालय में चुनौती दी गई। मुख्य न्यायाधीश तथा अन्य न्यायाधीश ने यह निर्णय दिया कि सम्बन्धित कर्मचारी सम्बन्ध को ऐस० आई० आर० में पुनः नियुक्त किया जाये। किन्तु इन आदेशों की उपेक्षा की जा रही है। उक्त कर्मचारी को अभी तक पुनः नियुक्त नहीं किया गया है।

केवल यहां नहीं। यह कहा गया है कि इस प्रकार के केवल कुछ ही मामले हैं, किन्तु स्वयं माननीय मंत्री ने बतलाया कि बर्खास्तगी के १९० मामले हैं और निलम्बन के ८० मामले हैं जो ढाई साल से विचाराधीन हैं। यदि उच्च न्यायालय के निर्णय के पश्चात् भी कर्मचारियों से इस प्रकार का व्यवहार होता है तो इसका यह अर्थ हुआ कि रेलवे के अधिकारी उच्च न्यायालय के निर्णय का भी मान करने को प्रस्तुत नहीं हैं। इस प्रकार की ज्यादती तथा अवैधता का अंत होना चाहिये। राजनीति को मजदूर संगठन आन्दोलन पर आक्रमण करने का हथियार नहीं बनाया जा सकता। यह सभी कर्मचारी मजदूर संघ के सदस्य हैं वह मजदूर संघ का कार्य चलाते रहे हैं। उन्हीं के विरुद्ध यह कार्यवाही की गई है। इस प्रकार की बातों से तो असंतोष बढ़ेगा और दिन प्रतिदिन बढ़ता ही जायेगा तथा एक दिन ऐसी स्थिति आ जायगी कि सारे कर्मचारी हड़ताल करने पर उतारू हो जायेंगे। आप उन्हें हड़ताल करने पर

[श्री नम्बियार]

मजदूर कर रहे हैं और फिर आप कहते हैं कि राष्ट्रीय सुरक्षा खतरे में है। आप उन्हें उतना वेतन नहीं देते जिस पर कि वह अपना निर्वाह कर सकें। जब भूख उन्हें स्ताती है तो वह कहते हैं कि हमें उचित महंगाई भत्ता दिया जाये। किन्तु आप केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों की भी उपेक्षा करते हैं।

केन्द्रीय वेतन आयोग का निर्माण आप ने ही किया था, मजदूर संघ ने नहीं। फिर आप क्यों उस की अवहेलना करते हैं? क्यों नहीं आप कर्मचारियों को वह महंगाई भत्ता देते हैं जिस की कि वेतन आयोग ने सिफारिश की है?

अस्थायी या सामयिक मजदूरों के सम्बन्ध में जो आँकड़े कल माननीय मंत्री जी ने दिये थे वह गलत हैं। “इंडियन रेलवेज” के पृष्ठ ५७ पर स्वयं रेलवे मंत्रालय द्वारा सन् १९५०-५१ में प्रकाशित आँकड़े इस प्रकार हैं: ३१ मार्च १९५१ को स्थायी किय जाने वाले कर्मचारियों की संख्या १,११,५००; प्रशिक्षण पा रहे अस्थाई कर्मचारियों की संख्या २३,२८८; एसे कर्मचारियों की संख्या जिनके पद स्थायी रूप से रख जाने की आशा नहीं है ३४,३६६; तीन वर्ष से कम की नौकरी वाले का रखने के लोगों की संख्या १६,८९१। कुल योग होता है १,८६,०६५। तब से अब तक कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। अतएव यह कहना ठीक नहीं है कि केवल ९६,००० कर्मचारी हैं। उनकी संख्या लगभग दो लाख है।

फिर सामयिक श्रम की यह प्रथा बहुत बुरी है। सामयिक मजदूर को प्रति दिन केवल १ रु० ४ आना, मास में २६ दिन, मिलते हैं जब कि रेलवे की सहयोग

में सामान्य मजदूर को न्यूनतम ७० रुपये मिलते हैं। सामयिक मजदूर को केवल ४४ रुपये ही मिलते हैं। केन्द्रीय वेतन आयोग की इस सिफारिश से बेचने के लिए कि मजदूर को न्यूनतम ७० रुपये मासिक दिये जायें यह सामयिक श्रम की प्रथा जारी की गई है जिससे उसे केवल ४४ रुपये मासिक ही दिये जाते हैं उदाहरण के लिए रेलवे के जलपान गृहों में जो रेल कर्मचारी कार्य कर रहे थे उन्हें ठेकेदारों के हवाले कर दिया गया है इस प्रकार हर तरह मजदूरों का दमन करने की नीती बरती जा रही है। यदि वह कुछ मांग करते हैं तो आप कहते हैं वह देश के हित के विरुद्ध काम कर रहे हैं। अतएव मेरा यह कहना है कि सामयिक तथा अस्थाई मजदूरों को जिनकी संख्या दो लाख है, शीघ्र ही स्थायी बना दिया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, मैं यह भी बतला दूँ कि भिन्न भिन्न उपायों से मजदूरों से अधिक कार्य लिया जा रहा है। छुट्टी से रिक्त स्थानों को भरा नहीं जाता और जो मजदूर होते हैं उन्हीं से अधिक काम लिया जाता है। जहां तक लोको-वर्कशाप का प्रश्न है, उनके लिये फैक्टरी अधिनियम भी रद्द कर दिया गया है। इसीलिये वह पांच बजे घर नहीं जा सकते। उन से कहा जाता है कि पहले अपना सारा काम समाप्त करें और फिर जायें। यदि वह साढ़े सात बजे तक काम नहीं करते तो वह गैर-हाजिर समझे जाते हैं। तब उन पर आरोप लगाय जाते हैं और उन्हें बर्खास्त कर दिया जाता है। एसी परिस्थितियों में आप उन से स्वेच्छा पूर्वक सहयोग की आशा नहीं कर सकते। इसलिये उनका सहयोग

प्राप्त करने के लिये आप को अपने वरीके बदलने होंगे।

रेलवे कर्मचारियों के संघों को प्रोत्साहित नहीं किया जाता है। ऐसे संघों को मान्यता दी गई है जो वास्तव में उन का प्रतिनिधित्व नहीं करते हैं जब कि वास्तव में कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व करने वाले संघों को मान्यता नहीं दी जाती है। रेलवे वर्कशाप के जलपानगृहों के लिये चुनाव हुआ जिसमें लेबर यूनियन के प्रतिनिधि चुने गये। फिर भी सरकार ने लेबर यूनियन को मान्यता नहीं दी।

मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि इस प्रकार से काम नहीं चलने का है। उसे वास्तविकता पर आना चाहिये। हम देश का सब से बड़ा उद्योग, राष्ट्रीयकृत उद्योग, चला रहे हैं। यहां हमारी लगभग ५०० व्यक्तियों की यह ज़िम्मेदारी है कि इस बात को देखें कि यह बिना झगड़े के सुचारू रूप से चलता रहे। इसलिये सरकार के दृष्टिकोण में आमूल्य परिवर्तन होना आवश्यक है।

अब मैं कर्मचारियों की दशा तथा उनके वेतन के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। स्टेशन मास्टर या कर्लक या कांटेवाला किसी को भी पर्याप्त वेतन नहीं दिया जाता है। केन्द्रीय वेतन आयोग ने अधिक वेतन देने की सिफारिश की थी। किन्तु यह सब अधिकारियों की अपनी इच्छा पर छोड़ दिया गया है और अधिकारी भी मज़दूरों के हितों के विरुद्ध हैं। जब केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने का प्रश्न उठता है तो मितव्ययतः की बात को बीच में ले आया जाता है और प्रजातन्त्र के नाम पर त्याग की अपील की जाती है। मैं माननीय

मंत्री से इस मामले में देखने की प्रार्थना करूँगा।

फिर उदाहरण के लिये रेल में चलने वाले कर्मचारियों जैसे ड्राइवर, फायरमैन इत्यादि को लीजिये। नियमों के अनुसार ड्राइवर अथवा फायरमैन को १२ घंटे के कार्य के पश्चात् आराम करने का अधिकार है। किन्तु उन्हें आराम नहीं करने दिया जाता है। उन से कहा जाता है कि गाड़ी दो स्टेशनों के बीच में है यदि ड्रायटी समाप्त होने के कारण यहीं गाड़ी रोक द्दोगे तो लाइन रुक जायेगी और दुर्घटना का डर होगा। इसलिये अगले जंक्शन तक चले चलो। तब उनसे कहा जाता है कि इस जंक्शन पर तो तुम्हारे स्थान पर काम करने वला कोई नहीं है, इसलिये दो घंटे और लगेंगे अगले स्टेशन पर चलो। तब, १६ घंटे के पश्चात् वह काम करने से इनकार कर देता है तो उसके विरुद्ध आरोपन भर दिया जाता है। इस देश में रेलों को अनेक दुर्घटनायें होती हैं। उनमें से कई इसीलिये होती हैं कि रेल कर्मचारियों के हितों की पर्वाह नहीं की जाती है। उनसे समयावधि से ज्यादा काम कर या जाता है। इस प्रकार की ज्यादती का अन्त होना चाहिये। सुरक्षा नियमों के अन्तर्गत जिन २०० या ३०० कर्मचारियों को निकाला गया है उन्हें फिर से कार्य पर ले लेना चाहिये। वास्तविक मज़दूर संघों को ही मान्यता देनी चाहिये, कर्मचारियों के वेतनों के मामले पर गौर करना चाहिये। तभी आप रेलवे प्रशासन में सुधार कर सकते हैं।

श्री वैकटारमन (तंजौर) : मेरे माननीय मित्र श्री नम्बियार ने साउथ इंडियन रेलवे के कर्मचारी संघों के विषय में जो कुछ बातें कहीं हैं उनका जोरदार

[श्री बैंकटारमन]

निराकरण करना मेरे लिये अत्यावश्यक हो गया है। 'लेबर यूनियन' जिस को मान्यता देने के लिये श्री नम्बियार ने जोरदार शब्दों में दलील की है, अनेक तोड़फोड़ तथा विघ्वासक कार्यों के लिये जिम्मेदार है। जब हमारे कामगरों पर हमला किया जाता है और जब हमारे कामगर एक संघ की कुछ कार्यवाइयों के फलस्वरूप नुकसान उठाते हैं तो इस प्रकार की हिंसा और तोड़फोड़ से अपनी रक्षा करना हमारे लिये आवश्यक हो जाता है हम में से कोई नहीं चाहता कि किसी कर्मचारी के प्रति अन्याय हो अथवा किसी को अपने बचाव का मौका न मिले तथा मामले की पूरी जांच किये बगैर उसे निकल दिया जाये। किन्तु फिर ऐसे कर्मचारियों को भी तो रहने की अनुमति नहीं दी जा सकती जिनके तोड़फोड़ करने अथवा अन्य कर्मचारियों को हानि पहुंचाने की सम्भावना है। रेलवे सम्पत्ति के विषय में मैं चिन्तित नहीं हूं क्योंकि सरकार में उस की रक्षा करने के लिये काफी शक्ति है। चिन्ता है मुझे कर्मचारी संघों की। इस प्रकार के विरोधी कर्मचारी संघों की हिंसात्मक कार्यवाही के विरुद्ध सरकार को अन्य संघों को संरक्षण देना चाहिये। कुछ रेलवे कर्मचारियों के साथ उन्हें बर्खास्त कर दिये जाने सम्बन्धी तथाकथित व्यवहार अनुचित हो सकता है, किन्तु इस विषय में सरकार का अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ के साथ समझौता हो गया है कि जब भी किसी कर्मचारी के विरुद्ध इस प्रकार को अनुशासनात्मक कायंवाही की जाये तो सम्बन्धित कर्मचारी को अपना व्यवहार न्स्पष्ट करने का अवसर दिया जाये। मैं समझता हूं कि रेलवे प्रशासन से हमने

यह एक बड़ी रियायत प्राप्त कर ली है। यही नहीं, यदि अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ और सरकार किसी मामले में सहमत न हों तो वह मामला एक न्यायाधिकरण को सौंपा जा सकता है।

फिर, दूसरी अवस्था लीजिये। न्यायाधिकरण द्वारा निर्णय कर दिये जाने पर क्या यह बाध्य होगा? औद्योगिक विवाद अधिनियम में उपबन्ध किया गया है कि विवाद के दोनों पक्षों में से एक पक्ष यदि सरकार हो तो, यदि सरकार इसलिये न्यायाधिकरण के निर्णय का पालन नहीं करना चाहती कि इस का प्रभाव समाज पर प्रतिकूल पड़ेगा, ऐसी दशा में उसे उस मामले को उपयुक्त विधान मण्डल के सम्मुख लाना पड़ता है। इस प्रकार रेलवे प्रशासन को, न्यायाधिकरण का निर्णय मान्य न होने पर भी हमारे कहने से यह मामला विधान मण्डल को सौंपना पड़ेगा।

मैं रेलवे भांडार के विषय में कुछ और कहना चाता हूं। सामान के क्रय के सम्बन्ध में हमने आशातीत सफलता प्राप्त की है। कुल लगभग ८० से १०० करोड़ का सामान प्रति वर्ष खरीदा गया है। सन् १९५०-५१ में ८१.५९ करोड़ का सामान खरीदा गया। इसमें से लगभग ६३.२२ करोड़ का सामान देसी सूत्रों से ही खरीदा गया है। शेष १८.३७ करोड़ में से भी सीधा आयात केवल ७.६ करोड़ रुपये का किया गया है जब कि शेष को भारत में आयातित सामान में से क्रय किया गया है। इस प्रकार रेलवे भांडार के क्रय के विषय में रेलवे ने जो नीति अपनाई है वह प्रशंसनीय है।

श्री राघवाचारी (पेनुकोंडा) : हम सब यहां इसलिये एकत्रित हुए हैं कि सरकार

के सामने जनता के प्रतिनिधि के रूप में यह रखें कि लोगों का उसके कार्यों के सम्बन्ध में क्या विचार है। और इस विषय में मैं यह कहूँगा कि रेलवे मंत्री से मैं प्रभावित हुआ हूँ। मैं ने उन्हें शान्त-अकृति और अपने उत्तरदायित्व में गंभीर पाया है।

कभी कभी इस सदन में जो चर्चा होती है वह वास्तविक न होकर इतनी भावनापूर्ण हो जाती है कि उनका भला प्रभाव मस्तिष्क पर नहीं पड़ता है। जब कभी हिन्दी का प्रश्न उठता है तो कुछ लोग दूसरों पर हल्ला मचाना प्रारम्भ कर देते हैं। मैं हिन्दी के समर्थकों को यह बतला देना चाहता हूँ कि जब कोई सदस्य कहता है कि “मैं हिन्दी नहीं जानता” तो “हिन्दी” “हिन्दी” की आवाज लगाने और शोर मचाने से उन्हें कोई लाभ नहीं हो सकता। इससे तो उलटे दूसरे लोग नाराज हो जाते हैं। इसलिये यह मेरा निवेदन है कि सदस्यगण इस प्रकार की प्रवृत्ति न अपनायें। हम आप की भाषा समझने का प्रयत्न करेंगे। जब हमने एक विदेशी भाषा को सीख लिया तो क्या आप समझते हैं कि हम आपकी हिन्दी को नहीं सीख सकते। किन्तु आपको इसके लिए हमारे साथ जबरदस्ती नहीं करती होगी।

अब मैं वास्तविक प्रश्नों पर आऊंगा। मैं कुछ ऐसी बातों के सम्बन्ध में सुझाव देना चाहता हूँ जिन्हें मैं आवश्यक समझता हूँ। सब से आवश्यक मामला यह है कि भ्रष्टाचार का उन्मूलन किस प्रकार किया जाये। यह भ्रष्टाचार पुरानी सरकार से हमें विरासत में मिला है और हमारी गरीबी भी इसका एक कारण है। आप हम से सहयोग की कामना करते हैं। हमारा कहना है कि आप दृढ़तापूर्वक अपने अधिकारों का प्रयोग कीजिये और

भ्रष्टाचार को नष्ट कीजिये। मेरे सुझाव यह हैं। समस्त प्रशासन अत्यन्त दृढ़ होना चाहिये। कर्मचारियों और उनके संघों को अधिक सुचिधायें, अधिक वेतन इत्यादि मांगने की अनुमति होनी चाहिये किन्तु यदि किसी कर्मचारी को भ्रष्ट पाया जाये तो उसे कठिन दण्ड दिया जाना चाहिये। वास्तविक कठिनाई इस में यह पड़ती है कि उस व्यक्ति को किस प्रकार पकड़ा जाये और किस प्रकार उस पर जुर्म साबित किया जाये। यह प्रक्रिया सम्बन्धी कठिनाई है। साक्ष्य की आवश्यकता होती है तथा कुछ नियमों का पालन करना पड़ता है। यद्यपि किसी भी जन सेवा में प्रक्रिया का होना आवश्यक है, मैं एक सुझाव देना चाहूँगा। हम सब यहां लगभग ५०० सदस्य हैं तथा भ्रष्टाचार उन्मूलन हम सब का कर्तव्य है। देश के जिस भाग से हम आते हैं वहां हम रेल कर्मचारियों पर निगाह रखें। यदि कोई सदस्य यह समझता है और समुचित रूप से सुनिश्चित है कि अमुक कर्मचारी भ्रष्ट है और इस भ्रष्टाचार की जनता में बहुत चर्चा है तो उसे जांच पड़ताल करनी चाहिये और फिर इस मामले को माननीय मंत्री जी के समक्ष लाना चाहिये। मेरा निवेदन है कि यदि प्रशासन से सम्बन्धित आधे दर्जन निष्पक्ष व्यक्ति किसी की शिकायत करें तो उसके विरुद्ध जांच करने का यह पर्याप्त आधार होना चाहिये। मैं इस सदन के सदस्य की हैसियत से यह आश्वासन देता हूँ कि अपने निर्वाचित क्षेत्र में मैं रेल कर्मचारियों से कहूँगा कि पुराना बक्त अब चला गया है, अब उन पर निगाह रखने के लिए लोग मौजूद हैं और हम उन्हें भ्रष्टाचार के परिणामों के विरुद्ध सावधान करते हैं। केवल यही तरीका है जिस से भ्रष्टाचार समूल नष्ट किया जा सकता है। कोरी बातों से कुछ नहीं होने का।

श्री राघवाचारी

अब मैं रेलों में अति भीड़-भाड़ का प्रश्न लेता हूँ। मुसाफिरों की दशा शोषणीय है। मध्यम श्रेणी की अवस्था तो तीसरी श्रेणी से भी खराब है। आपको गाड़ियों की संख्या बढ़ानी चाहिये—लम्बे फासले की गाड़ियां नहीं वरन् वह गाड़ियां जो जंकशनों से ५०-६० मील के फासले तक चलें अर्थात् शटलें उन्हें युद्ध-पूर्व की स्थिति पर लाइये। केवल यही काफी नहीं होगा क्योंकि जन-संख्या में वृद्धि हो गई है और लोगों की सफर करने की आदतों में परिवर्तन हुआ है। इसलिये अधिक से अधिक गाड़ियां चलाइये और प्रत्येक गाड़ी में कुछ डब्बे और जोड़ दीजिये। इससे भीड़ में कमी होगी तथा लोगों को गाड़ी में चढ़ने-उतरने की सुविधा रहेगी। आप को लम्बे फासले की अधिक जनता गाड़ियां चलानी चाहिये।

भ्रष्टाचार के विषय में मैं एक बात आपको बतला दूँ। भ्रष्टाचार सब से अधिक यातायात विभाग में है जहाँ से कि माल ले जाने के लिए डब्बे दिये जाते हैं। यदि आप उन के ऊपर थोड़ी और निगाह रखें तो यह भ्रष्टाचार समाप्त हो जायेगा। जब वह यह देखेंग कि उन के ऊपर निगाह रखती जा रही है तो उन्हें पकड़ना भी आसान हो जायेगा।

अब मैं नई लाइनों के खोलने के विषय में कुछ सुझाव रखना चाहूँगा। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूँगा कि रायडुंग को बंगलौर-पूना लाइन से किसी स्थान पर मिला दिया जाये क्योंकि गाड़ी पकड़ने के लिए लोगों को वहाँ ६०-७० मील तक चलना पड़ता है और लाखों व्यक्ति तो ऐसे हैं जिन्होंने रेल देखी तक नहीं हैं। जब हरपनाहल्ली में प्रथम बार बस आई तो लोग उसे देखकर चिल्लाये “चिकैलू” अर्थात्

छोटी रेलगाड़ी। जहाँ पर यातायात का कोई साधन नहीं है वहाँ आप को नई रेलवे लाइन खोलनी चाहिये।

अनन्तपुर एक काफी बड़ी जगह है। वहाँ एक नगरपालिका है। अनेक पदाधिकारियों तथा कर्मचारियों को समय पर दफ्तर पहुँचना पड़ता है। किन्तु जो गाड़ी शहर के बीच से होकर जाती है वह ११ या ११ १/२ बजे जाती है और कभी-कभी लेट हो जाती है जिससे लोगों को बड़ी असुविधा होती है क्योंकि यातायात बीस मिनट या उस से भी अधिक समय के लिए रुक जाता है। इसलिये आप कृपा करके देखें कि लोगों के लिए कोई पुल क्यों नहीं बनाया जा सकता।

रेल मंत्री ने कहा था कि “मुझे मेरे कामों से परखो।” मुझे उन के कथन को कार्यरूप में परिणत होते देखकर बहुत प्रसन्नता होगी।

श्री बी० एन० मिश्र (बिलासपुर-दुर्ग-रायपुर) : श्रीमान्, आपने मुझे बोलन का जो समय दिया उसका लिए मैं आपका अत्यन्त आभारी हूँ। मैं इस सदन में एक नया सदस्य हूँ। मैं मध्य प्रदेश में रायपुर नामक स्थान से आया हूँ और हमारे भाग में लोगों को जो कठिनाइयां होती हैं मैं उन्हें सदन के समक्ष रखना चाहता हूँ।

अन्य राज्यों में आपको बहुतायत से रेलवे लाइनें मिलेंगी, किन्तु मध्य प्रदेश में ऐसा नहीं है। मुझे जात हुआ है कि रायपुर से जगदलपुर-बस्तर होती हुई मद्रास को मिलाने वाली लाइन खोलने के सम्बन्ध में परिमाप हो चुका है किन्तु मुझे ऐसा कोई चिन्ह नहीं दिखलाई देता कि इस लाइन का निर्माण शीघ्र प्रारम्भ किया जायेगा। जैसा आपको विदित होगा यह नई लाइन बस्तर होकर जायेगी जो

एक ऐसा क्षेत्र है जहां स्वनिज पदार्थ बहुतायत से पाये जाते हैं। इस लाइन के खुलने से उनका प्रयोग किया जा सकेगा जिससे राष्ट्र की आय में वृद्धि होगी।

फिर मालडब्बों का प्रश्न है। मैंने देखा है कि यदि रेल के अधिकारियों से मालडब्बों के लिए कहा जाये तो सामान्य उत्तर यही मिलता है कि हमारे पास डब्बों की कमी है। किन्तु मैं समझता हूँ कि वास्तविक स्थिति यह नहीं है। डब्बे न मिलने का कारण यह है कि जंकशनों या बड़े-बड़े स्टेशनों पर डब्बे खाली पड़े रहते हैं। रेलवे अधिकारियों द्वारा यह प्रयत्न किया जाना चाहिये कि भरे हुए डब्बों को एक निर्धारित अवधि के अन्दर ही खाली किया जाये और खाली डब्बे शीघ्र ही उन स्टेशनों को रखाना कर दिये जाये जहां उनकी आवश्यकता है।

इसके बाद रायपुर, बिलासपुर, दुर्ग तथा अन्य महत्वपूर्ण स्थान 'हावड़ा-बम्बई' मुख्य रेलवे लाइन पर हैं। हम देखते हैं कि इस रेल मार्ग पर कोई जनता एक्स-प्रेस गाड़ी नहीं चलाई गयी है। जिसके परिणामस्वरूप बम्बई मेल में अत्यधिक भीड़ होती है। जनता गाड़ी चलाने से—कम से कम हावड़ा तथा नागपुर के मध्य—मेल गाड़ियों से सफर करने वाले मुसाफिरों की कठिनाई दूर हो जाएगी। रायपुर, बिलासपुर तथा अन्य स्थानों पर प्लेटफार्मों पर छतें नहीं हैं। हाल ही में बिलासपुर में एक अवश्य बनायी गयी थी किन्तु रायपुर जैसे बड़े जंकशनों तथा अन्य स्थानों पर जो कि व्यापारिक केन्द्र हैं यह सुविधा नहीं प्राप्त है। प्लेटफार्मों पर छतें बनने पर न केवल मुसाफिरों की कठिनाई ही हल हो जायगी बरन् अन्य कई कठिनाइयां भी दूर हो जाएंगी।

मैंने देखा है कि रेलवे कर्मचारी न केवल उस लाइन पर बल्कि कई अन्य लाइनों पर भी प्रथम श्रेणी में सफर किया करते हैं। मेहतर तथा अन्य निम्न वर्ग के लोग तक इस श्रेणी में चलते हैं और साथ में अपने कुत्तों को भी ले जाते हैं। पूछने पर उत्तर यही मिलता है कि रेलवे कर्मचारी होने के नाते उन्हें यह सुविधा प्राप्त है।

मुसाफिरों को सुविधाओं के संबंध में मैं एक सूझाव यह देना चाहता हूँ कि जिन प्लेटफार्मों पर डाक गाड़ियां रुकती हैं उनकी ऊंचाई यदि थोड़ी ऊपर और कर दी जाय तो मुसाफिरों को बड़ी सुविधा होगी। प्रथम श्रेणी के समाप्त कर देने के पक्ष में मैं नहीं हूँ। विभिन्न प्रकार के लोग होते हैं जिनका समाज में विभिन्न स्थान होता है और जो भिन्न-भिन्न जीवन-स्तर यापन करते हैं। अनेक बड़े-बड़े व्यक्ति प्रथम श्रेणी से सफर करते हैं और यदि आप उसे हटा दें तो उनके लिए यात्रा का आराम समाप्त हो जाएगा।

स्टेशनों पर शिकायतें लिखने के लिए रजिस्टर होते हैं जहां अनेक व्यक्ति शिकायतें दर्ज करते हैं। अपने अनुभव से मैं यह बता सकता हूँ कि मैं ने जितनी शिकायतें लिखी उनमें से एक की भी सुनवाई नहीं हुई। यदि आप किसी रेल कर्मचारी के विरुद्ध शिकायत करना चाहें और वह यह जानता हो कि उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाने वाला है तो इससे लाभ क्या? रेलवे अधिकारियों को इस मामले में बहुत दृढ़ होना चाहिए अथवा शिकायत के रजिस्टर रखने से लाभ क्या?

[श्री बी० एन० मिश्र]

जहां तक उन व्यापारियों के नुकसान करने का प्रश्न है जिनका माल कि रास्ते में खो जाता है जांच करने वाला पदाधिकारी अपनी जांच में बहुत समय ले लेता है। कभी-कभी इसमें एक वर्ष तक लग जाता है। मेरा मुझाव है कि जैसे ही किसी पक्ष द्वारा रेलवे अधिकारियों को नोटिस मिले, उसकी जांच पूरी करने के लिए तुरन्त ही समयावधि निर्धारित कर दी जाए। इस समय यह होता है कि महीनों प्रतीक्षा करने के पश्चात्, और कभी-कभी वर्षों पश्चात्, यह उत्तर मिलता है “हम इस मामले में कुछ नहीं कर सकते” या “हमारे मध्य व्यक्तिगत समझौता नहीं हो सकता इसलिए आप चहें तो न्यायालय का सहारा ले सकते हैं।” इन बातों से व्यापारी-वर्ग में असन्तोष फैलता है और उन्हें बड़ी असुविधा होती है।

जब कि मुसाफिरों को सुविधायें देने के लिए बड़ा शोर मचाया गया है, क्या कहीं से इस बात की भी आवाज आयी है कि रेलवे कर्मचारियों को, जो राष्ट्र के लिए कार्य कर रहे हैं, उचित आवास तथा अन्य सुविधाएं प्रदान की जाएं? मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा कि वह रेलवे कर्मचारियों की कठिनाइयों तथा असुविधाओं की जांच करने के लिए एक समिति नियुक्त करें। प्रधान मंत्री हाल में खड़गपुर गये थे जहां उन्होंने रेलवे कर्मचारियों के मकानों को देखा और कहा कि ये रेलवे तथा मानवता के लिए शर्मनाक हैं। रेलवे आयव्ययक में काफ़ी बचत दिखलाई गयी है। मैं चाहता हूं कि इस बचत का एक बड़ा भाग इस पर व्यय किया जाए। यदि उन्हें ठीक वेतन मिले और उचित रहना तथा खाना मिले

तो वे और अधिक कार्य करेंगे और भ्रष्टाचार जिसके बारे में चारों ओर इतना शोर है, समाप्त हो जाएगा।

श्री य० एम० त्रिवेदी : मैंने कुछ कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं। उनमें से एक उस गाड़ी को पुनः चालू करने के सम्बन्ध में है जो यद्ध-पूर्व के दिनों में अजमेर और रतलाम के मध्य चला करती थी। यह गाड़ी सन् १९०८ से चल रही थी और १९४० में इसे बन्द कर दिया गया। जब कि सरे भारत में पुरानी रेलें फिर से चालू कर दी गयी हैं इसे नहीं चालू किया गया। इसके सम्बन्ध में मैं सदन को पूरा किसाबतलाना चाहूंगा।

भूतपूर्व रेल राज्य-मंत्री, श्री सन्थानम् और एक अन्य भूतपूर्व मंत्री श्री गडगिल एक बार नीमच आए। लोगों को बड़ी प्रसन्नता हुई और सारी रेलवे लाइन भारी भीड़ से भरी थी और सब ने माननीय मंत्री जी से अजमेर से नीमच की लाइन को पुनः चालू करने की प्रार्थना की। मंत्री जी ने वचन दिया कि यह गाड़ी इस वर्ष के अप्रैल मास में चालू कर दी जाएगी। अप्रैल आयी; अक्टूबर आया; अगले वर्ष की अप्रैल आयी और अक्टूबर आया; फिर हमने अप्रैल, १९५२ का इंतजार किया किन्तु गाड़ी चालू करने का कोई आसार नहीं दिखाई दिया। मेरी शिकायत यह है। महा प्रबन्धक ने मंत्री जी की उपेक्षा की और वह भी अत्यंत खुले रूप से। हम लोग उन से मिलने गये और जो उत्तर उन्होंने दिया वह वास्तव में बड़ा विचित्र था। उन्होंने कहा “वायदा मंत्री जी ने किया था, मैंने नहीं। जब तक मैं वायदा

नहीं करता, गाड़ी चालू नहीं होगी।” वड़ी व्यक्ति अभी महा प्रबन्धक और गाड़ी चालू नहीं हुई है। मेरी रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि उस गाड़ी को शीघ्र चालू करें। हम कोई नई सुविधा की मांग नहीं कर रहे हैं, हम वही सुविधा मांग रहे हैं जो पहले हमें प्राप्त थी।

मैं यातायात अधीक्षक और विभागीय अधीक्षक के पास पहुंचा। वे इस बात से सहमत थे कि यह गाड़ी आसानी से चलायी जा सकती है। किन्तु महा प्रबन्धक के अनुचित दृष्टिकोण के कारण यह नहीं हो सका। पता नहीं कुछ लोग कैसे यह कहते हैं कि तीसरी श्रेणी में अब पहले से अच्छी दशा है। मैं स्वयं तीसरी श्रेणी का सफर करने वाला मुसाफिर हूं और मैंने देखा है कि इन्दौर और रतलाम तथा रतलाम और अजमेर के मध्य तीसरे दर्जे में सफर करना बड़ा कठिन है। बैठने की जगह नहीं मिलती। आपको पायदान पर खड़े होकर सफर करना पड़ता है। गाड़ी स्टेशनों पर सिर्फ दो निनट रुकती है और गाड़ी बिना इसकी पर्वहि किए कि सब मुसाफिर गाड़ी में चढ़ गए साठा दे देता है और कतने ही मुसाफिर जाने से रह जाते हैं। इतनी भीड़ भाड़ के बावजूद भी यह गाड़ी चालू नहीं को जा रही।

अब मैं भ्रष्टाचार तथा घूसखोरी के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूं। हमें एक पुस्तका दी गयी है, जिसमें बतलाया गया है कि दादर, सूरत, बड़ौच, बड़ौदा, अहमदाबाद, नीमच, सिरसा और हिसार आदि बारह स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर पंखे लगाए गए हैं। इन नामों में मेरे स्टेशन का भी नाम है और मैं सदन को बतला दूँ कि कम से कम वहां के

विषय में तो यह बात बिल्कुल गलत है नीमच में कोई पंखे नहीं लगाए गए हैं। मैंने अपने पुत्र को तार दिया कि वह देखे कि वहां पंखे हैं अथवा नहीं और उसका उत्तर आया है कि वहां कोई पंखे नहीं लगाए गये हैं।

अब मैं मित्तव्ययता के प्रश्न पर आता हूं। मैं एक बकील हूं और मुझे प्रति वर्ष रेलवे के विरुद्ध लगभग दो सौ मार्गले दर्ज करने पड़ते हैं। मैं जानगा हूं कि ये चोरियां कहां और कैसे होती हैं। रेलवे में एक ‘वाच एण्ड वार्ड’ (निगरानी और देखभाल) विभाग है। यह सब इसी विभाग के लोगों का काम है। रेलवे में क्षति के सिलसिले में जो क्षतिपूर्ति की जाती है उसके आंकड़े सन् १९३८-३९ में चार लाख रुपए थे जीं सन् १९५१-५२ में ३,१४ करोड़ रुपए हो गए हैं। जितना ही अधिक ‘वाच एण्ड वार्ड’ विभाग को बढ़ाया गया उतनी ही अधिक संख्या में चोरियां होने लगीं। राजस्थान रेलवे में जो कुल मिलाकर केवल १९७ मील लम्बी थी, केवल तीन चौकीदार थे। वहां कोई चोरियां नहीं होती थीं। बिना टिकट के कोई सफर नहीं करता था। किन्तु उस रेलवे के विलीन हो जाने के परिणामस्वरूप वहां भी अब शरारत होने लगी है। उन तीन चौकीदारों के स्थान पर अब ४७ पुलिस के सिपाही, एक उपनिरीक्षक तथा एक निरोक्षक तैनात किए जाने वाले हैं। परिणामस्वरूप व्यय बढ़ जायेगा और इसके साथ साथ लोगों को होने वाली हानि में भी वृद्धि होगी।

अपना स्थान ग्रहण करने से पूर्व मैं एक बात की ओर और निर्देश करना चाहता हूं जिसका जिक्र स्वयं माननीय मंत्री जी ने किया था। इस बात पर हम सब सहमत हैं कि कर्मचारियों को हम

[श्री यू० एम० त्रिवेशी]

अधिक सुविधायें पहुंचाएं। किन्तु जो दल श्रमिकों के पक्ष का प्रतिपादन कर रहा है मैं उसे सुझाव दूँगा कि वह उन लोगों के पास जाए और उनसे कहे कि हम सब भारतीय हैं; ये रेलें हमारी हैं और यह हमारा कर्तव्य है कि भ्रष्टाचार त्याग दें; हम लोगों को धोका न दें, जब लोगों के पास भेजन के लिए सामान है तो माल डब्बों को बेकार न पड़ा रहने दें। व्यापारियों से कह दिया जाता है कि वह बेगन तो सिक (बीमार) हो गया है। उसमें जीवन लाने के लिए व्यापारियों को कुछ रूपए देने पड़ते हैं। अतएव मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूँगा कि भ्रष्टाचार को नष्ट करन का एक कार्यक्रम तैयार करें और यह भी देखें कि इंजीनियरिंग विभाग जो कि यह कहता है कि हमने अमुक अमुक काम किया है वह काम वास्तव में किया है या नहीं। यदि माननीय मंत्री जी कभी हमारी तरफ आएं तो उन्हें यह देख कर आश्चर्य होगा कि जो सुविधायें समझी जाती हैं कि हमें दे दी गई हैं उनका कहीं पता भी नहीं है।

सेठ अचल सिंह : (जिला आगरा—पश्चिम) उपाध्यक्ष महोदय यह रेलवे का जो मसला इस वक्त हमारे सामने है यह बहुत अहम मसला है। हमारा केन्द्र का बजट (आयव्ययक) चार सौ करोड़ का है और रेलवे का बजट तीन सौ करोड़ का है। हमारे देश की आबादी ३६ करोड़ है और रेलवे का बजट तीन सौ करोड़ का है। इस प्रकार नौ रुपया फी आदमी के हिसाब से यह बजट आता है। यानी नौ रुपया फी आदमी के हिसाब से पब्लिक से आते हैं और खर्च किये जाते हैं। यह मसला बहुत अहम मसला है। जिस वक्त हमारे देश का बंटवारा हुआ था उस वक्त रेलों की क्या

हालत थी यह हमारे माननीय संदस्य जानते हैं। कोई गाड़ी समय से नहीं आती थी। बहुत भीड़ होती थी और बहुत बदइन्तजामियां थीं। लेकिन पिछले चार वर्ष में अगर कांग्रेस सरकार ने कोई काम किया है तो वह यह कि रेलवे में बहुत अच्छा आदर्श उपस्थित कर दिया है। आज हम देखते हैं कि जो रेलें घंटों लेट आती थीं वह ठीक टाइम से आती हैं। और हर तरह की सहूलियत दी जाती हैं। लेकिन विरोधी दल के सदस्यों को तो यह आदत है कि मामूली मामूली बातों की बढ़ा बढ़ा कर आलोचना करते हैं। काम करना बहुत मुश्कल होता है और नुकताचीनी करना बहुत आसान होता है; मैं आप को बताऊं कि जिस वक्त हिन्दुस्तान और पाकिस्तान का बटवारा हुआ था उस वक्त रेलों की हालत बहुत खराब थी। साथ साथ अंग्रेज लोग हजारों मील लाइनें यद्दों से उखाड़ कर ले गये, डब्बे ले गये, और इंजन ले गये और काफी सामान ले गये और लड़ाई के जमाने में कोई नया सामान नहीं आया। साथ ही जब पाकिस्तान का बंटवारा हुआ तो हमारा बहुत सा सामान पाकिस्तान को गया और हिन्दुस्तान में बहुत थोड़ा सामान रह गया। तो ऐसी हालत में रेलों की व्यवस्था करना मामूली काम नहीं था। यह कांग्रेस सरकार ही थी जिस ने रेलों की व्यवस्था को ठीक किया। आज इस रेल विभाग से हमारी सरकार को ३०० करोड़ रुपये की आमदानी होती है जिस में से २१७ करोड़ रुपया खर्च किया जाता है और ७९ करोड़ रुपया जो बचता है वह और ज्यादा डब्बे और इंजनों और तमाम सुविधाओं के लिये खर्च किया जाता है। उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत आसान होता है कि टीका टिप्पणी कर लें। आप देखिये कि आज से चन्द साल पहले की क्या हालत

थी और आज क्या हालत है। इस में काफी फ़र्क है। हर एक स्टेशन पर शैड लगाये जा रहे हैं, पंखे लगाये जा रहे हैं, ठंडे पानी का इन्टज़ाम किया जा रहा है, फलश के पाखाने बनाये जा रहे हैं, बिजली लगाई जा रही है और दूसरी सुविधायें दी जा रही हैं। मंत्री महोदय ने बताया कि ३ करोड़ रुपया मुसाफिरों की सुविधाओं पर खर्च किया जायगा और अगर ज़रूरत होगी तो वह इसको चार करोड़ तक कर देंगे। रेलवे की हालत दुर्स्त करने के लिए लाखों रुपया खर्च किया जा रहा है। कहीं प्लेटफार्म बनाये जा रहे हैं, कहीं बिजली लगाई जा रही है, कहीं मार्शलिंग यार्ड बनाये गये हैं, कहीं नई लाइनें बनाई गई हैं, और कहीं पर जो लाइनें खराब हो गई थीं वह बनाई गई हैं। इस तरह अगर देखा जाय तो कहना होगा कि बहुत ज्यादा काम हुआ है। तो मेरा यह सुझाव है कि माननीय मंत्री जी देखें कि जहां जहां ज़रूरत और है वहां और काम किया जाय। यह देश बहुत बड़ा है और सब काम एक साथ नहीं हो सकता है। करीब ३३ हज़ार मील लम्बी लाइन यहां है, हज़ारों स्टेशन हैं और करोड़ों आदमी स़र करते हैं। कोई जादू तो है नहीं कि सब काम एक दम हो जाये। धीरे धीरे हालत सुधर रही है। और आशा है कि मुसाफिरों की जो और तकलीफ़ हैं वह भी बहुत जल्द दूर हो जायेंगी बश्ते कि जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा, पब्लिक अपनी जिम्मेदारी को महसूस करे। जब तक हम सब लोग मिलकर के इस काम को नहीं करेंगे और जनता यह नहीं महसूस करती कि यह हमारा काम है तब तक यह नहीं हो सकता। अगर आप चाहें कि हम कुछ न करें और सरकार ही सब कुछ कर दे तो यह कैसे सम्भव हो सकता है? अब हम लोग

स्वतन्त्र हो गय हैं, इसलिये हमारे ऊपर यह जिम्मेदारी आ जाती है कि हम इस काम को अपना काम समझ कर करें। उसी हालत में हम उन्नति कर सकते हैं।

मैं आगरे से आता हूं और मुझे आगरे के बारे में कुछ बातें सरकार के सामने रखनी हैं। मैं उन बातों को मंत्री महोदय के सामने रखना चाहता हूं। आगरा एक बहुत बड़ा स्थान है जहां पांच लाख की आबादी है और जहां तमाम दुनिया के पर्यटक ताज, सिकन्दरा और फतहपुर सीकरी देखने खास तौर से आते हैं। आगरे में कोई केन्द्रीय स्टेशन नहीं है। वहां आठ स्टेशन हैं और मुसाफिरों को काफी दिक्कत है। आगरे में जी० आई० पी० का खास स्टेशन आगरा केट है। वहां पर शैड (छत) नहीं है। वहां हज़ारों आदमी आते हैं। उन को धूप और बरसात में काफी तकलीफ़ होती है। इसलिये मैं चाहूंगा कि आगरा केट स्टेशन पर एक शैड लगाया जाय।

इस के अलावा आगरा एक मेन (मुख्य) स्टेशन है। लेकिन ई० आई० आर० की गाड़ियां सीधी टूडला होकर जाती हैं आगरे नहीं आती हैं। मैं चाहूंगा कि एक या दो गाड़ियां ऐसी जारी की जायें जो दिल्ली से चल कर आगरा होती हुई कलकत्ता जाया करें। इस से लोगों को सुविधा हो जायेगी।

मेरा एक सुझाव और है। आगरे में बहुत सा कोयला कारखानों के लिये आता है। बहुत दिनों से यह शिकायत चली आती है कि यमुना बृज (पुल) पर कोयला चोरी हो जाता है। हमारे देश में बहुत से ऐसे लोग हैं जो किसी न विसी तरह अपने स्वार्थ को पूरा करना ठंक समझते हैं। इसी बजह से बहुत से गिरोह बन गये हैं जो चलती हुई गाड़ियों के डब्बों से सील

[सेठ अच्छ सिंह]

तोड़ कर माल निकाल लेते हैं और लाखों रुपये का माल इस तरह से चोरी जाता है। इस के बास्ते बजट में तोन करोड़ रुपया रखा गया है कि जिस में से क्षतिपूर्ति दी जाय। अगर 'वाच एण्ड वार्ड' (देखभाल विभाग) और पुलिस का इन्तजाम ठीक हो जाय तो ये दिक्कतें दूर हो सकती हैं और यह जो रुपया क्षतिपूर्ति देने पर खर्च होता है वह बच सकता है। इसलिये मैं चाहूंग कि जो रेलवे पुलिस है उसकी तरफ काफ़ी गौर किया जाय ताकि ऐसी चोरियां कम हो जायें, साथ साथ जनता इस बात का ध्यान रखे कि जो वह रिश्वत देती है वह न दे। आगरा एक बहुत बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। वहां ८० दाल की मिलें हैं। वहां करोब सौ वैगन रोज दाल और और तरह का सामान तैयार होता है। पहले बहुत गङ्गबड़ी थी और कांग्रेस सरकार के मंत्री श्री सन्थानम् इन्होंने देखने आगे गये थे और उन्होंने व्यापारियों और व्यापार मण्डल और आगरा ट्रेड एसोसियैशन (व्यापार संघ) से मिल कर ऐसा इन्तजाम किया कि रिश्वत लेना बन्द हो गया और जो पहले एक एक वैगन के लिये ढाई सौ, तीन सौ या चार सौ रुपया दिया जाता था वह बन्द हो गया। लेकिन फिर स्वार्थवश रेलवे वालों ने और कुछ व्यापारियों ने इन्होंने इन्तजाम को तोड़ दिया और अब फिर वही बात होने लगी है। इसलिये मैं कहूंगा कि जो स्कीम सन्थानम् साहब ने चालू की थी वही काम में लाई जाय। मैं माननीय मन्त्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जो बातें मैंने उनके सामने रखी हैं उन पर वह ध्यान दें।

साथ ही साथ बिना टिकट मुसाफिर बहुत चलते हैं, उस पर भी ज़रा ध्यान होना चाहिये। अभी वह शिकायत सदन

के सामने आई थी कि तोसरी श्रेणी के मुसाफिरों को जगह नहीं मिलती है। मेरा सुझाव यह है कि जिस तरह से कण्डकटर गार्ड पहली और दूसरी श्रेणी के मुसाफिरों के लिये गाड़ी में रहते हैं और उन को सुविधाओं को देखते हैं उसी तरह से उन का यह भी फर्ज़ होना चाहिये कि तीसरी श्रेणी के मुसाफिरों का भी रुद्धाल रखें और उन की मदद करें।

मैं इन सुझावों के साथ अपनी बात सदन के सामने रखता हूं और आशा करता हूं कि मंत्री महोदय इन पर ध्यान देंगे।

श्री फ्रैंक एन्थनी (नामनिर्देशित—आंगल-भारतीय): मेरे पास जो थोड़ा सा समय है उसमें मैं केवल रेलवे कर्मचारियों की तकलीफों के विषय में कहूंगा। मुसाफिरों की तकलीफों के विषय में तो बहुत कहा जा चुका है और मैं देखता हूं कि रेलवे कर्मचारियों की तकलीफों की बात भुला सी दी गई है। कभी कभी तो रेलवे कर्मचारियों की अनुचित रूप से आलोचना की जाती है। और मैं आशा करता हूं कि रेल-मन्त्री इस प्रकार की आलोचना का शिकार नहीं होंगे। रेलवे कर्मचारी अन्न सरकारी कर्मचारियों की अपेक्षा अधिक कठिन परिस्थितियों में कार्य करते हैं और यद्यपि कुछ लोग यह समझते हैं कि उन्हें अपने कार्य से अधिक पारिश्रमिक मिलता है, तथापि तथ्य यह है कि उन की कठिनाइयां तथा तकलीफें अन्य सरकारी कर्मचारियों से अधिक हैं। चूंकि अब हमारे नए रेल मन्त्री आये हैं, मुझे आशा है कि वे इन बातों पर भली भांति ध्यान देंगे और उनकी तकलीफों को दूर करेंगे।

पहली बात जो मैं कहना चाहता हूँ और जिसको मैं बारम्बार कह चुका हूँ कर्मचारियों के चुनाव की प्रक्रिया का दुरुस्योग है। कल ही रेलवे मन्त्री ने रेलों में भ्रष्टाचार समाप्त करने के मामले पर जोर दिया था। सभी उनकी इस भावना से सहमत हैं। भ्रष्टाचार यदि ऊपर से समाप्त करना प्रारम्भ किया जाय तो उत्का प्रभाव अधिक अनुकरणीय होगा। मैं बतला दूँ कि रेलवे में सबसे खराब जो भ्रष्टाचार है वह कर्मचारियों के चुनाव के मामले में है। चाहे उनकी योग्यताएं कुछ भी हों अपने सम्बन्धियों, भित्रों को और अपनी जाति वालों के सम्बन्ध में नौकरियों में पक्षपात किया जाता है। भारत सरकार के अन्य विभागों में भी भ्रष्टाचार और पक्षपात खूब प्रचलित है किन्तु रेलवे का अधिकारी जो खुले खुले बड़ी धृष्टता के साथ पक्षपात करता है, अधिक भारी दण्ड का भागी होना चाहिये। मैं सदन के सम्मुख इस प्रकार के सैंकड़ों मामले रख सकता हूँ किन्तु समय थोड़ा है। दृष्टान्तस्वरूप, मैं एक मामला पेश करता हूँ। यह एक वरिष्ठ सेन्युरिक का मामला है, जिसे कि अपने अनुभव तथा कार्य कुशलता के कारण भारी भारी कार्य ही सौंपे जाते थे किन्तु एक कनिष्ठ व्यक्ति जो कि उससे दो घण्टे नीचे था उसके ऊपर रख दिया गया। जब मैंने जी० आई० पी० रेलवे के महा प्रबन्धक से अभ्यावेदन किया तो देखा कि इस प्रकार के खुले पक्षपात तथा बेईमानी के कार्य का रेलवे पदाधिकार तन्त्र द्वारा पक्ष पोषण किया गया। आज रेलवे कर्मचारी निराश हो रहे हैं और उनमें एक प्रकार की घृणा का संचार हो रहा है क्योंकि वे देखते हैं कि नियुक्तियों में इस प्रकार

का स्पष्ट पक्षपात बरता जाता है। यदि रेलवे मन्त्री वास्तव में अपो कर्मचारियों के सर्वोच्च हित में कार्य करना चाहते हैं तो उनके चुनाव में इस प्रकार के पक्षपात का अन्त कर देना होगा। बी० एन० रेलवे में चुनाव करने की एकरूप पद्धति थी जिससे वहां पक्षपात की गुंज़ इश्वरी नहीं रहने पाती थी। ऐसी ही एकरूप पद्धति रेलवे में सर्वत्र अपनाई जानी चाहिये। पहले वहां पर विभिन्न पदों के लिये विशेष परीक्षायें ली जाया करती थीं और तब नियुक्तियां की जाया करती थीं। वही पुरानी प्रणाली हमें अपना लेनी चाहिये।

दूसरी बात मैं कर्मचारियों की पदोन्नति के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। यह समस्या साउथ इन्डियन रेलवे में विशेष रूप से बढ़ी हुई है। पांच या सात वर्ष पूर्व जो लोग भर्ती किये गये थे वे कुछ निश्चित दिशाओं तथा शिक्षा सम्बन्धी योग्यताओं को पूर्ण करने के पश्चात् ही भर्ती किये गये थे तथा उनकी पदोन्नति की भी निश्चित शर्तें थीं। अब उन योग्यताओं तथा शर्तों में परिवर्तन कर दिया गया है और उन्हें लागू किया जा रहा है पश्चादर्शी प्रभाव से। बार बार मैं ने इस मामले को लेकर रेलवे बोर्ड से अभ्यावेदन किया है किन्तु सदा ही असहानुभूतिपूर्ण उत्तर प्राप्त हुआ है।

फिर, मैं देखता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों को बहुधा अनुचित रूप से मुअत्तिल कर दिया जाता है। सक्षम अधिकारियों द्वारा किसी कर्मचारी को नियमों के अन्तर्गत चार या छः मास के लिय मुअत्तिल किया जा सकता है। किन्तु मुझ ऐसे ऐसे मामले ज्ञात हैं जिनमें कर्मचारियों को एक, दो और ढाई

[श्री फँक एन्थनी]

वर्ष तक के लिये मुअत्तिल कर दिया गया है। फिर मुअत्तिल रहने के इस दैरान में उन्हें चौथाई वेतन दिया जाता है। आप किस प्रकार आशा कर सकते हैं कि इतने वेतन से वह अपने परिवार का निर्वाह कर लेगा। इस सम्बन्ध में एक बात और है। पुलिस अपनी जांच में अत्यधिक समय लगाती है। मैं ऐसे मामले जानता हूँ जहां पुलिस ने अपनी जांच पूरी करने में ढाई और तीन वर्ष तक लगाये हैं। ढाई वर्ष के पश्चात् पुलिस पातो है कि उसके विरुद्ध कोई मामला नहीं बनता। और इस पूरे काल में बेचारा कर्मचारी मुअत्तिल रहता है, केवल एक चौथाई वेतन उसे दिया जाता है अभी उस दिन रेलवे मन्त्री ने एक गम्भीर दुर्घटना का जिक्र किया जिसमें कि स्थानीय स्टेशन मास्टर गिरफ्तार कर लिये गये। किन्तु आपत्ति मुझे इस बात पर है कि पुलिस द्वारा गिरफ्तारी के बाद ही उन्हें मुअत्तिल कर दिया गया। हम एक सभ्य न्याय विधान का अनुसरण करते हैं जिसके अनुसार कि जब तक कि किसी व्यक्ति पर दोष साबित न हो जाय तब तक उसे अपराधी नहीं माना जा सकता। किन्तु यहां रेलवे कर्मचारियों को बिना अपराध साबित हुए ही उन्हें अपराधी की भाँति व्यवहृत किया जाता है और मुअत्तिल करके केवल एक-चौथाई वेतन दिया जाता है, कम से कम उसे इतना तो दिया जाय कि वह अपने परिवार का निर्वाह कर सके।

श्रेणी २ के पदाधिकारियों के सम्बन्ध में मैं विशेष रूप से निर्देश करना चाहता हूँ। मैं नहीं समझता कि इस श्रेणी को बना रखने का कोई औचित्य है। अंग्रेजों

ने इस श्रेणी का सृजन पदाधिकारियों में एक वर्ग भद्रभाव बनाये रखने के लिए किया था। सन् १९४२ में रेलवे बोर्ड ने इस श्रेणी को उड़ाना स्वीकृत कर लिया था। सन् १९४७ या १९४८ के आयव्ययक में भी इस सम्बन्ध में उपबन्ध किया गया था। किन्तु क्या हुआ? इस सम्बन्ध में अंग्रेजों को भी मात कर दिया गया। अंग्रेजी शासन अपने श्रेणी १ के अफ़सरों को उन्नति किये हुए निम्न पदाधिकारियों के समस्तर पर देखना पसन्द नहीं करते थे। इसलिए उन्होंने श्रेणी २ का सृजन किया। आजादी के पश्चात् हमारे शासकों ने श्रेणी २ को वहां भी लागू कर दिया जहां यह पहले नहीं थी। श्रेणी २ के पदाधिकारी बिलकुल वही कार्य करते हैं और उनके वही उत्तरदायित्व हैं जो श्रेणी १ के पदाधिकारियों के हैं। किन्तु फिर भी उन का वेतन-क्रम भिन्न है। यह बड़ी गलत चीज़ है और इस प्रकार का भेदभाव रखने का कोई औचित्य नहीं है। विभाग नियन्त्रकों को नये वेतन स्तरों के लागू होने से बड़ी हानि हुई है। माननीय रेल मंत्री को उन के मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिये।

श्री लक्ष्मण्या (अनन्तपुर) : मैं प्रस्तुत मांगों का समर्थन करता हूँ। किन्तु मैं तृतीय श्रेणी के मुसाफिरों की कुछ तकलीफें भी बयान करना चाहूँगा। उन की दशा वास्तव में बड़ी सोचनीय है। प्लेटफार्म पर हम कितने ही मुसाफिरों को रेल में स्थान न मिलने के कारण निस्सहाय पड़ा पाते हैं; कितनों को ही अत्यधिक भीड़ के कारण टिकट नहीं मिल पाते। जैसा कि माननीय सदस्यों ने सुझाव दिया है, इसका एक हल तो यह है कि कम फासले की गाड़ियों की संख्या में वृद्धि की जाये। द्वितीय हल यह

है कि हम तृतीय श्रेणी के डिब्बों में वृद्धि करें तथा उच्च श्रेणियों के डिब्बों में कमी कर दें जिस से कि तृतीय श्रेणी के मुसाफिरों को अधिक स्थान मिल सके।

दूसरे, जिस प्रकार कि गार्ड, अथवा स्टेशन मास्टर उच्च श्रेणियों के मुसाफिरों के आराम को देखने आता है उसी प्रकार तृतीय श्रेणी के मुसाफिरों के आराम की पूछताछ के लिए भी कोई अधिकारी नियुक्त किया जाना चाहिये।

दुर्भाग्यवश अग्रेज़ों की लाल-फीतई अब भी जारी है। गार्ड, स्टेशन मास्टर अथवा अन्य कर्मचारी कभी अपने को जनता का सेवक समझ कर कार्य नहीं करते। वे कभी यह अनुभव नहीं करते कि अब प्रजातन्त्र के दिन आ गये हैं और हम एक प्रजातन्त्री सरकार के अन्तर्गत कार्य कर रहे हैं। इस स्थिति में शीघ्र ही परिवर्तन आना आवश्यक है।

रेलों की सुविधाओं बढ़ाने के लिए जो विकास निधि की स्थापना की गयी है वह बवाई-योग्य कार्य है। मैं रायलसीमा से आता हूँ। वहां के पांच जिले, जो मिल कर रायलसीमा कहलाते हैं, अत्यन्त गरीब और पिछड़े हुए हैं। मेरे जिले अनन्तपुर में गरीबी सब से अधिक है। कम वर्षा तथा सिंचाई की सुविधाओं की कमी के कारण वहां पैदावार बहुत कम होती है। दुर्भाग्यवश वहां के युद्धोत्तर काल के विकास के लिए कोई योजना भी नहीं बनाई गई। सरकार का यह कर्तव्य है कि वहां नई रेल की लाइनें बिछाई जाएं। हो सकता है कि कम जनसंख्या तथा गरीबी के कारण ये लाइनें आर्थिक रूप से लाभप्रद न सिद्ध हों किन्तु इन क्षेत्रों का विकास भी तो संचरण सुविधाओं की वहां उन्नति करने से ही हो सकता है। श्रीमान्, मैं आप से पूछता हूँ

कि इन क्षेत्रों को विकसित करना क्या सरकार का कर्तव्य नहीं है, यदि शरीर-तन्त्र का एक अंग भी रोगी हो तो वह शरीर स्वस्थ नहीं कहा जा सकता।

मैं कुछ नई रेल की लाइनें बिछाने का सुझाव देना चाहता हूँ। आजकल छोटी लाइन की जो बेलारी-रायदुर्ग लाइन है उसे अनन्तपुर जिले में कल्याणदुर्ग होते हुए धर्मवारम तक बढ़ा देना चाहिये। रायदुर्ग तथा धर्मवारम के जिले रेशमी वस्त्र के केन्द्र हैं तथा व्यापारिक स्थान हैं। कल्याणदुर्ग में कम्बली बुनने के उद्योग को विकसित करना चाहिए। वहां इमली बहुतायत से उगाई जाती है। वहां तक रेल की लाइन बढ़ा देने से वहां पर वाणिज्य तथा उद्योग का विकास होगा।

दूसरे गुंटकल से मैसूर राज्य में टुमकूर तक, कल्याणदुर्ग होती हुई एक लाइन बनाई जाये। इस से यह भाग मैसूर राज्य से सम्बद्ध हो जायगा। इस भाग में नदियां नहीं हैं, इसलिए लागत भी कम आयेगी। यह लाइन मूँगफली तथा रुई के बड़े बड़े केन्द्रों में से होकर जायेगी जिससे व्यापारिक विकास होगा। इसके साथ-साथ अनेक नये क्षेत्र, जहां के निवासियों ने रेल देखी तक नहीं है क्योंकि रेल की लाइन उनके यहां से तीस मील दूर है, रेल से सम्बद्ध हो जायेंगे तथा उनका विकास होगा।

तीसरे, मैं चाहता हूँ कि अनन्तपुर रेलवे स्टेशन नये सिरे से बनाया जाय। यह अत्यावश्यक है। इस जिले में एक इन्जी-नियरिंग कालेज है और एक सामान्य कालेज है। यह एक विकसित होता हुआ नगर है, किन्तु स्टेशन एक बड़ी कुटिया जैसा है। जब तक इसे ठीक प्रकार से निर्मित नहीं किया जाता, लोग अनेक सुविधाओं से वंचित रहेंगे।

[श्री लक्ष्मण्या]

२२ मध्याह्.

अन्त में मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ कि आर्थिक रूप से पिछड़े हुए इस भाग में नई रेल की लाइनें बिछाकर, नये उद्योग खोल कर तथा नदी परियोजनाओं द्वारा इसे विकसित किया जाए। यदि यह किया गया तो रायलसेमा में कभी अकाल नहीं पड़ सकता।

श्री मुनिस्वामी (टिडीवनम्) : मैं रेलवे कर्मचारियों, विशेषकर दक्षिण रेलवे के कर्मचारियों की कुछ कठिनाइयां बतलाना चाहता हूँ।

संक्षेप में बात यह है कि १९४६ से जब से कि सरकार ने रेलें अपने हाथ में ली हैं कर्मचारियों की दशा और खराब हो गई है। वर्गीकरण की व्यवस्था के साथ कर्मचारियों पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। पहले जब कोई शिकायत होती थी तो एक या दो सप्ताह में उस की सुनवाई हो जाती थी। अब उसे दस या पंद्रह प्रक्रमों पर होकर गुजरना पड़ता है और अन्त में कुछ नहीं होता।

हमें कुछ पुस्तिकायें वितरित की गई हैं जिन में रेलों में प्रदान की गई सुविधाओं का वर्णन किया गया है। मैं समझता हूँ कि ये वैवाहिक विज्ञापनों की तरह हैं। अखबारों में वर और वधुओं के विज्ञापन निकलते हैं। कभी कभी वधुओं की फोटो भी भेजी जाती है। फोटो सुन्दर प्रतीत होती है किन्तु जब हम स्वयं व्यक्ति को देखते हैं तो उसे विल्कुल अनाकर्षक पाते हैं। ठीक यही बात इन पुस्तिकाओं के विषय में है। इस में वडे सुन्दर शब्द तथा वाक्य गढ़े हुए मिलते हैं। किन्तु यदि रेल-कर्मचारियों की वास्तविक दशा देखी जाये तो पुस्तिकाओं में वर्णित दशा की

तुलना में उनको दशा बहुत शोचनीय है। उदाहरणार्थ, टिकट चैकरों का मामला लीजिये। उसे २००-३०० मील तक एक साथ जाना पड़ता है। ड्राइवर अपने इंजन में बैठा रहता है, गार्ड अपने डिब्बे में, किन्तु टिकट चैकरों को तो मुसाफिरों की टिकटें देखते हुए एक डिब्बे से दूसरे डिब्बे में फिरना पड़ता है। और जब वह २०० या ३०० मील के फासले पर जाता है तो उसे वहां एक दिन रुकना पड़ता है। स्वभावतः ही, उसे अपने साथ एक बक्स ले जाने की आवश्यकता होती है। किन्तु इस बक्से को रखने के लिए उसके पास कोई स्थान नहीं होता। क्या आप उस से यह आशा करते हैं कि वह अपना बक्सा अपने साथ-साथ लिए फिरेगा?

आयव्ययक में २८२ करोड़ रुपये में से तीन या चार करोड़ रुपये के लगभग सुविधायें प्रदान करने तथा अन्य कल्याण-कारी कार्य के प्रयोजन से रखे गये हैं। हमें जो पुस्तिका “ट्रूवर्डस वैटर कंडीशन्स आफ ट्रैकेल” (“यात्रा में अधिक सुविधाओं के पथ पर”) दी गई है उस में यह बतलाया गया है कि कुडलूर न्यू टाउन में कार्य हो रहा है। मैं वहां से आता हूँ। मुझे मालूम है कि वहां क्या हो रहा है। प्रारंभ में वहां के स्टेशन का पुनर्मिण करने के लिए सात लाख रुपये रखे गये थे। किन्तु बाद में कटौती कर के चार लाख कर दिये गये जिसका परिणाम यह हुआ है कि प्लेटफार्म और दूसरी चीजें आधी बनी पड़ी हैं।

जहां तक, रेल के साथ चलने वाले कर्मचारियों के काम के घन्टों का प्रश्न है सन् १९४८ में एक व्यवस्था की गई थी, किन्तु यह सफल नहीं हुई। ड्राइवरों को दिन में आठ और दस घन्टे काम करना पड़ता

है जब कि शंटिंग जमादार भी जो कि एक ही स्थान पर कार्य करते हैं, रेल के साथ चलने वाले कर्मचारियों के समान ही व्यवहृत किये जाते हैं। निम्न श्रेणी का कोयला ड्राइवरों को देकर क्या आप उनसे यह आशा रखते हैं कि वे एक साथ २०० मील तक न पुराने पड़ गये इंजनों को ले जायेंगे? २८२०१६ करोड़ रुपये में से केवल ३८४ करोड़ रुपये ३३,००० मील पर कार्य करने वाले नौ लाख रेलवे कर्मचारियों के लिए रखे गये हैं। यह लगभग २ रुपये प्रति व्यक्ति आता है। क्या इन दो रुपयों में रेल-कर्मचारी अपनी दबा, स्वास्थ्य, शिक्षा आदि का प्रबन्ध कर सकते हैं?

मेरा कहना है कि जो सुविधाएँ इस पुस्तिका में सन् १९४६ से दी गई बतलाई गई हैं, वे अधिकतर केवल कागजी कार्यवाई हैं। बड़े विचित्र ढंग से कार्य किया गया है। छोटे स्टेशनों पर पखे लगादिये गये हैं किन्तु बड़े-बड़े जकशनों के प्लेटफार्म बिना पखों के हैं। अकाइ के जिले में सब से अधिक मूँगफली होती है किन्तु वह जिला अत्यन्त गरोब बना हुआ है।

वहुआ यह कहा जाता है कि हम विरोधी दल के लोग अनावश्यक आलोचना करते हैं। किन्तु मेरा निवेदन है कि बिना विरोध के सरकार वे-लगाम का धोड़ा बन जाता है। इसलिये हमारा यह कर्तव्य हो जाता कि निर्वाचिक-गणों के प्रति अपने कर्तव्य का पालन करें तथा सरकार से यह कहें कि अझाइ जैसे जिले के साथ जहां सबसे अधिक मूँगफली होती है विमाता का सा व्यवहार न किया जाये।

जैसा कि रेलवे मन्त्री राज्य परिषद् में कह चुके हैं, पुनर्वर्गीकरण की नीति पर फिर विचार किया जाना आवश्यक है। मैं उन से यह प्रार्थना करूँगा कि इस

प्रश्न को वह शीघ्र ही ले लिस से कि बाद में उन के पास इतना अधिक कार्य न हो जाये कि वे रेलवे कर्मचारियों की कठिनाइयों पर गौर करने का समय ही न निकाल सकें।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसीरहाट): श्रीमान्, कल माननीय मन्त्री जी ने अपना हिन्दी का भाषण उन सदस्यों की सुविधा के लिये अंग्रेजी में अनूदित किया था जो कि हिन्दी नहीं जानते। किन्तु आज सुबह के हिन्दी अखबारों में एक अत्यन्त आवश्यक बात उन के द्वारा कही गई प्रकाशित हुई है जो उन्होंने अंग्रेजी के भाषण में यहां नहीं बतलाई थी—अर्थात् रेलों में प्रथम श्रेणी की समाप्ति। अतः हिन्दी न जानने वाले सदस्यों की ओर से मेरा उन से निवेदन है कि अंग्रेजी में सार देते समय वह सभी मुख्य बातों को बतलाना न भूलें।

श्री एल० बी० शास्त्री : श्रीमान्, आप मुझे कृपया हिन्दी में बोलने की अनुमति दें। मैं अंग्रेजी में तो उसका अनुवाद कर नहीं सकूँगा क्योंकि मेरे पास केवल द मिनट का समय है।

उपायक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि माननीय मन्त्रियों के वक्तव्य यहां उपस्थित माननीय सदस्यों के लिये तथा बाहर देश के लाभ के लिये होते हैं। मेरा निवेदन यह है कि जहां तक मन्त्रियों का सम्बन्ध है, सारी बाहरी दुनिया यह देख रही होती है कि उन्हें किसी बात पर क्या कहना है। माननीय सदस्यों के वक्तव्य से माननीय मन्त्री जी के वक्तव्य जिन होते हैं क्योंकि उन्हें नीति की घोषणा होती है। इसलिये जो वह हिन्दी में बोलें उसका संक्षेप अंग्रेजी में यहां कही गई समस्त बातों के बारे में पर्याप्त नहीं होता। उन लोगों के ही हित में नहीं जो कि हिन्दी नहीं समझते हैं वरन् स्वयं सरकार के हित

[उपाध्यक्ष महोदय]

मैं यहां उठायी गयी समस्त बातों की समुचित ध्यान्या आवश्यक है। इसलिये मैं माननीय मन्त्री जी से निवेदन करूँगा कि वह अंग्रेजी में बोलें। इसमें कोई हानि नहीं है। १५ वर्ष तक तो अंग्रेजी एक दम समाप्त होने नहीं जा रही है।

श्री एल०बी० शास्त्री : श्रीमान्, आज मैं अंग्रेजी में बोलूँगा। किन्तु मैं इसे नियम नहीं बनाना चाहता। इस समय आपकी इच्छानुसार मैंने अंग्रेजी में ही बोलना तय किया है।

सदन के विभिन्न सदस्यों द्वारा लगभग दस कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गये हैं। मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूँ कि उनके सुझावों पर पूरा पूरा ध्यान दिया जायेगा। और मैंने रेलवे बोर्ड से उन पर पूरी तरह गौर करने तथा उन्हें कब और कैसे कार्यान्वित किया जाये मुझे यह बतलाने को कहा है।

युद्धकाल में उखाड़ी गई रेलवे लाइनों का फिर से बिछाना वास्तव में एक आवश्यक कार्य है और हम इस पर पूरा ध्यान दे रहे हैं। मैं सदन को सूचित करना चाहता हूँ कि उखाड़ी गई २५ लाइनों में से बारह लाइनें लगायी जा सकी हैं। सन् १९५२-५३ में हमारा विचार तीन और लाइनों फिर से लगाने का है। शेष १३ लाइनों के सम्बन्ध में दो वर्ष पश्चात् विचार थे। सम्भव हो सका तो उन्हें सन् १९५४ से पहले ही लगा दिया जायेगा। किन्तु यह भी सम्भव है कि उनमें से कुछ स्थानों पर अब सड़कें बन गयी हों और वहां यातायात इतना न हो रेल की लाइन बिछाना अब आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद हो सकता है। इन सब बातों पर भी विचार करना होगा।

यह कहा गया है कि नई रेल की लाइनें बहुत कम खोली गयी हैं—लगभग नहीं के बराबर। किन्तु मैं सदन को सूचित करना चाहता हूँ कि मुसाफिर गाड़ियों की संख्या बढ़ा दो गई है तथा अन्य रेलों के सम्बन्ध में मील फासला बढ़ा दिया गया है। इस समय हमारी रेलों का मील फासला युद्धपूर्व के फासल से १० प्रतिशत अधिक है। जहां तक कि कटौती प्रस्ताव में उल्लिखित उस विशिष्ट रेलवे लाइन का सम्बन्ध है, मैं बतला दूँ कि पश्चिम रेलवे को प्राथमिकता सूची में उसका स्थान सर्वोपरि है।

सदन में व्यय की नितव्ययता सम्बन्धी प्रश्न उठाया गया था। मैं दुविधा में हूँ क्योंकि विरोधी दल के कुछ सदस्य एक ओर तो मितव्ययता की बात कहते हैं और दूसरी ओर यह मांग करते हैं कि कोई छंटनी न की जाये। इस विरोधाभास में न जाते हुए मैं सदन को सूचित करना चाहता हूँ कि प्रशासन के व्यय में मितव्ययता करने का प्रश्न रेलवे का एक मुख्य उद्देश्य रहा है। सन् १९५०-५१ में रेलवे बोर्ड के कार्यालय में २० प्रतिशत मितव्ययता की गई है। जिन कर्मचारियों के सम्बन्ध में समझा जाता है कि वे आवश्यकता से अधिक हैं उनकी छंटनी करके उन्हें अन्य स्थान देने का प्रयत्न किया जाता है। रेलवे के विभिन्न विभागों में मितव्ययता लाने के उपाय सुझाने के लिए समय समय पर एतदर्थ समितियां नियुक्त की जाती हैं। विशेष समितियां भी नियुक्त की जाती हैं। फिर भी, मितव्ययता के सम्बन्ध में जो सुझाव दिए जाएंगे मुझे उन पर विचार करने में अत्यन्त प्रसन्नता होगी और यदि मैं कहीं आवश्यकता से अधिक व्यय होता

हुआ पाऊंगा तो उस में निश्चय ही कटौती की जायगी।

रेलवे कर्मचारियों को मुअत्तल तथा बखास्त करने का प्रश्न आज फिर उठाया गया है। बात यह है कि माननीय सदस्य कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन सम्बन्धी सामान्य कार्यवाही को सुरक्षा नियमों के अन्तर्गत की जाने वाली कार्यवाही से मिला देते हैं। ये दोनों भिन्न चीजें हैं। सुरक्षा नियमों के अन्तर्गत जिन व्यक्तियों के विरुद्ध कार्यवाही की गई है उनकी सूची में कल दे चुका हूँ। इन नियमों का प्रयोग बहुधा तो संकट काल में किया जाता है अथवा फिर सामान्य काल में उन लोगों के विरुद्ध किया जाता है जो तोड़फोड़ की कार्यवाहियों में रत होते हैं। रेलवे एक बहुत बड़ा समवाय है जहां ९ लाख कर्मचारी काम करते हैं। इनमें से यदि एक या दो हजार अनुशासनात्मक कार्यवाही के अन्तर्गत मुअत्तल हों अथवा बखास्त किये गये हों तो इससे किसी को कोई आश्चर्य नहीं होना चाहिये। यदि कोई बल्कि अथवा मजदूर गलती करता है तो उसके विरुद्ध कार्यवाही करना तो अत्यन्त आवश्यक हो ही जाता है। सदन को में यह विश्वास दिला सकता हूँ कि मैंने रेलवे कर्मचारियों के हितों का सदा समर्थन किया है और में माननीय सदस्यों को दिवास दिला सकता हूँ कि मेरे हृदय में उनके हित का पूर्ण ध्यान रहता है। यदि यूनिअनों से मुझे पर्याप्त सहयोग मिले तो मैं मजदूरों के कल्याण के लिए बहुत कुछ कर सकता हूँ। यदि रेलवे में भ्रष्टाचार है, यदि तृतीय श्रेणी के मुसाफिरों को उचित सुविधायें नहीं मिल पातीं, यदि रेलवे कर्मचारियों द्वारा उनके साथ ठीक व्यवहार नहीं होता तो इससे रेलवे के नाम पर धब्बा लगता

है और इसकी जिम्मेदारी रेलवे कर्मचारियों पर होनी चाहिए, उन्हें ठीक व्यवहार करना चाहिए और महसूस करना चाहिए कि कोई ऐसी बात न कहें जिससे रेलवे के हितों को हानि पहुँचे।

श्री नम्बियार ने मद्रास उच्च न्यायालय के एक निर्णय का हवाला दिया था और कहा था कि उस मामले में कुछ नहीं किया गया है। मैं सदन को सूचित करना चाहता हूँ कि उच्च न्यायालय ने श्री सम्बन्धन की अग्रील स्वीकार कर ली थी और कहा था कि बखास्त करने से पूर्व नया नोटिस दिया जाना चाहिये था। इस प्रकार इस मामले में केवल एक टेक्नीकल गलती थी और कुछ नहीं। बात यह है कि किसी सरकारी कर्मचारी को हटाने से पूर्व उसे दो नोटिस दिए जाने आवश्यक हैं। पहले में 'उसके विरुद्ध आरोप होते हैं जिनका वह उत्तर देता है। इस उत्तर पर एक जांच समिति विचार करती है और तब उसे इसका नोटिस दिया जाता है कि वह स्पष्ट करे कि उसे क्यों न हटा दिया जाय। रेलवे अधिकारियों की यही गलती थी कि श्री सम्बन्धन को दूसरा नोटिस नहीं दिया गया। यह गलती अब सुधार ली जाएगी। मैं श्री सम्बन्धन द्वारा दिए गए उत्तर को स्वयं देखूँगा कि इस मामले में कुछ नरमी बरती जा सकती है अथवा नहीं।

रेल सम्बन्धी समान खरीदने के संबंध में भी प्रश्न उठाया गया था। प्रति वर्ष हम देश-विदेश से ८० और १०० करोड़ रुपये के बीच के मूल्य के सामान खरीदते हैं। हमारा नियम यह है कि पहले हम अपने देश से ही जितना उल्लंघन हो सके खरीदते हैं और तत्पश्चात् शेष को विदेशों से मंगाते हैं। इंजन, डिब्बों तथा उनके उपकरणों के सम्बन्ध में पूर्णतया आत्म-निर्भर होने में कम से कम चार-पांच वर्ष लगेंगे।

[श्री एल० बी० शास्त्रा]

श्री फ्रैन एन्थोनी ने भर्ती, पदोन्नति इत्यादि के विषय में कई बातें कहीं। इस समय तो इन शिकायतों के विषय में मेरे लिए कुछ भी कहना सम्भव नहीं है किन्तु मैं व्यक्तिगत रूप से इन मामलों को देखूँगा। परन्तु उन्होंने भ्रष्टाचार तथा पक्षपात के सम्बन्ध में जो आरोप लगाए हैं उन्हें स्वीकार करना मेरे लिए कठिन है। चूंकि मैं इस पद पर नया आया हूँ इसलिए मैं यह तो एकदम नहीं कहना चाहता कि वे गलत हैं किन्तु फिर भी मेरा यह कहना है कि इन बातों के कहने में किंचित् संयम से काम लेना आवश्यक है वयोंकि किसी बात के सभी पहलू देखने पड़ते हैं और यह सम्भव है कि माननीय सदस्य ने जो कुछ कहा है वह बिल्कुल सत्य न हो। माननीय सदस्य ने रेलवे के उच्च अधिकारियों के विरुद्ध ये आरोप लगाए हैं। कुछ स्थानों की चुनाव द्वारा भरा जाता है— और यह आवश्यक है कि बहुत से बड़े स्थानों के लिए चुनाव किया जाय। यदि वह चुनाव बोर्डों में सुधार करने के सुझाव दें तो मैं उन पर सहर्ष विचार करूँगा। उन्होंने बिकानेर में होने वाली रेल दुर्घटना के सम्बन्ध में जिस स्टेशन मास्टर के गिरफ्तार हो जाने पर उसे मुअत्तिल कर देने की शिकायत की थी उसके सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि नियम ऐसे ही हैं कि यदि किसी सरकारी कर्मचारी पर पुलिस अभियोग में न्यायालय में मामला चल रहा हो तो हमें उसे मुअत्तिल करना पड़ता है।

जहां तक श्रेणी २ को हटाने का प्रश्न है, मुझे बतलाया गया है कि स्वयं केन्द्रीय वेतन आयोग ने इस श्रेणी को जारी रखने की सिफारिश की थी। वाकी जिस विरोधाभास का जिक्र किया गया है मैं उसको दूर करने का प्रयत्न करूँगा। यदि इस श्रेणी को

हटाना न्यायोचित समझा गया और रेलवे के हित में प्रतीत हुआ तो मैं इस मामले में पग उठाने में सकोच नहीं करूँगा।

इंजनों के ड्राईवरों के काम के घंटों में भी शिकायत की गयी थी। जहां तक मुझे विदित है, उनके काम के घंटों की अवधि लगातार सामान्यतः १० घन्टे की है और अधिकतम १२ घन्टे। यदि यह है तब तो मैं समझता हूँ कि शिकायत की कोई गुन्जाइश नहीं रह जाती। फिर, दूसरी बार इंजन ले जाने से पूर्व उसे बारह घंटे का आराम मिलता है।

अस्थायी कर्मचारी वर्ग के सम्बन्ध में श्री नरिंबियार ने जो आंकड़े दिए वे सही नहीं हैं। उन्होंने एक वर्ष प्राप्त आंकड़े दिए हैं। मैंने जो आंकड़े दिये थे वह ३१ मार्च १९५२ के हैं और मेरा यह कहना है कि वह सही हैं।

विरोधी दल के एक सदस्य मेरे पास आए और आसाम में जोगीगोपा पर पुल बनाने का सुझाव दिया। इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि मुझसे एक गलती हो गयी थी। रेलवे आयव्ययक पर सामान्य चर्चा के समय मैंने गलती से यह कह दिया था कि पांडू में पुल बनाने का कार्य शीघ्र ही प्रारम्भ किया जायगा और १९५४ तक पूरा हो जाएगा। मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि इस पुल का निर्माण कार्य अभी हाथ में नहीं लिया जा रहा है। ब्रह्मपुत्र पर दो पुल बनाने का प्रस्ताव है—एक पांडू में और दूसरा जोगीगोपा में। पुल की लगत लगभग सात करोड़ रुपये बैठती है और हमारी वर्तमात वित्तीय परिस्थिति इस व्यय को उठाने की अनुमति नहीं देती।

एक आरोप लाइसेंस प्राप्त कुलियों से 'बेगार' लेने का लगाया गया है। एक

आरोप यह है कि इन कुलियों से कभी कभी रेलवे का कार्य लिया जाता है और दूसरा यह कि अधिकारी उनसे अपना निजी काम लेते हैं। जहाँ तक दूसरे आरोप का प्रश्न है, मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि यह बात सर्वथा निषिद्ध है, जहाँ तक रेलवे का कार्य करने का प्रश्न है, उस कार्य का उन्हें पारिश्रमिक दिया जाता है।

एक दो बातें और उठायी गई थीं। किन्तु मेरा समय समाप्त हो चुका है, इसलिये मैं यही कहना चाहता हूँ कि मैं उन पर गौर करूँगा। मद्रास और कानपुर जैसे बड़े २ नगरों में शीघ्र इन रेलों के ऊपर यात्रियों के आने जाने के लिये पुल बनवा दिये जायेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं श्री यू० एम० त्रिवेदी, श्री टी० के० चौधरी, श्री वीर-स्वामी, श्री मेघनाद साहा तथा श्री एस० एस० मोरे के कटौती प्रस्तावों को सदन के मतदान के लिए प्रस्तुत करता हूँ।

अन्तिम प्रस्ताव पर मत-विभाजन हुआ। शेष प्रस्ताव अस्वीकृत हुए। मत-

विभाजन में पक्ष में ७४ तथा विपक्ष में २५७ मत आए। अतएव यह प्रस्ताव भी अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत करता हूँ।

कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत हुए और अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं मांग संख्या ४ को सदन के मतदान के लिए प्रस्तुत करूँगा। प्रश्न यह है कि :

“३१ मार्च, १९५३ को समाप्त होने वाले वर्ष में ‘सामान्य कार्य-वाहक व्यय—प्रशासन’ के निमित्त जो व्यय होगा उस के लिए राष्ट्रपति को भारत की संकित निधि में से १७,१३,९१,००० रुपये तक की राशि दी जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

इसके पश्चात् सदन की बैठक सोमवार, ९ जून, १९५२ के सवा आठबजे तक के लिए स्थगित हो गई।