द्वितीय माला, खण्ड १२—अंक १७

४ मार्च, १९५८ (मंगलवार)

लोक-सभा

वाद-विवाद

2nd Lok Sabha

(Fourth Session)

(खण्ड १२ में अंक ११ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

६२ नये पैसे (देश में) २ शिलिंग (विदेश में)

विषय-सूची

पृष्ठ

(द्वितीय माला खण्ड १२–अंक ११ से २०––२४ फरवरी से १० मार्च १९५८)

अंक ११–सोमवार, २४ फरवरी, १९५८

मौलाना आजाद, श्री बा० दास और श्री वा० एम० अबदुल्ला का निधन ९४३–४९

दैनिक संक्षेपिका ९५०

अंक १२––मंगलवार, २५ फरवरी, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर––

तारांकित प्रश्न संख्या ४४९ से ४५२, ४५४, ४५६ से ४५९, ४६१ से ४६५ और ४६७ ९५१–७३

प्रश्नों के लिखित उत्त

तारांकित प्रश्न संख्या ४०६ से ४४८, ४५३, ४५५, ४६०, ४६६, ४६८ से ४९१ ९७४–१००२

अतारांकित प्रश्न संख्या ४८२ से ५६६ १००२–५२

श्री सं० कु० बनर्जी का निधन १०५३

स्थगन प्रस्ताव १०५३–५४

१. पठानकोट रेलवे साइडिंग में गोला बारूद में विस्फोट १०५३–५४

२. अम्बाला में चांदमारी के समय सैनिकों का हताहत होना १०५४

सभा पटल पर रखे गये पत्र १०५५–५८

राज्य-सभा से संदेश १०५८

प्राचीन स्मारक तथा पुरातत्व सम्बन्धी स्थान व अवशेष विधेयक राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया। १०५८

लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम तथा भारतीय डाकखाना नियमों के सम्बन्ध में याचिकायें १०५८

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९५७–५८ १०५९

अपराधी परिवीक्षा विधेयक––

संयुक्त समिति का प्रतिवेदन पुरःस्थापित किया गया १०५९

पृष्ठ

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना--

अनुसूचित जातियों के लिए स्थानों का रक्षण . . १०५४-६०

तारांकित प्रश्न संख्या २०५ के उत्तर की शुद्धि . . . १०६०

आसनसोल के निकट कोयले की खानों में दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में वक्तव्य १०६१-६२

विधेयक पुरःस्थापित किये गये १०६२-६३

१. नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक १०६२

२. विनियोग विधेयक, १९५८ १९६३

विनियोग विधेयक--

विचार के लिए प्रस्ताव १०६३

केन्द्रीय बिक्रीकर (संशोधन) विधेयक--

विचार के लिए प्रस्ताव १०६३-६४

खण्ड १ तथा २ १०६४

पारित करने का प्रस्ताव १०६४

नियम ७४ के प्रथम परन्तुक के निलम्बन के सम्बन्ध में प्रस्ताव १०६४-६५

वाणिज्यिक नौवहन विधेयक १०६५-९२

संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव १०६५

सभा का कार्य १०७३

पठानकोट में हुए विस्फोट के सम्बन्ध में वक्तव्य . . १०९२-९४

श्री कृष्ण मेनन

कार्य मंत्रणा समिति--

उन्नीसवां प्रतिवेदन १०९४

दैनिक संक्षेपिका १०९५-११०६

अंक १३--बुधवार, २६ फरवरी, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या ४९२ से ४९६, ४९८, ५०० से ५०२, ५०४ से ५०८, ५११ से ५१३ और ५१५ से ५२० ११०७-३२

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या ४९७, ४९९, ५०३, ५०९, ५१०, ५१४ और ५२१ से ५२६, ५२८ और ५२९ ११३२-३७

पृष्ठ

अतारांकित प्रश्न संख्या ५६७ से ६०६, ६०८ से ६२७, ६२६ से ६५५ और ६५७ से ६६७ . . . . ११३७-६५

स्थगन प्रस्ताव—

हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड के कर्मचारियों पर पुलिस द्वारा गोली चलाना . ११६५-६७

सभा पटल पर रखे गये पत्र ११६७

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—

पन्द्रहवां प्रतिवेदन ११६८

दिल्ली पौलीटैक्नीक के विद्यार्थी की हड़ताल के बारे में वक्तव्य . . ११६८

कार्य मंत्रणा समिति

उन्नीसवां प्रतिवेदन ११६८

विनियोग विधेयक—पारित ११६९

रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा . . . . . ११६९—१२०८

सोनापुर स्टेशन पर रेलवे दुर्घटना के बारे में वक्तव्य . . १२०८

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . १२०९—१३

अंक १४—गुरुवार, २७ फरवरी, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३० से ५३६, ५३८ से ५४२, ५४४, ५४८, ५५०, ५५२, ५५३ और ५५६ . . . १२१५—४०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३७, ५४३, ५४५ से ५४७, ५४९, ५५१, ५५४, ५५५ और ५५७ से ५६९ .. . . १२४०—४८

अतारांकित प्रश्न संख्या ६६८ से ७०४ और ७०६ से ७११ . १२४८—६८

स्थगन प्रस्ताव—

गोआ जेल में श्रीमती सुधा जोशी द्वारा अनशन १२६८-६९

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . १२६९—७०

पठानकोट में हुये विस्फोट के बारे में अग्रेतर वक्तव्य १२७०

सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति

पांचवां प्रतिवेदन १२७१

समिति के लिये निर्वाचन—

कर्मचारी राज्य बीमा निगम १२७१

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा . . . . . १२७१—१३१९

अम्बाला में चादमारी क्षेत्र की दुर्घटना के बारे में वक्तव्य . . १३१९

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . १३२०—२४

पृष्ठ

अंक १५—शुक्रवार २८ फरवरी, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५७० से ५८१, ५८३ से ५८५ और ५८७ से ५८९ . . . १३२५—४८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५८२, ५८६, ५९० से ६१० और ३५३ . . . १३४८—५७

अतारांकित प्रश्न संख्या ७१२ से ७६६ . . . १३५८—८०

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . १३८०

अनुपस्थिति की अनुमति १३८०

सभा का कार्य . . . १३८१

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा . . १३८१—९८

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—
पन्द्रहवां प्रतिवेदन . . . १३९८

विद्यार्थियों में अनुशासनहीनता की जांच करने वाले आयोग के सम्बन्ध में संकल्प . . १३९८—१४१२

सामान्य आय-व्ययक का उपस्थापन . . १४१२—२८

वित्त विधेयक—पुरःस्थापित किया गया . . १४२८—२९

दान कर विधेयक—पुरःस्थापित किया गया . . . १४२९

संपदा शुल्क (संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित किया गया . . १४२९

दैनिक संक्षेपिका . . . . १४३०—३३

अंक १६—सोमवार, ३ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६११, ६१२, ६१४, ६१६ से ६३० और ६३२ से ६३४ . . . १४३५—५९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६१५, ६३१ और ६३५ से ६५५ . १४५९—६९

अतारांकित प्रश्न संख्या ७६७ से ८२० १४६९—८९

श्री दुर्गा चरण बनर्जी का निधन १४८९

सभा पटल पर रखे गये पत्र १४८९

राज्य-सभा से सन्देश . . . १४९०—९१

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

डा० ग्राहम के साथ हुई बातचीत . . १४९१—९२

तारांकित प्रश्न संख्या २१९ के अनुपूरक प्रश्नों के उत्तर की शुद्धि . १४९२

पृष्ठ

चावल कूटने का उद्योग (विनियमन) विधेयक—पुरःस्थापित किया गया . . . १४९२–९३

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा . . . १४९३—१५१७

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९५७–५८ . . . १५१७—२५

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . १५२६—३१

अंक १७—मंगलवार, ४ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६५६ से ६६० और ६६२ से ६६९ . . . १५३३—५४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६६१ और ६७० से ७०३ . . . १५५४—६७

अतारांकित प्रश्न संख्या ८२१ से ८९३ . . . १५६७—९६

जानकारी का प्रश्न १५९६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . . . १५९६

समिति के लिये निर्वाचन . . . १५९७

अनुपूरक अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५७–५८ . . . १५९७—१६१४

अनुदानों की मांगें—रेलवे, १९५८-५९ . . . १६१४—५४

दैनिक संक्षेपिका . . . १६५५—५९

अंक १८—शुक्रवार, ७ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७०५, ७०७ से ७०९, ७१२, ७१४, ७१५, ७१७, ७१८, ७२१, ७२३, ७२५, ७२८ से ७३१ और ७३४ से ७३८ . . . १६६१—८५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७०४, ७०६, ७१०, ७११, ७१३, ७१६, ७१९, ७२०, ७२२, ७२४, ७२६, ७२७, ७३२, ७३३ और ७३९ से ७५३ . . . १६८५—९६

अतारांकित प्रश्न संख्या ८९४ से ९९८ . . . १६९७—१७३८

विनियोग (रेलवे) विधेयक, १९५८ पुरःस्थापित किया गया . . . १७३९

अनुदानों की मांगें—रेलवे . . . १७३९–५९

विधेयक पुरःस्थापित किये गये १७५९–६०, १७७८–७९

(१) दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक १९५८ (धारा ३४२ तथा ५६२ का संशोधन) १७५९

(२) व्यवहार प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक, १९५८ (धारा ८७ख का लोप) १७५९–६०

(३) लाइट रेलों का प्रबन्ध (राज्य द्वारा लिया जाना) विधेयक १९५८ . . . १७७८

पृष्ठ

(४) संसद्-सदस्यों के वेतन तथा भत्ते (संशोधन) विधेयक, १९५८ (धारा ६ का संशोधन) १७७९

भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक——(नई धारा १२४ ख का रखा जाना)

विचार करने का प्रस्ताव . . . १७६०——६६

भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक——(धारा ३०४क का संशोधन)——
विचार का प्रस्ताव . . . १७६६——६९

भारतीय शस्त्रास्त्र (संशोधन) विधेयक——(धारा ४ का संशोधन)——
विचार का प्रस्ताव——अस्वीकृत हुआ . . . . . १७६९——७४

दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक——(धारा ५१६क तथा ५१० का संशोधन)

विचार का प्रस्ताव——अस्वीकृत हुआ . १७७४——७७

भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक——(धारा ४९७ का लोप) ——

विचार का प्रस्ताव १७७७–७८

दैनिक संक्षेपिका १७८०——८५

अंक १९——शनिवार, ८ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर——
तारांकित प्रश्न संख्या ७५४ से ७५७, ७५९, ७६१ से ७६४, ७६६, ७६७, ७७२, ७७४ से ७७६, ७७८ से ७८३, ७८६ से ७८८ और ७७१ १७८७——१८१३

प्रश्नों के लिखित उत्तर——
तारांकित प्रश्न संख्या ७५८, ७६०, ७६५, ७६८ से ७७०, ७७३, ७७७, ७८४ और ७८५ . . . १८१३——१६

अतारांकित प्रश्न संख्या ९९९ से १०६५ १८१७——४६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र १८४७–४८

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना——
पाकिस्तानी राष्ट्र-जनों द्वारा आक्रमण १८४८–४९

सभा का कार्य १८५०

विनियोग (रेलवे) विधेयक——पारित किया गया . . १८५०

लेखानुदान की मांगें . . १८५१——५५

अनुदानों की मांगें——रेलवे . १८५६——१९०३

मांग संख्या १ . . . . . १८५६——७०

मांग संख्या २ से १८ और २० . . . . १८७०——१९०३

दैनिक संक्षेपिका . . . . १९०४——०८

	पृष्ठ
अंक २०——सोमवार, १० मार्च, १९५८	
सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण	१९०९
प्रश्नों के मौखिक उत्तर——	
तारांकित प्रश्न संख्या ७९० से ७९३, ७९५, ७९७, ८०१, ८०३, ८०४, ८०६, ८१० से ८१३ और ८१५	१९०९——३४
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४	१९३४—३५
प्रश्नों के लिखित उत्तर——	
तारांकित प्रश्न संख्या ७८९, ७९४, ७९६, ७९८ से ८००, ८०२, ८०५, ८०७ से ८०९, ८१४ और ८१६ से ८३६	१९३५——४९
अतारांकित प्रश्न संख्या १०६६ से १०८३ और १०८५ से ११२६	१९४९——७५
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१९७५
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक——पुरःस्थापित किया गया	१९७५—७६
अनुदानों की मांगें——रेलवे .	१९७६——९१
नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक——	
विचार का प्रस्ताव	१९९१——२००४
खण्ड २ तथा १ .	२००२——०४
पारित करने का प्रस्ताव	२००४
भारतीय डाकघर (संशोधन) विधेयक——राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में	
विचार का प्रस्ताव	२००५——१८
खण्ड १ से ४	२०१८
पारित करने का प्रस्ताव	२०१८
कार्य मंत्रणा समिति——	
बीसवां प्रतिवेदन	२०१८
दैनिक संक्षेपिका	२०१९——२३

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

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

मंगलवार, ४ मार्च, १९५८

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[**अध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

भारत-पाकिस्तान फिल्म व्यापार

†*६५६. { **श्री रा० च० माझी :**
श्री म० ला० द्विवेदी :

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

(क) १९५५ के भारत-पाकिस्तान व्यापार करार के बाद से पाकिस्तान को कितनी फिल्मों का निर्यात और वहां से कितनी फिल्मों का आयात किया गया है;

(ख) क्या पाकिस्तान ने अपने यहां प्रदर्शन के लिये फिल्मों के पूरे कोटे का आयात कर लिया है; और

(ग) इस बात की व्यवस्था के लिये कि दोनों देशों के बीच फिल्मों के आयात-निर्यात के लिये हुए करार की शर्तों का पूरी तरह पालन किया जाये, क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीशचन्द्र)** : (क) १९५५ के करार के अनुसरण में पूर्वी पाकिस्तान को १७ फिल्मों का और पश्चिमी पाकिस्तान को २ फिल्मों का निर्यात किया गया है; और पाकिस्तान से २० फिल्मों का, जिनमें १० कथा-चित्रपट (फीचर फिल्में) भी शामिल हैं, आयात किया गया ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) भारत-पाकिस्तान व्यापार करार के क्रियान्वय का पुनरीक्षण करने के लिये दिसम्बर, १९५७ में कराची में एक सम्मेलन हुआ था जिसमें पाकिस्तानी अधिकारियों का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट किया गया था कि १९५५ के करार के अनुसार सभी भारतीय फिल्मों का आयात पाकिस्तान में अभी तक नहीं किया गया है ।

†**श्री रा० च० माझी** : पाकिस्तान से फिल्मों का आयात करने में कुल कितनी राशि व्यय हुई है ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

391 LSD—1

†श्री सतीश चन्द्र : भारत में आयात किये गये कथा-चित्रपटों का मूल्य १,६५,१६५ रुपये था । निर्यात के आंकड़े मेरे पास नहीं हैं । लेकिन जैसा मैंने बताया १६ फिल्मों का निर्यात किया गया है लेकिन उनकी लागत मेरे पास नहीं है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मंत्री महोदय ने उत्तर दिया है कि अभी पाकिस्तान की फिल्में हिन्दुस्तान में आईं और हिन्दुस्तान की फिल्में पाकिस्तान गईं तो मैं जानना चाहता हूं कि एक समझौते के मुताबिक उस पीरियड से पेश्तर क्या हिन्दुस्तान की फिल्में पाकिस्तान नहीं मंगाता था और यदि हां तो पाकिस्तान से उस दौरान में कितनी फिल्में आई थीं ?

श्री सतीशचन्द्र : मैं ने इस का जवाब दे दिया । १६५५ के एग्रीमेंट के बाद का यह सवाल है और उसकी फ़ीगर्स मैंने अभी दे दीं । अगर उसके पहले की इत्तिला आनरेबुल मेम्बर चाहते हैं तो वह तो एक अलग क्वेश्चन हो जाता है ।

श्री रघुनाथ सिंह : इस बात को देखते हुए कि अफ़गानिस्तान में हिन्दुस्तानी फिल्मों की बहुत ज्यादा मांग है तो वहां फिल्मों का विकास हो और ज्यादा एग्ज़िबिशन हो उसके लिए क्या कोई क़दम आप उठा रहे हैं ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : यह तो अफ़गानिस्तान के बारे में है ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न तो पाकिस्तान के बारे में है ।

†सरदार इकबाल सिंह : इस समय कितनी फिल्में पाकिस्तान के सीमा-शुल्क विभाग के पास पड़ी हैं ?

†श्री सतीशचन्द्र : जहां तक मुझे पता है पाकिस्तान के सीमा-शुल्क विभाग के पास कोई फिल्म नही पड़ी है । जैसा मैंने बताया, १६५५ के करार के निबन्धनों के अनुसार केवल १७ फिल्में पूर्वी पाकिस्तान और २ पश्चिमी पाकिस्तान भेजी गयी हैं ।

श्री भक्त दर्शन : पाकिस्तान से जो फिल्में हमारे देश में आती हैं उनकी अपेक्षा हमारे देश से जो फिल्में वहां पर जाती हैं क्या वे अधिक उच्च श्रेणी की और उत्तम होती हैं ?

श्री सतीशचन्द्र : वह ज्यादातर फीचर फिल्म्स हैं । समझौते के मुताबिक यह है कि जो फिल्में वहां से आती हैं और यहां से जायें उनमें समता हो ताकि दोनों में किसी के ऊपर फारेन एक्सचेंज का भार न पड़े और इसीलिए क़रीब क़रीब एक दाम की फिल्में एक्सचेंज की जाती हैं ।

†श्री तिरुमलराव : पाकिस्तान से आयात की गयी फिल्मों के लिये हम भारतीय रुपयों में भुगतान करते हैं या पाकिस्तानी रुपयों में ?

†श्री सतीशचन्द्र : जैसा मैंने बताया, दोनों में भुगतान की बकाया बिल्कुल नहीं रहती । निर्यात और आयात लगभग बराबर का ही होता है ।

†श्री तिरुमल राव : क्या हम रुपयों की शक्ल में उन्हें भुगतान कर सकते हैं और उनसे उनकी मुद्रा के शक्ल में कीमत प्राप्त कर सकते हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का ख्याल है कि दोनों रुपये समान मूल्य के नहीं हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री सतीशचन्द्र** : जब हम पाकिस्तानी फिल्में खरीदते हैं तो पाकिस्तानी रुपयों में भुगतान करते हैं, जब भारत में भुगतान करते हैं तो भारतीय रुपयों में करते हैं।

†**श्री बीरेन राय** : श्रीमन्, मैं एक प्रश्न पूछ सकता हूं ?

†**अध्यक्ष महोदय** : जी नहीं। मुझे खेद है। मैंने इस छोटे से प्रश्न पर ८ अनुपूरक प्रश्नों की अनुमति दे दी है। आखिर एक ही लाख रुपये की तो बात है। वह राशि कितनी है ? अगला प्रश्न।

सीमेन्ट

+

†*६५७. **श्री स० चं० सामन्त** :
श्री भक्त दर्शन :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री राम कृष्ण :

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

(क) १९५७-५८ में अब तक किन-किन देशों मे कुल कितनी कितनी सीमेन्ट का आयात किया गया है;

(ख) उसका कितना मूल्य दिया गया;

(ग) इसी अवधि में देश में कितनी सीमेन्ट का उत्पादन हुआ;

(घ) इस अवधि में प्रचलित संग्रह-मूल्य कितना था; और

(ङ) उत्पादन क्षमता में विस्तार की वर्तमान गति के अनुसार देश में कब तक इतनी सीमेंट का उत्पादन होने लगेगा जिससे देश की सारी मांग पूरी हो सके ?

†*वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री* (**श्री सतीशचन्द्र**) : (क) ३१-१-५८ तक २४७,९२८ टन; इसका आयात पाकिस्तान, रूमानिया, सोवियत रूस, जापान और उत्तरी वियतनाम से किया गया।

(ख) २७१.०७ लाख रुपये।

(ग) ४८,१७,७५१ टन।

(घ) १-४-५७ से १५-५-५७ तक १०२.५० रुपये प्रति टन और १६-५-५७ से ११७.५० रुपये प्रति टन।

(ङ) जिन योजनाओं के १९६०-६१ तक क्रियान्वित किये जाने के लिये लाइसेंस दिये गये हैं, यदि वे सब की सब मूल अनुमान के अनुसार पूरी हो जायें तो देश के भीतर की मांगें पूरी हो सकती हैं। लेकिन विदेशी मुद्राओं सम्बन्धी कठिनाइयों के कारण शायद कुछ योजनायें पूरी न हो सकेंगी और इसीलिये ठीक-ठीक यह बताना संभव नहीं है कि आत्म-निर्भरता कब तक प्राप्त हो जायगी। लेकिन उत्पादन बढ़ने के साथ-साथ स्थिति काफ़ी सुधर जायगी।

†**श्री स० चं० सामन्त** : द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में कुल कितनी कम्पनियों ने, विशेष रूप से सौराष्ट्र में देशी फैक्ट्रियां खोलने की अनुमति के लिये आवेदन किया है ?

†**श्री सतीशचन्द्र** : मैं प्रत्येक राज्य के आंकड़े तो नहीं बता सकता। १९५४ में २४ फैक्ट्रियां थीं। अब २९ फैक्ट्रियां हैं। यदि सभी अनुमोदित योजनायें पूरी हो जायें तो १९६०-६१ में कुल ५५ फैक्ट्रियां हो जायेंगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स० चं० सामन्त : क्या भारत के किसी भी अन्य भाग में पोजोलोन का उत्पादन करने का प्रयास किया गया है जो सीमेन्ट की उप-स्थानापन्न वस्तु है ?

†श्री सतीशचन्द्र : इस की योजनायें विकास उपभाग के विचाराधीन हैं और मेरे सहयोगी, उद्योग मंत्री उससे सम्बन्धित कुछ प्रश्नों का उत्तर दे चुके हैं।

श्री भक्त दर्शन : अभी यह बताया गया कि हमारे देश में सीमेंट का उत्पादन देश की आवश्यकताओं के लिए काफ़ी नहीं है, मैं जानना चाहता हूं कि इतना होते हुए भी सीमेंट के वितरण के ऊपर से प्रतिबन्ध क्यों हटा दिया गया है और क्या इससे जनता के बीच कठिनाइयां पैदा होने की संभावना नहीं है ?

श्री सतीशचन्द्र : प्रोडक्शन काफ़ी नहीं है। पिछले सालों में बहुत मांग थी। अगर मैं उसका ब्योरा आनरेबुल मेम्बर को दूं तो सन् १९५५ में ७·४ मिलियन टन की मांग थी जो १९५६ में ११·६ और सन् १९५७ में १३·५ मिलियन टन हो गई, अगर हम सब जरूरतों को पूरा करें, लेकिन अभी हाल में जो एकोनामिक मेज़र्स गवर्नमेंट ने लिये और उसमें बहुत सी इमारतें वगैरह बनने का काम बंद किया गया और उसकी वजह से इस वक्त स्टाक पोज़ीशन अच्छी है।

†श्री त्यागी : क्योंकि सीमेन्ट का संग्रह मूल्य इस अनुमान के आधार पर निर्धारित किया गया था कि बड़ी मात्रा में सीमेन्ट विदेशों से आयेगी जिसकी कीमत भी ज्यादा होगी और क्योंकि उस परिमाण में सीमेन्ट नहीं आयी है, क्या सरकार ने यह मुनाफ़ा कमाने की, जो उत्पादन-शुल्क के ही समान है, मंजूरी संसद् से ले ली थी ?

†श्री सतीशचन्द्र : यह मूल्य इस अनुमान के आधार पर निर्धारित किया गया था कि ७ लाख टन सीमेन्ट का आयात किया जायगा और देश में ५० लाख टन का उत्पादन होगा। अब, ३१ जनवरी, १९५८ तक ४,२९,००० टन का आयात कर लिया गया था और ४२,००० टन सीमेन्ट रास्ते में थी। इसलिये यह अन्तर कुछ विशेष नहीं था। यह सही है कि लगभग २ लाख टन की कमी हुई है। लेकिन मूल्य पहले ही निश्चित कर लिये गये थे और संग्रह-मूल्य भी उसी के आधार पर निर्धारित हुआ था।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि यह अतिरिक्त मूल्य किस प्राधिकार के अधीन वसूल किया गया ?

†श्री सतीशचन्द्र : राज्य-व्यापार निगम एक सीमित दायित्व वाला समवाय है। जो कीमत निश्चित की गयी थी वह केवल देशी सीमेन्ट पर ही लागू हो सकती थी। जहां तक विदेशी सीमेन्ट का प्रश्न है, उसका आयात किया गया है और राज्य-व्यापार निगम उसे राज्य-सहायता प्रदान कर रहा है।

†श्री दामानी : क्या हाल के कुछ महीनों में सीमेन्ट का उत्पादन कम होता जा रहा है, और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : वह कम नहीं हो रहा है।

†श्री दामानी : क्या फैक्ट्रियों ने यह शिकायत की है कि डिलीवरियां बहुत अनियमित हैं।

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : पता नहीं कौन सी डिलीवरियां अनियमित हैं।

†अध्यक्ष महोदय : दूसरे सिरे पर होने वाली डिलीवरियां, बड़े स्टाकों के बारे में।

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री मोरारजी देसाई** : वह बेच रही थीं क्योंकि उनके पास सात दिन से भी कम का स्टाक रहता था। यदि कुछ अधिक स्टाक उनके पास था भी, तो भी वह बहुत अधिक नहीं था और यदि शिकायत होगी भी तो वह उचित नहीं।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : मंत्री महोदय ने जवाब में कहा है कि खपत में कमी नहीं हुई है। १९५७-५८ का अनुमानित लक्ष्य कितना था, सीमेन्ट का उत्पादन वास्तव में कितना हुआ है और उसमें कितनी कमी रह गयी है ?

†**श्री कानूनगो** : ६० लाख टन के जिस अनुमानित लक्ष्य के लिये लाइसेंस दिये गये थे उसमें कमी नहीं रही है।

†**श्री वें० प० नायर** : उपमंत्री महोदय ने कहा है कि हाल ही में जो लाइसेंस दिये गये हैं उनकी वजह से १९६०-६१ तक भारत संभवतः अपनी आवश्यकता भर सीमेन्ट का उत्पादन करने लगेगा। मैं यह जानना चाहता हूं कि कितने प्रतिशत लाइसेंसों का उपयोग मौजूदा उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिये किया गया है और यदि ए० सी० सी० समूह की कम्पनियों जैसी कम्पनियों को नयी फैक्ट्रियों के लिये लाइसेंस दिये गये हों तो सीमेन्ट उद्योग पर इस समय उनका कितना नियंत्रण है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : यह प्रश्न कैसे उत्पन्न हुआ ?

†**श्री वें० प० नायर** : जो उत्तर दिया गया है, उससे।

†**श्री मोरारजी देसाई** : इसकी पूर्व-सूचना दी जाये।

†**श्री महन्ती** : १९५६ की तुलना में सीमेन्ट की कीमतों में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है और क्या उत्पादन बढ़ने और सीमित आयात होने के फलस्वरूप इसमें काफी कमी होने वाली है ?

†**श्री सतीशचन्द्र** : इस अवधि में केवल १५ रुपये प्रति टन वृद्धि हुई और इसका कारण यह है कि सीमेन्ट पर अतिरिक्त उत्पादन शुल्क लगा दिया गया था।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

+

†*६५८. **श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा** :
श्री गोरे :
श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी :
श्री हेम बरुआ :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री शोभा राम :
श्री ब० स० मूर्त्ति :
श्री स० म० बनर्जी :
श्री प्रभात कार :
श्री मोहम्मद इलियास :
श्री सरजू पांडे :

क्या योजना मंत्री लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि :

(क) अन्तिम रूप से स्वीकार की गयी पंचवर्षीय योजना का आकार क्या है;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) प्रथम बार प्रकाशित होने के बाद से योजना के वित्तीय लक्ष्यों में क्या परिवर्तन हुए हैं;

(ग) योजना को पुनः प्रावस्थाबद्ध करने के फलस्वरूप किन बड़ी परियोजनाओं को छोड़ दिया गया है;

(घ) उन पर कितनी राशि व्यय हो चुकी है; और

(ङ) इन परियोजनाओं पर लगायी गयी पूंजी का कितना अंश उन्हें इस प्रकार छोड़ दिये जाने के कारण व्यर्थ हो जायेगा ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)** : (क) से (ङ). योजना आयोग इस समय द्वितीय पंचवर्षीय योजना के मूल्यांकन और संभावनाओं के बारे में एक व्यापक ज्ञापन तैयार करने में लगा है और आशा है कि इसे संसद् के चालू सत्र में पेश किया जायेगा। उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर इस ज्ञापन में अन्य बातों के अलावा उन सभी बातों के बारे में जानकारी देने का प्रयास किया जायेगा जो इस प्रश्न में उल्लिखित हैं।

†**श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा** : कल वित्त मंत्री ने एक प्रश्न के उत्तर में योजना के मुख्य भाग का ब्यौरा दिया था। योजना के मुख्य भाग के अलावा ऐसी कौन सी परियोजनायें हैं जिनके लिये विदेशी मुद्रायें उपलब्ध हैं या विदेशी मुद्रायें प्राप्त करने के प्रयास किये जा रहे हैं ?

†**श्री ल० ना० मिश्र** : इन परियोजनाओं के नाम बताना कठिन है।

†**अध्यक्ष महोदय** : पंचवर्षीय योजना की सभी परियोजनायें ? श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : अर्थ-शास्त्रियों की एक तालिका द्वितीय पंचवर्षीय योजना का पुनरीक्षण कर वास्तविक लक्ष्यों के बारे में सिफारिश करने वाली थी। अर्थशास्त्रियों की तालिका की मुख्य सिफारिशें क्या हैं और वह किन निष्कर्षों पर पहुंची है ? क्या उन्होंने यह कहा है कि उत्पादन बढ़ाया जायेगा या क्या मूल लक्ष्यों या मूल संसाधनों या योजना के मूल प्राक्कलनों को कायम रखा जायेगा ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा)** : मोटे तौर पर निष्कर्ष यह था कि मौजूदा संसाधनों से हमें व्यय के मौजूदा लक्ष्यों को कायम रखना चाहिये और वित्तीय आधार पर उसमें परिवर्तन नहीं करना चाहिये। अर्थशास्त्रियों की तालिका ने इसका अनुमोदन किया था।

†**श्री हेम बरुआ** : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि विनियोजन की योजना के प्राक्कलित संसाधनों से अधिक होने के प्रश्न पर अर्थशास्त्रियों की यह तालिका खामोश है, क्या सरकार इस प्रश्न पर सभा में प्रकाश डालेगी ?

†**श्री नन्दा** : जी नहीं। हम सभा में ऐसा ज्ञापन पेश करने वाले हैं जिसमें इन सभी पहलुओं के बारे में जो भी तथ्य दिये जा सकेंगे दे दिये जायेंगे।

†**श्री हेडा** : द्वितीय पंचवर्षीय योजना की क्रियान्विति में सभी की दिलचस्पी को ध्यान में रखते हुए जैसा ज्ञापन अब तैयार किया जा रहा है वैसे ही ज्ञापन क्या सावधिक तौर पर तैयार कर सभा-पटल पर रखे जाया करेंगे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री नन्दा : आशा है कि इस महीने के दौरान में यह तैयार हो जायगा और इसे सभा-पटल पर रख दिया जायगा ।

†श्री रामनाथन् चेट्टियार : कल के एक अनुपूरक प्रश्न पर उप मंत्री महोदय के उत्तर को ध्यान में रखते हुए कि शेष योजनावधि के लिये ६६७ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्राओं की आवश्यकता पड़ेगी और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि योजना उपमंत्री ने अपने जवाब में कहा था कि. . .

†अध्यक्ष महोदय : वह इन सभी बातों का ध्यान रखते हैं । माननीय सदस्य चाहते क्या हैं ?

†श्री रामनाथन् चेट्टियार : मैं यह जानना चाहता हूं कि २६७ करोड़ रुपयों का यह अन्तर कैसे पड़ा ?

†श्री नन्दा : यह तो भिन्न आंकड़े हैं । हमने जो आंकड़े दिये थे वह यह थे कि योजना के लिये कितने की जरूरत है और उसकी क्रियान्विति के लिये अब कितने की जरूरत है ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के आन्तरिक संसाधन

+
†*६५६. { श्री स० म० बनर्जी :
श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या १९५८–५९ के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना के आन्तरिक संसाधनों के बारे में कोई मूल्यांकन किया गया है; और यदि हां, तो क्या लोक-सभा पटल पर विवरण रखेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि :

(क) १९५८–५९ में प्रत्येक राज्य-सरकार और केन्द्रीय सरकार ने कितनी-कितनी राशि की व्यवस्था की है ;

(ख) यह योजना आयोग की आशाओं की तुलना में कैसा बैठता है ; और

(ग) क्या यह सच है कि राज्य-सरकारें अपने आन्तरिक संसाधनों से व्यवस्था करने में लक्ष्य से काफी पीछे हैं ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल०ना० मिश्र): (क) और (ख). राज्य सरकारों से यह अपेक्षा की जाती है कि अपनी योजनाओं के लिये वित्त-व्यवस्था के लिये उन्हें १९५८–५९ में १८१ करोड़ रुपयों की व्यवस्था करनी होगी । योजना आयोग ने राज्यों की योजनाओं के लिये १९५८–५९ आरम्भ में जिस राशि का हिसाब लगाया था उससे यह लगभग ७ करोड़ रुपये कम है । लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें यह दिखाया गया है योजना आयोग के साथ हाल ही में हुई चर्चा के अनुसरण में प्रत्येक राज्य-कितने कितने संसाधनों की व्यवस्था कर लेगा । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १७]

प्रधान मंत्री ने २८ फरवरी, १९५८ को संसद् में १९५८–५९ का जो आय-व्ययक विवरण पेश किया था उसमें केन्द्रीय सरकार के संसाधनों के प्राक्कलन दिये जा चुके हैं ।

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के मूल्यांकन और संभावनाओं के बारे में ज्ञापन तैयार हो रहा है और जो चालू सत्र में संसद् में पेश होने वाला है, विचार है कि उसी में संसाधनों की व्यवस्था के सम्बन्ध में राज्यों द्वारा की गयी प्रगति का पुनरीक्षण किया जाये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री स० म० बनर्जी** : पिछले वर्ष विभिन्न समवायों के जिस अवमूल्यन और रक्षित कोष की घोषणा की गयी थी उसके संसज्जन के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा)** : मेरे ख्याल से इसका तो इस प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है ।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : क्या सरकार हमें इस बात का कोई अन्दाज दे सकती है कि केन्द्रीय और राज्य सरकारों ने जो अल्प बचत योजनायें चलायीं उनसे कितनी प्रति प्राप्ति होने की आशा थी और वास्तव में अल्प बचत से कितनी प्राप्ति हुई ?

†**योजना उपमंत्री (श्री० श्या० नं० मिश्र)** : वित्त मंत्री ने फरवरी के महीने में आय-व्ययक के सम्बन्ध में जो भाषण किया था उसमें इस संख्या का उल्लेख है, लेकिन साधारणतया आशा यह है कि अल्प बचत से वर्ष में लगभग १०० करोड़ रुपये जमा हो जायेंगे ।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : कमी कितनी है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्या कृपया आय-व्ययक देख लें ।

†**श्री स० म० बनर्जी** : आय कर का अपवंचन रोकने और बकाया आय-कर की वसूली के लिये क्या निश्चत कार्यवाही की जा रही है ?

†**श्री नन्दा** : यह बात आवश्यक रूप से इस से तो उत्पन्न नहीं होती, लेकिन मैं यह बता सकता हूं कि इस दिशा में कुछ कार्यवाही निरंतर की जा रही है ।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : यदि अतिरिक्त करों द्वारा संसाधनों की प्राप्ति का कोई लक्ष्य निर्धारित किया गया हो तो उसका लक्ष्य क्या है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : इस वर्ष अब और कर नहीं लगेंगे ।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : मैं कराधान जांच समिति के प्रतिवेदन के बाद के लक्ष्यों के बारे में कह रही हूं । क्या हम जान सकते हैं कि क्या लक्ष्य निर्धारित किया जा रहा है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्या सभा में इस प्रकार के प्रश्नों को न दोहरायें तो अच्छा है । माननीय सदस्यों को तथ्यों की जानकारी होना ही काफी है । इस वर्ष अब और कर नहीं लगेंगे ।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : मैं लक्ष्य के बारे में पूछ रही हूं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : कोई लक्ष्य नहीं है । यह ठीक है कि यहां यह नहीं समझा जाना चाहिये कि मैं यहां मंत्रियों की ओर से जवाब दे रहा हूं । मैं जो बात कहना चाहता हूं वह यह है कि प्रश्न-काल में द्वितीय योजना संबंधी बड़े-बड़े विवरणों जैसी नीति सम्बन्धी चर्चाओं से बचना चाहिये । उदाहरणतया ऐसे प्रश्न पूछे जाते हैं कि किन किन-राज्यों में आवंटन किया गया है, और अलग-अलग राज्यों से आये सदस्य इन्हें पूछने लगते हैं । इस वर्ष और कर नहीं लगेंगे । माननीय सदस्या यह जानना चाहती हैं कि इन सभी वर्षों में कुल कितनी सिफारिशें क्रियान्वित की जायेंगी । क्या यह यहां प्रासंगिक है ।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : इसलिये कि योजना आयोग राज्यों की योजनाओं को अन्तिम रूप प्रदान कर रहा है । राज्य सरकारों ने इस बात का अन्दाज़ दे दिया है कि अगले पांच वर्षों में वह कितने संसाधन प्राप्त कर लेंगे । हम यह जानना चाहते हैं कि अल्प-बचत और अन्य मामलों में राज्यों के लिये क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं । यह बिल्कुल प्रासंगिक है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं निश्चय ही उन्हें सामान्य आयव्ययक पर बोलने का अवसर दूंगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : यह ठीक है। लेकिन यह प्रश्न योजना को अन्तिम रूप प्रदान करने से संबंधित है। योजना आयोग राज्यों की विभिन्न योजनाओं को अन्तिम रूप प्रदान कर रहा है। राज्यों की द्वितीय पंचवर्षीय योजनाओं का पूरा ढांचा योजना आयोग के सामने है। मेरे ख्याल से हमें यह जानने का पूरा अधिकार है कि राज्यों को कितने की आशा है और उनके पास कितने संसाधन हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि यह अप्रासंगिक कैसे है ?

†श्री पुन्नूस : क्या इस बात का निश्चय किसी सिद्धांत के आधार पर किया जाता है कि राज्यों को कितनी राशि की व्यवस्था करनी होगी और कितनी राशि योजना आयोग योजना में उन्हें देगा ?

†श्री श्या० नं० मिश्र : जी हां इसके सिद्धांत हैं। संभवत: माननीय सदस्य का तात्पर्य केन्द्रीय सहायता से है। इस सम्बन्ध में मैं केवल तीन बातें कह सकता हूं : एक तो यह कि जिस प्रकार की योजनायें दी गयी हैं, उनका आधार क्या है; दूसरी, राज्य कितने संसाधनों को प्राप्त कर सकते हैं और तीसरी कि राज्यों की व्यय उठाने की क्षमता कितनी है।

१९५८–५९ के लिये आय-व्ययक के उपबन्ध

†*६६०. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :
श्री वी० चं० शर्मा :
श्री पाणिग्रही :
श्री दामानी :
श्री मोहम्मद इमाम :
श्री ब० स० मूर्त्ति :
श्री स० म० बनर्जी :
श्री अजित सिंह सरहदी :
श्री पुन्नूस :
श्री वासुदेवन् नायर :
श्री न० रा० मुनिस्वामी :
श्री सिद्धनंजप्पा :
श्री राम कृष्ण :
सरदार इकबाल सिंह
श्री शोभा राम :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री कालिका सिंह :
श्री वाजपेयी :
श्री हेमराज :
श्री दलजीत सिंह :
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :
श्री संगण्णा :

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या योजना आयोग ने सभी राज्यों से १९५८–५९ के योजना सम्बन्धी उपबन्धों और कार्यक्रमों के बारे में सभी राज्यों से चर्चा की है, और यदि हां, तो क्या सभा पटल पर एक विवरण रखेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि:

---

†मूल अंग्रेजी में

(क) प्रत्येक राज्य के लिये कुल कितनी राशि की व्यवस्था की गयी है और पिछले दो वर्षों के व्यय की तुलना में यह कैसी बैठती है ;

(ख) क्या राज्यों द्वारा मूलतः प्रस्तावित व्यय में कुछ कमी की गयी है ;

(ग) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य के व्यय में कितनी कमी की गयी है ; और

(घ) यह कमी किस सिद्धांत के आधार पर की गयी है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)**: (क)से(ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [**देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १८**]

(घ) लोक-सभा पटल पर एक और विवरण रखा जाता है। [**देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १८**]

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हाः** विवरण से यह प्रतीत होता है कि कुछ राज्यों ने आशा से कम वित्त संचय किया है उन्हें योजना आयोग की ओर से अधिक रकम आवंटित की गई है जब कि जिन राज्यों ने अधिक संसाधन जुटाये हैं उन्हें योजना आयोग की ओर से कम रकम नियत की गई है । इस नीति के परोक्ष में क्या विचार धारा है ?

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)**: यह धारणा ठीक नहीं है। यदि माननीय सदस्य के ध्यान में ऐसा कोई राज्य हो तो उसके बारे में प्रश्न पूछा जा सकता है।

†**श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा** : विवरण से यह प्रतीत होता है कि बिहार, बम्बई और उत्तर प्रदेश ने अनुपात से अधिक रकम इकट्ठी की है और योजना आयोग ने उनके हिस्से में अधिक कटौती की है । इसके क्या कारण हैं ?

†**श्री श्या० नं० मिश्र** : जिन राज्यों का उल्लेख किया गया है उनमें इतनी कटौती नहीं हुई है। राज्य सरकारों ने योजना के सम्बन्ध में जो खर्च पहले बताया था उसको देखते हुए तो कटौती अधिक है। योजना आयोग राज्यों के परामर्श से इस आधार पर रकम निर्धारित नहीं करता है। अन्य बातों पर भी विचार करता है।

†**श्री पाणिग्रही** : योजना आयोग द्वारा विभिन्न राज्यों के लिये सहमत लक्ष्य में क्या आन्तरिक संसाधनों से प्राप्त किये जाने वाले प्रत्येक राज्य के लिये निर्धारित लक्ष्य भी सम्मिलित हैं ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा)** : यह कुल आंकड़े हैं—जितनी रकम उन्होंने एकत्रित की है और केन्द्रीय सहायता दोनों मिलाकर हैं।

श्री रघुनाथ सिंह : उत्तर प्रदेश के प्लान में जो ११ करोड़ २४ लाख रुपये की कमी की गई है, उसके कौन से विशेष कारण हैं, क्या मैं जान सकता हूं ?

श्री श्या० नं० मिश्र : यह जो एक धारणा होती है कि प्लानिंग कमिशन ने यूनिलेट्रली यानी अपनी तरफ से ही यह कटौती कर दी है, ऐसी बात नहीं होती हैं। दोनों के परामर्श से ही यह कटौती की जाती है। इसके लिये एक और भी आधार होता है। जैसा कि मैंने कहा है, हो सकता है कि उत्तर प्रदेश राज्य सरकार ने उतने साधन जुटाने की बात न बतलाई हो, जितने कि उसको जुटाने चाहिये थे अगर एक आध करोड़ उसको और लेना था।

श्री रघुनाथ सिंह : आपने साधारण बात बतला दी है। मैं खास तौर पर उत्तर प्रदेश के बारे में पूछना चाहता हूं कि क्या कारण है कि इतनी कमी की गई है ?

†मूल अंग्रेजी में

श्री श्या० नं० मिश्र : आन्तरिक साधन ही उसका मुख्य कारण होगा। यदि माननीय सदस्य सारे कारण जानना चाहते हैं, तो उनको अलग से सवाल देना होगा।

श्री राधे लाल व्यास : मध्य प्रदेश के प्लान में जो कटौती की गई है, उसका असर खास तौर से ट्राइबल वैलफेयर डिपार्टमेंट पर पड़ा है। इसके साथ ही साथ स्टेट गवर्नमेंट ने ३६ या ३८ करोड़ रुपया उसके लिये प्रस्तावित किया था। इसके अलावा चम्बल और कोरबा के लिये भी इलैक्ट्रिक पावर हाउस बनाने के लिये अलग से रकम मांगी थी। कोरबा से केवल भिलाई प्लांट को ही बिजली मिलेगी और इतना होने पर भी उसकी राशि में कमी कर दी गई है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या इस पर पुनर्विचार किया जाएगा ?

श्री श्या० नं० मिश्र: आप इस बात को महसूस करेंगे कि इतनी माइनर डिटेल्ज में जाना, इतने छोटे छोटे विवरणों में जाना इस समय मुश्किल होगा और अगर माननीय सदस्य इसके बारे में जानकारी चाहते हैं, तो अलग से सूचना दें।

†**श्री ब० स० मूर्त्ति:** यह द्वितीय योजना का तीसरा वर्ष है। और विवरण से प्रतीत होता है कि योजना आयोग द्वारा सहमत उपबन्धों में ११६.०७ करोड़ रुपये की कमी है। क्या इस प्रकार उत्पादन लक्ष्य में कमी नहीं होगी। यदि हां, तो लक्ष्य में कमी न आने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†**श्री नन्दा :** योजनाओं के चुनाव में—राज्यों के प्रस्तावों को स्वीकृत अथवा अस्वीकृत करने में उनकी ओर अधिक ध्यान दिया जाता है जिनसे उत्पादन वृद्धि की आशा हो। उत्पादन वृद्धि की योजनाओं की स्वीकृति की अधिक संभावना होती है और वे स्वीकार कर ली जाती हैं।

†**अध्यक्ष महोदय :** अब और अनुपूरक प्रश्न नहीं पूछे जायेंगे यदि इस प्रकार अनुमति दी जाये तो ५०० अनुपूरक प्रश्न हो जायेंगे।

जापान को लौह अयस्क का संभरण

†*६६२. **श्री हेडा :**
श्री जगन्नाथ राव :
श्री विश्व नाथ राय :
श्री वाजपेयी :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री आसर :
श्री राम कृष्ण :
श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी :
श्री टे० सुब्रह्मण्यम :
श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :
श्री प्र० के० देव :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** २७ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ५८३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दीर्घ अवधि के लिये भारतीय अयस्क के संभरण और भारतीय पत्तनों तथा रेलवे सुविधाओं के विकास के लिये जापानी मुख्य दल ने भारत आकर अपने विचारों को अन्तिम रूप प्रदान किया है ;

†मूल अंग्रेजी में

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

(ग) परियोजना कार्यक्रम की वर्तमान स्थिति क्या है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) और (ग). जापानी विशेषज्ञों के एक दल ने भारतीय पत्तन और उनकी आवश्यकता पूर्ति करने वाले खनिज क्षेत्रों का निरीक्षण किया था। उन्होंने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है जिस पर आजकल विचार किया जा रहा है।

(ख) अमरीकी प्रेसीडेंट के एशियाई आर्थिक विकास निधि से वित्तीय सहायता प्राप्त कर एक या दो परियोजनाओं को संयुक्त रूप से विकसित करने के लिये जापानियों के साथ बातचीत चल रही है।

†**श्री हेडा** : मैं जानना चाहता हूं कि जापान को कितना लोहा निर्यात करने का लक्ष्य है ?

†**श्री कानूनगो** : इसमें लक्ष्य का कोई प्रश्न नहीं है ; यह तो अयस्क के निर्यात का प्रश्न है; हम इस आधार पर कार्य कर रहे हैं कि हम अन्ततः ७० लाख टन निर्यात कर सकेंगे।

†**श्री हेडा** : छोटे और मध्यम साइज के पत्तनों के विकास के लिये इस जापानी दल ने जो सिफारिशें की हैं उनके सम्बन्ध में जानकारी प्राप्त करने में कितना समय लगेगा ?

†**श्री कानूनगो** : वे भारत के सभी पत्तनों का निरीक्षण नहीं करेंगे। वे केवल उन्हीं पत्तनों और खानों के विकास की सिफारिश करेंगे जिनसे जापान को अयस्क का निर्यात बढ़ जायेगा। उन्होंने केवल तीन पत्तनों पर ही विचार किया है : प्रदीप, रूरकेला-विजागा और एक अन्य पत्तन।

†**श्री टे० सुब्रह्मण्यम** : क्या यह सच है कि जापानी दल ने मैसूर राज्य के कुछ क्षेत्रों का दौरा किया था और जापान को लौहा अयस्क निर्यात में वृद्धि करने के लिये कारवाड़ को बन्दरगाह के रूप में विकसित करने की सिफारिश की थी ?

†**श्री कानूनगो** : जापानी दल उस प्रश्न पर विचार नहीं कर रहा है। राज्य व्यापार निगम कारवाड़ में सुधार करने के प्रश्न पर विचार कर रहा है।

†**श्री तिरुमल राव** : जब प्रतिवेदन का सारांश समाचार पत्रों में प्रकाशित हो चुका है तो क्या सरकार प्रतिवेदन लोक सभा के पटल पर रखने की वांछनीयता पर विचार करेगी ?

†**श्री कानूनगो** : मद्रास के एक अखबार ने रिपोर्ट प्रकाशित की थी। इसे रिपोर्ट का सारांश समझा जाता है। किन्तु यह बिल्कुल ठीक नहीं है। इसके अतिरिक्त बातचीत चल रही है। यदि रेलवे सुविधाओं आदि के बारे में कोई प्रश्न पूछा गया तो उसका उत्तर दिया जायेगा।

†**श्री विश्व नाथ राय** : दल के सुझावों के अनुसार लौह अयस्क के उत्पादन में कितने प्रतिशत वृद्धि हो जायेगी ?

†**श्री कानूनगो** : उनके सुझाव विचाराधीन हैं ; परिणाम भी प्रकट हो जायेंगे।

†**श्री बासप्पा** : क्या जापानी दल ने हुगली से कारवाड़ तक रेलवे मार्ग बनाने के बारे में कोई प्रस्ताव रखा है ?

†**श्री कानूनगो** : रेलवे मार्ग भारत सरकार बनायेगी न कि जापानी दल।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : अमरीको प्रेसीडेंट की एशियाई आर्थिक विकास निधि अंशदान के अतिरिक्त टेकनीकल ज्ञान और जापानी ऋण के रूप में सम्पूर्ण योजना में जापान का कितना सहयोग रहेगा ?

†श्री कानूनगो : हम विस्तृत चर्चा कर रहे हैं । इस पर लगभग आज ही चर्चा आरम्भ होगी। अभी हम यह बताने की स्थिति में नहीं हैं कि जापानी किस प्रकार का सहयोग देंगे ।

†श्री तंगामणि : क्या इस समाचार में कोई सत्यता है कि जापानी दल के पास एक योजना है और लौह अयस्क के निर्यात के लिये मद्रास पत्तन के विकास के सम्बन्ध में उन्होंने मद्रास पत्तन अधिकारियों से बातचीत की थी ?

†श्री कानूनगो : माननीय सदस्य ने जिन समाचारों का उल्लेख किया है मैं उनसे अवगत नहीं हूं । किन्तु हम मद्रास पत्तन पर विचार नहीं कर रहे हैं उसमें कोई गुंजाइश नहीं है ।

†श्री ब० स० मूर्ति : यह कहां तक सच है कि जापानी दल ने भारतीय रेलवे के अन्तर्गत, परन्तु जापान द्वारा वित्तीय सहायता प्रदत्त, एक रेलवे मार्ग की स्थापना पर विचार किया है ताकि विशाखापतनम् तक लौह अयस्क पहुंचाया जा सके ?

†श्री कानूनगो : यही मैं ने कहा था । हम परिवहन सुविधाओं को विकसित करने के लिये बातचीत कर रहे हैं । यह इस बात पर निर्भर है कि किस खान क्षेत्र से अयस्क संभरित किया जायेगा ।

वाटरमेन्स पैन और स्याही

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

(क) क्या वाटरमेन्स के पैन और स्याही आजकल भारत में बनाई जाती है ;

(ख) यदि हां, तो कौन सी कम्पनी इसे बनाती है ;

(ग) फैक्टरी की स्थापना काल से ही कच्चा माल मंगाने पर कितनी विदेशी मुद्रा अन्तर्ग्रस्त हुई है ; और

(घ) पूंजी में यदि विदेशी अंश भी है तो उसका स्वरूप और परिमाण क्या है ?

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

(ख) मेसर्स राइटेड्स (ओरिएण्ट) लिमिटेड, बंगलौर ।

(ग)	निब . .	२,५०,००० रु०	नवम्बर, १९५६ से
	पेन के अन्य भाग . .	३,०२,५०० रु०	
	स्याही के लिये कच्चा माल .	१,८०० रु०	१९५४ से
		५,५४,३०० रु०	

(घ) इस उद्योग में विदेशी पूंजी नहीं है ।

†श्री वें० प० नायर : क्या इस कम्पनी की मैनेजिंग एजेंसी है; और यदि हां, तो इसका क्या नाम है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री सतीश चन्द्र : इसमें मैनेजिंग डाइरेक्टर है।

†अध्यक्ष महोदय : क्या मैनेजिंग एजेंट भी है ?

†श्री सतीश चन्द्र : एक मैनेजिंग डाइरेक्टर इस की व्यवस्था करते हैं। इसमें मैनेजिंग एजेंट नहीं है। यह एक छोटी सी गैर सरकारी लिमिटेड कम्पनी है। इसमें लगभग ५,००,००० रुपये की पूंजी है ।

†श्री जोकीम आल्वा : हमारे यहां भारत में बने हुए अच्छे पेन और स्याहियां भी हैं। अब हमारे यहां चाकलेट भी हैं और अन्य चीजें भी हैं। फिर यह किस प्रकार है कि सरकार ने विदेशी ब्राण्ड को भारत में प्रारम्भ करने की अनुमति दे दी है भले ही यह प्रकट रूप में भारतीय उद्योग के नाम से ही क्यों न हो ?

†श्री सतीश चन्द्र : यह अच्छी किस्म के फाउन्टेन पेन निर्माण करने का कार्यक्रम है। यह प्रश्न फाउन्टेन पेन के निर्माण का है, चाकलेट का नहीं।

†श्री वें० प० नायर : क्या यह सच है कि यह फर्म टी० टी० कृष्णमाचारी एण्ड कम्पनी की ही उपशाखा है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह इस प्रश्न से कैसे उत्पन्न होता है ? माननीय सदस्य नाम जोड़ने के लिये बहुत उत्सुक रहते हैं।

†श्री वें० प० नायर : मैं किसी के नाम का उल्लेख नहीं कर रहा हूं। मैं केवल फर्म के नाम की चर्चा कर रहा हूं।

†अध्यक्ष महोदय : 'क' अथवा 'ख' कोई भी हो इससे क्या अन्तर पैदा होगा। वकील भी तो अपना धन्दा नहीं छोड़ते हैं। संसद् के सदस्य बन जाने पर व्यापारी अपना व्यापार क्यों छोड़ने लगें? दूसरा प्रश्न ।

निर्यात मंत्रणा परिषद्

†*६६४. श्री हेडा :
श्री राम कृष्ण :
श्री न० रा० मुनिस्वामी :

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

(क) निर्यात मंत्रणा परिषद् ने, जिस की बैठक ६ फरवरी, १९५८ को हुई थी, क्या-क्या सुझाव दिये हैं; और

(ख) इन्हें क्रियान्वित करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) निम्न जानकारी बताने वाले दो विवरण लोक-सभा के पटल पर रखे जाते हैं :

(१) परिषद् की बैठक में अधिक महत्वपूर्ण सुझावों का सारांश; और

(२) परिषद् के विचारार्थ सदस्यों से प्राप्त सुझावों की सूची। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १९]

†मूल अंग्रेजी में

(ख) सदस्यों से प्राप्त और बैठक में चर्चा के दौरान प्रस्तुत सभी सुझावों पर विचार किया जा रहा है। आवश्यकतानुसार सम्बन्धित मंत्रालयों से भी परामर्श किया जाता है और निर्यात सम्बन्धी नीति तय करते समय इन पर विचार किया जायेगा।

†**श्री हेडा :** सुझाव संख्या १८ में एशिया में एक सामान्य मण्डी की स्थापना का निर्देश है। क्या इस उपयोगी सुझाव पर विचार किया गया है और यदि हां, तो इस दिशा में क्या प्रगति हुई है?

†**श्री कानूनगो :** यह भी एक सुझाव है। किन्तु यह अत्यंत व्यापक है।

†**अध्यक्ष महोदय :** एक सत्र में हमारे पास ८०० या ९०० प्रश्न आते हैं। यहां तो प्रश्न यह है कि निर्यात मंत्रणा समिति ने क्या क्या सुझाव प्रस्तुत किये हैं। इन सब मामलों में यदि वे असावधानी से गृहीत भी हो जायें तो माननीय मंत्री कह सकते हैं कि एक प्रति पुस्तकालय में रख दी गई है। माननीय सदस्य अध्ययन कर इस का निर्देश कर सकते हैं। यदि उस में ६० बातें सम्मिलित हैं तो अठारहवीं बात की व्याख्या पूछने में क्या अभिप्राय है? क्या हम सारा समय इस प्रकार व्यतीत कर देंगे?

†**श्री कानूनगो :** धन्यवाद।

†**अध्यक्ष महोदय :** निर्यात मंत्रणा परिषद् के सुझावों पर लोक सभा में प्रश्न के घण्टे में चर्चा नहीं हो सकती है।

†**श्री पुन्नूस:** हमें अन्य महत्वपूर्ण बातों की ओर माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित करना है।

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं जानता हूं कि माननीय सदस्य सदैव ही महत्वपूर्ण बातों की ओर निर्देश करते हैं। एक ही प्रश्न के सम्बन्ध में इतने महत्वपूर्ण बात नहीं पूछा जा सकती हैं।

†***वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री* (श्री मोरारजी देसाई) :** माननीय सदस्य यदि अपने सुझाव मेरे पास भेजें तो मैं सदैव उन का स्वागत करूंगा।

†**अध्यक्ष महोदय :** मेरे कथन का अभिप्राय यह है कि जब भी किसी कान्फ्रेन्स की रिपोर्ट अथवा कार्यवाही का उल्लेख हो तो उस की एक प्रति पुस्तकालय में रखी जा सकती है और माननीय सदस्य प्रत्येक बार एक प्रश्न पूछ सकते हैं।

†**श्री तंगामणि :** एक सुझाव यह है कि तिलहन और बनस्पति तेल, विदेशी मुद्रा का पर्याप्त अर्जन करते हैं। दक्षिण भारत के तिलहन और बनस्पति तेलों के विभिन्न व्यापारियों के विभिन्न अभ्यावेदनों को दृष्टिगत करते हुए क्या तेल और तिलहन के निर्बाध निर्यात के प्रश्न पर विचार किया जायेगा?

†**श्री मोरारजी देसाई :** इस प्रश्न पर विचार किया गया है। अभी इन के निर्यात की गुंजाइश नहीं है।

†**श्री हेम बरुआ :** अन्य देशों द्वारा दिये जाने वाले जहाजी भाड़े की तुलना में भारत अधिक भाड़ा देता है इस बात को देखते हुए उस में समानता के लिये सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं?

†**श्री कानूनगो :** हम जहाजी कम्पनियों की कान्फ्रेन्स में बहुधा इस विषय पर चर्चा करते हैं। यह सच है कि इस का अन्तिम निदान जहाजों की संख्या में वृद्धि है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री पुन्नुस** : यह बताया गया है कि एक सुझाव नारियल जटा के धागे का हालैंड और जर्मनी में निर्यात संवर्द्धन है। सभा में अनेक अवसरों पर यह बताया गया है कि इस धागे को बाहर भेजने से हमारे नारियल जटा उद्योग के विकास में रुकावट उत्पन्न हो रही है। क्या सरकार इससे अवगत है ?

†**श्री कानूनगो** : माननीय सदस्य की धारणा पूर्णतः सही नहीं है। वस्तुतः निर्यात आय जटा के धागे से होती है।

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी** : माननीय मंत्री ने बताया था कि खालों और चमड़ों से २३ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त हुई है। किन्तु मद संख्या ३६ से प्रकट होता है कि खुली सामान्य अनुज्ञप्ति को रद्द कर देने से हम तैयार की गई खालें और चमड़ा बाहर नहीं भेज पाते हैं। खुली सामान्य अनुज्ञप्ति को रद्द करने के लिये क्या कदम उठाने का विचार है ?

†**श्री कानूनगो** : खुली सामान्य अनुज्ञप्ति का निर्देश निर्यात से नहीं प्रत्युत आयात से है।

†**श्रीमती इला पालचौधरी** चूंकि विदेशों में चाय में प्रयतस्पर्द्धा है सरकार भारत में चाय पर कर कम करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

†**अध्यक्ष महोदय**: यह बजट सम्बन्धी सामान्य चर्चा है। अनेक वस्तुओं का निर्यात और आयात होता है। इस के लिये आयात और निर्यात मंत्रणा समितियां हैं। लेकिन बजट चर्चा तक माननीय सदस्य इन प्रश्नों को रोक रखें।

†**श्री हेडा** : निर्यात संवर्धन समिति उपकर, उत्पादन शुल्क, बिक्री कर और स्थानीय कर आदि में छट देने की सिफारिश की थी। क्या सरकार ने इस दिशा में कोई ठोस कदम उठाया है ?

†**श्री कानूनगो** : हम ने कुछ वस्तुओं के सम्बन्ध में छूट दी है। यदि निर्दिष्ट प्रश्न पूछा जाये तो मैं जानकारी दूंगा। मेरे पास सम्पूर्ण ब्यौरा इस समय नहीं है।

†**वें० प० नायर** : माननीय मंत्री ने कहा कि मूंगफली के तेल के निर्यात की कोई गुंजाइश नहीं है। क्या यह सच नहीं है कि भारत में मूंगफली का तेल सब से अधिक मात्रा में पैदा होता है और विशेष रूप से इसे यूरोप भेजने की पर्याप्त गुंजाइश है ?

†**श्री मोरारजी देसाई** : गुंजाइश न होने का अभिप्राय यह था कि आजकल बाहर भेजने के लिये हमारे पास तेल पर्याप्त मात्रा में नहीं है।

†**श्री वें० प० नायर** : हम यह कैसे जानते हैं कि......

†**श्री मोरारजी देसाई** : मैं माननीय सदस्य से अधिक जानता हूं क्योंकि मेरे पास आंकड़े हैं। उसके उपयोग सम्बन्धी आंकड़े भी हैं। हमारे यहां इस तेल की खपत भी सब से अधिक है। निर्धन व्यक्तियों को हानि पहुंचा कर हम इस का निर्यात नहीं कर सकते हैं। माननीय सदस्य इस तेल का उपयोग नहीं करते हैं और वह इसीलिये इस में रुचि नहीं रखते हैं। अतः मैं इस में सहायता नहीं कर सकता हूं।

†**श्री वें० प० नायर** : हम उन का अभिप्राय ही नहीं समझ सके हैं।

†**अध्यक्ष महोदय** : इतना ही उत्तर दिया जा सकता है। मूंगफली का तेल देश में आन्तरिक खपत के लिये पर्याप्त नहीं है अथवा यह खपत भर ही है। फालतू उत्पादन नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी** : मेरे प्रश्न का गलत अर्थ समझा गया है । मैं ने केवल इतना ही कहा था कि तैयार की हुई खालों और चमड़ों को बाहर भेजने में खुली सामान्य अनुज्ञप्ति के अन्तर्गत पाकिस्तान से यहां कच्चा सामान मंगाने की अनुमति भी नहीं दी जाती है । इस खुली सामान्य अनुज्ञप्ति को रद्द करने के लिये क्या कदम उठाने का विचार है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : कच्चे सामान के उपबन्ध के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†**श्री मोरारजी देसाई** : आवश्यकता होने पर कच्चे माल के आयात के लिये अनुज्ञप्तियां दी जाती हैं । हमने इस प्रश्न पर विचार किया था । इस के लिये सामान्य खुली अनुज्ञप्तियां आवश्यक नहीं है ।

चलचित्र विवाचन प्रमाण पत्र[1]

†*६६५. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने घोषणा की है कि चलचित्र विवाचन प्रमाण पत्र पांच वर्ष के बजाय दस वर्ष तक वैध रहेंगे; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की कार्यवाही का क्या कारण है ?

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

(ख) चलचित्र (विवाचन) नियम, १९५१ के तत्सम्बन्धी नियम में यह विचार करते हुए संशोधन कर दिया गया है कि चलचित्र विवाचन के केन्द्रीय बोर्ड द्वारा चलचित्रों के परीक्षण में पर्याप्त एक रूपता और संगति आ गई है तथा उद्योग भी अनुचित कठिनाई से बच जायेगा ।

†**श्री रघुनाथ सिंह** : क्या यह नियम विदेशी चलचित्रों पर भी लागू होगा ?

†**डा० केसकर** : यह नियम उन सब चलचित्रों पर लागू होगा जिन का परीक्षण किया जा कर सर्टिफिकेट दिया जा चुका है ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

†*६६६. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या **योजना मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में लागू होने वाला द्वितीय पंचवर्षीय योजना का वह कौन सा भाग है जिसे "योजना के आवश्यक भाग" के अन्तर्गत रखा जा सकता है; और

(ख) इस का ब्यौरा क्या है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)**: (क) और (ख). कोयला, रेलवे और पत्तन विकास के सम्बन्ध में आन्ध्र प्रदेश की निम्न परियोजनायें योजना के आवश्यक भाग के अन्तर्गत सम्मिलित हैं :

(१) सिंगरेनी कोयला खानों का विकास ।

(२) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत रेलवे का कार्यक्रम जिस में निम्न कार्य अंशतः अथवा पूर्णरूपेण आन्ध्र प्रदेश में है—

†मूल अंग्रेज़ी में

[1] Censorship Certificates.

(एक) विजयानगरम-वालटेयर, वालटेयर राजमुंदरी और बैजवाड़ा-गुडूर और अर्कोणम–रेनीगुंडा लाइनों को दोहरा करना;

(दो) कांजीपेट–सिकन्दराबाद, बल्हारशाह काजीपेट और बैजवाड़ा–मद्रास सैक्शनों को डीजल चालित बनाना; और

(तीन) भीमवरम्–गुडिवाडा और बैजवाड़ा–गुन्तूर सैक्शनों को मीटर गाज से ब्राड गाज में बदलना ।

(३) विशाखापटनम का विकास कार्यक्रम ।

†**श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि मचरला–काजीपेट लाइन, जो कि सैकिंड फाइव इयर प्लान में ली गई थी, उसे पहले क्यों नहीं ली गई ?

†**श्री ल० ना० मिश्र** : मैं तो नहीं कह सकता कि पहले क्यों नहीं ली गई । माननीय सदस्य यह रेलवे मिनिस्ट्री से पूछें । अब वह कोर आफ दी प्लान में आ जायेगी ।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव** : चूंकि सिंगरेनी कोयला खानें योजना के आवश्यक अंश में हैं मैं जानना चाहता हूं कि योजना अवधि के प्रथम दो वर्षों में इन खानों के विकास के लिये कितनी वित्तीय सहायता दी गई है ?

†**श्री ल० ना० मिश्र** : इस के लिये पूर्व सूचना चाहिये । मेरे पास आंकड़े नहीं हैं ।

†**श्री ब० स० मूर्ति** : राजमुंदरी से विजयानगरम् तक दोहरा होने वाली कुल दूरी, इस कार्य के लिये आवंटित धन और अभी तक खर्च की गई राशि कितनी है ?

†**श्री ल० ना० मिश्र** : निश्चित रकम बताने के लिये पूर्व सूचना चाहिये । यह मेरे पास नहीं है ।

†**श्री हेडा** : आन्ध्र प्रदेश और विशेष रूप से तैलंगाना क्षेत्र में विद्युत् की खपत अत्यन्त कम है मैं जानना चाहता हूं कि आन्ध्र प्रदेश की विद्युत् सम्बन्धी कोई भी परियोजना 'आवश्यक भाग' में सम्मिलित क्यों नहीं की गई है ।

†**श्री ल० ना० मिश्र** : आन्ध्र प्रदेश की विद्युत् योजनायें आवश्यक भाग में सम्मिलित हैं ।

†**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र)** : मैं यह भी बता दूं कि विद्युत् सम्बन्धी परियोजनायें जो निर्माण की अग्रिम अवस्था में हैं यद्यपि योजना के आवश्यक भाग में सम्मिलित नहीं है फिर भी उन्हें उतनी ही प्राथमिकता दी गई है ।

†**श्री ब० स० मूर्ति** : क्या सिलेरू विद्युत् परियोजना आवश्यक भाग में सम्मिलित है ?

†**श्री ल० ना० मिश्र** : विद्युत् परियोजनाओं में मचकुण्ड, तुंगभद्रा और रामगुण्डम् योजनायें सम्मिलित हैं ।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव** : योजना अवधि में सिंगरेनी कोयला खानों के लिये कुल कितनी निधि आवंटित की गई है ?

†**श्री ल० ना० मिश्र** : इस के लिये पूर्व सूचना चाहिये । मेरे पास पृथक् आंकड़े नहीं हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय :** श्री मधुसूदन राव ।

(इसी समय श्री इ० मधुसूदन राव मूच्छित हो गये)

†**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य अस्वस्थ हैं । सभा की बैठक दस या पन्द्रह मिनट तक स्थगित रहेगी ।

इसके पश्चात् लोक-सभा की बैठक स्थगित हुई

लोक-सभा की बैठक ग्यारह बज कर चौवन मिनट पर पुनः आरम्भ हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

†**अध्यक्ष महोदय :** कुछ दिन पूर्व श्री मधुसूदन राव के दांतों में पीड़ा थी । दो दिन पूर्व उन्हों ने दांत निकलवाया था और तभी से उन्हें कुछ बुखार है । उन्हें साधारण रक्तचाप भी था । इतनी कमजोरी होने पर भी वह यहां आये थे । अब वह बिल्कुल ठीक हैं ।

†**श्री रघुनाथ सिंह :** परमात्मा को धन्यवाद है कि वह अब बिल्कुल ठीक हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय :** अब हम दूसरा प्रश्न लेंगे ।

नमक उद्योग

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

(क) क्या भारत सरकार ने नमक उद्योग के कार्य-संचालन की जांच करने और उस में विकास के लिये सिफारिशें प्रस्तुत करने के उद्देश्य से नौ व्यक्तियों की समिति नियुक्त की है ;

(ख) यदि हां, तो इस के सदस्यों के क्या नाम हैं ;

(ग) इस के निर्देश-पद का ब्योरा क्या है ; तथा इस की कब तक कार्य आरम्भ करने की सम्भावना है ; और

(घ) समिति कब तक अपना कार्य पूरा करेगी ?

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

(ख) से (घ). अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है । समिति ने कार्य आरम्भ कर दिया है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २०]**

†**श्री राधा रमण :** क्या सरकार को नमक के निर्माताओं से इस आशय का कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि नमक के वितरण का वर्तमान तरीका ठीक नहीं है, क्योंकि इस में छोटे निर्माताओं की अपेक्षा बड़े निर्माताओं के साथ पक्षपात किया जाता है ?

†**श्री सतीश चन्द्र:** नमक के विकास के सम्बन्ध में इस प्रकार का कोई भी अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ । अन्य मामलों के सम्बन्ध में अभ्यावेदन अवश्य प्राप्त हुए थे ।

†**श्री राधा रमण :** क्या यह समिति, जिस के सम्बन्ध में उपमंत्री ने यह बताया है कि उस ने काम प्रारम्भ कर दिया है, नमक के निर्माण तथा वितरण का काम करने वाले व्यक्तियों से विशेष-कर सहकारी संस्थायें संगठित करने वाले निर्माताओं से, साक्ष्य लेने और उन से सुझाव लेने का कोई विचार रखती है ?

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री सतीश चन्द्र** : जी, हां । समिति दौरे पर जायेगी और नमक का निर्माण करने वाले महत्वपूर्ण क्षेत्रों में जायेगी, और नमक के छोटे और बड़े सभी निर्माताओं से साक्ष्य लेगी, समिति में दोनों के प्रतिनिधि सम्मिलित हैं और वे भी नमक के निर्माण में सहकारी संस्थाओं की स्थापना के कार्य को प्रोत्साहन देंगे ।

†**श्री रामनाथन् चेट्टियार** : इस काम को पूरा करने में समिति का कितना समय लग जायेगा ?

†**श्री सतीश चन्द्र**: समिति को इस कार्य के लिये ६ मास का समय दिया गया है ।

†**श्री खीमजी** : क्या इस समिति के निर्देश पद में भारत में नमक की मंडियों को विकसित करना भी सम्मिलित है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : इस प्रश्न के उत्तर में मैं ने सभा-पटल पर एक विवरण रख दिया है । उस में निर्देश पद निहित है ।

†**श्री [illegible]** : क्या उपभोक्ता भी इस समिति में सम्मिलित हैं ?

†**श्री सतीश चन्द्र**: : उपभोक्ताओं को उस सभा के एक सदस्य के द्वारा प्रतिनिधित्व प्राप्त है ।

†**श्री तंगामणि** : विवरण में यह लिखा हुआ है कि इस समिति के दस सदस्य हैं, जिन में एक उस सभा का सदस्य है और एक स्थानीय विधान सभा का सदस्य है । उन सदस्यों का चुनाव किस आधार पर किया गया है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : नमक का उत्पादन करने वाले मुख्य मुख्य क्षेत्र हैं—बम्बई, मद्रास, आन्ध्र प्रदेश तथा राजस्थान । नमक के बड़े निर्माताओं के एक प्रतिनिधि के रूप में एक सदस्य एक क्षेत्र से लिया गया है, नमक के छोटे निर्माताओं के प्रतिनिधि के रूप में एक सदस्य इस के क्षेत्र से लिया गया है और उपभोक्ताओं का प्रतिनिधित्व तोसरे क्षेत्र के एक संसद् सस्दय द्वारा किया गया है ।

†**श्री दामानी** : राजस्थान में, जहां नमक के विकास और वृद्धि की बड़ी गुंजायश है, नमक उद्योग के विकास की ओर विशेष ध्यान दिया जा रहा है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : माननीय सदस्य कृपया अपना सुझाव इस समिति को भेज दें । वह इस पर अवश्य विचार करेगी ।

अलाभप्रद औद्योगिक एकक[1]

†*६६८. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई गणना की है कि कितने औद्योगिक एकक अलाभप्रद स्थिति में हैं और उन में कितने मज़दूर काम कर रहे हैं ; और

(ख) उन अलाभप्रद औद्योगिक एककों, विशेष कर कपड़े की मिलों के बन्द हो जाने से जिन मजदूरों को काम से निकाल दिये जाने की आशंका है, उन के बारे में सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)** : (क) उन कपड़ा मिलों के बारे में जानकारी उपलब्ध है जोकि पूर्णरूपेण अथवा आंशिक रूप से बन्द हो गई हैं ।

†मूल अंग्रेज़ी में।

[1]Uneconomic Industrial Units.

(ख) औद्योगिक (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अधीन सरकार ने कुछ एक मिलों के सम्बन्ध में जांच करने का आदेश दिया है। राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम तथा औद्योगिक वित्त निगम उद्योगों को ऋण के रूप में धन देता है। औद्योगिक विवाद अधिनियम के अधीन मिलों के बन्द हो जाने पर पीड़ित मजदूर छंटनी प्रतिकर प्राप्त कर सकते हैं।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या सरकार ने उन मिलों के अतिरिक्त जोकि बन्द हो चुकी हैं, उन औद्योगिक केन्द्रों की भी गणना की है जोकि इस समय अलाभप्रद स्थिति में चल रहे हैं और कई कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा)** : हम इस सामान्य प्रश्न पर भी विचार कर रहे हैं। इस समय श्रम मंत्रालय का एक कार्य-वर्ग इस समस्या का पूरा पूरा अध्ययन कर रहा है। जानकारी एकत्रित की जा रही है और फिर इस सम्बन्ध में कई सिफ़ारिशें भी दी जायेंगी।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या मंत्री महोदय को इस सम्बन्ध में कोई जानकारी है कि इस प्रकार के उपक्रमों में कुल कितने मजदूर काम कर रहे हैं ?

†**श्री नन्दा** : जी, हां। उदाहरणार्थ उन कपड़े की मिलों में, जोकि उस समय बन्द हो गई हैं, काम करने वाले मजदूरों की संख्या हम ने दे दी है। अन्य केन्द्रों के बारे में भी हमारे पास जानकारी है।

†**श्री स० म० बनर्जी** : क्या मंत्री महोदय को ज्ञात है कि कानपुर की कपड़ा-मिलों के लगभग ६ हज़ार एवज़ी मजदूरों और चार हज़ार नियमित मजदूरों को बेरोजगारी और छंटनी का सामना करना पड़ रहा है, और यदि हां, तो इस भयंकर समस्या को हल करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**श्री नन्दा** : औद्योगिक एककों को समय समय पर कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। उन कठिनाइयों को हल करने के कई सामान्य उपाय हैं जैसेकि विभिन्न स्रोतों से ऋण प्राप्त किया जा सकता है।

†**श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा** : क्या सरकार द्वारा अन्तिम निर्णय किये जाने तक इस छंटनी को रोकने के बारे में कोई प्रस्थापना है ?

†**श्री नन्दा** : उस का अब कोई प्रश्न नहीं, क्योंकि वे मिलें तो बन्द भी हो चुकी हैं। छंटनी होने पर प्रतिकर प्राप्त करने की व्यवस्था है।

रुई का वायदे का सौदा

*६६९. **श्री राधे लाल व्यास** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सेन्ट्रल इंडिया काटन एसोसियेशन लिमिटेड को मध्य भारत में इन्दौर तथा उज्जैन में रुई के वायदे के सौदे करने की अनुमति इस शर्त पर दी गई थी कि एक वर्ष की अवधि के बाद यह निश्चित किया जायेगा कि उन दोनों जगहों में से किस जगह पर रुई के वायदे के सौदे जारी रखे जायें और उस का मुख्य कार्यालय कहां हो ;

(ख) यदि हां, तो एक वर्ष की अवधि बीत जाने के बाद इस विषय में निर्णय क्यों नहीं किया गया और स्थायी मुख्य कार्यालय के बारे में आदेश क्यों नहीं जारी किया गया ; और

†मूल अंग्रेज़ी में

(ग) उपरोक्त दोनों नगरों में 'वायदे' का सौदा कितना होता है और एक वर्ष में प्रत्येक नगर में एसोसियेशन को कितनी आमदनी हुई या खर्च करना पड़ा ?

वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) इन्दौर और उज्जैन के अलग अलग रिंग जारी रखने या न रखने के प्रश्न की जांच एक साल की अवधि के बाद होनी थी न कि इस प्रश्न की कि सेन्ट्रल इंडिया काटन एसोसियेशन लि० का मुख्य कार्यालय कहां हो ।

(ख) एक वर्ष की अवधि के अन्दर ही एसोसियेशन का कामकाज असंतोषजनक होने के कारण सरकार को २६ नवम्बर, १९५७ से ४ महीनों के लिये डायरेक्टरों का नया बोर्ड नियुक्त करना पड़ा । दोनों रिंगों को जारी रखने या न रखने के प्रश्न की जांच इस बारे में बोर्ड द्वारा की जाने वाली सिफारिशों का ध्यान रख कर, की जायेगी ।

(ग) एक विवरण सभा की मेज पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २२]**

कुछ माननीय सदस्य उठे—

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न का घंटा समाप्त हो चुका है । यह सच है कि आज ११ मिनट के लिये सभा की कार्यवाही स्थगित रही । वैसे तो मैं एक-दो प्रश्न और पूछने की अनुमति दे सकता हूं परन्तु इस से कोई विशेष लाभ न होगा । सभी प्रश्नों के उत्तर छप जायेंगे ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

भारत का मजूरी-नकशा[1]

†*६६१. { **डा० राम सुभग सिंह** :
श्री संगण्णा :

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

(क) क्या सरकार भारत का एक मजूरी-नकशा तैयार करने का विचार रखती है जिस में निर्धारित मजूरियों के बारे में जानकारी दी गई हो ; और

(ख) यदि हां, तो वह नकशा कब तक तैयार हो जायेगा ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)** : (क) जी, हां ।

(ख) अभी कुछ नहीं कहा जा सकता कि यह नकशा कब तक तैयार हो जायेगा । नकशे का तैयार होना इस बात पर निर्भर करता है कि मजूरी गणना तथा अन्य सर्वेक्षणों के द्वारा, जोकि शीघ्र आरम्भ हो जायेंगे, आंकड़े कब तक इकट्ठे होते हैं ।

आयात की गई उपभोज्य वस्तुएं

†*६७०. **श्री वोडयार** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री ११ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या २४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयात की गई उपभोज्य वस्तुओं की कीमतों में असाधारण वृद्धि के सम्बन्ध में स्थिति पर पुनः विचार किया गया है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Wage Map of India.

(ख) यदि हां, तो उस के क्या परिणाम निकले हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि आयात की गई उपभोज्य वस्तुओं के व्यापारी उन वस्तुओं के आयात पर लगाये गये वर्तमान प्रतिबन्धों के कारण बहुत ज्यादा लाभ कमा रहे हैं ; और

(घ) यदि भाग (ग) का उत्तर हां में है, तो इस सम्बन्ध में क्या क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)**: (क) और (ख). सरकार आयात की गई उपभोज्य वस्तुओं की कीमतों पर सदा नज़र रखती है । यह सच है कि इस प्रकार की बहुत सी वस्तुओं की कीमतें उन कीमतों से अधिक हैं जब उनके आयात पर कोई प्रतिबन्ध न था, परन्तु हाल के महीनों में कीमतों में कोई वृद्धि नहीं हुई है ।

(ग) यह सच है कि आयात प्रतिबन्धों के कारण लाभ की गुंजाइश अधिक है ।

(घ) केवल उसी समय आवश्यक कार्यवाही की जायेगी, जबकि अत्यावश्यक उपभोज्य वस्तुओं की कीमतों में अनुचित वृद्धि होगी ।

भारतीय समुद्र में पाकिस्तानी मछुए

†*६७१. **श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को उड़ीसा सरकार से इस आशय की कोई रिपोर्ट प्राप्त हुई है कि पाकिस्तानी मछुवे उड़ीसा के तटों के पास भारतीय समुद्र में मछलियां पकड़ कर अन्तर्राष्ट्रीय विधि का उल्लंघन कर रहे हैं ; और

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

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)** : (क) राज्य सरकार ने इस सम्बन्ध में भारत सरकार को कोई भी सूचना नहीं भेजी है, हां यह ज्ञात हुआ है कि २३ जनवरी, १९५८ को पूर्वी क्षेत्रीय परिषद् की बैठक में उड़ीसा राज्य के विकास मंत्री ने इस विषय की चर्चा की थी ।

(ख) कार्यवाही करने से पहले सरकार उड़ीसा सरकार से पूरे ब्यौरे की प्रतीक्षा कर रही है ।

सीमावर्ती घटना

†*६७२. { **पंडित द्वा० ना० तिवारी** :
डा० राम सुभग सिंह :

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

(क) क्या यह सच है कि जानकारी के तीसरे सप्ताह में पाकिस्तानी सशस्त्र पुलिस ने (पूर्वी पाकिस्तान के) सिल्हट से भारतीय क्षेत्र में घुस कर करीमगंज से एक सिपाही तथा एक असैनिक व्यक्ति का अपहरण कर लिया था ; और

(ख) क्या वे दोनों अपहृत व्यक्ति अब वापिस आ गये हैं ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)** : (क) और (ख). जी, हां । १२ जनवरी, १९५८ को चार पाकिस्तानी सैनिक आसाम के करीमगंज/लाटू में, जोकि भारतीय क्षेत्र में है, घुस आये और एक भारतीय कांस्टेबल तथा एक असैनिक को पकड़ कर पाकिस्तान ले गये थे । पाकिस्तानी सैनिकों ने उस असैनिक को बांध कर कई बार मारा पीटा, परन्तु अन्त में किसी न किसी प्रकार से वह भाग निकलने में सफल हो गया । उस सिपाही के बारे में यह जानकारी प्राप्त हुई है कि वह सरापाट में पाकिस्तान की सीमांत चौकी में ले जाया गया, परन्तु वह अभी तक रिहा नहीं आ है ।

आसाम सरकार ने इस बारे में पूर्वी पाकिस्तान सरकार को एक विरोध पत्र भेजा है । भारत सरकार ने भी कराची स्थित भारतीय उच्चायुक्त से यह कहा है कि वह इस सम्बन्ध में पाकिस्तान सरकार को एक विरोध पत्र दायर करे ।

छोटे पैमाने के उद्योग

†*६७३. **श्री शोभा राम** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिस में यह बताया गया हो कि छोटे पैमाने के उद्योगों को उधार देने के लिये भारत के राज्य बैंकों की अग्रिम परियोजना योजना के केन्द्र अभी तक कहां कहां स्थापित किये गये हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : लोक सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २२]**

बहरीन में भारतीय नर्सें

†*६७४. { **श्री वासुदेवन नायर** :
श्री पुन्नूस :

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

(क) क्या भारत सरकार को बहरीन के सरकारी अस्पताल में सेवा करने वाले/वाली नर्सों (पुरुष तथा स्त्रियों) से उन की शिकायतों के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो उन की क्या क्या शिकायतें हैं ; और

(ग) उस पर क्या क्या कार्यवाही की गई हैं ?

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

(ख) उन की शिकायतों को मुख्य रूप से निम्नलिखित वर्गों में विभाजित किया जा सकता है :—

(१) भारतीय नर्सों को आने जाने तथा छुट्टी सम्बन्धी सुविधायें नहीं दी जा रही हैं और उन्हें न ही ओवरटाइम काम करने पर विशेष भत्ता दिया जाता है जिसे कि वे बहरीन सरकार से की गई संविदा के अनुसार प्राप्त करने के अधिकारी हैं ।

(२) गैर-भारतीय नर्सों को (विशेषकर लेबनान की नर्सों को) उतना ही काम करने पर अधिक वेतन-क्रम प्रदान किये जाते हैं और उन की सेवा की शर्तें भी बेहतर हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) १ के सम्बन्ध में --

बहरीन सरकार को यह बता दिया गया है कि इस बारे में भारतीय नर्सों में बड़ा असंतोष फैल रहा है। राजनयिक तथा अन्य माध्यमों से उस सरकार से यह निवेदन किया गया है कि वे बिना किसी अपवाद अथवा रक्षण के भारतीय नर्सों को वे सभी सुविधायें तथा रियायतें प्रदान करें जो उन्हें देय हैं।

(२) के सम्बन्ध में --

बहरीन सरकार जानती है कि भारतीय तथा गैर-भारतीय नर्सों की सेवा की शर्तों में कितना अन्तर है। वह सरकार इस बात से सहमत हो गयी है कि एक पुनरीक्षित संविदा के द्वारा वह सारे भेद भाव को दूर कर के भारतीय नर्सों की सेवा की शर्तों को भी बेहतर बना देगी। तदनुसार एक नया प्रारूप करार तैयार कर लिया गया है और उस पर बहरीन सरकार के हस्ताक्षर कराने रह गये हैं। इस नये करार में भारतीय नर्सों की सेवा की शर्तों को गैर-भारतीय नर्सों की सेवा शर्तों के समान ही बना दिया गया है। उस नये करार के बारे में बहरीन सरकार का अनुमोदन प्राप्त करने और उसे शीघ्र ही लागू करने का पूरा पूरा प्रयत्न किया जा रहा है।

उरी में सीमावर्ती घटना

†*६७५. { **श्री सें० वें० रामस्वामी :**
श्री इ० मधुसूदन राव : }

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

(क) क्या यह सच है कि २४ जनवरी, १९५८ को पाकिस्तानी सशस्त्र सेना उरी सैक्टर में विराम संधि रेखा को पार करके राज्य के एक सिपाही को पाकिस्तान की सीमा में ले गयी थी।

(ख) क्या इस बारे में संयुक्त राष्ट्र संघ के पर्यवेक्षकों के पास इस बारे मे कोई विरोध पत्र भेजा गया है ;

(ग) क्या इस मामले की जांच की गयी है ; और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

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

(ख) संयुक्त राष्ट्र संघ के पर्यवेक्षकों के पास एक विरोध पत्र भेज दिया गया है।

(ग) और (घ). संयुक्त राष्ट्र संघ के पर्यवेक्षकों द्वारा की गई जांच का परिणाम अभी नहीं आया है।

पुनर्वास मंत्रालय में सतर्कता सम्बन्धी कर्मचारी

†*६७६. **श्री वाजपेयी** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सतर्कता सम्बन्धी कर्मचारियों द्वारा १९५६-५७ में दिल्ली और नई दिल्ली के क्षेत्र में पुनर्वास विभाग के कर्मचारियों के विरुद्ध भ्रष्टाचार के कितने मामले पकड़े गये थे ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : १५ मामले जिनमें १७ सरकारी कर्मचारी ग्रस्त हैं।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण

†*६७७. श्री ही० ना० मुकर्जी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के परिणामों को इकट्ठा करने और उन्हें प्रकाशित कराने के बीच की इतनी अधिक अवधि को कम करने के लिये यदि कोई कार्यवाही की गयी है, तो वह क्या क्या है; और

(ख) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के प्रारूप प्रतिवेदनों को प्रकाशित कराने से पहले वे उनके सम्बन्धित मंत्रियों के अनुमोदन के लिये उनके पास भेजे जाते हैं ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :(क) राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के आंकड़ों को इकट्ठा करने और उन्हें प्रकाशित करने के बीच की अवधि को कम करने के लिये ये कार्यवाहियां की गयी हैं—(१) आंकड़ों को क्रमबद्ध करने के लिये बिजली की मशीनों से अधिक सहायता ली जा रही है; (२) राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण की विभिन्न पारियों में आने वाले विभिन्न विषयों पर प्रतिवेदनों को शीघ्रता से तैयार किया जा रहा है; (३) प्रतिवेदन को जल्दी से छपवाने का प्रबन्ध किया गया है; (४) राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के आंकड़ों को क्रमबद्ध लगाने के काम को सभी से अधिक प्रमुखता दी जा रही है ।

(ख) राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के प्रतिवेदनों के प्रारूप यदि कभी मंत्रालयों/विभागों को भेजे भी जाते हैं तो वे शोधन से पहले ही भेजे जाते हैं ।

तुंगभद्रा परियोजना

†*६७८. श्री ट० सुब्रह्मण्यम : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्षेत्रीय मंत्रणा दाता श्री एस० वी० रामास्वामी ने फरवरी, १९५८ में तुंगभद्रा परियोजना अयाकट क्षेत्र का दौरा किया था; और

(ख) क्या अयाकट क्षेत्र के विकास के सम्बन्ध में उनसे प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) जी, हां ।

(ख) एक प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है और उस पर विचार किया जा रहा है ।

चतुर्थ श्रेणी के सरकारी कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

†*६७९. श्री ईश्वर अय्यर : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री १० दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या १४३२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि नई दिल्ली की पंचकुईं रोड के चतुर्थ श्रेणी के सरकारी कर्मचारियों के क्वार्टरों में पानी तथा बिजली लगाने के सम्बन्ध में कितनी प्रगति हुई है ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : आम इस्तेमाल के लिये ४४ अतिरिक्त पानी के नल लगाने के स्थान पर उन्हें अधिक सुविधायें देने के लिये प्रत्येक क्वार्टर में एक अलग नल लगाने की एक नयी योजना तैयार की गई है । इन क्वार्टरों में बिजली लगाने का काम उस समय होगा जब क्वार्टरों की छत दोबारा बन जायेगी, जिसके लिये एक प्रस्थापना विचाराधीन है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

सीमेंट की फैक्टरियां

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में मद्रास में कितनी सीमेन्ट की फैक्टरियां खोली जायेंगी;

(ख) १९५८, १९५९, १९६० और १९६१ में वर्षवार कितनी फैक्टरियां और कहां कहां खोली जायेंगी;

(ग) क्या तीन वर्तमान केन्द्रों की उत्पादन क्षमता को बढ़ाया जायेगा; और

(घ) योजना काल के अन्त में मद्रास राज्य में उन फैक्टरियों की उत्पादन क्षमता कितनी हो जायेगी ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में मद्रास राज्य में दो नयी फैक्टरियां स्थापित करने के लिये लाइसेन्स जारी किये गये हैं।

(ख) इस वर्ष एक फैक्टरी थिरुवेट्टियार में और एक १९६० में रामनाथपुरम में स्थापित की जायेगी ।

(ग) दो वर्तमान फैक्टरियों की उत्पादन क्षमता में वृद्धि करने का विचार है ।

(घ) आशा है कि द्वितीय योजना के अन्त तक इन फैक्टरियों की उत्पादन क्षमता १,३९९,५०० टन प्रति वर्ष होगी ।

दिल्ली में स्थायी प्रदर्शनी

†*६८१. { **श्री पाणिग्रही :**
श्री राम कृष्ण :

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

(क) क्या सरकार ने दिल्ली में पुराने किले के पास एक स्थायी प्रदर्शनी स्थापित करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या वह एक कृषि प्रदर्शनी होगी या कि औद्योगिक प्रदर्शनी ?

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

(ख) औद्योगिक प्रदर्शनी ।

भारतीय चाय प्रतिनिधिमंडल

†*६८२. { **श्री हेम राज :**
श्री पद्म देव:

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री १० दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ९७४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अफगानिस्तान जाने वाले चाय प्रतिनिधिमण्डल से प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

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

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) :** (क) और (ख). प्रतिवेदन हाल ही में प्राप्त हुआ है; उस पर अभी विचार किया जा रहा है ।

आसाम में सीमेंट की फैक्टरी

†*६८३. **श्री लीलाधर कटकी :**
श्री बसुमतारी :

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

(क) आसाम में पहली सीमेन्ट फैक्टरी स्थापित करने के काम में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) यदि हां, तो उसे कहां पर स्थापित करने का विचार है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) और (ख). खासी और जयन्तिया हिल्ज़ में उमतीनगर के स्थान पर १३२,००० टन की वार्षिक उत्पादन-क्षमता वाली एक सीमेन्ट फैक्टरी स्थापित करने की योजना को मंजूरी दे दी गयी है । यह काम दो प्रक्रमों में पूरा किया जायेगा । प्रत्येक प्रक्रम में ३३,००० टन की उत्पादन-क्षमता की व्यवस्था की जायेगी । पहले प्रक्रम के लिये लाइसेन्स-धारी ने भूमि ले ली है और उसने कारखाने तथा मशीनरी के आवश्यक पुर्जों के लिये आर्डर भी दे दिये हैं । दूसरी अवस्था का कार्य कुछ समय के बाद प्रारम्भ किया जायेगा ।

विदर्भ (बम्बई) में बीड़ी की फैक्टरियां

†*६८४. **श्री बालकृष्ण वासनिक :** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि विदर्भ (बम्बई) के बीड़ी निर्माताओं ने उस क्षेत्र में न्यूनतम मजूरी में वृद्धि हो जाने के कारण अपनी फैक्टरियां विदर्भ से हटा कर पड़ौस के राज्यों में ले जाना प्रारम्भ कर दिया है, जिस के परिणामस्वरूप हजारों मज़दूर बेकार हो रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार उन बीड़ी मजदूरों को बेकारी से बचाने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) :** (क) बीड़ी उद्योग के मज़दूरों के लिये न्यूनतम मजूरी निर्धारित करने के लिये न्यूनतम मजूरी अधिनियम के अधीन बम्बई सरकार उपयुक्त सरकार है । उस सरकार से प्राप्त एक प्रतिवेदन के अनुसार कोई भी बीड़ी फैक्टरी विदर्भ प्रदेश से बाहिर नहीं गयी है ।

(ख) कई राज्य सरकारों द्वारा, जिनमें बम्बई सरकार भी सम्मिलित है निर्धारित बीड़ी उद्योगों की न्यूनतम मजूरियों की दरों में विद्यमान अन्तर को दूर करने के प्रश्न पर विचार करने के लिये शीघ्र ही एक अन्तर्राज्यीय समिति बनाने का विचार है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

पश्चिमी बंगाल में नारियल जटा उद्योग

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

(क) क्या पश्चिमी बंगाल सरकार ने नारियल जटा उद्योग के विकास के लिये कोई योजना भेजी है; और

(ख) यदि हां, तो इसके लिये कितनी राशि मंजूर की गयी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)**: (क) जी, हां । राज्य सरकार द्वारा भेजी गयी योजना में एक ऐसी आदर्श फैक्टरी स्थापित करने का सुझाव भी सम्मिलित है जिसमें गवेषणा अनुभाग हो । क्योंकि नारियल जटा बोर्ड स्वयं कलकत्ता में एक आदर्श फैक्टरी के साथ शाखा गवेषणा संस्था स्थापित करने का विचार रखता है, इसलिये राज्य सरकार से यह निवेदन किया गया है कि वह अपनी योजना पर पुनर्विचार करे ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

जम्मू म सीमावर्ती घटना

†*६८६. **श्रीमती इला पालचौधरी**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १४ फरवरी, १९५८ को जम्मू के निकट ताखु-चख नामक गांव के निकट भालों से लैस पाकिस्तानी असैनिक भारतीय सीमा में घुस आये थे;

(ख) यदि हां, तो घटना का व्योरा क्या है; और

(ग) भविष्य में इस प्रकार की घटनाओं की रोकथाम के लिये क्या क्या प्रभावकारी उपाय किये गये हैं ?

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

(ख) १४ फरवरी, १९५८ को एक भारतीय सिपाही जो कि छुट्टी पर था, भारतीय क्षेत्र में ताखु-चख के निकट अपने ढोर चरा रहा था । दिन के लगभग ३ बजे कुछ एक पाकिस्तानी असैनिक जो कि लाठियों और भालों से लैस थे, भारतीय सीमा में घुस आये और उसके ढोरों को हांक ले जाने का प्रयत्न किया उसने शोर मचाया जिससे हमारा गश्ती दस्ता वहां पर आ पहुंचा । एक पाकिस्तानी आक्रमणकर्ता पकड़ा गया, परन्तु शेष भाग गये ।

(ग) सीमा के साथ साथ पुलिस की चौकियां बिठा दी गयी हैं और गश्ती दस्ते गश्त भी लगाते हैं ।

जिला बोर्डों का उत्सादन

†*६८७. **श्री कालिका सिंह** : क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग सामुदायिक विकास तथा राष्ट्रीय विस्तार सेवा के लिये नियुक्त किये गये अध्ययन दल द्वारा दिये गये प्रतिवेदन के खंड १, भाग १, सैक्शन २, सब-सैक्शन ५ में जिला बोर्डों के उत्सादन और ग्रामीण क्षेत्रों में विकास कार्य के सब पहलुओं का प्रभार ग्रहण करने

†मूल अंग्रेजी में

के लिये एकमात्र प्रतिनिधित्व करने वाली और सशक्त लोकतंत्रात्मक संस्था के निर्माण के सम्बन्ध में व्यक्त विचारों से सहमत हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस विषय में क्या कार्यवाही की गयी है ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) तथा (ख). सभा पटल पर उन टिप्पणों की प्रतियां रखी जाती हैं जिनमें (१) योजना आयोग की अनौपचारिक बैठक जिसमें इस विषय पर विचार किया गया था, के प्रारम्भिक निष्कर्ष तथा (२) इस विषय पर किये गये राष्ट्रीय विकास परिषद् की स्थायी समिति के निर्णय निहित हैं। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २३]

हिन्दुस्तान एन्टीबायोटिक्स (प्राइवेट) लिमिटेड

†*६८८. { **श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा :**
श्री वी० चं० शर्मा : }

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

(क) क्या हिन्दुस्तान एन्टीबायोटिक्स (प्राइवेट) लिमिटेड का प्रसार कार्यक्रम पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो संयंत्र की वर्तमान उत्पादन क्षमता कितनी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) योजना पर काम हो रहा है।

(ख) वर्तमान निर्धारित उत्पादक क्षमता ढाई करोड़ मेगा यूनिट स्टेराइल पेनिसिलीन प्रति वर्ष है ।

नारियल के तेल और खोपरे के भाव

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

(क) हाल ही के महीनों में नारियल के तेल और खोपरे के भाव में वृद्धि होने के क्या कारण हैं;

(ख) अक्तूबर, नवम्बर तथा दिसम्बर, १९५७ में सब से अधिक भाव कितना था; और

(ग) साबुन और वनस्पति उद्योगों पर इसका क्या प्रभाव पड़ा है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) भारत में नारियल के तेल तथा खोपरे के भाव में वृद्धि दुनिया के प्रमुख उत्पादक क्षेत्रों, अर्थात् दक्षिण-पूर्व एशियाई देशों में उनके भाव बढ़ जाने के कारण हुई है ।

(ख) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी हुई है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २४]

(ग) वनस्पति उद्योग पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ा है क्योंकि इसमें बहुत कम नारियल के तेल का उपयोग होता है । तथापि कुछ छोटे पैमाने के साबुन निर्माताओं ने इसकी कमी तथा परिणामस्वरूप मूल्य में वृद्धि के बारे में सरकार से शिकायत की थी और सरकार ने कुछ हद तक आयात नीति में ढील दे दी है ।

---

† मूल अंग्रेजी में

सौन्दर्य-प्रसाधनों का निर्माण

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

(क) क्या पौंड्स उत्पाद जैसे पौंड्स क्रीम, मुख पर लगाने वाला पाउडर और अन्य सौन्दर्य प्रसाधनों का अब भारत में निर्माण होता है;

(ख) अनुज्ञप्तिधारियों को कुल कितने विनियोजन की अनुमति प्रदान की गयी है;

(ग) कारखाना किस स्थान पर लगाया गया है और इसको चलाने वाले समवाय का क्या नाम है; और

(घ) वर्ष १९५५, १९५६ और १९५७ में कुल कितनी पौंड्स उत्पादों की बिक्री हुई ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) इस समय इस देश में केवल मुख पर लगाये जाने वाले पाउडर और टैल्कम पाउडर का निर्माण हो रहा है।

(ख) सरकार ने विदेशी विनियोजन अथवा भारतीय पूंजी के जारी किये जाने के बारे में कोई अनुमति नहीं दी है। आज तक के विनियोजन के बारे में विस्तृत जानकारी एकत्र की जा रही है।

(ग) मैसर्स राइटेड्स (ओरियन्ट) प्राइवेट लिमिटेड; ओल्ड मद्रास रोड, दुरावनी नगर, बंगलौर।

(घ) जानकारी एकत्र की जा रही है।

श्रम-प्रबन्ध सहयोग सम्बन्धी गोष्ठी

†*६९१. **श्री स० म० बनर्जी :**
श्री राम कृष्ण :
श्री तंगामणि :

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

(क) दिल्ली में हाल ही में हुई श्रम-प्रबन्ध सहयोग सम्बन्धी गोष्ठी में कितने प्रतिनिधियों ने भाग लिया;

(ख) गोष्ठी में कौन कौन से सुझाव तथा सिफारिशें की गयीं; और

(ग) उनको कार्यान्वित करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने वाली है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) :** (क) गोष्ठी में १०१ व्यक्तियों ने भाग लिया।

(ख) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २५]**

(ग) योजना भाग लेने वाले एककों द्वारा स्वैच्छिक आधार पर कार्यान्वित करना है। राज्य सरकारों और भाग लेने वाले एककों को गोष्ठी के निष्कर्ष तथा उसमें की गयी सिफारिशों के बारे में सूचित कर दिया गया है और उन से इस विषय में किये गये कार्य के बारे में मंत्रालय को सूचित करते रहने की प्रार्थना की गयी है।

---

† मूल अंग्रेजी में

जरी उद्योग

†*६६२. { **डा० राम सुभग सिंह :**
श्री अ० क० गोपालन :
श्री कोडियान : }

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

(क) क्या ज़री उद्योग की स्थिति की जांच करने के लिये नियुक्त समिति ने अपना प्रतिवेदन दे दिया है; और

(ख) यदि हां, तो उस प्रतिवेदन में दी गयी मुख्य सिफारिशें क्या हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) तथा (ख). उद्योग की स्थिति की जांच करने के लिये दिसम्बर, १९५७ में एक कार्यकारी वर्ग की स्थापना की गयी थी । वर्ग के प्रतिवेदन की प्रतीक्षा है ।

चलचित्रों का आयात

†*६६३. { **श्री रघुनाथ सिंह :**
डा० राम सुभग सिंह :
श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा : }

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने अमरीका से चलचित्रों के आयात सम्बन्धी नियमों में ढिलाई कर दी है; और

(ख) यदि हां, तो १९५८-५९ के दौरान में अमरीकी चलचित्रों पर कितनी विदेशी पूंजी खर्च करने का अनुमान है ?

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

(ख) करार के अनुसार चलचित्रों की भेजी जाने वाली विशुद्ध आय के १२½ प्रतिशत से अधिक राशि भेजने की आज्ञा नहीं दी जाती है । इस समय अभी ठीक-ठीक यह नहीं बताया जा सकता कि १९५८-५९ में भेजी जाने वाली विशुद्ध आय कितनी होगी ।

भारतीय पत्तनों पर दुर्घटनायें

†*६६४. **श्री इ० मधुसूदन राव:** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि १९५५ के बाद से भारतीय पत्तनों पर दुर्घटनाओं में बहुत अधिक वृद्धि हुई है; और

(ख) यदि हां, तो सामान को उतारते, चढ़ाते समय दुर्घटनाओं को कम करने व श्रमिकों की सुरक्षा के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने वाली है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) जी हां ।

(ख) इस सम्बन्ध में निम्नलिखित पग उठाये जा रहे हैं :

(१) गोदी श्रमिकों के प्रशिक्षण के लिये एक योजना बनायी गयी है और उसको पत्तन अधिकारियों और गोदी श्रम बोर्डों में परिचालित कर दिया गया है ।

(२) 'गोदी कार्य में सुरक्षा' पर एक पूरी लम्बाई के चलचित्र का निर्माण जारी है ।

(३) मालिकों तथा श्रमिकों में सुरक्षा जागरूक करने के लिये पत्तनों पर सुरक्षा समितियां स्थापित कर दी गयी हैं ।

(४) कारखानों के मुख्य सलाहकार के संगठनों द्वारा मालिकों और श्रमिकों दोनों को गोदी कार्य में सुरक्षा के बारे में जानकारी देने के लिये टेक्निकल बुलेटिन और सुरक्षा पोस्टर जारी किये जा रहे हैं ।

हैदराबाद में गैस सिलन्डर का विस्फोट

†*६९५. { **पंडित द्वा० ना० तिवारी :**
श्रीमती मफीदा अहमद :
श्री आसर : }

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

(क) क्या यह सत्य है कि २२ जनवरी, १९५८ को हैदराबाद में अखिल भारतीय औद्योगिक प्रदर्शनी में एक गैस सिलन्डर फट गया था ;

(ख) यदि हां, तो कितने व्यक्ति हताहत हुए ;

(ग) क्या कोई जांच की गई है ; और

(घ) यदि हां, तो उस के क्या परिणाम निकले हैं ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)** (क) जी हां ।

(ख) ८ व्यक्ति मारे गये और १३ घायल हुए ।

(ग) तथा (घ) हैदराबाद पुलिस कमिश्नर और विस्फोटक विभाग के एक अधिकारी द्वारा जांच की गयी । विस्फोटक निरीक्षक द्वारा दिये गये प्रारम्भिक प्रतिवेदन में कहा गया है कि एक असुरक्षित सिलन्डर के फटने से विस्फोट हुआ जिसमें एक गुब्बारे बेचने वाले द्वारा गुबारों में भरने के लिये हाइड्रोजन गैस बनायी जा रही थी । भारतीय दंड संहिता के अन्तर्गत एक असुरक्षित धारक में हाइड्रोजन बनाना दंडनीय अपराध है ।

छोटे पैमाने के उद्योग

†६९६. **श्री शोभा राम :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार छोटे पैमाने के उद्योगों के लिये विदेशों से प्रौद्योगिक जानकारों की सेवायें और पूरे संयंत्र तथा उपकरण प्राप्त कर रही है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : जी हां। सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २६]**

ऊन क्षेप्य

†*६९७. { **श्री वासुदेवन् नायर :**
श्री पुन्नूस :

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

(क) क्या यह सच है कि देश में आयात किये गये ऊन क्षेप्य पर कोई आयात शुल्क नहीं लगाया जाता है ; और

(ख) यदि हां, तो इस चीज पर यह रियायत दिये जाने के क्या कारण हैं ?

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

(ख) कम्बल तथा लोई के देशीय निर्माताओं को सहायता देने के लिये।

राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण

†*६९८. **श्री ही० ना० मुकर्जी** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के लिये कार्य का कोई स्थायी कार्यक्रम है ;

(ख) क्या यह सच है कि सर्वेक्षण का संगठन के रूप में विभाजन कर दिया गया है—कैबिनेट सेक्रेटेरियट के अन्तर्गत एक सरकारी विभाग द्वारा सामग्री एकत्र की जाती है और एक गैर-सरकारी निकाय, भारतीय सांख्यिकी संस्था द्वारा व्यवस्थित की जाती है ; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)**: (क) योजना तथा अन्य कार्यों के लिये सामग्री इकट्ठी करना राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण का नियमित कार्यक्रम है। तथापि यह परिदृढ़ नहीं है। समय समय पर विभिन्न मंत्रालयों, सरकारी विभागों इत्यादी की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये विभिन्न पहलुओं पर अधिक ध्यान देते हुए राष्ट्रीय मितव्ययता के विभिन्न पहलुओं सम्बन्धी सामग्री एकत्र की जाती है।

(ख) जी हां। भारतीय सांख्यिकी संस्था एक स्वायत्त संगठन है और सरकार से सम्बन्धित है तथा उसे सरकार से सहायता दी जाती है। यह योजना आयोग के काम से भी सम्बद्ध है।

(ग) राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण द्वारा तैयार किये गये आंकड़ों का सारणीकरण कार्य एक टेक्निकल प्रकार का है और भारतीय सांख्यिकी संस्था ने कई वर्षों से इस कार्य में अनुभव प्राप्त कर लिया है। सांख्यिकी आंकड़ों के व्यवस्थित करने में प्रौद्योगिक तथा बड़ी मात्रा में व्यवहारिक कार्य के लिये संस्था का परियोजना विभाग राष्ट्रीय सांख्यिकी तथा संगठन प्रयोगशाला के ढंग पर कार्य कर रहा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Wool waste.

साइकिलों का निर्यात

†*६९९. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चीन सरकार और कुछ अन्य देश भारत से एक बड़ी मात्रा में साइकिलें खरीदना चाहते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उन देशों की कितनी आवश्यकता है और क्या पत्र व्यवहार पूरा हो गया है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) तथा (ख) जी नहीं। चीन सरकार ने पिछले साल चीन में हुई भारतीय प्रदर्शनी के समय भारतीय साइकिलों के खरीदने में कुछ रुची दिखलाई थी।

आयात अनुज्ञप्तियां

†*७००. **श्री वें० प० नायर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार आयात अनुज्ञप्तियों के दिये जाने के बारे में समवायतः तथा सार्थतः कोई रजिस्टर बना रही हैं ताकि समय पर यह पता लग सके कि प्रत्येक समवाय अथवा सार्थ को कुछ कितने मूल्य की अनुज्ञप्तियां दी गयी ?

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

अखिल भारतीय ट्रेड यूनियन कांग्रेस द्वारा पारित प्रस्ताव

†*७०१. { **श्री स० म० बनर्जी** :
श्री तंगामणि :

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

(क) क्या अखिल भारतीय ट्रेड यूनियन कांग्रेस के दिसम्बर, १९५७ में एरनाकुलम में हुए वार्षिक सम्मेलन में पास किये गये प्रस्ताव सरकार को प्राप्त हो गये हैं और क्या सरकार ने उन पर विचार किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या कोई सुझाव स्वीकार किये गये हैं ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)** : (क) १४ जनवरी, १९५८ को अखिल भारतीय ट्रेड यूनियन कांग्रेस को अपनी पिछले सम्मेलन में पारित प्रस्तावों की प्रतियां भेजने की प्रार्थना की गयी परन्तु यह अभी तक प्राप्त नहीं हुई हैं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

विदेशी प्रकाशनों का आयात

†*७०२. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५७ में विदेशी प्रकाशनों के आयात पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गयी ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस मद पर कितने प्रतिशत विदेशी मुद्रा खर्च हुई ; और

(ग) विदेशी प्रकाशनों के आयात पर प्रतिबन्ध लगाने के सरकार के हाल ही के निश्चय को ध्यान में रखते हुए सरकार भारतीय प्रकाशनों के स्तर को ऊंचा उठाने के लिये क्या प्रलोभन देना चाहती है ?

†**वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) जनवरी से अगस्त, १९५७ की कालावधि में कुल ११६ लाख ७२ हजार रुपये के मूल्य के विदेशी प्रकाशनों का आयात हुआ। वर्ष के बाकी महीनों के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) जनवरी से अगस्त, १९५७ की कालावधि में आयात किये गये विदेशी प्रकाशनों की प्रतिशतता कुल भारतीय आयात से ·१८ थी।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता क्योंकि विदेशी प्रकाशनों के आयात पर प्रतिबन्ध लगाने का ोई निश्चय नहीं किया गया है।

अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मेला, लेपज़िग

†*७०३. { **श्री रघुनाथ सिंह :**
श्री विश्व नाथ राय :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि २ मार्च से ११ मार्च, १९५८ तक लेपज़िग में होने वाले अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मेले में भारत भाग ले रहा है ?

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

अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की अन्तर्देशीय परिवहन समिति

८२१. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हैम्बर्ग (जर्मनी) में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की अन्तर्देशीय परिवहन समिति का जो टा अधिवेशन हुआ था उसमें क्या निर्णय किये गये और उनका भारत पर क्या प्रभाव पड़ा ; और

(ख) इन निश्चयों को भारत में किस प्रकार कार्यान्वित किया गया है ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र): (क) अधिवेशन में पास हुए प्रस्ताव जिन पर सदस्य-राज्यों द्वारा कार्रवाई की जानी है, निम्नलिखित विषयों के बारे में हैं :—

(१) बन्दरगाहों में कार्य संगठन और कार्य-सम्पदा सुधारने के तरीके।

(२) सड़क परिवहन में श्रम निरीक्षण।

(३) गोदी कामगरों के रोजगार को नियमित बनाना ; और

(४) नियोजित ड्राइवरों को उनके रोजगार के बारे में दीवानी कानून संबंधी दावों के विरुद्ध संरक्षण देना।

(ख) विनियम आवश्यक और संभव कार्रवाई के लिये संबंधित केन्द्रीय मंत्रालयों और राज्य सरकारों को भेजे गये हैं। समिति की सिफारिशों को धीरे धीरे ही अमल में लाया जा सकता है।

---

†मूल अंग्रेजी में

काम के घंटों में कमी के बारे में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की समिति

८२२. **श्री म० ला० द्विवेदी** : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जेनेवा में २७ अगस्त से १ सितम्बर, १९५६ तक काम के घंटों में कमी के बारे में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की समिति की जो बैठक हुई थी उसमें क्या-क्या विचार और निर्णय हुए हैं ; और

(ख) इन निर्णयों को भारत में लागू करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र): (क) समिति में (जेनेवा, २७–२९ अगस्त, ५६) जो विचार-विमर्श हुआ उससे कोई निश्चित परिणाम नहीं निकला। इस मामले पर आगे क्या कार्रवाई की जाय, इस बारे में भी कोई समझौता नहीं हुआ । कई प्रतिनिधियों की राय थी कि इस विषय पर और विचार करने की जरूरत है ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन का प्रविधिक समुद्रीय सम्मेलन

८२३. **श्री म० ला० द्विवेदी** : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) लन्दन में १९ सितम्बर से २ अक्तूबर, १९५६ तक हुए अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के प्रविधिक समुद्रीय सम्मेलन में क्या निर्णय किये गये और उनका भारत पर क्या प्रभाव पड़ा ;

(ख) इस सम्मेलन में भाग लेने के लिये भेजे गये प्रतिनिधियों पर भारत सरकार ने क्या खर्च किया ; और

(ग) भारत में इन निर्णयों को लागू करने के लिये क्या किया जा रहा है ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) प्रविधिक समुद्री सम्मेलन ने सिफारिश की कि :

(१) वेतन, जहाजी कार्य-समय और जहाजों में यथोचित नाविक-नियोजन सम्बन्धी १९४९ कनवेनशन के संशोधन विषयक प्रस्तावों के मसविदों को अन्तर्राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन के समुद्री अधिवेशन में रखने के बारे में विचार करने के लिये एक त्रिदलीय कार्यकारी समिति बनाई जाय ।

(२) अन्तर्राष्ट्रीय श्रम कार्यालय आवश्यक रिपोर्टों और विधि-पत्रों आदि की इबारत तैयार करे जिन पर अन्तर्राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन के समुद्रीय अधिवेशन में विचार और निर्णय किया जाय ।

(ख) १९,१७३ रुपय ।

(ग) सम्मेलन के निर्णय पर संबंधित सदस्य-राज्यों द्वारा कोई कार्रवाई करने की जरूरत नहीं थी ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के प्रादेशिक प्रशिक्षण पाठ्य-क्रम

८२४. **श्री म० ला० द्विवेदी : क्या श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसूर में १२ नवम्बर से ११ दिसम्बर, १९५६ तक अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन का सहकारिता के सम्बन्ध में जो प्रादेशिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम हुआ था उसमें किन विषयों के बारे में प्रशिक्षण दिया गया था ;

(ख) उसमें किन किन देशों के कितने कितने प्रशिक्षार्थी आये थे ;

(ग) इस प्रशिक्षण कार्यक्रम पर भारत सरकार ने कुल कितना व्यय किया ; और

(घ) इसमें प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले भारतीयों को किन किन कामों पर लगाया गया है और उनके वेतनों में कितनी वृद्धि की गयी है ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) दस्तकारी, घरेलू और लघु उद्योगों का संगठन करके एशियाई देशों में रोजगार बढ़ाने के लिये सहयोग द्वारा किया जा सकता है, यह प्रशिक्षण पाठ्यक्रम का विषय था ।

(ख) : (ख)

देश का नाम	भाग लेने वालों की संख्या
१. बर्मा	२
२. चीन (फारमोसा)	३
३. इन्डोनेशिया	२
४. जापान	१
५. पाकिस्तान	४
६. मलाया	१
७. थाईलैंड	१
८. भारत	१०

(ग) २८,४९१ रुपये .०३ नये पैसे ।

(घ) प्राप्त जानकारी संलग्न विवरण में दे दी गई है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २७]**

खेतिहर मजदूर

८२५. **श्री म० ला० द्विवेदी** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय अखिल भारतीय खेतिहर मजदूर जांच के लिये कुछ प्रविधिक व्यौरों को तैयार करने के हेतु वर्ष १९५६ के प्रारम्भ में श्रम मंत्रालय केन्द्रीय सांख्यकीय संगठन इत्यादि का जो कार्यकारी दल बनाया गया था उसने क्या काम किया है ;

(ख) यह जांच कितने गांवों में होगी ; और

(ग) सामुदायिक परियोजना क्षेत्र के अन्तर्गत कितने गांव आयेंगे ?

†मूल अंग्रेजी में

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) से (ग). दूसरी अखिल भारतीय खेतिहर मजदूर जांच के लिये स्ट्रेटिफाइड रैंडम सैम्प्लिंग के सिद्धांत के अनुसार ३६९६ गांव चुने गये थे जिनमें जांच की गई। खेतिहर मजदूर परिवारों की औसत सदस्य संख्या, परिवार-बनावट, धनोपार्जन-क्षमता, रोजगार, बेकारी अर्द्धरोजगार, आमदनी, खर्च और कर्जदारी सम्बन्धी जानकारी कार्यकारी दल द्वारा तैयार की गई प्रश्नावली के जरिये एकत्र की गई थी। यह जांच अगस्त १९५६ के आखिर में शुरू की गई थी और १२ महीने में समाप्त हुई। राष्ट्रीय नमूना जांच निदेशालय ने, जिन्हें कि क्षेत्रीय कार्य सौंपा गया था, काम समाप्त कर लिया है। प्राप्त जानकारी की अब भारतीय आंकड़ा संस्था द्वारा तालिकायें बनाई जा रही हैं। जिन ३६९६ गांवों के बारे में जांच की गई उनमें से १५६ सामहिक परियोजना ब्लाकों में, २८८ सामुहिक विकास ब्लाकों में और ८५९ राष्ट्रीय विस्तार सेवा ब्लाकों में स्थित हैं।

खेतिहर मजदूर

८२६. **श्री म० ला० द्विवेदी** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या प्रथम पंचवर्षीय योजनाकाल में खेतिहर मजदूरों की धनोपार्जन क्षमता में कोई वृद्धि हुई है ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : अगस्त १९५६ और सितम्बर १९५७ के दरमियान खेतिहर मजदूरों के परिवारों के बारे में दूसरी अखिल भारतीय जांच की गई थी। इस जांच में परिवार-सदस्य संख्या, धनोपार्जन-क्षमता, वेतन, आमदनी-खर्च और कर्जदारी के सम्बन्ध में जो जानकारी प्राप्त हुई उसकी भारतीय आंकड़ा संस्था द्वारा तालिकायें बनाई जा रही हैं। १९५०–५१ और १९५६–५७ में खेतिहर मजदूर परिवार की औसत धनोपार्जन-क्षमता की स्थिति क्या थी, यह तालिकाओं के बनने पर ही मालूम हो सकता है।

सरकारी उपक्रमों के कर्मचारी

८२७. **श्री म० ला० द्विवेदी** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में कर्मचारियों को क्या क्या कल्याण सुविधायें उपलब्ध हैं; और

(ख) इस सम्बन्ध में एकत्र की गयी जानकारी पर क्या कार्यवाही की गयी है ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) और (ख). कानून के आधीन जिन कल्याण सुविधाओं की व्यवस्था है, वे सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में प्राप्त हैं। कुछेक अन्य सुविधायें; जैसे आवास, चिकित्सा, शिक्षा, मनोरंजन और सांस्कृतिक, जो कि कानून में नहीं दी गई हैं, भी कुछ उपक्रमों में प्राप्त हैं। सरकारी उपक्रमों में कल्याण कार्य सम्बन्धी ठोस स्तरों को निर्धारित करने और उनके अनुसार कल्याण सुविधायें देने के सवाल पर दो विभागीय समितियां जो कि इस काम के लिये बनाई गई हैं, विचार कर रही हैं।

अशोक होटल

८२८. **श्री म० ला० द्विवेदी** : क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जामनगर के महामहिम जाम साहेब और श्री हरबंस लाल चड्ढा का अशोक होटल के प्रबन्ध से अब भी किसी रूप में कोई सम्बन्ध है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) और (ख). श्री हरबंस लाल चड्ढा ने अपने तमाम हिस्से महामहिम नवानगर के जाम साहेब को बेच दिये हैं और अब वह किसी भी रूप में अशोक होटल के प्रबन्ध में सम्बन्ध नहीं रखते हैं । महामहिम जाम साहेब ने कम्पनी के निदेशक बोर्ड में अपना एक निदेशक नियुक्त किया है ।

त्रिपुरा में कुटीर उद्योग

†८२९. **श्री बांगशी ठाकुर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों में त्रिपुरा में कौन कौन से छोटे पैमाने के, ग्रामीण तथा कुटीर उद्योग स्थापित किये गये ;

(ख) उन उद्योगों में कितने व्यक्ति लगे हुए हैं ; और

(ग) उस ही कालावधि में इन उद्योगों को कितनी धनराशि दी गयी ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) एक सूची संलग्न है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २८]**

(ख) जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

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

इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता

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

(क) क्या सरकार को इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता (पश्चिम बंगाल) के कार्यकरण के बारे में कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, १९५१ की धारा १५ के अन्तर्गत कोई जांच करने का विचार है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) सरकार को १९५६ और १९५७ में क्रमशः इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स एम्प्लॉयीज़ एसोसियेशन और इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स (इंडिया फ़ैन) वर्कर्स यूनियन से दो अभ्यावेदन प्राप्त हुए ।

(ख) अभ्यावेदनों में साधारणतः सार्थ के असन्तोषजनक और अकुशल प्रबन्ध के बारे में दोष लगाये गये । दोषों पर सरकार ने जांच की और यह निश्चय किया गया कि प्रगट तथ्यों पर उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, १९५१ के अन्तर्गत कार्यवाही की आवश्यकता नहीं थी । निवेदकों को तदनुसार सूचित कर दिया गया । इन परिस्थितियों में सरकार का उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, १९५१ की धारा १५ के अन्तर्गत जांच करने का कोई विचार नहीं है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता

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

(क) इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता, के श्रमिकों की भविष्य निधि की धन-राशि की रक्षा करने के लिये क्या पग उठाये गये हैं ;

(ख) क्या सरकार इस कम्पनी के उन कर्मचारियों को जो कभी कर्मचारी भविष्य निधि योजना के अन्तर्गत नहीं आते हैं, योजना के अन्तर्गत लाने के लिये कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२, की धारा ३ के अन्तर्गत कार्यवाही करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है ; और

(ग) यदि हां, तो इन कर्मचारियों पर भविष्य निधि योजना कब से लागू कर दी जायेगी ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) :** (क) लगान की बकाया से ११ लाख रुपये की भविष्य निधि की धनराशि को वसूल करने के लिये कार्यवाही की जा रही है । इन देय की राशियों की अदायगी न करने के लिये समवायों के विरुद्ध भी कार्यवाही की गई है ।

(ख) उपरोक्त (क) में बताई गई वसूली, कार्यवाही समाप्त होने और समवाय से धन प्राप्त होने तक सरकार ने इस विषय पर विचार स्थगित कर दिया है ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

चलचित्र

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

(क) वर्ष १९५७-५८ में भारत में कुल कितने चलचित्रों का निर्माण हुआ ; और

(ख) उस ही कालावधि में कुल कितने चलचित्रों को 'यू' सर्टिफिकेट दिया गया ?

†**सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) :** (क) भारत में चलचित्रों के उत्पादन पर कोई नियंत्रण नहीं है । अतः एक विशेष वर्ष में निर्मित चलचित्रों की ठीक संख्या बताना संभव नहीं है । तथापि वर्ष १९५७ में भारत में निर्मित और सार्वजनिक प्रदर्शन के लिये चलचित्र विवाचन के केन्द्रीय बोर्ड (सैंट्रल बोर्ड ऑफ फ़िल्म सैंसर्स) द्वारा चलचित्र अधिनियम, १९५२ के अन्तर्गत प्रमाणित चलचित्र इस प्रकार थे :

३५ मि० मी०	
कथा चित्र (फ़ीचर फ़िल्म)	२९२
२००० फुट से अधिक लम्बाई के चित्र	४१
२००० फुट और उससे कम लम्बाई के चित्र	५१६
१६ मि० मी०	
८०० फुट से अधिक लम्बाई के चित्र	७
८०० फुट और उससे कम लम्बाई के चित्र	२४
योग	८८०

बोर्ड ने १० फ़ीचर फ़िल्मों और एक ट्रेलर को सार्वजनिक प्रदर्शन के लिये प्रमाणपत्र देने से इन्कार कर दिया ।

(ख) ८७३

†मूल अंग्रेजी में

सिलाई की मशीनें

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

(क) क्या भारत सिलाई की मशीनों के निर्माण में आत्मनिर्भर हो गया है ;

(ख) यदि नहीं, तो अब तक १९५७–५८ में कुल कितनी सिलाई की मशीनों का आयात किया गया ; और

(ग) ये मशीनें किन किन देशों से आयात की गईं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क) घरेलू सिलाई की मशीनों के लिये वर्तमान निर्माण करने वाली इकाइयां देश की कुल आवश्यकता को पूरा करने के लिये पर्याप्त हैं । जहां तक औद्योगिक सिलाई की मशीनों का सम्बन्ध है, देश अभी पूरी तरह आत्मनिर्भर नहीं है ; परन्तु यह आशा की जाती है कि अनुज्ञापित क्षमता शीघ्र ही पूरी हो जायेगी और देश की आवश्यकता पूरी करने के लिये पर्याप्त होगी ।

(ख) अप्रैल-अगस्त, १९५७ की कालावधि में सब प्रकार की १०,०९४ सिलाई की मशीनें आयात की गयीं ।

(ग) मुख्यतः ब्रिटेन, जापान और पश्चिम जर्मनी से आयात किया गया ।

पंजाब में राल और तारपीन उद्योग

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

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने पंजाब में राल तथा तारपीन के उद्योग के विकास के सम्बन्ध में पंजाब सरकार से बात की है ; और

(ख) यदि हां, तो मामला किस अवस्था में है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क) जी हां ।

(ख) विषय पंजाब सरकार के विचाराधीन है ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

†८३५. **श्री ओंकार लाल :** क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के पहले दो वर्षों में अब तक राज्यवार ५० हजार रुपये और इससे अधिक की लागत की कितनी परियोजनायें पूरी हुईं ; और

(ख) प्रत्येक पर कितनी धनराशि खर्च की गई ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) :** (क) तथा (ख) जानकारी उपलब्ध नहीं है । इस बात को ध्यान में रखते हुये कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत क्रियान्वित की जा रही ऐसी योजनाओं की संख्या बहुत अधिक है जिन पर ५० हजार रुपये या इससे अधिक लागत आयेगी, सम्पूर्ण देश में विकास के हर क्षेत्र में यह जानकारी एकत्र करने पर जो समय और परिश्रम लगेगा वह प्राप्त होने वाली जानकारी के महत्व के समनुरूप नहीं होगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

कोटा (राजस्थान) में नाइलोन फैक्टरी

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

(क) क्या राजस्थान में कोटा स्थान पर एक नाइलोन फैक्टरी स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो कब से फैक्टरी स्थापित की जायेगी ;

(ग) इस फैक्टरी की स्थापना में कितनी लागत लगेगी ;

(घ) इस फैक्टरी में प्रति वर्ष कितने नाइलोन के उत्पादन का अनुमान है ; और

(ङ) उत्पादन कब से आरम्भ हो जायेगा ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) जी हां।

(ख) प्रस्ताव का प्रौद्योगिक रूप से अध्ययन हो रहा है।

(ग) ७२ लाख रुपये के मूल्य के पूंजीगत उपकरण आयात किये जायेंगे। अन्य चीजों की लागत का पता नहीं है।

(घ) ४ लाख ८० हज़ार पौंड प्रति वर्ष।

(ङ) प्रवर्तकों का कहना है कि लाइसेंस मिलने की तारीख से १८ मास के अन्दर फैक्टरी में उत्पादन होना शुरू हो जायेगा।

त्रिपुरा में विस्थापित व्यक्तियों के लिये ऋण

†८३७. **श्री दशरथ देब** : क्या पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा में कितने विस्थापित व्यक्तियों ने बैल खरीदने के लिये द्वितीय ऋण के सम्बन्ध में आवेदित किया है ; और

(ख) क्या विस्थापित व्यक्तियों के आर्थिक पुनर्वास के लिये सरकार का इस प्रकार के ऋण देने का प्रस्ताव है ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)**: (क) १५ फरवरी, १९५८ तक चालू वित्तीय वर्ष में लगभग १,००० व्यक्तियों ने आवेदित किया है।

(ख) जिन व्यक्तियों को पुनर्वास सहायता पहले दी जा चुकी हो उन्हें सामान्यतया द्वितीय ऋण नहीं दिया जाता है।

उत्तर प्रदेश में उद्योग

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

(क) १९५६-५७ तथा १९५७-५८ में अब तक १९५१ के उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अधीन कितने नये उपक्रमों को अथवा उद्योगों की इकाइयों को लाइसेंस प्रदान किये गये हैं ; और

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) कितने लाइसेंस प्राप्त उपक्रम उत्तर प्रदेश राज्य में स्थित हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) १९५६–५७ में उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अधीन ६९२ लाइसेंस जारी किये गये थे। इसी अधिनियम के अधीन १९५७–५८ में (१५ फरवरी, १९५८ तक) ४२७ लाइसेंस जारी किये गये थे।

(ख) उत्तर प्रदेश में इकाइयों के लिये १९५६–५७ में ६६ लाइसेंस तथा १९५७–५८ में (१५ फरवरी, १९५८ तक) २८ लाइसेंस जारी किये गये थे।

औद्योगिक बस्तियां

†८३९. **श्री अनिरुद्ध सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ३१ जनवरी, १९५८ तक संघ सरकार द्वारा, राज्यवार, कितनी औद्योगिक बस्तियों की मंजूरी दी गई थी और वे कहां स्थित हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २९]**

राजस्थान में हथकरघा उद्योग

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

(क) १९५७–५८ में अब तक हथकरघा उद्योग के विकास के लिये राजस्थान सरकार में कितनी रकम खर्च की गई है ; और

(ख) किन मदों पर खर्च किया गया है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) ३१ दिसम्बर १९५७ तक १,३९,१३२.८८ रुपये।

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

राजस्थान में औद्योगिक एकक[1]

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

(क) क्या १९५८–५९ में राजस्थान में कुछ नये औद्योगिक एकक स्थापित किये जायेंगे ; और

(ख) यदि हां, तो कौन कौन से और कहां कहां ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) तथा (ख) एक विवरण संलग्न है जिसमें जानकारी दी गई है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३०]**

†मूल अंग्रेजी में

[1] Industrial Units.

राजस्थान में विस्थापित व्यक्तियों के लिए मकान

†८४२. **श्री ओंकार लाल** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में ज़िलावार १९५५–५६ तथा १९५६–५७ में विस्थापित व्यक्तियों के लिये कुल कितने मकान निर्मित किये गये थे ;

(ख) इन वर्षों में इन मकानों के निर्माण पर कुल कितनी रकम खर्च की गई थी ; और

(ग) इसी अवधि में किराये के रूप में अथवा मकान की बिक्री की राशि के रूप में इन मकानों से कुल कितनी आमदनी हुई थी ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : (क) से (ग). जानकारी एकत्रित की जा रही है और लोक सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

राजस्थान में अम्बर चर्खा योजना

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

(क) अम्बर चर्खा योजना को लागू किये जाने की तिथि के बाद से योजना की कार्यान्विति के लिये राजस्थान सरकार को अनुदान तथा ऋण के रूप में कितनी रकम दी गई है ;

(ख) अब तक कितनी रकम खर्च की गई है ; और

(ग) प्राप्त परिणाम क्या हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) ३१ जनवरी, १९५८ तक राजस्थान राज्य को निम्न रकमें दी गई थीं :—

अनुदान — १७,६०,८८७ रुपये ।

ऋण— ३४,०५,१०० रुपये ।

(ख) जानकारी प्राप्य नहीं है ।

(ग) ३१ जनवरी, १९५८ तक प्राप्त परिणाम इस प्रकार हैं :—

(१) कताई करने वालों के लिये स्थापित किये गये परिश्रमालयों की संख्या	२२२
(२) स्थापित किये गये विद्यालयों की संख्या —	
(क) शिक्षकों के लिये	४
(ख) बढ़इयों के लिये	३
(३) प्रशिक्षित कर्मचारी —	
(क) कताई करने वाले	१२,८९१
(ख) बढ़ई	
(ग) शिक्षक	५४४

†मूल अंग्रेज़ी में

(४) निर्मित चर्खों की संख्या	१८,७४४
(५) बांटे गये चर्खों की संख्या	११,०८१
(६) धागे का उत्पादन	१ लाख ६० हज़ार पौंड
(७) कपड़े का उत्पादन	८ लाख ७० हज़ार वर्ग गज़
(८) स्थापित किये गये सरञ्जाम कार्यालयों की संख्या	१२

राजस्थान में रेशम उत्पादन केन्द्र

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

(क) राजस्थान में रेशम उत्पादन केन्द्रों की संख्या कितनी है;

(ख) वे जिन स्थानों पर स्थित हैं उनके नाम क्या हैं ;

(ग) अब तक रेशम की कितनी मात्रा उत्पादित की गई है ;

(घ) उससे एक वर्ष में कितना कपड़ा तैयार किया गया है; और

(ङ) जो केन्द्र सरकार के अपने हैं उनकी आय तथा व्यय का ब्योरेवार लेखा क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) शून्य ।

(ख) से (ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

राजस्थान में पंजीबद्ध समवाय

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

(क) राजस्थान में पंजीबद्ध समवायों की संख्या कितनी है ;

(ख) क्या उनमें से कुछ परिसमापित हो गये हैं ; और

(ग) यदि हां, तो क्या उन्होंने आयकर की बकाया रकमें दे दी हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) ६७६ (२६–२–५८ तक)

(ख) ७५ (२६–२–५८ तक)

(ग) जानकारी तुरन्त ही प्राप्य नहीं है ।

राजस्थान की द्वितीय पंचवर्षीय योजना

†८४६. **श्री ओंकार लाल** : क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १६५७–५८ में द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन राजस्थान के लिये कुल कितनी रकम आवंटित की गई थी ;

(ख) कुल कितनी रकम खर्च की गई थी ; और

(ग) यदि कोई रकम खर्च नहीं की गई है तो इसका कारण क्या है ?

†मूल अंग्रेजी में

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)** : (क) तथा (ख). १९५७-५८ के लिये राजस्थान योजना के अधीन आयव्ययक में २१ करोड़ रुपये के व्यय की व्यवस्था थी; योजना आयोग को प्रतिवेदित खर्च सम्बन्धी प्रारम्भिक पुनरीक्षित प्राक्कलन की राशि १७.९४ करोड़ रुपये है।

(ग) प्रविधिक कर्मचारियों और इस्पात की कमी तथा संयंत्र तथा उपकरण प्राप्त करने में विलम्ब के कारण ही मुख्यतः खर्च की राशि पूरी खर्च नहीं की जा सकी है।

इलायची तथा अदरक के तेल

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

(क) क्या भारत इलायची-तेल, इलायची निष्कर्ष, अदरक सार तथा अदरक-तेल का निर्यात कर रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो १९५३-५४ के बाद से इन में से प्रत्येक पदार्थ के निर्यात की वार्षिक कीमत कितनी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) तथा (ख). अदरक तेल के अतिरिक्त अन्य मदों के निर्यात के आंकड़े भारतीय व्यापार वर्गीकरण में पृथक रूप से उल्लिखित नहीं किये जाते हैं। अदरक-तेल को जनवरी, १९५७ के बाद से ही पृथक रूप से वर्गीकृत किया जा रहा है। केवल जनवरी-अक्तूबर, १९५७ की अवधि की जानकारी प्राप्य है और इस अवधि में अदरक-तेल निर्यात नहीं किया गया था।

रंग पदार्थ[1] उद्योग

†८४८. **श्री वें० प० नायर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री सभा-पटल पर एक ऐसा विवरण रखने की कृपा करेंगे कि जिसमें दिखाया गया हो कि रंगों तथा रंग पदार्थों के निर्माणकारी उद्योग की वर्तमान स्थिति क्या है और यह भी बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उद्योग के लिये आयात किये गये कच्चे माल की प्राक्कलित कीमत कितनी है ; और

(ख) १९५४-५५, १९५५-५६ तथा १९५६-५७ के वर्षों में आयात किये गये रंगों के प्रत्येक वर्ग की कीमत कितनी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) तथा (ख). एक विवरण संलग्न है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गई है। [**देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३१**]

तेज की हुई रेह तथा बेंटोनाइट[2]

†८४९. **श्री वें० प० नायर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें तेज की हुई रेह तथा बेंटोनाइट का उत्पादन कर रहे देशी उद्योग का ब्योरा दिया गया हो और यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अधिष्ठापित उत्पादन-सामर्थ्य तथा वार्षिक उत्पादन सम्बन्धी अन्तिम आंकड़े क्या हैं ;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Dyestuffs.

[2]Activated Fullers' Earth and Bentonite.

(ख) देशीय बेंटोनाइट की कीमत आयात किये गये बेंटोनाइट की कीमत की तुलना में कैसी बैठती है ; और

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना की समाप्ति पर प्रचूशी, आवेजनिक, शोधक तथा विरञ्जक मिट्टी की प्राक्कलित मांग क्या होगी और आत्म निर्भरता प्राप्त करने के लिये क्या कार्यवाहियां की गई हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) तेज़ की हुई रेह के लिये अधिष्ठापित क्षमता ५,००० टन प्रति वर्ष है । १९५७ का उत्पादन १,७१५ टन था ।

(ख) देशीय उत्पाद की कीमत ५०० रुपय से ६५० पय प्रति टन के बीच रहती है और आयात किये गये पदार्थ के दाम ६०० रुपये से ७८० रुपये प्रति टन के बीच रहते हैं ।

(ग) अनुमान है कि ३,००० से ४,००० टन प्रति वर्ष की मांग होगी । आशा है कि इस रसायन के निर्माण कार्य में लगे हुये सार्थ रसायन की क़िस्म में सुधार करने पर और अपनी अधिष्टापित क्षमता का अधिकतम सीमा तक उपयोग करने पर पूर्ण मांग को पूरा कर सकेंगे ।

लोबान [1]

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

(क) इस समय भारत में लोबान के निर्माण के संबंध में वर्तमान स्थिति क्या है ; और

(ख) इमारती लकड़ी के समुपचार में उपयोग के लिये लोबान की खपत कितनी है?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) अशोधित कोलतार के आसवन के दौरान लोबान प्राप्त किया जाता है और शोधित कोलतार स्वयं उन कोक-भट्टियों का एक उपोत्पाद है जिन्हें मुख्यतः कोक तथा अथवा कोयला गैस तैयार करने के प्रयोजन से प्रवर्तित किया जाता है । देश में दो प्रकार का कोयला उत्पादित किया जाता है और पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक प्रकार के लोबान का उत्पादन इस प्रकार था :—

उत्पादन

वर्ष	भारी लोबान	हल्का लोबान
	टन	टन
१९५५	२,८३०	२,०००
१९५६	३,३३०	३,०००
१९५७	३,५३०	२,६५०

(ख) वर्तमान खपत लगभग ८,००० टन प्रतिवर्ष है ।

†मूल अंग्रेजी में
[1]Creosote.

काफी हाउस

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

(क) १५ फरवरी, १९५७ तक काफ़ी बोर्ड के अधीन कितने काफ़ी हाउस बन्द किये गये थे ;

(ख) इस प्रकार के काफ़ी हाउस कितने हैं जिन्हें भूतपूर्व कर्मचारियों की सहकारी समितियों को सौंपा गया है ; और

(ग) इस प्रकार काफ़ी हाउस बन्द किये जाने के कारण १५ फरवरी, १९५७ तक छंटनी किये गये कर्मचारियों की संख्या कितनी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)**: (क) तथा (ग) सम्भवतः माननीय सदस्य यह जानकारी चाहते हैं कि १५–२–१९५८ तक कितने काफ़ी हाउस बन्द किये गये थे और कितने कर्मचारियों की छंटनी की गई थी। १४ काफ़ी हाउस तथा ९ काफ़ी पाउडर डिपो बन्द किये गये थे और उस तिथि तक ३२१ कर्मचारियों की छंटनी की गई थी।

(ख) कोई नहीं ।

दियासलाई का उत्पादन

†९५२. { **श्री वें० प० नायर :**
श्री तंगामणि : }

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

(क) १९५५–५६ की तुलना में १९५६–५७ में दियासलाई उत्पादन कैसा बैठता है ;

(ख) इन वर्षों में कितने कारखाने 'विम्को' द्वारा तथा कितने आसाम मैच समवाय द्वारा नियंत्रित थे ; और

(ग) उपरोक्त अवधि में बी० सी० तथा डी० वर्ग के कारखानों का उत्पादन कितना था ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** (क) से (ग). एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३२]**

दुग्ध-उत्पादों का आयात

†८५३. **श्री वें० प० नायर:** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५६–५७ में कुल कितनी कीमत के दुग्ध-उत्पाद का आयात किया गया था ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** लगभग १०·७ करोड़ रुपये।

†मूल अंग्रेजी में

रसायन

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

(क) भारत में गन्धक के तेज़ाब, सोडा एश, क्लोरीन तथा एंमोनियम सल्फ़ेट की प्रति-व्यक्ति खपत कितनी है ; और

(ख) अमेरिका, ब्रिटेन तथा जापान में प्रत्येक मद की प्रतिव्यक्ति खपत की तुलना में ये आंकड़े कैसे बैठते हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)**: (क) तथा (ख) हमारे देश तथा अन्य देशों के लिये भी इस प्रकार के आंकड़े तुरंत ही प्राप्य नहीं हैं ।

पोलिथीन का निर्माण

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

(क) पोलिथीन के देशीय उत्पादन की वर्तमान स्थिति क्या है ; और

(ख) इस में इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीस इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड का कितना अंश है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)**. (क) इस समय देश में पोलिथीन का निर्माण नहीं होता परन्तु १९५६ में सरकार ने कुल ११४ लाख पौंड प्रति वर्ष की अधिष्ठापित क्षमता की दो योजनायें अनुमोदित की थीं । आशा है कि ये कारख़ाने १९५९ में उत्पादन प्रारम्भ कर देंगे ।

(ख) पोलिथीन प्लांट आफ़ अल्कली तथा कैमिकल कारपोरेशन आफ़ इंडिया, लिमिटेड रिशरा, पश्चिमी बंगाल के लिये २४८ लाख रुपये की कुल निर्गमित पूंजी में से मैसर्स इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीस (यू० के०) ने इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीस (इंडिया) को १८० लाख रुपये का पौंड ऋण दिया है ताकि वह, नई व्यापार संस्था में प्रस्तुत किये गये अंश ले सके ।

रंग तथा रंग पदार्थ

†८५६. **श्री वें० प० नायर** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वस्त्र उद्योग के लिये रंगों तथा रंगपदार्थों की कुल मांग कितनी है और इस में से कितनी मात्रा इम्पीरियल कैमिकल इन्डीस्ट्रीस इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड द्वारा दी जाती है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरार जी देसाई)** : वस्त्र उद्योग संबंधी विभिन्न महत्वपूर्ण रंगों की कुल वार्षिक प्राक्कलत मांग लगभग १०७ लाख पौंड है । इस मांग को पूरा करने के लिये इम्पीरियल कैमिकल इन्डस्ट्रीस द्वारा कितनी मात्रा में रंग दिये जाते हैं इसके प्रथक आंकड़े प्राप्य नहीं हैं ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

रसायन

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

(क) द्वितीय पंच वर्षीय योजना में निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में (१) गन्धक के तेज़ाब, (२) कास्टिक सोडा, (३) सोडा एश, (४) क्लोरीन, (५) सुपर फ़ोस्फ़ेट्स तथा (६) एमोनियम सल्फ़ेट के उत्पादन के आंकड़े कैसे बैठते हैं ; और

(ख) क्या इन सभी मदों के संबंध में भारत सरकार को १९६०-६१ के लिये निर्धारित लक्ष्य पूरा करने की आशा है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)**: (क) उत्पादन में बढ़ती हुई प्रवृत्तियों से अब तक यह संकेत मिला है कि उत्पादन की गति लक्ष्यों की तुलना में संतोषजनक है।

(ख) क्योंकि विकास संबंधी विभिन्न योजनाओं की प्रगति अपेक्षित विदेशी मुद्रा ऋणों को प्राप्त करने पर निर्भर है इसलिये इस चरण पर कुछ नहीं कहा जा सकता है।

कास्टिक सोडे का आयात

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

(क) १९५५–५६ तथा १९५६–५७ में कास्टिक सोडा की वस्तुतः कितनी मात्रा आयात की गई थी ;

(ख) आयातकों की सूची में जिन प्रथम पांच सार्थों की नाम सूची में सब से ऊपर हैं उन्हें कितनी मात्रा आयात करने के लिये लाइसेंस दिये गए थे और इस प्रकार के प्रत्येक आयातक का नाम क्या है ; और .

(ग) किन मुख्य उद्योगों में अब कास्टिक सोडे का उपयोग होता है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क)

१९५५–५६	५९,७१३ टन
१९५६–५७	६४,६१५ टन

(ख) एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३३]**

(ग) रेयोन, साबुन, कपड़ा, कागज़, पैट्रोलियम, सूखे रंग तथा वनस्पति तेल।

सोडा एश

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

(क) १९५७–५८ में तथा १९६०–६१ में भी भारी किस्म के सोडा एश के संबंध में भारत की प्राक्कलित आवश्यकता कितनी है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस सोडा एश की कितनी मात्रा अब तक उत्पादित की जा चुकी है अथवा अगले दो वर्षों में उत्पादित किये जाने की सम्भावना है ; और

(ग) चालू अनुज्ञापन अवधि में किन देशों से आयात किया गया है और प्रत्येक देश को कितनी कीमत दी जायेगी ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क)

१९५७–५८ . . .	५०,००० टन
१९६०–६१	६०,००० टन

(ख) १९५९–६० में उत्पादन शुरू होगा इस प्रक्रम पर उत्पादन की मात्रा आंकना कठिन है ।

(ग) एक विवरण संलग्न है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३४]**

भारी सोडा एश

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

(क) यदि भारत में भारी सोडा एश उत्पादित किया जाता है तो उसकी उत्पादन संबंधी वर्तमान स्थिति क्या है ; और

(ख) उत्पादन इकाइयां स्थापित करने के लिये कितने लाइसेंस दिये गये हैं और जिन पक्षों को इन्हें प्रदान किया गया है उनके नाम क्या हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क) इस समय भारी सोडा एश का उत्पादन नहीं होता है ।

(ख) सोडा एश के उत्पादन के लिये इकाइयां स्थापित करने के संबंध में ४ लाइसेंस जारी किये गए हैं और सभी से यह कहा गया है कि वे भारी सोडा एश के निर्माण के लिये अपनी उत्पादन सामर्थ्य का एक भाग पृथक रखें । उन के नाम ये हैं :—

१. टाटा कैमिकल लिमिटेड, मिठापुर ।
२. जियाजी राव काटन मिल्स, (सौराष्ट्र कैमिकल्स) पोरबन्दर ।
३. न्यू सैन्ट्रल जूट मिल्स (साहू कैमिकल्स) , साहुपुरी, मुगल सराय ।
४. एच० एम० डी० एच० भिवंडीवाला एण्ड कम्पनी, बम्बई ।

ऊनी कपड़े के लिये प्रशिक्षण एवं उत्पादन केन्द्र

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

(क) पंजाब में ऊनी कपड़े के निर्माण के लिये प्रशिक्षण एवं उत्पादन केन्द्रों की संख्या कितनी है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस समय केन्द्रों की संख्या कितनी है और उनमें कितने पुरुष तथा स्त्रियां काम कर रही हैं ; और

(ग) इन केन्द्रों की आय तथा व्यय का ब्यौरा क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क) से (ग). राज्य सरकार से जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथा सम्भव शीघ्र ही सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

उत्तर प्रदेश में अम्बर चर्खा कार्यक्रम

८६२. श्री सरजू पाण्डे : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में अम्बर चर्खे की योजना को कार्यान्वित करने के लिये अब तक राज्य सरकार को कितनी धनराशि दी गयी है ;

(ख) इस योजना पर अब तक कुल कितना व्यय किया गया है; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या परिणाम निकले हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) १९५७–५८ में अब तक २,९५,५०० रु० ।

(ख) जानकारी प्राप्त की जा रही है और सभा की मेज पर रख दी जायेगी ।

(ग) कतवारों को ट्रेनिंग देने के लिये सहायता दी गयी है । ३१ जनवरी १९५८ को १२९३ कतवार ट्रेनिंग पा रहे थे और इस तारीख तक ७,३०२ पौंड सूत तैयार किया गया ।

उत्तर प्रदेश में हथकरघा उद्योग

८६३. श्री सरजू पाण्डे : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हथकरघा उद्योग के विकास के लिये १९५७–५८ में अब तक कितनी धन-राशि उत्तर प्रदेश को दी गई ; और

(ख) यह धन-राशि जिन वस्तुओं पर खर्च की गई, उनका ब्यौरा क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) और (ख) .एक विवरण साथ में सभा-पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३५]**

उत्तर प्रदेश में लकड़ी की चीजों के लिये प्रशिक्षण तथा उत्पादन केन्द्र

८६४. श्री सरजू पाण्डे : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में इस समय लकड़ी की वस्तुएं बनाने के लिये कितने प्रशिक्षण केन्द्र चल रहे हैं ;

(ख) इन केन्द्रों में कितने लोग प्रशिक्षण पा रहे हैं ; और

(ग) उन केन्द्रों के आय तथा व्यय का ब्यौरा क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) से (ग). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और यथा समय सभा की मेज पर रख दी जायेगी ।

---

†मूल अंग्रेजी में

उत्तर प्रदेश में हथकरघा वस्त्र उत्पादन केन्द्र

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

(क) उत्तर प्रदेश में हथकरघा का कपड़ा तैयार करने वाले कितने केन्द्र हैं ;

(ख) प्रत्येक केन्द्र में प्रति वर्ष कितना कपड़ा तैयार होता है ;

(ग) इन केन्द्रों में इस समय कितने व्यक्ति प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं ; और

(घ) उन पर प्रति वर्ष कितना व्यय होता है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) उत्तर प्रदेश में हथकरघा बुनकरों की १०७२ सहकारी समितियां हैं जिन के अधीन १,०५,४१८ हथकरघे हैं ।

(ख) उत्तर प्रदेश में जनवरी से नवम्बर १९५७ तक सहकारी समितियों द्वारा हथकरघे का ५१०.५ लाख गज कपड़ा तैयार किया गया ।

(ग) तथा (घ). कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

काम दिलाऊ दफ्तर

८६६. **श्री मोहन स्वरूप** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) काम दिलाऊ दफ्तरों द्वारा वर्ष १९५७–५८ में (राज्यवार) कितने व्यक्तियों को काम दिलाया गया ;

(ख) इनमें से कितनों को राज्य की सेवाओं में, केन्द्र में, अर्द्ध सरकारी और गैर-सरकारी फर्मों में काम दिलाया गया ; और

(ग) केन्द्रीय सरकार ने इन काम दिलाऊ दफ्तरों पर १९५६–५७ में कितना खर्च किया और कितनी राशि अनुदान के रूप में दी ?

श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) : (क) और (ख). विवरण साथ लगा दिया है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३६]**

(ग) नियोजन कार्यालयों का खर्च केन्द्रीय और राज्य सरकारें क्रमशः ६० : ४० के अनुपात में उठाती हैं । १९५६–५७ के दौरान में केन्द्रीय सरकार का खर्च लगभग २६.६६ लाख रुपये हुआ ।

राजस्थान में विस्थापित व्यक्ति

८६७. **डा० राम सुभग सिंह** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी पाकिस्तान के कितने विस्थापित व्यक्ति राजस्थान के कोटा जिले में बसाये गये हैं ; और

(ख) प्रत्येक परिवार को पुनर्वास के लिये और खेती आरम्भ करने के लिये कितनी भूमि और कितनी नकद राशि दी गई है ?

पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क) २०–२–५८ तक ६० काश्तकार शरणार्थी परिवार पुनर्वास के लिये कोटा में भेजे गये थे।

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है । **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३७]**

लौह अयस्क

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

(क) १९५७–५८ में जापान तथा रूस ने भारत से अब तक लौह अयस्क की कितनी मात्रा खरीदी है ; और

(ख) इसे किन निबन्धनों पर खरीदा गया है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) रूस को लौह अयस्क दिये जाने के लिये कोई करार नहीं है । जुलाई, १९५७ से जून, १९५८ की अवधि में भारत के राज्य व्यापार निगम (प्राइवेट) लिमिटेड द्वारा जापान को १३ लाख टन लौह अयस्क दिये जाने का करार था और उसने ३१ दिसम्बर, १९५७ तक ५,२०,७४२ टन लौह अयस्क दिया था।

(ख) ठेकों का व्यौरा बताना राज्य व्यापार निगम के कारोबारी हित में न होगा।

भवन निर्माण में पोलिथिलीन का उपयोग

†८६९. **श्री हेडा** : क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भवन निर्माण के पोलिथिलीन के उपयोग को सरकार ने अनुमोदित किया है;

(ख) यदि हां, तो किस रूप में और इसका उपयोग किस प्रकार किया गया है ; और

(ग) अब तक प्राप्त परिणाम क्या हैं ?

†**निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)** : (क) से (ग). पोलिथिलीन के उपयोग के सम्बन्ध में प्रयोग किये जा रहे हैं और प्राप्त परिणामों के सम्बन्ध में अभी निश्चित रूप से कुछ नहीं कहा जा सकता है।

पंजाब में उद्योग

†८७०. { **श्री दी० चं० शर्मा** :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री २८ अगस्त, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या ९७० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब राज्य में उन स्थानों के नाम जहां द्वितीय पंच वर्षीय योजना के दौरान उद्योग धंधे स्थापित किये जायेंगे; और

(ख) इन स्थानों में स्थापित किये जाने वाले उद्योगों का क्या स्वरूप है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)**:(क) और (ख). जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३८]**

फ्रांस में भारतीय

†**८७१. श्री दी० चं० शर्मा :** क्या **प्रधान मंत्री** इस समय फ्रांस में रहने वाले भारतीयों की व्यावसाय के अनुसार सख्या बताने की कृपा करेंगे ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य और वित मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : पेरिस स्थित भारतीय राजदूतावास में २३५ भारतीय पंजीकृत हैं—विद्यार्थी ८८, भारत सरकार के कर्मचारी ८८, गृहणियां ४८, कलाकार १२, व्यापारी ८, यूनेस्को में नियुक्त भारतीय ६, इंजीनियर ३ पत्रकार २, चिकित्सक २, उद्योगों में काम करने वाले २, धर्मोपदेशक ३, घरेलू कर्मचारी ६।

औद्योगिक सहकारी समितियां

८७२. श्री पद्म देव : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार द्वारा वर्ष १९५७-५८ में औद्योगिक सहकारी समितियों को कुल कितनी राशि ऋण के रूप में दी गई ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई): एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३९]**

काली मिर्च और काजू का निर्यात

†**८७३. श्री इ० मधुसूदन राव :** क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशों को भेजी जाने वाली काली मिर्च और काजू की १९५६ और १९५७ में पृथक-पृथक मात्रा कुल कितनी है; और

(ख) इस निर्यात पर विभिन्न देशों से कुल कितनी विदेशी मुद्रा का अर्जन हुआ है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) और (ख). भारत से जिसका निर्यात किया जाता है और जिसे सामान्यतया काजू कहते हैं वह वस्तुतः काजू की गिरी है। इस आधार पर १९५६ और १९५७ में भारत से निर्यात की जाने वाली 'काजू की गिरी' और 'काली मिर्च' की मात्रा और उनसे अर्जित विदेशी मुद्रा इस प्रकार है :

	१९५६		१९५७ (केवल जनवरी से सितम्बर तक)	
	मात्रा (हंडरवेट में)	कीमात (रुपये)	मात्रा (हंडरवेट में)	कीमत (रुपये)
काजू की गिरी	६,३९,५७०	१५,११,०१,०७५	५,०६,८१६	११,०७,४३,८६२
काली मिर्च	२,४६,०९९	३,४५,३३,६८५	२,६४,२५६	३,०४,२१,८८६

†मूल अंग्रेजी में

बेरोजगार स्नातक

†८७४. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री आजकल भारत के विभिन्न काम दिलाऊ दफ्तरों के चालू रजिस्ट्रों में बेरोजगार स्नातकों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र)**: ३२,२८७ । ३१ दिसम्बर, १९५७ को ।

सेंट्रल इंडिया काटन एसोसियेशन लिमिटेड

८७५. **श्री राधे लाल व्यास** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सैन्ट्रल इण्डिया काटन एसोशियेशन लिमिटेड के अन्तर्गत उज्जैन और इन्दौर में रुई के सौदे के लिये अलग-अलग जो रिंग स्थापित किये गये हैं क्या उनके लिये कोई निश्चित सदस्य संख्या अनिवार्य कर दी गई है ?

(ख) यदि हां, तो इन रिंग्स को चालू करने के लिये कितने सदस्यों की आवश्यकता होती है और इस समय उज्जैन और इन्दौर के रिंग्स में कितने सदस्य हैं ;

(ग) दोनों रिंग्स के कितने सदस्यों ने अलग-अलग अपना सदस्यता शुल्क दे दिया है और वार्षिक चन्दा जमा करा दिया है ; और

(घ) कितने सदस्यों ने उक्त राशियां अभी तक नहीं दी हैं अथवा सदस्यता से त्यागपत्र दे दिया है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) जी हां ।

(ख) आवश्यक सदस्य संख्या : प्रत्येक में ५०

इस समय सदस्य संख्या ।

उज्जैन ६८

इंदौर ५२

(ग) और (घ). दो विवरण सभा पटल पर रखे जाते हैं । [**देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ४०**]

चाय

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

(क) किस देश अथवा देशों में चाय पर १०० प्रतिशत से अधिक आयात शुल्क है ;

(ख) इन देशों के वार्षिक आयात की कुल कितनी मात्रा है ;

(ग) कलकत्ता में यूरोपीय नियंत्रित चाय के आढ़त घरों की १९५६–५७ में कुल कितनी आय है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) कलकत्ता में भारतीय नियंत्रित चाय के आढ़त घरों की उपरोक्त अवधि में कुल कितनी आय है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) जहां तक सरकार को ज्ञात है। चाय की लागत भाड़ा सहित कीमत पर १०० प्रतिशत से अधिक आयात शुल्क किसी देश में नहीं है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) और (घ). निश्चित जानकारी उपलब्ध नहीं है।

मत्स्य डिवीजन में विस्थापित व्यक्ति और मेव

†८७७. **श्री शोभा राम** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्य-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मत्स्य डिवीजन के विस्थापित व्यक्तियों और मेवों को आवंटित कृष्यभूमि के लिये खातेदारी अधिकार कब प्रदान किये जायेंगे ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक कार्य (श्री मेहरचन्द खन्ना)** : केन्द्रीय सरकार द्वारा अधिगृहीत निस्क्रांत कृषि भूमि जिन विस्थापित व्यक्तियों को आवंटित की गई है उन्हें इन जमीनों पर की गई है उन्हें इन जमीनों पर खातेदारी अधिकार प्रदान नहीं किये जायेंगे। यदि उन्होंने आवंटन सम्बन्धी किसी शर्त का उल्लंघन नहीं किया है तो वे अपने भूमि सम्बन्धी दावों से कीमत का समायोजन कर अथवा विस्थापित व्यक्ति (प्रतिकर तथा पुनर्वास) नियम, १६५५ ने उपबंधित नियम के अनुसार वार्षिक किश्तों में रकम देकर स्वामित्व प्राप्त कर सकते हैं।

जिन मेवों से पाकिस्तान चले जाने पर भूमि ले ली गई थी और जिन्हें राजस्थान में जमीन दी गई थी उनके लौटने पर उन्हें अपनी पुरानी जमीने लौटा दी गई हैं अथवा निस्क्रांत सम्पदा अधिनियम प्रशासन की धारा १६ के अन्तर्गत उन्हें वैकल्पिक भूमि आवंटित कर दी गई है। यहां से जाने के पूर्व उन्हें जो अधिकार थे वे सब स्वामित्व, खातेदारी और काश्तकारी इत्यादी अधिकार प्रदान कर दिये गये हैं। इस नीति को क्रियान्वित करने के लिये राज्य सरकार को आवश्यक अनुदेश दे दिये गये हैं।

चेम्बूर कोलोनी

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

(क) क्या सरकार को विदित है कि बम्बई में चम्बूर कोलोनी में विस्थापित व्यक्तियों के लिये नवनिर्मित बहुमंजिली इमारतें और मरम्मत शुदा बैठकों में बिजली के आन्तरिक कनैक्शन नहीं है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)**: चेम्बूर कोलोनी की सरकारी इमारतों में बिजली के आन्तरिक कनैक्शन लगाने में कुछ देर हो गई है क्योंकि बम्बई उपनगरीय विद्युत निगम के साथ शर्तें तय करने में समय लग गया था। अब शर्तें तय हो गई हैं और आशा है की जाती है कि यह कार्य शीध्र ही आरम्भ कर दिया जायेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

लघु उद्योगों का विकास

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

(क) क्या यह सच है कि लघु उद्योगों के विकास और विस्तार की एक योजना को कार्यान्वित करने के लिये कई अमेरिकन स्रोतों से सहायता के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं ; और

(ख) यदि हां, तो किन-किन स्रोतों से किस प्रकार की सहायता के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) और (ख). एक विवरण लोक सभा के पटल पर रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ४१]**

सरकारी क्वार्टरों का दिया जाना

८८०. श्री क० भे० मालवीय : क्या **निर्माण, आवास तथा संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकारी कर्मचारियों को सरकारी क्वार्टर देते समय उन व्यक्तियों को भी दिल्ली-निवासी कर्मचारियों के समकक्ष माना जाता है जो कि शिमला चले जाते हैं या वहा से स्थानान्तरित होकर दिल्ली आते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो १९४७ के बाद भी जबकि शिमला ग्रीष्मकालीन राजधानी नहीं रहा है यह व्यवस्था बनाये रखने का क्या कारण है ?

निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (श्री क० च० रेड्डी) : (क) जी, हां।

(ख) इस नियम को चालू रखने के लिये कई एक विचार रखे गये जैसे (१) केन्द्रीय सरकार के कुछ कार्यालय पूर्ण रूप से या उनका कुछ हिस्सा शिमला में है और दिल्ली में कार्यालयों तथा शिमला में कार्यालयों के बीच तबदीलियां आम हैं (२) कुछ कार्यालय जो कि पहले दिल्ली में थे शिमला में भेज दिये गये और यह उन कार्यालयों के कर्मचारियों के लिये कठिनाई की बात होती यदि उनकी दिल्ली में की गई नौकरी शिमला में मकान लन के लिये गिनी न जाती। (३) बहुत से वे अफ़सर जो, जब गर्मी में शिमला राजधानी होती थी, शिमला चले जाया करते थे, अभी नौकरी में हैं और उनके अधिकारों को सुरक्षित रखना आवश्यक है। क्या बदली हुई परिस्थिति में भी यह विचार अब भी उपयुक्त होंगे इस बात पर विचार करने के लिये सरकार का सुझाव है।

मूंगफली और खाने के तेलों का निर्यात

†**८८१. श्री सुब्बया अम्बलम्** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५० से १९५५ तक प्रत्येक वर्ष में निर्यात किये गये मूंगफली और अन्य खाद्य योग्य तेलों का मूल्य और मात्रा कितनी-कितनी है;

(ख) उपरोक्त अवधि में (वर्षवार) भारत में इस प्रकार के तेलों का कुल उत्पादन कितना हुआ; और

(ग) उपरोक्त अवधि में (वर्षवार) देश में और विदेश में इनका तुलनात्मक बाजार भाव क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी का एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ४२]

पंजाब में छोटे पैमाने के उद्योग

†८८२. सरदार इकबाल सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छोटे पैमाने के उद्योगों के राष्ट्रीय निगम ने १९५७, १९५८ में अभी तक पंजाब में छोटे पैमाने के उद्योगों के लिये आर्डर ले लिये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो छोटे पैमाने के वे उद्योग कौन-कौन से हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) और (ख). एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ४३]

हथकरघा कपड़े का निर्यात

†८८३. सरदार इकबाल सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हथकरघा कपड़े के निर्यात को विनियमित करने के लिये इस वर्ष क्या कार्यवाहियां करने का प्रस्ताव है ; और

(ख) क्या यह सच है कि इस वर्ष निर्यात किये जाने वाले हथकरघा कपड़ की मात्रा १९५७ के निर्यात की तुलना में अधिक होगी ?

†वाणिण्ज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : (क) हथकरघा कपड़े के सम्बन्ध में एक निर्यात संवर्धन शाखा तथा एक हथकरधा निर्यात संगठन स्थापित करने के लिए विचार किया जा रहा है।

(ख) जी, हां।

रेयन के कारखाने

†८८४. सरदार इकबाल सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में रेयन उत्पादन कारखानों की संख्या कितनी है ; और

(ख) उनका वार्षिक उत्पादन कितना है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) : : (क) चार।

(ख) १९५७—२४६.५ लाख पौंड।

राष्ट्रीय पुनर्निर्माण

८८५. श्री प० ला० बारूपाल : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के नव-निर्माण के लिये जनता को प्रोत्साहित करने के हेतु कोई नाटक मंडलियां भी हैं ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो कितनी ;

(ग) इन नाटक मण्डलियों ने १९५५, १९५६ और १९५७ में नवम्बर तक कितने नाटक खेले और कहां-कहां खेले ;

(घ) ये नाटक किस प्रकार के थे ; और

(ङ) उक्त अवधि में इन पर कुल कितना व्यय किया गया ।

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) और (ख). इस मन्त्रालय के गीत और नाटक विभाग ने योजना के प्रचार के लिये देश भर की २९० मण्डलियों के नाम दर्ज किये हैं ।

(ग) देश भर में विभिन्न स्थानों पर खेले गये नाटकों की संख्या इस प्रकार है :—

१९५५	८४६
१९५६ . .	१,१२५
१९५७ (नवम्बर १९५७ तक)	८०० (लगभग)

नाटक खेलने के स्थानों की फेहरिस्त बहुत लम्बी होगी और उपयोगी नहीं सिद्ध होगी ।

(घ) यह नाटक अधिकांश विकास कार्य और रचनात्मक विषयों पर आधारित हैं ।

(ङ) लगभग ९,४०,००० रुपये (अक्तूबर १९५४ से नवम्बर १९५७ तक)

बीड़ी की बिक्री

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

(क) भारत में कुल कितने मूल्य की बीड़ियां बिकती हैं और सिगार तथा सिगरेट के कुल बिक्री मूल्य की तुलना में इसकी प्रतिशतता कितनी है ;

(ख) १९५५–५६, १९५६–५७ तथा १९५७–५८ में अब तक बीड़ियों की कुल बिक्री के आंकड़े क्या हैं ; और

(ग) क्या बीड़ियों की क़िस्म में सुधार करने के लिये कोई कार्यवाही की गई है और यदि हां, तो वे कार्यवाहियां क्या हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : (क) से (ग). राज्य सरकारों से जानकारी एकत्रित की जा रही है और उसे सभा-पटल पर रख दिया जायेगा ।

सीमेंट के कारखाने

†८८७. { **श्री हेम राज** :
श्री पद्म देव :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** ११ फरवरी, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या २७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में, राज्य-वार कितने सीमेंट कारखाने स्थापित किये जायेंगे और वे कहां स्थित होंगे ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उनमें से किन कारखानों को सरकारी क्षेत्र में और किन कारखानों को ग़ैर-सरकारी क्षेत्र में स्थापित किया जायेगा ; और

(ग) उन्हें किसी स्थान पर स्थापित करने के सम्बन्ध में मुख्य रूप से किस कसौटी को ध्यान में रखा जाता है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई) :** (क) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [**देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ४४**]

(ख) ये सभी कारख़ाने ग़ैर-सरकारी क्षेत्र में होंगे और केवल मैसूर आयरन एण्ड स्टील वर्क्स, भद्रावती तथा गवर्नमेंट सीमेंट फ़ैक्टरी, चुर्क की विस्तार योजनायें सरकारी क्षेत्र में हैं।

(ग) सीमेंट के कारखानों के स्थान का निर्णय करते समय मुख्य रूप से इन बातों पर विचार किया जाता है :

(१) इन वस्तुओं की प्राप्यता :—

(१) चूने के पत्थर, जिप्सम आदि जैसा कच्चा माल।

(२) विद्युत् शक्ति तथा जल; और

(३) रेल परिवहन की सुविधायें।

(२) क्षेत्र में माग तथा पूर्ति सम्बन्धी स्थिति।

पंजाब में सरकारी कारखाने

†८८८. **श्री दलजीत सिंह :** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब में भारत सरकार के अधीन प्रत्यक्ष रूप से आने वाले कारखानों तथा श्रमिकों की कुल संख्या कितनी है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) :** पंजाब में १९५६ में भारत सरकार के प्रत्यक्ष रूप से अधीन कारखानों की संख्या २५ थी और उन्हीं के अन्तिम आंकड़े मालूम हैं। इनमें से तेईस कारखानों में प्रतिदिन ८३३१ श्रमिक नियोजित थे। अन्य दो कारखानों के सम्बन्ध में तुरन्त ही जानकारी प्राप्य नहीं है।

काम दिलाऊ दफ्तर

†८८९. **श्री दलजीत सिंह :** क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ३१ दिसम्बर, १९५७ को देश के सभी काम दिलाऊ दफ्तरों के चालू रजिस्ट्रों में सभी वर्गों के कुल कितने व्यक्तियों के नाम दर्ज थे ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री के सभा-सचिव (श्री ल० ना० मिश्र) :** ९,२२,०९९।

†मूल अंग्रेजी में

उत्तर-पूर्वी सीमान्त अभिकरण

†८९०. **श्री हेम बरुआ** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर-पूर्वी सीमान्त अभिकरण में इसकी विभिन्न आदिम जातियों के लिए अब तक कुल कितने सांस्कृतिक कार्यक्रम आयोजित किये गए हैं तथा कार्यान्वित किये गए हैं ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य और वित्त मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : लोक-सभा पटल **पर एक** विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ४५]

विस्थापित व्यक्तियों के लिये कम्बल

८९१. **श्री सरजू पांडे** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७–५८ में विस्थापित व्यक्तियों के लिये कम्बल खरीदने पर कितनी धन राशि खर्च की गई;

(ख) कम्बल खरीदने का ठेका किस शर्त पर दिया गया था ; और

(ग) उक्त अवधि में कितने कम्बल खरीदे गये ?

पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना): (क) से (ग). १९५७–५८ में डायरेक्ट्रेट जनरल आफ सप्लाइज़ एण्ड डिसपोज़ल्ज़ को ९५,३५० कम्बल खरीदने के आर्डर दिये गये थे। डायरेक्ट्रेट जनरल आफ सप्लाइज एण्ड डिसपोज़ल्ज़ ने यह सामान साधारण व्यवस्था के मुताबिक खरीदा था। इन कम्बलों की कीमत लगभग ११.७२ लाख रुपये है।

पंजाब में चाय उद्योग

†८९२. { **श्री हेम राज** : **श्री दलजीत सिंह** : **श्री पद्म देव** : }

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब राज्य को अब तक चाय बागान तथा चाय निर्माण और चाय उद्योग के विकास के लिये कितनी रकमें आवंटित की गई हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : पंजाब राज्य में चाय उद्योग के विकास के लिए १९५७–५८ के सम्बन्ध में चाय बोर्ड के पुनरीक्षित प्राक्कलनों में २ लाख रुपये की रकम की व्यवस्था की गई है। परन्तु अभी इस प्रयोजन के लिए कोई रकम खर्च नहीं की गई है।

डंडकारण्य योजना

†८९३. **श्री बि० दास गुप्त** : क्या **पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डंडकारण्य के जंगल को साफ करने के लिए कुल कितनी प्राक्कलित राशि आवंटित की गई है अथवा आवंटित करने का प्रस्ताव है ; और

(ख) इस क्षेत्र को वास के लिए उपयुक्त बनाने के सम्बन्ध में जिस वन सम्पदा को नष्ट किया जायेगा उसकी कुल कीमत का अनुमान क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)**: (क) अनुमान है कि डंडकारण्य का क्षेत्र ८०,००० वर्गमील है। विस्तृत सर्वेक्षण के बाद ही अभी इस बात का निर्णय किया जाना है कि इस विशाल भूमि का कितना क्षेत्र विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए उपयुक्त है। इसलिए इस प्रक्रम पर माननीय सदस्य द्वारा मांगी गई जानकारी बताना संभव नहीं है। १६५८-५६ के लिये डंडकारण्य योजना के सम्बन्ध में ३ करोड़ रुपये की रकम आवंटित की गई है।

(ख) विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए केवल उसी भूमि को साफ किया जायेगा जहां कीमती बन नहीं है और जो खेती के लिए उपयुक्त है।

जानकारी का प्रश्न

श्री यादव (बाराबंकी): अध्यक्ष महोदय, मैंने एक काम रोको प्रस्ताव श्री पी० जे० राव, प्रेस एटैची इन दी आफिस आफ दी कमिश्नर फौर इण्डिया को मेजो डैम के एक निकट के होटल से निकाले जाने के सम्बन्ध में उठाया है और जो कि आज के समाचार पत्रों में छपी खबर पर आधारित है...

†**अध्यक्ष महोदय**: यदि मैं किसी प्रश्न या संकल्प आदि को प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं देता या किसी अन्य विषय पर दी गई पूर्व सूचना को स्वीकार नहीं करता, तो माननीय सदस्य अभ्यावेदन कर सकते हैं। मैं उसे जरूर देखूंगा। मैंने सूचना कार्यालय (नोटिस आफिस) में एक सुपरिण्टेन्डेन्ट सीलिये नियुक्त किया है। वह इन सब चीजों की जांच करता है। यदि आवश्यक होता है तो मैं सभा के सामने उस विषय को लाता हूं, परन्तु इस प्रकार सदन की कार्यवाही में बाधा डालना उचित नहीं है। आप मुझ से साढ़े तीन बजे मिलें तब मैं आपकी बात सुनूंगा।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

चलचित्र (विवाचन) नियमों के संशोधन के सम्बन्ध में अधिसूचना

†**श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)**: मैं, सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) की ओर से, चलचित्र अधिनियम, १६५२ की धारा ८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत चलचित्र (विवाचन) नियम, १६५१ में कुछ और संशोधन करने वाली दिनांक १५ फरवरी, १६५८ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १७ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं। [पुस्तकालय में रखी गयी, देखिये संख्या एल० टी० ५६६/५८]

काफी नियमों के संशोधन के सम्बन्ध में अधिसूचनायें

†**वाणिज्य मंत्री श्री कानूनगो** : मैं काफी अधिनियम, १६४२ की धारा ४८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत काफी नियम, १६५५ में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं :

(१) एस० ओ० संख्या ११, दिनांक १५ फरवरी, १६५८।

(२) एस० ओ० संख्या ८३, दिनांक २२ फरवरी, १६५८। [पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी० ५७० ५८]

---

†मूल अंग्रेजी में

समिति के लिये निर्वाचन

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) मैं प्रस्ताव करता हूं:—

"कि दिनांक १२ दिसम्बर, १९५७ के एस० आर० ओ० संख्या ३९८३ द्वारा संशोधित रूप में नारियल जटा उद्योग नियम, १९५४ के नियम ४ के उपनियम (१) के खण्ड (ङ) के अनुसरण में लोक-सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसा अध्यक्ष निर्देश दें, नारियल जटा बोर्ड में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें।"

अध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया तथा स्वीकृत हुआ।

अनुपूर्वक अनुदानों की मांगें—रेलवे—जारी

†**अध्यक्ष महोदय**: अब सभा में रेलवे की वर्ष १९५७–५८ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर आगे चर्चा होगी। मांगों पर चर्चा और मतदान के लिये नियत किये गये ३ घंटों में से अब १ घंटा ५७ मिनट बाकी रहे हैं। सारी मांगें और कटौती प्रस्ताव संख्या २, ४, ६ और ७ जो कल प्रस्तुत किये गये थे, सभा के सामने हैं।

अब श्री भरूचा अपना भाषण जारी रखें।

†**श्री नौशीर भरूचा** (पूर्व खानदेश) : ३८४ करोड़ के आय व्ययक में ४५ करोड़ की अनुपूरक मांगें कोई बहुत अच्छी बात दिखाई नहीं देता। रेलवे बोर्ड के टेलीफोन और डाक खर्च पर ही लगभग ३ लाख रुपये का व्यय किया गया है। इस समय जबकि सर्वत्र बचत की बात की जा रही है इतना खर्च उचित नहीं कहा जा सकता। दूसरी बात रेलवे पुलों का पुनरीक्षण करने के लिये समुचित कर्मचारियों के अभाव की है। इसकी व्यवस्था की जानी चाहिये।

[**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

परन्तु इसके लिये केवल ४ लाख रु० की ही व्यवस्था की गयी है। इतनी थोड़ी राशि से सभी पुलों का निरीक्षण कैसे सम्भव हो सकेगा? पुलों को बने काफी समय हो चुका इसलिये अब व्यवस्था यह होनी चाहिये कि इन पुलों के निरीक्षण के लिये एक स्थायी विभाग हो जिनके पास सभी प्रकार के विद्युत् यंत्र उपलब्ध हों। पुराने ढंग से पुलों का सर्वेक्षण कर के हम इस समस्या को हल नहीं कर सकते।

रेलवे लाइनों व पुलों की सुरक्षा पर २.७ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है। यह राशि बहुत ही कम है। रेलवे के इतिहास की सबसे अधिक दुर्घटनायें इसी वर्ष हुई हैं। अधिकांश दुर्घटनायें कर्मचारियों की गलती से हुई हैं। इसका एक कारण यह भी है हमारे दूर संचार तथा सिगनलों के साधनों की व्यवस्था वैज्ञानिक ढंग पर नहीं की जाती। उसके लिए राशि की व्यवस्था करने पर हमें कोई आपत्ति नहीं, परन्तु काम ठीक ढंग से होना ही चाहिए। रेलवे के कंट्रोल रूमों की व्यवस्था इस ढंग से होनी चाहिए कि सिगनलों के खराब होने की सूचना का पता कन्ट्रोल रूम में बैठे बैठे अपने आप प्राप्त हो जाये ताकि उचित कार्यवाही तुरन्त की जाये। यह दोष तब ही दूर हो सकता है यदि वैज्ञानिक इस ओर कुछ ध्यान दें। कर्मचारियों पर किये जा रहे साधारण व्यय के सम्बन्ध में मेरा यह कहना है कि रेलवे की ओर से पदावनति तथा वार्षिक तरक्की को रोकने की सजा दी जा रही है। हालांकि मजूरी भुगतान अधिनियम के अन्तर्गत ऐसा किया जाना वर्जित है। मन्त्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री नौशार भरूचा]

रेलवे दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में मुआवजा देने के सम्बन्ध में ६।। लाख की व्यवस्था की गयी है। इसके लिए तो अधिक राशि देने पर भी सभा को कोई आपत्ति नहीं हो सकती। यद्यपि इससे दुर्घटनायें तो नहीं रुक सकतीं परन्तु दुःखी लोगों को कुछ सहारा अवश्य मिल सकता है। इसके साथ ही इस सम्बन्ध में मेरे कुछ सुझाव भी हैं। दुर्घटनाग्रस्त लोगों के परिवहन का मुफ्त प्रबन्ध किया जाना चाहिए। और इसके लिए मौके के अधिकारियों को समुचित अधिकार दिये जाने चाहियें। ऐसे लोगों का इलाज भी अस्पतालों में मुफ्त होना चाहिए और रेलवे बोर्ड को इस सम्बन्ध में पूरा उत्तरदायित्व अपने ऊपर ले लेना चाहिए। इसके अतिरिक्त घायलों को समुचित मुआवजा मिलना ही चाहिए। मुआवजे की राशि निर्धारित करने के लिये यदि कोई आन्तरिक न्यायाधिकरण की स्थापना कर ली जाये तो बहुत अच्छा हो। यह न्यायाधिकरण मुआवजे की राशि निर्धारित किया करे। प्रशासन शक्ति का मोह छोड़कर मानवीय आधार पर इस समस्या को हल किया जाना चाहिये। लोगों को अदालतों का दरवाजा खटखटाने पर बाध्य नहीं किया जाना चाहिए।

अन्त में मैं सदन का ध्यान १४.६२ करोड़ की अतिरिक्त राशि की ओर दिलाना चाहता हूं। यह राशि चोला बिजली घर बनाने तथा रूरकेला ड्रग डब्लिंग और रेल के डिब्बे बनाने के कारखाने इत्यादि के लिए रखी गयी है, परन्तु इन बातों का ध्यान अचानक तो आया नहीं है। मूल आय व्ययक निर्माण करते समय इनका ध्यान क्यों नहीं किया गया।

†**श्री पाणिग्रही** (पुरी) : मांग संख्या १७ के अन्तर्गत पुराने डिब्बों और इंजिनों के स्थान पर नये डिब्बे व इंजन लाने के लिए अधिक राशि की मांग की गयी है। मैं माननीय मंत्री का ध्यान उड़ीसा की दो रेलवे लाइनों की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। यह रूपसा बजरीपोसी तथा नौपदा गुनपुर लाइनें हैं। गत ५०, ६० वर्ष से इसके विकास की ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया है। इसका कुछ भी सुधार नहीं हुआ। इसकी उपेक्षा नहीं की जानी चाहिये क्योंकि इस इलाके में और कोई अन्य रेलवे लाइन नहीं है।

मांग संख्या ५ में, गाड़ियों में रोशनी की व्यवस्था के लिए धन मांगा गया है। झारसुगदा से सम्बलपुर की ब्रांच लाइन पर जो रेलें रात को चलती हैं उनमें रोशनी की कोई व्यवस्था नहीं होती। मांग संख्या १ के सम्बन्ध में मैं १,२०,००० की जनसंख्या वाले नगर कटक के रेलवे स्टेशन की शोचनीय अवस्था की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। उसका सुधार किया जाना चाहिए। कटक के नगर में कोई टिकट घर की व्यवस्था नहीं, हालांकि इसका कई बार आश्वासन दिया गया है।

श्री पहाड़िया (सवाई माधोपुर रक्षित अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, आज चूंकि बहुत दिनों की कोशिश के बाद मुझे पहली बार बोलने का मौका मिला है इसलिए रेलवे के सम्बन्ध में मैं भी अपने कुछ विचार रखना चाहता हूं। रेलवेज़ के सम्बन्ध में मुझसे पहले बहुत सी बातें कही जा चुकी हैं लेकिन कुछ ऐसी मूलभूत बातें हैं जिनको कि बिल्कुल भुला दिया गया है और मैं उनकी ओर रेलवे मंत्री महोदय और उनके मंत्रालय का ध्यान दिला देना आवश्यक समझता हूं।

सब से पहली बात तो यह है कि राजस्थान के सूखाग्रस्त क्षेत्रों में पहले रेलवेज़ की तरफ से यह व्यवस्था की जाती थी कि जहां पर पानी का अभाव है वहां पर रेलवे

†मूल अंग्रेजी में

के इंजन में पानी चला करता था, एक बोगी इस तरह की चलती थी जिससे यात्रियों को पीने का पानी सप्लाई किया जाता था और गांवों के उन स्टेशनों पर जहां पानी नहीं है वहां पर पानी सप्लाई किया जाता था लेकिन अभी ३, ४ साल से यह व्यवस्था बंद कर दी गई है जिस से कि राजस्थान के सूखाग्रस्त क्षेत्र में पानी का अभाव खटकने लगा है । मैं चाहता हूं कि उस व्यवस्था को पुनः चालू किया जाय क्योंकि उस से यात्रियों को भी सुविधा होगी और उन गांवों को जहां ४, ४ और ५, ५ मील से पानी आता है उन को भी पुनः पानी की सुविधा हो जायगी ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि बीकानेर स्टेट रेलवेज़ में आजकल फाटकों का कोई इन्तज़ाम नहीं है । मैं अभी परसों गंगानगर गया था और मुझे बताया गया कि दो दिन पहले ही फाटक न होने के कारण एक ऐक्सीडेंट हो चुका है । रेल की पटरियों पर जाने के रास्ते बने हुए हैं लेकिन फाटकों का कोई इन्तज़ाम नहीं है और उसकी वजह से गंगानगर जैसी जगह में महीने में एक ऐक्सीडेंट हो जाना कोई बड़ी बात नहीं है । इसलिए मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान उधर दिलाते हुए यह निवेदन करना चाहता हूं कि ख़ास २ जगहों पर जहां से कि रेल की पटरियों पर होकर रास्ते गुजरते हों वहां पर फाटक बनवा दिये जांय ।

एक बात उपाध्यक्ष महोदय, किसी ने नहीं कही लेकिन मैं उसे कहना उचित समझता हूं और वह यह है कि पश्चिमी रेलवे में आमतौर पर महिलाओं का जो अलग डिब्बा होता है वह खाली पाया जाता है, पूरे का पूरा डिब्बा ख़ाली पड़ा रहता है और थर्ड क्लास के जो दूसरे जनरल डिब्बे होते हैं उन में काफी भीड़ रहती है और यात्रियों को जगह नहीं मिलती है । इसलिए यह महिलाओं के डिब्बे को यदि हटा दिया जाय तो उस से महिलाओं को कोई विशेष असुविधा नहीं होने वाली है क्योंकि महिलाएं अक्सर आम डिब्बों में ही बैठती हैं जिनमें कि पुरुष बैठते हैं ।

एक दूसरी परेशानी और दिक्क़त जो कि मुझे रेलवे में पेश आती है मालूम नहीं और माननीय सदस्यों को पेश आती है अथवा नहीं लेकिन मुझे तो होती है और वह यह है कि चेक करने पर भी यक़ीन नहीं करते हैं कि मैं पार्लियामेंट का सदस्य हूं और मेरा सुझाव है कि उस के लिए संसद् के सभी सदस्यों को एक विशेष बैज दिया जाय जिस से कि रेल कर्मचारी पहचान जांय कि यह संसद् के सदस्य हैं । रेलवे के कर्मचारी पता नहीं उन में सभ्यता का अभाव है या उनकी बोलचाल की भाषा ही इस तरीक़े की है या खास करके मेरे साथ ही होता है जो भी हो, जब भी मैं स्टेशन पर जाऊंगा तो तीन बार पास देखेंगे और ईश्यू स्लिप देखेंगे लेकिन भले आदमी यक़ीन नहीं करेंगे और कोई दूसरे मेम्बर साहब जब तक गवाही नहीं दे देंगे तब तक मुझे तो छोड़ते नहीं हैं । अक्सर कर के होता है कि मैं अपना सामान लेकर पहुंचता हूं और अगर इस बीच कोई रेलवे का कर्मचारी आकर पूछता है कि आप किस का सामान उठा कर लाये हैं तो मैं कह देता हूं कि यह जगन्नाथ पहाड़िया का सामान है जो कि अभी आने वाले हैं और ऐसा कहने से ही वह मुझ को छोड़ कर जाता है । इस के लिए मेरा कहना है कि एक विशेष क़िस्म के बैजेज़ मेम्बर्स को दिये जांय ताकि आज जो उनको असुविधा होती है वह न हो सके और इस से अकेले रेलवे में ही सुविधा नही होगी बल्कि यहां हाउस में भी होगी क्योंकि मेरे साथ तो हाउस में भी वही दिक्क़त पेश आती है ......

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : यह तो अध्यक्ष महोदय कर सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : हम सोच रहे हैं कि ऐसे बैजेज़ दिये जांय।

श्री पहाड़िया : इस के अतिरिक्त मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि गाड़ियों के डिब्बों में दूरी के लिए जो संकेत स्वरूप चिन्ह बनाये गये हैं जैसे १०० मील वाले डिब्बे के लिए एक चिन्ह रक्खा गया है और ३०० मील के डिब्बे के वास्ते दूसरा चिन्ह रक्खा गया है लेकिन अक्सर करके देखा जाता है कि आम जनता उन चिन्हों को समझ नहीं पाती है और इस कारण जो दूर जाने वाले यात्रियों के लिए अलग से डिब्बे होते हैं उन में काफ़ी भीड़ हो जाती है और कम दूरी वाले मुसाफ़िर भी उन्हीं में आकर बैठ जाते हैं और इस से दूर के यात्रियों को बड़ी परेशानी और असुविधा का सामना करना होता है। इसलिए मैं चाहता हूं कि उन डिब्बों पर बजाय चिन्ह लगाने के यह लिख दिया जाय कि यह डिब्बा इतने मील के यात्रियों के लिए है और ऐसा होने से यात्रियों को ठीक से समझने में आसानी रहेगी और आज जो दूर के सफर वाले यात्रियों के डिब्बे में अनावश्यक भीड़ हो जाया करती है वह नहीं होगी।

इसी सिलसिले में मैं मंत्री महोदय का ध्यान रेलवे स्टेशनों पर हिन्दी के प्रयोग के विषय में दिलाना चाहूंगा। आज देखने में आता है कि रेलवे स्टेशनों पर शुद्ध हिन्दी का प्रयोग नहीं हो रहा है। उदाहरण के लिये मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि नई दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर ऐसा लिखा है : "साफ़ सफ़ाई सेवा से लाभ उठाइये", इस तरह की डबलिंग होती है। इस तरह के अजीब अजीब शब्द इस्तेमाल होते हैं। मेरा कहना है कि रेलवेज़ में अगर हिन्दी का प्रयोग किया जाय तो ठीक तरीके से किया जाय और शुद्ध हिन्दी का प्रयोग किया जाय और अगर ठीक तरीके से हिन्दी का प्रयोग नहीं किया जा सकता है तो फिर अंग्रेजी में किया जाय और इस में कोई बुराई की बात नहीं है लेकिन हिन्दी को इस त ीके से अशुद्ध करना ठीक नहीं जंचता।

एक बात यह देखने में आई है कि बड़े बड़े स्टेशनों पर जैसे लखनऊ और दिल्ली आदि में टिकट डिस्टिब्यूटर्स और माल बाबुओं के वास्ते बैठने की जगह बहुत कम होती है और जिसके कारण उन को बहुत परेशानी होती है। मेरा कहना है कि अगर उनके बैठने के और उनके लिए दूसरे इन्तज़ामात ठीक होंगे तो वह ज्यादा सुविधाजनक ढंग से काम कर सकेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य चूंकि पहली दफ़ा बोले और बड़ी मुश्किल से उन को यह अवसर मिल सका है इसलिए मैं ने उन को टोका नहीं क्योंकि यह डिसकशन आम रेलवे बजट पर न होकर सप्लीमेंटरी ग्रान्ट्स पर हो रहा है।

श्री पहाड़िया : मैं ने तो आम बहस के समय बोलने के लिए समय मांगा था लेकिन टाईम नहीं मिला इसलिए इसी को आम बहस पर मेरी स्पीच समझ लिया जाय।

कुछ शब्द मैं रेलवे में फैले हुए भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में भी कह देना चाहता हूं क्योंकि खास कर मेरे इलाके में चार बड़ी बड़ी मंडियां हैं और वहां से अक्सर यह शिकायत आती रहती है कि बुकिंग क्लर्कस बिना पैसा लिये बात तक नहीं करते। हांलाकि नम्बर लग जाता है लेकिन होता यह है कि जो लोग पैसा दे देते हैं उनका माल जल्दी लद जाता है और न बर वाले धरे रह जाते हैं। पैसा देने वालों का नम्बर जल्दी आ जाता है। इसी तरह टिकट चैकर्स भी मसाफिरों से पैसा ऐंठते हैं और बिना टिकट चलने वाले मसाफिरों से पैसा वसूल करके अपनी

जेब में रख लेते हैं और उनको स्टेशन से बाहर निकाल देते हैं। मैं अपने क्षेत्र सवाई माधोपुर की बाबत बतलाना चाहता हूं कि वहां पर एक बहुत बड़ी सीमेंट फैक्टरी है और हांलाकि सीमेंट और नाज के लिए अलग अलग कोटा एलोटिड है लेकिन यह देखा जाता है कि सीमेंट के कोटे के साथ साथ जो अनाज के लिए अलग कोटा, निर्धारित होता है वह भी सीमेंट को दे दिया जाता है । इस तरह की शिकायत बार बार आई है। इसके बारे में रेलवे बोर्ड को लिखा भी गया है लेकिन अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया गया। मेरा सुझाव है कि सीमेंट के डिब्बों और अनाज के डिब्बों के जो अलग अलग कोटे हैं उनका ध्यान रक्खा जाय।

एक दूसरी बात जिसका कि एक मेम्बर साहब ने ज़िक्र किया और वह यह है कि जिस समय राजस्थान रेलवेज को भारत सरकार की रेलवेज़ के साथ इंटीग्रेट किया गया था उस समय राजस्थान सरकार के कुछ शेयर्स उस रेलवे में थे। उनका अभी तक कोई हिसाब नहीं किया गया है। मैं चाहता हूं कि उनका मुआविज़ा देने की व्यवस्था ठीक से की जाय।

रेलों के टाईमिंग्स् आदि के बारे में अनेक माननीय सदस्यों ने रेलवे मंत्रालय को सुझाव दिये हैं। मैं भी अपने क्षेत्र के बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। आज जो बयाना से मथुरा शटल गाड़ी चलती है वह जनता गाड़ी से एक घंटे बाद ही चल देती है इसलिए उसका समय बदला जाय और मथुरा बयाना को मथुरा से कोटा तथा आगरा बयाना को, आगरा से कोटा तक ले जाया जाय और ऐसा होने से लोकल यात्रियों को काफ़ी सुविधा हो जायेगी। इन शब्दों के साथ उपाध्यक्ष महोदय, आपको पुनः धन्यवाद देते हुए मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

†**श्री ब० स० मूर्त्ति** (काकिनाड़ा-रक्षित अनुसूचित जातियां) : यह ठीक है कि रेल के डिब्बे बनाने के कारखाने को हम अपनी एक सफलता कह सकते हैं परन्तु उसके संचालन में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ा रहा है। इस सम्बन्ध में मेरा यह कहना है कि सागौन की लकड़ी विदेशों से मंगाई जा रही है। इसे आंध्र अथवा केरल से प्राप्त किया जा सकता है पर न जाने क्यों हमारा रेलवे मंत्रालय इसी बात पर तुला बैठा है कि वह बाहर से ही मंगायेगा। इसके अतिरिक्त मेरी एक शिकायत यह है कि हरिजनों को बहुत ही कम संख्या में नौकरियां दी गयी हैं। साथ ही यह भी कहा जा रहा है कि इस बात के प्रमाणित करने के लिये कि अमुक व्यक्ति हरिजन है एक गजटेड अधिकारी का प्रमाण पत्र आवश्यक है। मेरा सुझाव है कि संसद-सदस्य अथवा राज्य विधान सभा के सदस्य के प्रमाण पत्र को ही पर्याप्त मान लिया जाये।

†**श्री जगजीवन राम** : संसद सदस्यों अथवा विधान सभा के सदस्यों के प्रमाण पत्र स्वीकार कर लिये जाते हैं।

†**श्री ब० स० मूर्त्ति** : यह अच्छी बात है, परन्तु मंत्री महोदय को यह भी देखना चाहिए कि चौथे दर्जे के कर्मचारियों की भर्ती में हरिजनों के साथ अन्याय न हो।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री नलदुर्गकर (उस्मानाबाद) : मौअज्जिज नायब सदर, रेलवे में सफर करने के बाद मुझे जो तजुर्बात हासिल हुए हैं, उन की निस्बत मैं माननीय मंत्री को तवज्जह मब्जूल करना चाहता हूं। रेलवे ने जो तरक्कियात इस साल में की हैं, उन की निस्बत मैं रेलवे को मुबारकबाद देता हूं। इस की निस्बत मुझे कुछ शिकायत नहीं है। लेकिन परली धिकाराबाद लाइन पर जो निहायत अफसोसनाक तरीका इस वक्त रायज है, उस की तरफ मैं मंत्री महाशय की तवज्जह दिलाना चाहता हूं। १५, जनवरी, १६५८ को मैं खुद उस रेलवे पर सफर कर रहा था। लाटुर रोड स्टेशन पर गाड़ी आने के आधे घंटे पहले पहुंचने पर भी देखा कि बुकिंग आफिस बन्द था। उस के बाद जब गाड़ी आ कर पहुंची तो तकरीबन ८० पैसेन्जर उस में बिना टिकिट थे। जब मैंने गाड़ी में चेक किया तो मालूम हुआ कि यह तरीका उस लाइन पर दस साल से रायज है। उस की वजह यह बतलाई जाती है कि चूंकि वहां आमद रफ्त पैसेन्जरों की कम है और एक मर्तबा गाड़ी आती है इस लिए बुकिंग आफिस पांच मिनट पहले तक बंद रहता है। थोड़ी देर के लिये इसे मान लिया जाय तो भी यह तरीका मेरी समझ में नहीं आता कि इतने पैसेन्जर बिना टिकट कैसे गार्ड और चैकर के सामने से चले जा रहे हैं। उन के पास न रिसीट थी और न टिकट था। मैं एग्जिट के दरवाजे पर खड़ा था, और अकेला नहीं था। मेरे साथ श्री केशव राव सोनवाने, एम० एल० ए० बम्बई थे, और श्री साहेब राव, बम्बई असेम्बली के एम० एल० ए० थे। श्री चन्द्र शेखर वाजपेयी, जिला कांग्रेस कमेटी के प्रेजिडेंट भी मेरे साथ थे।

एक माननीय सदस्य : आप की ही गवाही काफ़ी है।

उपाध्यक्ष महोदय : इधर माननीय सदस्य कह रहे हैं कि आप की गवाही काफी है, औरों की जरूरत नहीं।

श्री नलदुर्गकर : मैं कह रहा हूं कि उन्होंने भी इसे नोट किया। आखिर में मैंने लाटुर रोड स्टेशन पर कम्प्लेन्ट बुक पर इस की शिकायत दर्ज कर दी। मुझे खुशी है कि जल्दी से जल्दी सुपरिन्टेन्डेन्ट, बम्बई सेन्ट्रल रेलवेज का जवाब आ गया। उस के बाद मैं जब ३१ तारीख को नान्देड से आ रहा था तब मैं ने जा कर चेक किया तो वही हालत बरकरार थी। मैं मंत्री महाशय की तवज्जह इस अम्र की तरफ दिलाना चाहता हूं कि रोजाना २ से ५ हजार रु० तक की आमदनी का नुक्सान रेलवे को होता है, इस की निस्बत किसी तरीके से इन्तजाम किया जाय। मैं चाहता हूं कि आइन्दा जब उस रेलवे पर मुझे सफर करने का मौका आये तो फिर वही तरीका रायज रहने की नौबत नहीं आयेगी।

इस के साथ साथ मैं कहना चाहता हूं कि नान्देड स्टेशन बहुत बड़ा स्टेशन है। वहां पैसेन्जरों की आमदरफ्त भी काफी है। वहां पर शेड नहीं है। और बारिश के ऐयाम में और दूसरे ऐयाम में भी लोगों को आने जाने में बड़ी तकलीफ होती है। इस के लिये बहुत दिनों से तवज्जह दिलाई जा रही है, लेकिन उस का कोई इन्तजाम नहीं हो रहा है। लिहाजा मैं आली जनाब से गुजारिश करना चाहता हूं कि नान्देड स्टेशन पर शेड को निस्बत इन्तजाम फरमाया जाय और वहां पर वेटिंग रूम का भी इन्तजाम किया जाय।

मुझे औरंगाबाद जाने का भी मौका आया। वहां के वेटिंग रूम की हालत बहुत खराब है। मैं ने वहां के स्टेशन मास्टर से दर्याफ्त किया तो उन्होंने बतलाया कि जब कि ओहदेदारान बाला इस की तरफ तवज्जह नहीं करते तो वह मजबूर हैं। औरंगाबाद इस वक्त मराठवाड़ा का एक रेवेन्यू डिविजन बन गया है। वहां पर रेवेन्यू ट्राइब्यूनल भी कायम किया गया है। इस लिये वहां पैसेन्जरों की बड़ी आमदरफ्त होने वाली है। मैं वहां के स्टेशन की इस्लाह की निस्बत भी माननीय मंत्री की तवज्जह मब्जूल करना चाहता हूं।

कुर्दुवाड़ी स्टेशन पर नेरो गेज लाइन से जब लोग उतरते हैं तो उन को बड़ा कष्ट होता है। वहां पर ब्राडगेज और नैरो गेज लाइन एक जगह पर है। वहां के लिये पहले प्रामिज किया गया था कि दोनों के लिये एक ही कामन प्लेटफार्म बना दिया जायेगा। लेकिन अभी तक वह कामन प्लेटफार्म नहीं बनाया गया है। इस की वजह से जब सेन्ट्रल रेलवे को छोड़ कर छोटी लाइन के डिब्बे में सफर करने की नौबत आती है तो पुल पर से तकरीबन दो फर्लांग तक बच्चों और औरतों को चलना पड़ता है। इस की तरफ भी मैं मंत्री महाशय की तवज्जह मब्जूल करना चाहता हूं और उम्मीद करता हूं कि जो दो तीन बातें मैं आप के सामने रख रहा हूं उन की तरफ मुनासिब तवज्जह मब्जूल कर के उन का इन्तजाम करने की कोशिश रेलवे की तरफ से की जायेगी।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** (पाली): हम अनुपूरक मांगों पर विचार कर रहे हैं। प्रथम मांग का सम्बन्ध स्वयं रेलवे बोर्ड से है। गत वर्ष भी रेलवे बोर्ड के पुनर्गठन का प्रश्न उत्पन्न हुआ था। परन्तु अब तो मंत्री महोदय ने रेलवे बोर्ड में पाँच अतिरिक्त सदस्यों को लिये जाने की आवश्यकता अनुभव कर ली होगी। मेरा मत यह है कि रेलवे बोर्ड के पुर्नगठन की बहुत ही आवश्यकता है। परन्तु नये सदस्यों को नियुक्त करने से पूर्व हमें अपनी आवश्यकताओं का पूरा अन्दाजा लगाना चाहिए। साथ ही यह भी देखना चाहिए कि ऐसा करने से रेलवे बोर्ड की प्रशासन अवस्था में कुछ सुधार हो सकेगा अथवा नहीं।

मेरे विचार में कुछ सदस्य तो स्वास्थ्य के आधार पर सेवा-निवृत्त हो रहे हैं, उनकी सेवाओं को बढ़ाया जा सकता है। परन्तु नैतिकता के दृष्टिकोण से इसे अच्छा नहीं कहा जा सकता। लोक संघ लोक सेवा आयोग ने भी इस प्रकार की ही सिफारिश की है कि ऐसे मामले उनके सपुर्द किये जाने चाहिएं, परन्तु सरकार ऐसा नहीं कर रही है। रेलवे बोर्ड के कार्य का जहां तक सम्बन्ध है मैं स्थानीय मामलों को छोड़ केवल नीति सम्बन्धी मामलों पर ही चर्चा करूंगा।

अब समय आ गया है जब कि हम क्षेत्रों के पुनवर्गीकरण के मामले पर गम्भीरता-पूर्वक विचार करें। अन्यथा हालात हमें ऐसा करने पर मजबूर कर देंगे। एक आध स्थानों पर एक क्षेत्र को विभाजित करके दो बनाने के लिए रेलवे मंत्री को बाध्य होना ही पड़ा। इसके लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं का भी ध्यान रखना ही होगा। क्योंकि इन परियोजनाओं में केवल एक आध राज्य की ही नहीं प्रत्युत सारे देश की रूचि है। इसी दृष्टि से इस मामले को हल करना होगा। कोयला और इस्पात का महत्व भी कम नहीं। कई क्षेत्रों में रेलवे प्रशासन की सारी योजना इन पर ही आधारित है। क्या रेलवे मंत्री ने इस ओर ध्यान दिया है कि इन परियोजनाओं द्वारा जो खाद्यान्न पैदा होगा उसको उठाने का क्या प्रबन्ध हो सकेगा? लगभग २ करोड़ रुपये की मांगें नई रेलवे लाइनों के निर्माण के लिए है, परन्तु इन परियोजनाओं का अभी तक कोई सर्वेक्षण भी नहीं किया गया। इन योजनाओं के सम्बन्ध में मंत्री महोदय का मत जानने के लिए सभी लालायित हैं। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि भूतपूर्व देसी राज्यों की रेलवे के अधिकारियों के सम्बन्ध में वर्तमान माननीय रेलवे मंत्री के पूर्वाधिकारी के प्रयत्नों के कारण १९५६ में जो निर्णय किया गया था उसको कार्यान्वित नहीं किया गया। और दो वर्ष व्यतीत हो गये है। कहा जा रहा कि इसके लिए कुछ नीचे के अधिकारी

†मूल अंग्रेजी में

[श्री हरिश्चन्द्र माथुर]

जिम्मेदार हैं। मुझे यह भी शिकायत है कि वरिष्ट अधिकारियों को छोटे स्तर पर लगा कर काम लिया जा रहा है। इसमें कोई एक विशेष व्यक्ति की बात नहीं। यदि मंत्री महोदय थोड़ा सा ध्यान इस ओर देने के लिए समय निकालें तो मामला तुरन्त हल हो सकता है।

दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में हमने श्री फीरोज गांधी का भाषण बड़े सम्मान से सुना है। मुझे श्री गांधी की सत्य निष्ठा में पूर्ण विश्वास है। उन्होंने बहुत बड़े-बड़े काम किये है। परन्तु वास्तविकता यह है कि उन्होंने जो आंकड़े प्रस्तुत किये है उनसे काम नहीं बनता। रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में तुलनात्मक दृष्टिकोण न लेकर अच्छा ही किया है। इस सम्बन्ध में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि रेलवे दुर्घटना जांच समिति का प्रतिवेदन अभी तक देश के सामने नहीं आया। परन्तु मुझे पता है कि इस रिपोर्ट में सरकारी निरीक्षणालय का प्रश्न उठाया गया है जिसका कि माननीय मंत्री को अनुभव है, क्योंकि जब वह संचार मंत्री थे तो यह विभाग उनके नियन्त्रण में था। मैंने तो इस बात पर जोर दिया था कि इस निरीक्षणालय को रेलवे प्रशासन के नियन्त्रण से स्वतन्त्र रखा जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड इसे अपने अन्तर्गत चाहता था। और अब उसके संचार मंत्रालय के अधीन होते हुये उसका कुछ महत्व रहा नहीं। यदि उससे कुछ लाभ उठाना है तो उसे समुचित महत्व तो देना ही होगा। महबूब नगर दुर्घटना जांच में भी सरकारी निरीक्षक ने जो की उसमें उसने सुझाव दिया, कि निरीक्षक के साथ जो रेलवे का शब्द लगा हुआ है, इसे हटा देना चाहिए क्योंकि इससे स्वतन्त्र मत प्रकट करने में बाधा उत्पन्न होती है। इस प्रकार का रेलवे बोर्ड और निरीक्षणालय में चल रहे मतभेद की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट होना चाहिए। और उन्हें भी इस ओर उचित ध्यान देना ही चाहिए।

†**श्री बासप्पा** (तिपतुर): हम जानते हैं कि हाल ही की कुछ बड़ी-बड़ी दुर्घटनाओं के कारण, रेलवे मंत्री और रेलवे मंत्रालय की स्थिति उतनी दृढ़ नहीं रही है जितनी कि अन्यथा होती। रेलवे के बड़े-बड़े कामों के बारे में इस सभा में बहुत कुछ कहा जा चुका है। श्री फीरोज गांधी ने रेलवे की स्थिति का बड़ा सही विश्लेषण किया है। हम जानते हैं कि रेलवे प्रशासन के सामने कितने बड़े-बड़े काम हैं।

साथ ही, हम श्री माथुर द्वारा की गई आलोचना को भी अनदेखा नहीं कर सकते। भूतपूर्व राज्य रेलवेज के सम्बन्ध में जनता सन्तुष्ट नहीं है। माननीय मंत्री को उसकी सारी स्थिति से अवगत किया जा चुका है और आशा है कि वे उनके साथ न्याय करेंगे। रेलवे के एकीकरण को अब आठ वर्ष हो चुके हैं। मैसूर राज्य ने स्वयं ही अपनी ओर से उसके लिये हाथ बढ़ाया था। लेकिन, मैसूर रेलवे के कुछ अधिकारियों के साथ अब तक भी पूरा न्याय नहीं किया गया है। माननीय मंत्री को उनके मामलों पर ध्यान देना चाहिये।

रेलवे प्रशासन ने भूतपूर्व राज्य रेलवे कर्मचारियों की पदोन्नति के लिये एक सूत्र रखा था कि वरिष्ठता के अनुसार उनकी पदोन्नति ३३ प्रतिशत और १६ २/३ प्रतिशत के आधार पर की जायेगी। लेकिन, अभी तक इस सूत्र को कार्यान्वित नहीं किया गया है। रेलवे बोर्ड के सबसे हाल के आदेश इस सूत्र के विरुद्ध है। इस अनियमितता को दूर किया जाना चाहिये। भूतपूर्व राज्य रेलवे कर्मचारियों को इसी कारण बड़ा कष्ट उठाना पड़ रहा है।

†मूल अंग्रेजी में

मेरा अनुरोध है कि भूतपूर्व राज्य रलवे कर्मचारियों को रेलवे बोर्ड में प्रतिनिधित्व दिया जाना चाहिये। तभी उनके कष्ट वास्तव में दूर किये जा सकेंगे।

यह सब मैं इसलिये कह रहा हूं कि पदोन्नति के लिये अब वरिष्ठता का ध्यान न रख कर एक प्रकार का चुनाव करने की पद्धति अपनाई जा रही है। चुनाव बोर्ड कई मामलों में अन्याय भी करते हैं। हमें उनपर विश्वास नहीं है।

[**पंडित ठाकुर दास भार्गव** पीठासीन हुए]

चुनाव बोर्डों के कार्य का पर्यवेक्षण होना चाहिये। दक्षिण रेलवे में ऐसे कई उदाहरण हैं जिनमें चुनाव बोर्डों ने वरिष्ठता की ओर ध्यान ही नहीं दिया है। कम सेवा-काल वाले लोगों को भी बड़ौदा में प्रशिक्षण के लिये भेजा गया है। चुनाव बोर्डों ने भूतपूर्व राज्य रेलवे कर्मचारियों के साथ समानता का व्यवहार नहीं किया है।

इसलिये, मेरा सुझाव है कि चुनाव बोर्डों के निर्णयों की अपील रेलवे बोर्ड में कर सकने की व्यवस्था की जानी चाहिये। ईमानदार और निर्दोष कर्मचारियों को भी नौकरी से हटा दिया जाता है, लेकिन उसकी कोई अपील ही नहीं है। महाप्रबन्धक का निर्णय अन्तिम नहीं माना जाना चाहिये। रेलवे बोर्ड को भी इन मामलों की जांच करनी चाहिये।

रेलवे मंत्री ने खनिजीय संसाधनों वाले क्षेत्रों के प्रति सहानुभूति प्रकट की है, लेकिन साथ ही यह भी कहा है कि निधियों की कमी के कारण वहां तक रेलवे लाइनें विस्तृत करने का आश्वासन नहीं दिया जा सकता। इस संबंध में भी कुछ किया जाना चाहिये।

मैसूर प्रशासन और महाप्रबन्धक ने यह निष्कर्ष निकाला है कि मैसूर राज्य में लगभग ५० करोड़ टन कच्चा लोहा है। उसकी किस्म भी बहुत अच्छी है और वह अगले १०० वर्षों तक चल सकता है।

उस क्षेत्र में अन्य धातुओं के निक्षेप भी है। लेकिन यदि वहां धातुओं का खनन आरम्भ किया जाये तो पश्चिमी तट पर ले जाना पड़ेगा। इसके लिये इन खनिजीय क्षेत्रों से समुद्रतट तक रेलवे लाइनें डालना आवश्यक है। खनन की लागत कम करने के लिये भी वहां रेलवे लाइन आवश्यक है। कारवार पत्तन के विकास के लिये भी रेलवे लाइन का होना जरूरी है। उससे राष्ट्रीय आय में ५० करोड़ रुपये की वृद्धि हो सकती है।

कहा जाता है कि जापान की ओर से वहां रेलवे लाइन डाली जायेगी। जो भी हो, रेलवे लाइन बन जाने से धातुओं के खनन में बड़ी सहायता मिलेगी और पूरे क्षेत्र का विकास हो सकेगा।

चित्तलद्रुग से रायद्रुग तक, यदि बड़ी लाइन सम्भव न हो, तो कम से कम एक छोटी संयोजक लाइन तो डाली ही जानी चाहिये। उस क्षेत्र में, हसन से मंगलौर तक और डाण्डेली से कारवार तक मुख्य लाइन तो बननी ही है।

साथ ही, मेरा अनुरोध है कि बनसुंद्रा स्टेशन के पास चिक्कानेकैनहल्ली स्टेशन में एक आऊट एजेन्सी स्थापित की जानी चाहिये।

और, निडुवण्डा तथा हिरहैल्ली स्टेशनों के बीच एक फ्लैग स्टेशन बनाया जाना चाहिये।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव (खम्मम्)**: रेलवे प्रशासन ने अभी तक भूतपूर्व राज्य रेलवे कर्मचारियों के सभी कष्टों का निवारण नहीं किया है।

भूतपूर्व निजाम राज्य रेलवे के कर्मचारियों की पदोन्नति नहीं की गई है। उन्हें उचित उपलब्धियां सुलभ नहीं हैं। पदोन्नति हो जाने पर भी उनके वेतनों में वृद्धि नहीं की जाती। रेलवे बोर्ड ने अभी तक उनको दिये गये आश्वासन को कार्यान्वित नहीं किया है।

यह प्रक्रिया मजूरी भुगतान अधिनियम की व्यवस्थाओं के विरुद्ध है।

भूतपूर्व निजाम राज्य रेलवे के कर्मचारियों को केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार वेतन वृद्धि का लाभ मिल चुका था। लेकिन, अब उनको पदोन्नति के अनुसार वेतन-वृद्धि नहीं मिलती। माननीय मंत्री को उनकी समस्या पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिये।

हमें ऐसी स्थिति उत्पन्न नहीं होने देनी चाहिये कि भूतपूर्व राज्य रेलवे कर्मचारियों को अपनी ओर से मजूरी भुगतान अधिनियम द्वारा विहित अधिकारियों के पास अपील करनी पड़े।

दो वर्ष पूर्व उस समय के रेलवे उपमंत्री ने हमें आश्वासन दिया था कि रेलवे बोर्ड नैमित्तिक श्रमिकों की मजूरी के प्रश्न पर विचार कर रहा है। नैमित्तिक श्रमिकों की प्रणाली में काफी सुधार करना आवश्यक है। केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के समय यह प्रणाली नहीं थी। मैं चाहता हूं कि नैमित्तिक श्रमिकों को या तो न्यूनतम मजूरी अधिनियम द्वारा विहित मजूरी दी जाय या फिर उनको नियमित मजूरी पर रखा जाये। कुछ निश्चित समय तक के लिये ही उनको नियमित काम पर मान लिया जाये।

मैं रेलवे कर्मचारियों और सुरक्षा सम्बन्धी उपायों के संबंध में की गई मांग का समर्थन करता हूं। पुलों की चौकसी के लिये कुछ और कर्मचारी भी नियुक्त किये गये हैं। पुलों के निर्माण के प्रश्न की जांच के लिये एक उच्चस्तरीय समिति भी नियुक्त की गई थी। उसको एक वर्ष हो गया है, लेकिन अभी तक उस समिति का प्रतिवेदन हमें नहीं मिला है। इसमें शीघ्रता की आवश्यकता है।

गुडुर और मद्रास के बीच की लाइन पर कुछ पुलों के निर्माण की व्यवस्था की गई है। यह बड़ा अच्छा है। इनके न होने से बड़ी असुविधा होती है।

बित्रगण्डा रेलवे जन्कशन में रेलवे कर्मचारियों के लगभग १,३०० बच्चे हैं, और जो रेलवे स्कूलों में पढ़ते हैं। यह क्षेत्र अनिवार्य शिक्षा योजना के अन्तर्गत है। इसलिये अन्य स्कूलों में बच्चों से कोई भी फीस नहीं ली जाती। पर रेलवे स्कूलों में उनसे फीस ली जाती है। इन रेलवे स्कूलों में भी निःशुल्क शिक्षा की व्यवस्था की जानी चाहिये।

रेलवे में ट्रेनों पर चलने वाले, इंजनों में काम करने वाले कर्मचारियों की संख्या पर्याप्त नहीं है, इसलिये उनको नियमित रूप से हर हफ्ते छुट्टी नहीं मिल पाती। उनको ऐवज में काम करने के लिये निचली श्रेणी के कर्मचारियों को भेज दिया जाता है और उन्हें हफ्ते-वाराना छुट्टी नहीं दी जाती। इसलिये, मेरा अनुरोध है कि समान श्रेणी के कर्मचारियों को ही एवजी पर भेजना चाहिये।

---

†मूल अंग्रेजी में

न्यायाधिकरण के पास १९५३ के भी कुछ मामले अब तक विचाराधीन पड़े हैं। उनका निबटारा यथाशीघ्र होना चाहिये।

†**श्री जगजीवन राम** : न्यायाधिकरण उन पर विचार कर रहा है।

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : मैं अधिक समय नहीं लूंगा। बहुत ही संक्षेप में माननीय सदस्यों द्वारा उठाये गये प्रश्नों का उत्तर दूंगा। लेकिन, यदि कोई बात रह जाये, तो माननीय सदस्यों को यह नहीं समझना चाहिये कि रेलवे मंत्रालय उस पर ध्यान नहीं देगा। हम सभी सुझावों और प्रस्तावों को परीक्षा करेंगे और उन पर उचित ध्यान देंगे।

कई मान ीय सदस्यों ने अनुपूरक मांगें प्रस्तुत करने के हमारे तरीके को आलोचना की है। श्री दी० चं० शर्मा और श्री भरूचा ने कहा कि मांग को उचित ढंग से प्रस्तुत नहीं किया गया है और आय-व्ययक बनाने का तरीका भी ठीक नहीं है। उन्होंने इस बात पर आश्चर्य प्रकट किया है कि अनुपूरक मांगों की राशि ४५ करोड़ रुपये तक हो गई है। सभा जानती ही है कि इनमें से अधिकांश मांगें उन घटनाओं के कारण प्रस्तुत की गई हैं जो आय-व्ययक बन चुकने के बाद घटी हैं। रेलवे बोर्ड इनमें से अधिकांश मांगों की कल्पना पहले से नहीं कर सकता था।

४५ करोड़ रुपयों की इन मांगों में कौन सी मदें आयी हैं?

साढ़े पांच करोड़ रुपयों की मांग तो बढ़े हुए महंगाई भत्ते के कारण करनी पड़ी है। वेतन आयोग ने १ नवम्बर, १९५७ को ही इस महंगाई भत्ते की मंजूरी दी थी। इसकी कल्पना पहले से नहीं की जा सकती थी। इसके बाद, १ जुलाई से कोयले का संविहित मूल्य भी प्रति टन डेढ़ रुपया बढ़ा दिया गया था। साथ ही कोयले पर बिक्री कर भी लगा दिया गया है। नौवहन के वस्तु-भाड़े में भी वृद्धि होने के फलस्वरूप खर्च बढ़ गया है। कलकत्ता और दक्षिण भारत के अन्य पत्तनों से काफी कोयला जहाजों द्वारा लाना पड़ता है।

साथ ही, कर्मचारियों के स्तर को ऊंचा करने को भी एक योजना थी। यह भी आय-व्ययक बन चुकने के बाद की बात है और इस पर हमें लगभग एक करोड़ रुपया खर्च करना पड़ा था। फिर इन दुर्घटनाओं को देखते हुए, हमें सुरक्षा उपायों, पुलों और लाइनों की देख-भाल पर भी अधिक ध्यान देना पड़ा है। इसके लिये रेलवे कारखानों की क्षमता बढ़ानी पड़ी है और उस पर पांच करोड़ पये खर्च हुए हैं।

इसके अतिरिक्त, कारखानों और इंजन-डिब्बों के सम्बन्ध में पूंजी-आय-व्ययक में कुछ बड़ी मुख्य-मुख्य मदें भी थीं। सभा को विदित ही है कि पिछले कुछ वर्षों में इस्पात की बड़ी कमी रही है। यह कमी सारे देश में थी। दूसरी चीज यह भी है कि इस्पात उपलब्ध करने के सम्बन्ध में हमें विदेशों में अपने मिशन भी भेजने पड़े थे। उसमें हमें सफलता भी मिली है और इस्पात के आर्डरों पर हमें १७ करोड़ पये खर्च करने पड़े थे।

इसके अलावा, हमें इंजन चलाने की ए० सी० और डी० सी० पद्धतियों का अध्ययन करने के लिये भी विदेशों में एक मिशन भेजना पड़ा था। उस मिशन ने कई देशों का दौरा करने के बाद लगभग १०० ए० सी० इंजनों के लिये आर्डर दिये थे। उसके लिये भी हमें ३ करोड़

† मूल अंग्रेजी में

[श्री शाहनवाज़ खां]

रुपये पेशगी देने पड़े थे। इसके अलावा, पैराम्बूर कारखाने ने यात्री डिब्बों का उत्पादन बढ़ा दिया था। उसने ५३ यात्री डिब्बे और अधिक तैयार कर दिये थे। हमें उनके मूल्य की अदायगी में भी ४.३६ करोड़ रुपये देने पड़े थे।

सभा समझ सकती है कि इन सभी व्ययों की कल्पना पहले से नहीं की जा सकती थी। ४५ करोड़ रुपयों की मांगों में अधिकांश यही हैं। हां, टेलीफोन पर भी कुछ हजार रुपयों का व्यय हुआ है।

रेलवे बोर्ड के कार्यालय में स्थान सीमित होने के कारण, हमें कुछ बहुत से अतिरिक्त टेलीफोन भी लगाने पड़े थे, क्योंकि कुछ कार्यालय अन्य स्थानों को भेज दिये गये थे। उस पर भी कुछ व्यय हुआ ही था।

श्री तंगमणि ने कहा है कि महंगाई भत्ते में आयोग द्वारा मंजूर की गई पांच रुपये प्रति माह की वृद्धि पर्याप्त नहीं है। माननीय सदस्य यह तो चाहेंगे नहीं कि केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों में कोई विभेद किया जाये। रेलवे कर्मचारियों को भी वही देना पड़ेगा, जो अन्य कर्मचारियों को मिलता है।

उन्होंने यह भी कहा था कि कुछ पुलों और पुलियों के न होने से, बेल्लारी और रायद्रुग के बीच एक लाइन पर यातायात रुक जाता है। हम सम्बन्धित रेलवे से इसकी जांच करने के लिये कहेंगे और आवश्यकतानुसार उसकी व्यवस्था करेंगे।

उन्होंने यह भी कहा था कि रेलवे मंत्रालय ने सिगनल और टेली—कम्युनिकेशन विभाग के कर्मचारियों के मामले में समान कार्य के लिये समान वेतन का सिद्धान्त लागू नहीं किया है। वह शायद जानते है कि भारतीय रेलवेज के राष्ट्रीय फेडरेशन और रेलवे बोर्ड के बीच इस विषय पर काफी विस्तार से बात हो चुकी है और एक ही व्यक्ति का एक न्यायाधिकरण इस पर विचार भी कर रहा है।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै) : दक्षिण रेलवे में ही यह होता है। मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे में इस प्रकार के कर्मचारियों को सहायक फिटरों को अधिक वेतन दिया जाता है।

†**श्री शाहनवाज़ खां** : हम उसकी जांच करेंगे।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर ने दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में कहा था। उन्होंने कुछ बड़े महत्वपूर्ण प्रश्न उठाये थे। श्री फीरोज गांधी ने रेलवे मंत्रालय और रेलवे प्रशासन के कार्य की बड़ी गहरी छानबीन की है। इसके लिये रेलवे मंत्रालय उनका आभारी है। वास्तव में बात यह है कि श्री फीरोज गांधी ने चूंकि रेलवे मंत्रालय के कार्य को अधिक समीप से देखा है, इसीलिये उन्हें उसकी पूरी व्यवस्था की विशालता का और उसके कार्य का अच्छा अनुभव हो गया है। इसी से वे हमारी समस्याओं और कठिनाइयों को अधिक अच्छी तरह समझ सके हैं। आशा है कि हम कभी अन्य माननीय सदस्यों के लिये भी इतने ही समीप से रेलवे प्रशासन को देखने का अवसर जुटा सकेंगे?

† मूल अंग्रेजी में

उन्होंने रेलवेज़ के सरकारी पर्यवेक्षक के पर्यवेक्षण का भी उल्लेख किया था। मेरा ख्याल है कि हम इसी सत्र के दौरान में सभा में रेलवे दुर्घटना जांच समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा करेंगे। इस सम्बन्ध में उसी समय चर्चा करना उपयुक्त रहेगा। उन्होंने कुछ ऐसे भी सुझाव दिये हैं जिनसे कुछ ग़लतफ़हमी पैदा हो सकती है, इसलिये मैं बहुत ही संक्षेप में उनका स्पष्टीकरण किये देता हूं। उन्होंने कहा था कि रेलवेज़ के सरकारी पर्यवेक्षक का समय-समय पर जो पर्यवक्षण हुआ करता था, उसे बन्द कर दिया गया है। यह सही नहीं है। पहले तो पद्धति यह अपनाई गई थी कि रेलवेज़ का सरकारी पर्यवेक्षक महाप्रबन्धक और रेलवे अधिकारियों के साथ पर्यवेक्षण करने जाया करता था। वास्तव में पर्यवेक्षण उसी का होता था। अब भी, महाप्रबन्धक अपना पर्यवेक्षण करने जाता है। वह रेलवेज़ के सरकारी पर्यवेक्षक को भी साथ बुला लेता है। शायद विभागों के प्रधान भी उसके साथ जाते हैं। जब रेलवेज़ का सरकारी पर्यवेक्षक स्वयं अपने पर्यवेक्षण के लिये जाता है तब तक सुरक्षा सम्बन्धी समस्याओं की ओर विशेष ध्यान देता है। इसी प्रकार, जब भी विभागों के प्रधान साथ में जाते हैं, तब वे भी अपने-अपने विषयों की ओर विशेष ध्यान देते हैं।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : यानी रेलवेज़ का सरकारी पर्यवेक्षक महाप्रबन्धक का एक सहायक भर रह जाता है ?

†**श्री शाहनवाज खां** : रेलवेज़ के सरकारी पर्यवेक्षक को यह भी सुविधा दी जाती है कि यदि वह चाहे तो किसी विभाग का किसी भी समय विशेष रूप से पर्यवेक्षण भी कर सकता है। माननीय सदस्य को शायद कोई और आशंका है।

भूतपूर्व राज्य रेलवे के अधिकारियों का प्रश्न भी उठाया गया था। उन्होंने कहा था कि वह माननीय मंत्री के साथ इस पर और अधिक चर्चा करना चाहते हैं। केवल यही नहीं, यदि रेलवे कर्मचारियों के कल्याण या रेलवे प्रशासन से सम्बन्धित कोई और भी मसले हों, तो हम सदा ही माननीय सदस्य के साथ बैठकर उस पर चर्चा करने को तैयार हैं। माननीय सदस्य अवश्य ही चर्चा करें।

सभा जानती है कि फेडरल वित्तीय एकीकरण के समय हमने एक प्रक्रिया अपनाई थी। हम उसी का पालन करते आ रहे हैं। राज्य रेलवेज़ के सभी पदों को सरकारी रेलवेज़ के पदों के समान मान लिया गया था। उसके लिये कुछ प्रतिशत संख्या भी तय कर दी गई थी। हम यथासम्भव रूप में उसी लक्ष्य को सामने रख कर चल रहे हैं। केवल राज्य रेलवेज़ के अधिकारी होने से ही तो कई व्यक्ति पदोन्नति का अधिकारी नहीं बन पाता। हमें किसी को भी द्वितीय श्रेणी से प्रथम श्रेणी में भेजते समय, उसकी पदोन्नति करते समय यह भी तो देखना पड़ता है कि वह अधिकारी सक्षम है भी या नहीं।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर ने सरकार के निर्णय की कार्यान्विति के सम्बन्ध में जो कहा है, उसे तो हम इस सीमा को ध्यान में रखते हुये ही कर सकते हैं। इस सीमा में रहते हुये, हम उस निर्णय को कार्यान्वित करेंगे और करते भी रहे हैं।

इस मसले का सम्बन्ध द्वितीय श्रेणी और तृतीय श्रेणी के साठ अधिकारियों से है, जिनमें से दो निवृत्त हो चुके हैं, और एक की मृत्यु हो चुकी है। संघ लोक सेवा आयोग के एक सदस्य

†मूल अंग्रेजी में

[श्री शाहनवाज़ खां]

के सभापतित्व में एक पदोन्नति समिति नियुक्त की गई थी। उसने इन ४७ अधिकारियों की पदोन्नति के प्रश्न पर विचार किया था। इनमें से २५ को प्रथम श्रेणी में पदोन्नत करने के लिये उपयुक्त समझा गया है और २२ को उपयुक्त नहीं समझा गया। शेष १० के बारे में पदोन्नति समिति को अभी विचार करना है। चुने हुये अधिकारियों की पदोन्नति के लिये जल्द ही आदेश जारी होंगे।

भिवानी-रोहतक लाइन के सर्वेक्षण का भी प्रश्न उठाया गया था। वह सर्वेक्षण वास्तव में १९२६ में कराया गया था। वर्तमान दरों के मुताबिक ३५ मील के सर्वेक्षण की लागत लगभग ३ करोड़ रुपये बैठेगी। अनुमित आय केवल एक प्रतिशत ही रहेगी और उस से कोई लाभ नहीं होगा।

इसके अतिरिक्त, हिसार की रेलवे चौकी पार करने में जनता की तकलीफ़ों का भी प्रश्न उठाया गया था। पंजाब के लोक निर्माण विभाग ने केवल एक रेलवे चौकी के स्थान पर ऊपर का पुल बनाने की सिफ़ारिश की है। उसके सम्बन्ध में हम पंजाब सरकार से बात कर रहे हैं कि उसकी योजना क्या रहेगी और खर्च कितना पड़ेगा। आशा है कि शीघ्र ही ऊपर का पुल बन जाने पर जनता की सभी तकलीफ़ें दूर हो जायेंगी।

मैं राजगढ़-लोहारू सैक्शन का दौरा आपके साथ करने को तैयार हूं। आप जब भी चाहें।

शायद श्री भरूचा ने ही दुर्घटनाओं के शिकार बनने वाले व्यक्तियों का प्रश्न उठाया था। उनका सुझाव था कि उन व्यक्तियों को निशुल्क परिवहन की सुविधा देनी चाहिये और उनकी निःशुल्क चिकित्सा भी की जानी चाहिये। ये दोनों ही सुविधायें दी जाती हैं।

देश में जो भी अच्छे से अच्छे कृत्रिम अंग सुलभ होते हैं, उन व्यक्तियों के लिये जुटाये जाते हैं।

माननीय सदस्य यह भी जानते हैं कि इधर कई दुर्घटनायें हो चुकी हैं, उनका प्रतिकर निर्धारित करने के लिये एक दावा आयुक्त नियुक्त किया जा चुका है। कभी-कभी तदर्थ रूप से भी एक दावा आयुक्त नियुक्त किया जाता है और प्रतिकर के दावों के प्रार्थना-पत्र उसी के पास दिये जाते हैं। वह न्यायपालिका का एक अधिकारी होता है। वही प्रतिकर की राशि का निर्धारण करता है।

†**श्री नौशीर भरूचा** : क्या यह निर्धारण कर्मकार प्रतिकर अधिनियम के आधार पर किया जाता है ?

†**श्री शाहनवाज़ खां** : जी, हां। रेलवेज़ द्वारा अदा की जाने वाली अधिकतम राशि १०,००० रुपये तक होती है। उसमें इसका विचार नहीं किया जाता कि दुर्घटना का दोष रेलवेज़ पर है या नहीं।

†**श्री तंगामणि** : क्या दुर्घटनाओं के शिकार बनने वाले व्यक्तियों के परिवार के लोगों को तदर्थ रूप से कोई अदायगी की जाती है ?

†**श्री शाहनवाज़ खां** : गम्भीर दुर्घटनाओं के सिलसिले में यह भी किया गया है। अम्बाला के निकट मोहरी की दुर्घटना में यह किया गया था।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री स० म० बनर्जी** (कानपुर) : आप गम्भीर या बड़ी दुर्घटना किसे मानते हैं ?

†**श्री शाहनवाज खां** : गम्भीर दुर्घटना तो उसी दुर्घटना को माना जा सकता है जिसमें कुछ व्यक्ति मृत्यु के शिकार बन गये हों या फिर घातक चोटें आई हों, या फिर २०,००० रुपयों से अधिक की रेलवे सम्पत्ति की हानि हुई हो। वैसे उसकी कोई एक परिभाषा करना कठिन है।

श्री भरूचा ने यह भी पूछा था कि सरकार चोला बिजलीघर को खरीदने की बात पहले से क्यों नहीं सोच सकी। इस सम्बन्ध में काफ़ी दिनों से वार्ता चल रही थी, लेकिन बम्बई सरकार के साथ करार अभी पिछले महीने ही हुआ है।

माननीय सदस्यों ने प्रती ालयों और ट्रेनों इत्यादि के सम्बन्ध में जो भी कहा है, उस पर हम पूरी तौर से विचार करेंगे।

श्री मूर्ति ने सागवान की सुलभता के सम्बन्ध में कहा था। सभा को मालूम भी है कि देश में सागवान की कमी है और हमने विदेशों में, विशेष कर बरमा में, अपने मिशन भी भेजे थे। मिशनों ने काफ़ी सुविधाजनक शर्तों पर सागवान खरीदी भी है। देश में सुलभ रहने वाली सागवान को तो खरीदने के लिये रेलवेज़ सदा ही तैयार हैं।

हम विधान सभा या संसद् के सदस्यों के प्रमाणपत्र स्वीकार करते हैं। यदि कहीं भी ऐसा नहीं किया गया है, तो हम उसकी जांच करने को तैयार हैं।

श्री मूर्ति ने पैराम्बूर के लिय भर्ती किये जाने वाले प्रशिक्षणार्थियों में अनुसूचित जातियों के लोगों को पर्याप्त प्रतिनिधित्व देने की बात कही है। सरकार और रेलवे मंत्रालय की नीति यही है कि जहां भी अनुसूचित जातियों के लोगों को पर्याप्त प्रतिनिधित्व न मिल रहा हो, उसकी व्यवस्था की जाये।

कई माननीय सदस्यों ने बिना टिकट यात्रा करने वालों का प्रश्न भी उठाया था। शायद हैदराबाद के माननीय सदस्य ने कहा था कि बिना टिकट यात्रा काफी की जाती है। हमें मालूम है कि शाखा लाइनों पर बिना टिकट यात्रा काफ़ी होती है। हम उसे दूर करने का प्रयास कर कर रहे हैं।

श्री नलदुर्गकर : टिकटलैस ट्रैवल (बिना टिकट यात्रा) की बात नहीं है। कम चार्ज करके लोगों को ट्रैवल करने दिया जाता है।

†**श्री शाहनवाज खां** : हम इसकी भी जांच करेंगे।

मेरे मित्र श्री हरिश्चन्द्र माथुर ने कुछ मूलभूत बातें उठाई। मैंने इस प्रश्न को अभी तक नहीं लिया कि रेलवे बोर्ड में एक अतिरिक्त सदस्य की नियुक्ति उचित है या नहीं। उन्होंने यह भी बताया कि अतिरिक्त सदस्यों का स्तर इतना ऊंचा नहीं है कि सामान्य प्रबन्धक उनके आदेशों को मानें। मैं इस सम्बन्ध में सभा को बता देना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड के अतिरिक्त सदस्यों ने बड़ा सुन्दर काम किया है और उन्होंने अपनी नियुक्ति का औचित्य सिद्ध कर दिया है।

अतिरिक्त सदस्य का स्तर सामान्य प्रबन्धक के स्तर के बराबर है। अभी तक हमारे सामने ऐसा कोई मामला नहीं आया है जिसके कारण हमें उनके स्तर को ऊंचा करने के प्रश्न पर विचार करने की आवश्यकता होती।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री शाहनवाज़ खां]

उन्होंने राजस्थान नहर के कारण खाद्यान्नों के अधिक उत्पादन की ओर भी निर्देश किया। हमें बड़ी प्रसन्नता है कि राजस्थान में खाद्यान्नों का अधिक उत्पादन होने लगेगा। मैं उन्हें आश्वासन दे देना चाहता हूं कि माल ोने के लिये रेलवे मंत्रालय जो कुछ भी सम्भव होगा उसे करने में कोई कसर नहीं छोड़ेगा। खाद्यान्नों का उत्पादन तृतीय योजना में प्रारम्भ होगा और उस समय तक हम तैयार हो जायेंगे।

मैसूर के माननीय सदस्य ने बताया कि कर्मचारियों का उत्पीड़न होता है। माननीय सदस्य उत्पीड़न का कोई विशिष्ट मामला हमें बतायें तो हम उस पर अवश्य विचार करेंगे।

†**श्री ब्रजराज सिंह** (फ़िरोज़ाबाद): सरकार ने सैलूनों को हटाने के सम्बन्ध में क्या किया?

†**श्री जगजीवन राम**: कभी कभी निरीक्षण डिब्बों को सैलून समझ लिया जाता है। सच यह है कि रेलवे के पास बहुत कम सैलून हैं। अधिकांश पदाधिकारी जिन डिब्बों को प्रयोग में लाते हैं उनको साधारण बोलचाल के सैलून कहा जाता है, जब कि वह निरीक्षण डिब्बे ही होते हैं।

माननीय सदस्यों को यह नहीं भूलना चाहिये कि जब रेलवे पर काम होता रहता है उस समय हमारे पदाधिकारियों को अलग अलग स्थानों पर कई कई दिन बिताने पड़ जाते हैं। ऐसे स्थानों पर आरामगाह, डाक बंगले तथा होटल नहीं होते हैं इसलिये उनको कई दिन तक डिब्बों में ही रहना पड़ता है। इन निरीक्षण डिब्बों में सभी सुविधायें होती हैं और वह इन डिब्बों में अपना दफ्तर का काम भी करते रहते हैं। इसीलिये मैंने रेलवे पदाधिकारियों को इस सुविधा के नहीं दिये जाने के प्रस्ताव का विरोध किया है।

†**श्री स० म० बनर्जी**: १ जनवरी, १९५८ को मेरे एक अतारांकित प्रश्न के उत्तर में बताया गया था कि तपेदिक के बीमार प्रथम श्रेणी के कर्मचारियों में कोई नहीं, द्वितीय श्रेणी में २, तृतीय श्रेणी में १,०७८ और चतुर्थ श्रेणिमें ३,४५४ थे। मैं जानना चाहता हूं कि तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में यह संख्या इतनी क्यों है? क्या ऐसा उनके घरों में गन्दगी के कारण है?

†**श्री शाहनवाज़ खां**: तपेदिक होने के बहुत से कारण हैं। यह छूतछात के कारण हो सकता है या कुपोषण के कारण हो सकता है अथवा गन्दगी और भीड़भाड़ के कारण भी हो सकता है। हमने इसके अलग आंकड़े नहीं निकाले हैं; यह काम शायद स्वास्थ्य मंत्रालय कर रहा है।

मैं माननीय सदस्यों को बता देना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय इस समस्या के प्रति पूर्णतया जागरूक है कि रेलवे कर्मचारियों में तपेदिक की बीमारी बढ़ रही है। हम इसको रोकने के लिये प्रयत्न कर रहे हैं।

श्री मू० चं० जैन (कैथल): रोहतक भिवानी लाइन के बारे में अभी माननीय डिप्टी मिनिस्टर ने कहा कि तीन करोड़ उस पर खर्च होगा और एक परसेंट की यील्ड (आय) होगी। मैं जानना चाहता हूं कि एक परसेंट यील्ड का जो अंदाजा है, वह १९२६ के अनुमानों पर आधारित है या १९५८ के?

श्री शाहनवाज़ खां: १९५८ के।

श्री मू० चं० जैन: तब मैं कहूंगा कि आपका अंदाजा गलत है।

†मूल अंग्रेजी में

श्री यादव (बाराबंकी) : माननीय मंत्री जी ने उत्तर देते हुये बताया है कि सैलून सिर्फ जब सरकारी कर्मचारी जांच के लिये जाते हैं, तभी इस्तेमाल होती हैं या जहां दुर्घटना होती है वहां पर जाते हैं तथा ठहरने की व्यवस्था नहीं होती है, वह वहां इस्तेमाल होती है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या ये सुविधायें केवल इन्हीं हालतों में दी जाती हैं या किन्हीं और सूरतों में भी दी जाती हैं जबकि लोग इंस्पेकशन पर जाते हैं ? इसके बारे में क्या कोई एश्योरेंस मंत्री महोदय . . . . .

सभापति महोदय : आर्डर, आर्डर ।

श्री जगजीवन राम : जो उत्तर दिया गया है उसको समझने का प्रयत्न शायद माननीय सदस्य ने नहीं किया है। मैंने कहा है कि सैलून्स की तादाद बहुत थोड़ी है। सैलून से भी लोग चलते हैं और चलेंगे। मैं नहीं समझता कि इसको बिल्कुल हटा देना मुनासिब है।

श्री ब्रज राज सिंह : जब तक आप हैं तब तक ।

श्री जगजीवन राम : आपको अगर मौका मिल जाये तो आप भी इनको चाहेंगे ।

श्री ब्रज राज सिंह : बहुत जल्दी मिल जायेगा ।

†सभापति महोदय : मैं जानना चाहूंगा कि कौन कौन से कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये अलग से रखे जायें, केवल कटौती प्रस्ताव संख्या २, ४, ६, ७ और ११ प्रस्तुत किये गये हैं।

†श्री नौशीर भरूचा : मैं चाहता हूं कि मेरा कटौती प्रस्ताव संख्या १ मौखिक मतदान के लिये रखा जाये । मैंने इसके लिये लिखा भी था पर शायद वह कागज़ कहीं खो गया है।

†सभापति महोदय : खैर, आप इसे अब प्रस्तुत कर दीजिये ।

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया गया ।

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१	१	श्री नौशीर भरूचा	टेलीफ़ोन तथा डाक पर अ-अत्यधिक खर्चा	१००

†सभापति महोदय : अब मैं कटौती प्रस्ताव संख्या १ को मतदान के लिये रखता हूं।

सभापति महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या १ मतदान के लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

सभापति द्वारा अन्य सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए ।

†मूल अंग्रेजी में

अध्यक्ष महोदय द्वारा अनुपूरक अनुदानों की निम्नलिखित मांगें मतदान के लिये रखी गईं तथा स्वीकृत हुईं :--

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		(रुपयों में)
१.	रेलवे बोर्ड . .	७,७६,०००
२.	विविध व्यय . .	१,०००
४.	कार्यवहन व्यय--प्रशासन . .	१,०३,६१,०००
५.	कार्यवहन व्यय--मरम्मत तथा संधारण .	६,७५,२८,०००
६.	कार्यवहन व्यय-- संचालक कर्मचारी	२,१६,८७,०००
७.	कार्यवहन व्यय--संचालन (ईंधन) .	३,०६,६१,०००
८.	कार्यवहन व्यय--कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन व्यय . .	१,१६,८२,०००
९.	कार्यवहन व्यय--विविध व्यय .	२,१२,५५,०००
१०.	कार्यवहन व्यय--श्रम कल्याण .	१६,५८,०००
१२.	साधारण राजस्व में देय लाभांश . .	४५,४६,०००
१३.	चालू लाइनों पर काम (राजस्व)--श्रम कल्याण	४१,६७,०००
१५.	नये रेल पथों का निर्माण	२,२०,४३,०००
१६.	चालू लाइनों पर विस्तार .	१०,६०,३७,०००
१७.	चालू लाइनों पर काम--प्रतिस्थापन .	१४,६२,०४,०००

---

*अनुदानों के लिये मांगें--रेलवे, १९५८-५९

सभापति महोदय : अब हम रेलवे के लिये अनुदानों की मांगों पर विचार करेंगे, जिन सदस्यों ने इन पर कटौती प्रस्ताव रखे हैं वे १५ मिनट के अन्दर उन कटौती प्रस्तावों की संख्या सभा पटल पर भिजवा दें, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं। इन पर विचार करने के लिये हमारे पास १२ घंटे हैं। इसमें से ७ घंटे हम मांग संख्या १ पर लगायेंगे और शेष ५ घंटों में शेष १८ मांगों पर विवाद करेंगे। प्रत्येक सदस्य २० मिनट तक बोल सकता है।

†**श्री नौशीर भरूचा** (पूर्व खानदेश) : कटौती प्रस्तावों की संख्या देने का समय ३ बजे तक कर दिया जाये।

†**सभापति महोदय** : मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत की गई।

रेलवे के सम्बन्ध में वर्ष १९५८-५९ के लिये निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गई :--

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		(रुपये)
१.	रेलवे बोर्ड	८१,१९,०००
२.	विविध व्यय	१,२८,२६,०००
३.	चालित और दूसरी लाइनों को भुगतान	३१,३९,०००
४.	कार्यवहन व्यय---प्रशासन	३२,७३,५७,०००
५.	कार्यवहन व्यय---मरम्मत व संधारण	१,०४,२९,५६,०००
६.	कार्यवहन व्यय---संचालक कर्मचारी	६३,८०,९७,०००
७.	कार्यवहन व्यय---संचालन (ईंधन)	५७,२१,३४,०००
८.	कार्यवहन व्यय---कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन व्यय	१८,४४,८९,०००
९.	कार्यवहन व्यय---विविध व्यय	२६,२९,६०,०००
१०.	कार्यवहन व्यय---श्रम कल्याण	७,८८,९१,०००
११.	कार्यवहन व्यय---अवक्षयण रक्षित निधि के लिये विनियोग	४५,००,००,०००
१२.	साधारण राजस्व में देय लाभांश	४९,५८,३९,०००
१३.	चालू लाइनों पर काम (राजस्व) श्रम कल्याण	१,६२,३७,०००
१४.	चालू लाइनों पर काम (राजस्व) श्रम कल्याण के अतिरिक्त	१३,३२,९५,०००
१५.	नये रेल पथों का निर्माण	२५,३९,३९,०००
१६.	चालू लाइनों पर विस्तार	४,१२,०२,०६,०००
१७.	चालू लाइनों पर काम---प्रतिस्थापन	९९,१७,४३,०००
१८.	चालू लाइनों पर काम---विकास निधि	३६,७०,३२,०००
२०.	विकास निधि के लिये विनियोग	२७,३४,००,०००

†**सभापति महोदय** : जहां तक कटौती प्रस्तावों का सम्बन्ध है, इनकी संख्या बहुत बड़ी है। ऐसे कटौती प्रस्तावों की संख्या, जिन्हें माननीय सदस्य प्रस्तुत करना चाहते हैं ३ बजे तक सभा पटल पर पहुंच जानी चाहिये।

†**श्री हेम बरुआ** (गौहाटी): मैंने संख्या ४१४ से ४१९ तक के कटौती प्रस्ताव रखे हैं। सबसे पहले मैं रेलवे मंत्री को नया खंड बनाने के लिये बधाई देता हूं। मैं समझता हूं उन्होंने ठीक ही कहा है कि उन्होंने यह खंड देश की भलाई की दृष्टि से बनाया है किसी राजनीतिक दबाव

†मूल अंग्रेजी में

[श्री हेम बरुआ]

के कारण नहीं। देश की प्रतिरक्षा की दृष्टि से यह खंड बड़ा ही लाभदायक सिद्ध होगा। दूसरे आसाम के आर्थिक व औद्योगिक विकास की दृष्टि से भी यह नया खंड बड़ा लाभदायक होगा। इससे आसाम का शेष भारत से स्थायी सम्बन्ध जुड़ गया है। आसाम को रेल द्वारा शेष भारत से मिलाने का कार्य १९४९ में पूरा हुआ था। १९५० से इस लाइन पर आवागमन शुरू हो गया है। इससे अनेक लोगों की कठिनाइयां दूर हो गई हैं। किन्तु अभी तक आसाम तक पहुंचने के लिये एक मात्र यही मार्ग है। मानसून के दिनों में बाढ़ों के कारण इस मार्ग के बन्द हो जाने से आवागमन में बड़ी कठिनाइयां हो जाती हैं। आसाम का उन दिनों शेष भारत से सम्पर्क टूट जाता है। सिलीगुरी और अलीपुर द्वार के बीच यातायात में बड़ा गत्यवरोध उत्पन्न हो जाता है। इन दोनों स्थानों के बीच पुलों की खास देख भाल व मरम्मत की जानी चाहिये। इसी प्रकार मनिहारीघाट और सकरीगली घाट के बीच भी नदी के मार्ग परिवर्तन के कारण बड़ी रुकावट पैदा हो जाती है। यहां पर भी गंगा के आर पार एक पुल बनाया जाना चाहिये।

बरौनी और कटिहार के बीच भी या तो वर्तमान लाइन को सुदृढ़ बनाया जाना चाहिये या कोई नया वैकल्पिक मार्ग बनाया जाना चाहिये अन्यथा हम उस राज्य के आयात और निर्यात का पूरा माल नहीं ढो पायेंगे।

आज भी आसाम में परिवहन की सुविधायें शेष भारत के मुकाबले म बड़ी प्रारम्भिक अवस्था में हैं जब कि आसाम भारत का सीमान्त प्रदेश है तथा प्रतिरक्षा की दृष्टि से उसका बड़ा महत्व है। फिर भी मैं देखता हूं कि इस सभा के सदस्यों ने नये ज़ोन बनाने की कटु आलोचना की है। मेरा विचार है कि उन्होंने आसाम की इन सब कठिनाइयों की ओर ध्यान देने का कष्ट नहीं किया है। इस रेलवे ज़ोन में केवल १९९३.३ मील लम्बी रेलें आयेंगी। जब कि आसाम का क्षेत्रफल ४,००० वर्ग मील है। यह केवल आसाम के यातायात का ६६ प्रतिशत भार वहन कर सकेगा। आसाम के शेष व्यापार का क्या होगा इसकी किसी को चिन्ता नहीं। यह आश्वासन दिया गया था कि यह लाइन आसाम की चाय में से २० प्रतिशत चाय को ढोया करेगी। किन्तु इसने वास्तव में केवल १४ प्रतिशत चाय ही उठायी है। आसाम की जहाज़रानी कम्पनियां भी कठिन परिस्थितियो के कारण पूरा माल नहीं उठा पा रही हैं और अब भी ये कम्पनियां विदेशियों के हाथ में हैं। इन जहाज़ों को पाकिस्तानी क्षेत्र में से गुजरते समय बड़ी कठिनाइयां होती हैं। अभी हाल ही में एक समाचार मिला था कि पाकिस्तानियों ने चिलमरी नामक एक जहाज़ पर छापा मार कर उसे अपने कब्जे में कर लिया है। आसाम-पाकिस्तान सीमा पर ऐसी २७ घटनायें हो चुकी हैं। इसके अतिरिक्त इन विदेशी कम्पनियों को भारतीय कर्मचारियों से कोई हमदर्दी नहीं है। जब कभी वे उचित वेतन व सेवा की शर्तों के लिये कहते हैं तो व कम्पनी बन्द करने की धमकी देने लगते हैं। ऐसी अवस्था में आसाम का व्यापार बड़ी शोचनीय अवस्था में है। इसलिये मैं रेल द्वारा यातायात बढ़ाने पर बल दे रहा हूं।

हम आसाम का औद्योगिक विकास करना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि वह आर्थिक दृष्टि से समृद्ध एवं शक्तिशाली राज्य बन सके। आसाम भारत के साथ केवल ४५ मील चौड़े टकड़े द्वारा मिला हुआ है। अगर वह भारत से पृथक् हो गया तो यह भारत के लिये डन्कर्क बन जायेगा।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मैं भारत सरकार को वहां पर एक तेल का कारखाना स्थापित करने के लिये धन्यवाद देता हूं। गौहाटी अथवा आसाम से इस कारखाने का तेल ढोन के लिये सरकार को इस लाइन

को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलना चाहिये । अथवा वहां पर एक अन्य बड़ी लाइन बनानी चाहिये । इसके अलावा सरकार को ग्वालपारा, दारंग तथा लखीमपुर उत्तर आदि के अनेक जिलों में जहां पर कि रेलवे लाइनों की बहुत कमी है रेलें बनाने की ओर विशेष ध्यान देना चाहिये ताकि आसाम के चाय उद्योग को प्रोत्साहन मिल सके । पहाड़ी प्रदेशों में भी रेलें बनाई जानी चाहियें । आसाम के ३० लाख मनुष्य पहाड़ी प्रदेश में रहते हैं । हम उनके गांवों तक भी रेलें पहुंचानी चाहियें । इससे हम पहाड़ी देश के खनिज पदार्थों का पूरा पूरा लाभ उठा सकते हैं । जब हम दार्जिलिंग तक रेलवे लाइन बना सकते हैं तो हम आसाम के पहाड़ी प्रदेशों में भी लाइनें बना सकते हैं ।

आसाम रेलवे के पास केवल ३०० इंजन हैं । वे बड़ी खस्ता व खराब हालत में हैं । वैगनों की स्थिति भी बड़ी खराब है । यात्रियों के डिब्बों की भी बड़ी दुर्दशा है । उनमें किसी प्रकार की सुविधायें नहीं हैं । उनमें प्रकाश आदि की व्यवस्था तक नहीं है । आप अपने साथी यात्री का चेहरा तक नहीं देख सकते । किन्तु जब प्रागज्योतिषपुर में कांग्रेस का वार्षिक अधिवेशन हुआ तब रात ही रात में अनेक स्टेशनों पर सभी सुविधायें दिखाई पड़ने लगीं । खामकिया जैसे स्टेशनों पर जो कि वर्षों से बन्द पड़े थे एक दम फ्लोरेसेंट ट्यूब दिखाई देने लगीं । जब कांग्रेस के सत्र के दिनों में ये सब कुछ हो सकता है तो फिर हमेशा के लिये ऐसी सुविधायें क्यों नहीं प्रदान की जा सकती हैं ।

माल के भाड़ों के सम्बन्ध में भाड़ा सम्बन्धी समिति ने यह सिफारिश की है कि आसाम के लिये भाड़ों की दरें विभाजन के पश्चात् के फासलों के आधार पर निश्चित की जानी चाहियें । मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस सिफारिश को अमल में लाने का प्रयास करें ।

रेलवे की श्रमिकों सम्बन्धी नीति भी बड़ी अस्थिर व डावांडोल है । अभी एक रेलवे कर्मचारी को आसाम के तेल के संसाधनों के बारे में एक पुस्तक लिखने के कारण नौकरी से निकाल देने का नोटिस दिया गया है । रेलवे कर्मचारियों को देश भक्ति के काम करने पर भी नौकरी से बर्खास्त होना पड़ता है । ये सब इसलिये हो रहा है क्योंकि आसाम बिल्कुल अलग अलग दूर कोने में पड़ा है । वहां से किसी की शिकायत नहीं सुनाई पड़ सकती है । मैं रेलवे मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह आसाम की इन समस्याओं व कठिनाइयों पर ध्यान दें और उनको यथाशीघ्र दूर करने का प्रयत्न करे ।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै) : मैं कटौती प्रस्ताव संख्या १४५ से १५०, २९८ और ३१२ प्रस्तुत करता हूं ।

माननीय मंत्री महोदय ने एक प्रश्न के उत्तर में बताया था कि १९५६ में रेलों के पटरी से उतरने की १,२०० दुर्घटनायें हुई थीं और १९५७ में १,३०० । मुझे सूचना मिली है कि ये दुर्घटनायें मुख्यत: डिब्बों व इंजनों की बुरी अवस्था के कारण होती हैं । मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री महोदय इनकी सही कारणों पर प्रकाश डालने का प्रयत्न करेंगे ।

यद्यपि रेलवे में डिवीजनल पद्धति चालू की गई है मगर हमें अभी तक सही पता नहीं चल सका है कि इसका क्या परिणाम रहा है । बल्कि दक्षिण रेलवे में इससे रेलवे की कार्यकुशलता पहले से कम हो गई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री तंगामणि]

दूसरी बात यह है कि रेलवे जिन भूतपूर्व सैनिकों को अपने यहां भर्ती करती है वह उनके वेतन निर्धारित करने में उनके पहले वेतनों का कोई ध्यान नहीं रखती है । यद्यपि उनका वेतन निर्धारित करते समय उनकी पिछली सेवा का ध्यान रखा जाता है तथापि उनके पहले वेतन का कोई महत्व नहीं माना जाता है । रेलवे बोर्ड ने यह कहा है कि एफ. आर. २२-ए के उपबन्ध उन पर नहीं लागू होते हैं । किन्तु कदाचित् ऐसा कहते समय वह इस बात को भूल गये हैं कि एफ-आर ९-३१(बी) के उपबन्ध वित्त मंत्रालय के ज्ञापन संख्या एफ ६(३८)ई।।।/५० दिनांक १८-१-१९५१ द्वारा संशोधित किये जा चुके हैं और ये संशोधित उपबन्ध एफ-आर २२-ए के भूतपूर्व सैनिक क्लर्कों पर भी लागू होते हैं । इसलिये रेलवे बोर्ड को अपने निर्देशों के साथ साथ बुनियादी नियमों (फंडामेंटल रूलों) का भी ध्यान रखना चाहिये । इस सम्बन्ध में मैं रेलवे बोर्ड का ध्यान एफ-आर २२ के बारे में लेखा अनुदेश संख्या ४ की ओर भी दिलाना चाहता हूं । फिर जब मिलिट्री एकाउंट्स डिपार्टमेंट के भूतपूर्व क्लर्कों की विशेष स्थिति का ध्यान रखा गया है तब सैनिक क्लर्कों के बारे में उनके पुराने वेतन क्रमों का क्यों ध्यान नही रखा जाता है ? मैं आशा करता हूं कि इस प्रकार से उनके साथ जो अन्याय हो रहा है उसे दूर करने का पूरा पूरा प्रयास किया जायेगा ।

अब मैं भोजन व्यवस्था के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहूंगा । मैं अपने उन सदस्यों से सहमत हूं जिन्होंने ग्रांड ट्रन्क एक्सप्रेस के सम्बन्ध में इस कठिनाई को बताया है । यह एक ऐसी गाड़ी है जिससे लगभग दक्षिण के सभी संसद् सदस्य दिल्ली आते हैं । पहले इसमें भोजन का डिब्बा मद्रास से दिल्ली तक के लिये लगाया जाता था । परन्तु अब इसको काजीपेट में गाड़ी से अलग करके सिकन्दराबाद ले जाया जाता है । मेरे विचार से ऐसा करने के बजाय डिलक्स गाड़ी को सप्ताह में चार अथवा तीन बार चला देना चाहिये था । इस भोजन डिब्बे को सिकन्दराबाद ले जाने से यात्रियों को ही असुविधा नहीं हुई है अपितु भोजन व्यवस्था के कर्मचारियों को भी बड़ी कठिनाई हुई है क्योंकि यह कर्मचारी अधिकांशत: दिल्ली अथवा मद्रास के होते हैं और इसलिये इनको काम के बाद अपने घर पहुंचने में कोई कठिनाई पहले नहीं होती थी परन्तु अब घर पहुंचने में उन्हें बड़ी कठिनाई होती है । मेरा तो यह सुझाव है कि इनको भी रेलवे कर्मचारियों के समान मद्रास, मदुरा, कोयम्बटूर आदि बड़े स्टेशनों पर निवास की सुविधायें दी जानी चाहियें ।

भोजन व्यवस्था कर्मचारियों ने यह मांग की है कि डी लक्स गाड़ी में काम करने वाले कर्मचारियों को गर्म कपड़े दिये जाने चाहियें । इसके अतिरिक्त यात्रा भत्ता जो उन्हें मिलता है उससे कहीं अधिक उनको अपने खाने पर खर्च करना पड़ जाता है इसलिये इस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिये । मेरा सुझाव है कि इनको भी चलती गाड़ियों में काम करने वाले कर्मचारियों के समान समझना चाहिये । खाना पकाने वाले तथा खाना पहुंचाने वालों को पहले दो समय का खाना दिया जाता था जो अब नही दिया जाता है । मैं समझता हूं कि उन्हें खाना दिया जाना चाहिये ।

मदुरा तथा मद्रास के बीच बहुत सी एक्सप्रैस गाड़ियां चल रही हैं और मदुरा शीघ्रता से बढ़ रहा है इसलिये वहां मकानों के किराये बढ़ रहे हैं । मेरा सुझाव है कि अब इस नगर को उच्च श्रेणी का बना कर कर्मचारियों को प्रतिकर भत्ता तथा मकान का भत्ता दिया जाना चाहिये । तूतीकोरिन नगर के बारे में भी मेरा यही सुझाव है ।

मेरा सुझाव है कि रेलवे यार्ड में स्लीपरों की लम्बाई बढ़ा देनी चाहिये अथवा इसको सभी रेलों में समान रखना चाहिये क्योंकि रेलों में यह अलग अलग है। किसी में एन + २ है किसी में एन + ५। मेरा सुझाव है सब में एन + ३ कर देनी चाहिये। मैंने इसके लिये एक कटौती प्रस्ताव भी दिया है।

श्रम संघ मांग कर रहे हैं कि तीन मील के लिये एक गैंगमैन होना चाहिये। परन्तु मेरा सुझाव है कि यात्रा की भीड़भाड़ जहां अधिक हो उन स्थानों पर हमें अधिक गैंगमैन नियुक्त करने चाहियें।

यह बड़ी प्रसन्नता की बात है कि तापसे समिति चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के पारिश्रमिकों तथा विभिन्न सुविधाओं पर विचार कर रही है। मैं सभा तथा मंत्रालय को बता देना चाहता हूं कि चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं और हमें उन्हें प्रोत्साहित करना चाहिये।

पेराम्बूर कारखाने पर बहुत से प्रश्न उठाये गये हैं और मैं समझता हूं कि सरकार ने इस कारखाने के बारे में जान बूझ कर ही अपक्षपाती ट्रेन जांच कर्त्ता की नियुक्ति की है। परन्तु फिर भी वहां से बाहर आये डिब्बे पांच छः दिन में ही मरम्मत के लिये वापस भेज दिये जाते हैं। मैं जानना चाहता हूं कि २० नवम्बर, १९५७ को इस कारखाने में जो चोरी हुई थी उसकी जांच का क्या हुआ।

श्री मूलचन्द दुबे (फर्रुखाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक रेलवे बोर्ड का सम्बन्ध है, जो रिपोर्ट उन्होंने पेश की उससे यह पता चलता है कि रेलवे बोर्ड ने रेलवे के इंतिजाम में बहुत अच्छा काम किया है। उन्होंने हर बात में तरक्की की है। मैं उन आंकड़ों को आपके सामने नहीं दुहराना चाहता जो कि और आनरेबिल मेम्बर्स दुहरा चुके हैं। मुझ को दो बातों के बारे में सिर्फ कुछ कहना है।

एक बात तो यह है कि मैं समझता हूं कि जितनी तरक्की होनी चाहिए थी उतनी नहीं हुई है। हालांकि रेलवे की पिछले साल की आमदनी ३४७ करोड़ के करीब है, लेकिन फिर भी अगर देखा जाये तो जितना ज्यादा रुपया इस पर लगाया गया है उसके हिसाब से आमदनी नहीं बढ़ी है।

दूसरी बात जो मुझे कहनी है वह यह है कि गाड़ियों के ठीक वक्त से चलने के बारे में जो शिकायत थी उसमें इजाफा तो हुआ है मगर गाड़ियों के ठीक वक्त से चलने का पूरा इन्तिजाम नहीं हुआ है। अक्सर यह कहा जाता है कि कई जगहों पर लोग बार बार जंजीर खींच कर गाड़ियों को रोक देते हैं। यह बात एक दरजे तक सही हो सकती है, लेकिन यह बीमारी हर जगह नहीं है। यह चीज़ चन्द जगहों पर ही है। इसलिये रेलवे बोर्ड को अपनी रिपोर्ट में यह भी देना चाहिए था कि जिन जगहों पर जंजीर नहीं खींची जाती है वहां पर क्या हालत है। रेलवे बोर्ड ने जो रिपोर्ट पेश की है उसमें इसका कोई ज़िक्र नहीं है।

रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट से मालूम होता है कि बहुत सी लाइनों पर डब्लिंग (दोहरा करने) का इन्तिजाम हो रहा है। मैं डबलिंग के खिलाफ नहीं हूं। मैं समझता हूं कि बहुत जगहों पर डबलिंग होना फायदेमन्द हो सकता है। लेकिन कुछ जगहें ऐसी हैं कि जहां डबलिंग की जरूरत नहीं है। वहां पर डबलिंग के बजाये दूसरी नई लाइनें खोलने की जरूरत है। लेकिन इस बारे में रेलवे बोर्ड कुछ जिद करता है और उसकी जिद यह है कि एक दफा जो राय उन्होंने कायम कर ली उसको किसी तरह भी बदलना नहीं चाहते।

[श्री मूलचन्द दुबे]

मैं तवज्जह दिलाना चाहता हूं उस डबलिंग के बारे में जो कि इलाहाबाद से कानपुर को किया जा रहा है। इस पर करीब ६ करोड़ रुपया खर्च हो रहा है। कहा यह जाता है कि मुगलसराय से जो माल आता है, खासकर कोयला, उसकी करीब दो हजार गाड़ियां रोज मुगलसराय से निकलती हैं और उन गाड़ियों के लिए इलाहाबाद से कानपुर तक काफी जगह नहीं है। गर्जे कि उनका कहना यह है कि एक लाइन उन गाड़ियों को ले जाने के लिए काफी नहीं है। और इसलिये दूसरी लाइन बनाने की जरूरत है। इस पर करीब ६ करोड़ रुपया खर्च हो रहा है। मैं कहते कहते थक गया। कई दफा इस बारे में कह चुका हूं और फिर मुझे वही बात दुहरानी पड़ रही है। इस बार मैं इसको हिन्दी में दुहरा रहा हूं। मालूम होता है कि अंग्रेजी में कहने से कोई असर नहीं होता, न अंग्रेजी में लिखने का असर हुआ है न कहने का।

उपाध्यक्ष महोदय : और अगर हिन्दी में भी असर न हुआ तो क्या किसी तीसरी जबान में दुह-रायेंगे ?

श्री मूलचन्द दुबे : तो फारसी बोलूंगा। तो मैं कोशिश यह कर रहा हूं कि उन पर किसी तरह से असर हो। बहरहाल इस सिलसिले में मैं एक शेर कह दूं :

मुझ से ला हासिल है मेरी हसरतों का पूछना,
तुम वही आखिर करोगे जो तुम्हारे दिल में है।

बहरहाल हालत यह है कि........................

उपाध्यक्ष महोदय : तो आनरेबिल मेम्बर के पास तीसरी जबान है जिसमें वह आयन्दा बोलेंगे।

श्री मूलचन्द दुबे : कोशिश करूंगा। तो मैं यह अर्ज कर रहा था कि इलाहाबाद से कानपुर को जो डबलिंग किया जा रहा है उस पर करीब ६ करोड़ रुपया खर्च होगा। मुगलसराय से अभी दो हजार गाड़ियां निकलती हैं। दूसरी प्लान में आगे यह तादाद और भी बढ़ सकती है, मुमकिन है कि तीन हजार हो जाये। इसके बारे में मैं एक सुझाव देना चाहता हूं, जो कि मैं बार बार दे चुका हूं। वह यह है कि मुगलसराय से लखनऊ को तीन लाइनें आती हैं। उन तीन लाइनों से ये दो तीन हजार गाड़ियां निकल सकेंगी। इनको इन लाइनों से लखनऊ ले आया जाये और वहां से बरेली तक डबल लाइन है। उसके बाद जहां भी भेजने की जरूरत हो उनको भेजा जा सकता है। और मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि बजाये इस डबलिंग के एक नई लाइन शाहजहांपुर से फर्रुखाबाद तक बना दी जाये। इस इलाहाबाद से कानपुर के डबलिंग पर करीब ६ करोड़ रुपया खर्च होगा जबकि इस लाइन पर, चार, साढ़े चार या पांच करोड़ रुपया ही खर्च होगा। उस लाइन से फर्रुखाबाद और शाहजहांपुर दोनों जिलों की बहुत तरक्की हो सकती है। इन दोनों जिलों में एक बहुत बड़ा ऐसा इलाका है जो कि हर साल रामगंगा और गंगा की बाढ़ आने से काफी नुकसान उठाता है और लाखों मन गल्ले का यहां नुकसान हो जाता है। यहां के जो लोग हैं वे बहुत ही गरीब हैं। पिछले दिनों हमारे दोस्त श्री अशोक मेहता ने बिहार के बारे में कहा था कि वहां पर गंगा के इस पार हालत और है और उस पार हालत और है। यही हालत फर्रुखा-बाद में भी है। गंगा के इस पार के लोग किसी कदर खुशहाल हैं और गंगा के उस पार के लोग गरीब हैं क्योंकि वह इलाका नीचा है और उस पर हर साल गंगा की बाढ़ का असर पड़ता है और लाखों एकड़ उपजाऊ जमीन हर साल खराब हो जाती है। सन् १६५४-५५ के बारे में यह कहा गया था कि इस इलाके में ४० या ५० लाख का नुक्सान बाढ़ों की वजह से हो गया। अगर वहां पुल बन जाता है और रेल निकल जाती है तो न सिर्फ यह कि वहां के लोग खुशहाल हो जायेंगे बल्कि पुल बनने का एक

नतीजा यह भी होगा कि गंगा में जो बाढ़ आती है और उससे जो नुकसान होता है वह रुक जायेगा क्यों कि पुल बनने से गंगा अपना रास्ता नहीं बदल सकेगी। तो इस लाइन के बनने से खुराक का मसला भी किसी कदर हल हो सकता है और लोगों को खुशहाली भी हो सकती है। लेकिन सरकार को यह पसन्द है कि करोड़ों रुपया बाहर से गल्ला मंगाने पर खर्च किया जाये लेकिन जो गल्ला अपने देश में पैदा हो रहा है उसकी हिफाजत का जो इन्तिजाम होना चाहिए वह न किया जाये।

तो मैं फिर से इस बात को अपनी पूरी ताकत से दुहराना चाहता हूं और रेलवे बोर्ड और रेलवे मिनिस्टर साहब को अर्ज करता हूं कि मेहरबानी करके बजाये इलाहाबाद से कानपुर तक डबलिंग करने के शाहजहांपुर से फर्रुखाबाद को नई लाइन बनावें।

श्री स० म० बनर्जी (कानपुर) : इसको क्यों बन्द किया जाये।

श्री मूलचन्द दुबे : ऐसा करने से आपको जो गाड़ियां लाने की दिक्कत है वह भी हट जाती है और लोगों को भी बहुत सहूलियत मिल सकती है, साथ ही खुराक का मसला भी एक दरजे तक हल हो सकता है। गरजेकि इससे देश में खुशहाली बढ़ेगी और हर तरह से फायदा होगा।

अलावा इसके मैं एक बात और अर्ज करना चाहता हूं कि दो तीन दिन हुए हमारे मित्र रघुनाथ सिंह जी ने यह सुझाव दिया था कि एक नई लाइन कासगंज को एटा से मिलाने के लिए बनायी जाये। मेरा इसके बारे में एक दूसरा सुझाव है, वह यह है कि गुरसहायगंज, छिबरामऊ, बेवर, भो गांव, कुरावली और एटा को कासगंज से मिलाने वाली एक नई लाइन खोल दी जाये। इस लाइन पर न तो कोई पुल बनाने की जरूरत होगी और मैं समझता हूं कि बहुत ज्यादा खर्च भी करने की जरूरत नहीं होगी। जो सुझाव मेरे मित्र रघुनाथ सिंह का है उसके बजाय यह आल्टरनेटिव सुझाव है जिसे मैं मिनिस्टर साहब के सामने रख रहा हूं और मैं समझता हूं कि इस पर गौर किया जायेगा।

तीसरी बात मुझे यह अर्ज करनी है कि जो लाइनें लड़ाई के जमाने में डिसमेंटिल कर दी गयी थीं उनमें से एक लाइन है जो कि कानपुर से माधोगंज और बालामऊ को जाती है। रेलवे ने कानपुर से बालामऊ तक तो लाइन फिर बना दी है लेकिन वहां पर एक लाइन माधोगंज से ओहातपुर तक जाती है वह डिसमेंटिल पड़ी हुई है। उसको फिर बनाने के ऊपर अभी गौर नहीं हुआ है। वहां पर स्टेशन मौजूद है, जमीन मौजूद है, बिल्डिंग मौजूद है। सिर्फ रेलवे ट्रेक रखने की जरूरत है और जो कर्मचारी रखे जायेंगे उनको रिक्रूट करने की जरूरत होगी। इस लाइन का होना भी बहुत जरूरी है और मैं समझता हूं कि यह लाइन जो कि एक अरसे से डिसमेंटिल्ड पड़ी हुई है इसको बनाने का रेलवे मिनिस्टर साहब जरूर प्रयत्न करेंगे।

यही चन्द बातें मुझे अर्ज करनी थीं।

श्री जगदीश अवस्थी (बिल्हौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं ने, रेलवे मन्त्रालय के सम्बन्ध में जो मांगें प्रस्तुत की गई हैं, उनके सम्बन्ध में कटौती के प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं। जबकि रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा हो रही थी तब रेलवे दुर्घटनाओं और रेलवे में जो भीड़भाड़ होती है और साथ ही साथ जो गाड़ियां लेट चलती हैं उनके बारे में काफी चर्चा की जा चुकी है। सचमुच यह बड़ा दुर्भाग्य है कि स्वतन्त्र भारत में, अर्थात् जब से हम स्वतन्त्र हुए हैं तब से जहां हमें और दैवी आपत्तियों का सामना करना पड़ता है वहां हम लोगों को इस प्रकार की रेलवे दुर्घटनाओं का भी सामना करना पड़ता है, और यह दुर्घटनायें जितना ही मन्त्री जी आश्वासन देते हैं कि दुर्घटनायें कम होंगी, हम प्रयास करते जा रहे हैं, उतनी ही बढ़ती जा रही हैं। यह एक बड़ी गम्भीर समस्या है जिसके ऊपर रेलवे मंत्रालय को निश्चित रूप से विचार करना ही पड़ेगा और अधिक समय तक जनता के जीवन के साथ, और मुख्यतः रेलवे के यात्रियों के साथ यह उपहासास्पद स्थिति नहीं रखी जा सकती।

[श्री जगदीश अवस्थी]

जहां तक भीड़भाड़ का सम्बन्ध है, रेलों में अब भी उतनी ही भीड़ चला करती है और उतनी ही परेशानियां होती हैं। मैं तो कहूंगा कि सदन के जितने माननीय सदस्य हैं सबने लगभग इस बात पर जोर दिया है, और मुख्य रूप से तृतीय श्रेणी के यात्रियों को इतने कष्ट उठाने पड़ते हैं कि उनको वही समझ सकते हैं जो तृतीय श्रेणी में यात्रा करते हैं। मैं चाहूंगा कि मन्त्री जी साल में कम से कम एक बार या दो बार तृतीय श्रेणी में यात्रा कर लिया करें और लम्बी यात्रा किया करें। वे तभी अनुभव कर सकते हैं कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों को कितनी परेशानियां होती हैं।

जहां तक ट्रेनों के लेट चलने की बात है, मैं समझता हूं कि जो थ्रू (सीधी जाने वाली) ट्रेन्स हैं वे यद्यपि पूरे टाइम से नहीं चलती हैं फिर भी करीब करीब टाइम से चलती हैं। लेकिन जो लोकल ट्रेंस हैं उनके सम्बन्ध में निश्चित रूप से कहा जा सकता है कि १०० में ८० लोकल ट्रेंस ऐसी हैं जो साल भर में कभी भी टाइम से नहीं चलतीं। कानपुर से आगरा तक जो पैसेंजर ट्रेन चलती है वह साल में ३६५ दिनों में शायद ३०० दिन लेट चलती है। कभी वह टाइम से नहीं चला करती। इतना ही नहीं हावड़ा से दिल्ली तक जो पार्सल ट्रेन चलती है, जिसके साथ मुसाफिरों के चलने के लिये भी कुछ डिब्बे जोड़े जाते हैं, जिनका उपयोग मुख्य रूप से यात्रियों के लिये ही होता है, वह ट्रेन तो शायद ही कभी टाइम से चलती हो। मैं चाहूंगा कि रेलवे मन्त्रालय इस ओर ध्यान दे कि जो लोकल ट्रेंस हैं वह टाइम से चलें क्योंकि इस देश के अन्दर जहां हम और चर्चायें करते हैं वहां समय का भी मूल्य है। इसके मूल्य को ध्यान में रक्खा जाना चाहिये। यात्रियों का भी समय होता है। रेलवे मन्त्रालय को जो लोकल ट्रेंस हैं उनको समय से संचालन करने का निश्चित रूप से प्रबन्ध करना चाहिये।

अब मैं कानपुर नगर के सम्बन्ध में, जहां का मैं रहने वाला हूं, कुछ चर्चा करना चाहता हूं। उत्तर प्रदेश सरकार ने, लगभग चार साल हुये कानपुर नगर चूंकि आज इतना बढ़ गया है कि वहां की जनता को यातायात की बहुत तकलीफें हैं, एक सुझाव पेश किया गया था चार वर्ष पहले और एक लोकल ट्रेन चलाने के संबंध में भी लिखा पढ़ी हुई थी। लेकिन दुःख है कि उत्तर प्रदेश सरकार का भेजा हुआ वह प्रस्ताव रेलवे मंत्रालय की केवल फाइल में ही रह गया है, उस पर कोई अमल नहीं हुआ। मैं चाहूंगा कि कानपुर नगर में एन० ई० आर० की छोटी लाइन जो बिछी हुई है विभिन्न मुहल्लों में उस का कोई उपयोग नहीं होता है, उसकी ओर ध्यान दिया जाय। जब रेलवे मंत्रालय से लिखा पढ़ी की गई तो जवाब मिला कि हम इन लाइनों को उखाड़ने वाले हैं। कुछ लाइनें उखाड़ी भी गई हैं, लेकिन फिर भी काफी लाइनें पड़ी ई हैं। मैं समझता हूं कि इन लाइनों का उपयोग किया जा सकता है अगर कानपुर नगर में जैसा कि उत्तर प्रदेश सरकार ने प्रस्ताव किया था, उस पर पुनर्विचार करके एक लोकल ट्रेन आप चलावें। इस से जो यातायात की कठिनाई है वह भी दूर हो जायेगी। बड़े बड़े शहरों में इस प्रकार की सुविधायें प्राप्त हैं, लेकिन कानपुर में इस प्रकार की कोई सुविधा नहीं है। चूंकि बड़ी कठिनाई होती है, सलिये मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री इस पर पुनर्विचार करें।

कानपुर स्टेशन के यार्ड में जूही एक हाल्ट है। वहां एक रेलवे स्टेशन था वह हटा दिया गया। अब भी जो लोकल ट्रेन्स हैं वे वहां पर खड़ी होती हैं यह कह कर कि रेलवे कर्मचारी उतरते हैं। लेकिन मैं अक्सर लोकल ट्रेन में सफर करता हूं और देखता हूं कि वहां नित्य प्रति सैकड़ों यात्री बिना टिकट उतरते हैं। वहां कोई प्लेटफार्म नहीं है. कोई चेकिंग करने वाला नहीं है। मैं समझता हूं कि इस से रेलवे विभाग का साल में हजारों रुपयों का नुकसान होता है। लोग विदाउट (बिना) टिकट चलते हैं, उतर जाते हैं। इस पर रेलवे मंत्रालय से काफी लिखा पढ़ी की गई लेकिन कोई

जवाब नहीं दिया गया। मैं चाहूंगा कि वह इस पर ध्यान दें कि रेलवे का इतना बड़ा नुक्सान हो रहा है, यात्रियों को असुविधायें होती हैं, वहां लाइनें बिछी हुई हैं, लोग उतर कर भागते हैं बुरी तरह से। इस से बहुत खतरा पैदा हो जाता है लोगों के रेलों से कट जाने का। जूही का जो केबिन बना हुआ है, वहां जब आप गाड़ी खड़ी ही करते हैं, तो कम से कम यात्रियों की सुविधा के लिये उसे एक छोटा मोटा स्टेशन क्यों नहीं बना देते ? मैं समझता हूं कि रेलवे मंत्रालय इस पर विचार करेगा।

अब मैं भीड़ भाड़ के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। हर डिब्बे में आप ने तादाद लिख रक्खी है कि इस में १५ यात्री बैठेंगे, २० यात्री बैठेंगे, ३५ यात्री बैठेंगे। लेकिन अगर आप देखें तो १५ की जगह ३५ और ५० यात्री बैठ जाते हैं। लोग चेन भी खींचते हैं, परेशानी पैदा करते हैं। हर प्रान्तीय सरकार में रूल बना हुआ है, ट्रैफिक रूल बना हुआ है। अगर कोई मोटर लारी वाला २० की जगह या ३५ की जगह ५० आदमी बिठा ले तो फौरन उसका चालान हो जाय, लेकिन रेलवे विभाग सरासर यह कानून तोड़ता है, ३५ लिखा है, ५० आदमी बैठते हैं, लेकिन आज तक किसी का चालान नहीं हुआ, कोई कार्रवाई नहीं की जाती है।

उपाध्यक्ष महोदय : यह सवाल पूछा जा रहा है कि क्या आप चाहेंगे कि मिनिस्टर साहब का चालान हो।

श्री जगदीश अवस्थी : अगर यह व्यवस्था हो जाये तो बड़ा अच्छा आदर्श उपस्थित हो। फिर कम से कम यह तो मालूम हो जायेगा कि सरकार स्वयम् कानून नहीं तोड़ती है और उस का भी चालान हो सकता है। इस से बड़ा अच्छा आदर्श उपस्थित होगा।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां): जो मुसाफिर रह जायेंगे उन का क्या होगा ?

श्री मू० चं० जैन (कैथल) : कौन से कानून की खिलाफवर्जी है ?

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अभी सुनें, शायद वह कानून तक आयें।

श्री जगदीश अवस्थी : इस बात को अब निश्चित रूप से तय हो जाना चाहिये कि रेलवे में जो भीड़ भाड़ होती है, यात्रियों को दोष दिया जाता है कि वे चेन खींचते हैं, उसके लिये रेलवे मंत्रालय भी दोषी है। आज ट्रेन में ओवरक्राउडिंग होती है तो क्यों आप इतने टिकट इश्यू कर देते हैं जिस से कि भीड़ भाड़ अधिक हो जाये। रेलवे मंत्रालय चाहता है कि खूब पैसा आये। जब टिकट इश्यू होंगे तो लोग बैठेंगे ही। इस से परेशानियां पैदा होंगी क्योंकि रेलवे विभाग स्वयम् कानून तोड़ता है। इसलिये मैं चाहूंगा कि इस पर सख्ती से और निश्चित रूप से अमल हो। कानपुर में अगर कोई तृतीय श्रेणी का यात्री विदाउट टिकट चलता है तो उसके लिये सरकार ने मैजिस्ट्रेट रक्खे हुये हैं, उन का चालान होता है। लेकिन मुझे यह जान कर बड़ा आश्चर्य हुआ -- मंत्री जी मुझे ठीक कर देंगे अगर मैं गलत कहता हूं--मुझे मालूम हुआ है कि कानपुर में जितनी मिलें हैं उनके लिये अन्दर रेलवे की साइडिंग बनी हुई हैं। रेलवे उन से किराया लेता है। लेकिन कानपुर नगर में मिल मालिकों के ऊपर रेलवे विभाग का ३ लाख रुपया किराये का बाकी है। जब लिखा पढ़ी की जाती है तो भीतरी कोशिशें हो जाती हैं, इस को टाल दिया जाता है। इस प्रकार से लाखों रुपया रेलवे का मिल मालिकों के ऊपर बाकी रहे, उस का कोई प्रबन्ध न हो, और अगर कोई छोटा मोटा आदमी विदाउट टिकट चलता है तो उस का चालान हो जाता है। आज तक कानपुर के मिल मालिकों के ऊपर रेलवे विभाग ने क्या कार्रवाई की है, मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस बात का निश्चित उत्तर दें।

श्री शाहनवाज़ खां : क्या वह मुसाफिर-गाड़ियों का किराया है ?

श्री जगदीश अवस्थी: मिलों में ुड्ज़ ट्रेन्ज़ के जो साइडिंग बने हुये हैं, उनका किराया है। लाखों पये आउटस्टेंडिंग हैं, जो कि वसूल नहीं हो रहे हैं। मैं चाहूंगा कि इस विषय में सख़्ती की जाय। जब एक साधारण यात्री के लिये यह नियम है कि यदि वह विदाउट टिकट चलता है, तो उसका चालान होगा और उस को दण्ड दिया जायगा, तो फिर इन लोगों के साथ उदारता क्यों बरती जा रही है? एक तरफ कहा जाता है कि पैसे की कमी है और हमारे पास साधन नहीं हैं, दूसरी तरफ इन लोगों के साथ ऐसा व्यवहार किया जाता है। मैं कहना चाहता ं कि यह अनुचित बात है।

अन्त में रेलवे मंत्रालय को कुछ सुझाव देना चाहता हूं। कानपुर और झांसी के बीच में मध्य रेलवे की जो ब्रांच लाइन है, उस पर प्रातः काल कोई भी ऐसी ैसेंजर ट्रेन नहीं ूटती है, जो कि सब स्टेशनों पर खड़ी हो सके। अठारह घंटे बाद दूसरे दिन शाम को एक ट्रेन छूटती है, किन्तु अ ारह घं े तक कोई ट्रेन नहीं है। केवल एक मेल ट्रेन लखनऊ से झांसी तक प्रातःकाल चलती है, लेकिन वह बड़े स्टेशनों पर खड़ी होती है, छोटे स्टेशनों पर नहीं। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि या तो उस ला न पर कोई नई ट्रेन चलाई जाय, या फिर मेल ट्रे न को कानपुर से झांसी तक—या ओरई तक—पैसेंजर ट्रे न कर दिया जाय, ताकि छो े छोटे स् ेशनों के यात्री उन पर सफ़र कर सकें और उन का टाइम बच सके।

उत्तर प्रदेश में दो स्थानों पर जानवरों के मेले लगते हैं—एक ब ेश्वर में और दूसरा मकनपुर-अरौल में। मकनपुर-अरौल स्टेशन पर मैंने देखा है—वह मेरा ही क्षेत्र है—कि साल भर वहां पर ैफिक नहीं चलता है, केवल पंद्रह ोज़ के लिये वहां पर सारे देश से हज़ारों की तादाद में व्यापारी इत्यादि आते हैं। लेकिन वहां पर रेलवे की तरफ से कोई सन्तोषजनक प्रबन्ध नहीं होता है। ो तीन दिन के लि े वहां के लिये ट्रेनें चला ी जाती हैं, लेकिन यात्रियों की सुविधा का वहां पर कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। मैं चाहूंगा कि मकनपुर-अरौल स्टेशन पर एक यार्ड बनाया जाय, क मुसाफिर-खाना बनाया जाय, पानी का यथोचित प्रबन्ध किया जाय और दूसरी सुविधाओं की भी व्यवस्था की जाय, क्योंकि रेल े प्रशासन का यह भी कर्त्तव्य है कि जहां पर अधिक यात्री जाते हों, वहां पर अधिक से अधिक सुविधा पहुंचाई जाय। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री स ओर ध्यान े े।

जहां कानपुर से बड़े बड़े लोग गरमी के दिनों में प्रथम श्रेणी और ि तीय श्रेणी में मसूरी और नै ीताल जाते ैं, वहां निम्न मध्यम श्रेणी के लोग भी अब पहाड़ों पर जाया करते हैं। कानपुर से मसूरी जाने के लिये देहरादून तक के लिये एक फ़र्स्ट और सैकंड क्लास की बोगी लगती है, लेकिन थर्ड क्लास की कोई ोगी नहीं लगती है, जिस के कार लोगों ो बड़ी परेशानी होती है। मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि प्रथम और द्वितीय श्रेणी की बोगी के साथ ही तृतीय श्रेणी की बोगी ी लगाई जाये, ताकि तृतीय श्रेणी के लोग भी उस ट्रेन का उपयोग कर सकें।

मैं चाहूंगा कि मैं ने जो सुझाव दिये हैं और ो कटौ ी स्ताव रखे हैं, उन पर रेलवे मंत्रालय विचार करे और यात्रियों की सुख-सुविधा के लिये विशेष ध्यान दे।

†**श्री भंजदेव** (क्योंझर): हमारी रेलें हमारे देश की एकता, सामाजिक तथा आर्ि क विकास के लिये बड़ा ही महत्वपूर्ण कार्य करती हैं इसलिये हमें इनके विकास की योजना इस प्रकार बनानी चाहिये जिसमें अविकसित क्षेत्रों के विकास को प्राथमिकता दी जा सके। इस सम्बन्ध में मैं माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान बाराबलि—बाराजम्दा खनिज क्षेत्रों की ओर दिलाना चाहता हूं। इस क्षेत्र से वर्तमान इस्पात मिलों का संभरण किया जाता है तथा लौह अयस्क और मैंगनीज़ का

†मूल अंग्रेजी में

पर्याप्त निर्यात भी किया जाता है। परन्तु यहां रेलों का आना जाना संतोषजनक नहीं है। इसलिये रेलवे के विकास के लिये अधिक विनियोजन किया जाना चाहिये जिससे विदेशी मुद्रा की उपलब्धि हो सके।

खनिज निर्यात की बढ़ती हुई मांग के लिये परिवहन सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिय बेल्लारी, हौजपेट, बंगलौर, तथा मध्य-प्रदेश के खनिज क्षेत्रों की ओर भी माननीय रेलवे मंत्री को ध्यान देना चाहिये। इन क्षेत्रों में माल भाड़ा भी कम किया जाना चाहिये। माल भाड़ा जांच समिति के प्रतिवेदन की सिफारिशों पर चर्चा का अवसर सभा को मिलना चाहिये क्योंकि यह एक बड़ा महत्वपूर्ण प्रश्न है।

सीमेंट तथा इस्पात के अतिरिक्त लोहा तथा मैंगनीज़ के निर्यात पर हमें विचार करना चाहिये क्योंकि इनके द्वारा पर्याप्त विदेशी मुद्रा की आय हो सकती है। परन्तु मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि उड़ीसा तथा मध्य प्रदेश, जहां लौह अयस्क तथा मैंगनीज़ अयस्क पाये जाते हैं, पर रेलवे विकास के सम्बन्ध में बहुत कम ध्यान दिया गया है। इसलिये मेरा सुझाव है और मैं आशा करता हूं कि उड़ीसा, मध्य-प्रदेश तथा आसाम में रेलवे के विकास पर अधिक ध्यान दिया जायेगा। क्योंकि इन्हीं तीन राज्यों में रेलवे का विकास बहुत कम हुआ है।

ग़ैर सरकारी सदस्यों के संकल्पों पर चर्चा के समय हमने आशा की थी कि सरकार प्रदीप के विकास पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी क्योंकि यहां से लौह अयस्क का निर्यात किया जा सकता है। नौवहन मंत्री ने उस समय कहा था कि इसको बड़ा बन्दरगाह तभी बनाया जा सकता है जब इसके कृष्ट देश का विकास हो जाये। परन्तु यदि यहां पर्याप्त रेल सुविधायें नहीं दी जायेंगी तो इस कृष्ट देश का विकास किस प्रकार होगा। इसलिये प्रदीप बन्दरगाह के विकास के लिये आवश्यक है कि कृष्ट देश का विकास हो और इस कृष्ट देश का विकास करने के लिये रेलवे का विकास आवश्यक है।

उड़ीसा के पर्याप्त बड़े भाग से दक्षिण पूर्व रेलवे गुज़रती है परन्तु बड़े दुर्भाग्य की बात है कि उड़ीसा में इसका खण्डीय मुख्य कार्यालय कोई नहीं बनाया गया है। मेरा सुझाव है कि खुर्दा रोड स्टेशन पर इसका एक खण्डीय मुख्यकार्यालय बनाया जाना चाहिये, क्योंकि इससे महत्वपूर्ण खनिज पदार्थों के उचित लदान का प्रबन्ध हो सकता है।

मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि भोजन पर रेलवे मंत्रालय पर्याप्त ध्यान नहीं दे रहा है। मेरा सुझाव है कि सफाई और भोजन निरीक्षक प्रत्येक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन पर नियुक्त किये जाने चाहियें जो भोजन का निरीक्षण किया करें। इसके अतिरिक्त रेलवे को ऐसे कर्मचारी नियुक्त करने चाहियें जो यात्रियों को रेलवे द्वारा दी गई सुविधाओं के सम्बन्ध में आगाह करा सकें और उन सुविधाओं का उचित उपयोग किया जा सके।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र उड़ीसा के खनिज क्षेत्र के मध्य में है। परन्तु रेलवे से हम ८० मील दूर रह जाते हैं। यदि हम खनिज पदार्थों का लाभ उठाना चाहते हैं तो रेलवे का विकास यहां पर पूर्ण तरह किया जाना चाहिये।

†**श्री नरसिंहन्** (कृष्णगिरी): मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि बंगलौर–सेलम रेलवे लाइन का सर्वेक्षण समाप्त हो चुका है और इसलिये मैं आशा करता हूं कि सरकार यथाशीघ्र इस लाइन के निर्माण का कार्य प्रारम्भ करेगी। यह एक बड़ी महत्वपूर्ण लाइन है क्योंकि खण्डवा-हिंगोली लाइन

†मूल अंग्रेजी में

[श्री नरसिंहन्]

की यह एक शाखा है। इससे दक्षिण का उत्तर से सम्पर्क और बढ़ जायेगा जिससे माल का लदान शीघ्रता से हो सकेगा। इससे नेहवेली तथा सलेम से खनिज अयस्कों के परिवहन में भी सहायता मिलेगी। इससे पता लग जाता है कि यह आर्थिक दृष्टि से एक महत्वपूर्ण लाइन होगी। मैं समझता हुं कि इस लाइन को प्राथमिकता दी जायेगी।

मैं समझता हूं कि रेलवे के डिब्बों का अभी भी संतोषजनक संधारण नहीं होना है। आज प्रातः ही मैं मद्रास से दिल्ली आया हूं। मैंने पाया कि हैदराबाद से एक डिब्बा दिल्ली के लिये लगाया गया जिसमें दरवाज़ा टूटा हुआ था और बड़ी कठिनाई से खुलता तथा बन्द होता था। मैंने नागपुर, इटारसी तथा अन्य महत्वपूर्ण स्टेशनों पर इसके सम्बन्ध में कहा परन्तु कुछ नहीं किया गया और दायित्व को एक से दूसरे पर डालने का क्रम चलता रहा। इस प्रकार की भावना को हमें नष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये।

टिकटघरों में जो लम्बी लम्बी लाइनें लगी होती हैं उनको ठीक करने के लिये भी व्यवस्था होनी चाहिये। मद्रास सेन्ट्रल स्टेशन के फर्स्ट क्लास के टिकटघर पर भी मैंने लम्बी लाइनें लगी देखी हैं। एक ही क्लर्क को कई काम दे दिये जाते हैं जिससे बड़ी देर हो जाती है।

स्टशन मास्टरों की भरती के सम्बन्ध में भी अनेक प्रकार की शिकायतें हैं। कुछ लोगों को सीधे भर्ती करके कुछ पुराने लोगों के अधिकार छीन लिये गये हैं। मद्रास उच्च न्यायालय में भी इस प्रकार का एक मामला गया था। अतः मेरा निवेदन है कि इस सम्बन्ध में कुछ कार्यवाही अवश्य की जाये ताकि ये शिकायतें दूर की जा सकें।

†**डा० सामन्तसिंहार** (भुवनेश्वर): मैं रेलवे मंत्रालय की मांगों का स्वागत करता हूं। खेद की बात है कि रेलवे के सम्बन्ध में उड़ीसा की सदा अवहेलना की गई है। हमारे चुनाव क्षेत्र में सूखा पड़ने के कारण बहुत से लोग रेलवे निर्माण कार्यों में रोजगार ढूंढने चले गये हैं। पर उनके स्वास्थ्य आदि के लिये कोई समुचित व्यवस्था नहीं है। उनको उचित मजूरी भी नहीं मिलती। अतः मंत्रालय को इस समस्या को भी सुलझाने के लिये कदम उठाना चाहिये। हमारे चुनाव क्षेत्र में बहुमूल्य बन हैं, और लकड़ी का कारबार बहुत होता है, पर वैगन न मिलने के कारण व्यापारियों को बहुत नुकसान होता है।

पुरी जिले में नारियल की बहुतायत है। उसे बाहर भेजने तथा उसके लिये नये बाजार स्थापित करने के लिये मंत्रालय को कोशिश करनी चाहिये। अन्धों और क्षय रोग से पीड़ित व्यक्तियों को यात्रा सम्बन्धी जो सुविधायें दी गई हैं उनके लिये मैं मंत्रालय का आभारी हूं। अपाहिज बच्चों को भी ये सुविधायें दी जानी चाहियें।

एक बात और है कि दिल्ली से उड़ीसा जाने के लिये कोई सीधी लाइन नहीं है। उड़ीसा के रहने वाले माननीय सदस्यों को जाने आने में बड़ी तकलीफ होती है। अतः निवेदन है कि एक सीधी लाइन बना दी जाये।

†**श्री स० म० बनर्जी**: मैं अपने कटौती प्रस्ताव संख्या १६ से २१ पर ही बोलूंगा। सभा में कई बार एसे मामलों की शिकायत की गई हैं जिन्हें नौकरी से निकाल दिया गया है। मेरे मित्र श्री मोहम्मद इलियास के पास लगभग १,५०० ऐसे कर्मचारियों की सूची है जिन्हें अनुच्छेद ३११ या नियम १४८ के अधीन अनुशासन सम्बन्धी कार्यवाही के आधार पर निकाला जा चुका है। मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री हमें यह बतायें कि कितने व्यक्तियों को इस प्रकार नौकरी से निकाला गया है। माननीय मंत्री हमें यह भी बतायें कि कितने मामलों पर उन्होंने पुनः विचार करके

---

†मूल अंग्रेजी में

लोगों को फिर नियुक्त कर लिया है, ऐसे मामलों की संख्या काफी है। मैं उनका वर्णन नहीं करना चाहता पर इस प्रकार किसी को नौकरी से अलग करना उचित नहीं है।

अब मैं गाड़ियों में होने वाली भीड़ का प्रश्न लेता हूं। कानपुर और लखनऊ के बीच चलने वाली गाड़ियों में इतनी भीड़ होती है कि लोग पांवदान पर लटक कर यात्रा करते हैं। बिना टिकट यात्रा को भी इससे प्रोत्साहन मिलता है। सरकार को इस सम्बन्ध में कुछ न कुछ कदम अवश्य उठाना चाहिये। अभी तक मंत्रालय ने जो कदम उठाये हैं वे काफी नहीं हैं। यद्यपि यह समस्या बड़ी कठिन है फिर भी इसे तो हल करना ही होगा वर्ना लोगों की जान का खतरा रहेगा। कार्मिक संघों की मान्यता के प्रश्न के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि यदि गैर-मान्यता प्राप्त संघों की मांगों या उनकी शिकायतों को सुना नहीं जायेगा तो प्रदर्शन तथा भद्दे प्रदर्शन होंगे। आखिर वे किस प्रकार अपनी शिकायतें हमारे पास पहुंचायें। अतः यदि हम औद्योगिक शान्ति चाहते हैं तो हमें चाहिये कि जो संघ कुछ निर्धारित शर्तें पूरी करते हों, उन्हें मान्यता अवश्य दी जानी चाहिये।

लाइट रेलवे की हालत, चाहे वह शाहदरा-सहारनपुर लाइन हो या हावड़ा–अमता लाइन हो—बहुत खराब है। मेरा सुझाव है कि इन का राष्ट्रीयकरण अवश्य कर दिया जाना चाहिये। इससे जनता को सुविधा होगी और हमें अधिक धन मिलेगा। श्री जगदीश अवस्थी ने बताया कि जूही और गोविन्द नगर के पास शरणार्थियों की बस्तियां हैं वहां लगभग हर गाड़ी किसी न किसी कारण रुकती है। बिना टिकट यात्रा को इससे प्रोत्साहन मिलता है। अतः मेरा अनुरोध है कि यहां हाल्ट स्टेशन बनवा दिया जाये तो जनता को सुविधा भी हो जाये और बिना टिकट यात्रा में भी कमी हो जाये। इस सम्बन्ध में मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि जो लोग बिना टिकट यात्रा करने के अपराध में जेल भेजे जाते हैं उनको, जेल से छोड़े जाने पर, घर तक जाने का किराया नहीं दिया जाता। मजबूरन वे फिर अपने घर तक बिना टिकट जाते हैं। यह बुरी बात है उन्हें टिकट का दाम या पास आदि दिया जाना चाहिये।

बरसी लाइट रेलवे के सम्बन्ध में, आप लोगों को विदित है कि एक ज्ञापन आया था। मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूं कि उस ज्ञापन पर क्या कार्यवाही की गई। एक बात और है। जब युद्ध काल में रेलवे के बहुत से कर्मचारी युद्धास्त्र कारखानों में चले गये थे। सितम्बर, १९५६ में जब वे लोग इन कारखानों से निकाले गये तो रेलवे ने उन सभी लोगों को जगह दे दी क्योंकि उनकी सेवाओं का स्थायी सम्बन्ध रेलवे में बना हुआ था। पर खेद का विषय है कि इन कारखानों में इन रेलवे कर्मचारियों ने १० या १२ वर्ष तक जो काम किया उसे उनकी सेवाओं में नहीं जोड़ा गया। इस प्रकार उन्हें छुट्टी वगैरह या पदोन्नति मिलने में बाधा हो रही है। अतः मैं निवेदन करता हूं कि उन कर्मचारियों के हितों को ध्यान में रखते हुये उनकी युद्धकालीन कारखानों की सेवा को उनकी सेवा में अवश्य जोड़ दिया जाये।

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, इन रेलवे डिमांडस (मांगों) और रेलवे बोर्ड की जो डिमांड है, उस पर मैं इस दृष्टि से देखना चाहता हूं कि क्या उन पर जो खर्चा किया जा रहा है तथा जिस ढंग से किया जा रहा है, वह हमारी घोषित नीति के अनुसार है ? अभी कुछ ही दिन हुए हमारे प्रधान मंत्री जी ने इस भवन के सामने जनरल बजट (सामान्य आय-व्ययक) पेश किया था। उन्होंने उसको पेश करते हुए कहा था कि हमें त्याग करना होगा तथा अपने पूरे बल से अपनी योजना को सफल बनाना होगा। हम समाजवादी ढंग की समाज की स्थापना करने जा रहे हैं। लेकिन मुझे अफसोस

[श्री सिंहासन सिंह]

के साथ कहना पड़ता है कि इन मांगों में मैं ने कहीं पर भी यह नहीं देखा है कि कौन सा तरीका समाजवादी समाज की स्थापना का है। यह तो हमें अपने लक्ष्य की ओर नहीं ले जायेगा।

समाजवादी समाज का क्या अर्थ है? इसका यह अर्थ है कि लोगों के रहन सहन में कुछ इम्प्रूवमेंट (सुधार) हों, उनका जीवन स्तर ऊंचा हो, उनको आराम मिले तथा आमदनियों में कम से कम अन्तर रहे और सब को समान सुविधायें मिलें। इस नज़रिये से, इस दृष्टिकोण से यदि हम इस बजट को देखें तो मैं समझता हूं हमें मजबूरन यह कहना पड़ेगा कि हम उस अपने ध्येय से हज़ारों कोस दूर हैं। रेलवे बोर्ड के मेम्बरों तथा अन्य कर्मचारियों के वेतनों में जो अन्तर है, उसको पाटने की कोई कोशिश नहीं की गई है। आपने बजट में कहीं कहीं पर इस बात का इशारा दिया है कि सभी रेलवे मुलाज़िमों की आमदनी अगर ली जाए तो औसत १३७३ रुपये बैठती है। इस में चौथी श्रेणी का कुली भी शामिल है, एक क्लर्क भी शामिल है जिसको ३० रुपया तो महंगाई भत्ता मिलता है और ५० या ८० रुपया मूल वेतन मिलता है तथा रेलवे बोर्ड या चेयरमैन भी शामिल है जिसको तीन चार हज़ार रुपया माहवार मिलता है। आमदनी में इस तरह से ४७ गुना का अन्तर है। हम अपने हर कार्य में यू० के० (इंगलैंड) का अनुकरण करते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि इस मामले में भी हम उसका अनुकरण क्यों नहीं करते हैं। अंग्रेजों ने हिन्दुस्तान के मूलाज़िमों के लिए जो तनख्वाह का क्रम बांधा था, वह कुछ अपने मतलब के लिये तथा अपने स्वार्थों को सिद्ध करने के लिए बांधा था। अब तो वे यहां से चले गए हैं और उनको गये हुए दस वर्ष का लम्बा अर्सा गुज़र चुका है। इन दस वर्षों में भी हम उस अन्तर को क्यों नहीं कम कर सकते हैं, क्यों इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाया जा रहा है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। भगवान जाने इसका क्या कारण है। आजकल पे कमिशन (वेतन आयोग) बैठा हुआ है। अगर मेरी कमज़ोर आवाज पे कमीशन तक पहुंच जाए तो मैं कहना चाहता हूं कि जो आधार तनख्वाहों का वह बनाने जा रहा है, उस पर वह अच्छी तरह से विचार करे और सभी कर्मचारियों को जो वेतन मिल रहे हैं उनको ध्यान में रखे। साथ ही साथ जो औसत आमदनी एक आदमी की यहां है, उसको भी वह ध्यान में रखे। अभी जो पंच वर्षीय योजना खत्म हुई है।

मैं यह कह रहा था कि जो तनख्वाहों में अन्तर है वह बहुत ज्यादा है। हम हर मामले में ब्रिटेन को आधार मान कर चलते हैं। वेतन क्रमों की जो रचना उन्होंने की थी, जब वे यहां थे, उसी रची हुई रचना पर हम आज चल रहे हैं आप ब्रिटेन में जो औसत आमदनी है उसको देखें और यहां जो औसत आमदनी है उसको देखें। वहां पर अधिकतम जो एक आदमी को वेतन मिलता है उसको देखें और यहां जो अधिकतम वेतन मिलता है, उसको देखें। वहां पर अधिकतम वेतन किसी अधिकारी को २,७०० पाउंड सालाना मिलता है। उसकी आमदनी हम से कई गुना अधिक है। एक ज़माना था कि उसका बहुत बड़ा साम्राज्य था और उस ही साम्राज्य में कभी सूर्य अस्त नहीं होता था, भले ही यह बात आज नहीं है। वहां पर एक अफसर को २,७०० पाउंड मिलते हैं और यहां पर ५,०००, ६,००० या १०,००० मिलते हैं। इस विभाग में अधिकतम आमदनी ४,००० रुपया मासिक है यानी ४८,००० रुपया सालाना। इस से आप अंदाजा लगा सकते हैं कि क्या अनुपात बैठता है। वहां पर कम से कम ३५० पाऊंड है और अधिक से अधिक २,७०० पाउंड यानी एक और आठ का अन्तर। इसके विपरीत यहां पर जो अन्तर है वह एक और सैंतालीस का है। इस तरह से कब तक यह गाड़ी चलती रह सकती है। आप समाजवादी समाज का नारा लगाते हैं और उस पर देश को ले जाना चाहते हैं लेकिन कोई ठोस कदम नहीं उठाते हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि इस बार भले ही आप कुछ न कर पाये हों, लेकिन आइन्दा आप अवश्य कुछ करेंगे।

श्री शाहनवाज़ खां : यह चीज़ रेलों में ही है या और जगहों पर भी है ?

श्री सिंहासन सिंह : मैं सब के लिए यह बात कह रहा हूं। मैं चाहता हूं हर विभाग में इस तरह का प्रयत्न किया जाना चाहिए। लेकिन यह चीज़ खास तौर से रेलवे विभाग पर लागू होती है। यह आमदनी का बहुत बड़ा ज़रिया सिद्ध हो सकता है। सबसे बड़ा व्यवसायी केन्द्र यही है। इस व्यवसाय में करीब करीब १४ अरब रुपया लगा हुआ है। यह रुपया आपने ही लगाया है। इसका प्राफिट (लाभ) हमें क्या मिल रहा है। इससे नहीं के बराबर हमें प्राफिट मिल रहा है। जितना पैसा भी आता है, वह सारे का सारा खर्चे में निकल जाता है। मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि रूस और चीन जो दो सोशलिस्ट पैटर्न (समाजवादी ढंग) वाले देश हैं, उनको बहुत अधिक आमदनी इसी व्यवसाय से होती है और उन का बहुत सा काम इसी आमदनी से चलता है। पता नहीं हमारे यहां जब सोशलिज्म आएगा, उस वक्त हमारी आमदनी भी वैसी होगी या नहीं।

हर रेलवे बजट में हम देख रहे हैं कि हमारा खर्चा बढ़ता ही जा रहा है। सन १९५६-५७ में हम बोर्ड पर ६३ लाख रुपया खर्च करते थे जो कि आज बढ़ कर ८१ लाख रुपया हो गया है। ६३ लाख से बढ़ा कर हमने इसको ८१ लाख कर दिया है जिसका मतलब यह हुआ कि हमने २५ या २६ प्रतिशत की वृद्धि कर दी है। इस में हम ने पांच एडिशनल (अतिरिक्त) बोर्ड के मेम्बर रखे हैं। अब तक चार मेम्बर काम करते थे। आइंदा पता नहीं आप ज्वायंट (संयुक्त) मैम्बर भी बना दें। एक बार पंडित जी का एक आर्टिकल (लेख) निकला था। जिस में उन्हों ने लिखा था कि ब्युरोक्रेसी (नौकरशाही) कैसी मल्टीप्लाई (बढ़ती) करती है। वही मल्टीप्लीकेशन यहां हो रहा है। यह मल्टी-प्लीकेशन कब तक चलेगा ? आज तक तो बोर्ड के खर्चे में कहीं भी कमी हुई दिखाई नहीं दी है। हां, सबार्डिनेटस (अधीनस्थ) जहां पहले २६ हुआ करते थे वहां अब १६ हो गये हैं। और ऊपर वाले वर्ग में जहां कमी थी वहां उनकी तादाद बढ़ गई और ज्वाइंट डाइरेक्टर (संयुक्त निदेशक) पहले ६ थे वहां अब उनकी तादाद ८ हो गई है और हम देखते हैं कि बड़े अफ़सरों के एलाउन्सेज़ (भत्तों) में बढ़ती हुई है और मैं यह कहने पर मजबूर हूं कि यह चीज़ हमारे समाजवादी समाज के ढांचे के अन्दर मेल नहीं खाती। हमारे रेलवे के डिप्टी मिनिस्टर साहब आज़ादी की लड़ाई लड़ने वाली आई० एन० ए० के वीर सेनानी हैं और वे तो कम से कम इस चीज़ पर विचार करें कि हम किधर जा रहे हैं। हम क्या नारा लेकर आज़ादी की लड़ाई लड़ा करते थे और वे देखें कि आज हम उस नारे को सक्रिय रूप दे रहे हैं कि नहीं . . .

एक माननीय सदस्य : भूल गये हैं।

श्री सिंहासन सिंह : अब मैं रेलवे में जो भीड़ भाड़ की समस्या है उसकी ओर रेलवे मंत्री महोदय और सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। उस समस्या के ऊपर हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने भी कुछ प्रकाश डाला और कहा कि जो डिलक्स ट्रेनें चला करती थीं वह थर्ड क्लास के नाम का दुरुपयोग हैं। इन थर्ड क्लास डिलक्स ऐयर कंडिशंड (वायु-अनुकूलित) ट्रेंस में थर्ड क्लास का कोई मुसाफिर नहीं चलता और उन में बड़े आदमी ही चलते हैं। लेकिन उन्होंने जो यह एक सुविधा दी है वह बड़ी स्वागत योग्य चीज है। उसमें तीन डिब्बे थर्ड क्लास के लगेंगे. . . .

एक माननीय सदस्य : लग गये।

श्री सिंहासन सिंह : जी हां, लग गये। वह वाकई बड़े स्वागत की चीज़ है कि थर्ड क्लास वालों की सुविधा के लिए डिलक्स सवारी गाड़ी चली लेकिन इस से इस अत्याधिक भीड़ भाड़ की समस्या का संतोषजनक रीति से समाधान नहीं हो सकता। उसके मूल कारण में जाना चाहिए और यदि हम उस पर गहराई से विचार करेंगे तो हम पायेंगे कि कहीं कहीं तो हम एक आदमी के लिए पूरा का पूरा सैलून दे देते हैं और दूसरी ओर इतनी अधिक रेलों में भीड़ रहती है कि लोग बैठ नहीं पाते और एक दूसरे पर धक्कम-धक्का करते हैं। मैं नहीं समझता कि इस तरह की विषमता आज का हमारा प्रजातंत्री और समाजवादी देश कैसे बर्दाश्त कर सकता है। यहां पर अंग्रेजों ने यह सैलून की प्रथा क़ायम की थी क्योंकि अंग्रेज़ अफ़सर यहां क. शेष भारतीय जनता से अपने आप को अलग-थलग रखना चाहते थे लेकिन आज हमारे मिनिस्टर लोग अपने लिए सैलून की व्यवस्था क्यों चाहते हैं? मिनिस्टर जब चाहे सैलून ले सकता है लेकिन उसको फ़र्स्ट क्लास में चलना चाहिए और सब के लिए एक आदर्श उपस्थित करना चाहिए। यह बड़े हर्ष का विषय है कि हमारे रेलवे के मिनिस्टर महोदय ने इस सम्बन्ध में एक आदर्श रक्खा। जिस समय वह मिनिस्टर हुए उस समय उन्होंने सैलून दूर किया और उन्होंने सेकेंड क्लास में चलना शुरू किया। मैं ने देखा कि मिनिस्टर साहब तो सैकेंड क्लास में थे लेकिन जनरल मैनेजर वगैरह पीछे सैलून में थे और मुझे तो यह देखकर हैरत होती है कि मिनिस्टर साहब ने तो एक आदर्श उपस्थित किया लेकिन जो उनके नीचे अधिकारी गण हैं वे उसका अनुगमन नहीं करते। मैं समझता हूं कि यह हमारे में एक कमजोरी है कि हम जो आदर्श उपस्थित करते हैं उसके अनुरूप आचरण और अमल अपने अधिकारियों से नही करा पाते। मैं रेलवेज़ के अधिकारीवर्ग से अपील करूंगा कि जब रेलों में अत्याधिक भीड़ हो और उसके मारे यात्रियों का बुरा हाल हो जाता हो और यात्री लोग छत पर सफ़र करने और हैंडिल पकड़ कर सफ़र करते हों, जहां गर्मियों में बहुत से यात्री भीड़ के कारण बेहोश तक हो जाते हों, वहां क्या आप इतना भी त्याग नही कर सकते कि अपने सैलूनो को छोड़ दें और ज़ाहिर है कि जितने सैलून वह छोड़ेंगे उतने अतिरिक्त डिब्बे थर्ड क्लास के लिये सुलभ हो जायेंगे। अधिकारी लोग भी सैलून का इस्तेमाल न कर फ़र्स्ट क्लास के एक दो डिब्बे पूरे के पूरे ले सकते हैं और उनका जो यह कहना होता है कि हमें सफर में काम करना होता है, वे उन डिब्बों में बैठ कर कर सकते हैं। अधिकारी लोग जो अक्सर यह कहते हैं कि हमें रास्ते में काम करना होता है तो वे फर्स्ट क्लास का एक आधा कम्पार्टमेंट अपने लिये ले कर सफर कर सकते हैं और उन में किसी को न आने दें और वहां पर वे काम कर सकते हैं। उनका यह तर्क कि सैलून में ही चल कर काम किया जा सकता है यह मेरी समझ में नहीं आता। यह सपष्ट है कि हमारे अधिकारी लोग जिस हद तक इन सैलूनों को छोड़ेंगे उस हद तक थर्ड क्लास के अतिरिक्त डिब्बे रेलगाड़ियों को सुलभ होंगे और उस से किसी कदर भीड़ भाड़ में कमी हो सकेगी और धक्कम धुक्की में कुछ कमी हो सकेगी। आज हमारे वहां डिब्बों की कमी है और जितने सैलून हमें सुलभ हो सकेंगे हम उनको फर्स्ट क्लास, सैकेंड क्लास और थर्ड क्लास में टर्न कर सकेंगे।

जहां तक ऐयर कंडिशंड कोचेज़ का सवाल है मेरा कहना यह है कि अगर उनसे होने वाली आमदनी का हिसाब लगाया जाये तो आपको पता चलेगा कि उनका चलाया जाना जस्टिफाइड (उचित) नहीं होगा क्योंकि जैसा कि मैं ने पहले भी कहा ऐयर कंडिशंड कोचेज़ का उपयोग थर्ड क्लास के मुसाफिर नहीं करते बल्कि कुछ थोड़े से धनी आदमी ही करते हैं और मैं उन थोड़े से मुट्ठी भर आदमियों के बारे में और कुछ अधिक न कह कर यही कहूंगा कि जितने बड़े धनी आदमी हैं उनकी ईमानदारी पर हमें शंका करनी चाहिये। दरअसल देखा जाये तो यह ऐयर कंडिशंड कोचेज़ उन चन्द एक आदमियों के लिये ही बनी हुई हैं और अगर कोचेज़ को जारी

ही रखना है और वे उनका इस्तैमाल करते हैं तो कम से कम उतना किराया तो उनसे लिया जाये कि ऐयर कंडिशंड कोचेज़ अपना खर्चा खुद निकाल लें। मंत्री महोदय ने हमें बतलाया है कि ऐयर कंडिशंड कोचेज़ उन्होंने कई लाइनों में काटी है, मैं तो उन से कहूंगा कि सब लाइनों में काट दें, फर्स्ट क्लास और सैकेंड क्लास तो पहले ही काफी है और वहां न लगा कर अगर आप उनको थर्ड कलास में लगा दें तो थर्ड क्लास के मुसाफिरों को बहुत राहत मिलेगी और रेलवे की आय भी बढ़ेगी। इस रीति से भी आप कुछ हद तक जो आज भी भीड़भाड़ होती है उसको दूर कर सकते हैं लेकिन उसके लिये आप को थोड़ी सख्ती से काम लेना होगा।

इसके बाद में आपका ध्यान सीक्युरिटी, पुलिस (सुरक्षा पुलिस) की ओर दिलाना चाहता हूं। मैं तो आप से उसके लिये यही कहूंगा कि जब से आप ने सीक्युरिटी पुलिस बनाई है तब से आप हिसाब लगा कर देख लीजिये कि देश में रेलवे क्लेम्स् (दावों) में पहले के मुताबिक कमी हुई है कि बढ़होत्री हुई है और उन आंकड़ों से ही आपको उसकी उपयोगिता मालूम हो जायेगी। अगर क्लेम्स् की तादाद बराबर है, कम नहीं हुई है अथवा वह बढ़ी है तब सीक्युरिटी पुलिस को बनाये रखने का कोई जस्टिफिकेशन नहीं है। अगर उनकी तादाद कम न हो कर बढ़ी है तब तो आपको यह समझ लेना चाहिये कि कुछ और ही बात है। इस सम्बन्ध में मेरी एक सीक्युरिटी पुलिस के अफसर से बात हुई और मेरी स्वयं की, भी अपनी धारणा है कि आज सीक्युरिटी पुलिस और रेलवे प्रोटेक्शन पुलिस इन दोनों में सामंजस्य नहीं है, कोआपरेशन नहीं है और दोनों में एक सौतिया डाह चलता है। आपने कानून बना कर सीक्युरिटी पुलिस को किसी व्यक्ति को पकड़ने का अधिकार तो दे रक्खा है और घर की तलाशी लेने का भी अधिकार दे रक्खा है, लेकिन उसको आपने चालान करने का अधिकार नहीं दिया है जिसका कि परिणाम यह होता है कि सीक्युरिटी पुलिस वाले एक व्यक्ति को पकड़ कर जी० आर० पी० को सौंप देते हैं, जी० आर० पी० को उससे कोई मतलब नहीं, वह उससे द्वेष करते हैं और इस तरह केस कायम करने और मुकद्दमा चलाने में गड़बड़ी होती है और इसलिये मेरा सुझाव है कि इस तरह का नियम बनाया जाये कि जो पकड़े वही उसका चालान भी कर सके और रेलवे में दो तरह का पुलिस शासन न रक्खे, डाएरकी (दोहरी शासन) न रक्खें। इस डाएरकी के खिलाफ हमने देश ने बहुत आवाज उठाई और उसके कारण हमारे देशवासियों ने पिछले समय में काफी मुसीबतें और कठिनाइयां झेली हैं। आप रेलवे में यह दो तरह की पुलिस फोर्स रख कर डाएरकी पैदा कर रहे हैं, एक तो सेंटर (केन्द्र) की पुलिस रक्खें और दूसरी प्रान्तीय पुलिस और दोनों में सामंजस्य न हो। आप इन दोनों को एक दूसरे में मर्ज (मिलाकर) करके एक कर दें और ऐसा करने से ही आज रेलवे में जो चोरियां होती हैं वे बन्द हो सकती हैं।

अभी उस दिन हमारे बर्मन साहब ने हाउस के सामने कमर्शियल (व्यावसायिक) कलर्कस की समस्या रक्खी थी। मैं तो अनुरोध करूंगा उपाध्यक्ष महोदय कि आप स्वयं जा कर देख लीजिये कि कमर्शियल कलर्कस की आज क्या हालत है। हम आज करोड़ों रुपये बड़ी २ इमारतों के निर्माण पर खर्च कर रहे हैं और करोड़ों रुपये को हम बाहर से ऐयर कंडिशनिंग का सामान मंगाते हैं लेकिन अपने वहां पर छतें डाल कर जो माल पड़ा होता है उसको बचाने का इंतजाम नहीं कर सकते। रास्ते में प्लेटफार्मों पर माल फिका रहता है और कोई उसकी पर्वाह करने वाला नहीं है और अगर उस की वजह से माल सड़ जाये या वर्षा से नुक्सान हो जाये तो उस नुक्सान के लिये कर्मशियल क्लर्क की तनख्वाह से वह रिकवर (वसूल) हो, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। यह कहां का इंसाफ है कि अगर माल खराब हो जाये और घाटा हो तो कर्मशियल क्लर्क की पोकेट (जेब) से काटा जाये। बर्मन साहब ने उनके रहन-सहन की बाबत काफी बतलाया कि वह कैसी बुरी अवस्था में रह रहे हैं, उनका वेतन बहुत कम है और उनकी हालत खेत के हलवाहे की तरह

[श्री सिंहासन सिंह]

है कि जो सारा खेत जोतता है और अन्न पैदा करता है उसको केवल २० रुपये तनख्वाह मिलती है ।

कमर्शियल क्लर्क के जरिये रेलवे को इतनी अधिक आमदनी होती है और यह उचित है कि उसकी आर्थिक दुर्दशा की ओर ध्यान दिया जाये और उसको कम से कम इतनी सुविधायें और वेतन देवें जिससे वह ठीक से अपना काम कर सके। इसके अलावा आप जो क्लेम इंसपेक्टर्स मुकर्रर करते हैं उन में आप कमर्शियल क्लर्क्स को चांस (अवसर) नहीं देते हैं, हालांकि यह क्लेम का मामला उन्हीं से सम्बन्धित है और वे इसके जानकार होते हैं। मैं चाहूंगा कि कम से कम यह क्लेम इंस्पैक्टरी की जगह तो उन को देवें ताकि वह मन में यह आशा रक्खें कि किसी दिन वे भी तरक्की कर सकते हैं और ३००, ४०० और ५०० रुपये के ग्रेड में पहुंच सकते हैं। क्लेम इंसपक्टर्स की जगहें केवल कमर्शियल कलर्कस् के लिये रख दें और ऐसी व्यवस्था करने से उनको मुस्तैदी से काम करने के लिये बड़ा प्रोत्साहन मिलेगा। आप स्वयं जा कर जहां वे काम करते हैं देख लें कि काम की क्या हालत है। मुझे स्टेशन पर उन्होंने दिखाया कि देखिये साहब यह ४ हजार पानों के बंडल ४० स्टेशनों को मुझे भेजने हैं और जब मैं ने पूछा कि कि इस काम को कितने दिनों में करोगे तो कहा कि साहब मुझे आज १२ बजे रात तक यह काम खत्म कर देना है और यही कारण है कि क्लेमों की तादाद बढ़ती है क्योंकि माल गलत-सलत चला जाता है और आप समझ सकते हैं कि ४ हजार बंडल ४० मुख्तलिफ स्टेशनों पर एक आदमी के द्वारा ४, ५ घंटों के भीतर भेजना क्या संभव है? यहां पर १५० की सैंकशंड स्ट्रेंथ (मंजूर शुदा संख्या) है लेकिन यहां पर आपने केवल १०० आदमी ही दे रक्खे हैं और उनके ऊपर इस कदर काम का बोझ लदा रहता है कि उनको बिलकुल ही फुरसत नहीं मिलती है और जल्दी और घबराहट में काम खत्म करने में भेजने में गलती हो जाती है और माल उलटे-सीधे चला जाता है जिसके कि कारण क्लेम आते हैं। मेरा सुझाव है कि जो उनकी सैंकशंड स्ट्रेंथ है वह उनको दी जाये ।

दूसरी बात जिसकी कि ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं वह गोरखपुर के कुछ क्लर्क्स के सम्बन्ध में है। रेलवे बोर्ड ने इस तरह का नियम रक्खा हुआ है कि वार सर्विसेज (फौजी सेवा) से जो सम्बन्धित होंगे उनको ७० फीसदी भरती किया जायेगा और ३० फीसदी जनरल लेंगे और और जगहों से लेंगे। आज वार (युद्ध) को खतम हुए १२ वर्ष हो गये और ७० फीसदी आदमी मैं समझता हूं कि वहां पर लगे भी होंगे लेकिन अभी इस वर्ष तक लड़ाई के नाम पर ३० फीसदी जगहों पर भी प्रौपर चैनल (उचित ढंग) से न भर कर बाहर से लोग भर लिये । वहां की रेलवे एथारिटीज ने चिट्ठी लिखी कि ऐसा करना है और बोर्ड ने लिख दिया कि अच्छा भाई यह ३० फीसदी भी दे सकते हो। आप इस पर विचार करें कि ऐसा क्यों हो रहा है और इस तरह की वार के नाम पर धांधलीबाजी से आपके कर्मचारियों में द्वेष की भावना फैलती है और आपके इंसाफ में उनको शुबहा होता है। हमारे रेलवे के कर्मचारियों को इस बात की आशा रहनी चाहिये कि अगर बोर्ड से इंसाफ न मिले तो आखिरी दरबार मिनिस्टर साहब का है और आखिरी अदालत उनकी है और वहां से उनको इंसाफ मिलेगा। बोर्ड ने एक कालम में लिख दिया जिस का मतलब निकला कि ३० परसेंट इन को भर्ती कर लो। इस तरह से १०० फी सदी वार वाले हो गये। जो प्रापर चैनेल से आये उन के लिये कोई स्थान नहीं है। हमारे क्लर्कों का रिप्रेजेन्टेशन (प्रतिनिधित्व) है, आप उस पर विचार करें। जो ७० परसेंट आप ने मुकर्रर कर रक्खा था, उस मे अधिक न दें। लेकिन जो आयें उन को यह विश्वास होना चाहिये कि उन का हक नहीं छुड़ाया जायेगा, उनके ऊपर जबर्दस्ती नहीं की जायेगी ।

टिकेटलेस ट्रेवेलिंग (बिना टिकट यात्रा) के सम्बन्ध में डिप्टी मिनिस्टर साहब ने, जो हमारे यहां गये थे, आश्वासन दिया था कि अच्छा काम करने वालों को इनाम दिये जायेंगे और

शायद आपको स्मरण होगा कि हमारे यहां का जो बैंच (कर्मचारीगण) हैं वह इतना अच्छा काम करता है कि वह खाली टिकेटलेस ट्रैवेलर्स को ही नहीं पकड़ता है बल्कि रेलवे अधिकारियों को भी, जो कि टिकेटलेस ट्रैवेल करने वालों को ले जाते हैं, उसने पकड़ा है। कई मुकदमे भी हुए हैं। लेकिन उन का स्वयम् का जीवन खतरे में पड़ गया है। टिकेटलेस ट्रैवेल करने वाले भी नाराज और जो रेलवे अधिकारी ले जाते हैं वे भी नाराज। उन को तरक्की का कुछ भरोसा हो तो वह शायद और भी जोर से काम कर सकें। वे लोग देश का काम करते हैं और देश का काम करने में उन के लिये बड़ा खतरा है। मैं उम्मीद करता हूं कि आप इस के सम्बन्ध में उचित कार्रवाई करेंगे और जो लोग अपनी जान की बाजी लगा कर रात दिन परिश्रम कर के ऐसे अधिकारियों को पकड़ते हैं जो कि टिकेटलेस ट्रैवेल करने वालों को ले कर चलते हैं, बल्कि ऐसे लोग भी हैं जो कि पैसे ले कर ले जाते हैं, उन्है को भी पकड़ते हैं, उन के वास्ते खास योजना करेंगे। इस से मेरे खयाल में टिकेटलेस ट्रैवेलिंग बहुत कम हो जायेगी।

मैं कहना चाहता हूं कि आप इन सुझावों पर विचार करेंगे और राज्य की जो कम बेशी आमदनी है, उसे पूरा करने की कोशिश करेंगे।

श्री झुनझुनवाला (भागलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरे पूर्व वक्ता, ठाकुर साहब ने बताया है कि हमारे प्राइम मिनिस्टर साहब बराबर यह कहते रहते हैं कि सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसायटी हमारे यहां होनी चाहिये और उन्होंने यह भी कहा है कि जिस लड़ाई को हमारे शाहनवाज साहब ने इतनी जोर से लड़ा, उस डिपार्टमेंट में भी उन्होंने बहुत जगह देख लिया कि सोशलिस्टिक पैटर्न बहुत दूर पर है। मैं तो यह कहूंगा कि हम लोग उल्टे रास्ते पर ही चल रहे हैं। सोशलिस्टिक पैटर्न तो दूर रहा, अभी तक जैसा भी हमारा रवैया रहा है, हो सकता है कि और कहीं वह होता हो, परन्तु उस रवैये से तो यही लगता है कि सोशलिस्टिक पैटर्न के ठीक उल्टे रास्ते से हम चल रहे हैं।

थर्ड क्लास के बारे में तो बराबर कहा जा रहा है। मैं ने भी एक बार करीब दस वर्ष हुए यहाँ पर एक प्रश्न किया था कि यह जो ओवरक्राउडिंग (भीड़) है। थर्ड क्लास में वह कितनी होती है और उस से कितना फायदा होता है और सरकार कब तक इस को दूर कर सकेगी। यह जल्दी से जल्दी दूर की जा सकती है या नहीं? तो जवाब में यह कहा गया कि यदि यह थर्ड क्लास में जो ओवरक्राउडिंग हो रही है उस को हम आज एक दम से रोक दें तो रेलवे का दीवाला निकल जायेगा, हमारी इतनी आमदनी नहीं होती कि हम रेलवे को चला सकें। आज थर्ड क्लास को कई प्रकार की ऐमेनेटीज (सुविधायें) दी गई हैं, यह मैं मानूंगा। थर्ड क्लास में पंखे लगाये गये हैं, पाखाना जाने और पेशाब करने की सहूलियत दी गई है, परन्तु यह देखने में नहीं आता कि ओवरक्राउडिंग किसी भी हालत में कम हुई हो। ठाकुर साहब ने आप को बतलाया है कि क्या जस्टिफिकेशन (औचित्य) है कि हमारे रेलवे आफिसर लोग सैलून आदि में चलें, या फर्स्ट क्लास में ही चलें। क्या वे एक थर्ड क्लास का डिब्बा खाली करवा लें तो उन को सहूलियत नहीं होगी? एक थर्ड क्लास के डिब्बे में, जैसे हमारी बैंच होती है, उस में बैठ कर नहीं जा सकते? पंखा लगा लें, और किसी को न आने दें। इस से भी तो काम चल सकता है। वह कहते हैं कि इस लिये नहीं चल सकता है कि हमें रेल में मगज़ का काम करना पड़ता है, बिना सैलून के हम काम नहीं कर सकते। क्या भारतवर्ष में कोई हमें ऐसा आदमी बतला सकता है जो कि महात्मा गांधी से अधिक काम करता हो? उन के पास क्या किसी भी हालत में मगज का काम किसी और से कम था? परन्तु वे तो थर्ड क्लास में चलते थे। हां यह ठीक है कि उन की इज्जत के कारण लोग उन के लिये थोड़ी बहुत जगह कर देते थे, लेकिन चलते वे थर्ड क्लास में ही थे। हो सकता है कि उन लोगों का अभ्यास ऐसा पड़ा हुआ हो जिस की वजह से वे वहां काम नहीं कर सकते हों, तो डिब्बों में कुछ परिवर्तन कर सकते हैं। इस से एक तो लोगों के बैठने की कुछ सहूलियत अधिक हो जायेंगी, दूसरे

[श्री झनझुनवाला]

लोगों के ऊपर मानसिक प्रभाव बहुत अच्छा पड़ेगा। आज मुझे इस पर कुछ अधिक कहने की आवश्यकता नहीं थी, परन्तु चूंकि हमारे ठाकुर साहब ने कहा इसलिये मेरे मन में भी आ गया कि मैं इस बात को दोहरा दूं और इस को और सपोर्ट (समर्थित) कर दूं।

हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने अपने वक्तव्य में आज या कल कहा था कि मैं एक सीक्रेट डिस्क्लोज (रहस्योद्घाटन) नहीं करता हूं, परन्तु एक बात बतला देना चाहता हूं कि हमारे मैम्बर लोग बहुत सी बातें रेलवे आदि के बारे में कह देते हैं जैसे कि यह ट्रेन यहां खड़ी हो, यह टाइम टेबल यहां पर बदल दिया जाये। परन्तु अगर उस से एक दूसरे का कंट्राडिक्शन (विरोध) होता है तो रेलवे अधिकारी क्या करें? मैं उन से यह कहना चाहूंगा कि यदि कोई इस प्रकार की बात उन के सामने आये कि यह चीज इस तरह होनी चाहिये और दूसरी ओर से ठीक दूसरी तरह की बात आये तो रेलवे अधिकारियों के लिये यह तो जरूरी है कि जो आदमी कुछ चाहता है उसे कम से कम जवाब तो दें कि इस कारण से हम यह नहीं कर सकते हैं ताकि हम जा कर लोगों को बतला सकें कि आप ने यह चीज मांगी लेकिन फलां चीज करने से दूसरे लोगों को यह सुभीता है। अगर समूची बात को हम जनता में रक्खें कि फलां चीज होनी सम्भव नहीं है, तो वे चुप हो जाते हैं कि शायद ऐसा ही होगा, परन्तु जब हम लोग जाते हैं तो वे पूछते हैं कि क्या तुम हमारी छोटी सी बात नहीं कर सकते? यदि रेलवे मंत्रालय हम को कारण बतला दे तो हम जवाब दे सकते हैं। और मैं कहता हूं कि वे लोग ऐकोमोडेट करने के लिये तैयार हैं, वे इतने स्वार्थी नहीं हैं किन्तु यह जानना चाहिये कि उन के मन में क्या प्रभाव पड़ता है। वे सोचते हैं कि जिस का यहां पर जितना ही प्रभाव होता है वह वैसा ही करवा लेता है। इस का परिणाम यह होता है कि लोगों में ऐसी भावना हो गई है कि यदि किसी की रेलवे में पहुंच है तो वही उन के काम को करवा सकता है। मैं जानता हूं कि यहां पर कंट्राडिक्शन होता है, मेरे पास भी बहुत सी कंट्राडिक्शन की बातें आती हैं तो मैं उन को समझा देता हूं और वह चीज को ठीक से समझ लेते हैं।

मैं एक छोटी सी चीज कहूंगा। एकचारी का एक हाल्ट स्टेशन खोला गया है। आज सात आठ साल से मैं वहां बुकिंग आफिस के लिये प्रयत्न कर रहा था। पिछली बार जब मैं बोला था तब कहा गया था कि इस का प्रबन्ध हो जायेगा। वहां एचकारी स्टेशन से पहलगांव के वास्ते दो गाड़ियां जाती हैं। लेकिन आज उसको नौ महीने हो गये वहां पर टिकट बंटने का कोई प्रबन्ध नहीं किया गया है ताकि वहां से चढ़ने वालों को ठीक से टिकट बंट जायें। हो यह रहा है कि कोई कहता है कि हम को कंट्रेक्ट (ठेका) मिले, कोई कहता है कि हमको मिले। हम भी चिट्ठी लिख चुके हैं कि आप किसी न किसी तरह से प्रबन्ध कर दीजिये। वहां पर मुसाफिरों को बड़ी दिक्कत होती है, बहुत से रह जाते हैं। जो बिना टिकट चले जाते हैं वे पकड़े जाते हैं और उन से कहा जाता है कि तुम बिना टिकट क्यों आ गये? मेरी समझ में यह नहीं आता कि ऐसा क्यों है कि इन छोटी छोटी बातों के लिये भी एम० पी० को लिखना पड़े तब वे की जायें। यह तो रेलवे अधिकारियों का निजी कर्त्तव्य है।

एक पुंसिया स्टेशन है जिस पर हाल्ट के वास्ते हुक्म हो चुका है। एक आदमी ने ५०० रुपया जमा भी कर दिया है। लेकिन मालूम होता है कि कोई दूसरा आदमी पहुंच गया है। इसलिये पहले आदमी को कोई जवाब नहीं दिया जा रहा। हम जाते हैं तो लोग हमसे कहते हैं कि पुंसिया स्टेशन पर हाल्ट (गाड़ी रुकने का स्टशन) नहीं हुआ। हम चक्कर में पड़ जाते हैं कि ऐसा क्यों नहीं हुआ जब कि उसके लिये आर्डर हो गया था।

गोमी लाइन पर कोई दस-पन्द्रह स्टेशन ऐसे हैं जिन पर कि ब्रिटिश सरकार के जमाने में हाल्ट होता था। उन जगहों पर गरीबों के कुछ मेले होते हैं। वहां पर पहले हाल्ट था। बहुत से स्टेशनों पर हाल्ट था उन सब के नाम तो मैं नहीं बतला सकता लेकिन उनमें से कुछ के नाम ये हैं, गोनूधाम,

फंसिया, गुरूधाम। यहां धार्मिक लोग आते हैं। यहां पहले हाल्ट था। यहां पर हाल्ट करने में तो आपको पैसे का भी कोई खर्चा नहीं है। यहां पर पांच-सात जगह पर हाल्ट दे दीजिये। यदि नहीं देते हैं तो कम से कम समझा तो दीजिये कि ऐसा करने में आपको क्या दिक्कत है। पहले यहां हाल्ट दिया जाता था और जो यात्री जाते थे उनको टिकट मिलती थी और वे अपना काम सहूलियत के साथ कर सकते थे। वहां से कचहरी जाने में भी सुभीता होता था। तो जब हम आज उसके बारे में रिप्रेजेंटेशन करते हैं तो कम से कम कुछ समझा तो दीजिये कि यह काम इसलिये नहीं हो रहा है।

आज सात बरस हो गये कि हम ने रिपोर्ट की थी कि वीरगंज स्टेशन पर एक गुड्स क्लर्क ने एक मरचेंट को एब्यूज (गाली दी थी) किया था। हमने इसके बारे में गोरखपुर को लिखा और भी कई जगह लिखा लेकिन कोई जवाब ही नहीं मिला। हमारे तिवारी जी ने भी इस तरह की शिकायत की थी। उनको जवाब देते हुए हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब ने कहा था कि वह शिकायत तो उनको मिली लेकिन वह दूसरे आदमी के बारे में थी, जिस आदमी का आपने जिक्र किया उसके बारे में नहीं थी। अगर दूसरे आदमी के बारे में भी थी तो भी आपको खबर तो दे देनी चाहिये थी।

श्री शाहनवाज खां : मैं ने उनको खबर तो दी कि इस आदमी का कुसूर है। लेकिन जब हम उसको सजा देने लगे तो उन्होंने खुद ही सिफारिश की कि उसको एक दूसरा मौका दिया जाये।

श्री झुनझुनवाला : अगर उन्होंने सिफारिश की तो गलती की। लेकिन आपने उनको कहा कि वह शिकायत दूसरे आदमी के बारे में है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि जब हमारी चिट्ठी जाये, तो शिकायत चाहे किसी के बारे में हो उसका जवाब तो देना चाहिये। मैं तो कहता हूं कि एम० पी० ही नहीं अगर कोई गरीब गांव वाला आपको लिखे और शिकायत करे तो उसे भी आपको उत्तर देना चाहिये। मैं कहता हूं कि अगर किसी गांव वाले के पास या मुखिया के पास आपका पत्र पहुंच जाता है तो वह गद्गद हो जाता है। वह समझता है कि यह हमारी रेलवे है। हमारी बात की हमारे रेलवे के अफसर कद्र करते हैं, हमारी बात को सुनते हैं। आप चाहे उस काम को करें या न करें लेकिन ठीक कारण बता कर उनको खबर दे दें तो बहुत अच्छा हो।

यहां पर सोशलिस्ट पैटर्न आफ सोसाइटी की बात कही जाती है। यह ठीक है कि थर्ड क्लास वाले के पास पैसा नहीं है इसलिये वह ऊंचे दरजे में नहीं चढ़ सकता। लेकिन जो छोटे छोटे स्टेशन हैं वहां पर लोगों को बहुत दिक्कत है उस तरफ भी आप को ध्यान देना चाहिये। मैं ने नाथ नगर के बारे में पहले भी कहा था कि वहां पर प्लेटफार्म बहुत नीचा है। वह जैनियों का बड़ा भारी तीर्थ स्थान है। प्लेटफार्म नीचा होने के कारण वहां अक्सर ऐक्सीडेंट (दुर्घटना) हो जाते हैं। स्त्रियों को गाड़ी में से उतरने में बहुत कठिनाई होती है। अगर आप के पास सीमेंट नहीं है तो उसे जाने दीजिये, आप कुछ ईंटे लगा कर ही उस को ऊंचा कर दीजिये ताकि यात्रियों को थोड़ी सुविधा हो जाय।

भागलपुर स्टेशन पर दो दरवाज़े हैं। जिस वक्त लोग उतरते हैं और आते जाते हैं तो यहां बहुत भीड़ हो जाती है और लोगों को निकलने में दिक्कत होती है। लेकिन सिर्फ एक दरवाज़ा खुलता है। बहुत एजीटेशन (प्रचार) के बाद दूसरा दरवाज़ा तो लग गया है लेकिन वहां पर आदमी नदारद रहता है। उसी की बगल में एक छोटा स्टेशन है मीटर गेज (छोटी लाइन) का। उस के बारे में मैं ने कई दफा कहा है कि वहां पर बड़ी गन्दगी रहती है और इस वजह से एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन को लोगों को जाने में कष्ट होता है। अगर वहां एक पैखाना बनवा दिया जाये तो यह कष्ट दूर हो सकता है। इस के बारे में कई बार मैं ने कम्पलेंट (शिकायत) भी लिखी लेकिन कोई अफसर इस ओर ध्यान ही नहीं देते। ये बातें बहुत छोटी हैं परन्तु जनता पर इन का बहुत बड़ा असर पड़ता है क्योंकि लोग समझते हैं कि हमारी गवर्नमेंट हमारी जरूरत की तरफ ध्यान ही नहीं देती। आप बड़े-बड़े काम तो कर रहे हैं, जो आप के पास पहुंच सकते हैं उन का काम हो जाता है। जैसेकि दिल्ली का स्टेशन

[श्री झुनझुनवाला]

और बड़ा बनाया जा सकता है। जैसाकि एक सज्जन ने कहा था कि इलाहाबाद के स्टेशन को खुदवा कर फिर से बनवाने का विचार है, और उस के खुदवाने में जितना खर्चा होगा उस से कम खर्चा उस को फिर से बनवाने में होगा।

श्री ब्रजराज सिंह (फिरोजाबाद) : ३८ लाख लगेगा।

श्री झुनझुनवाला: अगर किसी खास स्टेशन को फिर से बनाने की आवश्यकता है तो उसे बनना चाहिये। इलाहाबाद में अभी बहुत असुविधा है उसे बनना चाहिये। लेकिन मेरे कहने का मतलब यह है कि जो छोटी छोटी चीजें हैं उन की तरफ भी आप को ध्यान देना चाहिये।

टाइम टेबिल (समय सारिणी) के बारे में मैं कह चुका हूं। कई बार टाइम टेबिल के बारे में लिखा मगर उस का कोई जवाब ही नहीं आया। कल एक चिट्ठी आयी है। एक जगह का कर दिया है। लेकिन कई घाट स्टेशनों पर असुविधा है। जैसे कि तिवारी जी ने घाट पलेजा के बारे में कहा था। वैसे ही विहपुर घाट, बराड़ी घांट, माधोपुर घाट का भी सवाल है। वहां पर लोगों को बहुत दिक्कत होती है आप जा कर देख सकते हैं। माधोपुर घाट और बराड़ी घाट पर एक घाट हटाने के लिये हर साल बहुत खर्चा होता है। कई उपाय लिखे गये कि अगर इस तरह से न कर के इस तरह से कर दिया जाये तो उनको तरद्दुद भी न हो और खर्च भी कम हो। पर इस तरफ ध्यान नहीं दिया जाता क्योंकि वहां के कंट्रेक्टर (ठेकेदार) खूब रुपया कमाते हैं।

मेरी कांस्टीट्यूएंसी (निर्वाचन क्षेत्र) की और भी बहुत सी बातें हैं, छोटे आदमियों की बातें हैं क्योंकि हमारे उधर गरीब आदमी ही ज्यादा हैं। मैं मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि उन लोगों की दिक्कतों की ओर भी ध्यान दें ताकि वह भी यह अनुभव करें कि हमारा स्वराज्य आया है।

हमारे यहां पंचायत बन गयी है। गांव में मुखिया लोग हो गये हैं। यह सब है। और हम आशा करते हैं कि धीरे-धीरे गांव वालों का कचहरी जाना बन्द हो जायेगा . .

श्री ब्रजराज सिंह : नहीं।

श्री झुनझुनवाला: हमारे मित्र ना कहते हैं। लेकिन हमें पूर्ण आशा है कि जब लोगों को ठोकर लगेगी और वह देखेंगे कि कचहरी जाने में दिक्कत होती है तो यह पंचायत का काम आहिस्ता-आहिस्ता होगा। परन्तु उन को अभी बहुत बार कचहरी जाना पड़ता है। आप ने बम्बई में ऐसा कर दिया है कि हर दो मील पर रेल रुक जाती है और आदमी उतर जाते हैं ऐसा ही आप दूसरी जगहों पर भी क्यों नहीं कर देते। मेरा सुझाव है कि भागलपुर के पचास-साठ मील आस-पास इसी तरह की सुविधा आप को वहां वालों को देनी चाहिये, और वहां पर हाल्ट स्टेशन खोलने चाहियें। जैसे सारो में एक हाल्ट खोल दिया गया है उसी तरह से घोघा और पहलगांव के बीच में भी आवश्यक है। वहां भी खोल दें। मैं जानना चाहूंगा कि इस में सरकार को दिक्कत क्या है। इस में विशेष खर्च नहीं है और इस से लोगों को बहुत सहूलियत हो जायेगी। सरकार फिर लोगों की सहूलियत की ओर ध्यान क्यों नहीं देती। यह सहूलियत तो बगैर अधिक खर्च के दी जा सकती है। आप के बड़े बड़े काम होते हैं। उन में कहां कहां खर्चा कम किया जा सकता है यह बिना अच्छी तरह से स्क्रूटीनाइज़ (छान-बीन) किये नहीं बतलाया जा सकता जिस का यहां पर समय नहीं है और न उस का मंत्री महोदय पर प्रभाव ही पड़ेगा। लेकिन मैं समझता हूं कि अगर ठीक तरह से स्क्रूटीनाइज़ किया जाये तो स्टोर आदि दूसरी मदों में कम से कम १५ पर सेंट खर्चा कम हो सकता है। कोयले में ही आप देखें कितनी चोरी होती है।

अन्त में मैं यही प्रार्थना करूंगा कि ज़रा ग़रीबों की तरफ़ ध्यान रखा जाय। उपाध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे समय दिया, इस के लिये मैं आप को धन्यवाद देता हूं।

†श्री घोषाल (उलुबेरिया) : मेरे कटौती प्रस्ताव यात्री सुविधाओं और रेलवे कर्मचारियों कुछ समस्याओं के बारे में हैं ।

हमारे यहां अब इतनी रेलवे दुर्घटनायें होने लगी हैं कि रेल से यात्रा करना विमान-यात्रा से भी अधिक खतरनाक माना जाने लगा है । विभिन्न जांच समितियों के प्रतिवेदनों पर विचार करने के लिये एक उच्च शक्ति सम्पन्न गठित की जानी चाहिये । किसी भी तरह से दुर्घटनायें रोकी जानी चाहियें ।

हावड़ा की उपनगरीय ट्रेनों में न तो बिजली होती है, न पंखे और न पहले दर्जे में भी गद्दे ही । उस क्षेत्र में गाड़ियां अक्सर देर से पहुंचती हैं । स्थानीय ट्रेनें कभी भी समय पर नहीं पहुंचतीं और इसीलिये यात्री पैसेंजर ट्रेनों से चलते हैं और जिन स्टेशनों पर वे खड़ी नहीं होती वहां उन को ठहराने के लिये जंजीर खींच देते हैं । यदि स्थानीय ट्रेनें समय से चलने लगें, तो यह समस्या ही नहीं रह जायेगी ।

वहां भीड़ का यह हाल है कि लोग ट्रेनों की छतों पर चढ़ जाते हैं । शनिवार और सोमवार को यह भीड़ सब से अधिक हो जाती है । इस से दुर्घटनायें भी बहुत होती हैं ।

माननीय रेलवे मंत्री ने यह तो बताया है कि विकास निधि घट गई है, लेकिन उन्हों ने यह नहीं बताया है कि रेलवेज़ में सामग्री और धन का इतना अपव्यय क्यों नहीं रोका गया है । रेलवेज़ में कोयले का बड़ा अपव्यय किया जाता है । इंजन साइडलाइनों पर मनों कोयला गिराते चलते हैं ।

हावड़ा क्षेत्र के हज़ारों यात्री, औद्योगिक कर्मचारी, टिकट नहीं लेते । वे टिकट संग्रहकों को एकाध आना दे कर निकल जाते हैं । यदि वे टिकट खरीदें, तो रेलवे अधिकारी उन पर बिगड़ते हैं । वे अपनी कमाई की सोचते हैं । चैन्गेल, बौरिया और फुलेश्वर में यही प्रथा बन गई है ।

दूसरी चीज़ यह है कि हावड़ा के तमाम कारखाने उस क्षेत्र के बड़े-बड़े रेलवे कारखानों से चुराई हुई सामग्री के बल पर चलते हैं । रेलवेज़ के पास इस चोरी को रोकने का कोई प्रबन्ध नहीं है ।

कलकत्ता और हावड़ा में पास के उपनगरों से मनों सब्जियां, मछली, मिठाइयां और दूध आता है । उस को कभी भी बुक नहीं कराया जाता । वे टिकट-संग्रहाकों को ही कुछ दे देते हैं । इसे रोकना चाहिये ।

दूसरी चीज़ यह है कि रेलवे पुलिस और सुरक्षिगण विभाग यात्रियों की सम्पत्ति को सुरक्षा के लिये किंचत भी तत्पर नहीं रहते । मेरा अपना अनुभव है खुले आम एक आदमी एक संसद्-सदस्य के पान खाने की चांदी की डिबिया उठा ले गया था और रेलवे पुलिस उस का पता भी नहीं लगा सकी थी ।

हमें आशा थी कि रेलवे मंत्री सियालदा सैक्शन के विद्युतीकरण के सम्बन्ध में कोई घोषणा करेंगे । हमें बर्दवान से आरामबाग़ होती हुई विष्णुपुर तक जाने वाली लाइन के सम्बन्ध में भी एक घोषणा की आशा थी । इस लाइन का सर्वेक्षण बहुत पहले हो चुका था । इसीलिये, हमें आशा थी कि इस नई लाइन का निर्माण आरम्भ हो जायेगा । इस से पुरुलिया की जनता को बड़ी सुविधा हो जाती ।

हावड़ा-अमता-शयाखला लाइट रेलवे काफ़ी महत्वपूर्ण है और अन्य लाइट रेलवेज़ की भांति वह घाटे में भीं नहीं चल रही है । इसलिये यदि रेलवे प्रशासन इस को अपने अधिकार में ले ले, तो

†मूल अंग्रेजी में

[श्री घोषाल]

उसे कोई हानि नहीं होगी । लाइट रेलवेज़ के लिये नियुक्त किये गये अध्ययन वर्ग ने भी इस के राष्ट्रीयकरण की सिफ़ारिश की है । १९५५ की माधवन समिति ने तो इस के राष्ट्रीयकरण के साथ ही विद्युतीकरण की भी सिफारिश की थी ।

रेलवे प्रशासन लाइट रेलवेज़ के प्रबन्धकों को जो अनुसहाय्य देता है, उस राशि का वे बुरी तरह दुरुपयोग करते हैं । इसलिये प्रबन्ध अभिकरण की जांच कराई जानी चाहिये ।

नैमित्तिक श्रमिकों को कुछ समय बाद निकाल दिया जाता है और उस के बाद फिर काम पर रख लिया जाता है । इस से भ्रष्टाचार और रिश्वतखोरी बढ़ती है । माननीय मंत्री जी को इस की जांच करानी चाहिये और इंजीनियरिंग विभाग में स्थायी काम के लिये रखे जाने वाले नैमित्तिक श्रमिकों को तो स्थायी बना ही देना चाहिये ।

रेलवे कुलियों और पोर्टरों की संख्या लगभग डेढ़ लाख है । लेकिन उन के विवादों को न तो राज्य सरकारें और न केन्द्रीय सरकार ही मान्यता देती है । उन के लिये न्यूनतम मजूरी अधिनियम लागू किया जाना चाहिये ।

रेलवे मंत्री एक ही संघ को मान्यता देने के पक्ष में हैं । लेकिन चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में एक ही संघ होते हुए भी, अभी तक उस को मान्यता नहीं दी गई है । माननीय मंत्री को इस पर विचार करना चाहिये ।

मांग संख्या १ पर निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :--

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१	२	३	४	५
१	३	श्री त्रि० कु० चौधरी .	प्रशासन तथा कर्मचारिवृन्द संबंधी नीति ।	१०० रुपये
१	४	श्री त्रि० कु० चौधरी .	कम वेतन वाले कर्मचारियों की पद-च्युति ।	१०० रुपये
१	५	श्री त्रि० कु० चौधरी .	श्रम नीति ।	१०० रुपये
१	१६	श्री स० म० बनर्जी .	उत्पीड़न के मामलों का पुनर्विचार और पुनर्विलोकन न किया जाना ।	१०० रुपये
१	१७	श्री स० म० बनर्जी .	लाइट रेलों का राष्ट्रीयकरण	१०० रुपये
१	१८	श्री स० म० बनर्जी	रेलगाड़ियों में भीड़ कम करने में असफलता ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	१९	श्री स० म० बनर्जी .	रेलवे कर्मचारी संघ द्वारा प्रस्तुत मांगों पर विचार करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२०	श्री स० म० बनर्जी .	अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ को मान्यता न देना ।	१०० रुपये
१	२१	श्री स० म० बनर्जी .	दुर्घटनाओं की रोक थाम के लिये पर्याप्त कार्यवाही का न किया जाना ।	१०० रुपये
१	३३	श्री पु० र० पटेल	(१) अहमदाबाद प्रनेज खेदब्रह्म (२) कलोल-देचरजी-चनस्मा (३) महसाना पटन काकोशी (४) मानस रोड चनस्मा हारिज (५) महसाना तरांगे (६) महसाना विरूंगम (७) पालनपुर अहंधीधाम (८) कलोल बीजापुर आंबलियासन (९) अहमदाबाद आबू रोड (१०) भुज अंजार अहंधी-धाम कांडला का एक डिवीज़न खोलना और महसाना में मुख्यालय बनाना ।	१०० रुपये
१	३४	श्री पु० र० पटेल .	रेलवे प्रशासन में खर्च को ब त की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	३५	श्री पु० र० पटेल .	कादी, कारोसन, बेचरजी रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों के लिये शेडों का न बनाया जाना ।	१०० रुपये
१	३६	श्री पु० र० पटेल .	कलोल से आबू रोड तक दोहरी लाइन का न बनाया जाना ।	१०० रुपये
१	३७	श्री पु० र० पटेल .	अहमदाबाद से दिल्ली तक जनता लाइन चलाने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	३८	श्री पु० र० पटेल .	बारी बारी से वरेथा टिम्बा और वरेथा तरांगा के बी न गाड़ियां च ाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	३९	श्री पु० र० पटेल .	रेलवे फाटकों पर गेट्मैन रखना ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	४०	श्री पु० र० पटेल	अहमदाबाद और आबूरोड के बीच तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों की भीड़ कम करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	७२	श्री पु० र० पटेल .	महसाना स्टेशन पर ऊपरी पुल बनाने में देरी ।	१०० रुपये
१	७३	श्री पु० र० पटेल	महसाना स्टेशन पर मुख्य प्लेटफार्म और बीच के प्लेटफार्म के बीच पुल का न बनाया जाना ।	१०० रुपये
१	७४	श्री पु० र० पटेल .	वीरम गाम और कांडला को बड़ी लाइन से मिलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	७५	श्री पु० र० पटेल .	राधनपुर और बेचारजी को मिलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	९०	श्री कुन्हन . .	लकिटी स्टेशन पर मंगलौर मद्रास डाकगाड़ी और कोचीन मद्रास एक्सप्रेस खड़ी करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	९१	श्री कुन्हन .	दक्षिण रेलवे के मदुरा डिवीज़न में एरणाकुलम् त्रिवेन्द्रम सेक्शन शामिल करना ।	१०० रुपये
१	९२	श्री कुन्हन . .	एरणाकुलम और त्रिवेन्द्रम के बीच एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	९३	श्री पाणिग्रही :	खुरदा रोड में डिवीज़नल मुख्यालय का न बनाया जाना ।	१०० रुपये
१	१२४	श्री दा० रा० चावन .	प्रादेशिक असमानता और उत्तर में विकास सम्बन्धी व्यय का अधिक होना ।	१०० रुपये
१	१२५	श्री दा० रा० चावन .	दक्षिण रेलवे में मीराज और पूना के बीच तृतीय श्रेणी के यात्रियों की अत्यधिक भीड़ ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	१२६	श्री दा० रा० चावन .	दक्षिण रेलवे के कराड़, कोरेगांव, वीरा और सतारा रोड स्टेशनों पर बिजली लगाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१२७	श्री दा० रा० चावन .	दक्षिण रेलवे के मीराज कोल्हापुर मीटर गेज सेक्शन को ब्राड गेज में बदलना ।	१०० रुपये
१	१२८	श्री दा० रा० चावन .	दक्षिण रेलवे के मीराज लटूर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना ।	१०० रुपये
१	१४५	श्री तंगामणि .	बढ़ती हुई दुर्घटनाओं को रोकने में असफलता ।	१०० रुपये
१	१४६	श्री तंगामणि .	गाड़ियों के पटरी से उतर जाने की बढ़ती हुई दुर्घटनाओं को रोकने में असफलता ।	१०० रुपये
१	१४७	श्री तंगामणि .	दक्षिण रेलवे में डिवीज़न प्रणाली लागू करने के बाद कार्य संचालन की समीक्षा प्रस्तुत करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	१४८	श्री तंगामणि .	मदुरै और मद्रास के बीच जनता गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१४९	श्री तंगामणि .	पूर्व सेवा और पूर्व वेतन के आधार पर भूतपूर्व सैनिकों का वेतन-क्रम पुनः निर्धारित करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	१५०	श्री तंगामणि .	किराया तथा प्रतिकर भत्ते के सम्बन्ध में तूतीकोरन को श्रेणी 'सी' के अन्तर्गत रखने में असफलता ।	१०० रुपये
१	१५१	श्री कोडियान .	माल के अधिक यातायात के लिये कोचीन हारबर-शोरनपुर सेक्शन की लाइन की क्षमता बढ़ानेकी आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१५२	श्री कोडियान .	कोचीन हारबर-शोरनपुर लाइन को और डिब्बे देने की आवश्यकता ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	१५३	श्री कोडियान .	यात्रियों के लिये सुविधायें बढ़ाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१५४	श्री कोडियान .	रेलवे के विभिन्न सेक्शनों में उत्पीड़ित कर्मचारियों को पुनः काम पर लगाने के लिये शीघ्र कार्यवाही करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१५५	श्री कोडियान .	क्विलोन-एरणाकुलम लाइन को ओवलकोट डिवीज़न में शामिल करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१५६	श्री कोडियान .	मंगलौर और त्रिवेन्द्रम के बीच एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१५७	श्री कोडियान .	केरल में पुनालूर और कायमकुलम को मिलाने वाली नई रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१५८	श्री कोडियान .	रेल गाड़ियों में भीड़ कम करने के लिये अपर्याप्त कार्यवाही ।	१०० रुपये
१	१५९	श्री कोडियान .	रेलवे सेवाओं में अनुसूचित जातियों के लिये रक्षित नौकरियों का अभ्यंश पूरा करने के लिये पर्याप्त कार्यवाही करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१६०	श्री कोडियान .	केरल राज्य में एलप्पी होती हुई कायमकुलम और एरणाकुलम के बीच रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	१६१	श्री कोडियान .	दक्षिण पूर्वी रेलवे के इंजनों के शेडों और वर्कशापों में स्त्रियां खलासी नियुक्त करने पर प्रतिबन्ध ।	१०० रुपये
१	१६२	श्री कोडियान	माल गोदाम, इंजन के शैड और इंजीनियरिंग विभाग में संविदा प्रणाली की समाप्ति ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	१६३	श्री कोडियान .	इंजीनियरिंग विभाग में नैमित्तिक श्रम प्रणाली का उत्पादन।	१०० रुपये
१	१६४	श्री ले० अचौ० सिंह .	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में गाड़ियों के अनियमित और धीमे चलने के कारण पैदा हुई स्थिति में सुधार की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	१६५	श्री ले० अचौ० सिंह .	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में सिलचर के रेलवे स्टेशन और रेलवे बस्ती में पानी की अपर्याप्त व्यवस्था।	१०० रुपये
१	१६६	श्री ले० अचौ० सिंह .	अनुसूचित जातियों, अनुसूचित आदिम जातियों और मनीपुर की मनीपुरी जाति के लोगों लिये पर्याप्त पदों की व्यवस्था करने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	१६७	श्री ले० अचौ० सिंह .	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के आसाम प्रदेश में गाड़ियों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	१६८	श्री ले० अचौ० सिंह .	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में रेलवे की कार्यदक्षता बढ़ाने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	१६९	श्री कोडियान	देश में रेलवे के विकास के साथ सड़कों और जल परिवहन के विकास के समन्वय की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	१७०	श्री कोडियान	देश में रेलवे के लिये लकड़ी के स्लीपरों का संभरण बढ़ाने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	१७१	श्री कोडियान	केरल में रेलवे के डिब्बे बनाने का कारखाना स्थापित करने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	१७२	श्री कोडियान	रेलवे में दुर्घटनाओं को रोकने के लिये प्रभावी कार्यवाही में असफलता।	१०० पये
१	१७६	श्री घोषाल .	कलकत्ता की उपनगरीय गाड़ियों में भीड़ कम करने में असफलता।	१०० रुपये

१.	२	३	४	५
१	१७७	श्री घोषाल.	हावड़ा-ग्रामता—शीखाला लाइट रेलवे के राष्ट्रीयकरण की ग्रावश्यकता ।	१०० रुपये
१	१७८	श्री घोषाल.	रेलवे स्टेशनों ग्रौर गोदामों में काम करने वाले पोर्टरों को नैमित्तिक तौर पर न रखने के प्रयत्न में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	१७६	श्री घोषाल.	दुर्घटनाग्रों को रोकने के लिये पर्याप्त कार्यवाही करने में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	१८०	श्री घोषाल.	कलकत्ता के उपनगरीय रेलवे स्टेशनों में भ्रष्टाचार रोकने में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	१८१	श्री घोषाल.	हावड़ा माल गोदाम में भ्रष्टाचार रोकने में ग्रसफलता ।	१०० पये
१	१८२	श्री घोषाल.	पुनर्वर्गीकरण के कारण हानियां	१०० रुपये
१	१८३	श्री घोषाल.	दक्षिण पूर्वी रेलवे के फुलेश्वर रेलवे की साइडिंग लाइन में ऊपर का पुल बनाने में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	१८४	श्री घोषाल.	रात के समय प्रथम श्रेणी के यात्रियों के लिये ग्रावास की व्यवस्था करने में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	२०५	श्री ग्रासर.	कार्य संचालन की दक्षता बनाये रखने में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	२०६	श्री ग्रासर.	रेलवे बोर्ड के सदस्यों के वेतनों ग्रौर सुविधाग्रों में कमी करने में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	२०७	श्री ग्रासर.	गाड़ियों में भीड़ दूर करने में ग्रसफलता ।	१०० रुपये
१	२०८	श्री ग्रासर.	योजना ग्रौर बचत के ग्रांदोलन का ग्रभाव ।	१०० रुपये
१	२०६	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे श्रम संघ के प्रति दृष्टिकोण ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	२१०	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे के दक्षिण पश्चिमी बड़ी लाइन सेक्शन में अधिक गाड़ियों की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	२११	श्री कोडियान	मद्रास-मंगलौर और मद्रास-कोचीन हार्बर के अन्तिम स्टेशनों से जनता एक्सप्रैस चलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	२१२	श्री कोडियान	गाड़ियों के देर से चलाने को रोकने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२१३	श्री कोडियान	इंजन और गाड़ियों के शैडों तथा मरम्मत के मिस्त्रीखानों में सामग्री को कमी दूर करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२१४	श्री कोडियान	सभी विभागों में कार्य का विश्लेषण करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	२१८	श्री कोडियान	गाड़ियों में भीड़ कम करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२१९	श्री कोडियान	उत्पीड़न के मामलों पर पुनर्विचार और पुनर्विलोकन करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२२९	श्री कोडियान	रेलवे सेवा आयोग का कार्य संचालन ।	१०० रुपये
१	२३०	श्री कोडियान	हावड़ा माल लेखा कार्यालय में भ्रष्टाचार ।	१०० रुपये
१	२३१	श्री कोडियान	सभी स्तरों पर संयुक्त समिति नियुक्त करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२३२	श्री कोडियान	दुर्घटना जांच समिति के प्रतिवेदन की कंडिका १५७ के सुझाव के लिये कैरिज और वैगन शाखा को लोको से अलग करने में असफलता ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	२३३	श्री कोडियान	दुर्घटना जांच समिति की उस सिफारिश को लागू करने में असफलता जिस में गाड़ी निरीक्षकों के वेतन क्रम को वर्कशाप और लोको शैडों के टैक्नीकल पर्यवेक्षकों के समान बनाने के लिये कहा गया है ।	१०० रुपये
१	२३४	श्री कोडियान	दुर्घटनायें रोकने के लिये प्रभावी कार्यवाही करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२३५	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे में तिरुपुर स्टेशन पर माल गोदाम बनाने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२३६	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे में इरोड जंक्शन पर माल गोदाम की सुविधाओं के बारे में कर्मचारियों और जनता की शिकायतें दूर करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२३७	श्री कोडियान	रेलवे प्रशासन में बचत की कार्यवाही की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	२३८	श्री कोडियान	रेलवे बोर्ड में कतिपय क्लर्कों के पदों पर नियुक्तियां करने में देरी।	१०० रुपये
१	२३६	श्री कोडियान	शिफ्ट ड्यूटी कर्मचारियों को सवेतन छुट्टियां देना ।	१०० रुपये
१	२४०	श्री कोडियान	सेवा निवृत्ति, मृत्यु और स्वास्थ्य के आधार पर सेवा निवृत्ति से हुई रिक्तिओ की भरने में असाधारण देरी ।	१०० रुपये
१	२४१	श्री कोडियान	दक्षिण रेलवे में ओलवकोट डिवीजन में अभ्यावेदनों का उत्तर देने में देरी ।	१०० रुपये
१	२४२	श्री कोडियान	तीन वर्ष की सेवा के पश्चात् अस्थायी और स्थानापन्न कर्मचारियों को स्थायी करना ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	२४३	श्री कोडियान	रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को अन्य विभागों में जाने का विकल्प देना ।	१०० रुपये
१	२४४	श्री कोडियान	भविष्य निधि लेखा पत्रों का अनियमित रूप से दिया जाना ।	१०० रुपये
१	२४७	श्री कोडियान	कैरिज और वैगन शाखा के शिक्षित अप्रवीण कर्मचारियों को अर्द्ध प्रवीण पदालयों में नियुक्त करने के सम्बन्ध में दक्षिण पूर्वी रेलवे का उपेक्षा भाव ।	१०० रुपये
१	२४८	श्री कोडियान	गाड़ियों को धोने की लाइन पर काम करने वाले कैरिज और वैगन शाखा के कर्मचारियों को ४८ घंटे से अधिक काम करने पर अतिरिक्त कार्य का वेतन देने से इन्कार ।	१०० रुपये
१	२४९	श्री कोडियान	गाड़ी निरीक्षकों के पदों को ऊंचा करने में दक्षिण पूर्वी रेलवे, मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे का दृष्टिकोण ।	१०० रुपये
२	२५०	श्री कोडियान	अप्रविधिक कार्यों पर प्रविधिज्ञ पर्यवेक्षकों को लगाने के बारे में पूर्वी रेलवे की प्रक्रिया ।	१०० रुपये
१	२५१	श्री कोडियान	मरम्मत के यार्डों में रात के समय गाड़ियों की जांच के लिये प्रकाश की अपर्याप्त व्यवस्था ।	१०० रुपये
१	२६६	श्री जगदीश अवस्थी	यात्रियों को अधिक परिवहन सुविधायें देने के लिये कानपुर में स्थानीय गाड़ियां चलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	२६७	श्री जगदीश अवस्थी	आगरा और कानपुर के बीच सवारी गाड़ी का देरसे चलना ।	१०० रुपये
१	२६८	श्री जगदीश अवस्थी	मुगल सराय और दिल्ली के बीच पारसल गाड़ी का देर से चलना ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	२६६	श्री जगदीश अवस्थी .	गाड़ियों में भीड़ कम करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२७०	श्री जगदीश अवस्थी .	कानपुर और झांसी के बीच प्रातः के समय एक गाड़ी चलाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	२७१	श्री जगदीश अवस्थी .	दुर्घटनाओं को रोकने की प्रभावी कार्यवाही का न किया जाना ।	१०० रुपये
१	२६८	श्री तंगामणि	किराया और प्रतिकर भत्ते के लिये मदुरै को 'ख' श्रेणी स्टेशन बनाने में असफलता ।	१०० रुपये
१	२६६	श्री तंगामणि .	दक्षिण रेलवे में असिस्टेंट फिटर को ३५ रुपये के वेतन पर रखने में अन्याय	१०० रुपये
१	३००	श्री तंगामणि .	दक्षिण रेलवे के सिगनल तथा दूर संचार विभाग में "समान कार्य के लिये समान वेतन" के सिद्धान्त को न लागू किया जाना ।	१०० रुपये
१	३०१	श्री तंगामणि .	एन+२ के स्थान पर एन+३ के स्लीपर के संभरण में असफलता ।	१०० रुपये
१	३०२	श्री तंगामणि .	इ० टी० एम० के अनुसार गैंग मैन देने में असफलता ।	१०० रुपये
१	३०३	श्री तंगामणि .	दक्षिण रेलवे के मदुरै डिवीजन में इ० टी० एम० में बताई गई संख्या के अनुसार गैंग मैन देने में असफलता ।	१०० रुपये
१	३०४	श्री तंगामणि .	पेराम्बूर के डिब्बों के कारखाने में डिब्बों की मरम्मत की व्यवस्था में सुधार की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	३०५	श्री तंगामणि .	पेराम्बूर के डिब्बों के मरम्मत के कारखाने में कर्मचारियों को वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार अवशेष राशि देने में असफलता ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	३०६	श्री तंगामणि	पैरम्बूर के कारखाने में इंजन बना कर तैयार करने के दिनों मे कमी।	१०० रुपये
१	३०७	श्री तंगामणि	खंड बनाने के पश्चात् गोल्डन राक से पैरम्बूर भेजे गये इंजनों और डिब्बों की संख्या के अनुसार कर्मचारियों में वृद्धि का न किया जाना।	१०० रुपये
१	३०८	श्री तंगामणि	श्रेणी ४ के कर्मचारियों के सम्बन्ध में तापसे समिति के प्रतिवेदन के प्रकाशन में देरी।	१०० रुपये
१	३०९	श्री तंगामणि	पैरम्बूर के कारखाने में कुछ ऐसे पदों का होना जिनमें तरक्की नहीं होती।	१०० रुपये
१	३१०	श्री तंगामणि	पैरम्बूर के इंजन डिब्बे के कारखाने में ४००० खलासियों को पदोन्नति देने में असफलता।	१०० रुपये
१	३११	श्री तंगामर्ि	पैरम्बूर के इंजन और डिब्बों के कारखाने में एवजी नियुक्त करनें में असफलता।	१०० रुपये
१	३१२	श्री तंगामणि	रेलवे बोर्ड द्वारा विशेष रूप से नियुक्त किये गये गाड़ी निरीक्षक का पैरम्बूर में डिब्बों की मरम्मत के लिय अनुमोदन।	१०० रुपये
१	३१३	श्री दा० रा० चावन	श्रेणी १ तथा २ और श्रेणी ३ तथा ४ के कर्मचारियों के वेतनों में असमानता।	१०० रुपये
१	३१४	श्री दा० रा० चावन	रेलवे में दुर्घटनाओं की समस्या	१०० रुपये
१	३१५	श्री दा० रा० चावन	भीड़ कम करने के लिये कार्वाही	१०० रुपये
१	३१६	श्री दा० रा० चावन	रेलवे योजना में रोजगार की क्षमता।	१०० रुपये
१	३१७	श्री दा० रा० चावन	रेलवे में और विशेषतः दक्षिण तथा मध्य रेलवे कार्य संचालन की क्षमता।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	३१८	श्री दा० रा० चावन	प्रतिकर के तथा पैसे लौटाने के दावे।	१०० रुपये
१	३१६	श्री दा० रा० चावन	लोको शैड और कारखानों के चार्जमैनों के वेतनक्रम के समान गाड़ी निरीक्षकों के वेतन करने के बारे में आश्वासनों को कार्यान्वित करने में उपेक्षा भाव।	१०० रुपये
१	३२०	श्री दा० रा० चावन	ट्रेन एग्जामिनरों के नाम को बदल कर कैरिज शैड चार्जमैन या फोरमैन करने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	३२१	श्री दा० रा० चावन	गाड़ी निरीक्षकों के पद को उच्च पद बनाने में असफलता।	१०० रुपये
१	३२२	श्री दा० रा० चावन	गाड़ियों के पटरियों से उतरने के बारे में आइजक लैथम समिति की सिफारिशों को न कार्यान्वित करने में रेलवे बोर्ड का दृष्टिकोण।	१०० रुपये
१	३२३	श्री दा० रा० चावन	मध्य रेलवे में असिस्टेंट गाड़ी निरीक्षक का पद रखने के बारे में रेलवे मंत्रालय का दृष्टिकोण।	१०० रुपये
१	३२४	श्री दा० रा० चावन	गाड़ी निरीक्षक की पदाली के लिये डाक्टर द्वारा अयोग्य घोषित किन्तु अन्य पर्यवेक्षण पदों पर काम करने के योग्य निरीक्षकों के लिये वकल्पिक रोजगार का अवसर।	१०० रुपये
१	३२५	श्री सुगन्धि	कैरिज और वैगन शाखा के अप्रवीण शिक्षित कर्मचारियों की गाड़ी निरीक्षक के पद की उन्नति प्रदान करने के लिये दक्षिण रेलवे प्राधिकारियों का दृष्टिकोण।	१०० रुपये
१	३२६	श्री दा० रा० चावन	कैरिज और वैगन शाखा के अप्रवीण कर्मचारियों की सेवाओं का उपयोग करने में रेलवे प्राधिकारियों का अनुचित दृष्टिकोण।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	३२७	श्री दा० रा० चावन .	दक्षिण पूर्वी रेलवे में कैरिज और वैगन शाखा में अर्द्ध प्रवीण और प्रवीण पदाली में पर्याप्त संख्या में पद बढ़ाने की आवश्यकता ।	१०० पये
१	३२८	श्री दा० रा० चावन .	गाड़ी धोने की लाइन में काम करने वालों को अतिरिक्त वेतन देने से इन्कार ।	१०० पये
१	३२९	श्री दा० रा० चावन.	गाड़ी निरीक्षक और मुख्य गाड़ी निरीक्षक के पदों के नाम बदल कर चार्जमैन या फोरमैन कर देने में रेलवे मंत्रालय का दृष्टिकोण ।	१०० रुपये
१	३३०	श्री दा० रा० चावन .	गाड़ी निरीक्षक के पद को उच्च पद में बदलने में कुछ रेलवे विभागों का दृष्टिकोण ।	१०० रुपये
१	३३१	श्री सुगन्धि.	पुल संख्या ८, ६३, ७६ और ९१ को अधिक पक्का करने और गर्डर डालने में धीमी प्रगति ।	१०० रुपये
१	३३२	श्री सुगन्धि.	मध्य रेलवे के होतगी जंक्शन में अतिरिक्त ट्रांसशिपमेंट यार्ड बनाने में धीमी प्रगति ।	१०० रुपये
१	३४५	श्री आसर .	लोगों के प्रति रेलवे कर्मचारियों को व्यवहार में सुधार करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	३४६	श्री आसर .	मध्य रेलवे में बिना टिकट के यात्रियों की रोकथाम में असफलता	१०० रुपये
१	३४७	श्री आसर .	मध्य रेलवे तथा पश्चिमी रेलवे में रेलवे सामग्री की चोरी रोकने में असफलता ।	१०० रुपये
१	३४८	श्री आसर .	रेलवे विभागों में भ्रष्टाचार रोकने में असफलता ।	१०० रुपये
१	३४९	श्री आसर .	विभिन्न स्टेशनों पर भोजन व्यवस्था और चाय के स्टालों की आवश्यकता ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	३७७	श्री कुन्हन .	रेलवे बोर्ड पुनर्गठन योजना के अनुसार स्थायी तथा वरिष्ठ क्लर्कों की रेलवे बोर्ड के कार्यालय में असिस्टेंटों की पदाली में वरिष्ठता निर्धारित करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	४००	श्री त० ब० विट्ठल राव	एक वर्ष से अधिक की सेवा वाले कर्मचारियों को स्थायी बनाना।	१०० रुपये
१	४०२	श्री त० ब० विट्ठल राव	वेतन में महंगाई भत्ता शामिल करना ।	१०० रुपये
१	४०३	श्री त० ब० विट्ठल राव	श्रेणी ४ के कर्मचारियों को सेवा-निवृत्ति के पश्चात् पास देने में भेद भाव को दूर करना ।	१०० रुपये
१	४०४	श्री त० ब० विट्ठल राव	गाड़ी में चलने वाले कर्मचारियों के लिये एवजियों की कमी ।	१०० रुपये
१	४०६	श्री त० ब० विट्ठल राव	रेलवे कर्मचारियों का उत्पीड़न	१०० रुपये
१	४०७	श्री त० ब० विट्ठल राव	अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ की मान्यता का प्रश्न ।	१०० रुपये
१	४१२	श्री त० ब० विट्ठल राव	अतिवयस्कता के पश्चात् कतिपय उच्च पदाधिकारियों की अवधि बढ़ाने का प्रश्न ।	१०० रुपये
१	४१३	श्री त० ब० विट्ठल राव	काज़ीपेट और नेल्लोर के बीच मछरेला होती हुई रेलवे लाइन बनाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	४२४	श्री त० ब० विट्ठल राव	एक पृथक् रेलवे खंड बनाने की आवश्यकता जिस का मुख्यालय सिकन्दराबाद में रखा जाये ।	१०० रुपये
१	४२६	श्री त० ब० विट्ठल राव	भूतपूर्व निजाम रेलवे के १९२६ से पूर्व के कर्मचारियों की शिकायतें दूर करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	४२७	श्री त० ब० विट्ठल राव	भूतपूर्व बारसी लाइट रेलवे के कर्मचारियों की शिकायतें दूर करने में असफलता ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	४३४	श्री घोषाल .	श्रेणी १ के लेखा क्लर्कों को उस दिन से १०० पये का वेतन देने में असफलता जिस दिन उन्होंने अर्हता परीक्षा पास की थी ।	१०० रुपये
१	४३५	श्री घोषाल . .	पूर्वोत्तर सीमान्त पुनर्गठन की हानियां ।	१०० रुपये
१	४३६	श्री घोषाल . .	चित्तरंजन लोकोमोटिव कर्मचारियों के संघ के मान्यता देने में असफलता ।	१०० रुपये
१	४४२	श्री वारियर .	अजनेर वर्कशाप के पुनः खोलने और उसे इंजन बनाने का कारखाना बनाने की संभावना ।	१०० रुपये
१	४४३	श्री वारियर .	पालघाट-त्रिचूर रोड के रेलवे फाटक के स्थान पर शोरानुर स्टेशन पर ऊपरी पुल का निर्माण करना ।	१०० रुपये
१	४४४	श्री वारियर .	१९५६–५७ में माल या पार्सल के गुम होने अथवा उसको नुकसान पहुंचाने पर रेलवे द्वारा दी जाने वाले प्रतिकर की राशि में वृद्धि ।	१०० रुपये
१	४४५	श्री वारियर	सेवा निवृत्त लोगों को सेवाओं में लगा कर कनिष्ठ कर्मचारियों की पदोन्नति रोकने की अवांछनीयता ।	१०० रुपये
१	४४६	श्री वारियर .	सतर्कता संगठन की असफलता ।	१०० रुपये
१	४४७	श्री वारियर .	सवारी गाड़ियों की बढ़ती हुई दुर्घटनाओं को रोकने के लिये प्राधिकारियों द्वारा की गई असंतोषजनक कार्यवाही ।	१०० रुपये
१	४४८	श्री वारियर .	रेलवे दुर्घटनाओं में हताहतों की संख्या में वृद्धि ।	१०० रुपये
१	४४९	श्री वारियर .	१९५६–५७ में रेलवे वर्कशापों में दुर्घटनाओं में वृद्धि ।	१०० रुपये

१	२	३	४	५
१	४५०	श्री वारियर	अनुसूचित जातियों और आंग्ल भारतीयों आदि से निर्धारित संख्या में कर्मचारियों की भर्ती करने में असफलता।	१०० रुपये
१	४५१	श्री वारियर .	सीधी भर्ती के बजाय निम्न पदाली के कर्मचारियों को अधिकाधिक पदोन्नति देने में प्रशासन की असफलता।	१०० रुपये
१	४५२	श्री सम्पत . .	अत्याधिक बड़े रेलवे खंड और उसके परिणामस्वरूप प्रशासनिक दक्षता में हानि।	१०० रुपये
१	४५३	श्री सम्पत . .	उत्तर में अधिक विकास कार्य और दक्षिण की उपेक्षा।	१०० रुपये
१	४५४	श्री सम्पत . .	दुर्घटनायें रोकने में असफलता	१०० रुपये
१	४५५	श्री सम्पत . .	गाड़ियों का देर से चलना रोकने में असफलता।	१०० रुपये
१	४५६	श्री सम्पत . .	गाड़ियों में भीड़ कम करने में असफलता।	१०० रुपये
१	४६६	श्री ब्रज राज सिंह .	बोर्ड के पदाधिकारियों में वृद्धि और उनके उच्च वेतन।	१०० रुपये
१	५०४	श्री भंजदेव . .	अयस्क उत्पादक क्षेत्रों में यातायात में अवरोध।	१०० रुपये
१	५०५	श्री भंजदेव .	दक्षिण पूर्वी खंड में खुर्दा रोड में डिवीजनल कार्यालय बनाने की आवश्यकता।	१०० रुपये
१	५०६	श्री भंजदेव .	रेलवे स्टेशनों पर खोंचे-वालों द्वारा अशुद्ध भोजन बेचा जाना।	१०० रुपये
१	५०७	श्री भंजदेव	भारतीय रेलवे में यात्रियों को दी गई सुविधायें।	१०० रुपये

†**उपाध्यक्ष महोदय** : ये कटौती प्रस्ताव सभा के समक्ष हैं।

आज रात चुने हुए कटौती प्रस्ताव सदस्यों में परिचालित कर दिये जायेंगे।

इस के पश्चात् लोक सभा शुक्रवार ७ मार्च १६५८ के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

†मूल अंग्रेजी में।

दैनिक संक्षेपिका

[मंगलवार, ४ मार्च, १९५८]

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर	१५३३—५४
तारांकित प्रश्न संख्या		
६५६	भारत-पाकिस्तान फिल्म व्यापार .	१५३३—३५
६५७	सीमेंट	१५३५—३७
६५८	द्वितीय पंचवर्षीय योजना .	१५३७—३९
६५९	द्वितीय पंचवर्षीय योजना के आन्तरिक संसाधन	१५३९—४१
६६०	१९५८—५९ के लिये आय-व्ययक के उपबन्ध .	१५४१-४२
६६२	जापान को लौह अयस्क का संभरण .	१५४२—४५
६६३	वाटरमेन्स पेन और स्याही . . .	१५४५-४६
६६४	निर्यात मंत्रणा परिषद् . . .	१५४६—४९
६६५	चलचित्र विवाचन प्रमाणपत्र . . .	१५४९
६६६	द्वितीय पंचवर्षीय योजना . . .	१५४९—५१
६६७	नमक उद्योग	१५५१-५२
६६८	अलाभप्रद औद्योगिक एकक	१५५२-५३
६६९	रूई का वायदे का सौदा	१५५३-५४
	प्रश्नों के लिखित उत्तर	१५५४—९६
तारांकित प्रश्न संख्या		
६६१	भारत का मजूरी नक्शा	१५५४
६७०	आयात की गई उपभोज्य वस्तुएं . . .	१५५४-५५
६७१	भारतीय समुद्र में पाकिस्तानी मछुये . .	१५५५
६७२	सीमावर्ती घटना	१५५५-५६
६७३	छोटे पैमाने के उद्योग . .	१५५६
६७४	बहरीन में भारतीय नर्सें	१५५६-५७
६७५	उरी में सीमावर्ती घटना . . .	१५५७
६७६	पुनर्वास मंत्रालय में सतर्कता सम्बन्धी कर्मचारी .	१५५७
६७७	राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण	१५५८
६७८	तुंगभद्रा परियोजना	१५५८
६७९	चतुर्थ श्रेणी के सरकारी कर्मचारियों के लिये क्वार्टर .	१५५८
६८०	सीमेंट की फैक्टरियां . .	१५५९

विषय पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित

प्रश्न संख्या

६८१	दिल्ली में स्थायी प्रदर्शनी	१५५९
६८२	भारतीय चाय प्रतिनिधिमण्डल	१५५९-६०
६८३	आसाम में सीमेंट की फैक्टरी	१५६०
६८४	विदर्भ (बम्बई) में बीड़ी की फैक्टरियां	१५६०
६८५	पश्चिमी बंगाल में नारियल जटा उद्योग	१५६१
६८६	जम्मू में सीमावर्ती घटना	१५६१
६८७	जिला बोर्डों का उत्पादन	१५६१-६२
६८८	हिन्दुस्तान एन्टीबायोटिक्स (प्राइवेट) लिमिटेड	१५६२
६८९	नारियल के तेल और खोपरा के भाव	१५६२
६९०	सौन्दर्य-प्रसाधनों का निर्माण	१५६३
६९१	श्रम-प्रबन्ध सहयोग सम्बन्धी गोष्ठी	१५६३
६९२	जरी उद्योग	१५६४
६९३	चलचित्रों का आयात	१५६४
६९४	भारतीय पत्तनों पर दुर्घटनायें	१५६४-६५
६९५	हैदराबाद में गैस सिलन्डर का विस्फोट	१५६५
६९६	छोटे पैमाने के उद्योग	१५६५-६६
६९७	ऊन क्षेप्य	१५६६
६९८	राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण	१५६६
६९९	साइकिलों का निर्यात	१५६७
७००	आयात अनुज्ञप्तियां	१५६७
७०१	अखिल भारतीय ट्रेड यूनियन कांग्रेस द्वारा पारित प्रस्ताव	१५६७
७०२	विदेशी प्रकाशनों का आयात	१५६७-६८
७०३	अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मेला, लेपजिग	१५६८

अतारांकित

प्रश्न संख्या

८२१	अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की अन्तर्देशीय परिवहन समिति	१५६८
८२२	काम के घंटों में कमी के बारे में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की समिति	१५६९
८२३	अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन का प्रविधिक समुद्रीय सम्मेलन	१५६९
८२४	अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के प्रादेशिक प्रशिक्षण पाठ्य-क्रम	१५७०
८२५	खेतिहर मजदूर	१५७०-७१
८२६	खेतिहर मजदूर	१५७१
८२७	सरकारी उपक्रमों के कर्मचारी	१५७१
८२८	अशोक होटल	१५७१-७२
८२९	त्रिपुरा में कुटीर उद्योग	१५७२
८३०	इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता	१५७२

विषय पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

अतारांकित

प्रश्न संख्या

८३१ इंडिया इलैक्ट्रिक वर्क्स लिमिटेड, कलकत्ता १५७३
८३२ चलचित्र १५७३
८३३ सिलाई की मशीनें . . १५७४
८३४ पंजाब में राल और तारपीन उद्योग १५७४
८३५ द्वितीय पंच वर्षीय योजना . १५७४
८३६ कोटा (राजस्थान) में नाइलोन फैक्टरी . १५७५
८३७ त्रिपुरा में विस्थापित व्यक्तियों के लिये ऋण १५७५
८३८ उत्तर प्रदेश में उद्योग . . १५७५–७६
८३९ औद्योगिक बस्तियां . १५७६
८४० राजस्थान में हथकरघा उद्योग १५७६
८४१ राजस्थान में औद्योगिक एकक . . १५७६
८४२ राजस्थान में विस्थापित व्यक्तियों के लिये मकान . १५७७
८४३ राजस्थान में अम्बर चर्खा योजना . १५७७–७८
८४४ राजस्थान में रेशम उत्पादन केन्द्र . १५७८
८४५ राजस्थान में पंजीबद्ध समवाय . १५७८
८४६ राजस्थान की द्वितीय पंचवर्षीय योजना . १५७८–७९
८४७ इलायची तथा अदरक के तेल . १५७९
८४८ रंग पदार्थ उद्योग . . . १५७९
८४९ तेज की हुई रेह तथा बेंटोनाइट . १५७९–८०
८५० लोबान . . . १५८०
८५१ काफी हाउस . . . १५८१
८५२ दियासलाई उत्पादन . . . १५८१
८५३ दुग्ध-उत्पादनों का आयात . . १५८१
८५४ रसायन १५८२
८५५ पोलिथीन का निर्माण . . . १५८२
८५६ रंग तथा रंग पदार्थ १५८२
८५७ रसायन १५८३
८५८ कास्टिक सोडे का आयात . . १५८३
८५९ सोडा एश . . १५८३–८४
८६० भारी सोडा एश १५८४
८६१ ऊनी कपड़े के लिये प्रशिक्षण एवं उत्पादन केन्द्र . १५८४–८५
८६२ उत्तर प्रदेश में अम्बर चर्खा कार्यक्रम . १५८५
८६३ उत्तर प्रदेश में हथकरघा उद्योग . . . १५८५
८६४ उत्तर प्रदेश में लकड़ी की चीजों के लिये प्रशिक्षण तथा उत्पादन केन्द्र १५८५
८६५ उत्तर प्रदेश में हथकरघा वस्त्र उत्पादन केन्द्र . . १५८६
८६६ काम दिलाऊ दफ्तर . . . १५८६

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर--		
अतारांकित		
प्रश्न संख्या		
८६७	राजस्थान में विस्थापित व्यक्ति . . .	१५८६-८७
८६८	लौह अयस्क	१५८७
८६९	भवन निर्माण में पोलिथिलीन का उपयोग	१५८७
८७०	पंजाब में उद्योग . .	१५८७-८८
८७१	फ्रांस में भारतीय . . .	१५८८
८७२	औद्योगिक सहकारी समितियां . . .	१५८८
८७३	काली मिर्च और काजू का निर्यात .	१५८८
८७४	बेरोजगार स्नातक	१५८९
८७५	सेन्ट्रल इंडिया काटन एसोशियेशन लिमिटेड	१५८९
८७६	चाय	१५८९-९०
८७७	मत्स्य डिवीजन में विस्थापित व्यक्ति और मेव	१५९०
८७८	चेम्बूर कोलोनी .	१५९०
८७९	लघु उद्योगों का विकास .	१५९१
८८०	सरकारी क्वार्टरों का दिया जाना .	१५९१
८८१	मूंगफली और खाने के तेलों का निर्यात	१५९१-९२
८८२	पंजाब में छोटे पैमाने के उद्योग	१५९२
८८३	हथकरघा कपड़े का निर्यात	१५९२
८८४	रेयन के कारखाने .	१५९२
८८५	राष्ट्रीय पुनर्निर्माण	१५९२-९३
८८६	बीड़ी की बिक्री .	१५९३
८८७	सीमेंट के कारखाने .	१५९३-९४
८८८	पंजाब में सरकारी कारखाने .	१५९४
८८९	काम दिलाऊ दफ्तर .	१५९४
८९०	उत्तर-पूर्वी सीमान्त अभिकरण .	१५९५
८९१	विस्थापित व्यक्तियों के लिये कम्बल .	१५९५
८९२	पंजाब में चाय उद्योग .	१५९५
८९३	डंडकारण्य योजना . .	१५९५-९६
सभा पटल पर रखे गये पत्र		१५९६

निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखे गये :—

(१) चलचित्र (विवेचन) नियम, १९५१ में कुछ और संशोधन करने वाली दिनांक १५ फरवरी, १९५८ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १७ की एक प्रति ।

(२) काफी अधिनियम, १९४२ की धारा ४८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत काफी नियम, १९५५ में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति:—

(ए) एस० आर० ओ० ११, दिनांक १५ फरवरी, १९५८।

विषय पृष्ठ

(दो) एस० आर० ओ० संख्या ८३, दिनांक २२ फरवरी, १९५८।

समिति के लिये निर्वाचन १५९७

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री सतीश चन्द्र) ने प्रस्ताव प्रस्तुत किया कि लोक-सभा के सदस्यों में से दो सदस्य नारियल जटा बोर्ड के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये निर्वाचित किये जायें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे), १९५७-५८ . . . १५९७--१६१४

वर्ष १९५७–५८ के लिये आय-व्ययक (रेलवे) के संबंध में अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर और आगे चर्चा समाप्त हुई। सब कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए। मांगें पूरी-पूरी स्वीकृत हुईं।

अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९५८-५९ . . . . १६१४—५४

रेलवे के लिये अनुदानों की मांग संख्या १ पर चर्चा प्रारम्भ हुई। मांग संख्या १ पर एक-सौ इक्कासी कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

शुक्रवार, ७ मार्च, १९५८ के लिये कार्यावलि

अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९५८–५९ पर आगे चर्चा और गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक।

GIPD—LS III—391 LSD—6-5-58—160.