



बुधवार,  
२५ फरवरी, १९५३

# संसदीय वाद विवाद

1st

## लोक सभा

तीसरा सत्र

### शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

# संसदीय वाद विवाद

( भाग १—प्रश्न और उत्तर )

## शासकीय वृत्तान्त

७०९

७१०

### लोक सभा

बुधवार, फरवरी, १९५३

सदन की बैठक दो बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष पद पर आसीन थे]

### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

समावृत बस्तियों का विनिर्माण

\*३२०. श्री एस० सी० सामन्त : क्या प्रधान मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी और पश्चिमी बंगाल के बीच सीमा रेखा के दोनों ओर समावृत बस्तियों के प्रश्न की जांच करने के लिये क्या दो बंगालों की सरकारों ने मिल कर या व्यक्तिगत रूप से कोई चर्चा की है ;

(ख) यदि की है, तो क्या विनिश्चय हुआ है ; तथा

(ग) यदि नहीं, तो इन समावृत बस्तियों के निवासियों की कठिनाइयां दूर करने के लिये दोनों सरकारें क्या अस्थायी उपाय कर रही हैं ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) तथा (ख) पश्चिमी बंगाल की सरकार ने १९५१ में इस विषय पर पूर्वी बंगाल की सरकार से बातचीत आरम्भ की, परन्तु अभी तक विनिर्माण की शर्तों पर कोई विनिश्चय नहीं हुआ है ।

(ग) १९५० में मुख्य सचिवालयों के सम्मेलन में निवासियों की कठिनाइयां दूर करने के लिये अमक व्यवस्थाओं पर समझौता हुआ, परन्तु यह व्यवस्थायें उचित रूप से कार्यान्वित न हो सकीं । हाल ही में भारत और पाकिस्तान के बीच पारपत्र सम्मेलन में इस स्थिति का पुनर्विलोकन किया गया और इस बात पर समझौता हुआ कि उनको कुछ यात्रा सम्बन्धी सुविधायें दी जायें क्योंकि उस से कठिनाइयों में कमी हो जायेगी ।

श्री एस० सी० सामन्त : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि यदि हाल ही के सम्मेलन के उपरान्त अनाज अथवा कृषि उत्पाद के संचरण के सम्बन्ध में कोई व्यवस्था की गई है ?

श्री अनिल के० चन्दा : सम्मेलन के विनिश्चयों का अभी अनुसमर्थन नहीं किया गया है, इस कारण आज भी स्थिति वही है जो पहले थी ।

श्री एस० सी० सामन्त : श्रीमान्, मैं जानना चाहता था कि संचरण के विषय में कोई अन्तरिम व्यवस्था तो नहीं की गई है ?

श्री अनिल के० चन्दा : विनिश्चयों का अनुसमर्थन ३१ मार्च, को किया जायेगा और कोई अन्तरिम व्यवस्था नहीं की गई है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ कि सीमा के दोनों ओर इन समावृत



बस्तियों का क्षेत्रफल कितना है और इनकी जनसंख्या कितनी है ?

श्री अनिल के० चन्दा : हमारी ओर कूच-बिहार में १३० समावृत्त बस्तियां हैं जिनका क्षेत्रफल २०,९५७ एकड़ है और जनसंख्या १२,६०२ । पाकिस्तान में ९३ समावृत्त बस्तियां हैं जिनका क्षेत्रफल १२,१५२ एकड़ है और जनसंख्या लगभग ११,००० ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि दोनों में से किसी ओर से इन समावृत्त बस्तियों पर पुलिस ने या किसी गैर-सरकारी दल ने छापा मारा ?

श्री अनिल के० चन्दा : श्रीमान्, अभी तक हमें ऐसी कोई सूचना नहीं मिली है ।

पाकिस्तानी पटसन पर अनुज्ञापित शुल्क

\*३२१. डा० राम सुभग सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जी० ए० टी० टी० के अन्तर्गत अन्तरसत्रीय समिति के पास हम ने पाकिस्तान द्वारा पटसन पर ढाई रुपये प्रति मन विज्ञप्ति शुल्क लगाने के विभेदात्मक व्यवहार के प्रति जो विरोध किया था, उसका क्या परिणाम रहा ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : जी० ए० टी० टी० के अन्तरसत्रीय समिति ने कुछ सिफारिशें की हैं । आशा है कि कुछ समय के बाद भारत और पाकिस्तान की सरकारों के बीच बात चीत होगी ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या यह सच है कि जी० ए० टी० टी० की अन्तर-सत्रीय समिति के पास पाकिस्तान सरकार ने भारत के विरुद्ध कुछ प्रत्यारोप लगाये हैं ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, यह ठीक है कि उन्होंने यह बताया कि हम ने कोयले पर जो अधिकार लगाया है वह भी एक विभेदात्मक क्रिया है ।

डा० राम सुभग सिंह : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूं कि क्या पाकिस्तान के प्रति हमारे आरोपों और हमारे प्रति पाकिस्तान के प्रत्यारोपों पर यह समिति विचार कर रही है और क्या वह इन को समानता दे रही है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, जैसा कि मैं ने कहा है, इस समिति के सभापति ने कुछ सुझाव दिये हैं जो भारत तथा पाकिस्तान की सरकारों के पास विचाराधीन हैं । आशा की जाती है कि इसके परिणाम-स्वरूप कुछ न कुछ चर्चा होगी ।

श्री केलप्पन : क्या यह सच है कि पाकिस्तान सरकार ने यह विनिश्चय किया है कि वह भारत से पटसन की बनी वस्तुएं आयात नहीं करेंगे और भारत में निर्मित वस्तुओं के बिना ही काम चलाना अच्छा समझेंगे ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, मैं नहीं समझता कि ऐसा विचार करने का कोई निश्चित आधार है । यह तो ठीक है कि पाकिस्तान अपनी पटसन की मिलें स्थापित कर रहा है । कदाचित् वह यह आशा करते हैं कि वह आत्मनिर्भर हो जायेंगे ।

गोलपारा-रंगपुर सीमान्त पर  
विवादास्पद ग्राम

\*३२२. डा० राम सुभग सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि नवम्बर, १९५२ में पूर्वी तथा पश्चिमी बंगाल आसाम और त्रिपुरा के मुख्य सचिवों के २६वें सम्मेलन में किये गये समझौते के अनुसार क्या गोलपारा-रंगपुर सीमान्त पर स्थित विवादास्पद ग्रामों का संयुक्त परिमाण किया गया है ?

बैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : जी हां ।

**डा० राम सुभग सिंह :** श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि इन ग्रामों का परिमाण कितने समय तक किया जायेगा ?

**श्री अनिल के० चन्दा :** श्रीमान्, जैसा कि मैं ने कहा है, यह परिमाण किया जा चुका है ।

**डा० राम सुभग सिंह :** सरकार किस आधार पर पाकिस्तान सरकार से इन ग्रामों का विनिमय करने की आशा करती है ?

**श्री अनिल के० चन्दा :** श्रीमान्, मैं इस प्रश्न को नहीं समझा । इस समय प्रश्न परिमाण का है और परिमाण हाल ही में किया जा चुका है । अभी हमारे पास प्रतिवेदन नहीं आया है ।

**डा० राम सुभग सिंह :** इस परिमाण का प्रयोजन क्या है ?

**श्री अनिल के० चन्दा :** यह एक विवादास्पद क्षेत्र है । ब्रह्मपुत्र नदी में कुछ छोटे छोटे द्वीप हैं जिनके बारे में हम कहते हैं कि वह हमारे हैं और वह कहते हैं कि उनके हैं । एक संयुक्त परिमाण किया गया है । हमारे पास अभी अन्तिम प्रतिवेदन नहीं आया है ।

**श्री बेली राम दास :** इस समय यह द्वीप किस के कब्जे में हैं ?

**प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :** बहुत से छोटे छोटे द्वीप हैं जिन पर सामान्यतः कोई नहीं रहता । इसी कारण विवाद उत्पन्न हुआ है । हमें पूर्ण प्रतिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है । हमें केवल इतनी सूचना मिली है कि परिमाण का काम समाप्त हो गया । प्रतिवेदन शीघ्र ही आयेगा ।

**श्री के० के० बसु :** क्या मैं जान सकता हूँ कि इस परिमाण के फलस्वरूप कोई समझौता हुआ है या कि दो पक्षों के बीच अभी मतभेद है ?

**श्री जवाहरलाल नेहरू :** जहां तक हमें ज्ञात है, दोनों पक्षों ने मिल कर परिमाण का काम पूरा कर लिया है । मैं निश्चित रूप से यह नहीं कह सकता कि पूरा समझौता हुआ है, परन्तु धारणा यही है कि एक सम्मत परिमाण किया गया है ।

**भारत और आस्ट्रिया के बीच व्यापार करार**

**\*३२३. डा० राम सुभग सिंह :** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत और आस्ट्रिया के बीच एक व्यापार करार पर हाल ही में हस्ताक्षर किये गये ;

(ख) यदि ऐसा हुआ है, तो यह करार कब से प्रभावी हुआ ; तथा

(ग) इस करार की मुख्य शर्तें क्या हैं ?

**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णभाचारी) :** (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) पहली जुलाई, १९५२ से ।

(ग) मैं माननीय सदस्य का ध्यान सदन के पुस्तकालय में रखी गई करार की प्रतिलिपियों की ओर दिलाना चाहता हूँ ।

**डा० राम सुभग सिंह :** श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि इस करार के प्रभावी होने के समय से भारत और आस्ट्रिया के बीच व्यापार की क्या स्थिति रही है ?

**श्री टी० टी० कृष्णभाचारी :** श्रीमान्, आयात तथा निर्यात के विषय में मुझे पूर्व सूचना चाहिये ।

**श्री एन० श्रीकान्तन नायर :** श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इस करार के अन्तर्गत नारियल के रेशे की बनी चटाइयां भी निर्यात की जायेंगी ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हां, श्रीमान्। नारियल के रेशे से बना धागा भी करार में सम्मिलित है।

श्री के० के० बसु : क्या मैं जान सकता हूं यदि इस करार के अन्तर्गत आस्ट्रिया से कोई मूल वस्तुएं भी आयात की जायेंगी ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, करार में कोई ऐसी शर्त नहीं जो आस्ट्रिया से मूल वस्तुओं के आयात को रोके।

श्री ए० बी० टाम्रः : क्या चाय भी एक पद है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हां, श्रीमान्।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न, संख्या ३२४।

श्री बी० पी० नायर : श्रीमान्, प्रश्न संख्या ३३० को भी जो दियासलाई से सम्बन्धित है, इसी के साथ लिया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : हां, इन दोनों का उत्तर साथ साथ दिया जा सकता है।

#### दियासलाई के कारखाने

\*३२४. श्री ए० सी० गुहा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५०, १९५१ तथा १९५२ में राज्यतः कितनी संख्या में भारतीय स्वामित्व और विदेशी स्वामित्व के दियासलाई के कारखाने थे ;

(ख) क्या सरकार के पास भारतीय स्वामित्व के कारखानों की ओर से कोई ऐसा अभिवेदन आया है कि विदेशी स्वामित्व के कारखानों से अनुचित प्रतियोगिता की अवस्था उत्पन्न हुई है ;

(ग) क्या इन कारखानों के उत्पादन पर कोई नियंत्रण है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ९ ]

(ख) छोटी इकाइयों ने गत अक्टूबर में यह अभिवेदन किया था कि वह बड़ी यंत्रीकृत इकाइयों की प्रतियोगिता करने में असफल हैं।

(ग) कोई अनुविध्यात्मक नियंत्रण नहीं है।

#### दियासलाई के कारखाने

\*३३०. श्री बी० पी० नायर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहली जनवरी, १९५३ को भारत में विद्यमान दियासलाई के कारखानों की क्या संख्या है ;

(ख) उन दियासलाई के कारखानों की संख्या कितनी है और उनके नाम क्या हैं जिन में पश्चिमी भारत दियासलाई समवाय (विमको) ने रुपया लगाया है ;

(ग) पहली जनवरी, १९५३ तक भारतीय दियासलाई उद्योग में विमको ने कुल कितनी पूंजी लगाई है और यह इस उद्योग में लगाये गये कुल सारे धन की कितनी प्रतिशत है ; तथा

(घ) यदि १५ अगस्त, १९४७ से, पहली जनवरी, १९५३ तक कोई दियासलाई के कारखाने बन्द हो गये हैं तो किस कारण उनकी कितनी संख्या है और उनके नाम क्या हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) १४७।

(ख) पश्चिमी भारत दियासलाई समवाय, सीमित, ने इन पांच दियासलाई के कारखानों में रुपया लगाया है ;

- (१) पश्चिमी भारत दियासलाई समवाय, सीमित, अम्बरनाथ, बम्बई ।
- (२) पश्चिमी भारत दियासलाई समवाय, सीमित, वशर्मनप्यत, मद्रास ।
- (३) पश्चिमी भारत दियासलाई समवाय, सीमित, कलक्टरबकगंज, बरेली, उत्तर प्रदेश ।
- (४) पश्चिमी भारत दियासलाई समवाय, सीमित, अलेम बाजार, डाकखाना २४ परगने, पश्चिमी बंगाल ।
- (५) आसाम दियासलाई समवाय, सीमित, धुब्री, आसाम ।

(ग) इस विषय में निश्चित जानकारी प्राप्य नहीं ।

(घ) बहुत से छोटे कारखाने इस कारण बन्द हुए कि उन का उत्पादन अनार्थक था और उनकी वित्तीय स्थिति बहुत ही कमजोर थी । सरकार के पास उनकी ठीक संख्या और उनके नामों के सम्बन्ध में पूरी जानकारी नहीं है ; ६६ नये कारखाने बन गये हैं ।

श्री ए० सी० गुहा : सदन पटल पर रखे गये विवरण से ज्ञात होता है कि भारतीय समवायों की संख्या १९८ से १४२ हो गई है । क्या मैं जान सकता हूँ कि संख्या में यह कमी होने से विद्यमान समवायों पर क्या प्रभाव रहा है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, उत्पादन में वृद्धि हुई है ।

श्री बी० पी० नायर : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि भारत में उत्पादित दियासलाईयों की कुल मात्रा के कितने प्रतिशत का निर्माण कुटीर उद्योगों द्वारा किया

जाता है और कितने प्रतिशत का यंत्रीकृत कारखानों द्वारा ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : १९५२ में विमको ने ४,३०,७७० पेटियों का उत्पादन किया जिन में प्रति पेटि ५० गुर्स डिबियां होती हैं; और अन्य कारखानों ने १,७६,९०२ पेटियों का ।

श्री ए० सी० गुहा : माननीय मंत्री के इस कथन के दृष्टिगोचर कि छोटे समवाय यंत्रीकृत कारखानों की प्रतियोगिता नहीं कर सकते, क्या सरकार को उत्पादन का कोई ऐसा नियंत्रण करने का विचार है जैसे कि बिजली के लेम्पों के बारे में किया गया है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : नहीं, श्रीमान् ।

श्री पी० टी० चाको : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि यदि सरकार ने दियासलाई के कुटीर उद्योग को प्रोत्साहन देने और उसका विकास करने के अभिप्राय से, जैसा कि पंचवर्षीय योजना में बतलाया गया है, कोई उपाय किया है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हां, श्रीमान् । कुटीर उद्योग को उत्पादन शुल्क के सम्बन्ध में विशेष सुविधा दी जा रही है । जितना छोटा कारखाना हो, उतनी ही अधिक सुविधा प्राप्त होती है । परिष्कृत गंधक जैसी सामग्री के संभरण के विषय में सरकार इन कुटीर उद्योगों की इकाइयों के प्रति विशेष व्यवहार करती है ।

श्री जयपाल सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि दियासलाईयों के निर्माण में जो मोम काम आता है वह देश में प्राप्त होता है या कि अभी विश्व-समूह के अन्तर्गत है, और हमें बाहर से कितनी मात्रा लानी पड़ती है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, मैं इस बात से सूचित नहीं हूँ कि गंधक के अतिरिक्त और भी कोई कच्चा माल है

जिस के संभरण के बारे में एक विश्व-समूह स्थापित किया गया है। प्रश्न के दूसरे भाग के बारे में मुझे पूर्व सूचना चाहिये।

**श्री बी० पी० नायर :** क्या मैं जान सकता हूँ यदि सरकार इस बात से सूचित है कि तिरुवांकुर-कोचीन राज्य से नरम लकड़ी के निर्यात पर प्रतिबन्ध हटाये जाने से वहाँ के दियासलाई के कारखानों को बन्द होना पड़ा क्योंकि विमको अपनी पूंजी के बल से सारी नरम लकड़ी का क्रय कर सका ?

**श्री टी० टी० कृष्णमाचारी :** श्रीमान्, मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

**कई माननीय सदस्य खड़े हुए—**

**उपाध्यक्ष महोदय :** इस अवस्था में मैं माननीय सदस्यों को कहना चाहता हूँ कि वह एक बात पर विचार करें। हाऊस आफ कामन्स में प्रति दिन ५० प्रश्नों का उत्तर दिया जाता है और एक प्रश्न के विषय में केवल दो अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दी जाती है। यहां मैं देखता हूँ कि हम अधिक से अधिक दस या बारह प्रश्नों का एक दिन में उत्तर दे सकते हैं और इस के फलस्वरूप और प्रश्न रुके पड़ते हैं। हम एक ही प्रश्न पर लगे रहते हैं और यह नहीं सोचते कि इतने ही महत्व के और प्रश्न रुके पड़ते हैं। इस परिस्थिति में मैं चाहता हूँ कि माननीय सदस्य इस बात पर विचार करें कि क्या हम अनुपूरक प्रश्नों की अधिकतम संख्या ३ से ५ तक निश्चित न करें ? मैं इस कार्यप्रणाली को अभी से नहीं अयनाऊंगा। परन्तु माननीय सदस्य इस बात को ध्यान में रखें और सोमवार से इस का पालन करने का यत्न करें।

**उदारहणतः,** इस प्रश्न को लीजिये। प्रश्न का अभिप्राय यह जानकारी प्राप्त करना था कि भारत में भारतीय स्वामित्व तथा विदेशी स्वामित्व के दियासलाई के कारखानों की क्या संख्या है, इत्यादि। मेरा विचार

है कि ऐसे प्रश्नों का उत्तर सदन में नहीं दिया जाना चाहिये। माननीय मंत्री द्वारा एक विवरण सदन पटल पर रखा जाना चाहिये और यदि उस से और कोई प्रश्न उत्पन्न होता हो वह बाद में पूछा जा सकता है। इस प्रकार सदन का बहुत सा समय बच जायेगा। मैं माननीय मंत्रियों से यह भी कहना चाहता हूँ कि किसी प्रश्न के उत्तर में जब विवरण सदन पटल पर रखा जाये, तो वह, जहां तक सम्भव हो, पूर्ण होना चाहिये।

**प्रायः** मैं देखता हूँ कि सदन में सविस्तार बातों के बारे में प्रश्न पूछे जाते हैं। हो सकता है कि माननीय सदस्यों को सविस्तार बातें याद न हों ? इस लिये ऐसे मामलों में अच्छा यही है कि माननीय सदस्य माननीय मंत्री को पत्र लिखें और आवश्यक जानकारी प्राप्त करें। मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय मंत्री प्रसन्नता से माननीय सदस्यों को जितनी भी जानकारी सम्भव हो दे देंगे। यदि यह कार्यप्रणाली अपनायी जाये तो बहुत से महत्वपूर्ण प्रश्न रुके नहीं पड़ेंगे। हम यह कार्य-प्रणाली सोमवार से चालू करें।

**श्री बी० पी० नायर :** अधिक अनुपूरक प्रश्न इन कारण पूछे जाते हैं कि प्रायः माननीय मंत्रियों के उत्तर ऐसे होते हैं जिन में बात का टालमटोल किया जाता है ... ..

**श्री के० के० बसु :** और उत्तेजक भी होते हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** उत्तेजन से उत्तेजन उत्पन्न होती है। मैं नहीं जानता कि इसका आरम्भ किस ओर से होता है। सम्भवतः प्रश्नों से उत्तेजन आरम्भ होती है। ऐसी भाषा का प्रयोग करने से कोई लाभ नहीं होता।

और मैं यह कहना चाहता हूँ कि मैं केवल ऐसे अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दूंगा जिन के बारे में प्रत्याशा की जा सकती है और जो प्रश्नों से ही उत्पन्न होते हों। प्रायः



मैं देखता हूँ कि सदस्यों के पास कुछ छिपी जानकारी होती है जिसकी बूछाड़ वह मंत्रियों पर करते हैं।

इस परिस्थिति में मैं केवल दो या तीन अनुपूरक प्रश्नों की अनुमति दूंगा और बहुत ही महत्वपूर्ण मामलों के विषय में अधिक से अधिक पांच की। और यह केवल ऐसे अनुपूरक प्रश्न होंगे जो पूछे गये प्रश्नों से संलग्न हों। यदि हम इस आधार पर चलें तो बहुत से ऐसे प्रश्न जो अब रुके पड़े रहते हैं पूछे जा सकते हैं और उनका उत्तर प्राप्त हो सकता है। मैं ने अब छपे हुए प्रश्नों की संख्या को ३० या ३५ पर निर्बन्धित किया है। परन्तु इतने प्रश्न भी हम समाप्त नहीं कर सकते।

**सरदार हुक्म सिंह :** क्या उस माननीय सदस्य को, जिसने प्रश्न पूछा हो, अनुपूरक प्रश्न पूछने में कोई अधिमान दिया जायेगा ?

**उपाध्यक्ष महोदय :** अवश्य। उन को तो अधिमान दिया जायेगा। मैं अन्य सदस्यों में भी अनुपूरक प्रश्न बांटने की कोशिश करूंगा।

**श्री केलप्पन :** क्या यह सम्भव है कि पूछे गये प्रश्नों के बारे में पहले ही लिखित उत्तर दिये जायें ताकि प्रश्न काल में अनुपूरक प्रश्न ही पूछे जायें ?

**उपाध्यक्ष महोदय :** इस मामले पर कई बार चर्चा हुई और विनिश्चय यही हुआ कि पहले ही लिखित उत्तर बांटने से प्रश्न काल का महत्व जाता रहेगा।

**श्री ए० सी० गुहा :** मैं इस प्रश्न के विषय में एक अनुपूरक पूछना चाहता हूँ। माननीय मंत्री ने बताया कि सरकार को ऐसा कोई विचार नहीं कि बड़े समवायों की उत्पादन पर निर्बन्धन लगाया जाये। क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या छोटे कुटीर उद्योगों

को बचाने के लिये सरकार ने कोई योजना की है ?

**श्री टी० टी० कृष्णमाचारी :** इस मामले में एक महत्वपूर्ण बात पर विचार करना है। दीख पड़ता है कि माननीय सदस्य इस बात को भूल जाते हैं कि दियासलाई के कारखाने एक प्रयोजन पूरा करते हैं, वह है उपभोक्ताओं का प्रयोजन। यदि संसद् की राय यह है कि दियासलाई के छोटे कारखानों के हित के लिये उपभोक्ताओं के हित का बलिदान करना चाहिये, तो संसद् अपनी राय प्रकट कर सकता है और सरकार उस को कार्यान्वित करेगी।

वास्तविक रूप में बिन्दु यह है कि हम छोटे कारखानों तथा उपभोक्ताओं के हक्क का, जहां तक हो सके, संश्लेषण करना चाहते हैं। यदि हम बड़े कारखानों पर प्रतिबन्ध लगायें तो उपभोक्ताओं को हानि होगी।

श्रीमान्, इस विषय में मैं दिये गये उत्तरों की पूर्णता के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। प्रश्न संख्या ३२४ से ३३० तक के बीच जो मेरे से सम्बन्धित प्रश्न हैं उन के बारे में मेरे पास १८ पृष्ठ की टिप्पणी है। यदि कोई ऐसा अनुपूरक प्रश्न पूछा जाये जिसका उत्तर इस टिप्पणी से न दिया जासके तो स्वाभाविक ही है कि मैं पूर्वसूचना चाहूँ।

**श्री जयपाल सिंह :** अगला प्रश्न लिये जाने से पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि मेरा प्रश्न दियासलाई में काम आने वाले मोम के बारे में था। परन्तु माननीय मंत्री ने गंधक का वर्णन किया। मैं ने एक सीधा प्रश्न पूछा था कि क्या दियासलाई के निर्माण में काम आने वाली कच्ची वस्तुओं में से एक बेख में ही बनती है ?

**उपाध्यक्ष महोदय :** इन दो प्रश्नों से यह कैसे उत्पन्न होता है ?

श्री जयपाल सिंह : नियन्त्रण का प्रश्न उठता है ।

उपाध्यक्ष महोदय : नियन्त्रण से अभिप्राय रचना है क्या ?

पहला प्रश्न तो भारतीय स्वामित्व तथा विदेशी स्वामित्व के समवायों के विषय में है । भाग क्या हैं और इनका देश में ही उत्पादन होता है या कि इनका आयात किया जाता है, यह बातें तो इस प्रश्न से संलग्न नहीं ।

दूसरा प्रश्न, संख्या ३३०, इस बात से सम्बन्धित है कि ऐसे दियासलाई बनाने के कारखानों की संख्या क्या है जिन में पश्चिमी भारत दियासलाई समवाय ने रुपया लगाया है, कुल पूंजी कितनी है, नाम क्या हैं, आदि । मैं नहीं समझ सकता कि यह प्रश्न कैसे उत्पन्न होता है ।

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : जो प्रश्न पूछा गया था वह दियासलाई में काम आने वाले मोम के समूह के बारे में था । मैं ने उत्तर दिया कि यह समूह गंधक का है और इसका नियन्त्रण अन्तर्राष्ट्रीय दुर्लभ सामग्री सम्बन्धी सम्मेलन द्वारा होता है । हम परिष्कृत गंधक का संभरण करते हैं जिस पर इस सम्मेलन का इतना नियन्त्रण नहीं । मेरा उत्तर था कि और कोई विषय समूह में नहीं रखी जाती है ।

श्री जयपाल सिंह : क्या मैं यह समझूं कि आसाम में दिग्बाई तेल समवाय द्वारा उत्पादित दियासलाई का मोम अन्तर्राष्ट्रीय समूह में नहीं है ?

उपाध्यक्ष महोदय : हम प्रश्न से बहुत दूर जा रहे हैं । अब हम अगला प्रश्न लेते हैं ।

बम्बई में हुआ अन्तर्राष्ट्रीय कपास सम्मेलन

\*३२५. सरदार हुसम सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) २ जनवरी, १९५३ को बम्बई में हुए अन्तर्राष्ट्रीय कपास सम्मेलन में जिन देशों के प्रतिनिधियों ने भाग लिया, उनके नाम क्या हैं ; तथा

(ख) क्या क्या विनिश्चय किये गये और उनका हमारे वस्त्र उद्योग पर क्या प्रभाव पड़ेगा ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ख). २ जनवरी, १९५३ को बम्बई में कोई कपास सम्मेलन नहीं बुलाया गया था ।

सरदार हुसम सिंह : क्या जनवरी के महीने में भारत में कोई ऐसा सम्मेलन बुलाया गया था जिस में विदेशों ने भी भाग लिया ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : जी नहीं, जहां तक मुझे ज्ञान है ऐसा कोई सम्मेलन नहीं था ।

भारत और पाकिस्तान के बीच सीमा का रेखीकरण

\*३२६. श्री बी० के० दास : क्या प्रधानमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) दो बंगालों के बीच, आसाम और पूर्वी बंगाल के बीच और पश्चिमी सीमान्त पर भारत और पाकिस्तान के बीच की कितनी सीमा का वास्तविक रूप में रेखीकरण किया गया है ;

(ख) सीमा के रेखीकरण के सम्बन्ध में जो अन्य निर्माण कार्य हो रहा है उस में कितनी प्रगति हुई है ;

(ग) सीमा के बारे में क्या अनिर्णीत बिवाद हैं और किन स्थानों पर ?

वैदेशिक कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) पश्चिमी तथा पूर्वी बंगाल के बीच लगभग ८३० मील लम्बी कुल सीमा में से ४३५.२७ मील की सीमा का रेखीकरण हुआ है। आसाम और पूर्वी बंगाल तथा पश्चिमी सीमान्त पर भारत और पाकिस्तान के बीच की सीमा का अभी रेखीकरण नहीं हुआ है।

(ख) तथा (ग). विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १०]

श्री बी० के० दास : विवरण के पृष्ठ २ पर लिखा है कि हाल ही में किसी ऐसे मामले पर विवाद उठा है जिस पर पहले समझौता हुआ था, और पृष्ठ ३ पर यह बताया गया है कि रक्षित पठारिया पहाड़ी और कुशियारा नदी के बारे में पहले वाले विवाद भी अभी ऐसे ही पड़े हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि इन नये तथा पिछले विवादों का निर्णय करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

श्री अनिल के० चन्दा : सामान्य पत्र-व्यवहार किया जाता है और जब मुख्य सचिव और अन्य प्रतिनिधियों का सम्मेलन होता है तो इन मामलों पर चर्चा की जाती है।

श्री बी० के० दास : क्या इस कार्य को समाप्त करने के लिये, मार्च, १९५३ तक की निश्चित कालावधि को विस्तृत किया जायेगा ? और यदि किया जायेगा तो कहाँ तक ?

श्री अनिल के० चन्दा : यदि आवश्यकता पड़े, तो स्वाभाविक ही है कि इसको विस्तृत किया जाये। परन्तु मैं इस समय कुछ नहीं कह सकता।

श्री एस० सी० देव : क्या माननीय मंत्री इस बात से सूचित हैं कि जनवरी के महीने

में पठारिया पहाड़ी के निकट की सीमा से कुछ पत्थर हटाये जाने का कोई झगड़ा था ?

श्री अनिल के० चन्दा : श्रीमान्, हम सीमा के रेखीकरण की चर्चा कर रहे हैं।

### अतिरिक्त सामुदायिक परियोजनायें

\*३२७. श्री बर्मन : क्या योजना मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन ५५ सामुदायिक परियोजनाओं के अतिरिक्त जिन का पहले ही निश्चय किया जा चुका है, सरकार १९५३ में और परियोजनायें चालू करने का विचार रखती है ;

(ख) यदि भाग (क) का उत्तर “हां” हो, तो किन राज्यों में यह अतिरिक्त परियोजनायें चालू की जायेंगी ; तथा

(ग) क्या इन परियोजनाओं को ऐसे क्षेत्रों में चालू करने का विचार है जिन को पहली ५५ परियोजनाओं में से कोई बांट में नहीं दी गई है ?

सिंघाई तथा बिद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी हां।

(ख) तथा (ग). राज्य सरकारों से सुझाव मांगे गये हैं। उन पर विचार करने के पश्चात् परियोजनाओं के स्थान-निर्धारण का विनिश्चय किया जायेगा।

श्री एन० श्रीकान्तन नायर : क्या मैं जान सकता हूँ कि इन नई परियोजनाओं को किस आधार पर चलाया जायेगा, राज्यों के क्षेत्रफल या कि राज्यों की जनसंख्या के आधार पर ?

श्री हाथी : जनसंख्या को तो ध्यान में रखा ही जायेगा, परन्तु प्राथमिक आधार किसी क्षेत्र की आवश्यकतायें होंगी। वहां की जनता का अपेक्षित उत्तर तथा वर्तमान चालू



परियोजनाओं के चलाने का ढंग भी विचार में रखा जायेगा।

**श्री बर्मन :** क्या स्थान-निर्धारण के विषय में सुझाव मांगते समय राज्य सरकारों को कोई ऐसा निर्देश दिया जायेगा कि केन्द्रीय सरकार इन परियोजनाओं को उन ही क्षेत्रों में चलाता चाहती है जो पहली ५५ परियोजनाओं के अन्तर्गत नहीं आते ?

**श्री हाथी :** राज्य सरकारों से कहा गया है कि प्रस्थापना सूचित करते समय इन सब बातों को ध्यान में रखें।

**श्री एम० डी० जोशी :** मैं जान सकता हूँ कि क्या बम्बई सरकार ने कोई नई प्रस्थापना प्रस्तुत की है ?

**श्री हाथी :** अभी तक नहीं।

**श्री एस० एन० दास :** क्या राज्य सरकारों को कुछ बांट दिये गये हैं जिन के विषय में उन से सिफारिशें मांगी गई हैं ?

**श्री हाथी :** अभी कोई बांट नहीं दिये गये हैं, केवल सिफारिशें मांगी गई हैं।

**श्री केलप्पन :** क्या मैं जान सकता हूँ कि कितनी नई परियोजनायें चलाने का विचार है ?

**श्री हाथी :** ५५ ब्लाक।

**श्री जयपाल सिंह :** इस बात के दृष्टि-गोचर कि उत्तर-पश्चिमी सीमान्त के क्षेत्रों को अभी किसी परियोजना का लाभ नहीं मिला है, क्या उत्तर पश्चिमी सीमान्त प्रान्त को प्राथमिकता दी जायेगी ?

**श्री हाथी :** उस बात की ओर भी ध्यान दिया जायेगा।

निर्यात व्यापार को चलाने के लिये  
सरकारी संघटन

\*३२८. श्री एम० एल० द्विवेदी :  
क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री बताने

की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशी व्यापार के किसी खण्ड को चलाने के लिये सरकारी स्वामित्व वाला या सरकार द्वारा प्रवर्तित संघटन स्थापित करने के प्रश्न का परीक्षण करने के लिये जो समिति नियुक्त की गई थी उस की सिफारिशों सरकार को स्वीकार्य थीं या नहीं ;

(ख) भारत के विदेशी व्यापार की परिस्थितियों, विशेषकर बाजार की मन्दी तथा अनिश्चित प्रवृत्तियों के दृष्टिगोचर शीघ्र परीक्षण तथा स्थिति का पुनर्विलोकन करने के लिये जो द्वि-सदस्यीय समिति नियुक्त की गई थी क्या उस ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया ;

(ग) यदि किया है तो इन सिफारिशों पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है या किये जाने की सम्भावना है ; तथा

(घ) क्या सरकार को इस पुनर्विलोकन समिति का प्रतिवेदन सदन पटल पर रखने का विचार है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) १९४९ में स्थापित की गई राज्य व्यापार समिति की सिफारिशों का सरकार ने परीक्षण किया और उचित यह समझा गया कि वर्तमान परिस्थितियों के दृष्टिगोचर इन का पुनर्विलोकन होना चाहिये। इस लिये एक छोटी समिति बनाई गई है जो कि इस मामले में अग्रेतर जांच पड़ताल करेगी।

(ख) नहीं, श्रीमान्। समिति अभी अपने कार्य में लगी हुई है।

(ग) उत्पन्न नहीं होता।

(घ) हां, श्रीमान्।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस समिति की नियुक्ति से,

जिसको कि अपना कार्य शीघ्र समाप्त करना था, अब तक कितना समय बीत गया ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : : श्रीमान्, लगभग ६ मास ।

श्री बी० पी० नायर : क्या मैं जान सकता हूँ कि अब तक की गई जांच से इस बात का पता लगा है कि भारत का विदेशी व्यापार चलाने वाले विदेशी उद्यमों को कितना लाभ प्राप्त हुआ है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मेरे विचार में यह बात समिति द्वारा विचार किये जाने वाली बातों में सम्मिलित नहीं है ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या मैं समिति के सदस्यों के नाम जान सकता हूँ ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्री एस० बी० कृष्णमूर्ति राव, संसद् सदस्य, तथा श्री बी० पी० झुनझुनवाला, संसद् सदस्य, समिति के सदस्य हैं ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : क्या मैं जान सकता हूँ कि समिति द्वारा यह कार्य कब तक समाप्त किये जाने की आशा है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, मेरा अनुमान है कि अगले ६ से ८ सप्ताह तक ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि भारत के अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में अनिश्चित प्रवृत्तियों और बाज़ार की मन्दी के क्या कारण हैं ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : यह इस प्रश्न से कैसे संलग्न है ?

श्री एम० डी० रामास्वामी : विदेशी बाज़ारों में हस्त-करघे के वस्त्र के व्यापार को ठेस पहुंचने के दृष्टिगोचर क्या सरकार को इस व्यापार के लिये राज्य के स्वामित्व की या राज्य द्वारा प्रवर्तित एक संस्था स्थापित करने का विचार है ?

उपाध्यक्ष महोदय : वह जानना चाहते हैं कि क्या हस्त-करघे के वस्त्र के निर्यात व्यापार के बारे में एक पृथक् संस्था या निगम स्थापित करने का कोई विचार है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, पहली बात तो यह है कि अखिल भारतीय हस्त-करघा मंडली अब इस बात से सूचित है । सुझाव तो कितने ही दिये जाते हैं कि निर्यात कैसे चलाया जाना चाहिये । परन्तु अभी हमारे सामने एक निगम स्थापित करने के विषय में कोई गम्भीर सुझाव नहीं ।

### विदेशों में विक्रय के लिये अनुदान

\*३२९. श्री बी० पी० नायर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जैसे भारतीय पटसन मिल्ज संघ को संयुक्त राज्य अमरीका में विज्ञापन आन्दोलन में सहायता के लिये अनुदान दिये गये, क्या वैसे ही संयुक्त राज्य अमरीका या और किसी विदेश में अन्य किसी पण्य के विक्रय को बढ़ावा देने के लिये भारत सरकार ने अनुदान दिये हैं ; तथा

(ख) यदि भाग (क) का उत्तर 'हां' हो, तो क्या सरकार को सदन पटल पर एक ऐसा विवरण रखने का विचार है जिस में १९५० तथा १९५१ में दिये गये या १९५२ में उपहृत किये गये ऐसे अनुदानों का विस्तृत वर्णन हो ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) जी हां । चाय का बाज़ार विस्तृत करने से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय मंडली को विदेशों में चाय के विक्रय में वृद्धि करने के लिये अंशदान दिये गये हैं ।

(ख) सदन पटल पर एक विवरण रखा हुआ है जिस में अपेक्षित जानकारी दी गई है ।

### विवरण

चाय का बाजार विस्तृत करने से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय मंडली को भारत के अंशदान

वर्ष	राशि
(१ अक्टूबर से ३० सितम्बर तक)	
	रुपये
१९४९-५०	५६,१७,२१८
१९५०-५१	३६,७३,४६९
१९५१-५२	६१,२३,४००

श्री बी० पी० नायर : इस बात के दृष्टि-गोचर कि नारियल की जटा के निर्यात में पतन हुआ है और! स के परिणामस्वरूप तिरुवांकुर-कोचीन राज्य में लाखों मनुष्य बेकार हो गये हैं, क्या मैं जान सकता हूँ कि यदि विदेशों में नारियल की जटा और इस से निर्मित वस्तुओं, उदाहरणतः चटाइयों आदि के विक्रय को बढ़ावा देने के लिये सरकार ने कोई उपाय किया है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हां, श्रीमान् । हम ने अपने व्यापार आयुक्तों को कहा है कि वह इस मामले की ओर ध्यान दें और मुझे यह कहने में प्रसन्न है कि अब स्थिति इतनी बुरी नहीं जितनी आठ या नव मास पूर्व थी । मैं माननीय सदस्य से यह भी कहना चाहता हूँ कि हमारा सदन के सम्मुख एक विधेयक प्रस्तुत करने का विचार है जिस के अन्तर्गत हम एक अनुविध्यात्मक नारियल जटा मण्डली स्थापित करेंगे जो कि जटा सम्बन्धी सारे मामलों, अर्थात् देश में तथा विदेशों में इसके विक्रय की, देख-भाल करेगी ।

श्री बी० पी० नायर : व्यापार आयुक्तों को इस मामले के बारे में लिखने के अतिरिक्त क्या नारियल की जटा के व्यापार को बढ़ावा देने के लिये कोई वास्तविक अनुदान दिये गये हैं ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : यदि किसी संघटन को अनुदान दिया गया होता तो उसका वर्णन उस विवरण में किया गया होता जो मैं ने सदन पटल पर रखा है ।

श्री बी० पी० नायर : क्या मैं जान सकता हूँ कि यह ६१ लाख से कुछ अधिक धनराशि किस संस्था द्वारा व्यय की जाती है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : चाय का बाजार विस्तृत करने से सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रीय मंडली द्वारा ।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या मैं जान सकती हूँ कि संयुक्त राज्य में चाय के विक्रय के लिये प्रचार आन्दोलन चलाने वाली इस मंडली के सदस्य कौन हैं और क्या प्रचार करने के लिये इस संघटन में भारत की ओर से भी कोई प्रतिनिधि है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : संयुक्त राज्य में वहां के चाय व्यापारियों के सहयोग से एक चाय परिषद् स्थापित किया गया है और उस में इंडोनेशिया तथा श्रीलंका की सरकारों का भी सहयोग है । मंडली के सदस्य इस प्रकार से हैं : वित्तीय अंशदान देने वाले देशों के ६ प्रतिनिधि और चाय व्यापारियों के ६ । वर्तमान व्यवस्था में भारते का अंशदान ४५०,००० डालर है ।

### सरकार द्वारा खादी का क्रय

\*३३१. श्री दाभी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अपनी कपड़े की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिये खादी का क्रय करने के विषय में सरकार की नीति क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : सरकार की नीति यही है कि भिन्न राजसेवाओं की विशेष अपेक्षाओं और उचित मात्रा की बचत को ध्यान में रखते हुये, जहां तक व्यवहार्य हो सरकारी प्रयोजनों के लिये खादी के उपयोग का प्रोत्साहन दिया जाये।

श्री दाभी : क्या मैं जान सकता हूं की केन्द्रीय सरकार की कपड़े की वार्षिक अपेक्षा कितनी है और इस में से कितनी खादी से पूरी की जाती है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

श्री दाभी : क्या मैं जान सकता हूं कि किस कारण सरकार अपनी अधिकांश अपेक्षाएँ खादी से ही पूरी नहीं करती ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, कारण प्रश्न के उत्तर में बताये गये हैं।

डा० रामनारायण सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि खादी के उत्पादन तथा उपयोग को बढ़ावा देने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : यह प्रश्न बाद में पूछा जायेगा फिर भी मैं माननीय सदस्य को यह बताना चाहता हूं कि हम ने इस प्रयोजन के लिये एक संघटन स्थापित किया है और इस ने अपना कार्य आरम्भ किया है। कुछ अनुदान दिये गये हैं। उन्होंने ने कुछ मुझाव दिये हैं। १९५३-५४ के लिये उनको अधिक धन निधि देने का हमें विचार है। सरकार खादी को प्रोत्साहन देने की बहुत इच्छुक है।

श्री एम० डी० रामास्वामी : क्या हस्त-करघे से बनाया कपड़ा क्रय करने का भी कोई विचार है।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

श्री केलप्पन : क्या माननीय मंत्री गत तीन वर्ष में केन्द्रीय सरकार द्वारा क्रय की गई खादी के आंकड़े बता सकते हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न से संलग्न नहीं।

श्री बैलायुधन : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या केवल भारत सरकार के चपड़ासियों को ही यह कपड़े पहनने पर बाध्य किया गया था और अन्य पदाधिकारियों को नहीं ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मंत्रियों को भी।

गिरिदिह की कोयले की खानें (छंटनी)

\*३३२. सरदार ए० एस० सहगल :

(क) क्या उत्पादन मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि यह सच है क्या कि गिरिदिह की कोयले की खानों में से २,००० खनिकों की निकट भविष्य में छंटनी होगी ?

(ख) क्या सरकार के पास कोई अभिवेदन आया है। और यदि आया है तो किस तारीख को ?

(ग) क्या यह सच है कि बंगाल और बिहार की कोयले की खानों के स्वामी धनबाद में औद्योगिक अधिकरण को सौंपे गये एक विवाद में एक पक्ष है ?

(घ) क्या यह सच है कि एक तथ्य शोधक समिति नियुक्त की गई थी, और यदि की गई थी तो उपरोक्त भाग (क) में पूछी गई छंटनी के बारे में इस की क्या जांच थी ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) जी हां।

(ख) जी हां। अन्य श्रमिकों के अभिवेदनों के अतिरिक्त डा० पी० बी० गुप्ता से २ जनवरी १९५३ को।

(ग) जी हां।

(घ) जी हां। समिति की सिफारिशें यह हैं :-

(१) इस समय गिरिदिह की कोयले की खानों में फालतू श्रमिकों और कर्मचारवृन्द की संख्या २,४५७ है।

(२) प्रति वर्ष और श्रमिक फालतू होते जायेंगे क्योंकि खानों में खनिज पदार्थ समाप्त होता जायेगा।

### हिन्दुस्तान नौ-प्रांगण में पोत निर्माण

\*३३३. सरदार ए० एस० सहगल :

(क) क्या उत्पादन मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि विशाखापत्तनम के नौ-प्रांगण में एक पोत निर्माण करने में क्या लागत आती है और इंगलिस्तान में क्या ?

(ख) क्या यह सच है कि विशाखापत्तनम में एक पोत निर्माण करने में इंगलिस्तान के प्रति २२ लाख रुपये अधिक लागत लगती है ?

(ग) क्या सीन्धिया वालों ने १९५० में तीन माल के पोत निर्माण करने के आदेश तथा अगस्त, १९५१, में दिये गये आदेशों को पूरा किया है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) तथा (ख). एक पोत का मूल्य उसके आकार तथा उसमें उपयोग किये गये यन्त्रों के प्रकार पर निर्भर है। अब तक इस नौ-प्रांगण में जो ८,००० डेड वेट टन के प्रकार का पोत बनाया गया है, इंगलिस्तान में उस के निर्माण की वर्तमान लागत ५१ लाख रुपये बताई जाती है और विशाखापत्तनम में ७६ लाख रुपये है।

(ग) सरकार ने जो ६ पोत बनाने का आदेश दिया था उनका भुगतान इन तारीखों को किया गया :

एस० एस० जलपद्म	१८-१-५१
एस० एस० जलपालक	३-४-५१
एस० एस० जलपुत्र	२-७-५१
एस० एस० जलरानी	९-६-५२
एस० एस० जलप्रताप	९-८-५२
एस० एस० जलपुष्प	१७-१०-५२

पहले तीन का निर्माण सीन्धिया वालों ने किया और दूसरे तीन का हिन्दुस्तान नौ-प्रांगण, सीमित, ने जिस में सीन्धिया वाले भागीदार हैं।

डा० जंका सुन्दरम् : क्या मैं जान सकता हूँ कि फ्रांसीसी नौ-विशेषज्ञों के व्यवसाय संघ को क्या पारिश्रमिक प्राप्त होता है और पोतों का निर्माण करने के लिये उनको कितना कमीशन दिया जाता है ?

श्री के० सी० रेड्डी : श्रीमान् यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। परन्तु यदि आप अनुमति दें तो मैं उत्तर दूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : हां।

श्री के० सी० रेड्डी : फ्रांसीसी समवाय के साथ जो करार किया गया है उसमें बहुत पदों के बारे में उपबन्ध हैं और वह कई पृष्ठों पर लिखा हुआ है। हिन्दुस्तान नौ-प्रांगण का काम कार्यपटुता से चलाने के लिये इस समवाय के कुछ विशेषज्ञ यहाँ काम कर रहे हैं। मेरे पास ठीक आंकड़े नहीं हैं, परन्तु मुझे स्मरण है कि उन में से प्रत्येक को ४,००० रुपये प्रति मास दिया जाता है। मेरे विचार में कमीशन कुल बिक्री पर ४ १/२ प्रति शत दिया जाता है। और भी कई विस्तृत बातें हैं जिन के बारे में मैं अपने आप को वाग्बद्ध नहीं कर सकता जब तक कि मैं कागजात न देखूँ। यदि माननीय सदस्य

पृथक् प्रश्न पूछें तो मुझे उसका उत्तर में प्रसन्नता होगी। जहां तक मुझे स्मरण है, मेरा ख्याल है कि करार की शर्तें सदन पटल पर रखी गई हैं।

**डा० लंका सुन्दरम् :** मुझे इस बात का ज्ञान नहीं कि करार सदन पटल पर रखा गया था। क्या माननीय मंत्री इस को पटल पर रखवायेंगे ?

**उपाध्यक्ष महोदय :** वह ऐसा करेंगे।

**श्री जयपाल सिंह :** माननीय मंत्री ने हमें ८,००० टन सामर्थ्य वाले पोत के आंकड़े दिये। क्या इस का अभिप्राय यह है कि हम अधिक भार के पोतों का निर्माण नहीं कर सकते ?

**श्री के० सी० रेड्डी :** हम १५,००० टन तक के पोतों का निर्माण कर सकते हैं। परन्तु विचार यह है कि वर्तमान अवस्था में इसी टक्के के पोत हमारी अपेक्षाएँ पूरी करेंगे।

**बाबू रामनारायण सिंह :** श्रीमान्, मैं आप से इस के सम्बन्ध में एक बात जानना चाहता हूँ। यदि अध्यक्ष किसी अनुपूरक प्रश्न की अनुमति दें तो क्या कोई माननीय मंत्री यह कह सकते हैं कि यह प्रश्न उत्पन्न होता है या नहीं होता ?

**उपाध्यक्ष महोदय :** मैं सर्वज्ञ तो नहीं हूँ। एक मंत्री मेरा ध्यान इस बात की ओर दिला सकता है कि कोई प्रश्न संलग्न नहीं है। उत्तर तो उसी ने देना है। मेरे विचार में मंत्री द्वारा यह बताना कि प्रश्न संलग्न नहीं, वैध है।

**श्री झुनझुनवाला :** उत्तर में बताया गया है कि इंगलिस्तान में पोत के निर्माण की लागत ५९ लाख रुपये है और भारत में ७६ लाख। कौन से पद हैं जिन पर हमें अधिक व्यय करना पड़ता है ?

**श्री के० सी० रेड्डी :** मैं इस प्रश्न का उत्तर देने का प्रयत्न करूंगा। यदि एक नौ-प्रांगण का सामर्थ्य आर्थिक दृष्टि से उचित सामर्थ्य से कम हो तो प्रति पोत बहुत अधिक ऊपरी लागत लगती है। एक नौ-प्रांगण में प्रति वर्ष कम से कम ५ या ६ पोतों का निर्माण किया जाना चाहिये। परन्तु विशाखापत्तनम में हम केवल ३ या ४ पोतों का निर्माण कर सकते हैं। यदि हमारे पास एक अच्छा निर्माण कार्यक्रम हो तो यह ऊपरी लागत कम हो जायेगी। साथ ही मजदूरी का व्यय भी है और लोहा, इस्पात तथा अन्य अपेक्षित यन्त्र हैं। हमारे देश में इंगलिस्तान के प्रति इस्पात का मूल्य भी अधिक है। जब हमारे पोत निर्माण के प्रांगण का पूरा विकास हो जाये तो हमारे यहां पोत का मूल्य इंगलिस्तान के मुकाबले में कम होगा। वर्तमान अवस्था में भी हमारे पोतों का मूल्य संयुक्त राज्य अमरीका और अन्य देशों में निर्मित पोतों के मुकाबले में कम है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अगला प्रश्न लीजिये।

**चाय उद्योग सम्बन्धी त्रिदलीय सम्मेलन**

\*३३६. **श्री तुषार चटर्जी :** क्या आणिक्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२ में कलकत्ता में चाय उद्योग में आये संकट पर चर्चा करने के लिये बुलाये गये त्रिदलीय सम्मेलन का क्या परिणाम रहा ;

(ख) क्या कोई ऐसा सूत्र निकाला गया जिस पर सब सहमत हों ;

(ग) यदि निकाला गया, तो क्या चाय के उपवनों के स्वामी इस का परिपालन कर रहे हैं ;



(घ) क्या यह सच है कि सम्मेलन के उपरान्त भी आसाम और पश्चिमी बंगाल के कई चाय के उपवनों के स्वामियों ने चाय का उगाना बन्द कर लिया ;

(ङ) यदि किया है तो इन में फिर से चाय उगाये जाने के विषय में सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ; तथा

(च) चाय के उपवनों में काम करने वाले श्रमिकों को सस्ते मूल्य पर राशन संभरण करने के विषय में सरकार की क्या नीति है ?

**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) :** (क) से (ग) ६ फरवरी, १९५३ को जारी किये गये उस प्रेस-नोट की प्रतिलिपि सदन पटल पर रखी हुई है जिसमें रोजस्थालियों सम्बन्धी औद्योगिक समिति, जिसकी बैठक १९ तथा २० दिसम्बर, १९५२ को कलकत्ता में हुई, की सिफारिशों और उन पर सरकार की कार्यवाही घोषित की गई थी । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ११]

(घ) हां, श्रीमान् ।

(ङ) चाय के उपवनों को बन्द करने के कारण चाय के मूल्य में निरन्तर मंदी और अपयुक्ति वित्तीय स्रोत हैं । इन उपवनों में फिर से काम जारी कराने के प्रश्न पर सम्बन्धित राज्य सरकारें विचार कर रही हैं ।

(च) यह मामला श्रमिकों, चाय के उपवनों के स्वामियों और सम्बन्धित सरकारों ने आपस में तय करना है ।

**श्री तुषार चटर्जी :** मैं जान सकता हूं कि यह सच है क्या कि प्रेस-नोट में जिस द्वि-दलीय समझौता की ओर निर्देश किया गया है उस में यह भी लिखा है कि अनुसन्धान होने तक श्रमिकों की काम की शर्तों और सुविधाओं में कोई परिवर्तन नहीं होगा ।

**श्री टी० टी० कृष्णमाचारी :** हो सकता है कि द्वि-दलीय समझौते की यह भी एक शर्त थी, परन्तु मैं नहीं समझता कि जब कोई द्वि-दलीय करार ही नहीं हुआ है तो यह द्वि-दलीय सिफारिश कैसे किसी भी पक्ष के लिये बाध्य है ?

**श्री ए० सी० गुहा :** मैं याद दिलाना चाहता हूं कि इसी या गत सत्र में माननीय मंत्री ने कहा था कि जब यह रियायतें दी जायेंगी तो शर्त यह रखी जायेगी कि कोई श्रमिक काम से निकाले नहीं जायेंगे । क्या मैं जान सकता हूं कि यह शर्त पूरी कर ली गई है क्या ?

**श्री टी० टी० कृष्णमाचारी :** यह विशेष प्रश्न सरकार द्वारा दी गई रियायतों से सम्बन्धित नहीं । केन्द्रीय सरकार द्वारा दी गई रियायतें बैंकों को प्रतिभूतियां देने तक ही परिसीमित हैं और मेरे विचार में इन उपवनों के बारे में जिन्हें इन रियायतों से सुलाभ मिला है यह करार अभी बाध्य है ।

**श्री एच० एन० मुकर्जी :** क्या मैं जान सकता हूं कि जब श्रमिक तथा स्वामी सहमत थे तो सरकार ने भी उसी समय अपनी सम्मति क्यों न दी ?

**श्री टी० टी० कृष्णमाचारी :** श्रमिकों और स्वामियों को तो सहमत ही होना था, परन्तु मुख्य रूप से उत्तरदायित्व सरकार का ही था ।

**श्री पी० टी० चाको :** इस बात के दृष्टिगोचर कि सम्मेलन में किसी संकल्प पर सम्मति नहीं हुई, मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार के प्रतिनिधियों ने चाय के उद्योग को संकट दशा में से निकालने के लिये किसी उपाय का संकल्प प्रस्तुत नहीं किया ?

**श्री टी० टी० कृष्णमाचारी :** इस प्रश्न पर सदन में पहले भी चर्चा हुई है । मैं ने

इसका उत्तर दिया है और मेरे कार्यबन्धु, माननीय श्रम मंत्री ने भी इस मामले की ओर निर्देश किया। इस प्रकार के त्रिदलीय सम्मेलन में सरकार कोई संकल्प प्रस्तुत नहीं करती।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न लीजिये।

बेगार

\*३३८. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या प्रधान मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि संयुक्त राष्ट्र की विशेष समिति ने, जिसके सभापति श्री ए० रामास्वामी मुदलियार हैं, विश्व में बेगार की प्रथा के बारे में क्या जांच की है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : बेगार सम्बन्धी एतदर्थ समिति ने अभी अपना कार्य समाप्त नहीं किया है। आशा की जाती है कि समिति के प्रतिवेदन पर १७ अप्रैल को आरम्भ होने वाले चौथे सत्र में विचार किया जायेगा।

श्री एम० आर० कृष्ण : क्या मैं जान सकता हूँ कि किन देशों में भारतीय नागरिकों को बेगार पर लगाया जाता है और उनको इस कष्ट से मुक्त करने के लिये भारत सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

श्री अनिल के० चन्दा : यह प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता।

श्री बैलायुधन : क्या मैं जान सकता हूँ कि भारत में प्रचलित बेगार पर भी समिति विचार करेगी ?

श्री अनिल के० चन्दा : समिति ने अपनी प्रश्नमाला हमें भेजी थी और हमने उत्तर भेज दिया।

बाबू रामनारायण सिंह : इस सरकार ने समिति के विचार के लिये क्या क्या सामग्री भेजी है ?

उपाध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न का उत्तर देना सम्भव है क्या ?

श्री अनिल के० चन्दा : इसका उत्तर बहुत ही लम्बा है और २० पृष्ठों पर लिखा जा सकता है। मैं इस मामले की विस्तृत बातों की चर्चा करने में समर्थ नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न लीजिये।

मलाया में मारे गये भारतीय

\*३३९. श्री एम० आर० कृष्ण : (क) क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मलाया में आतंकवादी आन्दोलन में कितने भारतीय मारे गये हैं ?

(ख) यह भारतीय मलाया में क्या करते थे ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) आपात के आरम्भ से १९५२ के अन्त तक २४८ भारतीय आतंकवादियों द्वारा मारे गये।

(ख) मारे गये भारतीय खड़ इकट्ठा करने का काम, जागीरों में श्रमिकों का काम, पुलिस के सिपाही, मोटर चालक, अध्यापक, टिकट परीक्षक या दूरभाष चालक का काम करके अपना निर्वाह करते थे। जब वह मारे गये उस समय वह या तो अपना सामान्य काम कर रहे थे या रेल अथवा मोटर में यात्रा करते थे।

श्री एम० आर० कृष्ण : क्या मैं जान सकता हूँ कि इन लोगों के परिवारों को मलाया की सरकार ने कोई प्रतिकर दिया है ?

श्री अनिल के० चन्दा : असैनिकों के विषय में आपात असैनिक आघात प्रतिकर विनियमों अथवा श्रमिक प्रतिकर अधिनियम के अन्तर्गत मलाया के प्राधिकारी मृत्यु या आघात की दशा में प्रतिकर देते हैं। परन्तु



सम्पत्ति की हानि के लिये कोई प्रतिकर नहीं दिया जाता ।

श्री एम० आर० कृष्ण : क्या उनके परिवारों ने भारत सरकार से कोई ऐसी प्रार्थना की थी कि भारत में उनका पुनर्वास किया जाये ?

श्री अनिल के० चन्दा : मुझे कोई ऐसी सूचना नहीं ।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या भारत सरकार मलाया के विप्लवियों के लिये "आतंकवादी" शब्द का प्रयोग करना चाहती है ?

श्री अनिल के० चन्दा : प्रश्न ही तो आतंकवादियों के बारे में है ।

श्री के० के० बसु : क्या हम जान सकते हैं कि उन में से कितने फौजी कार्यवाही से मारे गये ?

श्री अनिल के० चन्दा : प्रश्न है कि आतंकवादी आन्दोलन में कितने मारे गये । स्पष्ट ही है कि वह आतंकवादियों के हाथों मारे गये ।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या यह सच है कि आंकड़े में इस बारे में कोई निर्देश नहीं कि मलाया के विप्लवी जो हैं उन को क्या कुछ हानि हुई है ?

श्री अनिल के० चन्दा : मैं ने केवल आतंकवादी आन्दोलन में मारे गये भारतीयों के बारे में आंकड़े प्रस्तुत किये हैं ।

श्री पी० टी० चाको : समाचारपत्रों में आई इस खबर के दृष्टिगोचर कि यह आतंकवादी साम्यवादी हैं क्या मैं जान सकता हूँ यदि भारतीय साम्यवादी दल का इस आन्दोलन से कुछ सम्बन्ध है ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : हम इस प्रश्न पर चर्चा नहीं कर सकते ।

उपाध्यक्ष महोदय : हम ऐसे प्रश्न पर चर्चा नहीं करते ।

श्री जयपाल सिंह : माननीय मंत्री ने विभिन्न व्यवसायों की सूची दी और बताया कि भारतीय लोग आतंकवादी आन्दोलन में मारे गये । मैं जानना चाहता हूँ कि जो भारतीय मारे गये उनका क्या क्या व्यवसाय था ?

श्री अनिल के० चन्दा : हमारे पास २४८ मनुष्यों की सूची है, क्या मुझ से यह आशा की जाती है कि मैं प्रत्येक व्यक्ति का व्यवसाय बताऊँ ?

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं । अब हम अगला प्रश्न लेते हैं ।

अखिल भारतीय हस्त-करघा मंडली

\*३४०. श्री एस० एन० दास : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अखिल भारतीय हस्त-करघा मंडली की महत्वपूर्ण सिफारिशें क्या थीं ?

(ख) इन में से कौन सी सरकार ने स्वीकार कर के प्रभावी की ?

(ग) हस्त-करघा उद्योग के विकास तथा उन्नति के लिये सरकार ने कौन कौन से महत्वपूर्ण मामलों पर मंडली को राय देने के लिये कहा था ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) से (ग). विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १२ ]

श्री एस० एन० दास : विवरण से प्रतीत होता है कि कुछ राज्यों के विषय में चालू और नई योजनाओं के लिये क्रमशः २,३३,४०५ और २,४२,३२३ रुपये के अनुदान दिये जाने की सिफारिश की गई थी जो कि सरकार ने स्वीकार कर ली है । क्या मैं जान सकता हूँ कि यह कौन से राज्य

हैं जिन के विषय में सरकार ने यह योजनायें स्वीकार की हैं।

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

श्री एस० एन० दास : विवरण में बताया गया है कि हस्तकरघा मंडली ने हस्तकरघे से निर्मित वस्त्र के लिये देश के अन्दर और विदेशों में विपणि के सम्बन्ध में दो योजनाओं की सिफारिशें की हैं जो सरकार के पास विचाराधीन हैं। क्या मैं जान सकता हूं कि उनके मुख्य लक्षण क्या हैं ?

श्री टी टी० कृष्णमाचारी : वह अभी विचाराधीन ही हैं। मैं इस प्रश्न का उत्तर देने में समर्थ नहीं।

श्री दाभी : क्या मैं जान सकता हूं कि हस्तकरघा मंडली और हाल ही में नियुक्त की गई खादी मंडली के कृत्यों में क्या अन्तर है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : खादी तथा ग्राम उद्योग मंडली का सम्बन्ध खादी तथा ग्राम उद्योगों से ही रहेगा। हस्तकरघा मंडली हस्तकरघे से निर्मित वस्त्र का काम संभालेगी, और यह आवश्यक नहीं कि यह हाथ के बुने सूत से ही बनाया गया वस्त्र ही हो।

श्री राघवय्या : क्या मैं जान सकता हूं कि हस्तकरघा मंडली में किस किस हस्तकरघा बुनकरों के संघटन के प्रतिनिधि हैं ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : किसी संघटन का मंडली में प्रतिनिधित्व नहीं।

श्री राघवय्या : क्या सरकार इस मंडली में हस्तकरघा बुनकरों के संघटनों को प्रतिनिधित्व देने की वांछनीयता पर विचार करेगी ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : सरकार की राय में हस्तकरघा बुनकरों के संघटनों की राय इस मंडली के सामने रखने के सम्बन्ध में पर्याप्त प्रतिनिधित्व का प्रबन्ध है।

### पटसन उद्योग

\*३४१. श्री ए० सी० गुहा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच वर्षों में पटसन उद्योग के काम का क्या सरकार ने सर्वतोमुखी पुनर्विलोकन किया है ;

(ख) क्या पटसन उद्योग के हर पहलू की जांच करने का सरकार को कोई विचार है ; तथा

(ग) यदि है, तो यह जांच कब आरम्भ की जाने की आशा है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) कोई विशेष पुनर्विलोकन नहीं किया गया है, परन्तु विभाजन के समय से सरकार प्रति मास उद्योगों के काम को विशेषतः ध्यान में रखती रही है।

(ख) तथा (ग). सरकार, यथा-सम्भव शीघ्र एक जांच आयोग नियुक्त करने पर विचार कर रही है जो कि कच्चे पटसन तथा पटसन से निर्मित वस्तुओं के विषय में विपणि प्रथा का विशद् परीक्षण करेगा।

श्री ए० सी० गुहा : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार इस बात से सूचित है क्या कि स्वतन्त्रता प्राप्त करने के समय से पटसन उद्योग की रचना में इतना मूल परिवर्तन हुआ है कि उद्योग के तीनों खण्ड, अर्थात् कच्चे पटसन का संभरण, पटसन की मिलों का प्रबन्ध तथा पटसन की वस्तुओं का निर्यात, एक ही गुट्ट के हाथों में आये हैं ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : म तब तक अपनी राय नहीं देना चाहता हूँ जब तक कि जांच आयोग का प्रतिवेदन प्राप्त न हो ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या मैं जान सकता हूँ कि यह आयोग केवल कच्चे पटसन की विपणि के बारे में ही जांच करेगा या कि पटसन उद्योग के सब पहलुओं की ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : श्रीमान्, आयोग तो प्राथमिक रूप से पटसन उद्योग के कर्मकरण और पटसन की वस्तुओं की विपणि के सम्बन्ध में जांच करेगा । स्वाभाविक ही है कि कच्चे पटसन की विपणि भी जांच के अन्तर्गत आयेगी ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या आयोग की निर्देश्य शर्तों में यह बात नहीं होगी कि कच्चे पटसन के संभरण को सरकार अपने हाथ में ले ले ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : नहीं, श्रीमान् ।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सच है कि भारत सरकार ने इस शर्त पर पाकिस्तान को सस्ते से सस्ते दाम पर कोयला देना स्वीकार किया है कि उस को विज्ञप्ति तथा अधिक शुल्क दिये बिना पटसन मिल सके ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : सरकार की ऐसी किसी वाग्बद्धता से मैं सूचित नहीं हूँ ।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या यह सच है कि भारत सरकार उदार आधार पर पाकिस्तान से निम्न गुण-प्रकार का पटसन आयात करने का विचार रखती है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : पाकिस्तान से पटसन के आयात का प्रश्न पटसन उद्योग की आवश्यकताओं पर निर्भर है । वास्तव में सरकार पाकिस्तान से निचले गुण-प्रकार

का पटसन आयात करने का प्रोत्साहन नहीं देती ।

श्री के० के० बसु : समिति किस प्रकार की होगी ? इस में केवल विभागीय पदाधिकारी होंगे या कि कोई विशेषज्ञ भी लिये जायेंगे ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मैं माननीय सदस्य को यह सुझाव देना चाहता हूँ कि वह प्रतीक्षा करें और देखें ।

श्री के० के० बसु : उस में तो बहुत देर लगेगी ।

श्री ए० सी० गुहा : क्या मैं जान सकता हूँ यदि माननीय मंत्री को विदित है कि पटसन उगाने वालों को प्रायः मध्यजनों से लिये उधार शत प्रति शत ब्याज देना पड़ता है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मैं यह जानकारी माननीय सदस्य से ही प्राप्त करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा विचार है कि आयोग को अभिवेदन प्रस्तुत करने के अवसर दिये जायेंगे ।

पण्य नियन्त्रण समिति की सिफारिशें

\*३४३. श्री अमजद अली : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पण्य नियन्त्रण समिति की सिफारिशें क्या थीं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : समिति ने अपना कार्य अभी समाप्त नहीं किया है ।

श्री अमजद अली : क्या मैं जान सकता हूँ कि इसका कार्य समाप्त होने की कब आशा है ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मैं इस प्रश्न का उत्तर देने में समर्थ नहीं । मैं ने

समिति के सभापति से यह नहीं पूछा है कि वह अपना प्रतिवेदन कब समाप्त करेंगे ?

श्री अमजद अली : वह कितने समय से काम में लगे हुए हैं ?

श्री टी० टी० कृष्णम/चारी : मेरे विचार में छः महीने से । सामान्यतः जितना समय लगता है उतना अभी नहीं बीता ।

उपाध्यक्ष महोदय : समिति की सिफारिशें हमारे सामने नहीं हैं । अब हम अगला प्रश्न लेते हैं, संख्या ३४४, श्री हेडा ।

### औद्योगिक गृह-व्यवस्था योजना

\*३४४. श्री हेडा : (क) क्या निर्माण, गृह-व्यवस्था तथा रसद मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ऐसे कौन कौन से राज्य हैं जो कारखानों में काम करने वाले श्रमिकों के विषय में गृह-व्यवस्था की १९५२-५३ की योजनाओं का परिपालन कर रहे हैं और कौन से राज्य इस काम में पीछे रह गये हैं ?

(ख) क्या ऐसे भी कोई राज्य हैं जो गृह-व्यवस्था सम्बन्धी केन्द्रीय अनुदान से लाभ नहीं उठा सकते ।

(ग) यदि हैं, तो वह कौन से राज्य हैं और वह यह लाभ उठाने में असमर्थ क्यों हैं ?

निर्माण, गृह-व्यवस्था तथा रसद मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) से (ग) मैं केवल केन्द्रीय सरकार द्वारा सहायता दिये जाने वाली औद्योगिक गृह-व्यवस्था योजना के बारे में उत्तर दे सकता हूँ । यह धारणा रखते हुए कि माननीय मंत्री यह बात जानना चाहते हैं कि राज्य सरकारें, निजी नियोजकों की स्थिति से, इस योजना का कहां तक परिपालन कर रहे हैं, मैं सदन पटल पर एक विवरण रखता हूँ जिस में अपेक्षित जानकारी दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनबन्ध संख्या १३]

उपाध्यक्ष महोदय : क्या श्री हेडा उपस्थित नहीं हैं ? मेरा विचार था कि वह उपस्थित हैं । अच्छा, उत्तर तो दिया गया है ।

श्री बैंकटारमन : अब तो प्रश्न का उत्तर दिया जा चुका है, क्या मुझे एक अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति है ?

सरदार ए० एस० सहगल : नहीं, नहीं ।

श्री बैंकटारमन : प्रश्न तो पूछा गया और उत्तर भी दिया गया, इस लिये आप अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति तो दे सकते हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं । कोई आवश्यकता नहीं । अब हम अगला प्रश्न लेते हैं ।

### दामोदर घाटी परियोजना से विद्युत

\*३४६. डा० अमीन : (क) क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दामोदर घाटी परियोजना से कितने विद्युत की तत्काल खपत होगी ?

(ख) इस परियोजना से प्राप्त विद्युत के पूर्ण उपयोग के लिये क्या प्रबन्ध किया गया है ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) दामोदर घाटी निगम व्यवस्था से तत्काल अधिकतम विद्युत की मांग २२,००० किलो वाट है । १९५३ के अन्त तक यह ८०,००० किलो वाट तक बढ़ जाने की आशा है ।

(ख) ऐसे उपभोक्ताओं को विद्युत संभरण करने के लिये जिनको अधिक मात्रा में विद्युत दिया जाना है, पारेषण और वितरण की व्यवस्था की जा रही है । बड़े उपभोक्ताओं से लगभग १,२०,००० किलो वाट विद्युत संभरण करने के लिये प्रार्थना प्राप्त हुई है और इस पर विचार किया जा रहा है । जब यह मात्रा पूरी हो

जाये तो इस व्यवस्था से प्राक्कलित २,००,००० किलो वाट विद्युत पूर्ण रूप से उपयोग में लाया जायेगा ।

**डा० अमीन :** वह कौन से मुख्य उद्योग हैं जो इस विद्युत का उपयोग करेंगे ?

**श्री हाथी :** इस समय मुख्य उपभोक्ता यह हैं :—

- (१) चित्तरन्जन चलित्र निर्माण, सीमित ।
- (२) संयुक्त विद्युत समवाय, सीमित ।
- (३) भारतीय लोहा तथा इस्पात समवाय, सीमित ।
- (४) बिहार सरकार ।
- (५) सिजा विद्युत संभरण, सीमित ।
- (६) दि शेरगढ़ विद्युत संभरण समवाय, सीमित ।

कुल मांग लगभग २३,००० किलो वाट है ।

विद्युत के संभरण की मांग के बारे में निम्न उद्योगों के साथ बातचीत जारी है :

किलोवाट

- (१) टांग लोहा तथा इस्पात समवाय, सीमित १६,०००
- (२) भारतीय तांबा निगम ४,०००
- (३) रेलवे वर्कशाप, खड्गपुर ४,०००
- (४) पश्चिमी बंगाल सरकार १४,०००
- (५) बिहार सरकार २४,०००
- (६) भारतीय लोहा तथा इस्पात समवाय, हीराकुड १२,०००
- (७) भारत का एलुमीनियम निगम १२,०००

**श्री जयपाल सिंह :** माननीय मंत्री ने बातचीत के बारे में कुछ कहा था । क्या इस का यह अभिप्राय है कि दामोदर घाटी परियोजना द्वारा जिस क्षेत्र की अपेक्षा पूरी की जायगी वह निश्चित नहीं और उसी के विषय में बात चीत जारी है ?

**श्री हाथी :** बातचीत उन व्यवसाय-संघों से की जा रही है जो विद्युत मांग रहे हैं ।

**श्री जयपाल सिंह :** क्या मैं इस से यह समझूँ कि हीराकुड परियोजना और दामोदर घाटी निगम के बीच कोई प्रतियोगिता नहीं ?

**उपाध्यक्ष महोदय :** हीराकुड परियोजना का सवाल कैसे उठता है ?

**श्री जयपाल सिंह :** मैं जानना चाहता हूँ कि इस विषय पर बातचीत हो रही है या नहीं । क्या एकाधिकृत क्षेत्र निश्चित किये गये हैं ?

**श्री बी० दास :** वह हीराकुड परियोजना को इस बात से वंचित करना चाहते हैं कि उन से भी विद्युत की मांग की जाय ।

**श्री के० के० वसु :** यदि किसी निश्चित क्षेत्र से ही विद्युत प्राप्त करना अनिवार्य हो तो इस बात का उत्तर मिलना चाहिये । सम्भवतः मेरे माननीय मित्र यही बिन्दु उठा रहे हैं ।

**श्री जयपाल सिंह :** प्रश्न केवल इस या उस क्षेत्र में किसी विशेष व्यवसायसंघ से बातचीत का ही नहीं । मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह बात स्पष्टतः परिभाषित की गई है कि दामोदर घाटी निगम किसी निश्चित क्षेत्र में ही विद्युत का संभरण करेगा और इस द्वारा विद्युत संभरण करने का अधिकार किसी रूप में अन्य किसी स्रोत से संभरण होने में हस्तक्षेप नहीं करेगा ? क्या कोई ऐसी व्यवस्था है ?

श्री हाथी : बातचीत दामोदर घाटी निगम द्वारा की जा रही है । परन्तु मैं इस विन्दु के बारे में जांच करूंगा ।

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

संयुक्त राज्य अमरीका द्वारा किये गये

पारस्परिक सहायता के करार

\*३१९. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :

(क) क्या प्रधान मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का ध्यान उस प्रतिवेदन की ओर दिलाया गया है जो संयुक्त राज्य के पारस्परिक सहायता अभिकरण के निवृत्त होने वाले सह-संचालक डा० क्लेरन्स आर० डेक्कर, जो दूरपूर्व में इस अभिकरण के कार्य के भार-साधक रहे हैं, द्वारा प्रस्तुत किया बताया जा रहा है ?

(ख) क्या सरकार ने इस प्रतिवेदन में बताये गये संयुक्त राज्य सरकार द्वारा किये गये पारस्परिक सहायता के करारों के कारणों पर विचार किया है ?

(ग) यदि किया है, तो क्या सरकार ने कोई ऐसी कार्यवाही की है जिससे कि भारत को संयुक्त राज्य से जो सहायता प्राप्त हो रही है उस के प्रकार के विषय में इस प्रतिवेदन के कारण उत्पन्न हुई कोई सम्भावित गलतफहमी दूर की जाये ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :

(क) से (ग). प्रश्न में निर्देशित प्रतिवेदन सरकार ने न देखा ही है और न उसको प्राप्त ही हुआ है । हां, डा० क्लेरन्स आर० डेक्कर द्वारा की गई सिफारिशों की सूची सरकार के पास आई है । अनुमान यह है कि डा० डेक्कर ने संयुक्त राज्य सरकार से यह सिफारिशें व्यक्तिगत रूप से की हैं । भारत सरकार का कर्तव्य नहीं कि संयुक्त राज्य सरकार को उसके किसी पदाधिकारी द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रतिवेदन पर अपनी राय दे । यह सिफारिशें विशेषकर भारत के सम्बन्ध में नहीं हैं ।

जब कभी भारत से सम्बन्धित कोई प्रश्न उठता है तो भारत सरकार उसके गुणों और सरकार की नीति के अनुकूल उस पर विचार करती है ।

मुख्य निर्वाचन आयुक्त का नेपाल का दौरा

\*३३४. श्री जजवाड़े : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत के मुख्य निर्वाचन आयुक्त को किस हैसियत से नेपाल भेजा गया था ? क्या भारत सरकार ने किसी प्रकार अपने को इस बारे में वाग्बद्ध किया है कि वह नेपाल को आगामी निर्वाचन में सहायता देंगे ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : नेपाल सरकार ने भारत सरकार से एक अनुभवी पदाधिकारी भेजने की प्रार्थना की जो कि उन्हें नेपाल में निर्वाचन करने के सम्बन्ध में मन्त्रणा दे । उस पर भारत सरकार ने मुख्य निर्वाचन आयुक्त को अस्थायी तौर नेपाल सरकार की सेवा में प्रस्तुत किया । मुख्य निर्वाचन आयुक्त एक सप्ताह के लिये काठमाण्डू गये और उन्होंने इस विषय में नेपाल सरकार को मन्त्रणा दी । यदि नेपाल सरकार को निर्वाचन के संगठन के विषय में और मन्त्रणा अथवा सहायता की आवश्यकता हो तो भारत सरकार उसको देने का प्रयत्न करेगी । यह उसकी इस नीति के अनुकूल है कि मित्र देशों को ऐसे मामलों में सहायता दी जाये । इस में किसी प्रकार की वाग्बद्धता का कोई प्रश्न नहीं ।

विदेशों में बन्दी रखे गये भारतीय

\*३३५. श्री जजवाड़े : क्या प्रधान मंत्री १० नवम्बर, १९५२ को विदेशों में बन्दी भारतीयों के बारे में पूछे गये प्रश्न संख्या १३४ के उत्तर की ओर निर्देश करके यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार अब इस विषय में जानकारी देने में समर्थ है ?



वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है जिस में इस समय प्राप्य जानकारी दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १४]

#### सूती वस्त्र सम्बन्धी जांच समिति

\*३३७. श्री माधव रेड्डी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या सूती वस्त्र सम्बन्धी जांच समिति ने अपनी जांच का प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : जी नहीं ।

#### चौथी आसाम राइफल्स में भरती

\*३४२. श्री रिशांग किंशिंग : (क) क्या प्रधान मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि मनीपुर में चौथी आसाम राइफल्स में भरती के लिये कुछ प्रतिशतता मैदानों और पहाड़ों में रहने वाले मनीपुर निवासियों के लिये रक्षित रखी गई है ?

(ख) उनमें से कितने लोगों को समागम के लिये बुलाया गया था और कितनों को अस्वीकार किया गया ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) जी नहीं । कोई रक्षण नहीं किया जाता है ।

(ख) १२६ मनीपुर निवासियों की डाक्टरी परीक्षा कराई गई थी, और ६० को इस कारण अस्वीकार किया गया कि वह इस परीक्षा में सफल न रहे ।

#### पारपत्र पद्धति पर बातचीत

\*३४५. श्री हेडा : (क) क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पाकिस्तान

सरकार के साथ पारपत्र सम्बन्धी बातचीत की प्रथम तारीख क्या निश्चित की गई थी ?

(ख) यह तारीख कितनी बार उपस्थित की गई ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) प्रथम बार बातचीत के लिये, दिसम्बर, १९५२ का अन्तिम सप्ताह नियत किया गया था ।

(ख) केवल एक बार, जनवरी १९५३ के अन्तिम सप्ताह तक, जब कि बातचीत की गई ।

#### अहमदाबाद प्रसारण केन्द्र के लिये भवन

\*३४७. डा० अमीन : क्या सूचना तथा प्रसारण मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बड़ौदा का प्रसारण केन्द्र एक आधुनिक वातावस्थापित और ध्वनि-रूढ़ भवन में रखा गया है ; तथा

(ख) क्या यह सच है कि अहमदाबाद का प्रसारण केन्द्र एक साधारण किराये के मकान में रखा गया है ?

सूचना तथा प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) बड़ौदा केन्द्र के कला-गृह वातावस्थापित हैं और उनके द्वारा ध्वनि-रूढ़ हैं ।

(ख) हां श्रीमान् ।

#### उत्तर प्रदेश की सिंचाई परियोजनाओं के लिये सहायता

\*३४८. श्री विट्ठलराव : क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत सरकार ने उत्तर प्रदेश सरकार को सिंचाई परियोजनाओं के सम्बन्ध में कोई वित्तीय सहायता दी, और यदि दी तो कितनी ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : हा, श्रीमान् । १९४६-५० में विकास योजनाओं के निमित्त, जिन में शारदा विद्युत परियोजना भी सम्मिलित थी, ५ करोड़ रुपये और १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में शारदा विद्युत परियोजना के निमित्त प्रति वर्ष १ करोड़ रुपया उत्तर प्रदेश सरकार को उधार दिया गया ।

### आत्मवह उद्योग

\*३४९. श्री नानादास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तटकर आयोग द्वारा भारत के आत्मवह उद्योग के कर्मकरण की जांच का क्या परिणाम रहा ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : जांच अभी समाप्त नहीं हुई है ।

### फार्मोसा का अतटस्थीकरण

\*३५०. श्री दामोदर मेनन : (क) क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत सरकार की ओर से राष्ट्रपति आइसनहोवर द्वारा, पद संभालने पर अमरीकी कांग्रेस को अपने सन्देश में किये गये इस निर्देश के बारे में कोई वक्तव्य दिया जायेगा कि संयुक्त राज्य अमरीका की सरकार ने संयुक्त राज्य के सातवें जहाजी बेड़े के द्वारा फार्मोसा का तटस्थीकरण समाप्त करने को घोषणा इस कारण की कि चीन ने संयुक्त राष्ट्र में भारत सरकार द्वारा प्रस्तावित युद्ध-बन्दी के सुझाव को अस्वीकार कर लिया ?

(ख) क्या भारत सरकार का अब भी यही विचार है कि उस द्वारा संयुक्त राष्ट्र में प्रस्तावित युद्ध-बन्दी का सुझाव अथवा इसी के किसी पुनरीक्षित रूप को चीन से स्वीकार कराने के प्रयत्न जारी रखे जायें ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) कोरिया युद्ध सम्बन्धी संकल्प जो भारत ने प्रस्तावित किया था, उसका बाद की परिस्थितियों से कोई सम्बन्ध नहीं । इसकी ओर राष्ट्रपति आइसनहोवर का निर्देश एक लम्बे वृत्तान्त का भाग प्रतीत होता है । भारत सरकार यह कहने में समर्थ नहीं कि किन कारणों से संयुक्त राज्य अमरीका की सरकार ने कोई घोषणा की । भारत सरकार केवल इस बात से संबद्ध है कि किसी घोषणा या क्रिया का प्रभाव क्या रहेगा । वह किसी ऐसी बात पर अनुशोच करेगी जिस से विद्यमान तनाव बढ़ जाये या जिस से जनता में ऐसी भावना फैल जाये कि शान्ति की ओर बढ़ने के विपरीत हम शान्ति से दूर चले जा रहे हैं ।

(ख) भारत सरकार की यही धारणा है कि दूरपूर्व के द्वन्द का सन्तोषजनक निबटारा तभी हो सकता है जब इस से संबद्ध सारे बड़े देशों के बीच कोई समझौता हो जाये । इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिये भूतकाल में भारत सरकार ने प्रयत्न किये हैं । इस समय यह कहा नहीं जा सकता कि संयुक्त राष्ट्र के आगामी अधिवेशन में वह क्या विशेष कार्यवाही करेगी ।

### विदेशी व्यवसायसंघ

\*३५१. श्री गिडवानी : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार द्वारा जारी किये गये परिपत्र के उत्तर में बहुत से विदेशी व्यवसायसंघों ने भारतीय और गैर-भारतीय कर्मचारियों के बारे में विवरण सरकार को प्रस्तुत नहीं किया है ?

(ख) इन व्यवसायसंघों की संख्या क्या है ?

(ग) उन विदेशी व्यवसायसंघों के विरुद्ध सरकार ने क्या कार्यवाही की है



जिन्होंने अपेक्षित जानकारी भेजने से इनकार किया है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) से (ग) माननीय सदस्य का ध्यान २० फरवरी, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २०३ और इसके अनुरूपों के उत्तरों की ओर दिलाना चाहता हूँ ।

#### सरकारी इमारतों का प्रदीपन

\*३५२. श्री गिडवानी : (क) क्या निर्माण, गृह-व्यवस्था तथा रसद मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि यह सच है क्या कि सरकार ने विनिश्चित किया है कि अमुक महत्वपूर्ण सरकारी इमारतों का जो गणराज्य दिवस पर प्रदीपण किया गया था वह जारी रखा जायेगा ?

(ख) यदि सच है, तो उस पर कितना वार्षिक व्यय होगा ?

निर्माण, गृह व्यवस्था तथा रसद मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) भारत सरकार ने विनिश्चय किया है कि कुछ महत्वपूर्ण सरकारी इमारतों का कुछ कम मात्रा में ऐसे ही प्रदीपन किया जायेगा जैसे कि गणराज्य दिवस समारोह के समय किया गया था । यह इस लिये किया जायेगा कि नगर प्रतिभापूर्ण हो जाये और यह महत्वपूर्ण इमारतें अधिक प्रतिभाशाली हों और यात्रियों को आकृष्ट करें ।

(ख) लागत का प्राक्कलन किया जा रहा है । लगभग १०,००० रुपये विद्युत के उपभोग और पोषण पर प्रति वर्ष व्यय होंगे और २०,००० रुपये प्रतिष्ठापन पर व्यय होंगे ।

#### सीन्धी कारखाने में संचयन

\*३५३. श्री एन० बी० चौधरी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सीन्धी कृषिसार कारखाने में कितनी मात्रा में कृषिसार संचित पड़ी है ?

(ख) इस संचयन के क्या कारण हैं ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :

(क) सीन्धी में २२ फरवरी १९५३ को ७४,०८४ टन अमोनियम सल्फेट पड़ा हुआ था ।

(ख) संचयन इस लिये हुआ था कि खपत में कमी हुई । खपत की कमी के बहुत से कारण हैं; जैसे पिछले वर्ष के अन्त में केन्द्रीय कृषिसार समूह के भविष्य के विषय में अनिश्चित स्थिति, कृषिसार के मूल्य में सम्भावित कमी होने की आशा, देश के कुछ भागों में पानी का अभाव, ग्रामों में क्रय-सामर्थ्य में कमी, उधार सम्बन्धी सुविधाओं का न होना, तथा चाय उद्योग में संकट जिसके परिणामस्वरूप चाय के उपवनों में कृषिसार की मांग में कमी हुई ।

#### ऊन का निर्यात

\*३५४. श्री रघुनाथ सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सन् १९५२ में भारत से कुल कितने मूल्य के ऊन का निर्यात किया गया ;

(ख) क्या ऊन के इस निर्यात के फलस्वरूप कालीन उद्योग को कोई हानि हुई ; तथा

(ग) सन् १९५०, १९५१ तथा १९५२ में भारत से कुल कितने मूल्य के ऊनी कालीनों का निर्यात किया गया ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) (क) ८,६१,७२,००० रुपये ।

(ख) नहीं श्रीमान्, सरकार को ऐसी किसी बात का ज्ञान नहीं ।

(ग) १९५०	४,८२,३९,००० रुपये
१९५१	६,६३,७४,००० „
१९५२	२,७१,४०,००० „

### भारतीय खनि-संघ

\*३५५. श्री पी० आर० राव : (क) क्या उत्पादन मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि भारतीय खनि-संघ ने १९५३ में जनवरी के अन्तिम सप्ताह में सरकार को एक स्मृतिपत्र प्रस्तुत किया ?

(ख) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर 'हां', हो, तो क्या सरकार का इस की प्रतिलिपि सदन पटल पर रखने का विचार है ?

(ग) क्या कोई विनिश्चय करने से पूर्व सरकार कोयला खानकों से परामर्श करने पर विचार कर रही है ?

(घ) क्या स्मृतिपत्र में कोयले के दाम में कोई वृद्धि करने की मांग की गई है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :  
(क) जी हां ।

(ख) स्मृतिपत्र की एक प्रतिलिपि सदन पटल पर रखी हुई है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध सख्या १५]

(ग) इस विषय पर तब तक कोई राय नहीं दी जा सकती है जब तक कि स्मृतिपत्र का सविस्तार परीक्षण न किया जाये ।

(घ) जी हां । स्मृतिपत्र में यह मांग की गई है कि नवम्बर १९४६ में कोयले के दामों में की गई कटौती का पुनःस्थापन किया जाये ।

### नमक के फुटकर भाव

\*३५६. श्री बलवन्त सिन्हा मेहता : (क) क्या उत्पादन मंत्री सदन पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें सारे राज्यों में जहां जिला नामीकृत पद्धति चालू हो अथवा न हो, नमक का प्रति सेर फुटकर भाव दिया हो ?

(ख) भिन्न भिन्न राज्यों में नमक का किस किस प्रकार नियन्त्रण किया जा रहा है ?

(ग) क्या सरकार को इन नमक नियन्त्रण आदेशों का संशोधन करने का विचार है ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :  
(क) सदन पटल पर विवरण रखा हुआ है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध सख्या १६]

(ख) एक सूची सदन पटल पर रखी हुई है जिस में भिन्न राज्यों के नाम और उनमें चालू नियन्त्रण के प्रकार का वर्णन दिया है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध सख्या १७]

(ग) इस प्रश्न पर पण्य नियन्त्रण समिति विचार कर रही है । समिति का प्रतिवेदन प्राप्त होने पर सरकार इस विषय में शीघ्र विनिश्चय करने के अभिप्राय से विचार करेगी ।

### नमक के विक्रय के लिये जिला नामीकृत

\*३५७. श्री बलवन्त सिन्हा मेहता : (क) क्या उत्पादन मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि यह सच है कि क्या जिला नामीकृतों के अतिरिक्त और कोई व्यक्ति उत्तर प्रदेश में न नमक बेच सकते हैं और न इसका आयात कर सकते हैं ?

(ख) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश में जिला नामीकृतों को एकाधिपत्य प्राप्त है और दूसरे किसी राज्य के निवासी को वहां नमक आयात करके बेचने की अनुमति नहीं दी जाती ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :  
(क) जी हां ।

(ख) उत्तर प्रदेश की सरकार राज्य में नमक आयात करने की अनुमति केवल उन ही जिला नामीकृतों को देती है जिन्हें १९४७ में जारी किये गये राज्य नमक नियन्त्रण आदेश के अन्तर्गत नियुक्त किया गया

है । यह नामीकृत उत्तर प्रदेश निवासी ही हैं या कि अन्य देशों के भी, इस विषय में जानकारी इस समय प्राप्य नहीं । उत्तर प्रदेश सरकार से प्रार्थना की गई है कि अपेक्षित जानकारी भेजे ।

### स्वेच्छा श्रम सप्ताह

\*२५८. श्री बादशाह गुप्त : (क) क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत संघ के किन किन राज्यों में २६ जनवरी, १९५३ के आगे पीछे स्वेच्छा श्रम सप्ताह मनाया गया जिस में सार्वजनिक कल्याण के कार्य, अर्थात् सड़कें, पुल, पंचायत-गृह तथा स्कूलों के लिये मकान बनाने और तालाब, कुये तथा हौज खोदने आदि का काम किया गया ?

(ख) प्रति राज्य कितने मूल्य का स्वेच्छा कार्य किया गया ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) तथा (ख). जानकारी एकत्रित की जा रही है और प्राप्त होने पर सदन पटल पर रखी जायेगी ।

### राजस्थान में औद्योगिक गृह-व्यवस्था योजना

२६०. श्री भीखा भाई : क्या निर्माण, गृह-व्यवस्था तथा रसद मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान राज्य को औद्योगिक गृह-व्यवस्था योजना के अन्तर्गत कितनी धनराशि उधार अथवा सहायता के रूप में दिये जाने का विचार है ;

(ख) राजस्थान में कितनी संख्या में मकान बनाये जाने का विचार है ;

(ग) क्या राजस्थान सरकार ने औद्योगिक गृह-व्यवस्था सम्बन्धी कोई योजना प्रस्तुत की है ; तथा

(घ) यदि की है, तो इस गृह-व्यवस्था योजना के विषय में कौन से स्थान चुने गये हैं ?

निर्माण, गृह-व्यवस्था तथा रसद मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) तथा (ग) अभी तक राजस्थान सरकार ने कोई योजना प्रस्तुत नहीं की है ।

(ख) तथा (घ) उत्पन्न नहीं होते ।

### गन्धक

२६१. श्री ए० एम० टामस : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हमारे देश में गन्धक की कुल वार्षिक अपेक्षा कितनी है ; तथा

(ख) १९५१-५२ तथा १९५२-५३ में कितनी मात्रा में गन्धक भारत आयात किया गया था ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) गत दो वर्षों (१९५१ तथा १९५२) में गन्धक की औसत वार्षिक खपत लगभग ५२,००० टन थी । इस वर्ष कुछ अधिक होने की आशा है ।

(ख) १९५१-५२—३७,२८० टन ।

१९५२-५३ के पहले ८ मास में—५५,९४५ टन ।

### निजी व्यवस्था संघों को वित्तीय सहायता

२६२. श्री के० के० बसु : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अगस्त, १९४७ से जिन निजी व्यवसाय संघों को वित्तीय सहायता दी गई है उनकी संख्या और नाम क्या हैं ; तथा

(ख) इस प्रकार दी गई सहायता अथवा उधार की कुल राशि क्या है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ख) जानकारी इस समय प्राप्य नहीं ।

#### मशीन उपकरण (आयात)

२६३. श्री के० के० बसु : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९४७ के पश्चात् प्रति वर्ष कितने कुल मूल्य के विभिन्न प्रकार के मशीन उपकरण आयात किये गये और किन देशों से ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : सदन पटल पर विवरण रखा हुआ है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १८]

#### मेले तथा प्रदर्शनियां

२६४. श्री एस० सी० सामन्त : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२-५३ में भारत ने कितने विदेशी मेलों और प्रदर्शनियों में भाग लिया ;

(ख) उन प्रदर्शनियों तथा मेलों के क्या नाम हैं और उनके उद्घाटन की तारीकें क्या थीं ;

(ग) इन मेलों और प्रदर्शनियों में से किन किन में सामाजिक तथा सांस्कृतिक प्रदर्शित वस्तुएं भेजी गई थीं और किन किन में इन को प्रदर्शन के लिये रखा गया ; तथा

(घ) वस्तुओं के विश्रुतिकरण को छोड़ कुल कितने मूल्य की प्रदर्शित वस्तुओं का विक्रय किया गया ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) अब तक १२ में ।

(ख) सदन पटल पर विवरण रखा हुआ है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १९]

(ग) उक्त प्रदर्शनियां निर्यात व्यापार में बढ़ावा देने के उद्देश्य से खोली गई थीं और सामाजिक तथा सांस्कृतिक प्रदर्शित वस्तुएं रखने के लिये नहीं । परन्तु ऐसी प्रदर्शनियों में सदा ही सामाजिक तथा सांस्कृतिक महत्व की वस्तुएं इस कारण रखी जाती हैं कि दृश्य के लिये एक भारतीय भूमिका हो । सदन पटल पर एक और विवरण रखा हुआ है जो उन विदेशी प्रदर्शनियों के बारे में है जिन में केवल सांस्कृतिक तथा सामाजिक प्रकार की प्रदर्शित वस्तुएं रखी गई थीं । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १९]

(घ) विदेशों में हमारे मिशनों से चालू वित्तीय वर्ष समाप्त होने पर ही आंकड़े प्राप्त होने की आशा है । यह आंकड़े प्राप्त होने पर एक विवरण सदन पटल पर रखा जायेगा ।

#### कपास का आयात

२६५. डा० राम सुभग सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५३ के पहले छः महीने में कितनी मात्रा में कपास भारत आयात किया जायेगा ; तथा

(ख) इस में से कितना डालर क्षेत्र से आयात होगा ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ख). जून, १९५३ के अन्त तक ४०० पौंड वाले ५,००,००० गट्ठे का कोटा आयात करने की घोषणा की गई है । इस कोटा में से कुछ डालर क्षेत्र से आयात करने की कोई विज्ञप्ति नहीं दी गई है । परन्तु १९५१-५२ के कोटा में से शेष लगभग २,००,००० गट्ठे संयुक्त राज्य अमरीका से लाये जाने हैं ।

### पाकिस्तान से आयात किया गया पटसन

२६६. श्री बी० के० दास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२ में पाकिस्तान से कितनी कितनी मात्रा का विभिन्न प्रकार का पटसन आयात किया गया ;

(ख) आयात किये गये पटसन का न्यूनतम तथा अधिकतम मूल्य क्या था ; तथा

(ग) १९५२ में पटसन की मिलों द्वारा क्रय किये गये भारतीय पटसन की कुल मात्रा क्या थी और इसका न्यूनतम तथा अधिकतम मूल्य क्या था ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) १९५२ में (जनवरी से दिसम्बर तक) पाकिस्तान से आयात किये गये कच्चे पटसन की मात्रा १४,७४,००० गट्ठे थी जिन में से प्रत्येक ४०० पौंड का था । विभिन्न वर्गों के बारे में विस्तृत सूचना सरकारी आंकड़े में लेख्यगत नहीं ।

(ख) आयात मूल्य के बारे में जानकारी प्राप्य नहीं । बताया जाता है कि १९५२ में कलकत्ता की मण्डी में पाकिस्तानी पटसन (जाट वाटम्स) का अधिकतम भाव ७ जनवरी को ६६ रुपये मन था और न्यूनतम भाव २० नवम्बर को २७ रुपये आठ आने था ।

(ग) मिलों द्वारा १९५२ में क्रय किये गये भारतीय कच्चे पटसन की मात्रा ४५ लाख गट्ठे थी । बताया जाता है कि आसाम वाटम्स का अधिकतम भाव १४ जनवरी को ६२ रुपये मन था और न्यूनतम भाव २८ जुलाई को २२ रुपये था । अन्य प्रकारों के बारे में विस्तृत सूचना प्राप्य नहीं ।

### नारियल का तेल

२६७. श्री बी० पी० नायर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि (१) खाद्य प्रयोजनों तथा (२) साबुन के निर्माण के लिये, नारियल के तेल की कितनी प्राक्कलित प्रतिशतता देशी उत्पादन और आयात से प्राप्य है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : ठीक जानकारी प्राप्य नहीं ।

### सामुदायिक परियोजना क्षेत्र

२६८. श्री एल० जे० सिंह : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में सामुदायिक परियोजना क्षेत्रों तथा प्रति क्षेत्र के ब्लकों के नाम क्या हैं ;

(ख) कितने पदाधिकारियों को प्रशिक्षण दिया गया है और उन में से कितनों ने प्रशिक्षण समाप्त करके कार्य आरम्भ किया है ;

(ग) उन ब्लकों के नाम क्या हैं जिन में कार्य आरम्भ किया गया है ; तथा

(घ) अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) पहला भाग—माननीय सदस्य का ध्यान १० नवम्बर, १९५२ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ३८ के दिये गये उत्तर की ओर दिलाया जाता है ।

दूसरा भाग—माननीय सदस्य का ध्यान भाग (ग) तथा (घ) सम्बन्धी निम्नलिखित उत्तर की ओर दिलाया जाता है ।

(ख) ७१ परियोजना कार्यपालिका पदाधिकारी और १५५८ बहुप्रयोजनीय ग्राम कमकर । ७१ परियोजना कार्यपालिका पदाधिकारियों तथा ३६२ ग्राम कमकरों

ने अपना प्रशिक्षण समाप्त करके और कार्य आरम्भ किया है।

(ग) तथा (घ). जानकारी त्रिमासिक प्रगति प्रतिवेदनों से प्राप्य होगी, और राज्य सरकारों से इनके आने की प्रतीक्षा की जा रही है।

### चीन के साथ व्यापार

२६९. श्री बी० एन० राय : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५१-५२ तथा १९५२-५३ में कौन कौन सी वस्तुएं चीन से भारत आयात की गईं और कौन कौन सी भारत से चीन निर्यात की गई ; तथा

(ख) क्या जनतन्त्रात्मक गणराज्य चीन की स्थापना के पश्चात् उस देश के साथ भारत के निर्यात व्यापार में कोई वृद्धि हुई है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) १९५१-५२ में चीन से आयात के मुख्य पद अनाज, भेषज तथा औषधियां, और रेशमी वस्तुएं थीं और चीन को निर्यात के मुख्य पद पटसन की वस्तुएं, सूती वस्त्र और तम्बाकू थे। १९५२-५३ के आंकड़े अभी संकलित किये जा रहे हैं।

(ख) माननीय सदस्य का ध्यान मुख्य-निदेशक, वाणिज्यिक सूचना तथा आंकड़े, कलकत्ता, द्वारा प्रकाशित "नवम्बर १९५२ में भारत के विदेशी (समुद्र, वायु तथा स्थल) व्यापार तथा नौपरिवहन सम्बन्धी लेखा" के २५वें पृष्ठ की ओर दिलाया जाता है। इसकी प्रतिलिपि संसद् के पुस्तकालय में प्राप्य है।

### कपास (निर्यात)

२७०. श्री के० जी० देशमुख : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५२-५३ में भारत से निर्यात किये गये पटसन के गट्ठों की कुल संख्या क्या है ;

(ख) १९५२-५३ में किस किस प्रकार के कपास का कितना कितना कौटा भारत से निर्यात करने की अनुमति दी गई थी ;

(ग) मुख्यतः किन किन देशों को यह कपास निर्यात किया गया ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) से (ग). विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २०]

### भारत सेवक समाज

२७१. श्री झूलन सिन्हा : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत सेवक समाज के संगठन में कितनी प्रगति हुई है ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : भारत सेवक समाज के नवीनतम प्रकाशन की प्रतिलिपि सदन पटल पर रखी हुई है जिसमें यह बताया गया है कि संगठन ने कितनी प्रगति की है। [प्रतिलिपि पुस्तकालय में रखी गई है। देखिये संख्या ऐस-७/५२]

### नमक का प्रमाप

२७२. श्री झूलन सिन्हा : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मानव उपभोग के लिये प्राप्य नमक कहां तक उस प्रमाप के अनुकूल है जो भारतीय प्रमाप संस्था की नमक मन्त्रणा समिति ने निश्चित किया है ?



**उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :**

भारतीय प्रमाप संस्था ने जो प्रमाप निश्चित किया है वह यह है कि खाने के काम में लाये जाने वाले नमक में सोडियम क्लोराइड का न्यूनतम अंश ९६ प्रति शत होना चाहिये। नमक मंत्रणा समिति ने सुझाव दिया है कि निर्माताओं को कठोर स्थिति से बचाने के लिये निश्चित प्रमाप क्रमशः शनैः शनैः लागू होना चाहिये जिस से कि नमक में सोडियम क्लोराइड का वर्तमान ९२ प्रति शत का अंश बढ़ कर ९६ प्रति शत बन जाये। इस सुझाव के अनुकूल १९५१ का ९२ प्रति शत का प्रमाप १९५२ में ९३ प्रति शत तक बढ़ाया गया और १९५३ में इस को ९४ प्रति शत तक बढ़ाने का विचार है।

**तांबा, जस्ता और सीसा (निर्यात)**

२७३. श्री कास्लीवाल : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या तांबा, जस्ता या सीसा, इन तीन खनिकों में से कोई १९५१ अथवा १९५२ में निर्यात किया गया था ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : साधारणतः तांबा, जस्ता तथा सीसा जैसे अलोह धातुओं के निर्यात के विषय में पूर्ण प्रतिषेध की नीति का पालन किया जाता है। परन्तु १९५२ में २,००० टन अग्नि द्वारा परिष्कृत तांबे के बारे में विशेष रूप में निर्यात की अनुमति दी गई थी क्योंकि इसके निर्माता, भारतीय तांबा निगम, सीमित (बिहार), के पास बहुत स्कन्ध इकट्ठा हुआ था और निर्यात की अनुमति न दिये जाने की अवस्था में वह अपने उत्पादन में कमी कर देते।

**पटसन का क्रय**

२७४. श्री एन० एल० मिश्र : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार अपने लेखे पर कच्चा पटसन या पटसन से निर्मित वस्तुएं क्रय करने का विचार रखती है ; तथा

(ख) यदि ऐसी स्थिति हो, तो कितनी मात्रा में पटसन का क्रय होना है और इस का कितना प्राक्कलित मूल्य है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ख). सरकार कच्चे पटसन का क्रय नहीं करती। जहां तक पटसन की वस्तुओं का सम्बन्ध है, जब कभी आवश्यक हो तो उनका क्रय किया जाता है।

**पाकिस्तान को कोयले का संभरण**

२७५. श्री हेडा : (क) क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अक्तूबर, नवम्बर, दिसम्बर, १९५२ तथा जनवरी, १९५३ के महीनों में हम ने पाकिस्तान को कितना कोयला संभरण किया ?

(ख) क्या सरकार ने अग्रेतर संभरण के विषय में कोई नया संविदा किया है ; यदि किया है तो इस संविदा की शर्तें क्या हैं ?

**उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) :**

(क) आंकड़े यह हैं :

महीना	(टन)
अक्तूबर, १९५२	६१,२५३
नवम्बर, १९५२	५२,४३४
दिसम्बर, १९५२	६३,११२
जनवरी, १९५३	६९,२५८

(ख) कोई नियमानुसार संविदा नहीं है, परन्तु भारत सरकार ने पाकिस्तान को फरवरी, १९५३ तक प्रति मास ९०,०००

टन तक का कोयला संभरण करने का वचन दिया है। उस के बाद स्थिति का पुनर्विलोकन किया जायेगा।

### रंजभर अयस्क

२७७. श्री मेघनाद साहा : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में रंजभर अयस्क के उत्पादन के बारे में क्या अवस्था है ?

(ख) गत पांच वर्ष में प्रति वर्ष कितनी मात्रा में अयस्क निर्यात किये गये ?

(ग) यह अयस्क किन प्रयोजनों के लिये उपयोग किये जा रहे हैं ?

(घ) भारत में इन अयस्कों के विधायन के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

(ङ) क्या भारत में इन अयस्कों के विधायन के विषय में कोई विधायें निकाली गई हैं ; यदि निकाली गई हैं तो उन के विकास के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं।

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) रंजभर के

केवल दो निक्षेपों को भारत में निकाला जाता है। यह इल्मेनाइट तथा र्यूटाइल हैं और यह तिरुवांकुर के तट पर रेत में पाये जाते हैं।

इन खनिजों का वार्षिक उत्पादन लगभग २,५०,००० टन है।

(ख) विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है।

(ग) रंजभर खनिज रंजभर डायोक्साइड, रंजभर इस्पात तथा वेल्डिंग शलाका बनाने के काम आते हैं। रंजभर डायोक्साइड एक चमकीला सफ़ेद रंगा है जो रंजक, छपाई की स्याही, सेरामिक्स, रबड़, वस्त्र, प्लास्टिक, तथा रेयान उद्योगों में उपयोग में लाया जाता है। रंजभर इस्पात में अधिक प्रतन्यता और नमनशीलता होती है।

(घ) तथा (ङ) तिरुवांकुर में एक कारखाना स्थापित किया गया है जहां प्रति वर्ष लगभग ३,५०० टन इल्मेनाइट से इसका विधायन कर के रंजभर डायोक्साइड रंगा बनाया जायेगा, परन्तु अभी यह महा-यन्त्र चालू नहीं हुआ।

### विवरण

गत पांच वर्षों में इल्मेनाइट तथा र्यूटाइल का निर्यात

	१९४८	१९४९	१९५०	१९५१	१९५२
	(टन)	(टन)	(टन)	(टन)	(टन)
इल्मेनाइट	२४७,२२१	२६६,०६३	२४०,७८३	२४३,८११	इस समय प्राप्य नहीं
र्यूटाइल	२११	३९	८५	४३	



## लोहक अयस्क

टन

२७८. श्री मेघनाद साहा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत पांच वर्ष में कितनी मात्रा में लोहक अयस्क भारत से निर्यात किये गये और उनका मूल्य क्या था ?

(ख) इन अयस्कों से धातु और उपयोगी वाणिज्यिक संयोग तथा मिश्रातु निकालने के लिये भारत में इन का विधायन करने के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २१]

(ख) देश में अयो-लोहक की अपेक्षा मुख्य इस्पात उत्पादक पूरी करते हैं। अयो-लोहक के उत्पादन के बारे में निजी उद्यमों ने योजनायें प्रस्तुत की हैं जिन में से एक की सरकार ने अनुमति दी है और शेष विचाराधीन हैं।

## गन्धक

२७९. पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में गन्धक की वार्षिक मांग तथा संभरण कितना है ?

(ख) दूसरे विश्व युद्ध के उपरान्त मांग में कितनी वृद्धि हुई है ?

(ग) गत चार वर्ष में विश्व भर में गन्धक की मांग तथा संभरण की क्या अवस्था रही है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) गत दो वर्ष में गन्धक की औसत वार्षिक खपत लगभग ५२,००० टन थी। आयात की मात्रा यह थी :

१९५१-५२

३७,२८०

१९५२-५३

५५,९४५

(अप्रैल १९५२ से  
नवम्बर तक)

(ख) इस बात के दृष्टिगोचर कि गन्धक का देशी उत्पादन नहीं होता, मांग का अनुमान १९३९-४०, १९४६-४७ तथा १९५२-५३ में किये गये आयात के आंकड़ों से लगाया जा सकता है। आयात के आंकड़े यह हैं :

टन

१९३९-४०

३८,७३८

१९४६-४७

५०,३६९

१९५२-५३

५५,९४५

(अप्रैल १९५२ से  
नवम्बर तक)

(ग) स्पष्ट जानकारी प्राप्त नहीं। विश्व भर की संभरण अवस्था १९५१ के आरम्भ में कठिन हो गई थी और फिर अन्तर्राष्ट्रीय धातु सम्मेलन, वाशिंगटन, द्वारा विश्व के भिन्न भिन्न देशों के बीच गन्धक का बटवारा होने लगा। संभरण अवस्था अब सुधर गई है।

## कपड़ा

२८०. पण्डित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९४८, १९४९, १९५०, १९५१ तथा १९५२ के वर्षों में कपड़े का कितना उत्पादन हुआ ?

(ख) १९५३ के आरम्भ से उत्पादन स्थिति कैसी है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ख). विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २२]

## सूत

२८१. श्री नानादास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच वर्ष में सूत का कुल उत्पादन कितना हुआ ;

(ख) भारत में मिलों तथा हस्त-करघों में इस में से क्रमशः कितनी मात्रा उपयोग में लाई गई ;

(ग) इन वर्षों में कुल कितना निर्यात किया गया ; तथा

(घ) क्या सूत के बारे में सरकार की निर्यात नीति में कुछ परिवर्तन किया गया है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) से (ग). विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २३]

(घ) सूत के निर्यात की अनुमति कोटा के आधार पर दी जाती है जो मिलों द्वारा १९५२ में उत्पादित "मुक्त सूत" की मात्रा के अनुकूल निश्चित किया जाता है । केवल मिलों या उनके नामीकृतों के द्वारा निर्यात करने की ही अब भी अनुमति दी जाती है ।

## सूती वस्त्र की मिलें

२८२. श्री नानादास : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की करेंगे कि :

(क) १९३९-४०, १९४५-४६, १९४९-५०, १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में सूती वस्त्र की मिलों की कुल संख्या कितनी कितनी थी ;

(ख) इन वर्षों में इन मिलों की परिदत्त पूंजी, रक्षित निधि तथा अवक्षयण निधि कितनी कितनी थी ;

(ग) इन वर्षों में प्रतिष्ठापित तथा चालू तकलों की संख्या क्या थी ;

(घ) इन वर्षों में प्रतिष्ठापित तथा चालू करघों की संख्या क्या थी ;

(ङ) इन वर्षों में उद्योग किये गये कपास की अनुमानित संख्या क्या थी ;

(च) इन वर्षों में नौकर रखे गये कमकरो की संख्या क्या थी ; तथा

(छ) इन वर्षों में कुल मंजूरी कितनी दी गई थी ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ग) से (च). विवरण सदन पटल पर रखा हुआ है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २४]

(ख) तथा (छ) के बारे में जानकारी प्राप्य नहीं ।

जापान से बोतलों के लिये रंगीन कांच का आयात

२८३. सरदार हुबम सिंह : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या १९५०, १९५१ तथा १९५२ में जापान से बोतलों के लिये रंगीन कांच की कुछ मात्रा आयात की गई ?

(ख) यदि की गई तो कितनी, और इस कांच का क्या उपयोग किया गया ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) तथा (ख). मेरा अनुमान यह है कि माननीय सदस्य रंगीन कांच की बोतलों की ओर निर्देश कर रहे हैं । रंगीन बोतलों के आंकड़े पृथक् नहीं रखे जाते । जापान से आयात की गई कांच की बोतलों तथा शीशियों के आंकड़े यह हैं :

१९५०	कुछ नहीं
१९५१	१३४ गुर्स
१९५२	३९१ गुर्स

### पाकिस्तान जाने के लिये पारपत्र

२८४. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ३१ जनवरी, १९५३, तक ज़िला पूर्णिया से पूर्वी पाकिस्तान जाने के लिये पारपत्रों के विषय में प्राप्त हुए प्रार्थनापत्रों की क्या संख्या है ; तथा

(ख) जारी किये गये पारपत्रों और मंजूर किये गये दृष्टांतों की संख्या क्या है ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :

(क) ३७१ ।

(ख) ३१ जनवरी, १९५३, तक १८२ पारपत्र जारी किये गये । दृष्टांत कलकत्ता में स्थित पाकिस्तान के उच्चायुक्त ने मंजूर किये और सरकार के पास इस विषय में आंकड़े नहीं हैं ।

भारत में आने वाले और भारत से जाने वाले प्रव्रजक

२८५. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या प्रधान मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पारपत्र व्यवस्था के पुरःस्थापन से ३१ जनवरी, १९५३ तक पश्चिमी तथा पूर्वी पाकिस्तान से भारत आये प्रव्रजकों की क्रमशः क्या संख्या है ;

(ख) इसी कालावधि में भारत से पश्चिमी तथा पूर्वी पाकिस्तान जाने वाले प्रव्रजकों, यदि कोई हों, की क्रमशः क्या संख्या है ;

(ग) भारत आने वाले प्रव्रजकों में पाकिस्तानी सरकार के कर्मचारियों, यदि कोई हों, की क्या संख्या है ; तथा

(घ) क्या यह कर्मचारी भारतीय नागरिक हैं ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :

(क) तथा (ख). जानकारी इकट्ठी की

जा रही है । प्राप्त होने पर सदन पटल पर रखी जायेगी ।

(ग) तथा (घ). पारपत्र तथा दृष्टांत व्यवस्था के पुरःस्थापन के पश्चात् कोई प्रव्रजक भारत में तभी प्रवेश कर सकता है जब उस के पास प्रव्रजन प्रमाण-पत्र हो । ऐसा प्रमाण-पत्र पाकिस्तान सरकार के किसी कर्मचारी के नाम जारी नहीं किया गया है ।

### बर्मा में भारतीय

२८६. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बर्मा में रहने वाले भारतीय श्रमिकों तथा गैर श्रमिकों की क्रमशः क्या संख्या है ?

(ख) उन भारतीयों की क्या संख्या है जिन्होंने बर्मा की नागरिकता प्राप्त की है ; तथा

(ग) १९५२-५३ में भारत सरकार ने दरिद्रावस्था में पड़े हुये भारतीयों को भारत लौटने के विषय में निर्गमन की सुविधा देने के लिये कितनी धनराशि का व्यय किया है ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) :

(क) से (ग). जानकारी इकट्ठी की जा रही है । प्राप्त होने पर सदन पटल पर रखी जायेगी ।

### बर्मा से आये निष्क्रामक

२८७. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में स्थित बर्मा से आये निष्क्रामकों की क्या संख्या है ;

(ख) उन पर अब तक कितनी धनराशि का व्यय किया गया है ; तथा

(ग) क्या कुछ धनराशि वसूल हुई है ?

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : भारत में स्थित बर्मा से आये निष्क्रामकों का तीन प्रकार से वर्गीकरण किया जा सकता है :—

- (१) वह निष्क्रामक जो पिछले विश्व युद्ध में बर्मा से भारत आये ।
- (२) वह निष्क्रामक जो बर्मा सरकार में नौकर रखे गये थे और जिनको नागरिकता के आधार पर नौकरी से मुक्त किया गया ।
- (३) वह निष्क्रामक जो १९४९ या तत्पश्चात् बर्मा छोड़ कर इस कारण निकले कि वहां विद्रोहियों ने अशान्ति की अवस्था बनाई थी ।

भिन्न वर्गों के विषय में प्रश्न के विभिन्न भागों का उत्तर यह है :—

#### वर्ग (१)

(क) जानकारी प्राप्य नहीं ।

(ख) केवल बर्मा से आये निष्क्रामकों के बारे में व्यय की गई कुल राशि के आंकड़े प्राप्य नहीं । परन्तु बर्मा, मलाया आदि से आये निष्क्रामकों को, उन द्वारा रुपया लौटाने का वचन दिये जाने पर, ७,१७,९७,९०० रुपये उधार के रूप में दिये गये ।

(ग) अब तक १५,७४,००० रुपये वसूल हुए हैं ।

#### वर्ग (२)

(क) ठीक संख्या मालूम नहीं है । बर्मा सरकार के विभिन्न विभागों में लगभग ३,००० भारतीय नौकर थे और बर्मा रेलवेज में लगभग ८,३०० । इन में से अधिकांश को पदमुक्त किया गया ।

(ख) इन पर कुछ धन का व्यय नहीं हुआ क्योंकि उन में से अधिकांश को

किसी न किसी पद पर सरकार अथवा निजी निगमों में पुनः नौकर रखा गया ।

(ग) उत्पन्न नहीं होता ।

#### वर्ग (३)

(क) जानकारी प्राप्य नहीं ।

(ख) तथा (ग) इन निष्क्रामकों को हर सम्भव सहायता देने का भार सम्बन्धित राज्य सरकारों पर डाला गया था । इन पर व्यय की गई धनराशि का भारत सरकार को ज्ञान नहीं ।

#### मंगेनापुडी नमक केन्द्र में उत्पादन

२८८. श्री बुच्चिकोटैया : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५२-५३ में मद्रास राज्य के कृष्णा जिला में स्थित मंगेनापुडी नमक केन्द्र में कितनी मात्रा में नमक का उत्पादन हुआ ?

उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : अप्रैल १९५२ से जनवरी १९५३ तक १,२६,४३४ मन का उत्पादन हुआ ।

#### शाहाबाद सीमेंट फ़ैक्टरी तथा हाट्टी स्वर्ण खान समवाय

२८९. श्री शिवमूर्ति स्वामी : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत वित्तीय वर्ष में निम्न लिखित कारखानों में किस मात्रा में उत्पादन हुआ है :—

(१) शाहाबाद, जिला मुल्बार्गा, हैदराबाद (दक्षिण) में स्थित सीमेंट का कारखाना ।

(२) हाट्टी स्वर्ण खान समवाय, सीमित, जिला रैचुर, हैदराबाद (दक्षिण) ?

(ख) पूर्वगामी तीन वर्षों के उत्पादन के प्रति इस में वृद्धि हुई है या कमी ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) (१) १९५१-५२ में १५५,०१३ टन। (२) १९५२ में ९,२८२.४३ औंस।

(ख) पूर्वगामी तीन वर्षों के औसत उत्पादन के दृष्टिगोचर, १९५१-५२ में सीमेंट के उत्पादन में कमी हुई है परन्तु स्वर्ण के उत्पादन में १९५२ में वृद्धि हुई है।

#### हस्त-करघा वस्त्र

२९०. श्री शिवमूर्ति स्वामी : (क) क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५२-५३ के वर्ष में कितनी मात्रा में हस्त-करघा वस्त्र निर्यात किया गया ?

(ख) १९५२-५३ में केन्द्रीय सरकार ने कितनी मात्रा में हस्त-करघा वस्त्र का क्रय किया ?

(ग) हस्त-करघा वस्त्र का विक्रय बढ़ाने के लिये सरकार किन उपायों पर विचार कर रही है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) १९५२ में अप्रैल से दिसम्बर तक ३,९९,६०,००० गज।

(ख) अप्रैल, १९५२ से १९ फरवरी १९५३ तक १७,४०,००० गज।

(ग) अखिल भारतीय हस्त-करघा मंडली ने देश तथा विदेशों में विक्रय बढ़ाने के लिये योजनायें तैयार की हैं जो इस समय सरकार के पास विचाराधीन हैं।

#### सामुदायिक परियोजना केन्द्र (व्यय)

२९१. श्री बादशाह गुप्त : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रत्येक सामुदायिक परियोजना केन्द्र पर निम्न मदों के अन्तर्गत कितना व्यय हुआ है :

(१) जनवरी, १९५३ के अन्त तक निरीक्षण कर्मचारिवृन्द का वेतन तथा भत्ता ;

(२) उक्त कालावधि में क्लर्क कर्मचारिवृन्द का वेतन तथा भत्ता ;

(३) लेखनसामग्री तथा मेज़ कुर्सी आदि का खर्च ;

(४) यात्रा का व्यय ;

(५) यान का खर्च ;

(६) अधिवास सम्बन्धी तथा अन्य किराया ; तथा

(७) हार्थ में ली हुई परियोजनाओं पर व्यय ?

सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : (१) से (६). इन विस्तृत बातों के बारे में जानकारी प्राप्य नहीं, परन्तु विकास सम्बन्धी मुख्य मदों के अन्तर्गत व्यय की जानकारी शीघ्र ही त्रिमासिक प्रगति प्रतिवेदनों से प्राप्त होगी जिन की सरकार प्रतीक्षा कर रही है।

(७) माननीय सदस्य का ध्यान २ दिसम्बर, १९५२ को लोक सभा में पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८३४ के उत्तर में सदन पटल पर रखे गये विवरण की ओर दिलाया जाता है।





# संसदीय वाद विवाद

( भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही )

शासकीय वृत्तान्त

६६३

६६४

## लोक सभा

बुधवार, २५ फरवरी १९५३

— — —

सदन की बैठक दो बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष पद पर आसीन थे]

प्रश्न और उत्तर

(देखिये भाग १)

३ म. प.

राज्य परिषद से संदेश

उपाध्यक्ष महोदय : सचिव महोदय अब राज्य परिषद् संदेश को पढ़ेंगे।

सचिव महोदय : श्रीमान् मुझे निम्न संदेश प्रस्तुत करना है जो राज्य परिषद् के सचिव से प्राप्त हुआ है :—

“राज्य परिषद् के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन के नियमों के नियम १६२ के उप-नियम (६) के उपबन्धों के अनुसार, मुझे इस के साथ विनियोग विधेयक १९५३ को लौटाने का निदेश है, जिसे लोक सभा ने १९ फरवरी १९५३ की अपनी बैठक में पारित किया था और राज्य परिषद को उस की सिफारिशों के हेतु भेजा था, और मुझे यह बताने का निदेश है कि परिषद् को उक्त विधेयक के विषय में लोक सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी है।”

202.PSD

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा—जारी

उपाध्यक्ष महोदय : अब सदन रेलवे आय-व्ययक पर अग्रेतर चर्चा करेगा।

श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) : रेलवे का आय-व्ययक यात्रियों, रेलवे-श्रमिकों तथा व्यापारियों तीनों के लिये निरुत्साह उत्पन्न करने वाला है रेल मंत्री ६ करोड़ की बचत को कम नहीं होने देना चाहते।

रेल निर्माण के लिये हमें अपना रक्त तथा धन बहाना पड़ा है। १९२६-२७ से १९४९-५० के तेईस वर्षों में हम ने ब्रिटिश पूंजीपतियों को ६७७.२ करोड़ रुपये तो ब्याज के रूप में ही दे दिये हैं। कुल पूंजी ८३९.३३ करोड़ रुपये थी जिस में से ५० करोड़ भारतीयों की थी। इस के अतिरिक्त ब्रिटिश रेल अधिकारियों को भारी वेतन दिये गये और ब्रिटेन से मंहगे भावों पर सामान खरीदा गया। यह ब्याज देना १९५० से बन्द हो गया है परन्तु हमें अपने पौंड-पावने से बहुत सा धन देना पड़ा है।

हमारे लोगों ने आज ८६४ करोड़ रुपया रेल पूंजी के रूप में लगाया हुआ है और लगभग दस लाख श्रमिक इसे चलाते हैं। अतः हमें इस की अच्छी व्यवस्था करनी चाहिये।

रेल मंत्री ने कहा है कि देश में उत्पादन से हम पटरियों, डिब्बों आदि की वार्षिक आवश्यकतायें पूरी कर सकते हैं, परन्तु पांच वर्ष में हम १५ वर्ष की कमी को तो पूरा नहीं कर सकते। यदि पंचवर्षीय योजना

[ श्री एच० एन० मुकर्जी ]

के काल के लिये उन्हें ४०० करोड़ रुपया मिल भी जाये तो भी हमारे पास लगभग १८३१ सवारी डिब्बों, १३३१ एंजिनों तथा ८०० माल डिब्बों की कमी रहेगी ।

पंच वर्षीय योजना में चित्तरंजन में इंजनों के बनने की चर्चा है, परन्तु वह तो पुर्जे जोड़ने का ही कारखाना होगा । हमें ३० प्रतिशत तो ऐसे कल पुर्जे आयात करने होंगे जिन्हें हम यहां कभी भी नहीं बना सकेंगे । २३ अक्टूबर १९४६ को विश्व बैंक के प्रधान ने कहा था कि “ भारत में चौथाई इंजिन तो ४० वर्ष से अधिक पुराने हैं । हमारा परामर्शदाता सिपारिश करता है कि बक एक ऋण दे जिस से कि अमरीका तथा कनाडा से ६५० इंजिन एवं कलपुर्जे मंगाये जा सकें ” । हमारी सरकार की इंजिन बनाने का कारखाना खोलने की योजना का उस परामर्शदाता ने प्रबल विरोध किया । इस प्रकार भारत को १८ अगस्त को ३४ करोड़ डालर मिले थे । चित्तरंजन को इसी कारण पुर्जे जोड़ने वाला कारखाना ही बना दिया गया । दिसम्बर १९५२ में उस में ४६ इंजन ही तैयार हुए जब कि पंचवर्षीय योजना काल में २६८ होने चाहियें । वहां विदेशी शिल्पिक हैं जो बाधाएँ डालते हैं । माल मंहगे भाव पर केवल इंगलिस्तान से ही खरीदा जाता है । “ माल समय पर न पहुंचने से उत्पादन कम हुआ है ” । यह तो श्री शास्त्री गत वर्ष २ जून को मान ही चुके हैं । टेलको को १९४५ में दो करोड़ रुपये दिये गये थे, वे सभी व्यर्थ गये । १९५० में क्रौस मेफी, जर्मन फर्म से सहायता लेने का प्रयत्न किया गया, जिस का परिणाम लोक लेखा समिति के शब्दों में ‘असाधारण’ तथा अत्यन्त ‘असंतोष-जनक’ निकला ।

पेरम्बूर के सवारी-डिब्बा निर्माण कारखाने में १९५५ से उत्पादन आरम्भ होगा ।

वहां स्लीयरेन्स सम्बन्धी गोलमाल हुआ है । विदेशी पूंजीपति इस देश में लज्जाहीनता से आकर लूट मचा रहे हैं ।

स्टोर के आंकड़ों से पता लगता है कि हम देशी माल नहीं खरीदते । १९४६-५० में हमने १६.४२ करोड़ का स्टोर बाहर से खरीदा और १९५१-५२ में २६.३२ करोड़ रुपये का । रेलवे जांच समिति ने कहा है कि स्टोर खरीदने के तरीके में सुधार करना चाहिये जिस से कि १९५१ में ही १० करोड़ रुपये की बचत हो सके । फिर उस १० करोड़ की बचत के लिये पर्याप्त कार्यवाही क्यों नहीं की गई ? समिति ने यह भी कहा है कि सरकार को देश में नये उद्योगों के विकास में अंशदान देना चाहिये । परन्तु सरकार के कान पर जूं भी नहीं रेंगी ।

रेल मंत्री ने १९४६-५२ में ६ करोड़ रुपये में से जो कि यात्रियों की सुविधा के लिये रखे गये थे, केवल ७ करोड़ व्यय किये हैं । पर वे आशावादी हैं, कहते हैं कि उस वर्ष रुपया व्ययगत नहीं होने दिया जायगा । पर वे किराये कम क्यों नहीं करते ?

कलकत्ता विद्युतीकरण योजना के विषय में कुंजरू प्रतिवेदन में कहा गया है कि विद्युतीकरण आवश्यक है और उस से लाभ भी होगा । फिर भी कुछ नहीं किया गया ।

श्रमिकों के रहने की दशा के विषय में श्री शास्त्री ने सीलदाह के सम्बन्ध में स्वीकार किया था कि वहां ७०० माल-डिब्बों में श्रमिक रह रहे हैं । वहां गाड़ियां चलती रहती हैं और दुर्घटनाएं होती रहती हैं, द्वारका का भाई तो मर ही गया था । ये लोग उस स्थान पर रहने के २० रुपये देते हैं जहां दोर भी नहीं रह सकते । १९४३-४७ में विमान-आक्रमण से बचने के स्थानों को श्रमिकों के लिये क्वार्टर

का रूप दे दिया गया। चितरंजन में अफसर तो विशाल भवनों में रहते हैं और श्रमिक कुठरियों में। वहां एक श्रमिक संघ है पर आप उसे अभिज्ञात नहीं करते। आप वहां किसी को जाने भी नहीं देते। वहां संसद सदस्य जा कर देखें तो सही कि क्या हो रहा है। चितरंजन नगर तो चितरंजन दास के नाम पर कलंक है। वे तो ६६ प्रतिशत के लिये स्वराज्य चाहते थे। वहां राष्ट्रीय सुरक्षा के नाम पर मंत्रालय किसी को भी आतंकित कर देता है। श्रमिकों को विशेष संघों में सम्मिलित होने के लिये कहा जाता है, अन्यथा उन्हें ठोकर मिलती है। वहां अमानुषिकता की अवस्था है।

यह आयव्ययक हमारी औपनिवेशिक स्थिति के जारी रहने का क्रूर विज्ञापन है।

**श्री टंडन (जिला इलाहाबाद—पश्चिम) :** उपाध्यक्ष महोदय, जो अनुमान पत्र मंत्री महोदय ने इस भवन के सामने उपस्थित किया है उस में मुझे कुछ सन्तुलन, नापतौल दिखाई पड़ी और स्वभावतः मुझे वह अच्छा लगा। इस का यह अर्थ नहीं है कि उस में जो आवश्यकताएँ हैं, वह सभी पूरी हो गई हैं। उस में कमियाँ हैं और कुछ ऐसी कमियाँ हैं जो संभवतः मंत्री महोदय के अधिकार के बाहर हैं किन्तु हमारा कर्तव्य है कि हम उन का ध्यान उन कमियों की ओर दिलाते जायें। साथ ही इस में कोई सन्देह नहीं कि पिछले कुछ वर्षों में रेल यात्रा में अधिक सुविधायें दी गई हैं, रेल का प्रबन्ध कुछ अच्छा हुआ है और इस के लिये जो हमारे पुराने स्वर्गीय मंत्री गोपालस्वामी आर्यंगर थे, वह बहुत कुछ हमारी कृतज्ञता के अधिकारी थे। आज वह हमारे बीच में नहीं हैं। हम सभी को इस का खेद है और मैं भी इस अवसर पर स्वर्गीय आत्मा के प्रति अपनी श्रद्धा प्रकट करता हूँ।

रेल यात्रा में जो सुविधायें हुई हैं, जो उन्नति हुई है, उन में से मुझे दो एक तो प्रत्यक्ष दिखाई देती हैं जैसे गाड़ियों का ठीक समय पर चलना। निश्चय ही इस विषय में पहले की अपेक्षा उन्नति हुई है। भीड़ों के सम्बन्ध में जो कुप्रबन्ध पहले देखने में आता था उस में भी कुछ अच्छापन है। हम देखा करते थे कि किस प्रकार से गाड़ियों में लोग लटके हुए चलते थे, आज वह तमाशा बहुत अधिक देखने को नहीं मिलता कभी कभी ही दिखाई देता है। परन्तु साथ ही इस में कोई सन्देह नहीं कि तीसरे दर्जे में भीड़ रोकने की व्यवस्था अभी समुचित नहीं हुई है। यह त्रुटि है। सम्भव है यह बात मंत्री महोदय के हाथ से बाहर हो क्योंकि गाड़ियों की संख्या कम है। परन्तु इसमें सन्देह नहीं कि एक एक डिब्बे में जितनी संख्या बैठने के लिये लिखी रहती है उस से साधारण रीति से ड्यूटि और कभी कभी दूने व्यक्ति घुसे रहते हैं। मैंने स्वयं एक दो बार गिना है। यह दशा शोचनीय है और मेरा तो यह कहना है कि इस ओर बहुत ही शीघ्र ध्यान देने की आवश्यकता है।

मैं ने पिछले वर्ष एक सुझाव दिया था कि रेलवे वर्गहीन बनाई जाये। उस में से दर्जे हटा दिये जायें। मुझे कुछ थोड़ा सा संतोष है कि मंत्री महोदय ने इधर दो चार पैर आगे रखे हैं। किन्तु उन की चाल बहुत डर डर कर बढ़ रही है। सम्भव है वह दूसरी शक्तियों के कारण तेज़ नहीं चल पाते। उन्होंने कुछ आगे बढ़ने का यत्न किया और, जैसे उन्होंने बताया, उन्होंने ने जनता नाम की गाड़ियाँ कुछ अधिक की हैं। कुछ शाखाओं से उन्होंने पहले दर्जे हटा दिये हैं। मेरा सुझाव यह है कि इस में बहुत तीव्रता हो सकती है, इन में घाटे का कोई

[ श्री टंडन ]

प्रश्न नहीं है, शायद इस से सरकार को कुछ फायदा ही होगा, हम मੈम्बरों को सरकार जो किराया देती है वह ऐसा करने से बहुत कम हो जायेगा ।

डा० राम सुभग सिंह (शाहबाद—दक्षिण) :  
ऐयर कंडीशन्ड गाड़ियां तो हैं ।

श्री टंडन : ऐयर कंडीशन्ड गाड़ियां आप को गवर्नमेंट देने वाली नहीं हैं ।

[ श्री एन० सी० चटर्जी अध्यक्ष पद पर आसीन थे ]

जब वह फर्स्ट क्लास को हटायेंगे तो स्वभावतः सेकेन्ड क्लास को फर्स्ट क्लास का नाम दे कर किराया घटायेंगे ऐसी मैं आशा करता हूं । उन का खर्च तो घटेगा ही । परन्तु यह बहुत बड़ी बात नहीं है । मैं तो इस बात पर ध्यान दे रहा हूं कि हम भविष्य में जो समाज की रूप रेखा बनाना चाहते हैं उस में रेल वाले सहायक बनें । मेरा सुझाव है कि इस समय भी वह बात कुछ इस तरह से हो सकती है । शायद बिल्कुल अन्तर हटा देना मंत्री महोदय को कठिन मालूम पड़े । मैं सुझाव देता हूं कि वह दो वर्ग रखने की व्यवस्था करें, एक साधारण वर्ग रखें और एक अधिक सुविधा वाला ऊपरी वर्ग । अभी दो रखें फिर जब समय आये तब एक ही वर्ग रखें । अभी वह और दर्जों को हटाने की ओर नहीं बढ़ रहे हैं । मुझे ऐसा लगता है कि कुछ शक्तियां उन को रोक रही हैं । सम्भव है कि वह कैबिनेट के कारण ऐसा न कर सकते हों । अस्तु, मुझे इस विषय में कुछ अधिक नहीं कहना है । यही चेतावनी देनी है कि जहां तक संभव हो वह इस ओर यत्नवान हों :

मैं उत्तर प्रदेश का रहने वाला हूं ।  
मारे एक बहुत पुराने जनपद का जो मुख्य

स्थान है, जिले का हैडक्वार्टर है, वहां अभी तक रेल नहीं है, अर्थात् एटा में । अब की बार मंत्री जी ने उस को देख भाल की सूची में रखा है । मुझे आशा है कि इस देख भाल का नतीजा ठीक निकलेगा और वहां वह रेल पहुंचायेंगे । जहां तक नाप करने की बात है, मेरी आशा है कि वह इस काम को बहुत लम्बायमान नहीं करेंगे और दो चार महीनों में ही नाप खत्म हो जायेगी और नाप खत्म कर लेने के बाद फिर वहां वह काम लगा देंगे । बजट में उन्होंने ने इस को बनवाने की बात तो रखी नहीं है, खाली नाप कराने की बात रखी है, लेकिन मैं आशा करता हूं कि सप्लीमेण्टरी (अनुपूरक) बजट में ला कर वह उस व्यय को पूरा कर लेंगे ।

इस रेल विभाग की चर्चा करते हुए मेरा ध्यान स्वभावतः रेल में प्रचलित अनैतिकता की ओर जाता है । अब वह इतनी साधारण बात हो गई है कि उसे हर आदमी जानता है, रास्ते का बच्चा बच्चा जानता है और मेरा विश्वास है कि मंत्री महोदय स्वयं जानते हैं और कैबिनेट के भी हर एक मंत्री जानते हैं । जो अनैतिकता रेल में तमाम प्रकार की और बड़े बड़े अधिकारियों से ले कर माल बाबू तक फैली है वह छिपी नहीं है । अभी तीन या चार दिन की बात है, मेरे पास रेल के एक अधिकारी आये बहुत ऊंचे नहीं परन्तु वह अधिकारीवर्ग में हैं । शिकायत करने नहीं आये थे, किन्तु रेल में जो भ्रष्टाचार है उस की बात छिड़ी । मैं ने उन से कहा कि मुझ को ऐसा लगता है कि ऊपर के लोग जो बहुत ऊंचे अधिकारी हैं सब से ऊंचे, वह तो शुद्ध होंगे, मुझ को तो लगता है कि नीचे के दर्जों में भ्रष्टाचार फैला है । वह मुस्कराये । उस मुस्कराहट में इन्कारी थी, और फिर मैं ने विशेष कर एक बहुत

ऊंचे अफसर का नाम लिया और पूछा कि क्या आप उन को शुद्ध नहीं समझते, मैं उन को शुद्ध समझता हूँ। वह बहुत ऊंचे ज़ोन के, बिल्कुल ऊंचे पद के अधिकारी हैं। मैं ने उन से कहा कि मैं ऐसा अनुमान करता हूँ कि वह तो शुद्ध होंगे। तब उन्होंने ने साफ साफ कहा कि नहीं मैं ऐसा नहीं समझता। मुझे को अचम्भा हुआ और धक्का भी लगा कि जहाँ इस प्रकार से धुरी के लोग, ऊंचे के अधिकारी भ्रष्ट हैं तब फिर नीचे के लोगों की क्या बात हो!

तब तो “ई खानदान तमाम आफ़ताबस्त।” मालूम होता है कि यह रेलवे का खानदान का खानदान कलुषित हो गया है। हां, थोड़े बहुत तो अच्छे होंगे ही। ऐसा लगता है कि बहुत घोर प्रयत्न की जरूरत है, और जैसा कि किसी सदस्य ने कहा था, मुझे भी उन के स्वर में अपनी आवाज मिला कर कहना पड़ता है कि शायद इस बात की जरूरत है कि ऊपर की श्रेणी में सस्ती की जाये। मेरा एक सुझाव है। आप के जो ज़ोन के मैनेजर आदि हैं, यह पुराने पुराने अधिकारी हैं। और यह नीचे से आते हैं। उन की आदतें नीचे से पड़ी रहती हैं। जैसे जब तहसीलदार और नायब तहसीलदार डिप्टी कलक्टर हुआ करते थे तो डिप्टी कलक्टरों में भी भ्रष्टाचार होता ही था। मेरा सुझाव है कि आप इन बहुत ऊंची जगहों पर रेलवे विभाग के नीचे के आदमियों को न लें। बाहर के ऊंचे आदमियों को रखें। सार्वजनिक कामों में जिन की साख हो और जो समझे हुए और जाने हुए हों उन को रखें।

बाबू राम नारायण सिंह (हज़ारीबाग—पश्चिम) : लेकिन पार्टी का आदमी न हो।

श्री टंडन : इस प्रकार की नीति में पार्टी का प्रश्न ही नहीं उठता। ऐसा कोई प्रश्न

आना ही नहीं चाहिये। मैं आप से बिल्कुल सहमत हूँ और मेरा विश्वास है कि अगर मंत्री महोदय इस तरह पर सोचेंगे तो देश में उन को ऐसे ऊंचे नैतिक लोग मिल जायेंगे जिनको पैसा मोल नहीं ले सकता और जिन के लिये विश्वास किया जा सकता है कि उन को पैसा मोल नहीं ले सकेगा। ऐसे आदमियों को आप रखें और जो फिर सुधार के काम आप चलाना चाहते हैं उस को चलाने का यत्न करें। जो पुराने लोग बैठे हैं उन में से ऐसा कोई आदमी नहीं है जो यह न जानता हो कि माल बाबू क्या करता है और स्टेशन मास्टर क्या करता है। ये लोग आप की तरकीबों को चलाने में बाधक होंगे। आप ने यह जो कमेटी बनाई है उस के लिये मैं आप को बधाई देता हूँ। जो यह रेलवे के अफसर मुझे से मिलने आये थे उन से जब मैं न इस कमेटी की चर्चा की तो उन्होंने ने कहा कि यह कमेटी कुछ करने वाली नहीं है। वह मुझे को अच्छे आदमी लगे। सज्जन आद। थे और यह मेरी निजी बात चीत थी। स्वभावतः मैं यहां नामों की तो चर्चा नहीं कर सकता। मैं यह सुझाव देता हूँ कि आप इस प्रकार से बहुत ऊंचे पदों पर नीचे से आदमियों को लाना रोकें और तब देखें कि किस प्रकार से सुधार होता है।

मुझे एक आध बात और कहनी है अभी हाल में अलीगढ़ में उत्तर प्रदेश हिन्दी साहित्य सम्मेलन हुआ था, १७, १८ तारीख को। उत्तर प्रदेश के राज्यपाल ने उस का उद्घाटन किया था। उस अधिवेशन में हिन्दी के दृष्टिकोण से कुछ प्रस्ताव रेलवे के बारे में रखे गये थे। मैं उन की ओर आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, मैं उन प्रस्तावों को पढ़ंगा नहीं। उन में कहा गया था कि कई ऐसी बातें हैं जहां हिन्दी आसानी के साथ चलाई जा सकती है लेकिन उस के चलाने पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। जैसे



[ श्री टंडन ]

रेलवे के जो डब्बे हैं, उन के ऊपर सूचना की बातें आप आसानी से नागरी अक्षर में लिखवा सकते हैं। इस में बहुत भाषा का प्रश्न नहीं है। प्लेटफार्मों पर आप ने बहुत जगह बदलाव किया है। उस पर मैं आप को बधाई देता हूँ। परन्तु अब भी बहुत सी जगहों में आसानी से नागरी को बढ़ाया जा सकता है। आप प्लेटफार्मों पर हिन्दी भाषा और नागरी अक्षर और अंकों को और भी बढ़ावें और शुद्धता की तरफ भी ध्यान रखें, यह मेरा सुझाव है।

मैं आप को एक सुझाव और देना चाहता हूँ। मैं ने देखा है कि यह जो कालपत्रक आप छापते हैं, जिस को अंग्रेजी में टाइम टेबिल कहा जाता है, उन का उतना प्रचार नहीं किया जाता जितना अंग्रेजी के टाइम टेबिलों का है। यह जो नागरी में कालपत्रक छापे गये हैं उन के मिलने में कठिनाई होती है। शायद वे कम छापे गये हैं। मुझे स्वयं उस प्राप्त करने में कठिनाई हुई। दूसरी बात यह है कि आप ने इन को नागरी में तो छपवाया है परन्तु जहाँ अंक हैं वह अंग्रेजी के हैं। आप ने उन में अंक अंग्रेजी के या जो भाषा संविधान में प्रयुक्त हुई है उस के अनुसार अन्तर्राष्ट्रीय अंक छापे हैं। यहाँ अन्तर्राष्ट्रीयता की कोई अपेक्षा नहीं है। मेरा सुझाव है कि आप इन में नागरी अंकों का उपयोग करें। आप यह हिन्दी कालपत्रक जो छापते हैं वह किस के लिये? जो अंग्रेजीदां लोग हैं उन के लिये तो आप अंग्रेजी में चलाते हैं लेकिन यह जो हिन्दी में छपते हैं यह तो साधारण जनता के लिये हैं। और जनता की सुविधा इस में होगी कि आप अंग्रेजी अंकों को या अन्तर्राष्ट्रीय अंकों को न छाप कर नागरी अंकों को छापें।

श्री के० के० बसु (बायमण्ड हार्बर) : जनता तो पढ़ना ही नहीं जानती। आठ परसेंट लिटरेसी (साक्षरता) है।

श्री टंडन : चूंकि जनता पढ़ना नहीं जानती तो क्या अंग्रेजी का अंक वह ज्यादा समझेगी? जरा विचार करिये। ऐसी बड़ी जनता है, जो अंग्रेजी नहीं जानती लेकिन हिन्दी जानती है। हिन्दी भी छोड़ दीजिये, बंगला जानने वाली जनता है, जो अंग्रेजी अंक नहीं जानती किन्तु नागरी अंक जानती है। आप ने क्या बात कही है? यह कितनी गैर जिम्मेदारी की बात है। जनता बहुत पढ़ी नहीं है लेकिन जनता में ऐसे बहुत हैं जो अपनी भाषा जानते हैं, हिन्दी जानते हैं, बंगला जानते हैं, बंगाली अंक जानते हैं, अंग्रेजी नहीं जानते, किन्तु नागरी जानते हैं, नागरी अंक जानते हैं। उन की संख्या आप ऐसे आदमियों से सौ गुना अधिक है, मेरा मतलब वैयक्तिक नहीं है, मेरा मतलब अंग्रेजी जानने वालों से है। आप भूलिये नहीं कि उस जनता के लिये जो इस कालपत्रक को देख सकती है और उस से लाभ उठा सकती है, उस के लिये मेरा यह कथन है कि नागरी अंकों का प्रयोग होना चाहिये। सम्भव है कि हमारे मंत्री जी यह आपत्ति उठावें कि यहाँ तो हम संविधान से बंधे हैं। संविधान ने यह कहा है कि जो प्रकाशन युनियन की तरफ से हो उस में अन्तर्राष्ट्रीय अंकों का प्रयोग किया जाय। सम्भव है यह आपत्ति मंत्री जी न उठावें तो उन के सचिवगण उठावें, क्योंकि मैं जानता हूँ कि आज गवर्नमेंट आफ इंडिया का जो सचिवालय है वह हिन्दी का पक्षपाती नहीं है। सम्भव है कि वहाँ से यह आपत्ति उठाई जाय। मेरा उत्तर यह है कि आप संविधान में ही देखेंगे कि जहाँ पर उस में यह रखा गया कि साधारण रीति से अन्तर्राष्ट्रीय अंकों का प्रयोग होगा, वहाँ यह भी है कि राष्ट्रपति को अधिकार है कि जहाँ मुनासिब समझें वहाँ वे नागरी अंकों का प्रयोग भी करें। आप अगर



चाहें तो जब तक १५ वर्ष तक अंग्रेजी है अंग्रेजी अंकों का प्रयोग कर लें लेकिन अगर आप चाहें तो आप नागरी के अंकों का प्रयोग भी कर सकते हैं । अगर आप ऐसा प्रबन्ध करेंगे तो मैं समझता हूँ कि आप की कैबिनेट को इस में कोई आपत्ति नहीं होगी क्योंकि यह तो केवल सुविधा की बात है कि नागरी अंक छपवाये जायें । मैं आप को सुझाव देता हूँ कि जो आप के ६ जोन या विभाग हैं उन में आप दक्षिणी भाग को छोड़ दें, मैं उस के लिये नहीं कहता क्योंकि जब विधान सभा में यह प्रश्न उठा था तो हमारे दक्षिणी भाइयों ने कहा था कि हमारे यहां तो अंग्रेजी अंक चलते हैं, विशेषकर तामिल भाइयों ने कहा था कि हमारे यहां यही अंक चलते हैं । अगर तामिल के भाई या अन्य दक्षिणी भाई चाहते हैं तो आप सदर्न रेलवे में दक्षिणी रेलवे में अंग्रेजी में ही टाइम टेबिल छापें । मुझे आपत्ति नहीं है । लेकिन शेष पांच जोन जितने हैं उन सब में हिन्दी भाषा और नागरी अंक आने चाहियें, क्योंकि उन में एक ओर तो महाराष्ट्र और गुजरात है और दूसरी ओर बंगाल, उत्तर प्रदेश, बिहार और पंजाब है । इस तरह आप देखेंगे कि पांचों विभागों में आप आसानी से नागरी अंक चला सकेंगे और मेरा कथन है कि इस से सब को सुविधा होगी ।

मैं अधिक समय नहीं लेना चाहता । मेरा निवेदन है कि यह एक आवश्यक विषय है । आज मैं संविधान को दुरुस्त करने नहीं बैठा हूँ । मेरी आशा अवश्य है कि यह जो अन्तर्राष्ट्रीय अंक के नाम से हमारे देश के संविधान पर कलंक है, वह अवश्य हटेगा इन अन्तर्राष्ट्रीय अंकों को मैं आज कलंक मानता हूँ । हमारे लिये लज्जा का विषय है कि हमारी भाषा में, नागरी में, हमारे अपने सुन्दर अंक न रखे जा कर यह अन्तर्राष्ट्रीय अंक रखे गये हैं । इस कलंक से संविधान को भविष्य में ठीक करना होगा । मेरी आशा है कि आने वाली संतान आज हम लोगों से अधिक बुद्धि-

मान होगी और अधिक शक्तिवान होगी । वह इस कलंक को संविधान से निकालेगी । परन्तु आज मेरी आप से यही मांग नहीं है । मैं जानता हूँ कि आप के हाथ बंधे हुए हैं, संविधान से आप के हाथ बांधे हुए हैं । मेरे सुझाव के अनुसार आज के संविधान में भी सम्भव है कि नागरी अंकों को राष्ट्रपति जी की आज्ञा से आप चलावें और इस प्रकार से हिन्दी को दिन दिन आप आगे बढ़ाने का यत्न करें । बस मुझे अधिक नहीं कहना है ।

श्री बर्मन (उत्तर बंगाल—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ): गत तीन चार वर्षों में जो सुधार किये गये हैं उन के लिये मैं रेल मंत्री और रेलवे प्रशासन को बधाई देता हूँ । चाहे अब भी कमियाँ शेष हैं । जिन की आलोचना की जाती है परन्तु स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् महान सुधार भी किये गये हैं । पंच वर्षीय योजना के अनुसार ३१ मार्च, १९५६ तक २,०६२ इंजिन, ८,३३५ सवारी-डिब्बे और ४७,५३३ माल डिब्बे अपनी सामान्य आयु पूरी कर चुकेंगे । १९८ इंजिन, ६५० सवारी-डिब्बे और ५००० माल डिब्बे बदलने का अनुमान पंचवर्षीय योजना में है । १९३९ से स्टॉक नहीं बदला गया और विभाजन के समय रेल की स्थिति बहुत बुरी थी । अब सवारियों की यात्रा और माल के परिवहन के विषय में स्थिति बहुत सुधर चुकी है । १९५६ में, १,३३१ इंजिन, १,८५१ सवारी-डिब्बे और ८०० माल डिब्बे ही बदलने से रह जायेंगे । अर्थात् इंजिनों की कमी तो रहेगी ही, पर डिब्बों की कमी पूरी हो चुकेगी । हम न चित्तरंजन कारखाना बनाया है जो १९५४ तक बड़ी लाइन के इंजिनों की हमारी वार्षिक आवश्यकताओं को पूरा करने लगेगा । हम सरकार से और क्या करने की आशा कर सकते हैं ?

माननीय मंत्री ने कहा है कि कई नई रेलवे लाइनें बनाई जायेंगी और कई पुरानी लाइनों

[ श्री बर्मन ]

को, जोकि तोड़ दी गई थीं, दुबारा बनवाया जायेगा : उन्हें गंगा बांध योजना के विषय में भी कुछ कहना चाहिये था जो पश्चिमी बंगाल, आसाम के लिये और अंशतः बिहार तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश के लिये भी बहुत महत्वपूर्ण है। गत तीन वर्षों से कलकत्ता पत्तन संकट में है। श्रीमान् सिंह आई० एस० ई० की आध्यक्षता में जो विशेषज्ञ समिति बनी थी उस ने कह है कि इस योजना को यथासंभव शीघ्र कार्यान्वित करना चाहिये। कलकत्ता से बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश का जलीय परिवहन वर्ष में छः मास तक पूर्णतः बन्द रहता है, क्योंकि भागीरथी का पानी सूख जाता है और हमें पाकिस्तान की इच्छा पर निर्भर रहना पड़ता है। यह काठनाई इस बांध के बनने से ही दूर हो सकती है। आसाम और उत्तर बंगाल कलकत्ता से पूर्णतः कट जाते हैं, अतः गंगा बांध पर रेल व सड़क का पुल बनने से ही काम चल सकता है।

स पुल को सामरिक दृष्टि से भी तत्काल बनाना चाहिये, क्योंकि उस के बिना पूर्वी सीमान्त की रक्षा नहीं हो सक।

रेलवे की नौकरियों के विषय में हमने माननीय मंत्री जी को कई बार अभ्यावदन दिये हैं। इस वर्ष केन्द्रीय सरकार २५०० छात्रवृत्तियां इंजीनियरिंग और चिकित्सा के छात्रों को और मैट्रिकों को दे रही है, पर हमें बताया जाता है कि तीसरी श्रेणी की नौकरियों के लिये भी अनुसूचित जातियों के लोग प्राप्य नहीं हैं—हमें इस पर विश्वास नहीं होता। माननीय मंत्री को इस पर ध्यान देना चाहिये।

डा० एश० पी० मुकजी (कलकत्ता दक्षिण-पूर्व) : जोन पद्धति के विषय में माननीय मंत्री को पुनः विचार करना चाहिये और विशेषज्ञों की तथा स्वतंत्र राय लेनी चाहिये।

कर्मचारियों ने अपना कठिन उत्तरदायित्व जिस प्रकार पूरा किया है उस के लिये मैं उन की

सराहना करता हूँ। हम उन की त्रुटियों को बता सकते हैं परन्तु हमें उन पर अविश्वास या सन्देह नहीं करना चाहिये।

आयव्ययक में एक अतीव अशुभ बात राजस्व का कम होना है। यह एक खतरे का संकेत है। इस राजस्व में कमी का प्रभाव योजना आयोग की सिफारिशों को कार्यान्वित करने पर पड़ेगा। हम इस अवधि में जो ४०० रुपया व्यय करेंगे उस में से ३२० करोड़ तो रेलवे के राजस्व से ही आयेगा। यदि यह रकम कम हो जायेगी तो या तो कुछ काम कम होगा या सामान्य आय में से धन लेना होगा या घाटे का बजट बनाना पड़ेगा। अतः यह मामला केवल रेलवे से ही सम्बद्ध नहीं है, अपितु योजना की सिफारिशें भी इस पर निर्भर करती हैं। हमें आशा है कि पंचवर्षीय योजना के कारण आर्थिक उन्नति होगी। उस से जो काम बढ़ेगा उसे संभालने के लिये रेलवे को पहले से ही तैयार रहना चाहिये। अतः आय को बढ़ाने के लिये प्रयत्न करने चाहिये, भाड़ों में परिवर्तन कर के अधिक रियायतें दे कर के आदि।

प्रथम श्रेणी के हटाने के विषय में सावधानी से काम लेना चाहिये। कुछ वर्ष हम ड्यौढ़े दर्जे को हटाने के चक्कर में लाखों रुपये का घाटा उठा चुके हैं। केवल रेलवे पर ही श्रेणियां हटा देने से वर्गहीन समाज की स्थापना नहीं हो जायेगी। श्रेणियां तो मंत्रियों में भी हैं। हमें तो तीसरी श्रेणी के यात्रियों को अधिक सुविधायें देने का प्रयास करना चाहिये। हां माननीय मंत्री को अपने विभाग के पदाधिकारियों में श्रेणी १ तथा २ का अन्तर हटा देना चाहिये। उन्होंने ने इस दिशा में कुछ किया भी है।

४ म० प०

स्टेशन मास्टर्स के वेतनों तथा सेवा की शर्तों के विषय में कुछ असंतोष है। उन्हें

अपने अधीनस्थ कर्मचारियों, क्लर्कों, गाड़ों, चालकों आदि से कम वेतन मिलेगा। यह एक विसंगति है जिस की जांच होनी चाहिये।

रेल के इंजनों और डिब्बों को बनाने का प्रश्न अत्यन्त महत्वपूर्ण है क्योंकि इस में भारत को स्वावलम्बी होना चाहिये। परन्तु आरम्भ में तो दुर्भाग्य से हमें विदेशी सहायता पर ही निर्भर रहना होगा। चितरंजन में जैसा प्रबन्ध है उस की मैं सराहना करता हूँ। यह सत्य नहीं है कि वहाँ विदेशियों का राज है। थोड़े से विदेशी अवश्य हैं, पर उस कारखाने को वास्तव में भारतीय ही चला रहे हैं। त्रुटियाँ तो होती ही हैं और हमें प्रयत्न करना चाहिये कि गलती दोहराई न जायें। हमें यह देखना चाहिये कि विदेशों से हमें जो परामर्श प्राप्त हों वह हमारे राष्ट्रहितों के विपरीत न हों, क्योंकि विगत में हमारा अनुभव दुर्भाग्यपूर्ण रहा है। हमारे लोग—पदाधिकारी, वैज्ञानिक और शिल्पिक जो, विदेशों से प्रशिक्षण प्राप्त कर के आये हैं, बहुत अच्छा कार्य करने का प्रयत्न कर रहे हैं। चितरंजन में केवल पुर्जे ही नहीं जोड़े जाते, प्रत्युत ७० प्रतिशत वस्तुयें बनती हैं। सभी स्थानों पर एकस्व अधिकार होते हैं और शायद ही कोई देश इंजिन के १०० प्रतिशत पुर्जे बनाता हो।

हमें विदेशियों को हमारे देश में छा जाने नहीं देना चाहिये परन्तु हमें अपने देश के लोगों के अच्छे कार्य की सराहना करनी चाहिये। कुछ भागों का तो आयात करना ही पड़ता है। माननीय मंत्री को देखना चाहिये कि ८० या ६० प्रतिशत भाग वर्ष भर में भारत में बनने लगें। जनरल मैनेजर ने मुझे बताया था कि अगले वर्ष ८० प्रतिशत भाग चितरंजन में बनने लगेंगे। हमें इस पर गर्व होना चाहिये।

जोन व्यवस्था के विषय में कर्मचारियों में असन्तोष है, पूर्वी रेलवे मील-क्षेत्र की

दृष्टि से तो अन्य जोन के बराबर ही है, परन्तु बड़ी लाइन की रेलों का ६० प्रतिशत भार इसी रेलवे पर ले जाया जाता है। भारतीय रेलवेज के कुल भार का ३३ प्रतिशत भार पूर्वी रेलवे पर ही वहन होता है। कर्मचारियों की संख्या २,६०,००० है जो अन्य बड़ी से बड़ी जोन के दुगने से अधिक है। वहाँ प्रति दिन ६,००० डिब्बे माल का वहन होता है। किसी अन्य जोन में २,४०० डिब्बों से अधिक माल का वहन नहीं होता। इस जोन पर २,००० इंजिन हैं, अन्य किसी जोन पर १,००० से अधिक नहीं हैं। वहाँ ४० लाख टन का उठान होता है, जबकि अन्य किसी जोन में १० लाख टन से अधिक नहीं होता।

पूर्वी जोन से भारत के अन्य भागों को कोयला लाने का बहुत प्रयत्न किया गया है। क्या माननीय मंत्री यह बता सकते हैं कि उत्तर से पूर्व की ओर कितने माल-डिब्बे खाली जाते हैं। उधर उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री ने रेलवे मंत्री से शिकायत की है कि कागज उद्योग, चीनी उद्योग आदि की शिकायत है कि उन का माल बिहार, बंगाल और आसाम को नहीं जा पाता।

इस से प्रकट है कि इस जोन के विभाजन में कोई त्रुटि अवश्य है।

योजना आयोग की सिपारिशों को अब कार्यान्वित किया जाना है। आगामी कुछ वर्षों में चार लाख टन इस्पात अधिक होने की आशा है, दामोदर घाटी और हीराकुड का विकास होना है। विज्ञान में पेट्रोल शोधन केन्द्र का विकास हो रहा है। बिहार तथा उड़ीसा और मध्य प्रदेश के कई भागों में ही इस प्रकार की कई योजनायें हैं और आप के लिये इस भार का वहन करना असंभव हो जायेगा। इन सब मामलों पर पुनर्विचार होना चाहिये। मैं गोरखपुर के विषय में उत्तर प्रदेश से नहीं

[डा० एस० पी० मुकर्जी]

अगड़ता । उसे वहां रखने दीजिये, परन्तु एक सप्तम जोन के लिये भी स्थान है । माननीय मंत्री को इस विषय पर तटस्थ हो कर विचार करना चाहिये । और एक आयोग नियुक्त कर के संतोषजनक विनिश्चय करना चाहिये ।

इस वर्गीकरण से कोई बचत नहीं हुई है । हा लेखा रखने की पद्धति बदल दी गई है । अब किसी को यह पता नहीं लग सकता कि प्रत्येक जोन का आय कितनी है । आप यह निश्चय नहीं कर सकते कि कोई जोन स्वावलम्बी है या नहीं, और उस में पैसे की बरबादी होती है या नहीं । यह वर्गीकरण ग्रेट ब्रिटेन के नमूने पर किया गया है । वहां ब्रिटिश संसद् में परिवहन विधेयक विचाराधीन है । उस विधेयक में दो खंड विशेषतः इस विषय में हैं । वहां एक आयोग को यह मामला सौंपा गया है और वह अपना प्रतिवेदन मंत्री को देगा । यह कोई दलबंदी का प्रश्न नहीं है । यदि इस बात के बहुत से प्रमाण हों कि वर्गीकरण अवैज्ञानिक आधार पर हुआ है तो इस पर विचार करने के लिये कोई स्वतंत्र आयोग नियुक्त कर देना चाहिये । जो निष्पक्षता से इस पर विचार करे ।

मुझे विश्वास है कि यदि योजना आयोग की सिफारिशें पूरी हो जायेंगी तो आप को केवल पूर्वी जोन पर ही २,००० अधिक माल-डिब्बों की अपेक्षा होगी । वर्तमान डिब्बों से काम नहीं चल सकेगा और सभी व्यवस्था टूट जायगी तथा पूर्णतः ठप्प हो जायगी ।

नई व्यवस्था से बचत तो होना दूर रहा प्रशासन व्यय एक करोड़ रुपये बढ़ गया है । अतिरिक्त कर्मचारियों पर ३२ लाख रुपये, उत्तर पूर्व रेलवे पर २० लाख रुपये पूंजीगत व्यय और उत्तर रेलवे के मुख्यालय के निर्माण पर ३५ लाख रुपये लगे हैं । फिर

आप को लाभ क्या हुआ है ? इन सभी मामलों पर वित्तीय, प्रशासनीय और कार्य सम्बन्धी मामलों पर खुले दिमाग से विचार करना चाहिये ।

आसाम मार्ग में एक ही पटरी है । दुहरी पटरी लगाने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा था, परन्तु अब उस पर कुछ नहीं हो रहा है । यह प्रश्न आसाम और उत्तर बंगाल के लिये अत्यन्त महत्वपूर्ण है । आसाम जाने वाला ६० प्रतिशत माल आज कल नाव या स्टीमर द्वारा पाकिस्तान हो कर जाता है । कुछ मास पूर्व पाकिस्तान में तीस स्टीमर रोक लिये गये थे । हमें पाकिस्तान पर इस प्रकार पूर्णतया आश्रित नहीं रहना चाहिये । और आसाम मार्ग में दुहरी पटरी बनवा देनी चाहिये । उस के लिये गंगा बांध योजना भी आवश्यक है । अब पश्चिमी बंगाल के कुछ भागों में पेट्रोल निकालने की भी संभावना है, अतः उस क्षेत्र के विकास की भी संभावना बहुत अधिक है ।

युद्ध काल में कुछ पटरियां हटा दी गई थीं । दक्षिण से मोरापुर-होसूर लाइन—७६ मील—और तिरुप्पुर-कृष्णगिरी लाइन—३६ मील के विषय में, जो दोनों सलेम जिले में हैं—अभिवेदन प्राप्त हुए थे । मंत्री महोदय के लिये इन दोनों मामलों पर विचार करना संभव होना चाहिये ।

अंततः भ्रष्टाचार दूर करने वाली समिति के विषय में मैं कुछ कहना चाहता हूं । भ्रष्टाचार तो समिति द्वारा दूर नहीं किया जा सकता परन्तु समिति होनी तो चाहिये ही । और केवल रेल कर्मचारियों को ही दोष देने से ही कोई लाभ नहीं है । आखिर घूस का अर्थ यह है कि एक लेता है तो दूसरा देता भी है । अतः देश में उपयुक्त वातावरण तैयार करना

चाहिये । इस मामले में सभी दलों को सहयोग करना चाहिये । जब समिति की स्थापना की जाये तो उसे क्रय की व्यवस्था तथा प्रणाली का विषय भी सौंपा जाये । गड़बड़ होने के पश्चात् लोक-लेखा समिति के प्रतिवेदनों से क्या लाभ है ? वह तो शव-परीक्षण ही है । करोड़ों रुपये के क्रय की प्रक्रिया में जो भूल-चूक हो उसे हटा कर कठोर नियम बनाने चाहिये । ३० करोड़ रुपये के माल का क्रय विदेशों से किया गया है, जब कि कुल क्रय ५० करोड़ का है । हमें अंग्रेजी माप का ही प्रत्येक माल लेने का हठ नहीं करना चाहिये, अन्यथा हम उन पर आश्रित रहेंगे । हमें स्वयं सभी माल बनाना चाहिये ।

प्रदर्शनी करने के विचार का मैं स्वागत करता हूं, यद्यपि हमें धन बरबाद नहीं करना चाहिये । प्रदर्शनी में यह भी दिखाया जाना चाहिये कि अंग्रेजों ने ऐसे कौन कौन से कार्य किये जो भारत के हित में नहीं थे और जिन का उद्देश्य रेल-व्यवस्था द्वारा भारत पर अपना आधिपत्य जमाये रखना था । मंत्री महोदय ने कहा है कि प्रदर्शनी में वे भाग तथा पुर्जे अलग दिखाये जायेंगे जिन के लिये भारत विदेशों पर निर्भर है ।

यदि सरकार भारतीय रेलों का स्तर प्रथम श्रेणी का बनाये रखने के लिये प्रयास करेगी तो उसे सब का सहयोग प्राप्त होगा । उन्हें वर्गहीन समाज की स्थापना के उद्देश्य से श्रमिकों में नया वातावरण उत्पन्न करना चाहिये । श्रमिकों को शिकायत है कि स्वाधीनता प्राप्ति के पश्चात् भी उन की दशा नहीं सुधरी है । सेलदाह स्टेशन पर २,५०० परिवारों का माल-डिब्बों में रहना सचमुच लज्जास्पद है । मेरा अधिकारियों से अनुरोध है कि वे अधीनस्थ कर्मचारियों में समता की भावना उत्पन्न करें ।

श्री जी० डी० सोमानी (नागौर-पाली) :  
इस सर्वाधिक महत्वपूर्ण राष्ट्रीय व्यवसाय

रेलवे को पंचवर्षीय योजना के कार्यान्वि करने में एक महत्वपूर्ण भाग अदा करना है और उसे इस के लिये ४ अरब रुपये अर्थात् कुल योजना का लगभग पंचमांश दिया गया है । परिवहन के विषय में व्यापार तथा उद्योग को जिन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है वे रेलवे मंत्रालय से छिपी नहीं हैं । उन्हें रेलवे के विकास तथा पुनःस्थापन कार्यक्रम को पूरा करने के लिये पर्याप्त कार्यवाही करनी चाहिये जिस से कि हमारी विकासोन्मुख अर्थ-व्यवस्था की आवश्यकताओं को वह ठीक प्रकार से पूरा कर सके । अन्य क्षेत्रों की अपेक्षा रेल-विकास को प्राथमिकता देनी चाहिये, क्योंकि यदि रेल परिवहन की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा न कर सकी तो अन्य क्षेत्रों का विकास भी रुक जायेगा ।

आयव्ययक से हमें पता लगता है कि गत कुछ वर्षों में माल यातायात से आय उत्तरोत्तर बढ़ रही है, क्योंकि हमारे कृषि तथा औद्योगिक क्षेत्रों में उत्पादन की वृद्धि होती जा रही है । परन्तु फिर भी एक चिन्ता-जनक बात है । गत वर्ष कोयले के भाड़े में ३० प्रतिशत की भारी वृद्धि की गई थी और अन्य अनेकों वस्तुओं का भाड़ा भी बढ़ाया गया था । इस के अतिरिक्त वस्त्र, चीनी, सीमेंट, इस्पात तथा कागज का उत्पादन बहुत बढ़ा है । परन्तु माल यातायात की आय में केवल चार करोड़ रुपये की ही वृद्धि हुई है । इस से प्रकट है कि अब लाभ की दर गिरनी आरम्भ हो गई है । मंत्रालय को इस की वास्तविकता पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये ।

रेलवे की भाड़ा बढ़ाने की नीति का प्रभाव व्यवसाय तथा उद्योग पर बहुत पड़ रहा है । कई वस्तुओं का, जो कच्चे माल के रूप में हैं, भाड़ा दुगना तिगना तक हो गया है । टाटा लोहा तथा इस्पात कर्मशाला को बढ़े



[श्री जी० डी० सोमानी]

हुए भाड़े के रूप में १ करोड़ १६ लाख रुपये अधिक देने पड़े हैं और इसी आधार पर उन्होंने लोहे का भाव बढ़ाने की प्रार्थना की है। अन्य वस्तुओं के दाम भी इसी प्रकार बढ़े हैं। यदि इस्पात तथा सीमेंट जैसे कच्चे माल और आधारभूत वस्तुओं का भाड़ा रेलवे बढ़ाती जायेगी तो प्रश्न यह उठता है कि भाड़े की व्यवस्था किस सिद्धान्त पर आधारित है। रेलवे को अपना हित ही सर्वोपरि नहीं रखना चाहिये, प्रत्युत विकासोन्मुख अर्थ-व्यवस्था में सहयोग देना चाहिये। एक समिति बनाई जानी चाहिये जो यह पता लगाये कि विभिन्न औद्योगिक एककों पर कितना भार पड़ रहा है। वास्तव में भाड़े की सम्पूर्ण व्यवस्था को वैज्ञानिक आधार पर निश्चित करना चाहिये और ऐसे उचित आधार पर पुनः श्रेणी विभाजन होना चाहिये जिस से कि देश का औद्योगिक विकास सुनिश्चित रहे। मेरा सुझाव है कि श्रेणी विभाजन इस आधार पर हो—प्रथम पूर्ववर्तिता खाद्य, उर्वरकों, और पशुओं के चारे आदि को देना चाहिये; दूसरी, उद्योगों के लिये कच्चे माल को; तीसरी, अर्ध-निर्मित सामान को और चौथी निर्मित सामान को। अभी तो उत्तरोत्तर भाड़े बढ़ने से व्यापार तथा उद्योग को बहुत हानि उठानी पड़ रही है।

इस विषय में हमारे व्यापार संघ ने और अन्य वाणिज्यिक संस्थाओं—रासायनिक, कागज, सीमेंट, इस्पात आदि की—ने सरकार का ध्यान आकृष्ट किया है परन्तु रेलवे मंत्रालय इन अभ्यावेदनों की सदा उपेक्षा ही करता रहा है। रेलवे का एकाधिपत्य है, अतः वह इनकी उपेक्षा कर सकती है, परन्तु अन्ततोगत्वा इस का क्या परिणाम होगा? आखिर सरकारी व्यवसायों के विषय में सरकार की नीति क्या है? बिजली व्यवसाय को पांच प्रतिशत से अधिक लाभ नहीं कमाने दिया जाता। रेलवे

की भाड़ा व्यवस्था का उद्देश्य देशभर में व्यापार तथा वाणिज्य के विकास को प्रोत्साहन देने का होना चाहिये। वे व्यापार तथा उद्योग से निम्नतर स्तरों पर संतुष्ट होने के लिये कहते हैं, परन्तु उन्हें भी नई परिस्थितियों के अनुसार अपने आप को ढालना चाहिये।

एक बात मुझे राजस्थान के विषय में भी कहनी है। राजस्थान एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है और सामरिक, प्रतिरक्षा के दृष्टिकोण से भी वहां संचार का महत्व बहुत भारी है क्योंकि उस की पाकिस्तान के साथ लम्बी सीमा लगती है। परन्तु नई योजनाओं में इस क्षेत्र की उपेक्षा कर दी गई है और जब विभिन्न राज्यों में अलग अलग रेलवे प्रशासन थे तब जो अनेक योजनाएँ बनी थीं उन्हें भी एक ओर रख दिया गया है।

डीसा-रानीवाला लाइन का जो परिमाण होना था, उस पर भी अब कुछ नहीं किया जा रहा है। राजस्थान में संचार का विकास शीघ्र होना चाहिये।

**श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन (डिन्डीगल) :** मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहती हूँ कि उन्होंने रेलवे के कार्य का स्पष्ट चित्रण किया है। उन्होंने ने हमें बता दिया कि उन्हें किन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है, कि रेलवे की आय गिर गई है, और कि वे श्रमिकों को यथेष्ट सुविधायें नहीं दे सके हैं।

यात्री यातायात के गिरने के सम्बन्ध में मंत्री जी को किराये कम करने के प्रश्न पर विचार करना चाहिये। यदि तीसरे तथा ड्यूडे दर्जे के किराये कम न किये गये तो अगले आय व्ययक के समय तक यात्री यातायात और भी कम हो चुकेगा। द्वितीय युद्ध के पश्चात् लोगों के पास पर्याप्त धन था और किराये बढ़ने पर भी वे यात्रा कर सकते थे। अब



मंदा आ गया है और लोगों के पास पैसा नहीं है। अतः किराया कम करने पर ही दशा सुधरेगी और अधिक लोग यात्रा कर सकेंगे।

तृतीय श्रेणी के यात्रियों के विषय में सुधार तो बहुत हुआ है परन्तु अब भी उनके डिब्बों की दशा स्वास्थ्य प्रद नहीं है। यात्री सहायकों को कहा जाना चाहिये कि वे तृतीय श्रेणी के यात्रियों की सुविधा का विशेष ध्यान रखें। उन के अतिरिक्त गाड़ों को ध्यान रखना चाहिये कि यात्रियों को किस वस्तु की आवश्यकता है। आवश्यकता हो तो अधिक यात्री सहायक रखने चाहियें।

मुझे प्रसन्नता है कि नई पटरियां भी बिछाई जायेंगी, विशेषतः एरनाकुलम और क्विलोन के बीच, जिस से दक्षिण भारत के कई स्थानों का नये कोचीन पत्तन से सम्बन्ध स्थापित हो जायेगा और दक्षिण भारत के व्यापार को बहुत प्रोत्साहन मिलेगा।

तृतीय श्रेणी के यात्रियों को जल की कठिनाई होती है। मेरे एक सम्बन्धी बम्बई से मद्रास गये थे और उन के डिब्बे में मार्ग भर जल नहीं था, अतः स्टेशन पर उतर कर ही जल मिलता था। अब गर्मियां आरंभ होने वाली हैं अतः प्रत्येक स्टेशन पर तथा डिब्बों में भी पर्याप्त जल होना चाहिये।

रेल मंत्रालय तथा राजपथों के भार साधक विभाग में सहयोग तथा समन्वय नहीं है। मदुरई जिले में यात्रा करते समय मैं ने एक स्थान देखा जहां रेल सड़क संयोग के दोनों ओर पचास पचास फुट तक सड़क की दशा खराब थी और उस का कारण यह पता लगा कि उसे सुधारना राजमार्ग वालों का कार्य नहीं था, अपितु रेल विभाग का कार्य था। दोनों विभाग सरकारी हैं, फिर भी इतना असहयोग है। इसी प्रकार मद्रास में बिजली की रेलें चलती हैं अतः दोनों ओर लोगों को कई मिनट खड़ा रहना पड़ता है। यदि दो

पुल ऊपर बना दिये जायें तो समस्या हल हो सकती है। डिन्डीगल के स्टेशन के पास सड़क रेल संयोग है पर वह शन्टिंग होने के कारण लगभग सदा ही बन्द रहता है। वहां ऊपर का एक पुल अवश्य बनना चाहिये।

इसी प्रकार मालाबार के शोरनूर के स्टेशन पर भी शन्टिंग के कारण मुझे कई बार १५ मिनट से भी अधिक ठहरना पड़ा है। वहां भी ऊपर का एक पुल बनना अत्यावश्यक है।

स्टेशनों पर माल पड़े रहने और लदान न होने के विषय में पहले से स्थिति बहुत सुधरी है परन्तु अभी पूरी तरह नहीं। मैं ने देखा है कि खाली डिब्बे पड़े रहते हैं। माल का परिवहन अधिक द्रुतगति से होना चाहिये।

स्टेशनों पर खाने की सामान की दशा पहले से इतनी बिगड़ गई है कि हमारे लिये रेल में या स्टेशन पर कुछ भी खाना अत्यन्त कठिन हो गया है। चीजें तो ढेर सारी मिलती हैं परन्तु सभी अस्वादिष्ट होती हैं।

श्री बी० दास : (जाजपुर-क्योंझर) : हम उत्तर भारतीयों का तो ख्याल था कि हमारे मित्र श्री सन्तानम ने ये मद्रासी पसंद की चीजें लागू करवाई।

श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन : इस पर भी रेल मंत्री को ध्यान देना चाहिये। अब तो मद्रास के स्टेशनों पर चावल और काफी भी अच्छी नहीं मिलती। स्वयं रेल विभाग को यह खाने का कार्य अपने हाथ में ले कर उसका सुधार करना चाहिये।

रेलवे का वर्गीकरण बहुत अच्छी चीज है, परन्तु जोन बहुत बड़ी बड़ी हैं। यदि छोटी छोटी जोन बनाई जायें तो कार्य कुशलता बढ़ सकती है।

श्रेणियों में ढेर फेर करने के विषय में हमें सावधानी बरतनी चाहिये। पहले हम ने

[श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन]

इयोढ़ा दर्जा हटाया और उस में हमें हानि ही हुई। अतः इस चक्कर में पड़ने की बजाय हमें तीसरी श्रेणी के यात्रियों को अधिक सुविधायें प्रदान करनी चाहियें। तथा उन के किराये घटाने चाहियें, और श्रमिकों को अधिकाधिक सुविधायें देनी चाहियें।

श्री केलप्पन (पोन्नानी) : रेलवे देश में शायद सब से बड़ा व्यवसाय है जिस में १० लाख से अधिक कर्मचारी हैं। उस में थोड़ा सा लाभ होने से यह नहीं समझ लेना चाहिये कि उस का प्रबन्ध कुशलता से चल रहा है। यात्री तथा माल यातायात से आय गिर गई है यह चिन्ता की बात है। उस के कारण क्या हैं? माल डिब्बों की कमी, गाड़ियों के अनुपयुक्त समय और टिकटहीन यात्रा में वृद्धि भी इस के कारण हो सकते हैं।

५ म० प०

माननीय मंत्री ने तृतीय श्रेणी के यात्रियों को अधिक सुविधायें देने की बात कही है। नये प्रकार के तृतीय श्रेणी के डिब्बे अवश्य पुरानों से बहुत अच्छे हैं परन्तु नये डिब्बों के बनाने या पुरानों को ठीक करने में कितना समय लगेगा : लोग अधिक प्रतीक्षा नहीं कर सकते। अभी तक इतनी भीड़ होती है कि लोगों को बाहर लटक कर चलना पड़ता है। लोग भी एक ही डिब्बे में घुस जाते हैं। कोई उन्हें ठीक निदेशन नहीं देता। जब तक गलिमारे वाली गाड़ियां नहीं बनेंगी तब तक शायद ऐसा ही चलेगा।

राष्ट्रीयकरण के पश्चात् भी जनहित की अवहेलना होना दुर्भाग्य की बात है। कालीकट में वर्तमान समय बहुत असुविधाजनक है। कालीकट महत्वपूर्ण स्थान है परन्तु वहां गाड़ियां बहुत कम आती जाती हैं, और वे भी सब वे समय ही चलती हैं।

विविध रेलों का पुनर्संगठन होने के पश्चात् भी समय के मामले में कोई समन्वय नहीं है। ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस सांयकाल ७ बजे मद्रास पहुंचती है और मंगलौर एक्सप्रेस वहां से ७½ बजे चलती है। केवल आध घंटे का अन्तर है। पहली गाड़ी प्रायः विलम्ब से पहुंचती है और यात्रियों को एक दिन स्टेशन पर पड़ा रहना पड़ता है। कभी कभी तो एक गाड़ी पहुंचती है और दूसरी उसी समय चल पड़ती है। यदि पंद्रह मिनट उसे देर में चलाया जाये तो क्या हानि है? पर कोई यात्रियों की सुविधा की परवाह नहीं करता।

प्रथम श्रेणी को समाप्त करने में देरी नहीं की जानी चाहिये। यदि तृतीय श्रेणी में वचन के अनुसार सुविधायें दे दी जायें तथा लम्बे फासले वालों को शयन-स्थान दे दिया जाये तो तीन श्रेणियां रखने की आवश्यकता ही नहीं है।

कालीकट के स्टेशन पर एक ही प्लेट फार्म है और वहां भी मछलियों के पारसलों की भीड़ रहती है, जिनमें से रक्त तथा जल बहता रहता है : इस पर तत्काल ध्यान देना चाहिये।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव अध्यक्ष पद पर आसीन थे]।

कालीकट में ऊपर का एक पुल बनाना भी अत्यावश्यक है क्योंकि वहां रेल-पटरी नगर के केन्द्र में से गुजरती है।

प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी के पदाधिकारियों के विषय में मंत्री महोदय ने कहा था कि द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों की शिकायत में कुछ सार है। सर एडवर्ड बन्थल ने कहा था कि द्वितीय श्रेणी को हटा ही देना चाहिये। कुंजरू ने कहा था कि प्रथम श्रेणी के उच्च वेतन क्रम में २५ प्रतिशत पद द्वितीय

श्रेणी वालों को मिलने चाहियें। सरकार ने केवल निम्न वेतन क्रम के २५ प्रतिशत पद उन्हें देने का वचन दिया था। कुछ वर्ष तक ऐसा हुआ भी परन्तु स्वाधीनता प्राप्ति के पश्चात् उन्हें कम पद दिये गये। गत चार वर्षों में उच्चतर सेवाओं में ३०६ अफसर लिये गये जिन में केवल १२ द्वितीय श्रेणी के अधिकारी थे। यह द्वितीय श्रेणी मिटा ही देनी चाहिये। और रेलवे विभाग के छोटे से से छोटे कर्मचारी को योग्यतानुसार उच्चतम पद पर पहुंचने का अवसर होना चाहिये। सेवाओं में भी अस्पृश्यता क्यों है?

स्टेशन मास्टर्स की शिकायत भी उचित ही है क्यों कि उन के अधीनस्थ क्लर्क कभी कभी उन से अधिक वेतन लेते हैं। स्टेशन मास्टर्स का कार्य उत्तरदायित्वपूर्ण है और कोई त्रुटि हो जाये तो उन्हें ही उत्तर देना होता है।

पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत पुनर्निर्माण कार्य जारी है और सामुदायिक योजना के अन्तर्गत सड़कें बनाई जा रही हैं। सड़कों और रेल के संयोग पर फाटक आदि बनाने के लिये रेलवे से प्रार्थना की जाती है तो उत्तर नहीं मिलता या भारी राशि मांगी जाती है। रेल मंत्री विभाग को यह हिदायत दे दें कि वह ग्रामों में किये जाने वाले प्रयासों में सहायता दे।

**श्री विश्वनाथ रेड्डी (चित्तूर) :** अभी हम रेल विभाग को पूर्णतः लोकोपयोगी व्यवसाय नहीं बना सके हैं, और संक्रान्ति काल में ही हैं, अतः कुछ कमियां रहेंगी ही। आलोचक इस आय व्ययक को इस कसौटी पर न कमें कि रेलवे शत प्रतिशत लोकोपयोगी व्यवसाय है। हमें यही देखना चाहिये कि क्या परिवर्तन की गति देश की आवश्यकतानुसार तीव्र है या नहीं। मैं इस बात से सहमत हूँ कि दरों और किरायों का पूर्णतः पुनर्विलोकन होना चाहिये। तृतीय श्रेणी यात्री से ही अधिकांश आय प्राप्त होती है अतः उसे कभी न कभी तो

अनुतोष प्राप्त होना ही चाहिये। गाड़ियों में ६० प्रतिशत स्थान कई बार उच्च श्रेणी के यात्रियों द्वारा घेरा हुआ होता है जब कि उन गाड़ियों में शायद ८० प्रतिशत आय निम्न श्रेणी के यात्रियों से होती होगी। यह प्रत्यक्ष अन्याय है जिसे यथाशीघ्र ठीक करना चाहिये।

वस्तु-भाड़े की दरों में भी बहुत असंगति है। ६० रुपये प्रति टन को रामरज मिट्टी को और १५,००० रुपये के भाव के एनीलीन रंग को एक ही श्रेणी में रखा गया है। वस्तु-भाड़े का श्रेणी-विभाजन नये सिरे से होना चाहिये जिस से कि वह हमारे देश में उद्योग तथा व्यापार के विकास में सहायक हो सके। माननीय मंत्री को एक एक प्रतिनिधित्वपूर्ण समिति बनानी चाहिये जो इस पर विचार कर सके। हां, दर-अधिकरण काम कर रहा है। परन्तु वह बहुत ही कम कार्य कर पाया है।

दक्षिण रेलवे की पकाला-धर्मवरम छोटी लाइन रेल पर पुराने समय के इंजिन काम आ रहे हैं जो रेल प्रदर्शनी में दिखाने योग्य हैं। वहां लोग मार्ग में रेल से उतर कर खेतों से मूंगफलियां तोड़ लेते हैं और वापिस चढ़ भी जाते हैं। माननीय मंत्री से प्रार्थना है कि वे कृपया हमें इस स्थिति से निकाल कर कुछ आधुनिकता की ओर लायें।

रायलसीमा विकास मंडली ने ओंगोले, कूड़ापा मदनपल्ले और बंगरूपेट को मिलाने वाली एक पटरी बनाने की सिपारिश की थी। इस से सभी प्रमुख लाइनें जुड़ जायेंगी और कई स्थानों का अंतर ५०० मील कम हो जायेगा। उस से व्यापार में भी बहुत सहायता मिलेगी। यह लाइन प्रतिरक्षा की दृष्टि से भी उपयोगी होगी। अतः उस पर विचार किया जाना चाहिये।

**श्री सी० आर० नरसिंहन् (कृष्णगिरि) :** सन् १८६० और १९५३ के मानचित्रों की

[श्री सी० आर० नरसिंहन्]

देखने से समझ में आ जायेगा कि कितने महान् परिवर्तन हो गये हैं। रेलें छोटे से पैमाने से आरम्भ हो कर आज देश का सब से बड़ा राष्ट्रीय व्यवसाय बन गया है। आज हमारे यहां ३४,००० मील की पटरी है। अब रेल मंत्री के प्रणाली-बद्ध आयव्ययक से तो महान् प्रगति के एक नवयुग का सूत्रपात हो जाता है।

रेलवे के इतिहास में उज्ज्वल पृष्ठ तो हैं ही, परन्तु पटरियां हटा देने का एक दुःखद अध्याय भी है। लगभग ६०० मील की २६ लाइनें हटा दी गई थीं। किसी से पूछा भी नहीं गया क्योंकि यहां उस समय एक निरंकुश शासन था। अभी तक वहां भवन खड़े हैं, पता नहीं उन का कितना मूल्य होगा। सब से अधिक कुप्रभाव तो सलेम पर पड़ा था। वहां १०० मील की लाइन अकस्मात् हटा दी गई थी। डा० मुखर्जी ने भी इस की चर्चा की है, अतः आशा है कि रेल-मंत्री अब इस पर अवश्य ध्यान देंगे। वहां दुर्भिक्ष भी है और आशा है कि दुर्भिक्ष सहायता के रूप में वहां रेल-निर्माण कर दिया जायेगा। इस से एक पन्थ दो काज हो जायेंगे। वहां प्रगति के स्थान पर पीछे की ओर प्रत्यावर्तन हुआ था। आशा है अब सलेम के साथ शीघ्र ही न्याय किया जायेगा।

रेल मंत्री ने ईंधन जांच समिति के कार्य के सम्बन्ध में श्री ड्राइवर को धन्यवाद दिया था। श्री ड्राइवर ने एक अन्य विषय में कहा था कि जल तथा ईंधन के अभाव से पीड़ित मद्रास राज्य में वैज्ञानिक ढंग से लिग्नाइट के प्रयोग से उद्योग को तथा देश के विद्युतीकरण को प्रोत्साहन मिलेगा, और कोयले की बचत तथा माल डिब्बों की बचत आदि तो होगी ही और अच्छे किस्म के कोयले का परिरक्षण भी होगा। अतः आशा है कि रेल मंत्रालय इस

विषय में सुनिश्चित कार्यवाही करने के लिये अन्य मंत्रालयों पर जोर डालेगा।

खंडवा और हिंगलोई को जोड़ने की प्रस्थापना बहुत सुन्दर है, इस से दक्षिण तथा उत्तर की छोटी लाइनों का परस्पर सम्बन्ध हो जायेगा। इसी प्रकार सलेम तथा बंगलौर और मोरापुर तथा होसूर, को भी छोटी लाइन से मिला दिया जाये तो यात्रा तथा परिवहन के लिये अच्छा क्षेत्र खुल जायेगा।

अब ग्राहकों की खुशामद करने का समय आ गया है। और रेलवे को सप्ताहांत के टिकटों आदि के रूप में अधिक रियायतें देनी चाहियें।

बेजवाड़ा और मद्रास के बीच मार्ग सुगम बनाने पर मैं दक्षिण की ओर से आभार प्रकट करता हूं। सलेम से मद्रास एगमोर के बीच छोटी लाइन की गाड़ी चलाने का भी मैं सुझाव देता हूं।

मेरा सरकार से यह भी अनुरोध है कि रेलवे स्थायी समिति की पुनः स्थापना कर दी जाये। मुझे यह भी प्रसन्नता है कि उपयोग-कर्ताओं की समिति बनाई जा रही है। उन से सद्भावना बढ़ेगी।

श्री नन्द लाल शर्मा (सीकर) :

नमोऽस्तु रामाय सलक्ष्मणाय देव्यै च तस्यै  
जनकात्मजायै ।

नमोऽस्तु रुद्रेन्द्र यमाङ्गिनलेभ्यो नमोऽस्तु चन्द्रार्क-  
मरुद्गणेश्यः ॥

सभापति महोदय धन्यवाद तो इस बात के लिये है कि समय का बन्धन आप को मेरे लिये घोषित करना पड़ा। मैं साथ में रेलवे मंत्री महोदय को भी इस बात के लिये बधाई देता हूं कि उन्होंने ने इस वर्ष के अन्दर अन्दर अपना प्रभाव अपने विभाग पर जमा दिया

और उन के इस भाषण से, जहां तक मैं देखता हूं, उन का व्याक्तत्व फूट फूट कर बाहर जा रहा है। सत्यता का उन्होंने ने अवश्य परिपालन किया और अपनी कमियों को भी बतलाने का प्रयत्न किया है। हम भी समझते हैं कि कमी को बतलाने वाला व्यक्ति अवश्य उन्नति के मार्ग पर अग्रसर होता है। इसलिये मैं कुछ अपनी ओर से सुझाव दे कर और कुछ निवेदन कर के अपना स्थान ग्रहण करूंगा, समय अधिक नहीं लेना चाहता।

श्री मंत्री महोदय इस बात की ओर संकेत कर रहे हैं कि हमारे इस रेलवे विभाग का जितना भी स्वरूप इस वर्ष कुछ कमी की ओर जा रहा है तो उस में खर्चा कुछ अधिक दिखाया गया है। कई विभागों में व्यय अधिक दिखा कर बचत की कमी दिखाई जा रही है। मैं समझता हूं कि यह भी उन का दोष नहीं है। उन के जो कार्य करने वाले पुरानी पद्धति पर चलने वाले हैं उन के कारण यह हुआ है। अंग्रेजी पद्धति में किसी न किसी प्रकार से हानि दिखाते हुए आगे चलने की जो परिपाटी है वही परिपाटी अब भी काम कर रही है। किन्तु मैं निवेदन करूंगा कि उस हानि के देखने से यह भावना भी सामने नहीं रखनी चाहिये कि हम तृतीय श्रेणी के व्यक्तियों के लिये पूर्ण सुविधायें नहीं दे सकेंगे। यह शब्द अभी आप के भाषण से प्राप्त हो रहे हैं कि तृतीय श्रेणी के लोगों के लिये हम ने पिछले वर्षों में और इस वर्ष जो सुविधायें देते रहे हैं अगले वर्षों में हम पूरी सुविधायें नहीं दे सकेंगे। यद्यपि जैसा राजर्षि बाबू पुरुषोत्तमदासजी टंडन ने कहा है हम लोग भी देखते हैं कि तृतीय श्रेणी में कुछ सुविधायें तो प्राप्त हुई हैं, किन्तु मंत्री महोदय स्वयं ओवर क्राउडिंग (Over Crowding) के प्रश्न को अपने अभिभाषण में स्वीकार करते हुए यह नहीं कहा जा सकता कि तृतीय श्रेणी के लोग अभी वहां स्वर्ग सुख का अनुभव कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त

अभी तक दरिद्र जनता, साधारण जनता, तृतीय श्रेणी में ही यात्रा करती है और उन्हीं को अधिक से अधिक किराया देना पड़ता है। उस किराये को देते हुए भी उन को जब यात्रा में दुःख और कष्ट होता है तो मैं आशा करता हूं कि इस की ओर रेलवे मंत्री महोदय ध्यान देंगे।

इसी प्रकार से जो किराये का प्रश्न उठाया गया है तो मैं समझता हूं कि विदेशी सरकार के रहते हुए जो उन की भारतवर्ष की पूंजी को विदेश में ले जाने की भावना थी उस के अनुसार वह जितना भी लूटती वह उस के लिये उचित था। लेकिन आज रेलवे को प्योरली विजिनैस कनसर्न समझ लेना उचित नहीं है। जनता के सुख और सुविधा के लिये जो रेलवे चलाई जा रही हैं उस में साधारण जनता की ओर से किराये का विशेष प्रश्न उठाया जाता है और जैसे पहले भी प्रश्न आ चुका है इस ओर मंत्री महोदय ध्यान देंगे।

सुविधाओं के सम्बन्ध में अधिक न कहने पर भी कम से कम जल की सुविधा, पीने के पानी की सुविधा के लिये अवश्य कह देता हूं। आने वाली गर्मियों के समय में यह विशेष ध्यान देने योग्य है। कितने ही स्टेशनों के गुजर जाने पर जल की प्राप्ति न होने से बड़ा कष्ट होता है। मैं यह देखता हूं कि आज कल क्लासलैस सोसायटी बनाने के लिये आवाज आ रही है और रेलवे में भी यह परिपाटी चलाने के लिये कहा जा रहा है। दुर्भाग्य से क्लासलैस सोसायटी तो न बनेगी, क्लासलैस क्लास एक अवश्य खड़ी हो जायेगी। अगर हम अपनी सरकार में से नेहरू, काटजू, टंडन आदि क्लासों को नहीं हटा सके और उन की क्लासों विद्यमान हैं तो क्लासलैस सोसायटी की कल्पना करना अपने आप को केवल धोके में रखना है, स्वप्निल जगत में रखना



[श्री नन्दलाल शर्मा]

है। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि अंगहीन शरीर के समान वर्गहीन समाज की कल्पना करना जीवन को नष्ट करने के समान राष्ट्र को नष्ट करना है। आप चाहे सैकिंड क्लास बनाइये, चाहे थर्ड क्लास रखिये, किसी प्रकार से आर्थिक रूप से आप क्लासैज को ऐलीमिनेट करने का प्रयत्न करें, क्लासैज को हटाने का प्रयत्न करें, आप चाहें कि सारी क्लासैज सब प्रकार की मिटा दी जायें तो मैं समझता हूं कि जिस प्रकार से इस भवन की सब दीवारें तोड़ ताड़ कर एक जगह इकट्ठी करदी जायें, उस प्रकार से यह एक सर्वनाश का मार्ग होगा। इसलिये यह कहते हुए मैं निवेदन करता हूं कि आपने पानी के अन्दर आर्थोडाक्स और जनरल वाटर रखा है। ड्रिंकिंग वाटर दो प्रकार के कर रखे हैं। लेकिन जहां तक मैं देखता हूं आर्थोडाक्स लोगों के लिये पीने के पानी की कहीं प्राप्ति नहीं होती। भले ही किसी को अच्छा न लगे, लेकिन आप को एक बात स्मरण रखनी चाहिये कि आप उन को चाहे अल्पसंख्यक मानें या बहुसंख्यक मानें, दोनों ही अवस्था में आप को उन की रक्षा करनी है और राष्ट्र को इस ओर ध्यान देना है। ऐसे भी कुछ लोग हैं जिन्हें आर्थोडाक्स ढंग का पानी चाहिये और आपने आर्थोडाक्स वाटर नाम से कैटेगरी रख रखी है, लेकिन वहां पानी का कोई प्रबन्ध नहीं है। यह कैटेगरी होने पर भी पानी नहीं मिलता, इस से बड़ा कष्ट होता है।

राजस्थान के सम्बन्ध में मैं दो शब्द और निवेदन कर दूँ। मैं मंत्री महोदय का धन्यवाद इसलिये करता हूं कि आप ने चूरू-फतेहपुर लाइन राजस्थान में बनाने की ओर अपने अभिभाषण में संकेत किया राजस्थान की ओर से आप की सेवा में आवेदनपत्र भेजे गये हैं। राजस्थान ताजा ताजा

अभी आप के केन्द्र के साथ रेलवे सिस्टम में आ कर मिला है। उस ने जो जो नई लाइनें बनाने का काम आरम्भ किया था वे लाइनें आज केन्द्र के द्वारा संचालित न होने को उन्हें बड़ा कष्ट होगा। वहां यातायात की बहुत सी असुविधायें विद्यमान हैं, यह आप को अच्छी तरह से मालूम है। यहां पर आप ने जो चूरू-फतेहपुर लाइन की ओर सन् १९५३-५४ के लिये संकेत किया है, मैं आशा करता हूं कि वह केवल आपके कागजों में न रह जायगा, उस पर कोई न कोई कार्यवाही भी आगे के लिये आप करेंगे यह मैं आशा करता हूं।

बाब पुरुषोत्तमदास टंडन द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय अंकों का प्रश्न उठाये जाने पर मैं समझता हूं कि यह अंकों का कलंक हमारे विधान में सर्वदा विद्यमान रहेगा जब तक कि उस को वहां से हटा नहीं दिया जायेगा। भारत की जनता एक स्वर से देवनागरी और हिन्दी के लिये मांग करती है, परन्तु आज हमारी सरकार इस ओर ध्यान नहीं दे रही है। कम से कम ऐसे राष्ट्रीय भावना वाले मंत्री के विभाग में तो इस कमी को अवश्य शीघ्र से शीघ्र पूर्ण कर देना चाहिये।

दो शब्द मैं उन रेलवे विभाग के कर्मचारियों की ओर से कह देना चाहता हूं जिन्होंने अपना दुःख कई बार हम लोगों के सामने रखा और जिनका वर्णन अभिभाषण के अन्तिम भाग में आप ने किया। सीनियोरिटी द्वारा प्रमोशन और स्टाफ द्वारा कम्प्लेंट्स यह दोनों दावे स्टाफ की ग्रीवेंसेस आप ने कहे। राजस्थान जिस को केन्द्र के साथ मिलाया गया है, तो वहां स्टेट्स में राजस्थान में तो वेतन बहुत कम था और नतीजा यह हुआ कि जब उन को केन्द्र के साथ मिलाया गया और यहां के आदमी भेजे गये तो जिनकः



वेतन अधिक था उनको स्टेट कर्मचारियों के ऊपर सीन्योरिटी प्राप्त हो गई और फल यह हुआ कि वहां जो लोग सर्विस में काफी पुराने थे, उन सब को नीचे दबा दिया गया, मंत्री महोदय को इस ओर विशेष ध्यान देना चाहिये, कहीं पर सीन्योरिटी द्वारा और कहीं पर मेरिट के द्वारा उन्नति इन दोनों के घपले के बीच में बहुत से बेचारे लोग रह जाते हैं न वह मेरिट में आते हैं और न सीन्योरिटी में आते हैं, दोनों से छूट जाते हैं, इस ओर मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये।

एक बात और मैं आप को कह दूं। करप्शन इत्यादि के बारे में तो बहुत लोग कह चुके हैं। सुरक्षा के बारे में मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता था, और वह आप के विभाग से और गृह मंत्री महोदय के विभाग से दोनों से सम्बद्ध है और उस के बारे में आपने यहां पर संकेत भी किया है। अभी मैं आप को बतलाऊं कि राजस्थान में एक व्यक्ति ने मुझे बतलाया कि वह सेकेंड क्लास में सफर कर रहा था। संसद् में बैठे हुए सदस्य लोग नहीं, परन्तु साम्यवादियों की ऐसी कृपा है, उस ने बतलाया कि जैसे ही गाड़ी चलने वाली थी, एक आदमी आ कर सेकेंड क्लास में बैठ गया, उस समय कोई दूसरा मुसाफिर नहीं था, गाड़ी चल पड़ी और उस के लेटते ही एक और व्यक्ति गाड़ी में कूद आया। एक आदमी ने तो मेरा गला दबा लिया और दूसरे ने छरा निकाल लिया और मेरे पास उस समय जो भी सामग्री थी उन्होंने ले ली, उस ने मुझे बतलाया कि उस ने उन से कहा कि भाई तुम से भूल हो गई है, मैं कोई सेठ या व्यापारी नहीं हूं, मेरे पास क्या धरा है, मैं तो एक साधारण सा व्यक्ति हूं, लेकिन उन्होंने कहा कि जो तुम्हारे पास है सब निकाल दो और वह सब सामान ले कर जंजीर खींचकर गाड़ी से कूद कर चले गये, मैं तो दुर्भाग्यवश ही कहूंगा कि वह आदमी

तथा सब सामान पकड़ा गया, लेकिन हमारी भारत सरकार की लक्ष्मी देवी, दक्षिणा के प्रभावा से उन पर कोई केस नहीं चलाया जा रहा है, मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस वाक्य की ओर दिलाना चाहता हूं और मैं अन्त में और अधिक न कह कर पुनः आप को इस क्षेत्र में परिश्रम करने पर बधाई देता हूं और अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

**श्री बलवन्त सिंह मेहता (उदयपुर) :** स्थानापन्न अध्यक्ष महोदय, रेलवे में जहां तक शासन और सुधारों का सम्बन्ध है, मैं समझता हूं कि उन में काफी सुधार हुए हैं और काफ़ी प्रगति हुई है। जिस हालत में अंग्रेजों से हम को यह रेलें मिली थीं, आप भली भांति जानते हैं कि उस वक्त हमारी रेलों की क्या दशा थी। आज जो हम भ्रष्टाचार और असुविधाओं के बारे में कहते हैं, तो मैं आप को बतलाऊं कि इन चीजों की शुरुआत ही नहीं बल्कि यह चीजें उस समय अपनी चरम सीमा पर रेलवे में मौजूद थीं और उस समय रेलवे का एक एक मामूली गुड्स क्लर्क तक बीस बीस और पच्चीस, पच्चीस हजार रुपया ऊपर से कमाता था, यह और अन्य अनेक प्रकार की अव्यवस्था उस वक्त रेलवे में मौजूद थी और रेलवे की ज़िन्दगी में एक ऐसा समय आ गया था जब मालूम होता था कि रेलों का चलना मुश्किल हो जायेगा, लेकिन यह बड़े संतोष की बात है कि हमारी सरकार ने बड़ी कुशलतापूर्वक इस महकमे को सम्हाला और उस में काफी परिवर्तन भी किये हैं। इस बीच हमारी सरकार ने काफी उस में सुधार किये हैं इस बारे में कोई दो मत नहीं हो सकते। आज जो लोग रेलवे और सरकार की आलोचना करते हैं तो उन की आलोचना देख कर ऐसा मालूम होता है कि कुछ लोगों का स्वभाव ही ऐसा हो गया है कि वह कोई इस में अच्छाई ही नहीं देख पाते और उन को अपने स्वभाव के अनुसार

[श्री बलवन्त सिंह मेहता]

केवल बुराई ही बुराई दिखाई पड़ती है और वह हमारे मित्र ठीक उन पक्षियों की तरह हैं जिन्हें प्रकाश अच्छा नहीं मालूम होता, कुछ आलोचक एक ऐसे वर्ग से आते हैं जिन के सामने कभी कोई अच्छाई होती ही नहीं है। जिन लोगों ने आलोचना की है उन्होंने ने इस बात को नहीं देखा है कि रेलवे में पहले से चले आये हुए भ्रष्टाचार आदि जो चरम सीमा पर पहुँच गये थे हमारे रेलवे विभाग ने उस दिशा में कितना सुधार किया है। मैं तो बहुत धूमन वाला हूँ और मैं सभी क्लासों में घूमता हूँ और मैं ने देखा है कि मुसाफिर गाड़ी में सफर करते हुए अक्सर रेलवे और सरकार की चर्चा करते हैं, शासन की चर्चा होती है, लेकिन रेलवे की तो चर्चा अक्सर कर के होती है और उस चर्चा में मैं अपने अनुभव पर कहता हूँ कि मैं ने सब क्लासों और वर्गों के लोगों को यह कहते सुना है कि रेलवे में काफी सुधार और परिवर्तन हुए हैं, इस का यह मतलब नहीं है कि इस विभाग में कोई और सुधारों की गुंजाइश नहीं है, काफी गुंजाइश अभी सुधारों में है और भ्रष्टाचार को दूर करने की दिशा में है। जैसा कि हमारे श्रद्धेय टंडन जी ने बतलाया हमारे अन्दर भ्रष्टाचार है, यह ठीक है कि भ्रष्टाचार है, वह दूर किया जा रहा है, और दूर होगा किन्तु मैं समझता हूँ कि जब तक आप सब लोगों का उस के लिये पूर्ण सहयोग नहीं मिलेगा तब तक उस का पूरी तरह से दूर होना बहुत मुश्किल है। हमारे संसद् के सदस्य जिन की संख्या करीब सात सौ की होगी दोनों हाउस के मिला कर उन को यात्रा करने का काफी अवसर होता है, वह थर्ड क्लास के मुसाफिरों के बारे में देखें कि उन की क्या क्या असुविधायें हैं और वह किस प्रकार दूर हो सकती हैं। मैं समझता हूँ कि अगर संसद् सदस्यगण इस तरफ ध्यान देंगे और उस को मिटाने की कोशिश

करेंगे तो मुझे पूरा यकीन है कि यात्रियों की बहुत कुछ तकलीफें दूर हो सकती हैं। हमारे वर्तमान रेलवे मिनिस्टर हर बात को बड़े ध्यान से सुनते हैं और बहुत ज्यादा प्राम्पट हैं, मुझे इस सम्बन्ध में खुद का अनुभव है, मैं ने किन्हीं बातों के लिये उन्हें लिखा था, और उन्होंने ने बहुत प्राम्पटली, जल्दी से उन की जांच कर के और छानबीन कर के मुझे उत्तर दे दिया और उन तकलीफों को दूर कर दिया। इसलिये मैं समझता हूँ कि बहुत सी चीज़ें ऐसी हैं जिन को जल्दी से दूर किया जा सकता है और उस के लिये आप का उन के साथ सहयोग अति आवश्यक है क्योंकि जब तक सक्रिय सहयोग न होगा, तो केवल खाली कह देने मात्र से वह शिकायतें एक दम से दूर न हो सकेंगी। करोड़ों रुपया खर्च किया गया है और जैसा कि बताया गया है करीब दस करोड़ चौदह लाख रुपया यात्रियों को सुख सुविधायें पहुँचाने के हेतु खर्च हुआ है और इस में शक नहीं कि कई तरह की सुख सुविधायें प्राप्त भी हुई हैं जैसे नई नई ट्रेनें चलाई गई हैं, करीब १४२ नई ट्रेनें इस साल के दौरान में जारी की गयी हैं, यह कोई कम सुधार नहीं हुआ है। नये डिब्बे लगाये गये हैं, पानी की सुविधा दी गई है और दूसरी अन्य सुविधायें भी बढ़ाई गई हैं। हां, इस में जरूर मतभेद हो सकता है कि इन में प्राथमिकता किस को दी जानी चाहिये, जैसे पानी की व्यवस्था में हम बहुत जगह पाते हैं कि रैफ्रिजरेटर्स लगाये गये हैं, लेकिन इस के बरखिलाफ बहुत सी जगह ऐसी हैं जहां पानी की बहुत किल्लत है और पानी की कमी होने के कारण लोगों को काफी दुःख उठाना पड़ता है, इस में हो सकता है कि पहले हम इस बात को प्राथमिकता दें कि सब स्टेशनों पर समुचित पानी का प्रबन्ध हो जाये और यह प्रबन्ध

पूर्ण हो जाने के बाद फिर हम देखें कि मुसाफिरों को हम ठंडा पानी किस तरह से सप्लाई करें। इसी तरह से हम देखते हैं कि आज रेलवे स्टेशनों को भव्य बनाने की बड़ी बड़ी योजनायें की जा रही हैं, वह सब ठीक हैं, लेकिन ऐसी भी बहुत सी जगह में जनता हूं जहां पर रेलवे स्टेशन नहीं है, उन जगहों पर काफी गाड़ियां आती जाती हैं, और वहां पर काफी व्यापार बढ़ गया है, व्यापारी वर्ग वहां का इस बात की भी मांग कर रहा है कि हमारे यहां रेलवे स्टेशन बनाया जाय, लेकिन वहां स्टेशन नहीं खुलते, मैं चाहता हूं कि आप पहले उन की तरफ ध्यान दें और जहां जरूरी हों नये स्टेशन खोलने का प्रयत्न करें।

जहां स्टेशन नहीं बने हैं आज होतो यह कि गार्ड बाबू वगैरह मुसाफिरों को गाड़ी में बिठा देते हैं और उन से इस के एवज कुछ पैसा ले लेते हैं और उन को बिना टिकट दिये वैसे निकाल देते हैं, मैं ने खुद ऐसे स्टेशनों पर देखा है जहां पर खाली गाड़ियां ठहरा करती हैं, मगर स्टेशन नहीं बने हुए हैं वहां रेलवे कर्मचारी पूरा पैसा अपने जेब में रख लेते हैं और उस को रेलवे विभाग को नहीं पहुंचाते हैं।

६ म० प०

इसी प्रकार से ऐसी और कई चीजें हैं। नये कंस्ट्रक्शन अर्थात् इमारती काम होते हैं, उस में भी काफी गड़बड़ी है। आप जानते हैं कि हमारे यहां राजस्थान में एक मसल मशहूर है कि आधे में देवी देवता और आधे में क्षेत्रपाल। क्योंकि हमारे कंट्रैक्टर्स और अफसरों की जेबों में बहुत सा पैसा चला जाता है। इसलिये भी मैं समझता हूं कि हमें ठीक नीति काम की रखनी चाहिये। जो नई योजनायें होती हैं जैसे कि बताया गया कि नये डिब्बे आये, उस में बड़ा स्कैन्डल हुआ। अभी हम ठीक तरह से काम करने के अभ्यस्त

नहीं हुए हैं इस लिये भी इन कामों में बड़ा गड़बड़ घोटाला हो जाता है। इसलिये पहली प्राथमिकता देशी और आवश्यक चीजों को दी जाये, उस के बाद अन्य चीजों को लिया जाये।

मेरा ख्याल था कि जिस प्रकार से हमारे प्लानिंग कमीशन ने पूरी योजना बनाई है उसी प्रकार रेलवे की भी पूरी योजना हमारे सामने आयेगी, हम लोग बड़े उत्सुक थे कि यातायात का पूरा चित्र हमारे सामने होता कि कितने वर्षों में हम अपने यातायात के साधनों को पूरा कर सकेंगे। लेकिन दुःख है कि वह चित्र हमारे सामने नहीं आया और जो भी नई रेलवे लाइन इस में रक्खी गई है उस में भी कोई ऐसी बात नहीं मालूम होती कि किस नीति से किस को प्राथमिकता दी गई है। हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने यहां पर बताया था कि प्राथमिकता उसी को दी जायेगी, जहां पर बड़े उद्योग धंधे पनपने वाले होंगे खास कर जहां पर खनिज पदार्थ होंगे, और खानें होंगी। दूसरे उन्होंने यह बताया था कि हमारे प्लानिंग कमीशन ने अन्न को प्राथमिकता दी है इसलिये उस को भी हम प्राथमिकता देंगे। मैं समझता हूं कि जहां तक अन्न के पहुंचाने की बात है वहां भी हमारे यहां यातायात के साधन को जुटाने में प्राथमिकता दी जानी चाहिये थी। मेरा ख्याल है कि इन तीनों बातों की अवहेलना की गई है। मैं आप के सामने इस का एक उदाहरण रखता हूं। हमारा राजस्थान एक ऐसा प्रदेश है जिस में उदयपुर से ले कर हिम्मत नगर यातलादे तक रेल को ले जाने के लिये काफी रिप्रेजेन्टेशनस आये, एक स्टेट से नहीं, तीन स्टेट्स के : बम्बई, राजस्थान और आदिवासियों की तरफ से। जिस इलाके में यह रेल चलने वाली है, उस में ४० लाख आदिवासी रहते हैं। सारा का सारा एक कम्पैक्ट एरिया आ गया है। राजस्थान, मध्य भारत और बम्बई

[श्री बलवन्त सिंह मेहता]

को मिलाकर वहां ४० लाख आदिवासी रहते हैं और करोड़ों दूसरों को लाभ इस से मिलने वाला है। कल इस सभा के अन्दर कहा गया था कि बीस लाख लोगों के लिये रेलवे लाइन नहीं बनाई जाती, मैं कहता हूं कि वहां ४० लाख आदिवासी रहते हैं।

अन्न की प्राथमिकता के लिये हम ओ मोर फूड की बातें चलाते हैं लेकिन मैं आप को अब से पिछले पचास साल के पहले ले जाना चाहता हूं। हिन्दुस्तान में पचास साल पहले एक कहत आया था जिस को छप्पन का अकाल कहते हैं। उस का असर सब जगहों पर हुआ, लेकिन राजस्थान में उस का असर सब से ज्यादा इसलिये नहीं हुआ कि वहां अन्न की कमी थी तब वहां पांच सेर प्रति रुपये अन्न मिला करता था, लेकिन वहां लाखों आदमी इसलिये भूखों मर गये और हजारों मकान इसलिये उजाड़ हो गये कि वहां यातायात की कमी थी वहां अनाज नहीं पहुंच सकता था। आज भी वहां पर वही हालत है। जिस एरिया का मैं ने आप से जिक्र किया है, जहां आदिवासी लोग रहते हैं वह आधे भूखे रहते हैं। वहां अनाज किसी तरह से नहीं पहुंच सकता क्योंकि वहां पर न सड़कें हैं न रेलें हैं, और मेरा जाति अनुभव है कि वहां अनाज इसलिये मंहगा है यहां तक कि मक्का डेढ़ सेर का बिकता है। भील लोग जिन की आमदनी दो या तीन आने रोज की है वह डेढ़ सेर का अनाज कैसे खरीद सकते हैं? नतीजा यह होता है कि कई लोग भूखों मर जाते हैं। कहा जाता है कि लोग भूखों नहीं मरते, लेकिन मैं अपने अनुभव की बात कहता हूं कि वहां आदमी आज भी मर रहे हैं। वह आधे पेट रहते हैं, गाय खाते हैं। वे हिन्दू हैं लेकिन गाय खाने पर उतारू हो जाते हैं क्योंकि भूख की ज्वाला तो उन को मिटानी ही है। छप्पन के अकाल में किस प्रकार से माताओं ने अपने बच्चे

खा डाले थे उसी प्रकार से हमारे यहां लोग गाय तक खा जाते हैं। इस बात के लिये हम लोगों ने आप से प्रार्थना की कि आप वहां रेलें बनवाइये, बम्बई वाले कहते हैं कि रेल निकालना जरूरी है, राजस्थान वाले कहते हैं, मध्य भारत वाले कहते हैं, ४० लाख आदमी वहां रहते हैं उन में से कई ने अभी तक देखी भी नहीं है और वे काफी मुसीबत में हैं।

इस के अलावा इंडस्ट्री की बात कही जाती है। रेलें वहां खोलेंगे जहां इंडस्ट्री होगी, मैं कहना चाहता हूं कि वहां एक सब से बड़ी इंडस्ट्री खुलने वाली है। आप ने सुना होगा कि वहां जस्ता, सीसा और चांदी की खानें हैं, वह आज की नहीं हैं, बल्कि बरसों पुरानी खानें हैं। आज भी वह खानें चालू हैं और उन का माल तैयार होने के लिये बिहार जाता है या बैल्जियम जाता है और वहां पर एक बहुत बड़ी इंडस्ट्री होने वाली है जिन्क स्मेल्ट की, वह भारतवर्ष क्या सारे एशिया की सब से बड़ी जिन्क इंडस्ट्री होगी। उस के अन्दर ६० हजार कीलोवाट पावर का कन्जम्पशन होगा और मैं आप को बतलाता हूं कि आप ने जो चम्बल की योजना बजट में शामिल की है वह चम्बल की योजना और किसी वजह से नहीं है, इसी जिन्क माइन्स की वजह से बनी है। जबकि हमारे यहां के सीसा की खानें याने उस वक्त बर्मा की खानें जापान के हाथ में चली गई थीं तब अंग्रेज सरकार ने यह देखा कि हमारे पास लड़ाई के लिये काफी सीसा नहीं है तो यह योजना बनाई गई और चम्बल की योजना को निकाल कर इस इंडस्ट्री को बनाना चाहा। यह बड़े दुःख की बात है कि चम्बल योजना आ गयी लेकिन जिस के कारण वह बनाई गई वह उद्योग रेल के अभाव में नहीं बढ़ सका इसके अलावा वहां कई प्रकार के ऐसे खनिज

वदार्थ हैं न से वहाँ के लोगों को आराम मिल सकता है, रोजी मिल सकती है, लेकिन मैं समझता हूँ कि कोई कोआर्डिनेशन करने वाला नहीं है कि जिस से यह तय किया जा सके कि हम किस को प्राथमिकता दें। अगर आप इस प्रस्ताविक रेल को उद्योग धंधों के लिहाज से देखें तो इस को प्राथमिकता मिलनी चाहिये, अगर आप इस को लिहाज केस से देखते हैं तो इस को प्राथमिकता देनी चाहिये। और अगर मानवता के लिहाज से देखना चाहते हैं तो भी इस को प्राथमिकता देनी चाहिये, मेरी समझ में नहीं आता कि इस चीज को क्यों आंखों से ओझल कर दिया गया।

राजस्थान काफी पिछड़ा हुआ है। काफी काम धन्धे न होने की वजह से भी पिछड़ा हुआ है। आप इस को काफी पिछड़ा हुआ बताते हैं, वह क्यों पिछड़ा हुआ नहीं होगा जब आप इस की मदद नहीं करेंगे। राजस्थान ने करोड़ों रुपयों की रेलें आप को दी हैं। लेकिन आज वहाँ पर नई रेलें बनाने की योजना नहीं है। जिस वक्त हमारी अलग रेलें थीं, धड़ा धड़ रेलें बन रही थीं, लेकिन आज हमारे यहाँ को जहाँ पर रेलों की इतनी आवश्यकता है प्रायरटी नहीं दी जाती।

अभी हमारे श्रद्धेय टंडन जी ने एक बात सुझायी है, उस के लिये भी मैं आप का ध्यान आकर्षित करता हूँ कि हिन्दी के टाइम टेबिल तो छपते हैं, लेकिन अंक उन में हिन्दी में नहीं होते हैं, यह हमारे लिये बड़े शर्म की बात है। इसलिये कम से कम जो हमारे यहाँ हिन्दी भाषा के टाइम टेबिल छपें वहाँ यह जरूर होना चाहिये कि उन में अंक हिन्दी में छापे जायें।

इस के अलावा मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि हमारे यहाँ बहुत सी इंडस्ट्रीज

इसलिये बन्द हो जाती हैं कि वहाँ पर हमारी रेलें मीटर गेज की हैं और जितना कोयला हमारे यहाँ आता है वह ब्राड गेज से आता है इस लिये सब का सब आगरे में इकट्ठा हो कर बाटल नेक पैदा कर देता है। आपको इस पर ध्यान देना चाहिये। जो कोयला लाने का किराया है उस को भी आप को कम करना चाहिये, हम को बहार से मंगाने में इस पर काफी किराया देना पड़ता है। कोयला नहीं आ पाता तो इंडस्ट्री बन्द हो जाती है। इसी तरह से और कुछ पत्थर की इंडस्ट्रीज ऐसी हैं जिन के रेलवे फ्रेट के रेट्स रिवाइज करना चाहिये। वहाँ पर पत्थर की बड़ी बड़ी इंडस्ट्रीज हैं जहाँ लाखों आदमी काम करते हैं। यह जो भवन है, जहाँ हम बैठे हुए हैं, जो हमारा लाल किला है, जो बड़े विशाल सेक्टैरियेट्स हैं यह सब की सब राजस्थान के पत्थर से बनी हुई हैं, और हिन्दुस्तान की जो बड़ी बड़ी सफेद पत्थर की इमारतें हैं वह भी राजस्थान के पत्थर से बनी हुई हैं। वहाँ पर लाखों आदमी काम करते हैं फिर भी उनकी बड़ी दुर्दशा है। वह इसी कारण से कि रेलवे फ्रेट की रेट्स ज्यादा हैं और वह कम होनी चाहियें।

मुझे बहुत कुछ कहना था लेकिन समय नहीं है : मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि आप ने मुझे समय दिया।

श्री ए० बी० टामस (श्री वैकुण्ठम) : मैं रेलवे मंत्रालय की सराहना करना चाहता हूँ कि उन्होंने इस आय-व्ययक को इतने स्पष्ट रूप में यहाँ पेश किया है, और लोक लेखा समिति के प्रतिवेदन को रिचलित किया है। प्रतिवेदन में त्रुटियों की ओर संकेत है और मुझे आशा है कि मंत्रालय उस से कुछ पाठ सीखेगा और उन त्रुटियों की पुनरावृत्ति नहीं होने देगा।



[श्री ए० बी० टामस]

माननीय मंत्री ने कहा है कि यात्री-यातायात और माल-यातायात दोनों से आय कम होती जा रही है। तृतीय श्रेणी के विषय में ६० लाख रुपये का अनुमान है। तृतीय श्रेणी के यात्री-किरायों को कम से कम १० प्रतिशत घटा देना चाहिये। वह ६० करोड़ के अनुमान में से ६ करोड़ रुपया बैठेगा। आपके पास इतने का लाभ भी है। रेल परिवहन जनता की सेवा के लिये है अतः तृतीय श्रेणी के यात्रियों से लाभ नहीं कमाना चाहिये। निर्धन जनता के लिये भी तो कोई परिवहन का साधन होना चाहिये।

माल यातायात तो भाड़ को ठीक कर के बढ़ाया जा सकता है। प्रत्येक स्थान पर माल-डिब्बों की कमी की शिकायतें सुनी जाती हैं। कमी तो है, परन्तु उन डिब्बों का बद्धिमानी के साथ उपयोग होना चाहिये जिस से कि डिब्बे एक स्थान से दूसरे स्थान को खाली न जायें। डिब्बों का ठीक प्रयोग किया जाये तो किसी हद तक जनता की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सकता है।

चितरंजन में हमें शत प्रतिशत पुर्जे बनाने चाहिये। यदि एकस्वाधिकारों का झगड़ा है तो वह भी ठीक हो सकता है उस के लिये हमें भारी राशियां भी दे देनी चाहिये। हम ७० या ७५ प्रतिशत पुर्जे आज कल बना रहे हैं और आगामी वर्ष में ८५ प्रतिशत बनाने लगेंगे परन्तु मुझे तो शत प्रतिशत से ही प्रसन्नता होगी।

क्विलोन-एरनाकुलम वाली पटरी तो बननी आरम्भ हो गई है, परन्तु अलप्पी का भी रेल से सम्बन्ध अवश्य होना चाहिये। टूटीकोरिन-त्रिचेन्दुर-केप कुमारी की लाइन भी बननी चाहिये। गांवों और छोटे छोटे स्थानों का सम्बन्ध संगकरी (नेरो गेज) लाइन से जोड़ देना चाहिये।

**श्री सरमः** (गोलाघाट-जोरहाट)

माननीय रेल मंत्री का ध्यान त्रिपुरा राज्य की ओर खींचना चाहता हूं। विभाजन से पूर्व उस का सम्बन्ध भारत के साथ पूर्व बंगाल के मार्ग से रेल द्वारा था। अब त्रिपुरा भारत से पूर्णतः विलग हो गया है और केवल विमान मार्ग ही शेष है। एक सड़क बनाई जा रही थी जो अभी तक अपूर्ण है। रेल मंत्री के विचारार्थ निवेदन है कि यदि करीमगंज से कालकाली घाट जाने वाली रेल को २० मील और बढ़ा दिया जाये तो त्रिपुरा का शेष भारत से सम्बन्ध जुड़ सकता है।

माननीय मंत्री ने राज्य परिषद् में टिकटहीन यात्रा के आंकड़े दिये थे और कहा था कि आसाम में उन की संख्या बताते हुए उन्हें लज्जा का अनुभव होता है। परन्तु वास्तव में यह सब कुछ वहां के रेलवे पदाधिकारियों की योजनाबद्ध कार्यवाही के फलस्वरूप ही होता है। वे टिकट की खिड़कियों को ठीक रेल के आने पर खोलते हैं और बेचारे यात्री टिकट नहीं ले पाते तो उन से पैसा ले कर उन्हें गाड़ी में धकेल दिया जाता है। हो सकता है कि पकड़े जान पर उन्हें बेचारों को दोबारा भी पैसा देना पड़ता हो। इस प्रकार उन्हें टिकटहीन यात्रा करने के लिये बाध्य किया जाता है। आशा है कि रेलवे प्रशासन इस धांधली को रोकने का प्रयत्न करेगा।

वहां रेलवे पदाधिकारियों में अनुशासन का भी अभाव है। छोटे अधीनस्थ अधिकारी बड़े अधिकारियों को कमरे में निरुद्ध कर देते हैं तब भी उन के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की जाती। वहां कुछ रेलवे उपनिवेशों में ही कुछ पुलिस अधिकारी मार दिये गये थे। यह वस्तुस्थिति तभी सुधर सकती है जब कि कुछ रेलवे अधिकारी एक जोन से दूसरे जोन में स्थानान्तरित किये जायें।



यह आयव्ययक अत्यन्त स्पष्ट, बोधगम्य तथा सराहनीय है, परन्तु मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि उन की नीति उत्तर-पूर्व सीमान्त अभिकरण, त्रिपुरा, आसाम, कच-बिहार आदि के विषय में क्या है। यदि कुछ समय बाद सुधार होने की सम्भावना हो तो हम प्रतीक्षा कर सकते हैं। वहाँ परिवहन की ही दशा पर विचार कीजिये। पहले तो परिवहन स्टीमर द्वारा होता था जो दो ब्रिटिश समवायों के स्वामित्व में थे। अब जो स्टीमर पाकिस्तान से हो कर जाते हैं उन पर पाकिस्तानी चालक ही होते हैं। जब भी पाकिस्तानी सरकार चाहती है उन्हें अपने राज्य-क्षेत्र के घाटों पर रोक लेती है।

हां, भारतीय राज्य-क्षेत्र में से भी एक रेल मार्ग जाता है, परन्तु उस से सामान के पहुंचने में अत्याधिक समय लगता है।

गत वर्ष माननीय मंत्री ने कहा था कि ब्रह्मपुत्र पर एक रेल का पुल बनाना विचाराधीन था, परन्तु बाद में बात बदल गई। सुरक्षा के दृष्टिकोण से भी और अन्य दृष्टियों से भी वहाँ एक पुल अत्यावश्यक है। वह पांडु पर बने, या जोगीघोषा पर, यह रेलवे इंजीनियर निश्चय कर सकते हैं।

जरा मंत्री महोदय आसाम के रेलमार्ग पर यात्रा कर के तो देखें। उन्हें पूरे छः दिन लग जायेंगे। हम अधिक लाइनें या सुविधायें नहीं मांग रहे हैं, हम तो द्रुतगति की संचरण व्यवस्था ही चाहते हैं।

जब जापानियों ने कोहिमा पर अधिकार कर लिया था, जो कि स्टेशन से केवल बीस मील था, तब आंग्ल-अमरीकी सेनाओं को चार पांच मास तक प्रयत्न कर के वहाँ से कुछ सौ जापानियों को निकालने के लिये शस्त्र, सामान आदि पहुंचाने पड़े थे। भारत को भी इसी प्रकार जोखिम है। अतः आसाम के

साथ संचार-साधनों का विकास होना ही चाहिये।

श्री एम० डी० रामास्वामी (अरुणकोटाई) : मैं अरुणकोटाई में रेल पहुंचाने की आवश्यकता पर जोर देना चाहता हूँ। वह नगर ५०,००० जन संख्या का एक महान औद्योगिक नगर है। वह निकटतम रेलवे स्टेशन विरुधुनगर से ११ मील और मदुरा से ३० मील है। इस नगर के चारों ओर तथा पूर्व का समूचा क्षेत्र लगभग ६,००० वर्ग मील का है जिस में कोई रेलवे लाइन नहीं है। ४० वर्ष पूर्व इस नगर को विरुधुनगर से रेल द्वारा जोड़ने का प्रश्न विचाराधीन था परन्तु, बाद में उसे छोड़ दिया गया। जिले के पश्चिमी भाग के स्थापित, स्वार्थ, जो रेल-मार्ग के होने से सम्पन्न हो गये हैं हमें सम्पन्न देखना नहीं चाहते। मद्रास सरकार ने १९५० में हमारे यहाँ की नगरपालिका के रेल सम्बन्धी प्रस्ताव को इस आधार पर ठुकरा दिया कि वहाँ मोटर योग्य सड़कें हैं। यह विचित्र बहाना था। सरकार को वहाँ रेल बनाने पर अवश्य विचार करना चाहिये।

दक्षिण रेलवे पर दो प्रकार के भोजनगृह हैं—ग्रामिण तथा निरामिण, परन्तु काफी बेचने का अधिकार केवल निरामिण भोजनगृहों को ही है। इस असंगति को भी अब दूर करने का समय आ गया है।

सरदार ए० एस० सहगल (बिलास पुर) : सभापति जी, माननीय रेलवे विभाग के मंत्री जी ने सन् १९५३-५४ का जो लेखा पेश किया है और उस में ६.४८ करोड़ की जो बचत बतलाई है, उस के लिये मैं उन को धन्यवाद देता हूँ। सभापति जी, रेलवे के अन्दर बंटवारे के समय हम देखेंगे कि तैंतीस हजार पांच सौ छैहत्तर मील की रेलें भारत वर्ष को मिलीं और ३१ मार्च सन् १९५२ में वह चौतीस हजार एक सौ बीस थीं। १९५१-५२

[सरदार ए० एस० सहगल]

में खोली गयीं जुम्ला रेल की सड़कें ७६१ मील थीं। इस से यह मालूम होता है कि हमारे कार्यों में काफी उन्नति की गई है। पहली शिकायत जो हमारे तीसरे दर्जे के मुसाफ़रों की थी वह भीड़ की थी, अब वह भी बहुत कम हो चली है और इस के साथ ही बहुत सी ट्रेनें जो थोड़ी दूर तक जाया करती थीं उन को आगे बढ़ा दिया गया है और यह बहुत बड़ा कार्य किया गया है। १९४८-४९ में हमारे यहां जो पैसेन्जर ट्रेन्स (Passenger Trains) थीं वह अड़तीस हजार सात सौ पैसठ मिलियन (38765 million) थीं, अब सन् १९५१-५२ में वह बढ़ कर उनतालीस हजार पांच सौ इक्कावन मिलियन हो गयी हैं। इन सारी चीजों को देखते हुए यह मानना पड़ेगा कि ट्रेन्स की माइलेज (mileage) में १५ सैंकड़े की और पैसेन्जर में २ सैंकड़े की वृद्धि हुई है। इस के साथ साथ जो नये डिब्बे तीसरे दर्जे के लिये तैयार किये गये हैं और उन में जो सुविधायें मुसाफ़रों को दी गई हैं उन सब को देखते हुए तथा १९५२ में करीब करीब बीस हजार पंखे थर्ड और इन्टर क्लास के डिब्बों में लगाये गये और इस के साथ साथ और भी रेलवे यात्रियों के लिये सुविधायें दी गयीं जैसे आरामहाल, तथा विश्रामगृहों का बनाना, प्लेटफार्मों को बढ़ाना और ढंकना, बिजली की रोशनी पंखे और आरामहाल इन सब चीजों से मालूम होता है कि वास्तव में रेलवे ने बहुत सराहनीय कार्य किया है और इस वास्ते जो बजट उन्होंने पेश किया है वह सन्तोषदायक है। विश्रामगृहों में खान पान की व्यवस्था पीने के पानी की व्यवस्था तथा ज्यादा भीड़ को कम करने पर ध्यान दिया गया है।

सभापति जी, इस के अलावा हमारे सामने एक लेखा और भी पेश किया गया है

और वह लेखा है जिस को पब्लिक अकाउन्ट्स कमेटी ने पेश किया है, उस की रिपोर्टों, में बहुत सी चीजें बताई गई हैं। कंचनपारा प्रोटो टाईप कोचेज, टेलको मैन्युफैक्चर और चितरंजन के बारे में मैं आप से अर्ज करूंगा कि आखिर इन सारी चीजों की व्यवस्था कब शुरू हुई और कैसे उन सब का यहां पर जिक्र आया। अगर आप पब्लिक अकाउन्ट्स कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है, उस सारी रिपोर्ट को यदि हम ठंडे दिमाग से देखें और उस पर सोचें और विचारें तो हमें मालूम होगा कि आखिर यह कहां से शुरू हुई, कैसे शुरू हुई और कब शुरू हुई, और गलतियों को दिखाना हमारा और आप का कर्तव्य है। इस का यह मतलब नहीं कि यदि कोई गलती हुई तो उस का ढिंढ़ोरा हम लोग दूसरे देशों में पीटें। सभा के सदस्यों का यह कर्तव्य है कि यदि हमारे ऐडमिनिस्ट्रेशन में, जिस के हम और वे दोनों भागी हैं, गलतियां होती हैं तो हमें और उन्हें सब बातों को सोचना होगा और ठीक करना होगा इस में हम सब की ज़िम्मेदारी है।

सभापति जी इस के साथ ही साथ मैं यह अर्ज करूंगा कि माननीय मंत्री महोदय ने दो लाइनें खंडवा से हिंगोली और चांपा से कोरवा और उस के साथ जो दूसरी तीन लाइनें हैं तथा साथ में जो रेल रोड पुल उन्होंने ने मोकामा घाट में बनाया है, इस के बारे में कोई दो रायें मेरे पास नहीं हैं सिवा इस के कि हम मुबारक बाद दें और देना भी चाहिये। मैं उन से अर्ज करना चाहता हूं कि लोक सभा के सदस्यों पर उन्होंने ने जो बड़ी भारी ज़िम्मेदारी डाल दी है यानी जो वह सदस्यों की एक कमेटी बना कर उस के कंधों पर बहुत बड़ा भार डाला है इस से मालूम होता है कि जो हमारे लोक सभा के मेम्बर हैं उन्हें क्या क्या काम करने पड़ेंगे।

१. भ्रष्टाचार की मात्रा ।
२. भ्रष्टाचार के तरीके ।
३. भ्रष्टाचार के कारण ।
४. जनता का उत्तरदायित्व ।
५. नियमों में गुंजाइश तथा कमियां ।
६. भ्रष्टाचार का दूर करने के उपाय ।

यह जो चीजें हैं उस की बड़ी भारी ज़िम्मेदारी आज वह माननीय सदस्यों पर देना चाहते हैं । मैं तो यह कहूंगा कि हमें सारी चीजों को देखते हुए अपने कर्तव्य का पालन करना चाहिये । हमें विचार करना चाहिये कि हमें कितनी ज़िम्मेदारी दी जा रही है और माननीय मंत्री महोदय यह समझते हैं कि जो सदस्य हैं यदि उन के कंधों पर ज़िम्मेदारी दी जायेगी तो वह अच्छी तरह से उसे निभायेंगे । सभापति जी, मैं तो कहता हूं कि यह चीज जितने भी हम सदस्य हैं उन को अपने ऊपर लेनी चाहियें और उसे पूर्ण करना चाहियें । हमारी जो गलतियां हैं, और जो शिकायतें हम को मिलती हैं उन का लेखा हम अपने मंत्री महोदय को बतलायेंगे, इस तरह से हम देश का ज्यादा भला कर सकते हैं और सरकार को मदद पहुंचा सकते हैं । सिर्फ टीका टिप्पणी करने से कार्य नहीं चलेगा ।

सभापति जी, इस के साथ मैं आप से कहूँ कि बिना टिकट चलने वालों के लिये उत्तर प्रदेश और बम्बई में वहां की सरकारें खास पुलिस और स्पेशल मैजिस्ट्रेटों (Special Magistrates) की मदद से कार्य कर रही हैं । लेकिन ईस्टर्न रेलवे में जो हेड-क्वार्टर्स स्क्वैड (Head quarters Squade) काम कर रहे हैं वह एक बहुत बड़ी चीज है । इस वक्त जो वर्तमान स्टाफ है जो कि मामूली टिकट चैक करता है, उस के ऊपर यह हैडक्वार्टर्स स्क्वैड बनाये गये हैं वे लोग जा कर के उन लोगों की जांच किया करते हैं जो कि बिना टिकट

पाये जाते हैं और जिन को वह टिकट कलेक्टर्स नहीं पकड़ पाते हैं । इस से मेरा तो यह ख्याल है कि हमें आगे चल कर फायदा जरूर होगा और यह एक बहुत बड़ी बात है । लेकिन इस के साथ ही साथ मैं यह सुझाव दूँ कि उन की तनखाहों में जो कि आप की पुराने वी० एन० आई० और ई० आई० आर० में हैं फर्क है उस में बहुत रद्दोबदल है, उस को उन को ठीक करना चाहिये ।

सभापति जी इस के अलावा कुम्भ मेलों के लिये जी तखमीना बना कर रक्खा गया था जो कि हमें कमेटी की रिपोर्ट से मालूम हुआ मैं कहना चाहता हूँ कि मेले वगैरह के इन्तजाम के लिये ठीक ठीक तखमीना बनाना चाहिये । ताकि कोई किसी किस्म की कमी उस में न आवे ।

सभापति जी, तीन नई एक्सप्रेस ट्रेनें सन् १९५१-५२ में चलीं, दिल्ली से बेजवाड़ा, मद्रास से कलकत्ता और कटिहार से अमीन गांव । इस सम्बन्ध में मैं उन को यह सुझाव देना चाहता हूँ कि आप की जो एक्सप्रेस ट्रेन बम्बई से नागपुर तक आती है उस को यदि वह कलकत्ते तक बढ़ा दें और जो ट्रेनें नागपुर से कलकत्ते तक दो पैसेंजरस और एक मेल जाती हैं । इसी के साथ साथ रायपुर से लेकर बस्तर तक जो १९८ मील लम्बी जगह है उस में आज तक कोई ट्रेन नहीं है । वहां जो मोटर से सुबह लोग चलते हैं, करीब शाम को ८ बजे तक रायपुर पहुंचते हैं ।

अगर इस एक और लाइन को बना दिया जाये तो बड़ा भारी कार्य पिछड़ी समाज के लिये हो जायेगा । इस के साथ ही साथ एक ट्रेन बिलासपुर से लेकर कटनी, बीना, कोटा और मथुरा हो कर जानी चाहिये । मैं समझता हूँ कि बिलासपुर से कटनी तक दो पैसेंजर चलती है, इसी तरह से कटनी से लेकर बीना तक दो पैसेंजर ट्रेनें चलती हैं

[सरदार ए० एस० सहगल]

और बीना से कोटा तक दोनों पैसेंजर्स ट्रेनें चलती हैं, एक एक्सप्रेस ट्रेन दे दें तो बड़ा कार्य देश के लोगों का करेंगे जो निहायत जरूरी है। बिलासपुर मंडला लाइन का जो सरवे हो गया है उस पर ध्यान देने की कृपा करें।

मैं आप से बहुत सी बातें कहना चाहता था और खास कर जो फर्स्ट फ़ोर इअर्स की जो रिपोर्ट है, १५ अगस्त १९४७ से लेकर १५ अगस्त १९५१ तक उस में जो चीजें दी गयीं हैं मैं कहता हूं कि उन को हमें अच्छी तरह से अध्ययन करना चाहिये। उस में बहुत सी बातें बताई गई हैं जैसे :

- |        |                                 |
|--------|---------------------------------|
| संख्या | अध्याय                          |
| १.     | १९४७-४८ में स्थिति।             |
| २.     | गतिरोध दूर करना आदि।            |
| ३.     | रेलवे वित्त।                    |
| ४.     | नया पृथक्करण अभिसमय।            |
| ५.     | किराये तथा वस्तु भाड़े की दरें। |
| ६.     | जनता की अधिक अच्छी सेवा।        |
| ७.     | रेलवे वर्गीकरण।                 |
| ८.     | कर्मचारी।                       |
| ९.     | विकास तथा आयोजन।                |
| १०.    | उपसंहार।                        |

यह जो चीजें हैं, इन चीजों से हम पता लगा सकते हैं कि चार वर्षों में जो हमारे रेलवे विभाग के मंत्री हैं उन्होंने ने क्या काम किया है। उस के लिये मैं उन को बधाई देता हूं और धन्यवाद देता हूं। उन्होंने ने जो रेलवे बजट रक्खा है उस के लिये वह हाउस के हर कोने से बधाई के पात्र हैं।

ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर (अमृतसर) :  
सभापति जी ! मेरे पास वक्त बहुत थोड़ा है, इसलिये मैं कोई तमहीदी बात कहे बगैर ही एक दो बातों के मुताल्लिक जरूर कहूंगा।

यह तो मानी हुई बात है कि हमारे रेलवे विभाग में कुछ उन्नति हुई है और इसको पब्लिक ने भी माना है। मैं मुसाफिर हूं और ज्यादातर सफर में ही रहता हूं इस लिये मुझे कुछ ज्यादा पता भी है और तजरबा भी है। इसलिये जो कुछ मैं कहूंगा, मेरा ख्याल है कि हमारे माननीय मंत्री इस पर जरा ज्यादा ख्याल करने की कृपा करेंगे।

एक बात मैं फिर कहता हूं कि एक अच्छी बात जरूर हमारे रेलवे विभाग के मुताल्लिक कहने वाली है और वह यह है कि रेलवे विभाग ने जो हमारा पहले टाइम के मुताल्लिक इम्प्रेशन था उसे बदल दिया। हम जब आपस में बात करते थे, दो दोस्त भी मिल जाते और आइन्दा मिलने का टाइम मुकर्रर करते थे तो कहते थे कि कैसा टाइम है 'अंग्रेजी टाइम या देसी टाइम।' हालांकि इस के अन्दर थोड़ा मजाक भी होता था, लेकिन यह बात जरूर थी कि हम लोग टाइम की जरा कम परवाह किया करते थे। इम्प्रेशन अब बदल गया। हमारे स्वर्गवासी साबिक मंत्री रेलवे विभाग, श्री गोपालस्वामी आर्यंगार ने इस विभाग में जो तजवीजों की और उन से जो काम हुआ, मुझे खुशी है कि हमारे मौजूदा मंत्री जी ने उस बात को बराबर कायम रक्खा। बल्कि मैं लाला अचिन्त रामजी की तारीफ करता हूं कि उस को आगे बढ़ाया, और अब बड़े जोर से उस को आगे बढ़ा रहे हैं। और दूसरी बात जो मुझे कहनी है वह यह है कि मैं इस के मुताल्लिक भी माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं कि वक्तन फवक्तन मैं ने जो तजावीज पंजाब के मुताल्लिक दीं, पंजाब चूंकि एक बार्डर प्राविस है और भी बहुत सी बातें हैं जो स्ट्रैटिजिक नुक्ता निगाह से मैं कहता रहा हूं, उन की तरफ बहुत ध्यान दिया है। पठान कोट से मकेरियां तक लाइन बनाई गई।

इस सिलसिले में मैं एक बात कहना चाहता हूँ। अभी अभी मेरे एक भाई ने एक डिस्ट्रिक्ट हैड क्वार्टर का जिकर किया था जहाँ कि रेल नहीं है। मगर हमारी यह बदकिस्मती है कि हमारे प्राविंस का जो कैपिटल है वह भी मेन लाइन से दूर है, इस तरफ आप का ख्याल तो गया है। मन्त्री जी ने जो स्पीच की है उस में यह बतलाया है कि चंडीगढ़ को मेन लाइन से मिलाने की जांच पड़ताल की जायेगी। और उस के बाद इसे मेन लाइन से मिलाया जायेगा। इस के लिये उन्होंने ने प्रावीजन किया है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि सरवे के अनवान की बजाय यह ज्यादा अच्छा होता अगर वह इस को नई लाइनों के पहले अनवान में रखते। इस वक्त चंडीगढ़ को मिलाने की ज्यादा जरूरत है क्योंकि इस वक्त कैपिटल बन रहा है और अगर इसको इस वक्त मिला दिया जायेगा तो गवर्नमेंट को इस से बहुत ज्यादा फायदा होगा। फायदा तो बाद में ही होगा मगर अगर इस को अभी मिला दिया जाता तो ज्यादा फायदा होता। वह तीन चार या पांच मील का टुकड़ा है। इस वक्त वहाँ काम बहुत जोरों से हो रहा है। इसलिये अगर इस को इस वक्त मिला दिया जायेगा तो ट्रांसपोर्टेशन और लेबर वगैरह का बहुत फायदा होगा। तो एक तो मैं यह गुजारिश करूंगा।

दूसरी गुजारिश मुझे यह करनी है कि जो नई लाइन्स का अनवान है उस में एक बात और बढ़ानी चाहिये। बहुत अरसा हुआ कि पंजाब के लिये यह फैसला हो गया था कि बटाला से हरगोबिन्द पुर को और आगे बटारी या ब्यास से मिला दिया जाये। बटाला से कादियां तक लाइन मौजूद है। उस से आगे के लिये ज़मीन भी तैयार कर ली गई थी और भी काम हो गया था मगर लड़ाई की वजह से वह नहीं हो सका। उसे भी बन जाना चाहिये और उस का फैसला हो जाना चाहिये। मैं ने यह बात दो नुक्ता ख्याल से कही है।

एक तो स्ट्रैटेजिक नुक्ता ख्याल है। जो लाइन बटाला से कादियां को मिलती है, अगर उस से हरगोबिन्द पुर बटारी या ब्यास और आगे पट्टी और खालदा को मिला दिया जाये तो एक बड़ी भारी जरूरत जो पेरल लाइन की थी वह पूरी हो जायेगी। दूसरे वह इलाका बहुत जरखेज है। पंजाब एक खेती बाड़ी का सूबा है। लेकिन डिवाइड होने से वहाँ बहुत सी कमियां हो गई थीं वह अब पूरी की जा रही हैं। ग्री मोर फूड के मुताल्लिक वहाँ बहुत काम हुआ है। हरगोबिन्द पुर एक बहुत बड़ी मंडी बन सकती है अगर उस को रेलवे से मिला दिया जाये : वहाँ पर कोई कन्वेयंस का जरिया नहीं है। इसलिये मेरी यह गुजारिश है कि यह जो बटाला से कादियां तक लाइन है उसको एक्सटेंड करने की तरफ पूरा ध्यान देना चाहिये। यह दो बातें तो मैं न्यू लाईन्स के मुताल्लिक कहना चाहता था।

एक और बात बहुत ही जरूरी है जिस का माननीय मंत्री जी ने जिकर किया कि माल के किराये की आमदनी कम हो गई है। उन्होंने ने उस का यह कारण बतलाया कि काम मन्दा हो गया है। उस मामले में मेरी राय और है उस तरफ थोड़ा ध्यान देने की जरूरत है। मैं कल ही जगाधरी से आ रहा हूँ। जगाधरी एक बहुत अच्छा इन्डस्ट्रियल टाउन है। मेरे दरयापत्त करने पर वहाँ मुझे यह पता चला है कि उस वक्त दो हजार गाड़ी का माल वहाँ पड़ा हुआ है जिन को प्रायरटी मिली हुई है मगर तीन महीनों से वहाँ वैगनों का कोई इन्तज़ाम नहीं है, बाकायदा बुकिंग नहीं होती। हजारों मन सामान ट्रकों से लाया जा रहा है, इस से रेलवे का बहुत नुक्सान होता है। ज्यादा कहने का वक्त नहीं है। तो मैं इशारे के तौर पर यह अर्ज करता हूँ कि उस की तरफ जरूर ध्यान दिया जाये।

एक बात मैं बहुत जरूरी कहना चाहता हूँ जो कि हमारे श्री टंडन जी ने भी कही थी,



[ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर]

यह करप्शन के बारे में है। यह बात तो आजकल आम हो गई है। मैं उन की इस बात से तो सहमत हो सकता हूँ कि जैसा करप्शन और डिपार्टमेंट्स में है वैसा रेलवे में भी होगा, मगर उन्होंने जो उस को दूर करने का तरीका बतलाया उस से मैं सहमत नहीं हूँ। रिश्वत देना और रिश्वत लेना यह तो जाज़िम और मल्जूम हैं। यानी जब तक कि लेने वाला और देने वाला दानों ही मौजूद हैं तब तक यह चीज़ किसी भी डिपार्टमेंट्स से दूर नहीं हो सकती। लेकिन मैं समझता हूँ कि यह कहना ठीक नहीं है कि जो अफसर नीचे से ऊपर जाते हैं वे उस का कारण होते हैं। मैं समझता हूँ कि यह ठीक नहीं होगा कि उन लोगों को आगे न बढ़ने दिया जाये जिन्होंने ने उस डिपार्टमेंट की बीस या पच्चीस वर्ष खिदमत की है, सिर्फ यह कह कर कि उन को बहुत तज़ुरबा है और इसलिये वे अच्छी रिश्वत ले सकते हैं। यह बात मूझे ठीक नज़र नहीं आती। मैं समझता हूँ कि अच्छी आदमी चाहे वह नीचे से आया हो या ऊपर से, उस को रखना चाहिये। उन का अच्छा होना जरूरी है, लेकिन यह तै कर देना कि नीचे वाला ऊपर न जाये यह ठीक नहीं है। जो उन्होंने ने पब्लिक मैन की बात कही वह ठीक है, लेकिन मैं समझता हूँ कि यह जरूरी नहीं है कि जो भी बड़ा अफसर हो वह पब्लिक मैन हो। क्योंकि जो हमारे माननीय मंत्री हैं उन से ज्यादा पब्लिक-मैन और कौन हो सकता है, और वे उन अफसरों के ऊपर हैं।

तो एक बात और कह कर मैं खत्म करूंगा। सभापति जो मुझे माफ़ फरमायेंगे। मैं उन को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने ने मुझे वक्त दिया। मैं कुछ नई गाड़ियों के मुताल्लिक कहना चाहता हूँ। जिस तरह पब्लिक का यह कहना है कि रेलवे डिपार्टमेंट बड़ा पंचकुअल हो गया है उसी तरह यह भी कहना है कि यह नई गाड़ियां बहुत तकलीफ़देह हैं। मुझे तकलीफ़ खुद महसूस

हुई क्योंकि मैं लम्बे कद का आदमी हूँ। उन गाड़ियों में सर ऊपर लगता है। अगर कम्पार्टमेंट में चार मुसाफिरों का सामान भी हो तो पैर रखने को भी जगह नहीं रहती। यह आराम उनमें जरूर है कि एक बहरा पानी बगैरा के लिये पूछता रहता है, मगर उन में एकामोडेशन बहुत कम है। अभी जब मैं बंबई से आया तो मुझे दिक्कत महसूस हुई। हमारे श्री लाल बहादुर शास्त्री जी मुझे माफ़ करेंगे। उन नई गाड़ियों में एक छोटे कद का आदमी तो समा सकता है लेकिन मेरे जैसे आदमी के लिये बहुत मुश्किल है।

बातें तो मुझे बहुत कहनी थीं। लेकिन वक्त बहुत कम है। इसलिये मैं फिर माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और उन से अर्ज करता हूँ कि वे मेरी बातों की तरफ़ जरूर ध्यान दें।

**श्री बी०डी० शास्त्री :** (शाहडोल-सिद्धि) : आदरणीय सभापतिजी, मैं इस अवसर प्रदान के लिये आप को धन्यवाद देता हूँ। रेलवे का बजट संसद के सामने है। उस पर काफी आलोचनायें और प्रत्यालोचनायें हुई हैं। मैं भी उस पर अपने कुछ विचार रखना चाहता हूँ। मैं सब से पहले रेलवे के भ्रष्टाचार की तरफ़ प्रकाश डालना चाहता हूँ। हमारे आदरणीय शास्त्री जी बड़े सीधे सादे और सरल स्वभाव के हैं। लेकिन इस के साथ ही वे भ्रष्टाचार के बड़े विरोधी हैं। लेकिन जब हम रेलवे विभाग के भ्रष्टाचार की तुलना और विभागों के भ्रष्टाचार से करते हैं तो हमें मालूम होता है कि रेलवे विभाग में गवर्नमेंट आफ़ इंडिया के और सब विभागों से अधिक भ्रष्टाचार है। मैं अपनी आंखों देखा एक छोटा सा वाक्या वर्णन करता हूँ। मैं इलाहाबाद से सतना आ रहा था। मैं ने देखा कि एक आदमी



दौड़ा दौड़ा आया और गार्डके पास पहुंच कर उस के कान में कुछ कहा और उसी कम्पार्टमेंट में आ कर बैठ गया जिस में मैं बैठा था। उस के दूसरे स्टेशन पर टी० टी० आई० आया। उस ने जांच की तो उस आदमी के पास टिकट नहीं था। उस ने कहा कि मैं ने गार्ड को सूचित कर दिया है उसके बाद बैठा हूं आगे जा कर जब गार्ड से पूछा गया तो उसने कहा कि मुझे से इन्होंने कुछ नहीं कहा। मुझे याद नहीं है। अब वह आदमी बड़ी परेशानी में पड़ा। अन्त में यह निर्णय हुआ कि उस से दूना किराया वसूल किया जाये। लेकिन वहां एक तीसरा शख्स और आया और उन तीनों का गुट हुआ। उसके बाद पता नहीं उस आदमी को क्या ले दे कर छोड़ दिया गया। सतना के स्टेशन के बाहर हमारी उस की भेंट हुई। मैं ने उस से पूछा कि तुम कैसे छूटे। क्या तुम्हें दूना पेमेंट करना पड़ा? उस ने कहा नहीं जनाब, मुझे दूना पेमेंट क्यों करना पड़े? रेलवे में करप्शन जारी रहे। मुझे जितना किराया देना चाहिये था उस से भी कम दे कर छूट गया तो कहने का मतलब यह कि इतना करप्शन और कहीं नहीं है। इस में एक व्यक्ति का करप्शन नहीं है बल्कि एक कम्पनी सी है जिस में गार्ड है, टी० टी० आई० है, स्टेशन मास्टर है और न जाने कौन कौन है। इस तरह का मिला जुला भ्रष्टाचार है। मुझे तो विश्वास है कि कोई भी व्यक्ति आज भी इलाहाबाद से बिना टिकट बैठ जाये और वह कुछ पैसा दे कर छूट जायगा। अगर अंदाजा करना है तो हमारे मंत्री जी किसी को भेज कर इस का अंदाजा कर सकते हैं। इस तरह भ्रष्टाचार अपना पथ आगे बढ़ा रहा है।

इस के अलावा मैं कुछ वैगन्स के मुताल्लिक कहना चाहता हूं। रेलवे के नियम के अनुसार तो मुझे एक भी वैगन मिलना

७ म० ५०

कठिन है लेकिन २००, ३००, ४०० रुपये दे कर मैं चाहूं जितने वैगन ले लूं और आसानी से मुझे घर बैठे सारे वैगन मिल जावेंगे। यह भ्रष्टाचार के सम्बन्ध की रूपरेखा है।

तीसरी श्रेणी के विश्रामालय के सम्बन्ध में भी मुझे कुछ कहना है। तीसरी श्रेणी के जो विश्रामालय हैं मैं कहूंगा कि वे पशुओं के लिये कांजी हाउस की तरह हैं। वह एक सिरे से बनें हैं, रात में मुसाफिर उन में पड़े रहते हैं और कभी वहां कुत्ते आ गये, कभी घोड़े आगये, कभी गधे आगये और वे आदमी का कुचलते रौंदते निकल जाते हैं। बेचारे भड़भड़ाये उठते हैं कि क्या है और फिर वे लेटते हैं और फिर उठते हैं। यह वहां की समस्या है। मैं नहीं कहूंगा कि फर्स्ट, सैकिड, इंटर के लिये यह बात है, वहां का तो कहना ही क्या, वहां तो शायद यह ही पहुंच पावेंगे। लेकिन जहां २७ गुना या २८ गुना आदमी ठहरते हों और वहां यह दशा हो कि जो पशुओं से भी बदतर हो तो यह एक बड़े संकोच और दुःख की चीज है।

दूसरी बात मुझे कहनी है तीसरी श्रेणी के डिब्बों की बाबत। तीसरी श्रेणी में ७ कम्पार्टमेंट होते हैं वह भी काफी गन्दे होते हैं लेकिन उन में जो लैट्रीन होती है वह इतनी छोटी होती है कि कुछ नहीं कहा जा सकता। इंटर और सैकिड में जाने कितनी बड़ी होती हैं, लेकिन थर्ड क्लास में बाथ रूम तो होता नहीं, वहां जो लैट्रीन होती है वह इतनी छोटी होती है कि उस में मुश्किल से एक आदमी बैठ सकता है और वहां बैठने वालों की संख्या तीस गुनी ज्यादा होती है। तो यह लैट्रीन की दशा है। तो मैं चाहूंगा कि इंटर और सैकिड क्लास में जितनी बड़ी लैट्रीन होती है कम से कम लैट्रीन तो

[श्री बी० डी० शास्त्री]

उतनी बड़ी थर्ड क्लास में होनी चाहिय जिस से उन का निस्तार हो सके ।

तीसरी बात यह है कि मेल और एक्सप्रेस में थर्ड क्लास के डिब्बे न होने के बराबर हैं । एक डिब्बा केवल थर्ड क्लास का होता है, और बाकी उस में सैकिंड इंटर और फर्स्ट क्लास के होते हैं। तो थर्ड क्लास के पैसेंजर जो कलकत्ता से बम्बई जाना चाहें वह तो शायद खड़ खड़े भी मुश्किल से जा सकते हैं, उन्हें बैठने का आराम तक नहीं मिलता और ज्यादातर चलने वाले थर्ड क्लास के ही मुसाफिर होते हैं । मैं चाहूंगा कि मेल और एक्सप्रेस ट्रेन में थर्ड क्लास के डिब्बे ज्यादा जोड़े जायें जिस से जो तीसरी श्रेणी की जनता है उस को ज्यादा राहत मिल सके ।

चौथी बात है रेलवे के तीसरी और चौथी श्रेणियों के कर्मचारियों के बारे में । तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के निवास की समस्या बड़ी टेढ़ी है । उन की समस्या आज तक हल नहीं हो पाई । मैं यह कहूंगा कि मेरे आदरणीय मंत्री ने काफी अच्छा कदम उठाया है । फिर भी अभी वह सन्तोष-जनक स्थिति कही जाये, यह मुश्किल चीज है । किन्तु मेरा विचार है कि अगर वह अपनी यही विचार धारा रखेंगे तो सम्भव है कि यह समस्या भी हल हो सकेगी ।

पांचवीं बात मुझे कहनी है रेलवे बोर्ड की बाबत । रेलवे बोर्ड के सम्बन्ध में एक सुझाव पेश करता हूं । सम्भव है कि वह मान्य न हो लेकिन सुझाव यह है कि अगर रेलवे का बोर्ड इस तरह बनाया जाये कि उस में एक तिहाई आदमी रेलवे मजदूरों के रिप्रेजेंटेटिव हों, और एक तिहाई आदमी जनता के रिप्रेजेंटेटिव हों, और एक तिहाई आदमी

सरकार के रिप्रेजेंटेटिव हो तो शायद बहुत अच्छी तरह से समस्या हल हो सकेगी, क्योंकि जनता के रिप्रेजेंटेटिव, उनके प्रतिनिधि उन की दिक्कतों को, मजदूरों के प्रतिनिधि, उन की दिक्कतों को सामने रख सकेंगे और सरकारी कर्मचारी अपनी दृष्टि से भी देख सकेंगे । अगर इस तरह से रेलवे बोर्ड बने तो शायद बड़ी अच्छी तरह समस्या सुलझ सकती है और इतने बड़े विवाद की भी आवश्यकता न पड़े । आप यह कहें और आप को यह शंका हो सकती है कि एक तिहाई जनता के प्रतिनिधि और एक तिहाई मजदूरों के प्रतिनिधि ज्यादा हो जायें और उन के मिलने से गवर्नमेंट फेल हो जाये । तो मेरा सुझाव है कि इस के लिये विशेषाधिकार रखे जा सकते हैं । विशेषाधिकार आप रख लें, लेकिन मैं कहूंगा कि जनता और मजदूरों की आवाज हमेशा बोर्ड के सामने आया करे । तो इस के लिये जरूरी है कि एक तिहाई लोग उन के रख लिये जायें । इस से समस्या बड़ी अच्छी तरह सुलझ सकती है ।

एक बात फिर मुझे जांच कमीशन के बाबत कहनी है । जांच कमीशन के बारे में मेरे आदरणीय मंत्री जी ने इस रेलवे बजट के सिलसिले में घोषित किया है कि जांच कमीशन का होना निहायत जरूरी है । लेकिन अगर इस में कांग्रेस के ही आदमी रहें तो शायद उसी तरह से हो कि “स्वामी दिन को रात कहें तो मैं तारे चमका दूँ”, इसलिये अगर विरोधी दल के लोग भी रहेंगे तो उस से अच्छी आलोचना हो सकेगी । उन को अधिकार तो मिलता नहीं, आलोचना करनी है । तो सही तरीके पर वह आलोचना करेंगे तो इस से रेलवे मंत्री के सामने कुछ ज्यादा सुझाव आ सकेंगे और ज्यादा अच्छी तरह समस्या सुलझ सकेगी । मेरे कहने का

मतलब यह नहीं है कि कांग्रेस के आदमी न रखे जायें । कांग्रेस के भी और विरोधी दल के भी आदमी रखे जायें ।

अब सब से अधिक महत्व का विषय है विन्ध्य प्रदेश में नई रेलवे लाइन का पिछले साल से मैं ही नहीं बल्कि अधिक लोग इस कोशिश में हैं कि विन्ध्य प्रदेश की रेलवे समस्या हल हो । मैं उस कांस्टीट्यूएँसी से आ रहा हूँ कि जिस कांस्टीट्यूएँसी में ८० प्रतिशत लोगों ने रेल देखी ही नहीं । जब मैं जाता हूँ और कभी रेलवे की चर्चा होती है तो वे लोग ताज्जुब से कहते हैं कि भाई सुनते हैं कि रेल बहुत बड़ी होती है तो कितनी बड़ी होती है ? कहने का मतलब यह है कि वे लोग रेल देख भी कैसे पावें ? एक तो वह बैकवर्ड क्लास में हैं, अब ५० मील, ६० मील, ७० मील पहाड़ी रास्ता पार करें तब उस के बाद मोटर की लाइन मिले । फिर मोटर से आवें तब कहीं सवा सौ डेढ़ सौ मील की दूरी के बाद रेलवे लाइन मिलती है । तो इस तरह विन्ध्य प्रदेश में रेलवे की निहायत कमी है जिसकी बाबत कई बार रेलवे मंत्री महोदय से मिला गया । शायद वह इस को अपने दिमाग में न रख सके हों । केवल इसी दृष्टि से नहीं कि केवल वहां के यातायात की अवस्था को देख कर रेलवे लाइन बनाने के लिये कहा जा रहा है ।

खनिज पदार्थों की भी विन्ध्य प्रदेश में इतनी ज्यादाती है कि आप को मालूम होगा कि बी० एन० रेलवे की लाइन प्रान्त में सिर्फ दो तीन खानों पर जाती है ।

नई रेलवे के सम्बन्ध में वहां बहुत जरूरत है । मुझे इस के लिये पहले कहना चाहिये था, मैं बाद में इस को कर गया ।

तो वहां दो कोले की खानें हैं, एक धनपुरी और दूसरी उमरिया केवल यहां बी० एन० रेलवे की लाइन गई है । यह रेलवे मंत्री को मालूम होगा कि उस से कितनी ज्यादा धनी कोले की खानें और हैं । लेकिन वहां रेलवे लाइन नहीं है, यह मैं नहीं समझ पाता क्यों ? अभी अभी गवर्नमेंट ने सरवे किया है और धनपुरी और उमरिया से कई गुना ज्यादा कोले की खानें उस भाग में पड़ी हैं, विन्ध्य प्रदेश में, जहां की मैं चर्चा कर रहा हूँ इस लिये वहां रेलवे लाइन होना बहुत आवश्यक है । और वहां केवल कोले की ही दो चार छः खानें नहीं, बल्कि वहां जिप्सम की खानें, कुरंड की खानें, माइका, ताम्बा, लोहा, सारी चीजें वहां इतनी प्रचुर मात्रा में हैं कि वहां अगर रेलवे लाइन निकाली जाय तो वह विन्ध्य प्रदेश जो एक आज छोटा सा प्रान्त डैफिसिट में चल रहा है वहां जाने कितनी आमदनी हो सकती और न जाने कितनी मदद वह गवर्नमेंट आफ इंडिया को भी दे सकता है । तो मैं चाहूंगा कि विन्ध्य प्रदेश के सम्बन्ध में मेरे दयालु श्री शास्त्री जी वहां भी अपनी दया दृष्टि प्रदान करें, मैं नहीं समझ पाता कि विन्ध्य प्रदेश का चित्र श्री मंत्री जी के सामने क्यों नहीं आया । अभी हाल में ही काटजू जी वहां गये थे ।

अभी डाक्टर काटजू, गृह मंत्री जी वहां गये हुए थे । उन्होंने ने इतनी उदारता दिखलाई, कि विन्ध्य प्रदेश के प्रायः सभी जन प्रतिनिधियों से मिले । सभी पार्टियों के लोगों को मिलने का उन्होंने सुअवसर दिया । जितने लोग भी उनसे मिले सब लोगों ने रेलवे की स्वाहिश की । इस पर उन्होंने कहा कि मैं बड़े ताज्जुब में हूँ, यहां तो मेरी जगह रेलवे मंत्री को होना चाहिये था । लेकिन जब मैं हूँ तो मैं इस के लिये प्रयत्न करूंगा ।

[श्री बी० डी० शास्त्री]

पता नहीं वह विन्ध्य प्रदेश की बात रेलवे मन्त्री के कानों तक पहुँच पाई या नहीं मैं भी खुद रेलवे मन्त्री से मिला और मुझे आश्वासन भी दिया गया था कि जब कोई नई रेलवे लाइन खोली जायेगी तो विन्ध्य प्रदेश की समस्या भी हल की जायेगी। लेकिन आज दस बारह लाइनें नई खोली जा रही हैं किन्तु विन्ध्य प्रदेश का इन में कहीं नाम भी नहीं है। क्या मैं आशा करूँ कि हमारे दयालु शास्त्री जी की कृपादृष्टि विन्ध्य प्रदेश की ओर होगी।

**श्री मूलचन्द दूबे :** (फर्रुखाबाद जिला-उत्तर) : यह आयव्ययक इस दृष्टि से सफल है कि बहुत कम समय में हमें इंजिनों तथा डिब्बों में स्वावलम्बी बनने की आशा है। फिर पंचवर्षीय योजना भी हमारे हाथ में है।

मुझे यह जान कर आश्चर्य है कि यात्री तथा माल यातायात से आय कम हो रही है। हम जितने यात्री ले जा सकते हैं उस से अधिक यात्री हैं और जितना माल ले जा सकते हैं उस से अधिक माल है। फिर आय कम होने का क्या कारण है? कहीं न कहीं गोल माल है। यात्रियों के लिये १०९ नई गाड़ियां चला दी गई हैं फिर भी भीड़ रहती है। फिर आय कम कैसे है? मेरा निष्कर्ष यह है कि टिकटहीन यात्रा ही इसका कारण है। यह रेल कर्मचारियों के साथ मिलकर होती है। वे स्वयं किराया ले कर हड़प लेते हैं। रेलवे को, जो कि वाणिज्यिक संस्था है, यात्रियों को कोई प्रलौभन देना चाहिये। ऐसा किराया कम कर के किया जा सकता है। माल के विषय में दरों का पुनरीक्षण किया जाये तो आय बढ़ सकती है। पर रेलवे प्रशासन इस विषय में कोई सुझाव नहीं दे रहा है। वे हाथ पर हाथ धरे बैठे हैं।

यदि हम आय नहीं बढ़ा सकते तो खर्च में बचत कर सकते हैं। रेलवे प्रति वर्ष ३ करोड़ रुपये दावों के रूप में देती है। हम उस राशि को घटा कर ५० लाख कर दें तो २½ करोड़ की बचत हो सकती है।

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

दावों के कारण कई हैं—माल के पहुंचाने में विलम्ब, मार्ग में माल की चोरी आदि। फर्रुखाबाद से आलू, तरबूज आदि सड़ने गलने वाली वस्तुएँ दूर दूर बंबई, कलकत्ते को जाती हैं और इन्हें पहुंचाने में देर होने के कारण रेलवे को ५०,००० रुपये तक के दावे भुगताने पड़ते हैं। कहा जाता है कि दावों का निबटारा ७२ दिन में हो जाता है, पर मैंने तो एक वर्ष से भी अधिक लगते देखा है। कई बार व्यवहार-वाद होते हैं और अन्त में रेलवे को उस के खर्च सहित दावों की राशि देनी पड़ती है। इस सम्बन्ध में कठोर व्यवस्था होनी चाहिये।

लोक लेखा समिति का आलोचनात्मक रवैया मुझे पसन्द नहीं है। परन्तु रेलवे प्राधिकारियों की भी उस से आंखें खुल जानी चाहिये। भ्रष्टाचार के दूर करने के लिये पहले उच्च पदाधिकारियों से आरम्भ करना चाहिये। सभी जानते हैं कि माल-क्लर्क से लेकर इन्जीनयर तथा स्टोर्स क्रय विभाग तक पैसा बनाते हैं। भ्रष्टाचार विरोधी समितियों से समस्या हल नहीं हो सकती।

**श्री एम० डी० जोशी (रत्नागिरी—दक्षिण) :** मैं ने रेल में काफी यात्रा की है और जब मुझे रेल के डिब्बों में खाली बेंच दिखाई देती है तो मुझे प्रसन्नता होती है, परन्तु इस सदन में खाली बेंचों को देख कर मेरा दिल टूटने लगता है।

मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूँ कि वे स्वतंत्र भारत में पहले मंत्री हैं जो भारतीय रेलवे की शताब्दी मना रहे हैं। साम्राज्यवादी लार्ड डलहौजी ने तो भारतीय रेलवे का उद्घाटन लोकोपयोगी उद्देश्य से नहीं किया था, अपितु ब्रिटिश साम्राज्य को सुदृढ़ बनाने के उद्देश्य से किया था। परन्तु विधि की इच्छा ऐसी हुई कि आज हम स्वतन्त्र भारत में रेलवे शताब्दी समारोह मना रहे हैं और रेलवे सर्वथा लोकोपयोगी बन गई हैं।

प्रारंभ में रेलें सैनिक प्रयोजन के लिये बनाई गई थीं इसी कारण उत्तर तथा उत्तर पश्चिम में उन का जाल बिछा हुआ है। परन्तु दक्षिण में बम्बई से मंगलौर तक कोई रेलें हैं ही नहीं। पहले तो भारत की रक्षा ब्रिटिश जल सेना रकरती थीं, परन्तु अब हमें स्वयं अपनी रक्षा करनी है, अतः यह पश्चिमी भाग महत्वपूर्ण बन गया है अब भी उस की पहले के समान ही उपेक्षा की जा रही है। गारो पहाड़ियों के निवासियों, आसामियों के दुःखों का जो वर्णन श्री बेलाराम दास ने किया है वही मेरे प्रदेश को कण के विषय में भी यथार्थ उतरता है। कोकण बम्बई से गोआ तक

३०० मील तक फैला हुआ है। मंत्री जी ने घोषणा की है कि वे दीवादसगांव रेलवे का परिमाण करेंगे, परन्तु वह तो केवल १०० मील ही तक होगी। हमें बंबई गोआ रेलवे बनानी चाहिये जो बाद में बम्बई से मंगलौर तक बन जाय जो कि ६०० मील का फासला होगा। दीवादसगांव रेलवे तो बम्बई-गोआ रेलवे का एक भाग ही होगा। गत युद्ध में ब्रिटिश सरकार ने जल्दी में एक सड़क बनवाई जो बहुत रद्दी है। विवेकशील लोगों को मेरे प्रदेश से चला जाना पड़ता है क्योंकि वहां उद्योग आदि साधन नहीं हैं। इस से हमारा क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ रह गया है।

प्रतिरक्षा का दृष्टिकोण भी बहुत महत्वपूर्ण है। भत्कल का महा-पत्तन के रूप में विकास किया जाना है। कोकण में एक छोटा पत्तन भी विकसित करना ही होगा, ओर वहां एक विमान-पत्तन भी बनाना पड़ेगा। इन योजनाओं को पूरा करने के लिये कोकण रेलवे बनानी पड़ेगी, अन्यथा वह क्षेत्र सदा अंधकार में ही रहेगा।

इसके पश्चात् सदन की बैठक बृहस्पतिवार २६ फरवरी १९५३ को दो बजे तक के लिये स्थगित हो गई।