

Thursday 10, March, 1955

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १—प्रश्नोत्तर)

1st Lok Sabha

खंड १, १९५५

(२२ फरवरी से २२ मार्च, १९५५)



नवां सत्र, १९५५

(खंड १ म अंक १ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

विषय—सूची

खंड १ (अंक १ से २०—२२ फरवरी से २२ मार्च, १९५५)

अंक १—मंगलवार, २२ फरवरी १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १ से ४, ६ से ८, १० से १८, २१ से २७, २९, ३०, ३२ से ३४, ३६ से ४१, ४३ और ४४ .	स्तम्भ १—४६
--	----------------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५, ९, १९, २८, ३१, ३५, ४२, ४५ और ४६ से ५२ . . .	४६—५५ ५५—६२
--	----------------

अंक २—बुधवार, २३ फरवरी, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३, ९४, ११५, १३७, १२६, ५४ से ६१, ६४ से ६६, ६९ से ७२, ७४, ७६ से ७८, ८२ से ८५, ८७ से ९१, ९३	६३—१०९
--	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६२, ६३, ६७, ६८, ७२, ७५, ७९ से ८१, ८६ ९२, ९५ से ११४, ११६ से १२५, १२७ से १३६, १३८ .	१०९—१३८
---	---------

अतारांकित प्रश्न संख्या ९ से ३९	१३९—१५८
---------------------------------	---------

अंक ३—गुरुवार, २४ फरवरी, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३९ से १४४, १४७, १५० से १५२, १७४, १९४, १५३, १५५, १६०, १६१, १६४, १६२ से १६५, १६९, १७१ से १७३, और १७५ से १८०	१५९—२०४
---	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४५, १४६, १४८, १४९, १५४, १५६ से १५९, १६६ से १६८, १७०, १८१ से १८३, १८५ से १९३ और १९५ से २०३	२०४—२२२
---	---------

अतारांकित प्रश्न संख्या ४० से ५४ और ५६ से ५८	२२३—२३४
--	---------

अंक ४—शुक्रवार, २५ फरवरी, १९५५

स्तम्भ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २०४ से २०७, २१५, २१६, २१०, २१२, २१७,
२१८, २२०, २२३ से २२६, २३०, २३२ से २३६ और
२३८ से २४७

२३५—२७८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २०८, २०९, २११, २१३, २१४, २१९, २२१,
२२२, २२७ से २२९, २३१, २३७, और २४८ से २८०

२७८—३०५

अतारांकित प्रश्न संख्या ५९ से ६७

३०५—३१०

अंक ५—सोमवार, २८ फरवरी, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २८३ से २८७, २८९, २९१, २९२, २९४, २९६
से २९९, ३०२, ३०५, ३०६, ३११ से ३१९, ३२३ से ३२५, ३२७
से ३३१, ३३३ और ३३४

३११—३५९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २८१, २८२, २८८, २९०, २९३, २९५, ३००,
३०१, ३०३, ३०४, ३०७ से ३०९, ३२० से ३२२, ३२६, ३३२
और ३३५ से ३३९

३६०—३७२

अतारांकित प्रश्न संख्या ६८ से ८२

३७२—३८०

अंक ६—मंगलवार, १ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३४० से ३४२, ३८४, ३४३, ३४५, ३४७, ३४८,
३५० से ३५२, ३५५, ३५६, ३५८, ३८१, ३५९, ३६०, ३६२,
३८५, ३९५, ३६३ से ३७३, ३७५, ३७७ और ३७८ . . .

३८१—४२७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३४४, ३४६, ३४९, ३५३, ३५४, ३५७, ३६१,
३७४, ३७६, ३७९, ३८२, ३८३, २८६ से ३९४, ३९६ और
३९७ . . .

४२८—४३९

अतारांकित प्रश्न संख्या ८३ से ९८

४३९—४४८

अंक ७—बुधवार, २ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४९९ से ४०१, ४०३, ४०४, ४०६, ४०८ से
४१०, ४१२ से ४१५, ४१८ से ४२०, ४२३, ४२५, ४२८ से
४३०, ४३२, ४३४, ४३५, ४३७ और ४४१ से ४४८ . . .

४४९—४९३

अत्य सूचना प्रश्न तथा उत्तर

४९३—४९५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

स्तम्भ

तारांकित प्रश्न संख्या ३९८, ४०२, ४०५, ४०७, ४११, ४१६, ४१७, ४२२, ४२४, ४२६, ४२७, ४३१, ४३३, ४३६ ४३८ से ४४० और ४४१ से ४५५	४९५-५०९
अतारांकित प्रश्न संख्या ९९ से १०५	५०९-५१४

अंक ८—गुरुवार, ३ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३५८, ४५९, ४६१, ४६४—४७३, ४७५, ४७६ ४७८, ४७८क, ४७९, ४८०, ४८२, ४८३, ४८५, ४८९ और ४९१—४९४	५१५-५६०
--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४५६, ४५७, ४६०, ४६२, ४६३, ४७४, ४७७, ४८१, ४८६—४८८, ४९०, ४९५—५०२ और ५०४-५३४	५६०-५९१
अतारांकित प्रश्न संख्या १०६-१२८	५९१-६०८

अंक ९—शुक्रवार, ४ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३८, ५४० से ५४७, ५५०, ५५९, ५५१-क, ५५२, ५५४ से ५५६, ५६०, ५६१, ५६३, ५६४, ५६६, ५६७, ५७० से ५७३ और ५७५ से ५७८	६०९-६५२
--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३५ से ५३७, ५३९, ५४८, ५४९, ५५३, ५५७ से ५५९, ५६२, ५६५, ५६८, ५६९, ५७४, और ५७९ से ५८२	६५२-६६२
अत्यन्त-सूचना प्रश्न संख्या २	६६३-६६४
अतारांकित प्रश्न संख्या १२९ से १३९	६६४-६७०

अंक १०—सोमवार, ७ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५८५ से ५९६, ५९८ से ६०१, ६०३, ६०७, ६१० से ६१५, ६१९ से ६२३, ६२५, ६२६, ६२९ से ६३३, ६३५, ६३६, ६३८, ६३९ और ६४१	६७१-७१९
--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५८३, ५८४, ५९७, ६०२, ६०४ से ६०६, ६०८, ६०९, ६१६ से ६१८, ६२४, ६२७, ६२८, ६३७ और ६४०	७१९-७२८
अतारांकित प्रश्न संख्या १४० से १५४	७२८-७३६

अंक ११—गुरुवार, १० मार्च १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६४३, ६४५ से ६५०, ६५३, ६५४, ६५६, ६५७,
६६०, ६६३, ६६४, ६६५, ६६७, ६७२, ६७३, ६७५ से ६७७,
६७९ से ६८२, ६८६, ६८७, ६८९ से ६९१, ६९४ से ६९९,
७०२, ७०५ और ७०९

स्तम्भ

७३७—७८७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६४२, ६४४, ६५१, ६५२, ६५५, ६५८, ६५९,
६६१, ६६२, ६६६, ६६८ से ६७१, ६७४, ६७८, ६८४, ६८५,
६८८, ६९२, ७००, ७०२, ७०३, ७०४, ७०६ से ७०८, ७१० से
७१७ और ७१९ से ७२९

७८७—८१४

अतारांकित प्रश्न संख्या १५५ से २०५

८१४—८४६

अंक १२—शुक्रवार, ११ मार्च १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण

८४७

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७३१ से ७३५, ७३७, ७४२, ७४५, ७५०, ७५१,
७५५, ७५९, ७६१, ७६२, ७६५ से ७६७, ७६९, ७७०, ७७२ से
७७९, ७८१, ७८३, ७८५, ७८६, ७९०, ७९२ से ७९४, ७९६,
७९८ और ७९९

८४७—८९५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७३०, ७३६, ७३८ से ७४१, ७४४, ७४६ से ७४९,
८५२ से ८५४, ८५६ से ८५८, ८६०, ८६३, ८६८, ८७१, ८८०,
८८२, ८८४, ८८७ से ८८९, ८९१, ८९५, ८९७ और ८००

८६६—९१३

अतारांकित प्रश्न संख्या २०६ से २२२

९१३—९२८

अंक १३—शनिवार, १२ मार्च, १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण

९२९

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८०१, ८०३ से ८०५, ८०७, ८१२, ८१३, ८६०,
८१४, ८१५, ८१७, ८१९ से ८२३, ८२६, ८३१, ८३४ से ८३६,
८४५, ८३८, ८४०, ८४२, ८४४, ८४६, ८४८, ८५२ और ८५४ ९२६—९७२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८०२, ८०६, ८०८ से ८११, ८१६, ८१८, ८२४,
८२५, ८२७ से ८३०, ८३२, ८३७, ८४१, ८४३, ८४७, ८४८,
८५०, ८५१, ८५३, ८५५, ८५७ से ८५९ और ८६१ से ८६३

९७३—९८९

अतारांकित प्रश्न संख्या २२५ से २४५

९८६—१००४

अंक १४—सोमवार, १४ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८६४ से ८६८, ८७१ से ८७४, ८७७, ८७८, ८८१,
८८३, ८८५, ८८८, ८९१, ८९२, ८९४, ८९५, ८९७, ६००,
९०१, ९०३, ९०४, ९०६, ९०७, ९१०, ९१५, ९१७, ९१८,
९२० और ९२१ १००५—१०५१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८६९, ८७०, ८७५, ८७६, ८७९, ८८०, ८८२,
८८४, ८८६, ८८७, ८८९, ८९०, ८९३, ८९६, ८९८, ८९९,
९०२, ९०८, ९०९, ९११ से ९१४, ९१६, ९१९ और ९२२
से ९५४ १०५१—१०८४

अतारांकित प्रश्न संख्या २४६ से २७५ १०८४—११०८

अंक १५—मंगलवार, १५ मार्च, १९५५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ९५५ से ९६७, ९६९, ९७०, ९७४, ९७५, ९७७,
९७९ से ९८२, ९८४ से ९९०, ९९२ से ९९६, ९९९ से १००२
और १००४ से १०१० ११०९—११५६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ९६८, ९७१ से ९७३, ०७८, ९८३, ९९१, ६६७,
६६८ और १००३ ११५६—११६१

अतारांकित प्रश्न संख्या २७६ से २९२ ११६१—११७०

अंक १६—बुधवार, १६ मार्च १९५५

सदस्य द्वारा अपथ-ग्रहण ११७१

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०११ से १०१८, १०२०, १०२१, १०२३ से
१०२६, १०२८, १०३०, १०३४, १०३५, १०३७, १०३९,
१०४२, १०४३, १०४७ से १०४९ और १०५१ से १०६३ ११७१—१२२०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०२२, १०२७, १०२६, १०३१ से १०३३,
१०३६, १०३८, १०४०, १०४१, १०४४ से १०४६, १०५०
और १०६४ से १०८८ १२२०—१२४३

अतारांकित प्रश्न संख्या २६३ से ३०९ १२४४—१२५४

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०८९ से १०९१, १०९३, १०९६ से ११००,
११०२ से ११०४, ११०९, १११५, १११६, १११८, ११२० से
११२४, ११२६, ११२८, ११२९, ११३२ से ११३४, ११३६
और ११३७ १२५५—१२९७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०९२, १०९४, १०९५, ११०१, ११०५ से
११०८, १११० से १११४, १११७, १११६, ११२५, ११२७,
११३१, ११३५, ११३८ से ११६८, ११७० और ११७१ . १२६८—१३२४
अतारांकित प्रश्न संख्या ३१० से ३३६ १३२४—१३४०

अंक १८—शुक्रवार १८ मार्च, १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण १३४१

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११७२ से ११७८, ११८० से ११८२, ११८४ से
११८८, ११९०, ११९३, ११९४, ११९६ से १२००, १२०३,
१२०५, १२०८ से १२१०, १२१२ से १२१४, १२१६, १२१८ से
१२२१ और १२२४ १३४१—१३८७
अत्यन्त-सूचना प्रश्न संख्या ३ और ४ १३८७—१३९१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११७९, ११८३, ११८९, ११९१, ११९२, ११९५,
१२०१, १२०२, १२०४, १२०६, १२०७, १२११, १२१५,
१२१७, १२२२, १२२३ और १२२५ से १२३० . . . १३९१—१४०३
अतारांकित प्रश्न संख्या ३३७ से ३४६ १४०३—१४०८

अंक १९—सोमवार, २१ मार्च, १९५५

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण १४०९

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२३१, १२३३ से १२३६, १२३८, १२४१,
१२४३, १२४५ से १२४७, १२५०, १२५२ से १२५९, १२६१,
१२६२, १२६५, १२६६, १२६८ से १२७१, १२७४, १२७५,
१२७७, १२७९ और १२८० १४०९—१४५६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२३२, १२३७, १२३९, १२४०, १२४२, १२४४,
१२४८, १२४९, १२५१, १२६०, १२६३, १२६४, १२६७, १२७२,
१२७३, १२७६, १२७८, १२८१ से १२८३ और १२८५ से
१२९४ १४५६—१४७३
अतारांकित प्रश्न संख्या ३४७ से ३७६ १४७४—१४९४

अंक २०—मंगलवार, २२ मार्च १९५५

स्तम्भ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२९६—१३००, १३०४, १३०६, १३०७,
१३०६, १३१३, १३१४, १३१८, १३१९, १३१६, १३२१, १३२३—१३२७,
१३३०, १३३२—१३३४, १३४०—१३४३, १३४६—१३५१,
१३५३, १३५५, १३५७, १३६० १४६५—१५४२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२६५, १३०१—१३०३, १३०५, १३०८,
१३१०—१३१२, १३१५—१३१७, १३२०, १३२२, १३२८,
१३२६, १३३१, १३३८—१३३९, १३४४, १३४५, १३५२,
१३५४, १३५६, १३५८, १३५९, १३६१—१३६६ १५४३—१५६०

अतारांकित प्रश्न संख्या ३७७—४१५ १५६०—१५६६

अनुक्रमणिका

१—१२६

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १—प्रश्नोत्तर)

७३७

७३८

लोक सभा

गुरुवार, १० मार्च, १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई ।
[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

इंजन तथा डिब्बे

*६४३. सरदार हुक्म सिंह : क्या रेलवे मंत्री १७ सितम्बर, १९५४ के तारांकित प्रश्न संख्या १०७५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेश सहायता संघ द्वारा हमारे देश को दिये गये इंजनों तथा मालगाड़ी के डिब्बों के कब तक प्राप्त होने की आशा की जाती है; और

(ख) क्या इस प्रेष्य का कोई भाग १९५४ में प्राप्त हुआ है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) कुछ के १९५५ में और कुछ के १९५६ में प्राप्त होने की आशा की जाती है ।

(ख) नहीं ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या वे सभी गेजों के हैं या किसी गेज विशेष के ही हैं ?

श्री शाहनवाज खां : वे बड़ी लाइन और मीटर गेज के हैं ।

सरदार हुक्म सिंह : क्या वे सब रेलों को वितरित किये जाने को हैं अथवा वे कुछ रेलों विशेष के ही लिये निश्चित कर दिये गये हैं ?

श्री शाहनवाज खां : यह तो विभिन्न रेलों की आवश्यकताओं पर निर्भर है । साधारणतया हम उन्हें विभिन्न रेलों को वितरित कर देंगे ।

सरदार हुक्म सिंह : यदि वे एक ही देश में नहीं तैयार किये जा रहे हैं तो क्या इस बात का सुनिश्चय करने के लिये कि वे एक ही, बनावट के और एक ही विशेष विवरण के अनुसार हों, कोई कार्यवाही की गई है ?

श्री शाहनवाज खां : साधारणतः हम से ऐसी प्रारम्भिक पूर्वविधारणायें करने की आशा की जाती है ।

श्री रामचन्द्र रेडी : इस देश को निर्यात किये जाने के पहले क्या इन इंजनों की जांच उन देशों में की जायेगी ?

श्री शाहनवाज खां : हां ।

राज्य विधान सभाओं के सदस्यों के लिए रेलवे पास

*६४५. श्री भक्त दर्शन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अभी तक किन किन राज्यों ने यह प्रार्थना की है कि राज्य विधान सभाओं

के सदस्यों को अपने राज्यों की सीमाओं के भीतर यात्रा करने के लिये रेलवे पास दिये जायें; और

(ख) इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) अभी तक केवल उत्तर प्रदेश सरकार की ओर से ही प्रार्थना की गयी है कि राज्य की सीमा में यात्रा करने के लिये उस की विधान सभा के सदस्यों को रेलवे पास दिये जायं ।

(ख) सरकार ने इस सुझाव पर विचार किया था, किन्तु वह इस से सहमत नहीं हुई ।

श्री भक्त दर्शन : क्या यह सत्य है कि जिस तरह संसद् सदस्यों की निःशुल्क रेल यात्रा का भार रेलवे मंत्रालय पर नहीं पड़ेगा बल्कि संसदीय मंत्रालय पर पड़ेगा, उसी प्रकार राज्यों में भी वहां की राज्य सरकार इस भार को वहन करेंगी ? इस पर भी यदि यह मांग नहीं स्वीकृत की गई, तो इस का क्या कारण है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : यह पूरा ख़र्च यहां भी पालियामेन्ट सेक्रेटेरियट पर नहीं पड़ता है । असेम्बली के मेंबरों का जहां तक ताल्लुक है, उत्तर प्रदेश की सरकार कहां तक देना मंजूर करेगी, इस में मुझे बहुत शक है ।

श्री भक्त दर्शन : क्या यह सत्य है कि उत्तर प्रदेश की सरकार ने इस बात की जो प्रार्थना की थी उस में उस ने स्पष्ट कर दिया था कि इस यात्रा के भार को वह पूरी तौर से वहन करेगी ?

श्री एल० बी० शास्त्री : पहले वह नैडवेज के लिये अपने पास देने पर विचार

करने में आनाकानी कर रही है, इस भार को वहन करने की बात तो बहुत दूर है ।

डा० रामा राओ : ऐसी किसी प्रस्थापना पर विचार करते समय क्या सरकार ने अपने अधिकारियों से उस असुविधा के सम्बन्ध में परामर्श किया है जो उन्हें संसद् सदस्यों को पास जारी किये जाने के कारण उठानी पड़ती है ?

अध्यक्ष महोदय : क्या सरकार ने इस बात पर विचार किया है कि इन पासों के जारी किये जाने के कारण कर्मचारियों को कितनी असुविधा होती है ।

श्री एल० बी० शास्त्री : कर्मचारियों या अधिकारियों से ऐसी कोई शिकायत हमारे पास नहीं आयी है ।

डाक तथा तार विभाग के कर्मचारियों द्वारा को गई अनियमिततायें

*६४६. **श्री डाभी** : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १९४६-५० से १९५३-५४ तक डाक तथा तार विभाग के अधिकारियों द्वारा किये गये विभिन्न प्रकार के अपराधों की संख्या तथा इन अपराधों में ग्रस्त राशियां वर्ष प्रतिवर्ष बढ़ती रही हैं;

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

(ग) इस हालत को सुधारने के लिये सरकार कौन से उपाय करने का विचार कर रही है ?

संचार उपमंत्री (श्री राजबहादुर) :

(क) इस अवधि में हुए अपराधों तथा यातायात के तुलनात्मक आंकड़ों का एक विवरण सभा पट्ट पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ८]

(ख) कोई विशेष कारण नहीं है, यदि कोई हो सकते हैं तो उन क्षेत्रों की सामान्य परिस्थितियां ही हो सकती हैं जहां इस प्रकार के अपराध हुए हैं।

(ग) और भी कठोर नियंत्रण तथा पर्यवेक्षण।

श्री डाभी : विवरण में बताया गया है कि १९५३-५४ में जालसाजी के मामलों की संख्या भी कम हुई और उन में अन्तर्ग्रस्त राशि में भी कमी हुई। अपराधों की संख्या तथा दी हुई राशियों से पता चलता है कि १९५३-५४ में अपराधों की संख्या में तथा उन में अन्तर्ग्रस्त राशि दोनों में वृद्धि हुई है। वृद्धि किस वर्ग के अपराधों में हुई है?

श्री राज बहादुर : वृद्धि अन्य प्रकार के अपराधों में हुई है उदाहरणार्थ मनीआर्डरों से सम्बन्धित अपराध इत्यादि। परन्तु जहां तक जालसाजी के अपराधों का सम्बन्ध है, उन की संख्या घटी है। विवरण से यह भी स्पष्ट है कि कुल जितना कार्य किया गया है उस को देखते हुए अपराधों की प्रतिशतता निश्चित रूप से घटी है।

श्री बी० सी० बोस : क्या यह सच है कि डाकखानों की संख्या में अत्यधिक वृद्धि हुई है परन्तु पर्यवेक्षक कर्मचारियों की संख्या उसी अनुपात में नहीं बढ़ाई गई है?

श्री राज बहादुर : यह सच है।

श्री डाभी : इस का कारण क्या है कि यद्यपि सरकार ने इन मामलों पर और भी कठोर कार्यवाही कर रही है अपराधों की संख्या कम नहीं हुई है?

श्री राज बहादुर : सेवाओं के शीघ्रता के साथ विस्तार किये जाने पर इस प्रकार के लक्षण सामान्यतः प्रकट होते ही हैं। डाकखानों की संख्या दुगनी से भी अधिक हो गई है और

पर्यवेक्षक कर्मचारियों की संख्या में उसी अनुपात से वृद्धि नहीं हुई है।

नई रेलवे लाइनें

*६४७. श्री झूलन सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार सरकार ने प्रथम पंचवर्षीय योजना के शेष काल में खोली जाने वाली तथा द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित की जाने वाली नई रेलवे लाइनों से सम्बन्धित अपनी प्रस्थापनायें भेज दी हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या उन की एक प्रति सभा-पट्टल पर रखी जायेगी?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) हां।

(ख) नहीं, इस प्रकार का पत्र व्यवहार सामान्यतः सभा पट्टल पर नहीं रखा जाता है।

श्री झूलन सिंह : क्या सरकार को आवे से काटिया होते हुए मट्टी जाने वाली एक नई लाइन निकाले जाने के सम्बन्ध में बिहार विधान मण्डल के सर्वसम्मत विनिश्चय की कोई सूचना प्राप्त हुई है?

श्री शाहनवाज़ खां : हमें ऐसी कोई सूचना बिहार सरकार से प्राप्त नहीं हुई है।

श्री झूलन सिंह : क्या सरकार को बिहार की बी० बी० लाइट रेलवे के प्रस्तावित राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में कोई सूचना प्राप्त हुई है?

श्री शाहनवाज़ खां : यह एक दूसरा प्रश्न है और यदि माननीय सदस्य पृथक रूप से इस की सूचना दें तो हम उस का उत्तर देंगे।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : हमें बिहार सरकार से ऐसी कोई सिफारिश प्राप्त नहीं हुई है।

श्री श्याम नन्दन सहाय : क्या बिहार सरकार ने साहिब गंज और बरुराज थानों को रेल मार्ग द्वारा मोतीहारी लाइन से मिलाने की कोई प्रस्थापना भेजी है?

श्री एल० बी० शास्त्री : नहीं।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या यह बात सत्य है कि मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी हो कर लाइन ले जाने के लिये बिहार सरकार से कोई प्रार्थना आई है?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : आई है।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या मंत्री महोदय को मालूम है कि बहुत दिन से सिधौलिया से मोतीहारी तक लाइन डालने के लिये सर्वे वगैरह हो गया है और बिहार गवर्नरमेन्ट ने भी इस पर जोर दिया है? इस लाइन के डालने में कितना समय लगेगा?

श्री एल० बी० शास्त्री : वास्तव में बहुत सी लाइनों की सिफारिशें आई हैं और मुमिकिन है कि अभी और भी आयें, लेकिन हम उन पर दूसरे पंचवर्षीय प्लान के सिलसिले में विचार करेंगे, हम अभी तो सब का नाम एक सूची में दर्ज कर लेते हैं।

पटियाला में मेडिकल कालिज

*६४८. श्री चिनारिया : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या सरकार ने पटियाला में मेडिकल कालिज बनाने के लिये पेप्सू सरकार को ज्ञालिस लाख रुपये का अनुदान देने का वचन दिया था;

(ख) क्या सरकार को ज्ञात है कि उस भवन का निर्माण अब पूरा हो चुका है;

(ग) क्या सरकार प्रस्तावित अनुदान दे चुकी है या देने का विचार कर रही है; और

(घ) यदि नहीं, तो इस के क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) :

(क) ऐसा कोई वचन नहीं दिया गया था।

(ख) हां।

(ग) तथा (घ). ये प्रश्न उत्पन्न नहीं होते हैं।

सरदार हुक्म सिंह : क्या इस मेडिकल कालिज के लिये कोई अनुदान मांगा गया था?

राजकुमारी अमृत कौर : हां, एक अनुदान मांगा गया था और उस के लिये योजना आयोग से सिफारिश की गई थी। परन्तु योजना आयोग ने राज्य सरकार को यह बात साफ़ साफ़ बता दी थी कि यद्यपि यह स्कीम राज्य योजना में सम्मिलित की जा सकती थी परन्तु इस का खर्च पूर्ण रूप से राज्य संसाधनों से ही बहन करना पड़ेगा।

डॉ रामा राव : चिकित्सा स्नातकों के भारी अभाव को देखते हुए, सरकार इस कालिज को विशेष रूप से तथा अन्य कालिजों को कितनी आर्थिक सहायता देने वाली है?

राजकुमारी अमृत कौर : मेडिकल कालिजों को सहायता देने की हमारी एक योजना है जिस के सम्बन्ध में हम योजना आयोग से परामर्श कर रहे हैं जहां तक विशेष रूप से इस कालिज का सम्बन्ध है, आशा करती हूँ कि हम कम से कम साज-सामान दे सकेंगे।

गन्ना उगाने वालों को अतिरिक्त लाभ

*६४९. श्री विश्व नाथ राय : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गन्ना उगाने वालों को चीनी में होने

वाले अतिरिक्त लाभ में से उचित अंश दिलवाने के लिये सरकार ने गत वर्ष जो सूत्र अपनाया था क्या वह उत्तर प्रदेश या बिहार में कहीं भी लागू किया गया है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : गिर्दिष्ट सूत्र १६५३-५४ की फ़सल के सम्बन्ध में ऐच्छिक आधार पर लागू किया गया है। सभी चीनी कारखानों से कहा गया है कि वे, बिना किसी अनुचित विलम्ब के, उतनी धनराशि का भुगतान गन्ना उगाने वालों को कर दें जितनी कि इस सूत्र के अनुसार उनको देय हो।

श्री विश्व नाथ राय : अतिरिक्त लाभ का कितना प्रतिशत गन्ना उगाने वाले को तथा मजूर को दिया जायेगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : उस सूत्र का अभिप्राय गन्ना उगाने वालों को अतिरिक्त मूल्य दिलवाना है। मेरे विचार से मजूरों का इस में कोई स्थान नहीं है। प्रतिशततावें अलग अलग राज्यों के आधार पर निकाली गई हैं इसलिये विभिन्न राज्यों में भिन्न भिन्न हैं।

श्री विश्व नाथ राय : उत्तर प्रदेश तथा बिहार में गन्ना उगाने वालों को कितनी राशि दी जायगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : कुल राशियों का हिसाब नहीं लगाया गया है। प्रति मन के अतिरिक्त मूल्य का हिसाब लगाया गया है।

श्री श्याम नन्दन सहाय : क्या सरकार को इस प्रकार की कोई सूचना मिली है कि बिहार या उत्तर प्रदेश की किसी मिल ने गन्ने के इस अतिरिक्त मूल्य का भुगतान किया है और जो हिसाब लगाया गया है उसके अनुसार गन्ना उगाने वाले को कितना मिलने वाला है ?

खाल तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : इस सम्बन्ध में हमारे पास कोई जानकारी नहीं है। प्रारम्भ में जो अनुमान किया गया था उस के आधार पर हमारा विचार था कि बहुत अधिक फैक्टर रयां गन्ना उगाने वालों को अतिरिक्त राशियों का भुगतान करेंगी। फैक्टरियों से जो रिपोर्ट प्राप्त हुई है उन से पता चलता है कि ऐसे कारखानों की संख्या बहुत कम है। हम फिर इस विषय पर विचार कर रहे हैं। हम इस बात की जांच कर रहे हैं और चीनी के विक्रय मूल्य पर विचार कर रहे हैं जिस से कि गन्ना उगाने वाले को उस का उचित मूल्य मिल सके।

श्री श्याम नन्दन सहाय : प्रति मन की दर क्या होगी.....

अध्यक्ष महोदय : मैं सरदार लाल सिंह को बुला रहा हूँ।

सरदार लाल सिंह : इस बात को देखते हुए कि १९४७ से ले कर १९५१ तक चीनी के मूल्य में गन्ना उगाने वाले का अंश ६५ से ले कर ७० प्रतिशत तक हुआ करता था, क्या मैं जान सकता हूँ कि किन कारणों से सरकार ने उसे घटाकर ५३ से ६० प्रतिशत कर दिया है ?

श्री ए० पी० जैन : मैं उन में कुछ ही कारण बताऊंगा। एक कारण यह था कि पहले अवक्षयण का हिसाब १८ लाख पये की प्रपुंज पूँजी पर लगाया गया था जब कि अब एक चीनी मिल खड़ी करने की लागत बढ़ गई है। पहले बदलाव की लागत का हिसाब जिस आधार पर लगाया गया था वह भी बहुत कम था और कुछ रियायत बदलाव की बढ़ी हुई लागत का उपबन्ध करने के लिये भी गई थी। इस के अतिरिक्त कुछ और बातें भी थीं जिन के लिये रियायत की गई थी।

सड़कों का निर्माण

*६५०. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी घाट वाली (हुबली से त्रावनकोर-कोचीन सीमा को जाने वाली) सड़क के निर्माण में अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) इस कार्य के कब तक समाप्त हो जाने की आशा की जानी है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ९]

(ख) अगली पंच वर्षीय योजना अवधि में।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : विवरण से यह प्रतीत होता है कि केवल आठ मील सड़क बनायी गयी है। क्या मैं जान सकता हूं कि इस कार्य के पूरा होने में कितने वर्ष लगेंगे ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यह सड़क केन्द्र ता आधे अंशदान और मद्रास तथा बम्बई सरकारों द्वारा आधे अंशदान से बनायी जाने वाली थी। प्राक्कलन आदि के अन्तिम रूप से तैयार किये जाने में और धन प्राप्त करने में बहुत अधिक समय लग गया। अब हम ने सारी स्थिति का पुनर्विलोकन किया है और सारी सड़क हम ने अपने अधिकार में ले ली है, और सारा व्यय केन्द्र द्वारा किया जायगा। आशा है कि इस के पश्चात् कार्य की प्रगति अधिक तीव्र होगी।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : यह पश्चिम तटीय सड़क कुल कितने मील लम्बी है ?

श्री शाहनवाज़ खां : यह सड़क विभिन्न राज्यों से हो कर गुजरती है। बम्बई राज्य

में लंबाई ४८६ मील है। बम्बई की सीमा से त्रावनकोर-कोचीन तक वह ३१५ मील है। यह कुल मील संख्या नहीं है। इस में अनेक कड़ियां शामिल नहीं हैं।

श्री कृष्णाचार्य जोशी : इस सड़क की कुल अनुमानित लागत कितनी है ?

श्री अलगेशन : प्रथम योजना में आवंटित धन २ करोड़ रुपया आवंटित किया गया था।

रेल के ऊपर का पुल

*६५३. श्री राधा रमण : क्या रेलवे मंत्री २४ नवम्बर, १९५४ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ३१० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि नयी दिल्ली में मिन्टो सड़क पुल और हार्डिंग्ज पुल के बीच एक पैदल रास्ते के पुल का निर्माण कार्य कब प्रारम्भ होगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : पैदल पुल का निर्माण-कार्य पहले ही प्रारम्भ हो चुका है और आशा की जाती है कि इस महीने के अन्त तक वह पूरा हो जायगा।

श्री राधा रमण : इस पुल के बनाने में कितनी धनराशि लगनी है ?

श्री शाहनवाज़ खां : ३७,००० रुपये।

श्री राधा रमण : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या रेलवे प्रांतालय दिल्ली शहर में और भी कोई पुल बनाने का विचार कर रहा है ?

श्री शाहनवाज़ खां : फिलहाल कोई नहीं।

जल व्यवस्था तथा नाली योजना

*६५४. श्री गिलवानी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि नगरीय क्षेत्रों में जल व्यवस्था तथा नाली योजना के लिए

विभिन्न राज्य सरकारों को ६ करोड़ रुपये की अप्रेतर धनराशि आवंटित की गयी है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य को कितनी धनराशि आवंटित की गयी है; और

(ग) क्या राज्यों में इन योजनाओं की कार्यान्विति पर केन्द्रीय सरकार द्वारा कोई नियंत्रण रखा जायगा ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर):
(क) नगरीय क्षेत्रों की राष्ट्रीय जल व्यवस्था तथा नाली योजना के लिए अगस्त १९५४ में ६ करोड़ रुपये की धन राशि मंजूर की गयी थी। उसी कार्य के लिए सितम्बर १९५४ में ६ करोड़ रुपये की एक और अतिरिक्त धन-राशि मंजूर की गयी थी।

(ख) जानकारी देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १०]

(ग) जिन योजनाओं के लिए ऋण मंजूर किया जाता है, उन के लिए संघ सरकार का अनुमोदन प्राप्त करना होता है। संघ सरकार जो केवल राय देती है और आवश्यकता पड़ने पर मार्ग-दर्शन करती है, कोई नियंत्रण नहीं रखती है।

श्री गिडवानी: अब तक मंजूर किये गये १२ करोड़ पये की धनराशि में से राज्यों द्वारा अब तक कितनी धनराशि काम में लायी गई है ?

राजकुमारी अमृत कौर: मैं यह नहीं बता सकती कि उन्होंने अपनी योजनाओं में कितनी प्रगति की है। कुछ राज्यों ने, जैसे उत्तर प्रदेश ने, बहुत अच्छी प्रगति की है।

श्री गिडवानी: ऋण की शर्तें दया थीं ?

राजकुमारी अमृत कौर: ग्रामीण क्षेत्रों के लिए वह सीधा अनुदान है। नगरीय क्षेत्रों के लिए वह ३० दर्ष के बाद देय ऋण है।

श्री गिडवानी: यहां मैं जान सकता हूँ कि जिन राज्यों को ये ऋण दिये गये हैं उन के पास प्राविधिक कर्मचारी हैं ?

राजकुमारी अमृत कौर: हां, जहां प्राविधिक कर्मचारी उपलब्ध नहीं हैं, उन की व्यवस्था हम करते हैं।

श्री एम० एल० द्विवेदी: क्या मैं जान सकता हूँ कि जिन राज्य सरकारों को आर्थिक सहायता दी गयी है उन राज्य सरकारों ने किसी विषय पर परामर्श लिया है और यदि हां, तो क्या वह परामर्श नीति-सम्बन्धी विषयों पर लिया गया है अथवा डिटेल्ज पर ?

राजकुमारी अमृत कौर: जी हां, जिन स्टेट्स

श्री एम० एल० द्विवेदी: कौन से राज्य ?

राजकुमारी अमृत कौर: जी हां, जिन स्टेट्स में इंजीनियरिंग विंग हैं वे तो हम से सलाह नहीं मांगते हैं लेकिन बहुत सी ऐसी स्टेट्स हैं जैसे आसाम, उड़ीसा वर्गेरह जिन को सलाह की ज़रूरत पड़ती है और हम टैकनीकल परसोनल भेज देते हैं।

रेलवे इंजिन

***६५६. पंडित डी० एन० तिवारी:** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि संयुक्त राज्य अमरीका के सामान्य सेवा प्रशासन, वाशिंगटन ने एक ब्रिटिश सार्थ को भारत के लिए इंजिनों के लिए ऑर्डर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो एक मध्यस्थ के द्वारा सौदा किये जाने के क्या कारण हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोदान) : (क) हां।

(ख) ये इंजिन आर्थिक सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत अमरीका द्वारा दिये जा रहे हैं और समझौते के अनुसार संयुक्त राज्य अमरीका के सामान्य सेवा प्रशासन को समाहार का कार्य सौंग गया था।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूं कि संयुक्त राज्य अमरीका के सामान्य सेवा प्रशासन के जरिये आँडर दिये जाने के कारण कोई अतिरिक्त लागत लगी है ?

श्री अलगेशन : हमें जात हुपा है कि अतिरिक्त लागत का भार सामान्य सेवा प्रशासन वहन करेगा।

पंडित डी० एन० तिवारी : धनराशि का कोई अनुमान है ?

श्री अलगेशन : मेरे विचार से वह लगभग ७० लाख डालर के करीब है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूं कि संयुक्त राज्य अमरीका के आदेश पर इन में से कुछ इंजिन जापान तैयार कर रहा है ?

श्री अलगेशन : आँडर का कुछ भाग जापान को, कुछ भाग ब्रिटेन को और कुछ संयुक्त राज्य अमरीका को दिया गया है।

ब्लास्ट फरनेस के कर्मचारी

*६५७. श्री सुबोध हासदा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जमशेदपुर और अन्य इस्पात कारखानों के ब्लास्ट फरनेस के कर्मचारियों के स्वास्थ्य को बनाये रखने के लिए कोई विशेष कार्यवाही की है; और

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

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) तथा (ख). कारखानों में अत्यधिक ताप से कर्मचारियों की रक्षा करने और पर्याप्त हवा की व्यवस्था करने के लिये की जाने वाली कार्यवाहियां कारखाना अधिनियम, १९४८ की धारा १३ में दी हुई हैं।

श्री सुबोध हासदा : क्या मैं जान सकता हूं कि कर्मचारियों को जो वेतन दिया जाता है वह उन के स्वास्थ्य के लिए पर्याप्त है ?

श्री आबिद अली : वेतन समझौतों अथवा न्यायाधिकरण पंचाटों के अनुसार निश्चित किया जाता है। इन सभी बातों पर ध्यान दिया जाता है।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि ऐसे कर्मचारियों के स्वास्थ्य का परीक्षण समय समय पर विशेषज्ञों द्वारा किया जाता है और क्या विशेष चिकित्स की कोई व्यवस्था है ?

श्री आबिद अली : राज्य सरकारों द्वारा प्रस्तुत प्रतिवेदनों से यह प्रतीत होता है कि इस प्रकार के फरनेसों पर काम करने वाले कर्मचारियों के लिए स्वास्थ्य सम्बन्धी कोई विशेष कठिनाइयां नहीं हैं। प्रश्न के दूसरे भाग के लिए मुझे सूचना की आवश्यकता है।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या मैं जान सकता हूं कि जैसे अहमदाबाद की कपड़े की मिलों के लिये मिस्टर रेशे, अमेरिकन एक्सपर्ट बुलाये गये थे टैम्परेचर ठीक करने के लिये और यह बताने के लिये कि किस टैम्परेचर में वर्कर काम करें, वैसा कोई एक्सपर्ट ब्लास्ट फरनेस के लिये भी बुलाया गया है जो टैम्परेचर वगैरह को ठीक रखने के लिये सलाह दे ?

श्री आबिद अली : वह टीम यह काम भी करेगी।

डाक बचत बैंक खाता

*६६०. श्री इब्राहीम : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता, बम्बई और मद्रास के सामान्य डाकघरों और नयी दिल्ली के प्रधान डाकघर में डाक बचत बैंक खातों में रूपया जमा करने वालों को सप्ताह में दो बार रूपया निकालने की दी गई छूट क्या प्रयोगात्मक आधार पर दी गई है; और

(ख) यदि हां, तो क्या यह छूट देश के सभी डाकघरों में यथा समय दी जायगी?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) हां।

(ख) प्रयोग के परिणाम ज्ञात होने के बाद इस का परीक्षण किया जायगा।

केले की खेती सम्बन्धी गवेषणा कार्य

*६६३. श्री एस० सी० सामन्त : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के किसी गवेषणा स्टेशन में केले की खेती और उस के लिए खाद के परीक्षण के बारे में कोई प्रयोग किये गये थे;

(ख) यदि हां, तो उन संस्थाओं के नाम क्या हैं और भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् ने इस विषय में कहां तक सहायता दी है;

(ग) क्या प्रत्येक पौधे के लिए सर्वोत्कृष्ट खाद दिये जाने के परिणाम सरकार ने स्वीकार कर लिये हैं; और

(घ) क्या भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् ने कोई गवेषणार्थी की हैं?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) हां।

(ख) केले के लिए खाद के प्रयोग मद्रास राज्य के अदुथुराथ और पश्चिमी बंगाल में चिनसुरा के केला गवेषणा स्टेशनों में किये जा रहे हैं। इन गवेषणा स्टेशनों को भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् ५० : ५० के आधार पर बन दे रही है।

(ग) और (घ). स्वीकृति के लिए उन की सिफारिश करने के पूर्व प्राप्त परिणामों को बारम्बार जांच कर अभी दृढ़ करना है।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि नये प्रकार के बीजों को बढ़ा कर भारत में बोये जाने वाले केले में सुधार करने के लिए कोई गवेषणा की गयी है?

डा० पी० एस० देशमुख: इन विभिन्न केन्द्रों में जहां तक किस्म को सुधारने और गुण प्रकार को ठीक रखने और पैदावार को बढ़ाने का सम्बन्ध है, गवेषणा की जा रही है।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह तथ्य नहीं है कि कलकत्ता विश्वविद्यालय में उप-गवेषणा स्टेशन में इस प्रकार नस्ल बढ़ाने का कार्य किया गया है?

डा० पी० एस० देशमुख : कलकत्ता विश्वविद्यालय के कार्य के बारे में मुझे यहां कोई जानकारी नहीं है।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार को भारत में उपलब्ध केलों की सर्वोत्कृष्ट किस्म के बारे में जानकारी है, यदि हां, तो किस भाग से, और क्या उस भाग में कोई गवेषणा स्टेशन स्थापित किया गया है?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं इस प्रश्न के लिए सूचना चाहता हूं, किन्तु यह स्पष्ट है कि हमारे गवेषणा स्टेशन उन क्षेत्रों में ही स्थित हैं जहां केला एक प्रमुख फसल है।

चीनी शोषनशालाएं

*६६४. सरदार लाल सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १६ नवम्बर, १९५४ को

पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १८५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रस्थापित चीनी शोधनशालाओं के लिए अनुमानित विनियोजन कितना है; और

(ख) किन शर्तों पर उन्हें अनुज्ञित्यां दी गयी हैं ?

कृषि मन्त्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) और (ख). चीनी शोधनशालाओं की स्थापना के लिए कोई अनुज्ञित्यां अब तक जारी नहीं की गयी हैं और यह विषय अभी सरकार के विचाराधीन है।

सरदार लाल सिंह : इन शोधनशालाओं की अनुमति देने से पूर्व, क्या सरकार चीनी विकास परिषद् अथवा भारतीय केन्द्रीय गव्नर समिति से परामर्श करेगी ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री ए० पी० जैन) : अब यह विषय परिपक्व प्रायः स्थिति में है, तथा हम ने सभी संभव पहलुओं पर विचार किया है। यह ठीक है कि निर्णय कोई छः मास में किया जायेगा।

सरदार लाल सिंह : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अभी तक अनुज्ञित्यां वास्तव में स्वीकृत नहीं की गई हैं, क्या चीनी विकास परिषद् से परामर्श करने का समय नहीं रहा है ?

श्री ए० पी० जैन : हम विकास परिषद् से परामर्श करने की प्रस्थापना नहीं करते हैं परन्तु निर्णय करने से पूर्व हम उत्पादन तथा अन्य बातों के सभी संभव पहलुओं पर विचार करेंगे।

सरदार लाल सिंह : जब चीनी विकास परिषद् की स्थापना इसी प्रयोजन के लिये की गई है तो क्या इस की उपेक्षा करना अनुचित

नहीं है तथा परिषद् और भारतीय केन्द्रीय गव्नर समिति ये दो संस्थायें

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य तर्क कर रहे हैं। वह सूचना मांग सकते हैं।

सरदार लाल सिंह : इन दोनों शोधनशालाओं की वार्षिक प्राक्कलित उत्पादन शक्ति क्या है ?

श्री ए० पी० जैन : ६२,००० टन।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या यह सच है कि इंडियन शुगरकेन डेवेलपमेंट काउंसिल इस पक्ष में नहीं थी कि यह रिफाइनरी खोली जाये। यदि यह बात है तो सरकार के सामने ऐसे क्या कारण थे जिन की वजह से उस ने उन को खोलने का निश्चय किया ?

श्री ए० पी० जैन : इन रिफाइनरियों को खोलने का निश्चय तो अभी नहीं किया गया है और अभी तक लाइसेंस नहीं दिये गये हैं। लेकिन हर साल हम को चार पांच लाख टन चीनी की कमी रहती है जो कि हम को बाहर से मंगानी पड़ती है। सबाल यह है कि हम साफ की हुई चीनी बाहर से मंगावें, या यह बेहतर होगा कि हम चीनी को यहां साफ करें जिस से कि यहां पर कुछ रोजगार भी मिले और कुछ भाड़ वगैरह की भी बचत हो। यही सबाल हमारे सामने है। लेकिन कुछ और आंकड़े हम को देखने हैं कि चीनी कितनी पैदा हो सकती है, हम ने जो नई फैक्टरीज़ को लाइसेंस दिये हैं उन से कितनी पैदा हो सकती है और फैक्टरीज़ की जो कैपेसिटी बढ़ रही है उस से कितनी पैदा होगी। इन तमाम चीजों को सामने रखने के बाद हम इस का फैसला करेंगे।

सरदार लाल सिंह : एक प्रश्न और।

अध्यक्ष महोदय : मैं अब अगले प्रश्न को ले रहा हूं।

रेलवे कर्मचारियों का अभ्यावेदन

*६६५. श्री तुषार चट्टर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को, पूर्वी रेलवे के एसिस्टेन्ट स्टेशन मास्टरों का कोई अभ्यावेदन संयुक्त मंत्रणा समिति (जो केन्द्रीय वेतन आयोग पंचाट की कमियों पर विचार हेतु नियुक्त की गई थी) की पदोन्नति तथा उच्च पद आदि सम्बन्धी सिफारिशों की क्रियान्विति किये जाने के सम्बन्ध में प्राप्त हुआ है; और

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

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां ।

(ख) अभ्यावेदन में उठाये गये प्रश्नों पर समुचित विचार किया गया परन्तु क्योंकि उन के दावों का कोई औचित्य नहीं था, इसलिये कोई भी कार्यवाही करना उचित नहीं समझा गया ।

श्री तुषार चट्टर्जी : सिफारिशों पर विचार करने में इतनी देरी होने के क्या कारण हैं ?

श्री अलगेशन : मैंने अभी बताया है कि अभ्यावेदन में अधिक सार नहीं था ।

अध्यक्ष महोदय : वह जानना चाहते हैं कि इतनी देर किन कारणों से हुई ।

श्री अलगेशन : देर बिल्कुल भी नहीं हुई । एक सूचना मैं दे सकता हूं । एक प्रार्थना पदोन्नति के सम्बन्ध में थी और स्पालदा डिवीजन में ऐसा किया जा चुका है, तथा प्रतिशतता अधिकतम अर्थात् १७ १/२ प्रतिशत है ।

श्री तुषार चट्टर्जी : क्या यह सच है कि केबिन स्टेशन मास्टरों की बदोन्नति के अभी बहुत से ऐसे मामले हैं

जिन पर ठीक प्रकार से विचार किया गया है ?

श्री अलगेशन : स्टेशन मास्टर तथा असिस्टेन्ट स्टेशन मास्टर दोनों एक ही पदाली में हैं तथा असिस्टेन्ट स्टेशन मास्टर भी इसी वेतन क्रम के अधिकारी हैं

भारतीय टेलीफोन उद्योग

*६६७. श्री के० सी० सोधिया : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसर्स औटोमैटिक टेलीफोन कम्पनी, लिवरपूल को, उनके भारतीय टेलीफोन उद्योग में हिस्से के अतिरिक्त क्या वार्षिक भुगतान किये जाते हैं; और

(ख) क्या भारतीय टेलीफोन उद्योग का प्रतिवेदन प्रति वर्ष प्रकाशित होता है, तथा यदि हां, तो अन्तिम प्रतिवेदन कब प्रकाशित हुआ था ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर)

(क) एक विवरण लोक-सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ११]

(ख) जी हां, १९५३-५४ का ।

श्री के० सी० सोधिया : क्या विवरण में वर्णित तीन मदों के लिये, १९५४-५५ में ए० टी० ई० को कोई धन राशि दी गई थी ?

श्री राज बहादुर : जी नहीं ।

श्री के० सी० सोधिया : उत्पादन के प्रथम वर्ष में अनुमानतः कितनी रकम के दिये जाने की संभावना है ?

श्री राज बहादुर : अभी तक हमारे पास १९५३-५४ तक के लेखे हैं । तथा माननीय सदस्य की सूचना के लिये मैं तीनों लेखों को पढ़न अलग बता सकता हूं ।

निर्माण के आंकड़े तथा सूचना, प्रविधिक विकास और गवेषणा के लिये देय धनराशियां :

	रुपये आने पाई
१९५१-५२	२१,०६६-०-०
१९५२-५३	४८,८२९-७-०
१९५३-५४	२५,२९४-९-०

उनके विशेषज्ञों प्रविधिविज्ञे द्वारा की गई सेवाओं के लिये देय धनराशियां :

	रुपये आने पाई
१९४८	३४,४४४-१३-०
१९४९	५७,१२९-०-०
१९५०	६४,३८२-१४-०

कुछ और भी धनराशियां हैं जिन के बिल अभी प्राप्त नहीं हुए हैं ।

श्री के० सौ० सोधिया : क्या ये धनराशियां उक्त सार्थ के व्यय शीर्ष के अन्तर्गत आती हैं ?

श्री राज बहादुर : इन का भुगतान समझौते की एक विशेष मद के अनुसार किया जाता है तथा इसलिये यह उसी लेख में रखी जाती हैं ?

श्री के० सौ० सोधिया : इस समझौते की अवधि क्या है ?

श्री राज बहादुर : १५ वर्ष ।

चीनी गवेषणा संस्थाओं का विस्तार

*६७२. श्री सारंगधर दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार को हाल ही में, हार्कोर्ट बट्टलर टैक्नोलोजिकल

संस्था, कानपुर तथा भारतीय चीनी टैक्नोलोजी संस्था, कानपुर का विस्तार करने के लिये कोई अनुदान दिया गया है;

(क) यदि हां, तो इस कार्य के लिये कितना धन रखा गया; और

(ग) इस अनुदान को किस प्रकार व्यय करने का विचार है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) हार्कोर्ट बट्टलर टैक्नोलोजिकल संस्था का विस्तार करने के लिये उत्तर प्रदेश सरकार को अभी तक कोई अनुदान नहीं दिया गया है। भारतीय चीनी टैक्नोलोजी संस्था, कानपुर केन्द्रीय सरकार के नियंत्रण में है तथा केन्द्रीय निधि द्वारा संचालित की जा रही है।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्तरन नहीं होते हैं ।

श्री सारंगधर दास : क्या इन दोनों संस्थाओं को केन्द्र मान कर एक टैक्नोलोजीकल विश्वविद्यालय स्थापित करने का कोई विचार है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां। शिक्षा मंत्रालय को अनुदान के लिये इस प्रकार का एक सुझाव भेजा गया है तथा मेरे माननीय मित्र द्वारा कथित सुझाव उस के विचाराधीन है ।

श्री सारंगधर दास : इस सुझाव के सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह विषय हम को निर्दिष्ट नहीं किया गया है। यह अभी भी शिक्षा मंत्रालय के पास है तथा मैं उस के स्थान पर इस का उत्तर देने में असमर्थ हूं।

बेकार इंजीनियर

* ६७३. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार ने काम दिलाऊ दफ्तर में पंजीबद्द बेकार इंजीनियरों की संख्या तथा अर्हताओं को जानने के सम्बन्ध में क्या वार्यवाही की है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) : अक्टूबर १९५४ से प्रारंभ कर के थोड़े थोड़े समय के पश्चात् कम दिलाऊ दफ्तरों के चालू रजिस्टरों से यह सूचना एकत्रित की जाती है ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस समय काम दिलाऊ दफ्तरों में इन की क्या संख्या है ?

श्री आविद अली : ३१ दिसम्बर, १९५४ को यह संख्या ८५७ थी ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इन वैज्ञानिक रूप से प्रशिक्षित व्यक्तियों को रोजगार दिलाने की योजना की सहायता से प्रारम्भ किये गये योजना सम्बन्धी कार्यों की आवश्यकताओं को एकीकृत करने के लिये क्या कार्यवाही की जां रही है ?

श्री आविद अली : ऐसा प्रतीत होता है कि या तो उपलब्ध पद इन इंजीनियरों के लिये उपयुक्त नहीं हैं अथवा ये इंजीनियर इन पदों के लिये उपयुक्त नहीं हैं । इस कारण इन की नियुक्तियां नहीं मिल रही हैं ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या इन को विशेष प्रशिक्षण दे कर अथवा अन्य किसी प्रकार से इन की सेवाओं का उपयोग करने का विचार है क्योंकि इन की संख्या काफी अधिक है ?

श्री आविद अली : यह संख्या अधिक नहीं हैं क्योंकि ऐसा अनुमान है कि इन में अधिकतर सेवायुक्त हैं तथा वह अधिक अच्छी नौकरियां चाहते हैं ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इन में से कितने बिल्कुल बेकार हैं तथा कितने वास्तव में उन पदों से उच्च पद चाहते हैं जिन पर कि वह इस समय कार्य कर रहे हैं ?

श्री आविद अली : यह सूचना प्राप्त नहीं है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या माननीय मंत्री सभा पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे ।

अध्यक्ष महोदय : अब हम अगला प्रश्न लेंगे ।

चमड़े तथा खालों की रंगाई

* ६७५. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या खाद्य तथा कृषिमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ग्राम उद्योग की भाँति चमड़े तथा खालों की रंगाई के कार्य में व्यक्तियों को सहायता प्रशिक्षण देने के लिये खाद्य तथा कृषि संस्था का एक विशेषज्ञ सरकार को दिया गया है ;

(ख) क्या वह भारत में आ चुका है ; और

(ग) यदि हां, तो उस के द्वारा किये गये कार्य में अभी तक क्या प्रगति हुई है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां ; वह उत्तर प्रदेश सरकार को दिया गया है ।

(ख) वह भारत में सितम्बर १९५१ में आया था ।

(ग) वह विशेषज्ञ खालों को उतारने तथा रंगने के नवीन सुधरे हुए तरीकों को लागू करने में सफल हुआ है । बख्शी का तालाब लखनऊ के खालों के उतारने, रंगने तथा ठठरी को काम में लाने के प्रशिक्षण केन्द्र में २०० व्यक्ति इस विशेषज्ञ के निरीक्षण में नवीन सुधरे हुए तरीकों का प्रशिक्षण प्राप्त कर चुके हैं ।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : यह ट्रेनिंग कितने दिनों की थी ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे खेद है कि मैं यह नहीं बता सकता हूँ । मेरे विचार से संभवतः यह लगभग छः माह की है ।

ठाकुर युगल किशोर सिंह : जिन व्यक्तियों ने ट्रेनिंग ली है वह सरकार की ओर से काम कर रहे हैं या अपनी ओर से काम कर रहे हैं और वह कहां कहां काम कर रहे हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास यह सूचना नहीं है ।

श्रीमती कमलेन्द्रमति शाह : क्या यह सत्य है कि उत्तर प्रदेश के पहाड़ी इलाकों में ट्रेनिंग देने के बास्ते कुछ एक्सपर्ट्स भेजे जाने वाले हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी नहीं । विशेषज्ञ उत्तर प्रदेश सरकार के पास हैं; यदि वहां पहाड़ी इलाका होगा तो उत्तर प्रदेश सरकार संभवतः इस सुझाव पर विचार करेगी ।

श्रीमती कमलेन्द्रमति शाह : क्या सरकार को मालूम है कि उत्तर प्रदेश में पहाड़ी इलाका बहुत है ?

ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या उत्तर प्रदेश के अलावा दूसरे प्रदेशों में इस किस्म की ट्रेनिंग देने का इन्तजाम किया जायगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : जितना भी एक एक्सपर्ट से हो सकता है, काम कर रहा है ।

अभ्रक खानों के मजदूर

*६७६. श्री डौ० सी० शर्मा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अभ्रक खान श्रम कल्याण निधि के अन्तर्गत अभ्रक खान उद्योग के सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों क्षेत्र में अभ्रक खान मजदूरों के लिये मकान बनाने में अभी कहां तक उन्नति हुई है; और

(ख) उक्त निधि से सहायता प्राप्त आवास योजना के अन्तर्गत अभी तक कितने मकान बन चुके हैं या बन रहे हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) :

(क) अधिकांश खान मालिकों ने खान-क्षेत्र में खान श्रमिकों के लिये बहुत कमज़ोर तरह की झोपड़ियों की व्यवस्था की है । कुछ ने कुछ पक्के मकान भी बनवाये हैं ।

अभ्रक खान श्रम कल्याण निधि के अन्तर्गत सहायता प्राप्त श्रमावास योजना को औद्योगिक आवास योजना के अनुसार उदार बना दिया गया है जिस में निर्माण व्यय का २५ प्रतिशत सहायता के रूप में और निर्माण व्यय का ३७ १/२ प्रतिशत ऋण के रूप में दिये जाने का उपबन्ध है ।

(ख) १८ ।

श्री डौ० सी० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूँ कि गैर-सरकारी स्वामियों के

मजदूरों को अच्छे मकान दिये जाने की आवश्यकता का अनुभव कराने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

श्री आबिद अली : यह तो मैंने अभी बताया है। इस योजना को उदार कर दिया गया है, और आशा है कि खान मालिक इस से लाभ उठायेंगे।

श्री डॉ० सौ० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार को इन गैर-सरकारी मालिकों को मजदूरों के लिये अच्छे मकान देने के लिये बाध्य करने का कोई अधिकार है ?

श्री आबिद अली : अभी तक नहीं, विशेषतः अभ्रक खानों के सम्बन्ध में।

श्री डॉ० सौ० शर्मा : क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार के विचाराधीन कोई वैधानिक अथवा अन्य कोई प्रस्ताव है जिस से कि इन अभ्रक खान मजदूरों को अच्छे मकान मिल सकें ?

श्री आबिद अली : हम इस पर विचार कर रहे हैं।

श्रीमति रेणु चक्रवर्ती : क्या मैं जान सकती हूं कि क्या ऐसी कोई योजना है जिस के अनुसार वर्ष प्रति वर्ष अगले पांच वर्षों में सहायता प्राप्त आवास योजना के अन्तर्गत अथवा सीधे सरकार के द्वारा इतनी संख्या में मकान बनाये जायेंगे ?

श्री आबिद अली : अभ्रक खानों के लिये ऐसी कोई योजना नहीं है।

यात्रियों के लिये सुविधाएँ

*६७७. श्री नवल प्रभाकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दूसरी पंच वर्षीय योजना में तीसरे दर्जे के यात्रियों को किस प्रकार की सुविधाएँ दी जायेंगी ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : दूसरी पंचवर्षीय योजना में यात्री सुविधाओं पर खर्च करने के लिये १५ करोड़ रुपया रखा गया है। जिस तरह की सुविधायें दी जायेंगी उस का विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १२]

श्री नवल प्रभाकर : क्या मैं जान सकता हूं कि रेल के तीसरी श्रेणी के डिब्बों में जो पानी पीने के नलके लगाये गये हैं, उन के कुछ और डिब्बों में भी आगे बढ़ाने की इस दूसरी पंच वर्षीय योजना में आशा है ?

श्री शाहनवाज़ खां : इस मुख्य सुविधा को हम सदैव ध्यान में रखते हैं।

श्री नवल प्रभाकर : क्या मैं जान सकता हूं कि तीसरे श्रेणी के जो डिब्बे हैं, उन में पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत और सुधार किया जायगा ?

श्री शाहनवाज़ खां : अगर माननीय सदस्य का मतलब तीसरे दर्जे में स्लीपिंग एकोमोडेशन से है, तो मैं उन को यह बताना चाहता हूं कि एक स्कीम स्टैन्डर्ड्स आरग-नाइजेशन के सामने है और वह दुबारा डिब्बों को नाप रहे हैं ताकि एक नया नमूना बनाया जा सके जिसमें सोने की आसानी हो। इस के अलावा तीसरे दर्जे के डिब्बे आम तौर पर बन रहे हैं, वह काफ़ी आरामदेह हैं और पब्लिक उन्हें काफ़ी पसन्द करती है। मेरे स्थाल में उन में बदलाव करने का कोई इरादा नहीं है।

श्री आर० एस० दीवान : क्या सरकार यह विचार कर रही है कि तृतीय श्रेणी के यात्रियों को पर्याप्त स्थान दिये जाने की व्यवस्था को सभी अन्य सुविधाओं पर प्राथमिकता दी जाय ?

श्री शाहनवाज़ खां : इस बात पर हम बराबर ध्यान दे रहे हैं।

कामेट वायुयान

*६७९. श्री चौधरी मुहम्मद जफी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार एग्रर इंडिया इन्टरनेशनल के लिये कामेट वायुयान प्राप्त करने का विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो प्राप्त किये जाने वाले कामेटों की संख्या, किस्म और मूल्य क्या है;

(ग) वे किन मार्गों पर चलेंगे; और

(घ) जिन कम्पनियों से वे खरीदे जायेंगे उन के नाम क्या हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क), (ख) और (घ). दिसम्बर १९५१ में एग्रर इंडिया इन्टरनेशनल ने डि हेविलैण्ड एग्ररक्राफ्ट कम्पनी लिमिटेड, ब्रिटेन को दो कामेट वायुयान, मार्क ३, डी एच १०६ के लिये आर्डर दिया था ।

क्रार के अनुसार इन में से प्रत्येक वायुयान की आधारभूत कीमत ७,४०,००० पौण्ड है । जैसा कि सभा को ज्ञात है, कामेट मार्क १ किस्म के वायुयानों की कुछ दुर्घटनायें हुई हैं, और इस के परिणाम स्वरूप भविष्य में कामेट बनाने का प्रश्न डि हेविलैण्ड एग्रर क्रेफ्ट कम्पनी के विचाराधीन है । जब इस पुनरीक्षण के पूर्ण परिणाम ज्ञात होंगे तब एग्रर इंडिया इंटरनेशनल इन विमानों का संचालन तथा आर्थिक विशेषताओं का ध्यान रखते हुए यह विचार करेगा कि उस के कामेटों सम्बन्धी प्रथम आर्डर की पुष्टि की जाये अथवान हीं ।

(ग) जब कभी ये विमान खरीदे जायेंगे, तो वे भारत इंगलैण्ड मार्ग पर चलाये जायेंगे ।

श्री इयाम नन्दन सहाय : इस बीच क्या सरकार ने कामेट निर्माताओं को यह सूचित

करने की आवश्यकता पर विचार किया है कि जब तक कि आर्डरों की पुष्टि न हो तब तक उन्हें रद्द समझा जाये ?

श्री राज बहादुर : यह तो स्वयं क्रार में ही उपबन्ध होता है कि यदि उन की पुष्टि न की जाये तो वे रद्द समझे जायें ।

श्री इयाम नन्दन सहाय : क्या आर्डरों को रद्द करने के लिये कोई कार्यवाही की गई है ?

श्री राज बहादुर : इस की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि इस समय कामेट नहीं बनाये जा रहे हैं ।

नई रेलवे लाइनें

(कादिया से जालन्धर)

*६८०. सरदार अकरपुरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे लाइन को कादिया से जालन्धर तक बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्य को करने में कितना समय लगेगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खा) : (क) नहीं श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

सरदार अकरपुरी : क्या माननीय मंत्री जी को पता है कि सर जफरुल्ला की मिनिस्ट्री के बक्त यह बटाला कादिया व्यास रेलवे लाइन मंजूर हो चुकी थी और काफी दूर तक बनने के बाद सेकिन्ड वर्ल्ड वार की वजह से इस को स्टाप कर दिया गया था, तो क्या उस काम को फिर शुरू किया जायगा और लाइन को आगे बढ़ाया जायगा ?

श्री शाहनवाज़ खा : जफरुल्ला खा की वजारत से लेकर अब तक काफी पानी व्यास

में वह चुका है और हालात काफी बदल गये हैं।

सरदार अकरपुरी : क्या मंत्री जी को यह पता है कि उस इलाके में कादियां से व्यास तक कोई कच्ची सड़क लोगों के आने जाने के लिये नहीं हैं?

श्री-शाहनवाज़ खां : इस स्कीम के ऊपर काफी गौर किया जा चुका है। पंजाब गवर्नरेंट ने दुबारा यह सुझाव हमारे पास भेजा था लेकिन अमली तुक्ते निगाह से देखने पर इस में कोई आमदनी की सूरत नज़र नहीं आती है, बहरहाल जब अगला पंच साला प्लान सोचा जायगा तो इस के ऊपर भी गौर किया जायेगा।

पंडित डी० एन० तिवारी : अभी माननीय मंत्री ने फरमाया कि सर जफरुल्ला की मिनिस्ट्री के बाद से अब तक काफी पानी व्यास में वह चुका है, तो क्या हम लोग यह समझें कि पुरानी मिनिस्ट्रियों में जो काम तय किये गये थे और पूरे नहीं हो पाये थे उन को पूरा नहीं किया जायगा और यह समझ लिया जायगा कि वह काम भी सब बह गये?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति।

गर्भ निरोध

*६८१. **श्री शिवमूर्ति स्वामी :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि:

(क) देश में गर्भ निरोध योजनाओं की कार्यान्वयनि में १९५४ में वास्तव में कितना व्यय हुआ;

(ख) क्या इस योजना को जिला तथा ताल्लुका स्तर तक फैलाने का कोई विचार है; और

(ग) क्या सरकार को जनता से, डाक्टरों से अथवा स्थानीय संस्थाओं से इस योजना के सम्बन्ध में कोई शिकायतें प्राप्त हुई हैं?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) १९५४ में हुए वास्तविक व्यय सम्बन्धी सूचना इस समय उपलब्ध नहीं है। १९५४-५५ के लिये भारत-सरकार द्वारा ६,७२,००० रुपये के व्यय की स्वीकृति दी गई थी।

(ख) हां।

(ग) नहीं।

श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार गर्भ निरोध योजना को अनिवार्य बनाने का विचार कर रही है?

राजकुमारी अमृत कौर : नहीं।

श्री गिडवानी : क्या वह योजना गांवों में लोकप्रिय हो रही है?

राजकुमारी अमृत कौर : जी हां, लोग आते हैं और अनेक प्रश्न पूछते हैं।

श्री इयामनन्दन सहाय : क्या कोई परिवर्तन

अध्यक्ष महोदय : अब हम अगला प्रश्न लेंगे।

रात्रि डाक सेवा

*६८२. **श्री अमजद अली :** क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रात्रि डाक सेवा के लिये कुल कितने विमान उपयोग में लाये जाते हैं;

(ख) उन में कितने डकोटा हैं;

(ग) क्या रात्रि डाक सेवा के लिये इन डकोटा के स्थान कोई अन्य विमान रखने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) चार। एक अतिरिक्त विमान नागपुर में रहता है, बम्बई, कलकत्ता, दिल्ली और मद्रास में एक एक रहता है।

(ख) ये सब डकोटा हैं।

(ग) इन्डियन एयर लाइन्स कार्पोरेशन के लिये चार इंजिन वाले विमान खरीदने का प्रस्ताव विचाराधीन है, और उन के प्राप्त होने पर, रात्रि सेवा में काम में लाये जा रहे विमानों की किस्म में भी संभव है कि कुछ परिवर्तन किया जाये।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

श्री अमजद अली : क्या यह सच है कि पिछले कई वर्षों से विमान दुर्घटनायें होने के कारण यह डकोटा अप्रिय होते जा रहे हैं?

श्री राज बहादुर : नहीं।

सरदार हुक्म सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या उन डकोटा को जो निश्चय ही खतरनाक सिद्ध हो रहे हैं, हटा देने का कोई प्रस्ताव है, या उन को एक के बाद दूसरे को समाप्त होने दिया जायेगा।

श्री राज बहादुर : ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। मैं इस भ्रम को दूर कर देना चाहता हूं कि ये डकोटा रही हैं और सेवा के योग्य नहीं हैं या वे औरों की अपेक्षा, तुलनात्मक रूप से कम दृढ़ हैं। जैसा सभा में अनेक बार कहा जा चुका है, वे बहुत मजबूत हैं और उन्होंने अपनी ४०,००० घंटे की औसत जीवन अवधि में से अभी तक केवल पन्द्रह सोलह हजार घंटे ही कार्य किया है।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या मैं जान सकती हूं कि उन चार इंजिन वाले विमानों के प्रयोग में आने के बाद इस समय जो किराया है क्या वह बढ़ी दिया जायगा?

श्री राज बहादुर : ऐसी ही आशा की जा सकती है क्योंकि उन की भारवहन शक्ति अधिक होगी।

श्री इयामनन्दन सहाय : क्या किराया कम कर दिया जायेगा?

चंडीगढ़ रेल सम्पर्क

*६८६. डा० सत्यवादी : वया रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चंडीगढ़ को अमृतसर-दिल्ली मुख्य लाइन से जोड़ने की योजना पर क्या निर्णय किया गया है?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : दूसरी पंच वर्षीय योजना में नयी लाइनें बनाने के सम्बन्ध में सभी राज्य सरकारों की सिफारिशें आ जाने पर ऐसे दूसरे सुझावों के साथ साथ इस सुझाव पर भी विचार किया जायेगा।

डा० सत्यवादी : क्या हिमाचल प्रदेश की सरकार ने ऐसी कोई तजवीज भेजी है कि पौंटा कम्यूनिटी प्रोजेक्ट एरिया को रेल के जरिये से जगाधरी से मिला दिया जाये?

श्री शाहनवाज खां : इस के लिये मुझे नोटिस चाहिये।

केन्द्रीय पशु चिकित्सा गवेषणा संस्थायें

*६८७. श्री हेम राज : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में केन्द्रीय पशु चिकित्सा गवेषणा संस्थाओं की संख्या कितनी है;

(ख) क्या ऐसी संस्थाओं को प्रादेशिक आधार पर खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो वे किन स्थानों पर खोली जायेंगी?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) भारतीय पशु चिकित्सा गवेषणा संस्था नाम की केवल एक ही केन्द्रीय संस्था है जो इज्जतनगर में है।

(ख) नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

श्री हेम राज : क्या मैं जान सकता हूं कि इस संस्था में किये गये प्रबोधों के परिणाम

ग्राम्य क्षेत्रों की जनता को किस प्रकार जात कराये जाते हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : संस्था में किये गये गवेषणा कार्यों के परिणामों को पशु चालकों को प्राप्त कराने के लिये हम और अधिक सुविधायें देने का यथा शक्ति प्रयत्न कर रहे हैं ।

श्री हेम राज : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सच है कि ये विशेषज्ञ लम्बी यात्रा के बाद जब तक पीड़ित क्षेत्र में पहुँचते हैं तो उन को जात होता है कि वहां पशु पहले ही मर गये थे ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह तो पशु-चिकित्सकों के लिये कहा जा सकता है इस का मम्बन्ध राज्य सरकारों से है ।

डा० रामा राव : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि पशु चिकित्सकों की बहुत कमी है और अनेक राज्यों में पशु-चिकित्सा विद्यालय भी नहीं हैं, क्या सरकार स्वयं अपना एक निजी विद्यालय खोलने की प्रस्थापना करती है ?

डा० पी० एस० देशमुख : कुछ प्रस्थापनायें हैं जिन को इस द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित करने का विचार कर रहे हैं ।

गन्ने की खेती

*६८९. श्री डामर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४-५५ में गन्ने की खेती के क्षेत्रफल में कितने एकड़ भूमि की वृद्धि हुई; और

(ख) उस के फलस्वरूप चालू वर्ष में गन्ने के उत्पादन में कितनी वृद्धि होने की आशा है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) और (ख). १९५४-५५ के द्वितीय अनुमान (फोरकास्ट) के अनुसार १९५३-५४

के उसी अनुमान की अपेक्षा में गन्ने की खेती के क्षेत्रफल में ३.३ प्रतिशत की तथा गन्ने की पैदावार में १२.७ प्रतिशत की वृद्धि दिखाई गई है । गत वर्ष की तुलना में इन वर्ष की अधिक पैदावार होने के ये कारण हैं कि पिछले मौसम की अपेक्षा मौनम अच्छा रहा, बेहतर मिचार्ड हुई तथा खाद प्रगति का उपयोग हुआ ।

श्री डामर : गन्ने की खेती किन किन राज्यों में होती है और सब में अधिक कहां होती है ?

डा० पी० एस० देशमुख : सब में अधिक उत्तर प्रदेश में होती है, आधी से ज्यादा ।

श्री डामर : गन्ने की खेती को बढ़ाने के लिये केन्द्रीय सरकार ने क्या कम्पिटीशन के तौर पर कोई रँकम रखी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां ।

मोहन-भोग में भूमि का अधिग्रहण

*६९०. श्री बीरेन दत्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार त्रिपुरा के सोनामूरा डिवीजन में स्थित मोहन-भोग में किसानों की १८ भूमि को अधिग्रहण करने की प्रस्थापना करती है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस का परिणाम किसानों की बड़े पैमाने पर बेदखली होगी ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) नहीं । नौ द्वोणी तथा पांच कणी भूमि प्राप्त की जा रही है ।

(ख) जी नहीं ।

श्री बीरेन दत्त : क्या कृषकों से अधिगृहीत भूमि के बदले में उन को कृषिकार्य के लिये अन्य भूमिखंड दिये जायेंगे ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह खाली पड़ी हुई दलदली भूमि थी जिसे अब विस्थापित व्यक्तियों को देने का विचार किया गया है ।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

सरदार हुक्म सिंह : क्योंकि यह भूमि दलदली थी इसलिये उसे विस्थापित व्यक्तियों को दिया जाने को था ?

डा० पी० एस० देशमुख : उसे ठीके करने के बाद

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । मैं ने अगला प्रश्न पूछे जाने के लिये कह दिया है ।

रेल-गाड़ियों में डकैतियां

*६९१. श्री राम दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि २४ जनवरी, १९५५ को सशस्त्र व्यक्तियों के एक दल ने केन्द्रीय रेलवे पर धौलपुर के निकट स्थित मेरिया स्टेशन पर एक मालिगाड़ी को लूट लिया था;

(ख) उक्त सशस्त्र दल में कितने व्यक्ति थे; और

(ग) लूटी गई वस्तुओं का मूल्य क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) जी हां, परन्तु उस दल के सदस्य सशस्त्र नहीं थे ।

(ख) कोई दस या बारह ।

(ग) कोई ५०० रुपये ।

श्री राम दास : क्या मैं जान सकता हूं कि जिस वक्त यह डाका पड़ा उस वक्त मेरिया स्टेशन पर कोई पुलिस थी लोगों की मदद के लिये ?

श्री शाहनवाज़ खां : वहां उस वक्त कोई पुलिस नहीं थी, जो लोग चोरी कर रहे

थे उनको गार्ड और एक वाच एंड वार्ड के सिपाही ने देखा, और जब उन्होंने उनकी मज़हमत की तो वह लोग भाग गये ।

श्री राम दास : क्या मैं जान सकता हूं कि जिन लोगों का माल लूटा गया है उनको कोई कम्पेन्सेशन दिया गया है या दिया जायेगा ?

श्री शाहनवाज़ खां : अभी तक तो कुछ नहीं दिया गया है । जब यह प्रश्न उठेगा तो उस पर विचार किया जायेगा ।

श्री नम्बियार : क्या सरकार को हाल ही में दक्षिणी रेलवे के एक द्वितीय श्रेणी के यात्री की भयानक हत्या के सम्बन्ध में ज्ञात है जिस के कारण दक्षिण में यात्रियों में गंभीर मानसिक प्रतिक्रिया हो रही है ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । यह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता है । यह प्रश्न एक डकैती विशेष के सम्बन्ध में है ।

श्री नम्बियार : इसी प्रकार की घटनायें अन्यत्र भी हो रही हैं ।

अध्यक्ष महोदय : वह एक पृथक प्रश्न प्रस्तुत कर सकते हैं ।

स्वदेशी औषधियां

*६९४. श्री भेदत दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ३० अप्रैल, १९५४ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या २१६४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पशु चिकित्सा के कार्यों के लिये भारतीय जड़ी बूटियों की उपयोगिता की जांच करने के लिये नियुक्त की गई उप-समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उसे सभा पटल पर रखने का विचार करती है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) और (ख). एक विवरण सभा-पट्ट

पर रख दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १३]

श्री भक्त दर्शन : यह जो विवरण इस पटल पर रखा गया है उस से यह मालूम होता है कि कुछ चुनी हुई जड़ी-बूटियों के ताल्कालिक प्रयोग के सम्बन्ध में राज्य सरकारों को कहा गया है। क्या मैं जान सकता हूँ कि इस के लिये कोई अवधि निर्धारित की गई है कि जब तक उन के प्रयोग के परिणामों के सम्बन्ध में सूचना प्राप्त हो सकेगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : इन बातों से उन का खुद का ताल्लुक है, मैं समझता हूँ वह ज्यादा वक्त नहीं लेंगी।

श्री भक्त दर्शन : पिछली बार इसी प्रकार के एक प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री महोदय ने फरमाया था कि हिमालय की जड़ी-बूटियों की ओर भी वह उस उप-समिति का ध्यान आकर्षित होंगे। क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या उस उप-समिति का ध्यान इस ओर आकर्षित किया गया था, तथा उन्होंने कोई रिपोर्ट दी है, तथा क्या इस बारे में कोई कदम उठाया जा रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस के लिये नोटिस चाहिये।

डाक की डकैतियां

*६९५. श्री डाभी : क्या संचार मंत्री वह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १९५२-५३ में हुई डाक की डकैतियों की तुलना में १९५३-५४ में हुई डाक की डकैतियों की संख्या में वृद्धि हुई थी ;

(ख) यदि हाँ, तो इस वृद्धि के क्या कारण थे; तथा

(ग) क्या किन्हीं व्यक्तियों को इन डकैतियों को डालने के लिये दंड दिया गया ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : १९५२ में पड़ी १२ डकैतियों की तुलना में १९५३-५४ में पड़ी डाक की डकैतियों की संख्या १५ थी।

(ख) इन डकैतियों के कोई विशेष कारण नहीं हैं, जिन क्षेत्रों में यह डकैतियां पड़ी हैं उन में फैली सामान्य अवस्था के अतिरिक्त और कोई कारण नहीं है।

(ग) उत्तर स्वीकारात्मक है।

श्री डाभी : क्या मैं उन डकैतियों की संख्या जान सकता हूँ जिन में अपराधियों का अभी पता नहीं लगाया जा सका है, तथा उन की संख्या भी जिन में उन पर अभियोग चलाया गया परन्तु वह छूट गये ?

श्री राज बहादुर : १९५२-५३ में एक मामले में सजा हुई तथा एक छूट गया; १९ पर अभियोग चलाया गया; चार का पता नहीं लग सका। पुलिस से मुठभेड़ में एक आदमी जान से मारा गया। १९५३-५४ में नौ व्यक्तियों पर अभियोग चलाया गया जिन में से दो को दंड दे दिया गया है तथा पांच का मामला अभी विचारधीन है तथा दो को न्यायालय द्वारा छोड़ दिया गया है। पुलिस ने २४ व्यक्तियों को पकड़ा था, परन्तु अपर्याप्त साक्ष्य होने के कारण छोड़ दिया।

श्री डाभी : क्या मैं इन डकैतियों में नष्ट हुई सम्पत्ति का मूल्य तथा उन स्थानों के नाम जहां वह हुई थी, जान सकता हूँ ?

श्री राज बहादुर : १९५२-५३ में विभाग द्वारा वहन की गई ४,०२४ रुपये की हानि की तुलना में १९५३-५४ में वहन की गई हानि ९,६९० रुपये की थी।

श्री डाभी : क्या मैं उन स्थानों के नाम जान सकता हूँ जहां यह डकैतियां पड़ीं ?

श्री राज बहादुर : यह एक लम्बी सूची है। यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं उसे सभा पटल पर रख दूंगा।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

यात्री सुविधायें

*६९६. श्री झूलन सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे पर बहुत सी यात्री सुविधाओं के अभाव की शिकायतें, जैसे प्रकाश और पंखों के ठीक तरह से काम न करने इत्यादि की १९५४ में प्राधिकारियों से की गई हैं और उन के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : ऐसी शिकायतें प्राप्त हुई हैं और रेलवे प्रशासन उन के सम्बन्ध में आवश्यक कार्यवाही कर रहा है।

श्री झूलन सिंह : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इस रेलवे के विकास में समवाय स्वामित्व से राज्य स्वामित्व में परिवर्तन हुआ है, क्या सरकार को इस रेलवे की कार्य स्थिति की अपूर्णता ज्ञात है और क्या सरकार इस लाइन की विशेष रूप से सावधानी रखना वांछनीय समझती है?

श्री शाहनवाज खां : इस लाइन की जो हम विशेष रूप से सावधानी रख रहे हैं उस के अतिरिक्त रेलवे प्रशासन और सभी लाइनों की देख-रेख कर रहा है।

पंडित डी० एन० तिवारी : जब तक इस लाइन की फ़सिलिटीज और पसेंजर एमिनिटीज ब्राडगेज लाइन की तरह नहीं हो जातीं तब तक के लिये क्या उस के किराये में कुछ कमी कर दी जायेगी जसे डी० एन० डब्लू रेलवे के समय में थी?

श्री शाहनवाज खां : ऐसा कोई इरादा तो रेलवे मिनिस्ट्री का नहीं है, अलबत्ता जहां मुसाफिरों की सहलियतों में कुछ कमी है उस को पूरा करने की हम पूरी कोशिश करेंगे।

केन्द्रीय कृषि कालिज

*६९७. श्री चिनारिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है महाराजा पटियाला ने अपने मोती बाग महल और उद्यानों भूमि तथा फ़ार्म का भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् तथा कालिज के स्थापित किये जाने के लिये यदि उक्त संस्था को पटियाला स्थानान्तरित किया गया तो, दे देने को कहा है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस भेट की स्वीकार करने की प्रस्थापना करती है?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) जी हां, महाराजा ने केन्द्रीय कृषि कालिज को, यदि उसे पटियाला स्थानान्तरित किया गया तो, स्थान देने के लिये अपने मोतीबाग महल तथा उस से संलग्न भूमि को दे देने को कहा था।

(ख) उक्त महल तथा भूमि को कृषि कालिज के कार्य के लिये उपयुक्त नहीं पाया गया।

सरदार लाल सिंह : उस भूमि में क्या खराबी थी?

डा० पी० एस० देशमुख : भूमि म कोई खराबी नहीं थी, परन्तु महल में बहुत से परिवर्तन करने पड़ते और जिन पर बहुत धन व्यय होता।

श्री के० जी० देशमुख : क्या मे॒ इस संस्था के दिल्ली से कई अन्य स्थानों पर हटाये जाने के कारण जान सम्भवा हूं ?

डा० पी० एस० देशमुख : यह प्राकृतन समिति की सिफारिश है।

दिल्ली उपनगरीय रेल-गाड़ियां

*६९८. श्री राधा रमण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार नई दिल्ली और विनय नगर के बीच की रेलगाड़ी को अन्य क्षेत्रों की सेवा के लिये उपलब्ध करने या उन की सेवा के लिये नई गाड़ियों के चलाने का है;

(ख) क्या यह रेल गाड़ी दिल्ली की सरकुलर रेलवे की पुरानी योजना का एक भाग है; और

(ग) यदि नहीं, तो मूल योजना को कब कार्यान्वित किया जायेगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां, मामला परीक्षाधीन है।

(ख) जी नहीं।

(ग) मूल योजना कभी भी ठोस रूप में तैयार नहीं हुई।

श्री राधा रमण : नई दिल्ली और विनय नगर के बीच चलने वाली रेलगाड़ियों के यात्रियों की प्रतिदिन की औसत संख्या कितनी है, और क्या सरकार ने सस्ते वापसी टिकट या मासिक पास चालू कर दिये हैं, या करने का विचार कर रही है ?

श्री शाहनवाज खां : लगभग १.५०० यात्री प्रतिदिन इन गाड़ियों का उपयोग करते हैं। हमने अभी सीजन (मौसम के) टिकट नहीं चलाये हैं।

श्री राधा रमण : क्या सरकार ऐसा करने का विचार कर रही है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : अभी ऐसा कोई विचार नहीं है।

श्री राधा रमण : सरकार ने किन कारणों में दिल्ली के चारों तरफ सरकुलर गाड़ी चलाने की मूल योजना को छोड़ दिया ?

श्री शाहनवाज खां : जैसा कि मैं ने अपने उत्तर में बताया, मूल योजना कभी भी ठोस रूप में तैयार नहीं हुई थी।

श्री हेड़ा : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि दिल्ली के आस पास सरकारी कार्यालयों में जाने वालों की मंख्या बढ़ती जा रही है, क्या सरकार उपनगरीय क्षेत्र योजना को दिल्ली के आस पास अधिक स्थानों तक बढ़ाने का विचार कर रही है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : हां, बिल्कुल ऐसा है। हमारे पास ऐसी एक योजना है।

रेल दुर्घटना

*६९९. पंडित डी० न० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री २० दिसम्बर १९५४ के अल्प-सूचना प्रश्न मंख्या ५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १४ दिसम्बर, १९५४ को उत्तर पूर्व रेलवे के हाजिपुर स्टेशन पर हुई गाड़ियों की भिड़न्त की जांच पूरी हो चुकी है; और

(ख) यदि हां, तो उसकी उपपत्तियां क्या हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां।

(ख) कलकत्ता के रेलवे के सरकारी नियंत्रकों ने, जिन्होंने इस दुर्घटना की

परिनियत जांच की थी, अस्थाई उपपत्ति के रूप में बताया है कि प्रश्नाग यात्री गाड़ी संख्या ३२२ डाऊन माल गाड़ी संख्या ७९७ अप से हाजीपुर के पास इस कारण भिन्न हुई कि डाऊन गाड़ी संख्या ३२२ के प्रवेश के लिये पटरी ठीक सीधे में नहीं रखी गई थी ।

पंडित डी० एन० तिवारी : जिन की गलती से ऐसा हुआ उसके खिलाफ कोई कार्रवाई की गई है, और यदि की गई है तो वह क्या है ?

श्री शाहनवाज़ खां : जी हां, जो आदमी इसके लिये जिम्मेदार थे उनको सस्पेंड कर दिया गया है और उनके खिलाफ कार्रवाई की जा रही है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : इतने आदमियों के मरने के बाद क्या सस्पेशन काफी समझी गई ?

श्री शाहनवाज़ खां : अभी तक तो कोई फैसलाकून बात नहीं हुई; मामला चल रहा है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : इस एक्सीडेंट में कितने आदमी मरे ?

श्री शाहनवाज़ खां : तीन ।

स्वास्थ्य केन्द्र

*७०२. श्री इब्राहीम : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि किन किन स्थानों में के राष्ट्रीय विस्तार खण्डों में स्वास्थ्य केन्द्र स्थापित करने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : विभिन्न राज्यों में खोले जाने वाले स्वास्थ्य केन्द्रों की संख्या आदि का एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता

जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १४] उन राष्ट्रीय विस्तार सेवा खण्डों का चुनाव राज्य सरकारें करेंगी जिनमें ये केन्द्र खोले जायेंगे ।

श्री इब्राहीम : यह जो स्टेटमेंट है इस से पता चलता है कि बिहार में सात सेंटर खोले जायेंगे, क्या में जान सकता हूं कि छोटा नागपुर में भी कोई सेंटर खोला जायेगा ?

राजकुमारी अमृत कौर : जैसा मैंने अभी कहा कि कहां कहां किसी प्रान्त में सेंटर खोले जायें यह उनकी सरकारों ऊपर निर्भर है ।

श्री हेड़ा : क्या मैं जान सकता हूं कि जब हर नैशनल एक्सटैशन ब्लाक में हैत्य सेंटर की जहरत महसूस की जाती है तो क्या कारण है कि हर एक ब्लाक में इस प्रकार का आयोजन नहीं किया गया है ?

राजकुमारी अमृत कौर : यह भी प्रान्तों के ऊपर निर्भर है कि जितने सेंटर वे खोलन चाहते हैं खोल सकते हैं क्योंकि खर्च उन पर भी पड़ता है । उनको हम ने बता दिया है कि केन्द्रीय सरकार से इतनी मदद मिलेगी और जितने सेंटर वे खोलना चाहें, खोलें ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इन स्वास्थ्य केन्द्रों की स्थापना के लिये केन्द्र कितना धन देगा, और कितना धन राज्यों को स्वयं लगाना पड़ेगा ?

राजकुमारी अमृत कौर : भारत सरकार ने सम्पूर्ण अनावर्तक व्यय, अर्थात् सामान, मेज-कुर्सी आदि, विस्तर, कपड़े आदि जिसका अनुमानित व्यय प्रति केन्द्र २३,२०० रुपये होगा, का भार उठाने की सहमति दी है । वार्षिक आवर्तक व्यय जो अनुमानित है ३७,५०० रुपये प्रति केन्द्र होगा,

केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें इस अनुपात से उठायेंगी कि पहले ६ महीनों में शत-प्रतिशत केन्द्र देगा और योजना के शेष समय में ६६.६६ प्रतिशत केन्द्र और ३३.३३ प्रतिशत राज्य देंगे। बाद में वित्तीय उत्तरदायित्व राज्य सरकार को ही संभालना पड़ेगा।

चीनी के कारखाने

*७०५. श्री के० सो० सोधिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री निम्न बातों का एक विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय प्राधिकृत नियंत्रकों के प्रबन्ध में चीनी के कितने कारखाने हैं;

(ख) वे कितने समय से ऐसे प्रबन्ध म हैं;

(ग) उनकी दशा में कितना सुधार हो गया है;

(घ) वे संभवतः कब राज्य-नियंत्रण से मुक्त कर दिये जायेंगे; और

(ङ) क्या ऐसे प्रबन्ध के लिये इन कारखानों पर कोई कर लगाया जाता है।

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : (क) से (ङ). अपेक्षित जानकारी का एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १५]

श्री के० सो० सोधिया : विवरण को देखने से पता चलता है कि उन कारणों में एक कारण यह भी था कि गन्ने के दाम, श्रमिकों की मजूरी और गन्ने के उपकर के बकाये जमा हो गये थे। सभी कारखानों के सम्बन्ध में इन का कुल जोड़ क्या था?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं प्रश्न के लिये पूर्व सूचना चाहता हूँ।

श्री के० सो० सोधिया : सरकार कब नियंत्रण हटाने का विचार कर रही है? संभाव्य काल क्या है?

डा० पी० एस० देशमुख : यह प्रत्येक कारखाने के सम्बन्ध में भिन्न भिन्न होगा अर्थात् उसे ठीक रास्ते पर लाने के लिये भिन्न भिन्न समय लगेगा।

स्वायत्त शासन—प्रशिक्षण

*७०९. श्री एस० सो० सामन्त : क्या स्वास्थ्य मंत्री १६ नवम्बर, १९५४ के तारांकित प्रश्न संख्या ६० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या भारतीयों को स्वायत्त शासन का प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिए विदेशों में भेजने की योजना के ब्योरों का अन्तिम निश्चय हो गया है;

(ख) क्या किन्हीं अन्तर्राष्ट्रीय अभिकरणों ने इन प्रशिक्षुओं को सहायता देने की सहमति दी है; और

(ग) यदि हां, तो उन अभिकरणों के नाम क्या हैं और वे किस प्रकार की सहायता देंगे?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) जी नहीं।

(ख) और (ग). मामला अभी विचाराधीन है।

श्री एस० सो० सामन्त : क्या यह बात सच नहीं है कि गत १० अक्टूबर को समाचार-पत्रों में यह समाचार प्रकाशित हुआ था कि प्रशासकीय सेवाओं के विशेषज्ञ केन्द्रीय स्वास्थ्य मंत्रालय में छात्रवृत्तियों के लिए आवेदन-पत्र दे सकते हैं? यदि हां, तो किस अन्तर्राष्ट्रीय संस्था ने अपनी सहायता अपित की।

राजकुमारी अमृत कौर : यह सहायता शिल्पिक सहयोग प्रशासन योजना के अंदीन

दी जा रही है और हम ने विज्ञापन प्रकाशित कराया था और १६ राज्यों से १०६ आवेदन-पत्र आये हैं।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मौखिक परीक्षा के लिए कोई समिति बनाई गई है?

राजकुमारी अमृत कौर : मामला अभी विचाराधीन है। अभी समिति नियुक्त नहीं की गयी है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

आम के पेड़ों की रहस्यपूर्ण बीमारी

*६४२. { श्री कासली वाल :
श्री सी० आर० अर्थुण्णि :

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

(क) क्या सरकार को पता है कि एक प्रकार की रहस्यपूर्ण बीमारी, सारे देश में, आम के पेड़ों को लगी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस बीमारी की व्याप्ति और इस से होने वाली आम की फसल की हानि के सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण कराया है; और

(ग) सरकार इस बीमारी को रोकने के लिये क्या कार्यवाही करने जा रही है?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) जी हां। यह बीमारी पहले भी फैली थी। इस की सूचना बम्बई, पंजाब, उत्तर प्रदेश और दिल्ली से प्राप्त हो चुकी है। हो सकता है, पेड़ों की यह बीमारी अन्य राज्यों में भी फैली हो।

(ख) इस बीमारी का विस्तृत सर्वेक्षण, अखिल भारतीय आधार पर, नहीं किया गया है। उत्तर प्रदेश के एक प्रारम्भिक सर्वेक्षण (जिस में भारत की आम उगाने वाली ६० प्रतिशत भूमि सम्मिलित है) से पता

चलता है कि किन्हीं किन्हीं आम के बागों में यह बीमारी ८० प्रतिशत तक फैली हुई है। यह भी अनुमान किया जाता है कि नरसरियों में लगभग २२ प्रतिशत पौध भी इस बीमारी से प्रभावित हुई हैं। उत्तर प्रदेश के पश्चिमी जिलों में यह बीमारी बड़े जोरों से फैली हुई है।

(ग) यह मामला मुख्यतया राज्य सरकारों से सम्बन्धित है। पता लगा है कि उत्तर प्रदेश सरकार इसके उचित उपचार के लिये बीमारी के कारणों की जांच करने की एक योजना पर विचार कर रही है। इस सम्बन्ध में किसी राज्य ने भारत सरकार से कोई सहायता नहीं मांगी है।

रेलवे लाइनें

*६४४. श्री एस० एन० दास : क्या रेलवे मंत्री निम्न जानकारी का एक विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि:

(क) १९५४ में किन किन रेलवे लाइनों के स्थान निर्धारण सर्वेक्षण का अन्तिम आदेश दिया गया था; और

(ख) १९५४ में किन किन परियोजनाओं के लिये सर्वेक्षण की मंजूरी दी गई जिनके सम्बन्ध में अब तक भी कोई निश्चय नहीं किया गया है?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क)

१. पटानकोट-माधोपुर ;
२. इन्दौर-देवास-उज्जैन ; और
३. बाड़ाबील-जोदा ।

- (ख) १. गारो पहाड़ी के कोयले क्षेत्रों से मिलाने वाली रेल;
२. सम्भलपुर-टीटलागढ़ ;
 ३. माधोपुर-कटुआ; और
 ४. रामशाई-बिनागुड़ी ।

प्रसूति तथा शिशु कल्याण सेवायें

*६५१. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या माताओं और बच्चों को चिकित्सा सम्बन्धी परामर्श देने के लिये गांवों में अनुभवी उपचारिकाओं को भेजने का कोई प्रबन्ध किया गया है; और

(ख) क्या देश में कोई सरकारी चलते-फिरते शिशु चिकित्सालय कार्य कर रहे हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) ग्रामीण क्षेत्रों में माताओं और बच्चों को प्रशिक्षण प्राप्त स्वास्थ्य कर्मचारियों और दाइयों द्वारा चिकित्सा सम्बन्धी परामर्श दिया जाता है, न कि परिचारिकाओं द्वारा ।

(ख) देश में कोई भी चलते-फिरते शिशु-चिकित्सालय कार्य नहीं कर रहे हैं ।

बंदरगाहों का विकास

*६५२. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, कोचीन और कांडला के बंदरगाहों के विकास के लिये निश्चित की गई राशि में से अब तक कितना व्यय हुआ है; और

(ख) क्या यह सच है कि अभी तक ७५ प्रतिशत कार्य भी पूरा नहीं हुआ है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेश्वरन) : (क) इच्छित सूचना सहित विवरण प्रस्तुत है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १६] ।

(ख) जी, हां ।

नई रेलवे लाइनें

*६५५. श्री रामशंकर लाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बांसगांव, मेंद्वाल, बांसी, डोमरियांगंज, तथा बलरामपुर होते हुये बड़हलगंज से बहराइच तक की नई रेलवे लाइन के निर्माण का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो राज्य सरकार पर इसकी क्या प्रतिक्रिया हुई है, तथा

(ग) इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग) राज्य सरकारों ने, द्वितीय पंच वर्षीय योजना के दौरान, डोमरियांगंज, बांसी तथा महद्वाल होते हुये बलरामपुर से शाहजांवा तक तथा शाह जांवा से बड़हलगंज तक नई रेलवे के निर्माण की सिफारिश की है । द्वितीय पंच वर्षीय योजना की अवधि के दौरान निर्माण के लिये नई रेलवे लाइनों को चुनते समय इन प्रस्तावों पर विचार किया जायेगा ।

राजस्थान में सड़कों का निर्माण

*६५८. श्री मुरारका : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रथम पंच वर्षीय योजना के अधीन राजस्थान में सड़कों के निर्माण के लिये कितनी राशि मंजूर की गई है ;

(ख) इस राशि में से कितना व्यय किया जा चुका है; तथा

(ग) क्या राज्य सरकार ने इस प्रयोजन के लिये अतिरिक्त धन की मांग की है ?

रेलव तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). भारत सरकार द्वारा प्रथम पंच वर्षीय योजना के अधीन सड़कों के विकास के लिये मंजूर की गई धन राशि तथा उस पर किये गये व्यय को बताने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १७]

चीनी की मिल, सिगौली

*६५९. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने चीनी की मिल सिगौली (उत्तर बिहार) को १९५४-५५ में अपने ही अधिकारियों की सहायता से चलाने के लिये बिहार सरकार को कोई निदेश दिया है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री ए० पी० जैन) : बिहार सरकार की सिफारिश पर केन्द्रीय सरकार द्वारा जिला न्यायाधीश चम्पारन, २० नवम्बर, १९५४ से सिगौली शूगर वर्क्स लिमिटेड, सिगौली, के अधिकृत नियन्त्रक पद पर नियुक्त किया गया एसेंशल सप्लायर्ज (टेम्पररी पावर्स) एकट, १९४६, के अनुसार उक्त शूगर वर्क्स के प्रबन्ध पर निरीक्षणात्मक नियंत्रण करना उसका अन्यतम कृत्य है ।

महिला श्रमिकों के लिए प्रसूति सहायता

*६६१. श्री वी० पी० नायर : क्या श्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार महिला श्रमिकों को प्रसूति सहायता देने के सम्बन्ध में एकरूप नियम बनाने का विचार कर रही है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) : प्रसूति सहायता के न्यूनतम स्तर के नमूने के विधान का मसविदा तैयार कर दिया गया है, तथा उस पर विचार किया जा रहा है ।

उस पर अन्तिम निर्णय होने पर राज्य सरकारों से नवीन विधान का अधिनियमन कर अथवा आवश्यकता होने पर वर्तमान विधियों में परिवर्तन कर उसे अपनाने को कहा जायेगा ।

टेलीफोन सेवा

*६६२. डा० राम सुभग सिंह : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एक्सचेंज द्वारा टेलीफोन वार्ता पर दिल्ली, पटना व कलकत्ता में गलत संख्याओं के दिये जाने में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो इस का क्या कारण है ; तथा

(ग) सरकार इस मामले पर क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी नहीं । यह सच नहीं है जैसा कि वर्ष १९५३-५४ तथा १९५४-५५ के आंकड़ों से प्रकट होगा ।

प्रति सौ वार्ताओं के लिये
दिये गये गलत नम्बर

१९५३- १९५४-
५४ ५५

दिल्ली आटो (संचालित) ०.२१ ०.१७

कलकत्ता हस्तचालित से

हस्तचालित ०.३ ०.३

कलकत्ता स्वयं चालित से

हस्तचालित ३.० १.०

पटना हस्तचालित ०.१ ०.१

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है ।

(ग) स्वयंचालित क्षेत्रों में गलत संबंध दोषपूर्ण डायलों, स्विचों तथा वार्ता करने वालों के द्वारा उपयुक्त संख्या न घुमाये जाने के कारण होता है । हस्तचालित एक्सचेंज

में कार्य सम्पादन करने वाले के द्वारा भाँति होने पर अथवा सामान्यतः कार्याधिकार के कारण उस से गलती हो जाने पर गलत सम्बन्ध जोड़ा जाता है।

इस तरह से गलत सम्बन्धों को कम करने के लिये की गई कार्यवाही इस प्रकार है। उपकरण तथा डायलों का नियमित परोक्षण, टेलीफोन बालों को डायलों का सही उपयोग बताना, कार्य सम्पादन करने वाले कर्मचारियों के भार को हल्का करना तथा हस्तचालित उपकरण को क्रमशः स्वयंचालित करना, जैसा कि कलकत्ता में किया जा रहा है; इत्यादि हैं। १९५७ तक पटना को भी स्वयंचालित क्षेत्र के अन्तर्गत लेने का विचार है।

जनता एक्सप्रेस

*६६६. श्री डी० बी० विठ्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार प्रतिदिन दिल्ली तथा मद्रास के बीच जनता एक्सप्रेस चलाने का विचार कर रही है; तथा

(ख) यदि हां, तो कब से यह गाड़ी रोज़ चलेगी ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). यह अभी नहीं चलेगी।

रेलवे प्रणाली का विकास

*६६८. श्री माधव रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश की सम्पूर्ण रेलवे प्रणाली की वर्तमान क्षमता में और ५० प्रतिशत वृद्धि करने का निश्चय किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या कार्यवाही की गई है अथवा की जाने वाली है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) द्वितीय पंच वर्षीय योजना की अवधि में लाइनों की क्षमता वर्ष १९५५-५६ की संभावित उपलब्ध क्षमता से सामान्यतः ५० प्रतिशत बढ़ जायेगी।

(ख) इस लक्ष्य की प्राप्ति के अन्तर्गत लाइनों को दोहरा करना, क्रांसिंग स्टेशनों तथा लूप लाइनों का उपबन्ध, जल की सुविधायें, सिंगललों की सुधरी हुई व्यवस्था, कर्मशालाओं में मरम्मत की क्षमता तथा बेकार लाइनों का उपबन्ध तथा डिब्बे, इंजिन इत्यादि की संख्याओं की वृद्धि शामिल है। इन मदों के अधीन कुछ कार्यों की स्वीकृति दी जा चुकी है। अन्य कार्यों की या तो योजना प्रस्तुत की जा रही है अथवा उन पर अन्तिम निर्णय होने की प्रतीक्षा की जा रही है।

दिल्ली परिवहन सेवा

*६६९. श्री बी० डी० शास्त्री : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान (३१ दिसम्बर १९५४) तक दिल्ली परिवहन सेवा की कुल कितनी आय हुई;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कुल कितना व्यय हुआ; तथा

(ग) ये आंकड़े वर्ष १९५२-५३ तथा १९५३-५४ की तत्स्थानी अवधि की तुलना में कैसे उत्तरते हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी का एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिए परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १८]

कोड़ की रोकथाम

*६७०. श्री एस० के० रजमी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या कोड़ की रोकथाम के लिये की जाने वाली कार्यवाहियों की सिफारिश करने के लिये जो समिति नियुक्त की गई थी, उसने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हाँ, तो उस की मुख्य सिफारिशों क्या हैं; तथा

(ग) सरकार ने इन सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की है, अथवा करने का विचार कर रही है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारो अमृत-कौर) : (क) एक अन्तरिम प्रतिवेदन प्राप्त हो चुका है। मई १९५५ के अन्त तक अन्तिम प्रतिवेदन प्राप्त होने की आशा है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उत्पन्न होते, क्योंकि अन्तिम प्रतिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

चावल

*६७१. श्री बी० मिथ्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय कुल कितने अतिरिक्त चावल की राशि है;

(ख) क्या यह सच है कि सरकार अतिरिक्त राशि को बेचने के लिये अन्तर्राष्ट्रीय चावल बाजार में युद्ध-पूर्व के ठेकों को पुनरुज्जीवित करने का विचार कर रही है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम हुये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) से (ग). १६-२-५५ को

सरकार के पास १५.८ लाख टन चावल की राशि थी जिसके अधिकांश भाग को केन्द्रीय रक्षित राशि के रूप में रखे जाने का विचार है।

सरकार ने व्यापार के द्वारा ८ लाख टन चावल के निर्माण की अनुमति दी है तथा नियर्ति को सुविधा प्रदान करने के लिये नियर्ति शुल्क मूल्यानुसार २० प्रतिशत से घटाकर नाममात्र २ रुपये ३ आने मन कर दिया गया है, यद्यपि पहले नियर्ति की राशि नाम मात्र थी, तथापि अब उसमें तेजी आ रही है।

बकाया भाटक का प्रतिसंदरण

*६७४. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि त्रिपुरा की सरकार कृषकों से बलपूर्वक अवशेष भाटक की वसूली कर रही है; तथा

(ख) क्या सरकार सभा-पटल पर अपने मंत्रालय के एक पदाधिकारी का प्रतिवेदन रखेगी जिसे मनीपुर और त्रिपुरा में इस मामले की जांच करने के लिये नियुक्त किया गया था ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) सरकार इस सम्बन्ध के वैधानिक उपबन्धों के अनुसार ही अवशेष भाटक की वसूली के लिये कार्यवाही कर रही है। वसूली बलपूर्वक नहीं की जा रही है। सरकार उपयुक्त मामलों में पात्रता के आधार पर पुराना अवशेष भाटक छोड़ने के प्रश्न पर भी विचार कर रही है।

(ख) मंत्रालय के एक पदाधिकारी ने कुछ समय पूर्व मनीपुर और त्रिपुरा का दौरा किया था तथा भारत सरकार को तथा त्रिपुरा व मनीपुर के प्रशासन का अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था। सभा-पटल पर उसका प्रतिवेदन रखना सार्वजनिक हित के अनुकूल नहीं होगा।

निवेली की लिगनाइट खानों में हड़ताल

*६७८. श्री एम० एस० गुरुपांदस्वामी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि निवेली की लिगनाइट खानों के श्रमिकों ने २० जनवरी, १९५५ को हड़ताल की थी ;

(ख) क्या यह सच है कि उनमें से कुछ बन्दी बना लिये गये थे ;

(ग) यदि हां, तो उसके प्रमुख कारण क्या थे ; तथा

(घ) इस सम्बन्ध में कितनी गिरफ्तारियां की गई थीं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) जी नहीं । निवेली की लिगनाइट परियोजना में दिसम्बर १९५४ में कुछ खुदाई का कार्य समाप्त हो जाने के परिणामस्वरूप परियोजना पदाधिकारी ने जनवरी-फरवरी, १९५५ के दौरान कुछ अतिरिक्त कर्मचारी पृथक कर दिये । कुछ सम्बन्धित व्यक्ति निजी प्रयोजनों के कारण १८ जनवरी, १९५५ एवं तदुपरांत काम पर उपस्थित नहीं हुये ।

(ख) से (घ). ऐसा प्रतीत होता है कि कुछ श्रमिकों पर पुलिस अधिनियम के अधीन अभियोग चलाया गया । गिरफ्तार किये गये व्यक्तियों की संख्या तथा उनकी गिरफ्तारी के कारणों की जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है ।

बालन रेलवे पुल

*६८४. श्री भागवत ज्ञा आजाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : क्या सरकार निर्मली के निकट बालन रेलवे पुल तथा घोघारदिया से निर्मली जाने वाली रेल की पटरी को बाढ़ की उच्चतम सीमा से ऊंचा उठाना चाहती है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनावाज खां) : रेलवे प्रशासन इस मामले पर ध्यान दे रहा है ।

टलको

*६८५. श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) टेलको की, बड़ी लाइन के अन्डर फ्रेम बनाने की, कितनी क्षमता है ;

(ख) क्या उनके साथ ऐसे फ्रेम बनाने का ठेका समाप्त हो गया है ;

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

(घ) ऐसे फ्रेमों के निर्माण की व्यानई व्यवस्था की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) उपलब्ध जानकारी के अनुसार ४०० ।

(ख) तथा (ग). वर्तमान टेकों के समाप्त होने के उपरान्त टेलको ने अन्डर फ्रेम्स का निर्माण बन्द कर देने का निश्चय किया है, और यह स्पष्ट है कि वह इस क्षमता का डिजिल ट्रॉकों के बनाने में उपयोग करने का विचार कर रहे हैं ।

(घ) अन्डर फ्रेम्स का संभरण करने के लिये टेन्डर मांगे गये हैं ; तथा आंशा की जाती है कि अन्य भारतीय निर्माता यह काम लेने के लिये आगे बढ़ेंगे ।

आर० एम० एस० के कर्मचारी

*६८८. श्री बीर स्वामी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आर० एम० एस० के कर्मचारियों को उन के कार्यालय के अहाते में अपने संघ की बैठकें आयोजित करने की अनुमति नहीं दी जाती है ;

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं। विभागीय अहातों में संघों की बैठकें आयोजित करने की शर्तें सेवा की सभी शाखाओं यथा डाक, तार सचालन, तार इंजीनियरिंग, आर०० एम०० एस०० सहित इत्यादि पर समान रूप से लागू होती हैं। प्रत्येक मामले में कार्यालय के प्रमुख अथवा खंड पदाधिकारी की पूर्वानुमति अनिवार्य रूप से प्राप्त की जानी चाहिये तथा ऐसी बैठकें कार्यालय के अहाते में केवल कार्यालय के घंटों के पश्चात् ही बुलाई जा सकती हैं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

इंजन, डिब्बे आदि

*३९२. श्री यू० एम०० त्रिवेदी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में पाकिस्तान से कुछ इंजन तथा डिब्बे उधार लिये गये हैं; और

(ख) यदि हां, तो कितने इंजन आदि उधार लिये गये हैं और किन शर्तों पर?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां, श्रीमान्।

(ख) १२ मीटर गेज लाइन के इंजन और ३०० मीटर गेज के डिब्बे।

इंजनों के लिये जाने की शर्तें सभा-पटल पर रखे गये टिप्पण में ही गई हैं [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या १९]। डिब्बे रूपये १/६/- (भारतीय मुद्रा) प्रति डिब्बे की दर से प्रति दिन के हिसाब से किराये पर लिये गये हैं।

रेल तथा समुद्रीय यातायात का समन्वय

*७००. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन मंत्री २३ दिसम्बर, १९५४ को

पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १६१३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या रेल द्वारा तथा समुद्र द्वारा वस्तुओं के परिवहन में समन्वय करने का कोई निर्णय कर लिया गया है?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : जैसा कि माननीय मंत्री ने १२ फरवरी, १९५५ को रेलवे बजट के उपस्थापन के समय कहा था, एक समिति इस विषय के अध्ययन करने के लिये नियुक्त की जा रही है जो कि उपयुक्त सिफारिशें करेगी।

ड्योडे दर्जे में सोने के लिये स्थान

*७०१. श्री श्रीभू०० मिश्र : क्या रेलवे मंत्री ३ दिसम्बर, १९५४ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या ८५४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ड्योडे दर्जे के डिब्बों में भी सोने के लिये स्थान को सुरक्षित करने की व्यवस्था लागू करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इस के कब तक क्रियान्वित होने की संभावना है?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे में स्काउटिंग

*७०३. डा० राम सुभग सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत स्काउट्स तथा गाइड्स के अधीन भारतीय रेलों में स्काउटिंग को जिस रूप में पुनर्गठित करने का विचार है, उस में कुल कितने रेलवे कर्मचारी भाग लेंगे; और

(ख) यह संस्था कब से कार्य आरम्भ करेगी?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) स्काउटिंग में भाग लेने वाले रेलवे कर्मचारियों की अधिकतम संख्या नियत नहीं है। भारत स्काउट्स और गाइड्स के उद्देश्य, नीति और नियमों को मानने वाले सभी रेलवे कर्मचारी और उन के लड़के या लड़कियां इस संस्था के सदस्य बन सकते हैं।

(ख) स्काउटिंग के पुनर्गठन का काम पहले ही शुरू किया जा चुका है। उत्तर रेलवे में तो यह पूरा भी हो चुका है।

रेलवे वर्कशाप

*७०४. श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे के दो वरिष्ठ पदाधिकारियों की समिति ने, जिसे रेलवे के वर्कशापों के पूर्ण रूप से उपयोग किये जाने की संभावनाओं के परीक्षण के लिये कहा गया था अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो उन की सिफारिशें क्या हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोशन) : (क) समिति ने अपनी पड़ताल अभी पूरी नहीं की है और अन्तिम प्रतिवेदन के उपलब्ध होने तक अभी कुछ महीने लग जायेंगे।

(ख) उत्पन्न ही नहीं होता।

पशु चिकित्सकों को नई पदाली

*७०६. श्री बी० मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने प्रशिक्षण की थोड़ी अवधि वाली पशु-चिकित्सकों की एक पदाली को लागू करने का निश्चय किया है;

(ख) यदि हां, तो उस योजना के मुख्य पहलू क्या हैं;

(ग) उन केन्द्रों के क्या नाम हैं जिन में प्रशिक्षण दिया जायेगा; और

(घ) इस योजना के मुख्य लाभ क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) जी हां।

(ख) से (घ). अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २०]

त्रिपुरा में कृषि सम्बन्धी ऋण

*७०७. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १६५४-५५ में अब तक त्रिपुरा सरकार ने कृषि सम्बन्धी ऋणों के लिये कितने आवेदन-पत्र प्राप्त किये हैं;

(ख) कुल कितने व्यक्तियों को उक्त अवधि में ऋण दिया गया;

(ग) दिये गये ऋण की अधिकतम तथा न्यूनतम मात्रा कितनी है ;

(घ) क्या भाटक की बकाया राशियां दिये गये ऋणों में से अनिवार्य रूप से घटाये गये हैं; और

(ङ.) यदि हां, तो किन नियमों के अधीन ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) १७,०००।

(ख) ६००।

(ग) १०० रुपये तथा २,००० रुपये के बीच।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) उत्पन्न ही नहीं होता ।

जीव विज्ञान नियंत्रण प्रयोगशाला

*७०८. श्री बी० डी० शास्त्री : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जीव विज्ञान नियंत्रण प्रयोगशाला, जिसे कि कैनेडा वालों की सहायता से निर्माण करने की प्रस्थापना थी किस समय अधिष्ठापित की जायेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : जीव-विज्ञान नियंत्रण प्रयोगशाला जिसे कि कोलम्बो योजना के अधीन कैनेडा वालों की सहायता से बनाये जाने की प्रस्थापना थी, १९५५-५६ के अन्त तक अधिष्ठापित की जाने की संभावना है ।

द्वेनों में भीड़

*७१०. श्री नवल प्रभाकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ऐसी कितनी रेलवे लाइन हैं जिन के सम्बन्ध में अभी तक द्वेनों में भीड़ होने की शिकायत है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : सभी क्षेत्रीय रेलों के कुछ खंडों पर अधिक भीड़ होने की शिकायतें आयी हैं ।

आस्ट्रेलिया से प्लास्टिक शल्य-चिकित्सक

*७११. श्री माधव रेड्डी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या भारत में आस्ट्रेलिया से कोई प्लास्टिक शल्य-चिकित्सक जनवरी, १९५५ के अन्तिम सप्ताह में आया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उस के आने के मर्यादा कारण क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) जी हाँ ।

(ख) उस के आने का उद्देश्य शल्य-चिकित्सकों तथा औषधि शास्त्र के विद्यार्थियों को प्लास्टिक शल्य-चिकित्सा के नवीनतम टेक्नीकों का प्रदर्शन करना और अपनी विशेषज्ञता पर भाषण देना है ।

गन्ने की खेती

*७१२. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खेती न की गई कितनी एकड़ भूमि में गन्ने की खेती करने का विचार है जिससे कि नये गन्ने के उन कारखानों को कच्चा माल उपलब्ध हो, जिन के लिये अब तक अनुज्ञाप्तियां दी जा चुकी हैं; और

(ख) यह देखरे के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है कि अनाज उगाने वाली भूमि को गन्ना के उत्पादन के लिये बदला न जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) सम्बद्ध राज्यों से जानकारी मंगाई गई है और उन के उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है ।

(ख) गन्ने के विकास, विशेषतया प्रति एकड़ उत्पादन में वृद्धि करने पर जोर दिया गया है और इस प्रकार प्राप्त गन्ने की अतिरिक्त मात्रा दो नये चीती के कारखानों की आवश्यकताओं के लिये पर्याप्त होगी । यदि अनाज के बजाये गन्ने का उत्पादन होने लगा तो यह कार्य सराहनीय नहीं होगा ।

नगरों में बुर्किंग अभिकरण

*७१३. श्री चौधरी मुहम्मद शफ़ी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा चलाये जाने वाले नगरों के बुर्किंग अभिकरणों की संख्या कितनी है; और

(ख) गैर-सरकारी ठेकेदारों द्वारा चलाये जाने वाले इस प्रकार के अभिकरणों की संख्या क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) रेलवे द्वारा विभागीय रूप में ६३ नगरीय बुर्किंग अभिकरण चलाये जा रहे हैं ।

(ख) ४८ नगरीय बुर्किंग अभिकरण ठेकेदारों के द्वारा चलाये जा रहे हैं ।

गणतंत्र दिवस की छुट्टी

*७१४. श्री तुषार चटर्जी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १९५५ में कोयले की कुछ खानों में श्रमिकों के लिए गणतंत्र दिवस की छुट्टी वेतन-सहित घोषित नहीं की गई; और

(ख) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : (क) और (ख). ऐसी सूचना मिली है कि कुछ कोयले की खानों में गणतंत्र दिवस की छुट्टी वेतन-सहित नहीं दी गई, क्योंकि यह प्रश्न कि क्या ऐसी छुट्टी दी जाये उस समय एक अपील के रूप में श्रम अधीक्षीय न्यायाधिकरण के सम्पुत्र लम्बित पड़ा था ।

आयात किया गया गेहूं

*७१५. श्री गिडवानो : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९४६-५० से १९५३-५४ तक, वर्ष वार, आयात किये गये गेहूं के विक्रय से कितनी रकम प्राप्त हुई; और

(ख) उक्त अवधि में गेहूं के स्टाक करने से खराब हो जाने के कारण कितनी हानि हुई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २१]

डकोटा विमानों की उड़ायन क्षमता

*७१६. श्री सारंगधर दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार डकोटा विमानों की दुर्घटनाओं को दृष्टि में रखते हुए एक समिति की नियुक्ति के बारे में विचार कर रही है जो कि उन विमानों की उड़ायन क्षमता की जांच करे ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : नहीं, श्रीमान् ।

रात्रि डाक वाहक विमानों में यात्री यातायात

*७१७. श्री एम० एस० गुह्यादस्वामी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रात्रि डाक वाहक विमानों में यात्रियों के यातायात को बन्द करने के लिए सरकार किसी प्रस्थापना पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो उस के मुख्य कारण क्या हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में कब तक निर्णय किये जाने की आशा है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

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

मजदूरों के लिये रेडियो

*७१९. श्री भागवत झा आज़ाद : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार अभ्रक की खानों की मजदूर कल्याण संस्था

के द्वारा बिहार की अन्नक की खानों में काम करने वाले मज़दूरों के लिये मुफ्त रेडियो बांटने का विचार करती है;

(ख) यदि हाँ, तो इस में कितना व्यय होगा; और

(ग) कितने रेडियो बांटने का विचार है?

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) :

(क) जी हाँ।

(ख) लगभग चौदह हजार पांच सौ रुपये।

(ग) लाउडस्पीकरों सहित सोलह रेडियो सेट।

टेल्को

*७२०. श्री वी० एस० रामस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि टेल्को वालों ने ५० इंजन और ५० फालतू ब्वॉयलर बनाने का लक्ष्य प्राप्त कर लिया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि टेल्को वालों के मार्ग में इस लिए रुकावट पड़ गई है कि उन्हें थोड़ी संख्या के ६ विभिन्न प्रकार के ब्वायलर विभिन्न तारीखों तक तैयार करने के लिये कहा गया है; और

(ग) क्या यह सच है कि टेल्को वालों ने ७५ इंजन तथा ७५ ब्वायलरों का निर्माण करने के लिए इस शर्त पर अपनी सेवाएं प्रस्तुत की हैं कि उन्हें बड़ी पटरी के एक या दो प्रकार के ब्वायलरों के लिये पर्याप्त आर्डर दिये जायें?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेश्वन) : (क) नहीं श्रीमान् वार्षिक

आधार पर नहीं, यद्यपि १९५४ में कुछ महीनों के दौरान उन्होंने इस गति पर निर्माण किया था।

(ख) नहीं, श्रीमान्।

(ग) कोई पक्का प्रस्ताव उन की ओर से प्राप्त नहीं हुआ है, किन्तु कम्पनी वालों से उन के निर्माण कार्यक्रम के बारे में पूछा जा रहा है।

खानों में दुर्घटनायें

*७२१. श्री बंसल : क्या श्रम मंत्री २३ फरवरी, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छोटी खानों में बड़ी खानों की तुलना में अधिक दुर्घटनायें होती हैं; और

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

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) :

(क) उपलब्ध जानकारी से यह पता चलता है कि कोयले की खानों के बारे में तो ऐसी बात नहीं है। १९५४ के दौरान छोटी-बड़ी कोयले की खानों में भीषण तथा धातक दुर्घटनाओं का व्योरा दिखाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २२]

(ख) दुर्घटनाओं से होने वाली मृत्युओं तथा अन्य घटनाओं को कम करने के लिये प्रत्येक प्रयत्न किया जा रहा है और किया भी गया है। भारतीय कोयला खान विनियम १९२६, तथा भारतीय धातु लौह खान विनियम, १९२६, जिन में शिक्षा के उपबन्ध हैं, का इस समय पुनरावलोकन हो रहा है और खनिज विभाग के निरीक्षक कर्मचारियों की वृद्धि के बारे में भी विचार किया जा रहा है।

आसाम-अग्ररतला सङ्क

*७२२. श्री बोरेन दत्त : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम-अग्ररतला सङ्क बाहमासी यातायात के लिये खोल दी गई है; और

(ख) यदि नहीं, तो कब इस के खुलने की आशा है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां, ५ टन के वजन की गाड़ियों के लिये ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

मिट्टी की उर्वरता

*७२३. श्री झूलन सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अब तक भारत अमरीकी कार्य संचालन करार के अनुसार भारतीय मिट्टी की उर्वरता निर्धारित करने की क्या कार्यवाही की गई है ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : भारत-अमरीकी कार्य संचालन करार के अधीन भारतीय कृषि - गवेषणा संस्था में निम्नलिखित परियोजनायें प्रारम्भ की गई हैं : -

(क) भारत की भिन्न प्रकार की मिट्टी का अतिशीघ्र वर्गीकरण और मानचित्र में सूचीकरण करने के निमित्त भारत की मिट्टी का सर्वेक्षण ।

(ख) किसानों को इस बात की मंत्रणा देने के लिए कि वे अपनी अपनी भूमि में किस प्रकार के तथा कितनी मात्रा में उर्वरकों का उपयोग करें, अति शीघ्र मिट्टी जांचने की सेवाओं का विकास ।

(ग) भारत की भिन्न प्रकार की मिट्टी की उर्वरता का मान निर्धारित करने के लिये मिट्टी के सर्वेक्षण, इसके मिलान इसके विश्लेषण और आधार मान चित्रों पर इसका चित्रांकण, करके भिन्न प्रकार की मिट्टी सम्बन्धी आंकड़ों को इन्हां करने के लिए मानचित्रण प्रयोगशाला स्थापित करना ।

(घ) रेडियो-सक्रिय फास्फोरस आइ-सोटोप (रेडियोधर्मी गन्धरु समस्यानिक) के प्रयोग से भिन्न प्रकार की मिट्टी और उर्वरकों पर रेडियो - ट्रेसर (रेडियो का पता लगाने वाली) जांच ।

(ङ) भिन्न प्रकार के उर्वरकों की सापेक्ष फसल उत्पादक गृणिता निर्धारित करने के लिए नये उर्वरकों का कृषि विज्ञान सम्बन्धी परीक्षण ।

शुष्क खेती

*७२४. श्री चिनारिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १४ फरवरी, १९५३ के अतारांकित प्रश्न संख्या ५८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय कृषि गवेषणा परिषद की ७ जनवरी, १९५३ की विशेष बैठक में पारित इस संकल्प पर कि गवेषणा, सूचना तथा शिक्षा में शुष्क खेती पर भी समुचित विचार किया जाय तथा विकास योजनाओं में शुष्क और बिना सिंचाई के क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जाय, सरकार द्वारा अब तक क्या कार्यवाही की जा चुकी है ;

(ख) उक्त तिथि से कितनी सामुदायिक परियोजनाओं तथा विस्तार सेवा खंडों को शुष्क और बिना सिंचाई के क्षेत्रों में स्थापित किया गया है, और

(ग) उक्त अवधि में हर क्षेत्रों में कितने नलकूप गाढ़े तथा बनाये गये और छोटी सिंचाई की कितनी योजनायें पूरी की गईं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिए परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या, २३]

(ख) जानकारी एकत्र की जा रही है और पूरी होने पर सभा पटल पर रखी जाएगी।

(ग) सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिए परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २४]

संयुक्त राज्य अमरीका में उत्तरस्नातक विद्यार्थी

*७२५. श्री राधा रमण : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) वर्ष १९५४-५५ में उत्तरस्नातक भेषज चिकित्सा शिक्षा के लिए कितने भारतीय विद्यार्थी संयुक्त राज्य अमरीका भेजे गए ;

(ख) उनकी शिक्षा पर कुल कितनी राशि व्यय की गई ; और

(ग) क्या भावी वर्ष में इस राशि के बढ़ाये जाने का कोई प्रस्ताव है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) शिल्पिक सहयोग प्रशासन कार्यक्रम के अन्तर्गत १९५४-५५ में उत्तरस्नातक भेषज चिकित्सा शिक्षा के लिये सात विद्यार्थी भारत सरकार द्वारा संयुक्त राज्य अमरीका भेजे गये।

(ख) चूंकि इन विद्यार्थियों को शिल्पिक सहयोग प्रशासन कार्यक्रम के

अन्तर्गत भेजा गया अतः भारत सरकार को इस पर कोई भी राशि व्यय नहीं करनी पड़ी।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

दिल्ली में बनस्पति तथा पशु पक्षियों का उद्यान

*७२६. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १५ दिसम्बर, १९५४ को दिये गये तारांतित प्रश्न संख्या १२३० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में पुराने क्लिके के समीप एक बनस्पति तथा पशु पक्षियों का उद्यान बनाने का कार्य आरम्भ हो गया है।

(ख) यदि नहीं, तो यह काम कब तक आरम्भ होगा :

(ग) इस पर अनुमानतः कितना व्यय होगा ; और

(घ) इस कार्य के कब तक पूरे हो जाने की संभावना है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) (क) जी नहीं।

(ख) शीघ्र ही।

(ग) ४ लाख ३० हजार रुपये।

(घ) १९५५-५६ के अन्त तक।

कर्मचारी राज्य बीमा योजना

*७२७. श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ।

(क) क्या यह सच है कि पहले यह निर्णय किया गया था कि कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम १९४८ को अहमदाबाद

नगर में २६ जनवरी, १९५५ से लागू किया जाये ?

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

(ग) इसे वहां कब लागू किया जायेगा ?

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) :

(क) जो नहीं । ऐसा कोई निर्णय नहीं था । राज्य सरकार और कर्मचारी राज्य बीमा निगम इस पर विचार कर रहे थे कि क्या कर्मचारी राज्य बीमा योजना अहमदाबाद में २६ जनवरी १९५५ से लागू नहीं की जा सकती ।

(ख) अहमदाबाद में इसे स्थगित करना पड़ा था, क्योंकि यहां के कर्मचारी चाहते थे कि योजना के अधीन डाकटरी सहायता बीमा योग्य श्रमिकों के परिवारों को भी शुरू से दी जाये ।

(ग) परिवारों को योजना में सम्मिलित करने के प्रश्न का निर्णय होने के तुरन्त पश्चात् ।

त्रिपुरा में चाय बागान श्रम ।

*७२८. *श्री दशरथ देव :*
श्री बोरेन दस :

क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५०-५१ और १९५४-५५ में त्रिपुरा के चाय बागान श्रमिकों को दी गई मजूरी की दर क्या थी ;

(ख) क्या त्रिपुरा में चाय श्रमिकों को दी जाने वाली मजूरी आसाम और पश्चिमी बंगाल में दी जाने वाली मजूरी से कम है ; और

(ग) क्या सरकार ने त्रिपुरा में चाय बागान श्रमिकों की मजूरी में वृद्धि की है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) :

(क) १९५०-५१ में प्रचलित औसत दरें ये थीं :

पुरुषों के लिए १० आने ३ पाई

स्त्रियों के लिए ७ आने ६ पाई

और बच्चों के लिये ४ आने ७ पाई

१९५४-५५ में ये दरें पुरुषों के लिए १४ आने से १ रुपया २ आने तक, स्त्रियों के लिये ६ आने से १ रुपये तक और बच्चों के लिए ५ आने से ६ आने तक थीं ।

(ख) जी हां ।

(ग) अधिनियम के अनुसार त्रिपुरा की सरकार ने इस प्रयोजन के लिये एक मंत्रणा समिति स्थापित की है और इस समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है ।

राष्ट्रीय राजपथ

*७२९. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पहली पंच वर्षीय योजना के अधीन, बिहार राज्य के क्षेत्राधिकार में आने वाले राष्ट्रीय राज पथों के काम में क्या प्रगति हुई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेश्वन) : चालू पंच वर्षीय योजना के आरम्भ से ३१ दिसम्बर, १९५४ तक इस सम्बन्ध में जो प्रगति हुई है, उस का एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [देखिए परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २५]

डाक और तार मोटर सेवा कलकत्ता

१५५. श्री रामानन्द दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि कई बार एक निम्न प्रवर ग्रेड क्लर्क को जिसे कोई टेक्निकल ज्ञान नहीं है, सर्कल के बहुत से वरिष्ठ योग्यता प्राप्त इन्सें-क्टरों के अधिकार की अवहेलना कर के,

डाक और तार मोटर सेवा, कलकत्ता के प्रबन्धक के पद पर काम करने दिया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो इसके कारण।

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख) . प्रशासनीय सुविधा को ध्यान में रखते हुये डाक और तार परिवहन सेवा, कलकत्ता के एक निम्न प्रवर ग्रेड इन्सपैक्टर को दो अवसरों पर प्रबन्धक के पद पर लगाया गया था। डाक और तार मोटर सेवा के प्रबन्धक का पद श्रेणी २ का एक गजेटिड पद है, जिस के लिये भरती संघ लोक सेवा आयोग के द्वारा की जाती है। इन पदों के लिये कोई एकजी कर्मचारी नहीं होते। निम्न प्रवर ग्रेड इन्सपैक्टर डाक मोटर संगठन से सम्बन्धित था और चूंकि नियुक्ति थोड़े समय के लिये थी, इसलिये कोई और प्रबन्ध करना सम्भव नहीं समझा गया था।

डाक की गाड़ियां

१५६. श्री रामानन्द दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को विदित है कि यद्यपि कई मास पूर्व मोटरों के नये ढांचे खरीद कर, कलकत्ता लाये गये थे और इस बात के बावजूद कि अप्रयोजनीय गाड़ियों के प्रयोग किये जाने के कारण कलकत्ता में डाक के वितरण के काम में बहुत बाधा पड़ रही है, फिर भी उन ढांचों के लिये बाड़ियां बनाने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की गई;

(ख) क्या सरकार को विदित है कि नये ढांचों के टायर और पुर्जे उपेक्षा के कारण सड़ रहे हैं; और

(ग) यदि भाग (क) और (ख) का उत्तर हां में है, तो सरकार का इस विषय में क्या पर उठाने का विचार है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) पोस्ट मास्टर जनरल, कलकत्ता को मोटरों के दस नये ढांचे प्राप्त हुए हैं और बाड़ियां बनाने के लिए यथासंभव शीघ्र कार्यवाही की गई है। डाक के वितरण का प्रबन्ध वर्तमान गाड़ियों का प्रयोग कर के किया जा रहा है और इस कारण कोई कठिनाई नहीं हुई।

(ख) नहीं। ढांचों को ठीक तरह रखा गया है और उन का उचित ध्यान रखा जाता है।

(ग) उत्पन्न नहीं होता।

रेलवे डाक सेवा कर्मचारियों का स्थायीकरण

१५७. श्री रामानन्द दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि.:

(क) क्या यह सत्य है कि डाक और तार मोटर सेवा, कलकत्ता के उन कर्मचारियों की जिन की लम्बी सेवा है, अभी तक स्थायी या अर्द्धस्थायी करने के आदेश नहीं जारी किये गये; और

(ख) यदि ऐसा है, तो क्या सरकार इस मामले में शीघ्रता लायेगी ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) इस प्रश्न का निर्णय होने तक कि क्या कलकत्ता की डाक मोटर सेवा को स्थायी किया जाये, यह सेवा अस्थायी संगठन ही रहेगी, इन परिस्थितियों में इस संगठन के कोई कर्मचारी स्थायी नहीं किये गये किन्तु कुछ कर्मचारियों को अर्द्धस्थायी होने के प्रमाण पत्र दिये गये हैं और अन्य कर्मचारियों को भी, जो कि पात्र हैं, निकट भविष्य में दिये जायेंगे।

(ख) जी हा । पोस्ट मास्टर जनरल कलकत्ता से कहा गया है कि वह विचाराधीन मामलों का शीघ्र निर्णय करें ।

सड़के और दूसरी पंचवर्षीय योजना

१५८. श्री कर्णा सिंहजी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना में पक्की और कोलतार सड़कें बनाने का कोई कार्यक्रम सम्मिलित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इन की लम्बाई क्या होगी; और

(ग) क्या सरकार इस सम्बन्ध में विकास योजना की एक प्रति पटल पर रखेगी ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि में राष्ट्रीय राजपथ और राज्य सड़कों के विकास के कार्यक्रम को, सब राज्य सरकारों से प्रस्ताव प्राप्त हो जाने के बाद अन्तिम रूप दिया जायेगा ।

राजस्थान में कृषि कालेज

१५९. श्री कर्णा सिंहजी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान सरकार ने उत्तर-पश्चिम राजस्थान में एक कृषि कालेज खोलने के लिए केन्द्रीय सरकार से वित्तीय सहायता की प्रार्थना की है; और

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

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पौ० जैन) : (क) जी हां ।

(ख) यह प्रस्ताव अभी हाल में प्राप्त हुआ है और इस समय भारत सरकार के विचाराधीन है ।

संसद् सदस्यों के लिए रेलवे पास

१६०. श्री तुषार चट्टर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि संसद् सदस्यों के रेलवे पास निजी कम्पनियों की रेलवे में भी मान्य हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : जी हां ।

केन्द्रीय गवेषणा संस्था, कसौली

१६१. डा० सत्यवादी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) केन्द्रीय गवेषणा संस्था, कसौली में प्रत्येक श्रेणी के कमचारियों की संख्या क्या है; और

(ख) उन में से अनुसूचित जातियों के कर्मचारी कितने हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) और (ख). एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनु-बन्ध संख्या १६]

रेलवे सेवा आयोग

१६२. डा० सत्यवादी : क्या रेलवे मंत्री विभिन्न रेलवे सेवा आयोगों के सदस्यों के नाम बताने की कृपा करेंगे ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन : रेलवे सेवा आयोगों के सदस्यों

के नाम और उन रेलों के नाम जिन के लिये ये आयोग काम करते हैं निम्न हैं :—

रेलवे सेवा आयोग
जहां स्थित है

अध्यक्ष और सदस्यों के
नाम

रेलवे का नाम जिनके लिए
काम करते हैं

कलकत्ता	अध्यक्ष—रिवत	पूर्वी रेलवे उत्तर पूर्व रेलवे का पांडु क्षेत्र और चित्तरंजन इंजन कारखाना
	सदस्य—श्री महेन्द्र लाल दास अध्यक्ष के स्थान पर अस्थायी अतिरिक्त सदस्य—जी० डी० बोरवानकर	
बम्बई	अध्यक्ष—श्री एन० के० मिश्र सदस्य—लाला जगन्नाथ	सिकन्दराबाद विभाग को छोड़ कर पश्चिमी तथा केन्द्रीय रेलवे
	अध्यक्ष—श्री डी० आर० कारमोडी सदस्य—श्री कोडंडापानी पिल्लै	
मद्रास	दक्षिण रेलवे इन्टर्ग्रल कोव फैक्टरी और केन्द्रीय रेलवे का सिकन्दराबाद विभाग	उत्तर रेलवे और उत्तर पूर्वी रेलवे का भूतपूर्व ओ० टी० रेलवे भाग
	अध्यक्ष—श्री रघुकुल तिलक सदस्य—श्री वी० जगन्नाथ	

न्यूनतम मूजरी अधिनियम

१६३०. डा० सत्यवादी : क्या श्रम मंत्री एक ऐसा विवरण पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिससे में यह दिखाया गया हो कि न्यूनतम मजूरी अधिनियम १९४८ के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों में स्थाई प्राधिकारियों के अधीन कर्मचारियों के लिये क्या न्यूनतम मजूरी निर्धारित की गई है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आविद अली) : जहां तक केन्द्रीय सरकार का सम्बन्ध है, अधिसूचनायें पटल पर रखी जाती हैं। [पुस्तकलय में रख गई। देखिवे संख्या एस०/७१-५५]

द्वितीय पंचवर्षीय योजना

१६४. श्री के० एस० गौड़र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास सरकार ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि के अन्तर्गत राज्य में बनाई जाने वाली नई रेलवे लाइनों की एक सूची की सिफारिश की है;

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

(ग) इन लाइनों की सिफारिश प्राथमिकता के किस क्रम के अनुसार की गई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). नहीं श्रीमान्, ऐसा पत्र-व्यवहार सामान्यतया पटल पर नहीं रखा जाता।

दिल्ली उपनगरीय रेल गाड़ियां

१६५. { श्री राधा रमण :
 सेठ गोविन्द दास :
 श्री टी० बी० विठ्ठल राव :
 ठाकुर लक्ष्मण सिंह चांडक :
 श्री नवल प्रभाकर :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली और विनय नगर के बीच हाल में जो स्थानीय रेल गाड़ी सर्विस शुरू की गई है, उस के द्वारा १ जनवरी से २८ फरवरी तक की अवधि में कुल कितने व्यक्तियों ने सफर किया; और

(ख) सर्विस के आरम्भ से २८ फरवरी, १९५५ तक इस से कुल कितनी आय हुई और इस पर कुल कितना व्यय हुआ ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेश्वन) : (क) ६४,३५९।

(ख)

आय	१४,७६८ रुपये
व्यय :	
कर्मचारियों पर व्यय	३,७६० रुपये
दुलाई का व्यय (जिसमें व्याज भार भी सम्मिलित है)	॥ ३४,२२२ रुपये
योग	३८,०१२ रुपये

रेल कर्मचारी

१६६. श्री राधा रमण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) २८ फरवरी, १९५५ को उन मैट्रिक पास चपड़ासियों की संख्या क्या थी जो रेलवे बोर्ड में एक वर्ष से अधिक समय से काम कर रहे थे; और

(ख) क्या ऐसे व्यक्तियों को दफ्तरी बना देने का कोई सुझाव है जो ३ वर्ष से अधिक समय से काम कर रहे हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेश्वन) : तीन।

(ख) नहीं।

टी० बी० अस्पताल तथा सैनेटोरियम

१६७. श्री मुरारका : क्या स्वास्थ्य मंत्री सभा-पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगी जिस में निम्न जानकारी हो ;

(क) प्रत्येक राज्य में कितने क्षय रोग के अस्पताल और सैनेटोरियम हैं;

(ख) उन में से कितने मिशनरियों द्वारा चलाये जा रहे हैं; और

(ग) १९५४-५५ में सरकार ने इन संस्थाओं को कितना अनुदान दिया ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) से (ग). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २७]

रेलवे कर्मचारियों की मांगें

१६८. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर पूर्व रेलवे यार्ड स्टाफ कौंसिल ने २० दिसम्बर, १९५४ को फुलवरिया (बरौनी) में हुई अपनी बैठक में कुछ मांगें पेश की हैं; और

(ख) यदि हां, तो उन की मुख्य मांगें क्या हैं तथा उन पर क्या निश्चय किया गया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) पूर्वोत्तर रेलवे के यार्ड स्टाफ कौंसिल की ओर से कोई मांग नहीं आयी है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

दीमक से हानि

१६६. *श्री विभूति मिश्रः*
श्री डाभौः

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

(क) क्या सरकार ने दीमक से होने वाली हानि से बचाने के लिये किसी औषध का पता लगाया है;

(ख) यदि हां, तो उस का नाम क्या है;

(ग) उस का उपयोग किस तरह किया जाता है; और

(घ) क्या इस के लिये नये कीट नाशक पदार्थों का पता लगाने के लिये गवेषणा की जा रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) से (घ). एक टिप्पणि, जिस में आवश्यक सूचना निविष्ट की गयी है, सदन के पटल पर रखा गया। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २८]

मजदूरों को प्रतिकर

१७०. श्री बी० पी० नाथर : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५३ और १९५४ में काम करते समय दुर्घटनाओं के कारण कितने मजदूरों के मर जाने के बारे में सूचना मिली है;

(ख) उनके परिणामस्वरूप उपरोक्त काल में कितने लोग स्थाई या अस्थाई रूप से अपंग हो गये; और

(ग) प्रत्येक श्रेणी में कितना प्रतिकर दिया गया ?

श्रम उपमंत्री (श्री आदिद अली) :

(क) से (ग). एक विवरण जिसमें वर्ष १९५३ की उपलब्ध जानकारी है सभा-पटल पर रखा जाता है। वर्ष १९५४ की जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या २९]

चीनी और गन्ने के मूल्य

१७१. श्री झुनझुनवाला : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९४० से १९५४ तक चीनी और गन्ने के मूल्य और उत्पादन क्या हैं;

(ख) क्या सरकार ने गन्ने और चीनी के मूल्य में कोई अनुपात निश्चित किया है; और

(ग) यदि हां, तो क्या वह प्रत्येक राज्य में भिन्न है या सब राज्यों में एक ही ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) से (ग). एक विवरण जिसमें गन्ने और चीनी के मूल्य और उनका उत्पादन तथा चीनी और गन्ने के मूल्यों में अनुपात दिया गया है, सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३०]

सरकार ने गन्ने और चीनी के मूल्यों में कोई अनुपात निश्चित नहीं किया है;

चीनी और गन्ने के मूल्यों में अनुपात प्रत्येक प्रदेश में और प्रत्येक वर्ष गन्ने के मूल्य और करों के अतिरिक्त गन्ना पेरने

के काल और गन्ने से चीनी निकालने पर निर्भर करते हुये बदलता रहता है।

चित्तरंजन इंजन का कारखाना

१७२. श्री के० सी० सोधिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) अब तक चित्तरंजन इंजन के कारखाने में सरकार ने कुल कितनी पूंजी लगाई है;

(ख) इस की कुल आस्तियां और कार्य-चालन पूंजी कितनी है;

(ग) जब से चित्तरंजन इंजन का कारखाना बना है इस ने कुल कितने मूल्य के रेलवे इंजन और अन्य सामान रेलवे विभाग का दिया है; और

(घ) सरकार कैसे जानती है कि कार्य व्यापारिक दृष्टि से ठीक प्रकार चल रहा है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोशन) : (क) से (घ). एक विवरण जिस में अपेक्षित जानकारी दी गई है संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३१]

दिल्ली परिवहन सेवा

१७३. श्री सारंगधर दास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि हाल ही में दिल्ली परिवहन सेवा में बिना टिकट यात्रा करने का वैद्य अपराध घोषित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो अपराधियों के लिये दंड की कितनी राशि निश्चित की गई है;

(ग) क्या इत प्रोजेक्ट के लिये कार्ड नये निरीक्षक कर्मचारी भर्ती किये गये हैं; और

(घ) नये नियम लागू करने के पश्चात् कितने लोगों को बिना टिकट यात्रा करते पकड़ा गया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोशन) : (क) जी हां।

(ख) ५० रु० तक अर्थें और इस के न देने पर साधारण कारावास जो १५ टिन्ट तक हो सकता है।

(ग) नहीं।

(घ) उपलब्ध नहीं, क्योंकि ऐसे मामलों के परीक्षण के लिये प्रक्रिया सम्बन्धी प्रबन्ध हो जाने के पश्चात् नियम लागू करने का विचार है।

मलेरिया

१७४. श्री डी० सी० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) इस समय भारत में अनुमानतः कितने लोग मलेरिया से पीड़ित हैं;

(ख) क्या यह रोग १९५२ से बढ़ रहा है;

(ग) यदि हां, तो उस के कारण क्या हैं; और

(घ) उन प्रदेशों के नाम क्या हैं, जहां इस रोग आपात सब से अधिक है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) :

(क) मलेरिया कोई ऐसा रोग नहीं जिस की सूचना देना आवश्यक हो, इसलिये मलेरिया प्रवृत्ति के विश्वस्त आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं फिर भी अनुमान लगाया जाता है कि भारत में प्रत्येक वर्ष ७ करोड़ लोगों को मलेरिया होता है।

(ख) नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) निम्न प्रदेशों में मलेरिया का प्रकोप सब से अधिक है :—

(१) उत्तर प्रदेश तराई और पूर्वी भाग ।

(२) बिहार के उपत्यका प्रदेश ।

(३) पश्चिम बंगाल के उपत्यका प्रदेश ।

(४) उड़ीसा के कुछ भाग ।

(५) मध्य प्रदेश के कुछ भाग ।

(६) आसाम तराई ।

रेल कर्मचारी

१७५. श्री डॉ० सी० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे में २०० रु० से ३०० रु० तक मासिक वेतन की नौकरियों की संख्या क्या है; और

(ख) इन नौकरियों में भर्ती का तरीका क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ६५७ ।

(ख) उन स्थानों के अतिरिक्त जिन के लिये उन्नत किये जाने वाले उपलब्ध कर्मचारी अपेक्षित क्रियात्मक अनुभव न रखते हों, सब स्थान सेवा में चुने हुए कर्मचारियों की पदोन्नति द्वारा भरे जाते हैं, इन अन्य श्रेणियों के लिये रेलवे सेवा आयोग के द्वारा भर्ती की जाती है अथवा डेपुटेशन पर लोगों को लिया जाता है। ऐसी नौकरियों की संख्या कुल नौकरियों का ३ प्रतिशत है ।

खाद्यान्न भंडार

१७६. श्री डॉ० सी० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे

कि जनवरी, १९५५ की समाप्ति तक सर्वारी गोदामों में भिन्न भिन्न खाद्यान्नों की मात्रा क्या थी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३२]

जूमिया लोगों का पुनर्वास

१७७. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरवरी १९५५ तक त्रिपुरा सरकार को भूमिहीन आदिम जाति के जूमिया लोगों से पुनर्वास ऋण और भूमि के आवंटन के लिये कुल कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए;

(ख) फरवरी १९५५ तक कितने भूमिहीन आदिम जाति के जूमिया लोगों को पुनर्वास ऋण दिये गये और भूमि आवंटित की गई;

(ग) क्या खास भूमि के बन्दोबस्त के लिये सलामी के रूप में कोई धन लिया गया था और यदि हां तो सब से अधिक क्या राशि ली गई; और

(घ) क्या सरकार यह खास भूमि आदिम जातियों के जूमिया लोगों को बिना किसी मूल्य के देना चाहती है, जैसा कि आदिम जातियों के आयुक्त ने अपने प्रतिवेदन में सिफारिश की है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) त्रिपुरा सरकार को कुल ३,००० आवेदन पत्र मिले ।

(ख) १,१०० जूमिया परिवारों की भूमि दी गई है। इन भूमि पाने वालों में से २६६ परिवारों को पुनर्वास ऋण दिये गये हैं और १०४ परिवारों को आदिम जाति कल्याण योजना के अन्तर्गत अनुदान दिये गये हैं ।

(ग) आदिम जाति कल्याण योजना के अन्तर्गत जूमिया लोगों को आवंटित की गई भूमि के लिये कोई धन प्राप्त नहीं किया गया है। राजस्व प्राधिकारियों द्वारा जूमिया लोगों के लिये भूमि के बन्दोबस्त के बारे में प्रक्रिया इस प्रकार है कि खास भूमि की पहली पांच किनियों (२ एकड़े) के लिये कोई धन नहीं लिया जाता पर पांच से अधिक प्रत्येक कनी के लिये २ रु० सलामी ली जाती है।

(घ) आदिम जाति कल्याण योजना के अन्तर्गत जूमिया लोगों को बिना मूल्य के भूमि दी जाती है।

त्रिपुरा में काम दिलाऊ दफ्तर

१७८. श्री दशरथ देव : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि त्रिपुरा में बेरोजगार लोगों की संख्या बढ़ रही है;

(ख) यदि हां, तो उसे रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) क्या सरकार निकट भूमि में त्रिपुरा में काम दिलाऊ विभाग खोलना चाहती है?

अम उपमंत्री (श्री आदिव अली) : (क) इस बारे में कोई खास जानकारी नहीं कि त्रिपुरा में बेरोजगारी बढ़ रही है।

(ख) शिलांग के उप प्रादेशिक काम दिलाऊ दफ्तर को त्रिपुरा के उन व्यक्तियों का पंजीयन करने का अधिकार दिया गया है जो नौकरी प्राप्त करने के लिये इस दफ्तर की सहायता चाहते हैं।

(ग) त्रिपुरा में काम दिलाऊ दफ्तर स्थापित करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है और इस विषय में प्रान्तीय प्राधिकारियों से बातचीत हो रही है।

चंडीगढ़ में हवाई अड्डा

१७९. श्री डी० सी० शर्मा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चंडीगढ़ में हवाई अड्डे के तैयार हो जाने की कब तक आशा है?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : १६५५ की समाप्ति तक।

नई रेलवे लाइनें

१८०. श्री सारंगधर दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र सरकार से नई रेलवे लाइनों की कुछ योजनाओं को सम्मिलित करने के बारे में कोई सिफारिश मिली है;

(ख) यदि हां, तो इन लाइनों के नाम क्या हैं; और

(ग) क्या उन के बारे में कोई निर्णय किया गया है?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोशन) : (क) नहीं, श्रीमान्।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

बिहार में राष्ट्र मलेरिया नियंत्रण कार्य

१८१. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि राष्ट्रीय मलेरिया नियंत्रण कार्यक्रम के अधीन बिहार राज्य में अब तक कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : १६५३-५४ से बिहार में मलेरिया नियंत्रण के सात दल काम कर रहे हैं जो लगभग सत्रर लाख व्यक्तियों का बचाव कर रहे हैं। उपलब्ध अभियेकों से पता चलता है कि तिल्ली के बढ़ जाने के मामलों में १७ प्रतिशत कमी हो

गई है और परजीवी कीटाणुओं में २४ प्रतिशत कमी हो गई है। मलेरिया के रोगियों की संख्या में ३६२७६ की कमी हो गई है।

रेल गाड़ियां

१८२. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या रेलवे मंत्री १५ दिसम्बर, १९५४ को तारांकित प्रश्न संख्या १२४८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में उत्तर पूर्वी रेलवे पर जिन गाड़ियों में समय का पालन करने का आनंदोलन किया गया है, उन का ब्योरा क्या है;

(ख) क्या इस के परिणामस्वरूप ३३३ अप और ३३४ डाऊन गाड़ियों के समय में परिवर्तन करने का कोई विचार है; और

(ग) १९५४ के अन्दर गाड़ियों के रोके जा सकने योग्य निरोधों के कारण कर्मचारियों के विरुद्ध कितने अवसरों पर अनुशासनीय कार्यवाही की गई थी?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क)

(१) ३१४ डाऊन कानपुर-कटिहार यात्री गाड़ी।

(२) २११ अप आगरा फोर्ट-काठगोदाम एक्सप्रेस।

(३) ३०३ अप/३०४ डाऊन मनिहारी घाट-अमीनगांवों लिंक एक्सप्रेस गाड़ियां।

(४) ३०२ डाऊन अवध तिरहुत डाक गाड़ी।

(५) ३१५ अप/३१६ डाऊन जनता यात्री गाड़ियां।

(ख) जी हां।

(ग) जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथासमय सभा-पट्टल पर रख दी जायेगी।

ढोरों की परिवहन के लिये भाड़े की दरें

१८३. श्री नन्द लाल शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे विभाग ने हावड़ा, बम्बई और मद्रास से भेजे जाने वाले दूध न देने वाले ढोरों का भाड़ा कुछ कम कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो इस का क्या कारण है?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां।

(ख) दूध न देने वाले ढोरों का बचाव और देश के पशु धन की रक्षा के हेतु ऐसा किया गया है।

रेलवे कर्मचारी

१८४. श्री अमजद अली : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ के अन्दर उत्तरी रेलवे के कितने कर्मचारी निलम्बित किये गये हैं;

(ख) उन में से कितने व्यक्ति अभी तक निलम्बित हैं; और

(ग) इस के मुख्य कारण क्या हैं?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ७०५।

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५४ को २००।

(ग) मुख्य कारण यह है: सुरक्षा नियमों और आदेशों का उल्लंघन, और भ्रष्टाचार के कारण उत्पन्न बड़ा दुर्बल व्यापार, न्यायालय और पुलिस के मामलों में फंसा होना, काम के समय मद्द के नशे में चूर होना आदि।

अजमेर-पुष्कर रेलवे लाइन

१८५. पंडित एम० बी० भार्गव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के विचाराधीन पुष्कर को रेल के साथ अजमेर से मिलाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या इस काम के लिये सर्वेक्षण किया जा चुका है;

(ग) यदि नहीं, तो कब तक प्रस्ताव पर विचार किये जाने और उस के सम्बन्ध में निर्णय किये जाने की संभावना है; और

(घ) क्या सरकार अजमेर को पुष्कर के रास्ते से मेड़ता नगर से मिलाने वाली रेल-लाइन को दूसरी पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) नहीं, श्रीमान् ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) जी हां । दूसरे प्रस्तावों के साथ इस प्रस्ताव पर भी विचार किया जायेगा ।

मीन क्षेत्र का विकास

१८६. श्री कृष्णचार्य जोशी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में समुद्री तथा अन्तर्रेशीय मीन क्षेत्रों का विकास करने के लिये सरकार ने १९५४ में क्या क्या कार्यवाही की; और

(ख) उक्त अवधि में इन प्रयोगों पर कितनी राशि व्यय की गई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) तथा (ख). सभा में एक विवरण प्रस्तुत है । [वेखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३३]

केन्द्रीय गवेषणा संस्था, कसौली

१८७. डा० सत्यवादी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) १९५१ और १९५२ के अन्दर केन्द्रीय गवेषणा संस्था, कसौली के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की सरदी की वर्दी पर कितनी राशि खर्च हुई है; और

(ख) उक्त अवधि के अन्दर कितने कर्मचारियों को सरदी की वर्दियां दी गई थीं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) ६७५१ रुपये ।

(ख) १७५ ।

केन्द्रीय गवेषणा संस्था, कसौली

१८८. डा० सत्यवादी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) केन्द्रीय गवेषणा संस्था, कसौली, के कर्मचारियों की चिकित्सा पर १९४७ से १९५४ तक प्रति वर्ष कितनी राशि व्यय की गई;

(ख) स्थानीय अस्पतालों को संस्था के कर्मचारियों की चिकित्सा के लिये संस्था द्वारा प्रति वर्ष कितनी राशि दी गई;

(ग) क्या यह सच है कि उस के पदाधिकारियों तथा अन्य कर्मचारियों की चिकित्सा दो अलग अलग अस्पतालों में की जाती है;

(घ) यदि हां, तो ऐसे पदाधिकारियों तथा कर्मचारियों की संख्या अलग अलग कितनी है;

(ङ) क्या यह सच है कि संस्था में भी एक औषधालय (डिसपेंसरी) है;

(च) यदि हां, तो उस के कर्मचारियों के वेतन पर तथा दवाओं पर १९४७ से १९५४ तक कितनी राशि व्यय की गई; और

(छ) उस में कितने बीमारों की चिकित्सा की गई?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर):

(क) —

वर्ष	खर्च की हुई राशि
१९४७ से १९५१ तक	८० आ० पा०
१९५२	कुछ नहीं
१९५३	२१७-४-३
१९५४	४३५-६-०
	१,३५८-११-०।

(ख) २,८०० रुपये प्रति वर्ष।

(ग) जी, हां।

(घ) त्रिमाह: १२ व २५७।

(ङ) जी, हां।

(च) इस सम्बन्ध में अन्य खर्च नहीं करना पड़ता है।

(छ) मानव-रोगी: ६८६ (१९४७ से १९५४ तक)

पशु: ५० से ६० तक प्रति दिन।

खाद्यान्न का भंडार

१८९. श्री नवल प्रभाकर: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार के विभिन्न खाद्यान्न भंडारों में, राज्यवार, अभी कितना अन्न है?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन): सभा के पटल पर एक विवरण रखा गया है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३४]

बर्मा ऋण

१९०. डॉ राम सुभग सिंह: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि बर्मा के साथ चावल के करार की शर्तों के अनुसार, भारत को मूल्य के उस अन्तर के बराबर रिबेट लेने का

हक है, यदि बर्मा किसी अन्य देश को कम मूल्य पर चावल भेजने लगे;

(ख) क्या यह भी सच है कि अब बर्मा लंका को अधिक सस्ते दामों पर चावल का निर्यात कर रहा है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार मूल्य में रिबेट मांगेगी?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन): (क) नहीं, श्रीमान्।

(ख) हमें श्रीलंका की सरकार द्वारा बर्मा का चावल खरीदने की शर्तों का ज्ञान नहीं है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

केन्द्रीय सङ्क निधि से अनुदान

१९१. श्री अनिरुद्ध सिंह: क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न राज्य सरकारों को नयी सङ्कों बनाने तथा पुरानी सङ्कों को काम लायक रखने के लिये केन्द्रीय सङ्क निधि से पिछले पांच वर्षों में अनुदान तथा अन्य रूप में कितनी राशि दी गई है; और

(ख) इस राशि से राज्यवार कितने मील की नयी सङ्कों बनी हैं तथा पुरानी सङ्कों सुधारी गई हैं?

रेलवे तथा परिवहन उपर्यंत्री (श्री अलगेश्वन): (क) केन्द्रीय सङ्क निधि मुख्यतः नई सङ्कों के निर्माण तथा मिलान सङ्कों के सुधार के लिये है। पिछले पांच वर्षों में उन के हितार्थ जो राशि विभिन्न राज्यों में वितरित की गई है उस का व्योरा साथ लगाये हुए विवरण में दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३५]

(ख) यह सूचना अप्राप्त है।

दक्षिणी रेलवे में भरती

१९२. श्री बोरस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे में १९५४ में किन श्रेणियों के पदों के लिये प्रार्थना पत्र मंगवाये गये थे;

(ख) कितने प्रार्थना पत्र प्राप्त हुए थे और कितने व्यक्तियों को मुलाकात के लिये बुलाया गया था;

(ग) उन में अनुसूचित जातियों के अमर्थी कितने थे;

(घ) कितने व्यक्ति चुने गये थे; और

(ङ) उन में अनुसूचित जातियों के कितने लोग थे ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ङ). जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा-पट्टल पर रख दी जायेगी ।

‘अपने टेलीफोन का स्वामित्व प्राप्त कीजिये’ योजना

१९३. श्री डामर : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन किन स्थानों पर ‘अपने टेलीफोन का स्वामित्व प्राप्त कीजिये’ योजना चालू की गई;

(ख) उन स्थानों पर टेलीफोन के लिये कितने व्यक्तियों ने आवेदन दिये हैं;

(ग) कितने व्यक्तियों को टेलीफोन दे दिये गये हैं; और

(घ) इस योजना के अन्तर्गत जमा की गई धनराशि किस प्रकार व्यय की गई?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ‘अपने टेलीफोन का स्वामित्व प्राप्त कीजिये’ योजना २२ स्टेशनों पर चालू की गई थी किन्तु बाद में ११ स्थानों पर से हटा ली गई थी ।

इस समय यह योजना ११ स्टेशनों पर चालू है । इन स्टेशनों के नाम संबद्ध विवरण में दिये गये हैं । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३६]

(ख) तथा (ग). संबद्ध विवरण में अपेक्षित जानकारी दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३६]

(घ) इस योजना के अधीन प्राप्त अग्रिम धनराशि पहले-पहल विभाग की आय में जमा कर ली जाती है । बराबर की धनराशि टेली-फोन विकास निधि के कार्यकारी व्यय के लिये अनुदान से दी जाती है । निधि के धन का देश में टेलीफोन की सुविधाओं के विस्तार के लिये उपयोग किया जाता है ।

रेलगाड़ियों का लेट चलना

१९४. श्री डामर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ में दिल्ली-बम्बई मार्ग पर चलने वाली पश्चिमी रेलवे की गाड़ियां कितनी बार रत्नाम स्टेशन पर देर से पहुंचीं और वे औसतन कितने घंटे देर से आईं; और

(ख) कितनी बार इन गाड़ियों के यात्रियों को रत्नाम स्टेशन पर इन्दौर या अजमेर जाने वाली गाड़ियां नहीं मिल सकीं?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). आवश्यक सूचना नीचे दी गयी है :—

(१) गाड़ी का कितनी बार देर से पहुंच नम्बर रत्नाम में चले का देर से पहुंची औसत समय

		मिनट
३१ डाउन फन्टियर मेल	३२६	२७
३२ अप फन्टियर मेल	२१५	२४
३३ डाउन देहरादून		
एक्सप्रेस	१६५	२८
३४ अप देहरादून एक्सप्रेस	२३२	२४

(२) गाड़ी का नम्बर इन्दौर और अजमेर जाने वाली गाड़ियों से कितनी बार मेल न हो सका

इन्दौर अजमेर

दिल्ली बम्बई दिल्ली बम्बई
से से से से

३१ डाउन फन्टियर

मेल - २५ - १५

३२ अप फन्टियर मेल ८ — ६ -

३३ डाउन देहरादून

एक्सप्रेस - ४ - ५

३४ अप देहरादून

एक्सप्रेस १५ - १३ -

जोड़ २३ २६ २२ २०

डाक विभाग के कर्मचारियों में क्षय रोग

१९५. श्री राम दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डाक विभाग के कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या कितनी है जिन्होंने १६५३-५४ के अन्दर और १६५४ में ३१ दिसम्बर तक क्षय रोग हुआ था; और

(ख) उन में से कितने व्यक्ति क्षय रोग के अस्पतालों में दाखिल हुए थे ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) तथा (ख). जानकारी मंडल कार्यालयों से एकत्रित की जा रही है और प्राप्त हो जाने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

तार शताब्दि प्रदर्शनी

१९६. श्री राम दास : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तार शताब्दि प्रदर्शनी के उन दर्शकों की संख्या क्या है, जिन्होंने "अपने निजी शुभकामना सन्देश भेजिये" नामक विशेष तार सेवा का लाभ उठाया है; और

(ख) उस से कितनी आय हुई थी ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) तीन सौ नौ दर्शकों ने इस सेवा का लाभ उठाया है ।

(ख) ७५२ रुपये ४ आने ।

गन्ना उपकर (संस)

१९७. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश तथा बिहार की राज्य सरकारों ने गन्ना उपकर निधि के प्रारम्भ से ३१ दिसम्बर, १६५४ तक गन्ना उपकर से कितनी राशि प्राप्त की है; और

(ख) उस उपकर से प्राप्त राशि का कितना प्रतिशत भाग उन राज्यों में गन्ने की खेती के सुधार तथा गन्ना उत्पन्न करने वालों के बेचने की सुविधायें प्रदान करने के लिये व्यय किया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) तथा (ख). अपेक्षित सूचना दर्शक एक विवरण लोक सभा के पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिचिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३७]

कोझीकोड नगर में बी० सी० जी०

१९८. श्री केलप्पन : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या कोझीकोड नगर (मालावार) में हाल ही में बी०सी०जी० का दीका लगाया गया था; और

(ख) जिन लोगों को टीका किया गया था, उन में से कितने प्रतिशत लोग निरोग पाये गये थे ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकौर) :
(क) जी, हां ।

(ख) ३० प्रतिशत ।

त्रिपुरा में मोहनपुर-चाचू बाजार सड़क

१९९. श्री बोरेन दत्त : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार त्रिपुरा के सदर डिवीजन में मोहनपुर से चाचू-बाजार तक सड़क निर्माण करने का विचार करती है; और

(ख) यदि हां, तो इस का निर्माण कार्य कब आरम्भ होगा ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख). जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथासमय सभापटल पर रख दी जायेगी ।

मिट्टी का कटाव

२००. श्री आर० एन० सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न राज्यों के किन किन स्थानों में मिट्टी का कटाव तेजी से हो रहा है; और

(ख) इस प्रकार मिट्टी का कटाव प्रति वर्ष कितना होता है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री ए० पी० जैन) : (क) तथा (ख). पूछी गई सूचना तुरन्त प्राप्त नहीं हो सकती । ज्यों ही राज्य सरकारों से यह प्राप्त होगी, लोक सभा के पटल पर रख दी जायेगी ।

इंजन डिब्बे आदि की देखभाल के स्थान

२०१. श्री वाघमारे : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि डिब्बे आदि की देख-भाल के स्थानों को मासिक इनडैंट तथा तात्कालिक इनडैंट द्वारा जिस फालतू उपकरण तथा सामग्री का संभरण किया जाता है वह उन की आवश्यकता के लिए अपर्याप्त है;

(ख) यदि हां, तो सरकार स्थिति सुधारने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है;

(ग) १९५३-५४ में मासिक औपचारिक इनडैंटों पर न संभरण की गई सामग्री का क्या प्रतिशत है;

(घ) क्या यह सच है कि डिब्बों आदि के बहुत ही थोड़े स्थानों में निम्न उपकरण होते हैं :

(१) न्यूमैटिक उपकरण, जो कि धुरे में कुशलता से रिवेट लगाने, गाड़ी तथा ढांचे के नीचे के पैबन्द लगाने आदि के लिए, और जो काम डिब्बों तथा गाड़ियों के शैँड में दैनिक प्रकार का होता है, आवश्यक होते हैं; और

(२) अन्य मशीनी उपकरण जैसा कि जोड़ने वाले उपकरण, दाहक, बिजली द्वारा चलने वाले बरमे और अन्य तैयार करने वाली सज्जा; और

(ड) यदि हां, तो सरकार डिब्बों आदि के शैँडों में इन मशीनी उपकरणों का उपबन्ध करने के लिए क्या कार्यवाही कर रही है?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) रेलवे को हिदायत दी गई है कि यथावश्यक तात्कालिक क्रय अधिकारों का प्रयोग किया जाये ताकि सामग्री का उचित संभरण ठीक रहे।

(ग) जानकारी विभिन्न रेलवेज से मांगी गई है और प्राप्त होने पर सभा-पट्टल पर रख दी जायेगी।

(घ) जी हाँ, किन्तु मुख्य तथा केन्द्रीय डिब्बों आदि के स्थानों में, जिन में बड़े स्तर पर मरम्मत होती है, न्यूमैटिक उपकरणों, जोड़ने वाले उपकरणों तथा उन के कार्य के लिए आवश्यक अन्य मशीनी उपकरणों का उपबन्ध किया जा रहा है।

(ङ) डिब्बों आदि के स्थानों के परिमाण के अनुसार साज सामान के प्रमाणित स्तर निर्धारित कर दिये गये हैं।

पेराम्बूर का सम्पूर्ण डिब्बे बनाने का कारखाना

२०२. श्री वीरस्वामी : क्या रेलवे मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस समय, पेराम्बूर के सम्पूर्ण डिब्बे बनाने के कारखाने के लिये श्रमिकों तथा अन्य प्रकार के कर्मचारियों की भरती हो रही है; तथा

(ख) यदि हाँ, तो उस फ्लैटरी में अभी तक अनुसूचित जातियों के कुल कितने अभ्यर्थियों को श्रमिकों तथा अन्य कर्मचारियों के रूप में भरती किया गया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हाँ।

(ख) ५७।

कर्मचारियों की भरती

२०३. श्री वीरस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले छः महीनों में, दक्षिणी रेलवे पर गोल्डन रॉक तथा पेराम्बूर वर्कशापों

में पृथक् पृथक् कितने अकुशल मजदूरों को भरती किया गया था; तथा

(ख) उन में से कितने व्यक्ति अनुसूचित जातियों से सम्बन्ध रखते हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क)

गोल्डन रॉक वर्कशाप	७३०
पेराम्बूर वर्कशाप	४२२
(ख) गोल्डन रॉक वर्कशाप	१११
पेराम्बूर वर्कशाप	१०१

सोने की छड़ों की चोरी

२०४. { डा० राम सुभग सिंह :
श्री गिडवानी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि २३ फरवरी, १९५५ को प्रातः, उत्तरी रेलवे पर, इलाहाबाद और विन्ध्याचल स्टेशनों के मध्य में, ७२ डाऊन पार्सल एक्सप्रेस से, लगभग एक मन सोने की चोरी हो गयी थी;

(ख) यदि हाँ, तो क्या यह सत्य है कि सोने की पेटियां इलाहाबाद से गाड़ी में रखी गयी थीं;

(ग) किस स्टेशन पर चोरी होने की बात का पता लगा; तथा

(घ) क्या इस सम्बन्ध में अभी तक कोई गिरफ्तारी हुई है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हाँ।

(ख) जी, हाँ।

(ग) विन्ध्याचल स्टेशन।

(घ) अभी तक कोई गिरफ्तारी नहीं हुई है।

यात्रियों के लिये सुविधाएं।

२०५. श्री एम० इस्लामुदीन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि काटिहार-विभाग में बहुत से यात्री, गाड़ियों में स्थान की कमी होने के कारण, फुट बोर्ड पर ही यात्रा करते हैं; तथा

(ख) यदि हां, तो क्या इस विभाग में और अधिक गाड़ियां संभरित करने

के विषय में सरकार की कोई प्रस्थापना है ?

रेलवे तथा परिवहन उपर्युक्ती (श्री अल्लगेश्वरन) : (क) जी, हां; नवम्बर से जनवरी तक फसल कटाई तथा मेलों के कई अवसरों पर ऐसा होता है।

(ख) जी हां, यह विषय विचाराधीन है और ज्यों ही और अधिक इंजन डिब्बे आदि प्राप्त होंगे, ऐसा कर दिया जायेगा।

लोक-सभा

वाद-विवाद

(भाग २-प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

खंड १, १९५५

(२१ फरवरी से १२ मार्च १९५५)

1st Lok Sabha



नवां सत्र

(खंड १ में अंक १ से अंक १५ तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,

नई दिल्ली ।

विषय-सूची

(खंड १, अंक १ से १५—२१ फरवरी से १२ मार्च १९५५)

अंक १ सोमवार, २१ फरवरी, १९५५

स्तम्भ

सदस्य द्वारा शपथग्रहण	१
राष्ट्रपति का अभिभाषण	१—१०
सर्वश्री बोरकर, जमनादास मेहता, सत्त्वे और शारदा का निधन	१०-११
स्थगन प्रस्ताव—	
आन्ध्र में निर्वाचन	११-१२
पटल पर रखे गये पत्र—	
आठवें सत्र में पारित तथा राष्ट्रपति द्वारा अनुमति दिये गये विधेयकों का विवरण	१२-१३
भारतीय विमान अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें	१३-१४
सूती वस्त्र मशीनरी, कास्टिक सोडा तथा ब्लीचिंग पाउडर, मोटर गाड़ियों के स्पार्किंग प्लग, स्टीरिक एसिड तथा ओलीक एसिड, आयल प्रेशरलेम्प और रंग उद्योग के सम्बन्ध में प्रशुल्क आयोग के प्रतिवेदन और तत्सम्बन्धी सरकारी अधिसूचनायें तथा संकल्प	१४—१६
अचल सम्पत्ति अधिग्रहण तथा अर्जन अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें .	१६
केन्द्रीय उत्पादन शुल्क तथा नमक अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें	१७
अत्यावश्यक पण्य अध्यादेश, १९५५	१७
मोटर गाड़ी हैंड टायर इन्फ्लेटर उद्योग के सम्बन्ध में प्रशुल्क आयोग का प्रतिवेदन और तत्सम्बन्धी सरकारी संकल्प तथा अधिसूचना	१७-१८
भारतीय प्रशुल्क अधिनियम के अधीन अधिसूचनायें	१८
श्री हरेकृष्ण महताब का त्यागपत्र	१८

अंक २—मंगलवार, २२ फरवरी, १९५५

स्थगन प्रस्ताव—

आन्ध्र में निर्वाचन	१९-२३
पटल पर रखे गये पत्र—	
मद्रास अत्यावश्यक पदार्थ नियंत्रण तथा अधिग्रहण (अस्थायी शक्तियां)	
आन्ध्र संशोधन अधिनियम	२६
भारतीय मानक संस्था (प्रमाणन चिन्ह) नियम	२६
कोयला खान (संरक्षण तथा सुरक्षा) नियम	२७
प्रैस आयोग का प्रतिवेदन, भाग २ और ३	२७

१९५५-५६ के लिये रेलवे आय-व्ययक—उपस्थापित—	स्तम्भ
विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विधेयक—	२७—६७
संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव—असमाप्त	
डा० एम० एम० दास	६७—७२
श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी	७३—७६
श्रीमती जयश्री	७६—७८
श्री वी० जी० देशपांडे	७८—८५
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती	८५—८९
श्री एन० एम० लिंगम	८९—९२
श्रीमती इला पाल चौधरी	९२—९३
श्री नन्द लाल शर्मा	९३—१०२
कुमारी एनी मस्करीन	१०२—१०४
श्री एस० एन० दास	१०४—११७
श्री एस० एम० मोरे	११७—१२२

अंक ३—बुधवार, २३ फरवरी, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

आश्वासनों, वचनों तथा प्रतिज्ञाओं पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के विवरण	१२३-२४
अनुदानों की अनुपूरक मांगें, १९५४-५५—उपस्थापित	१२५
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—बीसवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	१२५
सभापति तालिका	१२५
राष्ट्रपति के अभिभाषण के सम्बन्ध में प्रस्ताव—असमाप्त	१२५—२३०

अंक ४—गुरुवार, २४ फरवरी, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

परिसीमन आयोग अन्तिम आदेश संख्या २०, २१ तथा २२	२३१-३२
कर्मचारी राज्य बीमा निगम का वार्षिक वृत्तान्त तथा परीक्षित लेखा, १९५२-५३	२३२

प्राक्कलन समिति—

बारहवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	२३२
भारत के औद्योगिक उधार तथा विनियोग निगम लिमिटेड सम्बन्धी विवरण .	२३३—३५

सभा का कार्य—

समय क्रम का नियतन	२३५—३९
राष्ट्रपति के अभिभाषण के सम्बन्ध में प्रस्ताव—असमाप्त	२३९—३२२

बंक ५—शुक्रवार, २५ फरवरी, १९५५

३२३

सर्वंश्री आर० वी० थामस तथा ई० जॉन फिलिपोज़ का निधन	३२३
पटल पर रखे गये पत्र—	
दामोदर घाटी निगम के आय व्ययक सम्बन्धी प्रावकलन, १९५५-५६	३२३
हिन्दुस्तान हाउसिंग फैक्टरी लिमिटेड का १-४-५३ से ३१-७-५४ तक की अवधि का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखे	३२४
भारत में एक लोहे तथा इस्पात के कारखाने की स्थापना के लिये रूस के साथ करार का मूल-पाठ	३२४
तारांकित प्रश्न संख्या ६७७ के अनुपूरक प्रश्न के उत्तर की शुद्धि	३२४—२५
सभा का कार्य—	३२५—२६
राष्ट्रपति के अभिभाषण के सम्बन्ध में प्रस्ताव—स्वीकृत	३२६—५९, ४१४—३६
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—बीसवां प्रतिवेदन—स्वीकृत	३५९—६०
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिमजातियों के लिये कल्याण विभाग दनाने के द्वारे में संकल्प—अस्वीकृत	३६०—८२
प्रसारण निगम के द्वारे में संकल्प—असमाप्त	३८२—४१३

बंक ६—सोमवार, २८ फरवरी, १९५५

४३७

राज्य सभा से सन्देश	४३७
भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया	४३८
बीमा (संशोधन) विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया	४३८
आयात तथा निर्यात (नियंत्रण) संशोधन विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में पटल पर रखा गया	४३८

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विधेयक—

संयुक्त समिति को सौंपा गया—	४३८—८०
श्री एस० एस० मोरे	४३९—४२
श्री एम० डी० जोशी	४४२—४५
श्रीमती मुचेता कृपालानी	४४५—५०
श्री बैरो	४५०—५२
डा० कृष्णस्वामी	४५२—५६
वाबू रामनारायण सिंह	४५६—६०
श्री एन० बी० चौधरी	४६०—६४
डा० एम० एम० दास	४६४—७८

	स्तम्भ
बौद्ध (संशोधन) विधेयक—संशोधित रूप में पारित—	४८०—५०६
विचार करने का प्रस्ताव—	
राजकुमारी अमृत कौर	४८०—८४, ४९२—९६
श्री गिडवानी	४८४—८५
श्री वी० बी० गांधी	४८५—८६
श्रीमती कमलेन्द्रमति शाह	४८७—८८
श्रीमती इला पाल चौधरी	४८८—९०
डा० रामा राव	४९०—९१
श्री धुलेकर	४९१—९२
खण्ड १ से १७—	४९६—५०४
पारित करने का प्रस्ताव	५०४—५०६
श्री कासलीवाल	५०४—०५
सरदार ए० एस० सहगल	५०५—०६
दत्तचिकित्सक (संशोधन) विधेयक—	
संशोधित रूप में पारित	५०६—०८
विचार करने का प्रस्ताव—	
राजकुमारी अमृत कौर	५०६—०७
खण्ड १ से १७	५०७
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	५०८
चाय पर निर्यात शुल्क बढ़ाने के बारे में संकल्प—स्वीकृत	५०८—१०
मूंगफली, मूंगफली की खली, मूंगफली की खली के चूरे और डीकार्टी केडेट बिनौले की खली इत्यादि के बारे में संकल्प—असमाप्त	५११—१५
१९५५—५६ के लिये सामान्य आय-व्ययक—उपस्थापित	५१५—६४
वित्त विधेयक पुरस्थापित	५६५—६६
बंक ७—मंगलवार, १ मार्च, १९५५	
समिति के लिये निर्वाचन—	
राष्ट्रीय छात्र सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति	५६७—६८
पंगफली, मूंगफली की खली, मूंगफली की खली का चूरा, डीकार्टीकेडेट बिनौले की खली इत्यादि के बारे में संकल्प—स्वीकृत	५६८—९१
१९५४—५५ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें	५९१—६४
विनियोग विधेयक—पुरस्थापित तथा पारित	६४३—४५
आयात तथा निर्यात (नियंत्रण) संशोधन विधेयक—विचार करने का प्रस्ताव असमाप्त	६४६—६०
श्री करमरकर	६४६—६६०
श्री यू० एम० त्रिवेदी	६६०

अंक ८—बुधवार, २ मार्च, १९५५

स्तम्भ

पटल पर रखे गये पत्र—

सरकार द्वारा आश्वासनों आदि पर की गई कार्यवाही का विवरण	६६१-६२
राष्ट्रपति से सन्देश	६६२
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
इक्कीसवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	६६२-६३
अत्यावश्यक पण्य विधेयक—पुरःस्थापित	६६३
१९५५-५६ के लिये रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा—असमाप्त	६६३-७४०

अंक ९—गुरुवार, ३ मार्च, १९५५

१९५५-५६ के लिये रेलवे-आयव्ययक—

सामान्य चर्चा—असमाप्त	७४१-८२१, ८२२
राज्य सभा से सन्देश	८२१
अमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक—राज्य सभा द्वारा	
पारित रूप में पटल पर रखा गया	८२२

अंक १०—शुक्रवार, ४ मार्च, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

परिसीमन आयोग अन्तिम आदेश संख्या २३	८२३
अचल सम्पत्ति के अधिग्रहण तथा अर्जन अधिनियम के अधीन अधिसूचना	८२३-२४
सदस्य का निरोध से मुक्त किया जाना	८२४
१९५५-५६ के लिये रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा—समाप्त	८२४-७५
१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांगें—रेलवे—	
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८७५-७८-९१९-२२
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
उन्नीसवां प्रतिवेदन—स्वीकृत	८७९-८०
इक्कीसवां प्रतिवेदन—स्वीकृत	८८०-८१
खान (सशोधन) विधेयक—धारा ३३ और ५१ का सशोधन—पुरःस्थापित।	८८१
औद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक—	
(नये परिच्छेद ५ क का रखा जाना)—पुरःस्थापित	८८१-८२
मुफ्त, बलात् अथवा अनिवार्य श्रम निवारण विधेयक—वापस लिया गया	८८२-९६
श्री आर० के० चौधरी	८८२-८४
श्री बीरेन दत्त	८८४-८७

	स्तम्भ
श्री हेम राज	८८७-९०
डा० सत्यवादी	८९०-९२
श्री खंडभाई देसाई	८९२-९४
श्री डी० सी० शर्मा	८९४-९६
महिला तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक—विचार के लिये प्रस्ताव—	
स्थगित—	९६
श्रीमती जयश्री	८९६-९८, ८९९-९००
श्री पाटस्कर	९००-९०६
भारतीय कार्मिक संघ (संशोधन) विधेयक—	
(नई धारा १५ क का रखा जाना) —विचार के लिये प्रस्ताव—असमाप्त—	९०६
श्री नम्बियार	९०६-१४
श्री वेंकटारमन	९१४-१८
श्री टी० बी० विठ्ठल राव	९१८-२०
१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांग—रेलवे—	९२०-२२

बंक ११—शनिवार, ५ मार्च, १९५५

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
भारत और पाकिस्तान के बीच नहरी पानी का झगड़ा	९२३-२५
आयात तथा निर्यात (नियंत्रण) संशोधन विधेयक—पारित—	
विचार करने का प्रस्ताव—	९२५-६३
श्री एन० सी० चटर्जी	९२५-२८
श्री पाटस्कर	९२८-३३
श्री एस० एस० मोरे	९३३-३७
श्री वी० बी० गांधी	९३७-३९
श्री ए० एम० थामस	९३९-४१
श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी	९४१-५५
श्री एन० एम० लिंगम	९४५-४७
श्री वी० पी० नायर	९४७-५५
श्री तुलसीदास	९५५-५८
श्री झुनझुनवाला	९५८-६०
श्री बंसल	९६०-६३
श्री हेडा	९६३-६८
श्री आर० के० चौधरी	९६८-७०
श्री अच्युतन	९७०-७२
श्री बोगावत	९७२-७३
श्री करमरकर	९७४-९३

स्तम्भ

ख ४८ १ से ५—पारित करने का प्रस्ताव—	.	.	१९३-१४, १९५-१७
श्री करमरकर	.	.	१९४, १९६-१९७
श्री वी० पी० नायर	.	.	१९४-९५
श्री सारंगधर दास	.	.	१९५-९६
अत्यावश्यक पण्य विधेयक— प्रवर समिति को सौंपा गया—	.	.	१९८-१०११
विचार करने तथा प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—	.	.	१९८-१०१६
श्री करमरकर	.	.	१९८, १९-१००२
श्री वेंकटरामन	.	.	१९८-९९
पंडित डी० एन० तिवारी	.	.	१००२-१००८
श्री एस० सी० सामन्त	.	.	१००८-०९
श्री राधवाचारी	.	.	१००९-१०११
श्री काज्जमी	.	.	१०१३-१०१४
श्री रामचन्द्र रेड्डी	.	.	१०१४-१०१५
श्री अलगोशन	.	.	१०१५
सभा का कार्य	.	.	१०१२, १०१३, १०१४

रेलवे सामान (अवैध कब्जा) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव—असमाप्त—	.	.	१०१६-१०२४
श्री अलगोशन	.	.	१०१६-१०१८
श्री नम्बियार	.	.	१०१८-१०२४

अंक १२—सोमवार, ७ मार्च, १९५५

विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति	.	.	१०२५-२६
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	.	.	
बाईसवां प्रतिवेदन—उपस्थापित	.	.	१०२६
१९५४-५५ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांग—	.	.	
रेलवे —उपस्थापित	.	.	१०२६
१९५४-५५ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांग—	.	.	
आंध्र—उपस्थापित	.	.	१०२६
१९५५-५६ के लिये आंध्र का आय—	.	.	
ब्ययक—उपस्थापित	.	.	१०२७-२८
१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांग—रेलवे—	.	.	
माग संख्या १—रेलवे बोर्ड	.	.	१०२७-११३६

पटल पर रखे गये पत्र—

पौण्डों में दिये जाने वाले निवृत्ति वेतनों के भुगतान के बारे में दायित्व के
हस्तान्तरण के सम्बन्ध में भारत तथा ब्रिटेन की सरकारों के मध्य हुआ
पत्र-व्यवहार

११३७

समिति के लिये निर्वाचन—

राष्ट्रीय छात्र-सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति
१९५५-५६ के लिये अनुदानों की मांग—रेलवे—

११३७-३८

११३८-१२१६

मांग संख्या ३—विविध व्यय

मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन

मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—

मरम्मत और अनुरक्षण

मांग संख्या ६—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन कर्मचारी

मांग संख्या ७—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन (ईंधन)

मांग संख्या ८—साधारण कार्यवहन व्यय—

संचालन कर्मचारी और ईंधन के अतिरिक्त

मांग संख्या ९—साधारण कार्यवहन व्यय—

विविध व्यय

मांग संख्या १०—साधारण कार्यवहन व्यय—

श्रम कल्याण

मांग संख्या १०—सरकार द्वारा संचालित गैर-सरकारी लाइनों और दूसरों
को भुगतान

मांग संख्या ११—कार्यवहन व्यय—

अवक्षयण रक्षित निधि में विनियोग

मांग संख्या १२क—चालू लाइनों पर काम—

(राजस्व) —श्रम कल्याण

मांग संख्या १२ख—चालू लाइनों पर काम—

(राजस्व) श्रम कल्याण के अतिरिक्त

मांग संख्या १४—राजस्व रक्षित निधि में विनियोग

मांग संख्या १५—नई लाइनों का निर्माण—

पूंजी तथा अवक्षयण रक्षित निधि

मांग संख्या १६—चालू लाइनों पर नये काम

मांग संख्या १७—चालू लाइनों पर बदलाव के काम

मांग संख्या १८—चालू लाइनों पर काम—

विकास निधि

मांग संख्या १९—विज्ञापटम् वन्दरगाह पर पूंजी व्यय		
मांग संख्या २०—सामान्यराजस्व को देय लाभांश		
विनियोग (रेलवे) विधेयक पुरः स्थापित और पारित		१२५७-५८
१९५५-५६ के लिये लेखानुदान की मांगें		१२५८-७२
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक—		
पुरःस्थापित और पारित		१२७३-७४
श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक—पारित		१२८६-९४
विचार करने का प्रस्ताव—		
डा० केसकर		१२७४-७६
श्री एच० एन० मुकर्जी		१२७७-८०
श्री एन० सी० चटर्जी		१२८०-८१
श्री वेंकटरामन्		१२८१-८२
श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी		१२८२-८४
श्रीमती खोंगमेन		१२८४
श्री डी० सी० शर्मा		१२८४-८६
खण्ड १ से ३—पारित करने का प्रस्ताव—		
डा० केसकर		१२९४
अंक १४—शुक्रवार, ११ मार्च, १९५५		
तारांकित प्रश्न के उत्तर की शुद्धि		१२९५
सभा का कार्य—		
आन्ध्र का आय-व्ययक		१२९६-९८
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५४-५५ और लेखानुदानों की मांगें, १९५५-५६		
—आन्ध्र		१२९८-१३३८
आन्ध्र विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित और पारित		१३३७-३९
आन्ध्र विनियोग (लेखानुदान) विधेयक—		
पुरःस्थापित और पारित		१३३९-४०
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५४-५५—रेलवे		१३४०-४२
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक—		
पुरःस्थापित और पारित		१३४३-४६
रेलवे सामान (अवैध कल्जा) विधेयक—		
विचार करने तथा प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—असमाप्त—		
पंडित ठाकुर दास भार्गव		१३४३-४६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—		
बाईसवां, प्रतिवेदन—स्त्रीकृत		१३४६-४७

	स्तम्भ
प्रसारण निगम के बारे में संकल्प—अस्वीकृत	१३४७-५६
दाक व तार के वित्त के पृथक्करण के बारे में संकल्प—वापस ले लिया गया	१३५६-८५
श्रमिकों द्वारा सामूहिक संपर्णन के बारे में संकल्प—असमाप्त	१३८५-९४

मंक १५—शनिवार, १२ मार्च, १९५५

पटल पर रखे गये पत्र—

३१ दिसम्बर, १९५४ को समाप्त हुये अर्द्ध वर्ष में आई० एस० डी० लन्दन द्वारा स्वीकृत न किये गये न्यूनतम टेण्डर वाले मामलों का विवरण	१३९५
विभिन्न आश्वासनों, वचनों और प्रतिज्ञाओं पर सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही का विवरण	१३९५-९६
रेलवे सामान (अवैध कब्जा) विधेयक—प्रवर समिति को सौंपा गया .	१३९७-१४२१

विचार करने और प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव—

पण्डित ठाकुर दास भार्गव	१३९५-१४०५
श्री राघवाचारी	१४०६-०७
श्री सिंहासन सिंह	१४०७-०८
श्री आर० के० चौधरी	१४०८
श्री बर्मन	१४०८-०९
श्री मूलचन्द दूबे	१४०९-१०
श्री एस० सी० सामन्त	१४१०
सरदार हुक्म सिंह	१४१०-११
श्री बी० एन० मिश्र	१४११-१२
श्री एम० डी० जोशी	१४१२
श्री अलगेशन	१४१२-२०

धौषधीय तथा प्रसाधन सामग्री (उत्पादन शुल्क) विधेयक—संशोधित रूप

में पारित—	१४२१
विचार करने और प्रवर समिति को सौंपने के प्रस्ताव	१४२९-३०, १४४२, १४५२-५९
श्री ए० सी० गुहा	१४२१-२५
श्री बंसल	१४२५-२९
श्री डाभी	१४३०-३१
श्री एस० सी० सामन्त	१४३१-३२
श्री धुलेकर	१४३२-३३
पण्डित ठाकुर दास भार्गव	१४३३-३९
डा० रामा राव	१४३९-४०
श्री एन० राचया	१४४०-४१
श्री सिंहसन सिंह	१४४१-४२

	स्तम्भ
श्री नंद लाल शर्मा	१४४२-४६
श्री सी० आर० अग्निष्ठ	१४४६-४८
श्री एन० एम० लिंगम	१४४८-५२
खण्ड १ से २१ तथा अनुसूची पारित करने का प्रस्ताव—	१४६०-६६
श्री ए० सी० गुहा	१४६६-६७
समुद्र सीमा शुल्क (मंगोवन) विधेयक—समाप्त नहीं हुआ—	१४६७-७२
विचार करने का प्रस्ताव—	१४७४-८०
श्री ए० सी० गुहा	१४६७-७२
श्री सी० सी० शाह	१४७४-७८
श्री एच० एन० मुकर्जी	१४७८-८०
प्रधान मंत्री की नागपुर यात्रा के दौरान हुई घटना के बारे में वक्तव्य	१४७३-७४

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

११३७

११३८

लोक सभा

गुरुवार, १० मार्च, १९५५

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

१२ बजे मध्याह्न

पटल पर रखे गए पत्र

पौण्डों में दिए जाने वाले निवृत्ति वेतनों के भुगतान के बारे में दायित्व के हस्तान्तरण के सम्बन्ध में भारत तथा ब्रिटेन की सरकारों के मध्य हुए पत्र-व्यवहार

वित्त मंत्री (श्री सो० डौ० देशमुख) : पौण्डों में दिये जाने वाले निवृत्ति-वेतनों के भुगतान के बारे में दायित्व के हस्तान्तरण के सम्बन्ध में भारत तथा ब्रिटेन की सरकारों के मध्य हुए पत्र-व्यवहार के पत्रों की प्रतियां मैं सभा-पटल पर रखता हूं। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ३८]

समिति के लिए निर्वाचन

राष्ट्रीय छात्र-सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति

अध्यक्ष महोदय : मैं सभा को सूचित कर देना चाहता हूं कि राष्ट्रीय छात्र-सेना निकाय की केन्द्रीय मंत्रणा समिति के लिये

* राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तावित।

निम्नलिखित सदस्य चुने गये हैं :

१. पण्डित शिवनारायण फोतेदार,
२. श्री चौहथराम प्रताबराय गिडवानी।

१९५५-५६* के लिए अनुदानों की मांगें—रेलवे

अध्यक्ष महोदय : क्या अब सभी मांगें एक समय ही प्रस्तुत की जानी चाहियें अथवा बारी बारी से ?

अनेकों माननीय सदस्य : सभी को एक साथ।

श्री नम्बियार : हमें यूं करना चाहिये कि पहले तो ऐसी मांगों को इकट्ठा ले लें जिन के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव हैं, और फिर शेष मांगों पर विचार करें।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, अब मैं सभा के सम्मुख ऐसी मांगें रखता हूं जिन के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव हैं। और क्योंकि आप के सुझाव के अनुसार सामान्य चर्चा के लिये कोई समय रखने की आवश्यकता नहीं है, अतः मैं सीधे ही ऐसी मांगों पर चर्चा प्रारम्भ करता हूं जिन के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव हैं।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगोशन) : क्या प्रत्येक मांग के उपरान्त उसी समय उत्तर भी दे दिया जायगा ? मेरा विचार है कि उत्तर अन्त में दिया जाय।

अध्यक्ष महोदय : मेरा भी यही विचार है। वे मांगें जिन के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव हैं उन के उत्तर अन्त में दिये जायेंगे, और वे मांगें जिन के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव नहीं हैं, उन पर चर्चा नहीं की जायगी।

श्री राघवाचारी : नहीं, ऐसा नहीं होना चाहिये। सभी मांगों पर चर्चा होनी चाहिये, जैसे कि पिछले वर्ष किया गया था। हमारे पास अनेक स्थानीय शिकायतें हैं और हम चाहते हैं कि उन का उत्तर दिया जाय।

अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्यों के पास कोई शिकायतें हैं तो माननीय मंत्री को उन का उत्तर देना ही चाहिये—जैसे कि पिछले वर्ष किया गया था।

डा० सुरेश चन्द्र : पिछले वर्ष उत्तर नहीं दिया गया था।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : वास्तव में, पिछले वर्ष ज्ञापन दिया तो गया था, परन्तु उन दस पंक्तियों का उत्तर कभी कभी दस पृष्ठों में देना पड़ता है; और इस प्रकार से इन बातों ने रेलवे बोर्ड के कार्य को बहुत ज्यादा बढ़ा दिया है। तो भी हम प्रयत्न यही कर रहे हैं कि जहां तक हो सके सभी की सभी बातों का उत्तर देवें। और फिर हम ने यह भी निर्णय किया है कि इस सभा में जिन जिन बातों का निर्देश किया गया है, उन सभी का उत्तर दिया जाय। अतः हम माननीय सदस्यों द्वारा भेजे गये प्रश्नों का उत्तर दे रहे हैं। अतः मेरी यह प्रार्थना है कि ज्ञापनों के उत्तर देने के कार्य को इस वर्ष नहीं अपनाना चाहिये, क्योंकि यह तो व्यर्थ ही समय नष्ट करना है। वैसे म तो उन के प्रत्येक उचित और आवश्यक प्रश्न का उत्तर देने के लिये तयार हूं।

डा० सुरेश चन्द्र : माननीय मंत्री ने भले ही कितना प्रयत्न किया हो, परन्तु उन्होंने हमारी शिकायतों का कोई उत्तर नहीं दिया।

श्री राघवाचारी : मेरा विचार है कि हमें पिछले वर्ष की ही प्रक्रिया को अपनाना चाहिये। उसी ढंग से ही हम जनता की शिकायतें सरकार के सामने ला सकते हैं।

श्री एल० बी० शास्त्री : मेरा विचार है कि इस में थोड़ा सा अन्तर है। जब माननीय सदस्यों को यह कहा जायगा कि वे दस पंक्तियों का ज्ञापन प्रस्तुत करें तो प्रत्येक सदस्य एक एक ज्ञापन प्रस्तुत कर देगा, परन्तु जब उन्हें ज्ञापन पढ़ कर सुनाने के लिये कहा जायगा तो केवल वही सदस्य सामने आयेंगे जिन के पास वास्तव में कुछ कहने को होगा। मुझे इस बात का दुःख है कि अभी एक माननीय सदस्य ने यह कहा है कि उन के प्रश्नों का उत्तर नहीं दिया गया। मैं तो संसद् के सदस्यों के प्रत्येक प्रश्न का उत्तर देने में सदा सावधानी से काम लेता हूं।

अध्यक्ष महोदय : ज्ञापन भेजने की इस प्रणाली की ऐतिहासिक पृष्ठभूमि में आप को बताता हूं। आज से दो वर्ष पूर्व रेलवे के भारी कामों को दृष्टि में रखते हुए सभी स्थानीय शिकायतों का उत्तर देना रेलवे मंत्री के लिये संभव नहीं था। इसलिये हम ने इस ढंग को अपनाया था कि शिकायतें दस पंक्तियों में लिख कर ज्ञापन के रूप में भेज दी जायें। इस बार भी हम उसी उपाय को अपना रहे हैं, परन्तु वे शिकायतें केवल 'स्थानीय शिकायतें' ही होनी चाहियें। पिछले वर्ष ४६६ सदस्यों में से केवल ११० सदस्यों के ज्ञापन आये थे।

एक और बात भी है। यदि माननीय सदस्य सीधे ही रेलवे मंत्री को अपनी शिकायतें

भेजेंगे तो वे बहुत कुछ लिख डालेंगे । अतः वहीं पर सभा में ही ज्ञापन प्रस्तुत करने की प्रक्रिया ठीक रहेगी । इसलिये हमें इस प्रकार अवराना नहीं चाहिये कि सरकार का कार्य अधिक है । यदि कार्य अधिक हुआ तो सभा निश्चित रूप से ही अतिरिक्त कर्मचारी रखने की मंजूरी देगी । मैं इस सभा के समक्ष यही कुछ कहना चाहता हूँ ।

श्री एल० बी० शास्त्री : यदि श्रीमान् की ऐसी इच्छा है तो मैं इसे स्वीकार करने को तैयार हूँ । आप इसे सभा के समक्ष न रखें ।

अध्यक्ष महोदय : अतः पुरानी प्रक्रिया ही चलेगी—यदि किसी ज्ञापक में किसी सामान्य बात का उल्लेख हो तो उस की स्वीकृति नहीं दी जायगी । इस के बाद हमें इस प्रकार के ज्ञापकों के देने के लिये समय-सीमा निर्धारित करनी चाहिये । मैं समझता हूँ कि प्रत्येक सदस्य अपने साथ अपनी आपत्तियों की एक दीर्घ सूची भी लिये रहता है । इसलिये हमें इसे कल ५ बजे पर रख लेना चाहिये—यदि उस के पूर्व कोई ज्ञापक प्राप्त न हुआ तो उस पर विचार नहीं किया जायगा ।

श्री झूलन सिंह (सारन उत्तर) : कहां प्राप्त हो ?

अध्यक्ष महोदय : सूचना कार्यालय (नोटिस ऑफिस) में ।

अनुदानों की ये मांगें अध्यक्ष महोदय ने प्रस्तुत कीं :

मांग संख्या	शीर्ष	राशि	रूपये
४	साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन .	३०,८४,४१,०००	
५	साधारण कार्यवहन व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण	७५,३९,४८,०००	
६	साधारण कार्यवहन व्यय—संचालन कर्मचारी .	४८,१४,९६,०००	
७	साधारण कार्यवहन व्यय—विविध खर्च .	३६,०२,६९,०००	

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
		रुपये
९-क	साधारण कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	५,०८,३१,०००
१२-क	चालू लाइनों पर काम—(राजस्व)—श्रम कल्याण	१,०७,४५,०००
१५	नई लाइनों का निर्माण—पूंजी तथा अवक्षयण रक्षित निधि	५,६५,८७,०००
१८	चालू लाइनों पर काम—विकास निधि	१२,३४,४४,०००

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि	पर्ये
४	श्री नम्बियार .	दक्षिण रेलवे में उन्हीं रेलवे पदाधिकारियों को निरन्तर रूप से उन्हीं पदों पर रखना, जिन के विरुद्ध भ्रष्टाचार जांच समिति में भ्रष्टाचार के गम्भीर आरोप लगाये गये थे ।		१००
४	श्री नम्बियार .	उन रेलवे कर्मचारियों को पहले वाली रियायतें देने से इन्कार किया जाना जो दक्षिण रेलवे पर कावेरी के पुल से आगे ड्यूटी पर जाते हैं और जिन्हें आवास-स्थान भी नहीं दिये गये हैं ।		१००
४	श्री नम्बियार .	रेलवे पदाधिकारियों का श्रमिकों के प्रति-निधि मंडल तथा सामूहिक अम्यावेदनों को लिखित अथवा व्यक्तिगत रूप से भी प्राप्त करने से इन्कार ।		१००
४	श्री नम्बियार .	रेलवे में सुरक्षा दल की एक्स ब्रांच (शाखा) की श्रम-विरोधी बढ़ती हुई गतिविधियां ।		१००
४	श्री नम्बियार .	श्रम तथा कार्मिक संघों की गतिविधि के विरुद्ध सशस्त्र सुरक्षा दल को बुलाने की धमकी ।		१००

मांग

संख्या

कटौती प्रस्तावक

कटौती आधार

कटौती

राशि

रुपये

४ श्री नम्बियार .	तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के मकानों के किराये में भारी वृद्धि और दक्षिण रेलवे में संरक्षण व्यय में एक प्रतिशत की और वृद्धि का लागू करना ।	१००
४ श्री नम्बियार .	लोको शेडों को फैक्टरीज एक्ट की व्याप्ति में लाना ।	१००
४ श्री नम्बियार .	चालू लाइनों पर के श्रमिकों तथा कर्मचारियों को सार्वजनिक छुट्टियां दिलाने की आवश्यकता ।	१००
४ श्री नम्बियार .	दक्षिण रेलवे की बस्तियों में मेहतरों की वर्दी और पूर्वी रेलवे के चिकित्सा विभाग के सभी मेहतरों के लिये वर्दी ।	१००
४ श्री नम्बियार .	रेलवे कर्मचारियों के स्थानान्तरण, के संबंध में उन के बच्चों की शिक्षा सुविधाओं और भाषा की कठिनाइयों का ध्यान न रखा जाना ।	१००
४ श्री नम्बियार .	पूर्वी रेलवे के नैनपुर जिले के मैट्रिक से नीचे तक शिक्षा प्राप्त सिगनेलों की पद-अवनति ।	१००
४ श्री नम्बियार .	१ मार्च, १९५५ से दक्षिण रेलवे द्वारा चलाये जाने वाले भोजनालयों में स्टाल वालों तथा वाहकों को मुफ्त खाना देने की सुविधा में कमी ।	१००
४ श्री नम्बियार .	दक्षिण रेलवे पर शोरणपुर में, १६ फरवरी, १९५५ को एक सहायक जल-टंकी का गिर जाना जिस के परिणामस्वरूप एक बालक की मृत्यु हुई और ५ बच्चे घायल हुए ।	१००
४ श्री नम्बियार .	भूतपूर्व बी० एन० रेलवे में कार्य करने वाले गैंग के श्रमिकों के कार्यकाल में छिँ ।	१००

मांग
संख्या

कटौती प्रस्तावक

कटौती आधार

कटौती
राशि

रुपये

१००

५ श्री नम्बियार गोल्डन रॉक्स के केन्द्रीय वर्कशाप में अस्थायी रूप से की गई पद-उन्नतियों को स्थानी करने से इन्कार ।

५ श्री नम्बियार दक्षिण रेलवे पर श्रमिकों की छट्टी के वेतन, भत्ते, आदि काट कर अस्थायी रूप से उन्नत किये गये दस्तकारों तथा श्रमिकों पर “कार्यवहन भत्तों” के नियम लागू करने की धमकी । १००

५ श्री नम्बियार गोल्डन राक, केन्द्रीय वर्कशाप की मशीन शाप, और इंजीनियरिंग शाप तथा विद्युत् कारखाने के फोरमैनों की उन्नति में उन की वरिष्ठता की ओर ध्यान न देना । १००

५ श्री नम्बियार विल्लपुरम् (दक्षिण रेलवे) में ज़िला मकै-निकल इंजीनियर्ज दृप्तर में वार्ड के वेतन वृद्धियां काट कर, पद-अवनतियां कर के और स्थानान्तरण कर के डेमा । १००

५ श्री नम्बियार लोको शेडों में दस्तकारों तथा श्रमिकों की कमी तथा उस के परिणामस्वरूप छुट्टी, आदि देने से इन्कार । १००

६ श्री लुषार चटर्जी तीय श्रे. वी के वर्ग के कर्मचारियों में छुट्टी के लिये रक्षित कर्मचारिवन्द की संख्या में वृद्धि की आवश्यकता । १००

६ श्री तुषार चटर्जी पूर्वी रेलवे के स्टेशन मास्टरों तथा सहायक स्टेशन मास्टरों (न्यून वेतन-स्तर) के अपर्याप्त वे स्तर । १००

मांग
संख्या

कटौती प्रस्तावक

कटौती आधार

कटौती
राशि

रुपू

६	श्री नम्बियार .	मैट्रिक तथा मट्रिक से नीचे के ड्राइवरों तथा फायरमैनों के तेन निर्धारण में मत भेद ।	१००
६	श्री नम्बियार .	सामान तथा पार्सल ले जाने में अधिक विलम्ब और सामान को गलत स्थानों पर ले जाना जिस के परिणामस्वरूप व्यापारियों तथा उपभोक्ताओं को हानि वं कठिनाई होती है ।	१००
६	श्री नम्बियार .	चलती गाड़ी के टिकट निरीक्षकों को “चलते कर्मचारी” समझना ।	१००
६	श्री नम्बियार .	जहाजी प्रांगणों में जहाजों में माल लादने तथा उतारने के लिये श्रेमिकों के ठेके पर रखे जाने की प्रणाली को बन्द करने की आवश्यकता ।	१००
६	श्री तु र चटर्जी	पूर्वी रेलवे के हावड़ा डिज़िजन में पवा कटवाने वाले कर्मचारियों ने भविष्य निधि संबंधी प्रेमाणपत्रों का ने मिलना ।	१००
६	श्री नम्बियार .	वात्रियों तथा रेलवे कर्मचारियों की रेलवे दुर्घटनाओं में मृत् तथा उन के आहत ने के लिये प्रतिकर ।	१००
६	श्री नम्बियार .	भविष्य निधि की समस्त दत्त राशि का सारे कर्मचारियों को उन की निवृत्ति अथवा सेवोन्युक्ति के समय दिया जाना और उस में “असन्तोषजनक सेवा” के लिये किसी प्रकार की कटौती का न होना ।	१००
६-क	श्री नम्बियार .	रेलवे कर्मचारियों के लिये स्वास्थ्य तथा चिकित्सी सेवाओं, शिक्षा, कैंटीन तथा अन्य सुविधाओं की कमी ।	१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
६-क श्री नम्बियार .	पहले रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों को दी जाने वाली निश्चल्क औषधीय-चिकित्सा सेवा को पुनः आरम्भ करने की आवश्यकता ।		रुपये १००
६-क श्री नम्बियार .	गोल्डन राक (दक्षिण रेलवे) के केन्द्रीय रेलवे वर्कशाप में कैंटीन का असन्तोष-जनक संचालन ।		१००
६-क डा० रामा राव .	रेलवे कर्मचारियों के लिये चिकित्सा तथा स्वास्थ्य सेवाओं का अपर्याप्त प्रबन्ध ।		१००
१२-क श्री टी० बी० विठ्ठल राव (खम्मम्)	सिकन्दराबाद में लेखा कर्मचारियों के १५० आवास स्थानों के निर्माण में विलम्ब ।		१००
१२-क श्री टी० बी० विठ्ठल राव	केन्द्रीय (सेन्ट्रल) रेलवे के लालागुदा और सिकन्दराबाद के आवास स्थानों में बिजली कनैक्शनों के उपबन्ध करने की आवश्यकता ।		१००
१२-क श्री एन० बी० चौधरी (घाटल)	खड़गपुर में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिये सफाई, जल संभरण, तथा प्रकाश के प्रबन्धों का उपबन्ध करना ।		१००
१२-क श्री हेम राज (कांगड़ा)	उत्तर रेलवे की कांगड़ा घाटी रेलवे के मंगवाल तथा समलोटी स्टेशनों पर नये फाटकों का निर्माण ।		१००
१५ डा० रामा राव	दक्षिण रेलवे पर काकिनाडा-कोटिपल्ली की उखड़ी हुई लाइन को दोबारा बिछाने की सरकार की असफलता ।		१००
१५ श्री गाडिलिंगन् गौड़ (करनूल)	एक नई लाइन जो मैसूर राज्य के सिरमप्पा को आंध्र राज्य के करनूल नगर से अदोनी तथा थेम्मिगनूर के रास्ते बड़ी पटरी द्वारा मिलाये ।		१००

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
		स्पष्ट	
१५ श्री टी० बी० विठ्ठल राव .	पारसिया तथा नागपुर के मध्य की छोटी पटरी की लाइन को बड़ी पटरी में परिवर्तित करना ।		१००
१६ श्री गाडिलिंगन् गौड़ .	आंध्र राज्य में करनूल रेलवे स्टेशन तथा आदोनी रेलवे स्टेशन पर विश्राम के कमरों आदि का निर्माण ।		१००
१६ श्री तुषार चटर्जी .	दनकुनी (पूर्वी रेलवे) आदि स्टेशनों पर उचित प्रकाश के उपबन्ध की कमी ।		१००
१६ श्री तुषार चटर्जी .	बांतुरा जैसे महत्वपूर्ण स्टेशनों पर धरातल से ऊंचे प्लेटफार्मों की आवश्यकता ।		१००
१६ श्री तुषार चटर्जी .	पूर्वी रेलवे के डिब्बों में टूटे हुए स्वच बोर्डों की मरम्मत की आवश्यकता ।		१००
१६ श्री तुषार चटर्जी .	हावड़ा तथा बर्दवान (पूर्वी रेलवे) के मध्य चलने वाली रेकों (गाड़ी के डिब्बों) में संडास, आदि का न होना ।		१००
१६ श्री तुषार चटर्जी .	गाड़ियों की सफाई आदि के लिये अधिक अच्छी व्यवस्था की आवश्यकता ।		१००
१६ श्री नम्बियार .	दक्षिण रेलवे में तंजोर तथा अन्य स्टेशनों पर सामान रखने के स्थानों का अभिनवीकरण ।		१००
१६ श्री नम्बियार .	गोल्डन रॉक रेलवे स्टेशन पर सेन्टनीर-पुरम् (दक्षिण रेलवे) जाने वाले यात्रियों के लिये एक ऊपरी पुल का उपबन्ध करना ।		१००
१६ श्री नम्बियार .	दक्षिण रेलवे के मायावरम् स्टेशन के उपाहार-गृह के पीछे छकड़े तथा जुत्कों के ठहराये जाने के स्थान का उपबन्ध करना ।		१००

मांग
संख्या

कटौती प्रस्तावक

कटौती आधार

कटौती
राशि

रूपबे

१८ श्री एन० बी० चौधरी .	पूर्वी रेलवे के चन्द्रकोण रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त जल दाय की व्यवस्था करने में असफलता ।	१००
१८ श्री एन० बी० चौधरी .	रेलवे के लिये पंचवर्षीय योजना के अधीन अतिरिक्त विकास कार्यों के निमित्त अतिरिक्त कर्मचारियों को नियुक्त न किया जाना ।	१००
१८ श्री एन० बी० चौधरी .	एकीकृत पूर्वी रेलवे में अतिरिक्त-समय के भले ।	१००
१८ श्री एन० बी० चौधरी .	खडगपुर वर्कशाप म नई दरों का लागू होना ।	१००
१८ श्री एन० बी० चौधरी .	रेलवे कर्मचारियों की भविष्य निधि, उप-दान तथा अन्य देय रकमों के बारे में निपटारे में विलम्ब ।	१००
१८ श्री एन० बी० चौधरी	हावड़ा तथा बांकुरा के मध्य कतिपय स्टेशनों तथा गाड़ियों पर अपर्याप्त प्रकाश व्यवस्था ।	१००
१८ डा० रामा राव .	प्लेटफार्मों पर तथा प्रतीक्षालयों में बहुत निम्न प्रकार के संडासों का होना ।	१००

अध्यक्ष महोदय : सभी मांगें और कटौती प्रस्ताव जोकि अब तक प्रस्तुत किये जा चुके हैं, सभा के सामने हैं और इन पर चर्चा की जा सकती है ।

श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) : क्या प्रत्येक व्यक्ति को जिस ने रेलवे आय-व्ययक की सामान्य चर्चा में भाग लिया था, मांगों पर भी बोलने का समर्थ दिया जायेगा और क्या मांगों पर चर्चा के लिये कोई समय सीमा भी निश्चित की जायेगी ?

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में यह एक वांछनीय प्रथा है कि जो लोग सामान्य चर्चा में भाग ले चुके हैं, उन्हें बार बार बोलने का अवसर न दिया जाये । उन्हें उन सदस्यों के लिये समय देना चाहिये जो विशिष्ट रूप से किसी कटौती प्रस्ताव के सम्बन्ध में बोलना चाहते हैं । दूसरे प्रश्न के सम्बन्ध में, मेरा विचार यह है कि चूंकि चर्चा का क्षेत्र सीमित होगा, इसलिये प्रत्येक वक्ता को १० मिनट से अधिक समय नहीं लेना चाहिये ।

सब कटौती प्रस्तावों पर एक साथ चर्चा होगी।

डा० रामा राव : मेरे तीन कटौती प्रस्ताव हैं।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

पहला प्रस्ताव रेलवे कर्मचारियों को दी जाने वाली डाक्टरी सहायता के बारे में है। रिपोर्ट में कहा गया है कि सरकार इस मामले की ओर बहुत ध्यान दे रही है। परन्तु रिपोर्ट के अंक २ के पृष्ठ २४२ पर दिये गये आंकड़ों से पता चलता है, कि लगभग सभी बीमारियों का जिन की सूची दी गई है, आपात बढ़ गया है और मौतों की संख्या भी बढ़ गई है। कर्मचारियों की संख्या में लगभग २ $\frac{1}{2}$ प्रतिशत वृद्धि हुई है, किन्तु बीमारियों का आपात बहुत बढ़ गया है और रेलवे प्रशासन की डाक्टरी सेवा में कोई सुधार नहीं हुआ। एक उदाहरण यह है कि देश भर की रेलवे में ५४ एक्स-रे संयंत्र हैं और दक्षिण रेलवे में जोकि ६ हजार मील लम्बी है, केवल ६ एक्स-रे संयंत्र हैं, जोकि बिल्कुल अपर्याप्त हैं। आप जानते हैं कि क्षयरोग का पता लगाने के लिये ऐसे संयंत्र आवश्यक हैं और आंकड़ों से प्रकट है कि यह रोग बढ़ता जा रहा है। रेलवे के मुख्य चिकित्सा पताधिकारी का कहना है कि रेलवे कर्मचारियों के लिये जिन्हें यह रोग है, अस्पतालों में कम से कम ६०० स्थान होने चाहियें। किन्तु नवीनतम आंकड़ों से पता चलता है कि इन की कुल संख्या १५१ है। इस से स्पष्ट है कि स्थिति कितनी शोचनीय है। मेरे विचार में यदि रेलवे की स्वास्थ्य सेवायें स्वास्थ्य मंत्रालय को सौंप दी जायें, तो डाक्टरी सहायता का स्तर ऊचा हो सकता है।

काकीनाडा—कोकीपल्ली लाइन के, जोकि युद्ध में उखाड़ ली गई थी, फिर से

चालू करने के प्रश्न पर मैं शुरू से जोर देता रहा हूं। किन्तु रेलवे बोर्ड ने अभी तक कुछ नहीं किया। इस की लम्बाई केवल २६ मील है। मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्रालय व्यासंभव शीघ्र इसे पुनः चालू करेगा।

अन्त में मैं उन टट्टियों का उल्लेख करना चाहता हूं जोकि प्लैटफार्मों और प्रतीक्षालयों में बनी हुई हैं। ये बहुत पुरानी किसम की हैं और तीसरे दर्जे की टट्टियां इतनी गन्दी रहती हैं कि उन में प्रवेश करना भी साहस का काम है। इन के स्थान पर सैप्टिक टैंक वाली टट्टियां होनी चाहियें। छोटे स्टेशनों पर सस्ती किन्तु वैज्ञानिक और आधुनिक प्रकार की टट्टियां बनाई जा सकती हैं। यह न केवल यात्रियों की सुविधा के लिये बल्कि उन के स्वास्थ्य के लिये भी अत्यधिक महत्वपूर्ण है, क्योंकि वैज्ञानिक और साफ़ टट्टियां न होने के कारण बहुत सी बीमारियां फैलती हैं।

श्रीमती अम्मा स्वामीनाथन (डिडी-गल) : पिछले कुछ मासों के दौरान मैं मुझे दक्षिण रेलवे पर कई बार सफर करने का अवसर मिला है और मैं ने न केवल तीसरे दर्जे के डिब्बों बल्कि दूसरे दर्जे में भी शौचालयों को बहुत गन्दी हालत में देखा है। यदि रेलवे अधिकारियों से पूछा जाये कि इन की मरम्मत क्यों नहीं की गई, तो वे कहते हैं कि हमारे पास समय नहीं था। मैं ने यह भी देखा है कि दक्षिण रेलवे में चलने वाली गाड़ियों के डिब्बों की अपेक्षा बहुत खराब हालत में होते हैं। ग्रैंड ट्रंक एक्सप्रेस में स्त्रियों के डिब्बे में बैठना भी कठिन होता है।

मद्रास जाने वाली गाड़ी में सफर करते हुए मैं ने देखा कि तीसरे दर्जे में सफर करने वाली स्त्रियां प्रत्येक बड़े स्टेशन पर उतर कर प्लैटफार्म पर लगे हुए नलों पर नहीं बैठती।

[श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन]

जाती हैं जबकि सब लोग देख रहे होते हैं। यह उचित नहीं है। उन के लिये तीसरे दर्जे के स्नानागारों में नहाने का कोई प्रबन्ध नहीं होता। मैं चाहती हूं कि माननीय मंत्री इस ओर ध्यान दें।

मद्रास से मंगलौर जाने वाली गाड़ी में, विशेष कर तीसरे और इंटर दर्जों में अत्यधिक भीड़ रहती है। मेरे विचार में रेलवे मंत्रालय को ऐसा प्रबन्ध करना चाहिये कि अधिक लोग जनता गाड़ियों में, जिन में भीड़ कम होती है, सफर किया करें। मद्रास-मंगलौर एक्सप्रेस में सुविधाओं का अधिक ध्यान रखना चाहिये।

तीन या चार वर्ष पूर्व में ने मद्रास और डिडीगल नगरों में फाटक सम्बन्धी कठिनाइयों की ओर ध्यान दिलाया था और रेलवे मंत्री ने वचन दिया था कि ऊपर के पुल शीघ्र बनाये जायेंगे। मैं आशा करती हूं कि अगली पंच वर्षीय योजना की अवधि में इन पुलों को बना दिया जायेगा।

श्री राधा रमण (दिल्ली नगर) : सभापति जी, मैं आप का बड़ा धन्यवाद करता हूं कि आप ने मुझे थोड़ा सा समय रेलवे की डिमांड्स पर बोलने को दिया।

मैं इस थोड़े समय में दो तीन बातों की तरफ अपने माननीय मंत्री, रेलवे, का ध्यान खींचना चाहता हूं।

पहली बात जो मुझे देखने को मिली है वह यह है कि इस समय जो कोचेज रेलवे मिनिस्ट्री बनवा रही है और खास तौर पर थर्ड क्लास वालों के लिये, उन कोचेज में कुछ ऐसा ढंग रखा गया है कि ऊपर नीचे तीन सीटें रखी गई हैं, और बीच बीच में जगह इतनी कम है कि जो यात्री सफर करते हैं उन को काफी दिक्कत होती है।

जो इस वक्त सैकिंड क्लास के कम्पार्टमेंट हैं वह भले ही खुशनुमां हैं, देखने में अच्छे लगते हैं, लेकिन अगर सैकिंड क्लास का यात्री उन में सफर करता है तो वह देखता है कि चार सीटें एक छोटे से खाने में बनाई गई हैं जिस में बैठना दुश्वार होता है और सामान रखना तो और भी मुश्किल होता है। मुझे ऐसा लगता है कि ये कोचेज बनाते वक्त हम ने कुछ इंगलिस्तान या दूसरे उन मुल्कों का कि जहां सरदी बहुत पड़ती है स्थाल रखा है, और इस बात का स्थाल नहीं रखा कि हिन्दुस्तान के लोगों को इन रेल-गाड़ियों में सफर करते वक्त किन खास चीजों की ज़रूरत होती है। आप जानते हैं कि विलायत में जो यात्री सफर करते हैं ज्यादातर वह अपने साथ बहुत ज्यादा सामान भी नहीं रखते हैं, यहां तक कि बिस्तर बगैरह भी उन को जगह जगह मिल जाते हैं। लेकिन हिन्दुस्तान का तरीका कुछ अलग है, और उस के मुताबिक मैं समझता हूं कि यह जो कम्पार्टमेंट थर्ड क्लास के या सैकिंड क्लास के बनाये गये हैं यह असुविधाजनक हैं, और उन में इस बात का स्थाल रखा जाना अच्छा होगा कि हमारे देश के यात्रियों को ज्यादा सुविधा मिले और सीटों के बीच में जो जगहें हों वह ज्यादा हों। इस से पहले जो कम्पार्टमेंट थे वे ज्यादा अच्छे थे। अब जो बने हैं वे बिल्कुल खाने से हैं, और मैं समझता हूं कि अगर उन को जारी रखेंगे तो उस से हम लोगों को तकलीफें होंगी।

इस के अलावा मैं रेलवे के मुलाजिमीन की वर्दी के बारे में ज़िक्र करना चाहता हूं। ये मुलाजिमीन सारे देश में फैले हुए हैं। मैं ने पिछली बार भी इस बात का ज़िक्र किया था। मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि उन की वर्दी के बारे में हम ने कोई तबदीली

नहीं की है। मैं देखता हूं कि उन की वही अंग्रेजी नुमां वर्दी चली आती है। मेरा अपना स्थाल यह है कि अब इस बदले हुए वातावरण में हम यह बहुत अच्छा करेंगे अगर इन वर्दियों को, जो अंग्रेजी सरकार के वक्त में उन को दी गई थीं और उसी तर्ज की चली आ रही हैं, बदल कर कुछ हिन्दुस्तानी ढंग हम उन के अन्दर लायें। और उस के साथ साथ अगर हम वर्दियों में खादी का भी प्रचार करें तो वह बहुत अच्छा होगा। मैंने बहुत सी लाइनों पर यही देखा है कि खुले गले के कोट का और पतलून का रिवाज है। मैं पतलून और खले गले के कोट के खिलाफ नहीं हूं लेकिन मैं यह ज़रूर समझता हूं कि उन वर्दियों में एक परिवर्तन होने की आवश्यकता है कि जो हमारे देश के अनुसार हो और देशवासियों को ज्यादा प्रियकर भी हो। इसलिये मैं यह चाहता हूं कि हमारे रेलवे के मंत्री इस विषय पर विचार करें और वर्दियों में एक मुनासिब परिवर्तन करें और उस के लिये कपड़ा भी जहां तक हो सके वह खादी का इस्तैमाल करें। हम खादी का प्रचार अपने देश में करना चाहते हैं और उस के ज़रिये हम बहुत गरीबों का फायदा भी कर सकते हैं।

तीसरी चीज़ जो मैं आप के सामने रखना चाहता हूं वह यह है कि अमूमन यह देखने में आया है कि हमारे स्टेशनों पर जितने भी भोजनालय हैं ये ठेकेदारों की तरफ से चलाये जाते हैं। उस का नतीजा यह होता है कि वह ठेकेदार दूसरे ठेकेदार रखते हैं। यानी जो वेंडर हैं वे भी ठेकेदार हैं और जो स्टेशन पर भोजनालय हैं उन को भी ठेकेदार चलाते हैं। इस का नतीजा यह होता है कि भोजन जितना पवित्र और स्वच्छ और सस्ता होना चाहिये वह नहीं होता। सरकार ने एक कीमत रख दी है और उस कीमत में भी ठेकेदार को बचत की

गुंजाइश है और जो उस के नीचे के ठेकेदार होते हैं उन के लिये भी बचत की गुंजाइश होती है। इसलिये मेरी रेलवे मंत्री से प्रार्थना है कि इस के लिये वह कोआपरेटिव ढंग रखें और हर स्टेशन पर जहां वह ठेकेदार रखते हैं वहां कोआपरेटिव सोसाइटियां बना दें जिन के ज़रिये से यह भोजनालय चलें, तो शायद हम को पवित्र भोजन भी मिल सके, उस की क्वालिटी में भी कुछ सुधार हो और वह सस्ता भी मिल सके।

इस बहस के दौरान में यह जिक्र आया था कि कहीं कहीं सरकार ने अपने आप भी भोजनालय खोले हैं और उस तर्जे को भी सरकार कर रही है। उस में कुछ ऐसा भी बताया गया कि जितना वक्त और खर्च उस में लगता है उतना सरकार को उस से फायदा नहीं होता। लेकिन अगर ऐसी चीज़ नहीं है, अगर ऐसा हो तो बहुत ही ठीक है, अगर सरकार इस को अपने ऊपर ले ले, अपने तहत में ले ले और भोजन की शुद्धता, पवित्रता और सस्तेपन को देखे तो मुझे इस में कोई सन्देह नहीं है कि वह चीज़ सब से अच्छी होगी और उत्तम होगी लेकिन अगर ऐसा न कर सके तो मेरी यह प्रार्थना ज़रूर है कि वह इस कोआपरेटिव के सिस्टम को सारे हिन्दुस्तान के अन्दर ट्राई कर के देखे, क्योंकि मैं समझता हूं कि ऐसा करने से ज़रूर भोजन अच्छा भी मिलेगा और सस्ता भी मिलेगा।

आखिर में मैं यह अर्ज़ करना चाहता हूं कि देहली के चन्द स्टेशंस जो आसपास के हैं सुबर्बन, उन के सम्बन्ध में मैं ने एक बार पहले भी मंत्री महोदय का ध्यान दिलाया था लेकिन उस सिलसिले में शायद धनाभाव से या प्रायरिटी न मिलने के कारण कुछ क्रदम आगे नहीं बढ़ा लेकिन मेरा अपना ख्याल यह है कि वक्त आ गया है जब हमें

[श्री राधा स्मण]

इस काम को पूरा करना है। हम राजधानी के अन्दर रहते हैं और राजधानी के आसपास के स्टेशनों की अवस्था अगर गन्दी देखते हैं तो वह कुछ मुनासिब बात नहीं मालूम होती। शाहदरा एक छोटा सा टाउन था, गांव के मुआफिक था, लेकिन अब वह एक शहर बन गया है और करीब करीब उस की ५०, ६० हजार की आबादी है। अगर आप वहां जा कर देखें तो आप पायेंगे कि उस रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के बैठने के बास्ते माकूल इन्तजाम नहीं है, न कोई वहां पर सेकेंड क्लास का वेटिंग रूम है और थर्ड क्लास का तो कहना ही क्या। सारा शाहदरा का स्टेशन सच पूछा जाय तो एक गांव के लिये आज से बहुत वर्ष पहले तैयार किया गया था लेकिन शाहदरा की इस बढ़ती हुई आबादी को और वहां की आमद रफत को देखते हुए मैं यह समझता हूं कि उस स्टेशन में जल्दी से जल्दी परिवर्तन करने की आवश्यकता है और खास तौर पर उन मामलों में कि जिन मामलों से वहां के लोगों को कम से कम सुविधा जो रेल को देनी चाहिये वह मिल सके। इसी तरह से मैं देखता हूं कि सब्जीमंडी का स्टेशन भी काफी रौनक की जगह हो गया है और वहां पर काफी यात्री चढ़ते और उत्तरते हैं और सब्जीमंडी के स्टेशन पर जो आज से बीस वर्ष पहले या तीस वर्ष पहले सुविधायें दी गई थीं वह ना के बराबर हैं और आज जबकि वह राजधानी के इतने करीब है, तो उस स्टेशन की भी कुछ सुधि लेनी चाहिये और वहां पर यात्रियों की सुविधा के लिये उचित व्यवस्था होनी चाहिये। जो कम से कम सुविधायें एक पसेंजर ट्रेफ़िक के लिये जरूरी हैं, वह वहां होनी चाहिये। इसी तरह से मैं अपने रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान सराय रहेला रेलवे स्टेशन की तरफ दिलाना चाहूंगा। मैं समझता हूं कि

वे बहुत विशेष स्टेशंस हैं जिन की तरफ मंत्री महोदय का ध्यान जाना चाहिये और उस में खास तौर पर पसेंजर्स की एमिनिटीज़ का जो सवाल है, उस की तरफ उन का ध्यान जाना चाहिये और उसे हल करना चाहिये।

एक आखिरी बात जो मैं कहूंगा उस के बारे में पहले मंत्री महोदय ने यकीन दिलाया था कि लेविल कौसिंग देहात के आसपास जो हैं जिन में बाज़ औकात पसेंजर्स को और वहकिल्स को दस, दस और पन्द्रह, पन्द्रह मिनट खड़े रहना पड़ता है, आना जाना बन्द हो जाता है, मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय उस तरफ भी ध्यान देंगे क्योंकि देहली काफी बढ़ गया है और इस की आबादी दिनों दिन बढ़ती जाती है और इस की आबादी कम होने की कोई आशा भी नहीं है। इसलिये इस बढ़ती हुई आबादी को ध्यान में रखते हुए हमें इन लेविल कौसिंग्स के ऊपर या तो ओवर ब्रिजेज़ बनाना चाहिये या अंडर ब्रिजेज़ बनाना चाहिये जल्द से जल्द और अगर इस की तरफ ध्यान दिया गया है तो मैं कहूंगा कि वह नाकाफ़ी है और इस ओवर और ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिये। मैं एक बार फिर धन्यवाद देता हूं, मौका देने के लिये और उन डिमांड्स की जो रेलवे मिनिस्टर साहब ने रखी हैं, उन की तारीद करता हूं।

श्री कक्कन (मदुरै—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : मैं माननीय मंत्री का ध्यान मदुरई से करईकुड़ी तक नई लाइन है निर्माण के प्रश्न की ओर दिलाना चाहता हूं। इस का सर्वेक्षण समाप्त हो चुका है। किन्तु निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया। यह एक महत्वपूर्ण लाइन है जो पिछड़े हुए क्षेत्र में से गुजरती है और जो वहां के लोगों के लिये बहुत उपयोगी सिद्ध होगी। और इस क्षेत्र में रहने वाले गरीब विद्यार्थी मदुरई

और करईकुड़ी के कालिजों में पढ़ने जा सकेंगे। इस की लम्बाई केवल ५० मील है और इस पर केवल एक करोड़ रुपया खर्च आयेगा। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस लाइन के निर्माण को अगली पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित करें।

श्री नम्बियार : मैं अपने कटौती प्रस्तावों को पांच मुख्य मदों में संक्षिप्त रूप से प्रस्तुत करने का प्रयत्न करूँगा।

सब से पहले माननीय मंत्री हमें यह बतायें कि उन्होंने अगले वर्ष के लिये ७.१४ करोड़ रुपये का आवंटन विकास निधि से निकाल कर राजस्व रक्षित निधि में क्यों रख दिया है।

दूसरी बात जिस की ओर मैं उन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ यह है कि रेलवे के उच्च पदाधिकारियों में बहुत भ्रष्टाचार फैला हुआ है। इसे रोकने के लिये कार्यवाही करना आवश्यक है।

तीसरी बात यह है कि रेलवे के कर्मचारियों को परेशान और तंग करने की अधिक चेष्टा की जा रही है। मेरे पास इस सम्बन्ध में बहुत शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

चौथी बात यह कि लाइनों और इंजनों और डिब्बों आदि की हालत बहुत खराब है। इन की मरम्मत ठीक तरह नहीं की जाती। अन्तिम बात यह है कि कर्मचारियों के कल्याण के लिये सुविधायें बहुत अपर्याप्त हैं।

पहले विषय के बारे में, मैं सदन का ध्यान रेलवे अभिसमय समिति की रिपोर्ट के पैरा २६ की ओर दिलाता हूँ।

राजस्व-रक्षित निधि के सम्बन्ध में समिति ने कहा है कि इस निधि के लिये

शेष रोकड़ की कोई न्यूनतम मात्रा निश्चित करना अथवा इस का इतना परिधि विस्तार करना, कि सब पूँजी का क्रृष्ण भुगतान भी इस में सम्मिलित हो जाय, व्यर्थ है। इसे अच्छे दिनों की प्रतीक्षा करनी चाहिये।

रेलवे अभिसमय समिति का उद्देश्य विकास निधि को बढ़ाने, और राजस्व रक्षित निधि में अधिक धन जमा न करने का था। किन्तु रेलवे मंत्रालय ने इसे बदल कर शेष राशि राजस्व रक्षित निधि में मिला दी है, और सभा को इस परिवर्तन का कारण भी नहीं बताया है।

किंतु रेलवे अधिकारियों के विरुद्ध भरती करने और पदोन्नति देने के मामले में भ्रष्टाचार के आरोप लगाये गये हैं। कुछ डाक्टरों के विरुद्ध भी धूस ले कर डाक्टरी प्रमाण पत्र देने के आरोप लगाये गये हैं। इन मामलों की सूचना भ्रष्टाचार जांच समिति और रेलवे बोर्ड दोनों को दी जाचुकी है किन्तु हमें यह मालूम नहीं हुआ कि इन मामलों में क्या कार्यवाही की गई है और क्या कोई जांच हुई है। रेलवे कर्मचारियों को छुट्टी के लिये प्रमाणपत्र लेने और स्वस्थ होने का प्रमाणपत्र लेने के लिये डाक्टरों को धूस देनी पड़ती है। रेलवे की यह दशा है।

श्री एल० बी० शास्त्री : ये मामले भ्रष्टाचार जांच समिति के निर्देश पदों से बाहर नहीं हैं। अभी समिति ने अपना प्रतिवेदन नहीं दिया है, परन्तु मुझे मालूम है कि ये मामले इस समिति को सौंपे जा चुके हैं।

श्री य० एम० त्रिवेदी (चित्तौड़) : मैं समझता हूँ कि इन निर्देश-निर्बन्धनों में आन्तरिक भ्रष्टाचार सम्मिलित नहीं है।

श्री एल० बी० शास्त्री : मेरे पास यह मामला पुनः आया था, और मैं ने कह दिया था कि यदि वह इन मामलों का निपटारा

[श्री एल० बी० शास्त्री]

करना चाहती है तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

श्री नम्बियार : रेलवे कर्मचारियों के साथ कई प्रकार का अन्याय हो रहा है। इरोड में रेलवे कर्मचारियों को कोई क्वार्टर नहीं मिले हुए हैं और उन्हें दूर रहना पड़ता है। पहले तो उन्हें कावेरी के पुल पर से गुज़रने की आशा थी, किन्तु अब वह भी नहीं रही है। हालांकि इस की सूचना पहले कई बार दी जा चुकी है, किन्तु कुछ भी नहीं हुआ है।

दूसरी बात यह है कि लोगों के स्थानान्तरण के मामले में भी भेदभाव से काम लिया जाता है। और किसी को कहीं बदल दिया जाता है और किसी को कहीं। इस प्रकार लोगों को अनेक प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इस प्रकार के यदि सैकड़ों हजारों मामले नहीं हैं, तो भी इन की संख्या पर्याप्त है।

रेलवे कर्मचारियों को सामूहिक रूप में अभ्यावेदन करने का भी अधिकार नहीं है। न वे व्यक्तिगत रूप से अभ्यावेदन दे सकते हैं न सामूहिक रूप में। इस प्रकार के अधिकार से उन्हें वंचित रखना जनतंत्र की भावना के विरुद्ध है।

लोको शैड में ४८ घंटे अधिक काम के लिये भत्ता तो मिलने लगा है किन्तु उन पर फैक्टरी अधिनियम लागू नहीं हुआ है। मुझे इस का कारण समझ में नहीं आता। इसी कारण वहां काम करने वाले व्यक्तियों को न तो अधिक समय काम करने का भत्ता ही मिलता है और न ही छुट्टियां मिलती हैं। इस के अतिरिक्त उन्हें अन्य कई कठिनाइयां होती हैं। उन्हें दुर्घटना की अवस्था में फैक्टरी अधिनियम के सभी लाभ प्राप्त

नहीं होते। अतः मैं प्रार्थना करता हूं कि इस पर अवश्य विचार किया जाना चाहिये।

रेल गाड़ियों, इंजिनों और डिब्बों की अवस्था बहुत बुरी है। इंजन चलते चलते ठहर जाते हैं और आगे नहीं चल सकते। इस का कारण यह है कि उन की मरम्मत ठीक तरह नहीं होती। औजार भी ऐसे होते हैं जो काम के लिये बेकार होते हैं। मैं देखता हूं कि रेलवेमैन स्पेनर उठाये रहते हैं और लोको फोरमैन से पूछा करते हैं कि कौन सा स्पेनर ठीक आयेगा और उन्हें यही उत्तर मिलता है कि “कोई स्पेनर नहीं है।” वर्कमैन बड़े सहयोग के साथ काम करते हैं, किन्तु फिर भी इंजन फेल हो जाने के कारण उन को आरोप पत्र दिये जाते हैं।

लोको शैड में कोयले के गोदामों की अवस्था और भी बुरी है। वहां कोयले में मिट्टी मिल जाती है जो इंजन में जा कर रुक जाती है और कठिनाई उत्पन्न कर देती है, जिस के कारण इंजन रास्ते में रुक जाता है। अधिकारी लोग इन बातों की तनिक भी परवाह नहीं करते। स्थानीय सलाहकार समितियां भी इन बातों की ओर ध्यान नहीं देतीं।

इंजनों की मरम्मत के मामले में भी प्रबन्ध-अधिकारियों को ध्यान देना चाहिये क्योंकि सलाहकार समितियां यह काम नहीं करतीं।

एक ऐसी कार्य समिति के निर्माण की आवश्यकता है जहां काम करने वाले लोग अपनी वास्तविक कठिनाइयां प्रस्तुत कर सकें और इंजनों के फेल होने का कारण भी जान सकें। रेलवे अधिकारी इन लोगों से वास्तविक स्थिति का पता नहीं करते और उन के साथ तानाशाही का बर्ताव करते हैं। आवड़ी अधिवेशन में समाजवादी ढांचे का संकल्प पारित किया गया था। हम

प्रतीक्षा अवश्य करनी चाहिये, किन्तु फिर भी इस दिशा में कुछ सुधार किये जाने की आवश्यकता है।

कर्मचारियों का काम इतना अधिक बढ़ गया है, किन्तु फिर भी बड़ी देर तक रिक्त स्थानों की पूर्ति नहीं की जाती। बल्कि ८ घंटे कार्य-काल वाले पदों को १२ घंटे कार्यकाल वाले पदों में बदल दिया गया है, और १२ घंटे में से आधे घंटे का विश्राम भी निकाल दिया गया है। इस प्रकार प्रति दिन कर्मचारियों की संख्या घटाई जा रही है। बहुत से स्टेशनों को १२ घंटे कार्य काल वाले स्टेशन बना दिया गया है, जिस का परिणाम यह होता है कि कार्यभार के नीचे पिसे हुए कर्मचारी अपने कर्तव्य का ठीक पालन नहीं कर पाते और रात्रि को गाड़ी के रेल पर से उतर जाने के कारण बड़ी दुर्घटनायें हो जाती हैं। यदि आप इन दुर्घटनाओं को रोकना चाहते हैं तो आप को इन मामलों की ओर ध्यान देना होगा। पूर्वी रेलवे के भूतपूर्व बी० एन० आर० सेक्शन पर ८ घंटे के स्थान पर ८ घंटे ४० मिनट का कार्यकाल निश्चित कर दिया गया है सो सर्वथा अनुचित है। मंत्री महोदय को इस की जांच करवानी चाहिये।

ग्रवकाश रिजर्व कर्मचारियों की संख्या भी बढ़ाई जानी चाहिये, ताकि कर्मचारियों को छुट्टी मांगने पर रिजर्व न होने के कारण निराश न होना पड़े।

क्षय रोग से पीड़ित रेलवे कर्मचारियों को छः महीने या एक साल की छट्टी तो मिल जाती है किन्तु वेतन के बिना। बेचारा कर्मचारी, उचित पौष्टिक भोजन के अभाव में मृत्यु को प्राप्त होता है। रेलवे कर्मचारियों की जीवन रक्षा का उत्तराधित्व रेलवे मंत्री पर होता है। क्षय रोगी को पूरे वेतन के साथ छः महीने या साल की छट्टी भी जानी

चाहिये ताकि वह पौष्टिक तत्वों के सेवन द्वारा अपनी जीवन रक्षा कर सके। मुझे आशा है मंत्री महोदय इस पर सहानुभूति-पूर्वक विचार करेंगे।

४५ या ५० वर्ष की अवस्था में लोको में काम करने वाले लोगों का डाक्टरी परीक्षण करवाना उचित नहीं है। स्टेशन मास्टरों या ड्राईवरों आदि के मामले में यह बात ठीक हो सकती है, किन्तु लोको में काम करने वालों के मामले में इस की कोई आवश्यकता नहीं है। क्योंकि यदि किसी की दृष्टि कमजोर हो गई है तो एनकों द्वारा या अन्य सुविधाओं द्वारा यह ठीक की जा सकती है। इस प्रकार पुराने लोगों को नौकरी से निकाल कर उन के स्थान पर नये लोग भरती करने में कम खर्च का विचार करना सर्वथा हेय है।

तंजोर दक्षिण भारत का अन्न भंडार है किन्तु वहां धान आदि रखने के पर्याप्त गोदाम नहीं हैं। कोरदाचेरी में भी माल-गोदाम की आवश्यकता है। कई स्टेशनों को फिर से बनाने की ज़रूरत है। तंजोर जिले में कई स्थानों पर ऊपरी पुल और फाटक भी बनाना आवश्यक है। स्टेशनों को फिर से बना कर यातायात के लिये सुविधा प्रदान की जानी चाहिये। मैं केवल अपने निर्वाचित क्षेत्र के लिये ही यह सब कुछ नहीं कह रहा हूं, अपितु समस्त तंजोर जिले का हित मेरी दृष्टि में है, जो समस्त दक्षिण भारत को और कभी कभी दिल्ली को भी चावल भेजता है। अतः मैं प्रार्थना करता हूं कि इन सब बातों पर सहानुभूति-पूर्वक विचार किया जाना चाहिये और कर्मचारियों की भी सहायता की जानी चाहिये।

श्री हेम राज : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का धन्यवाद करता हूं कि आप ने मुझे बोलने का मौका दिया है।

[श्री हेम राज]

पिछले साल जिस समय माननीय मंत्री जी ने हमें यह आश्वासन दिया था कि मेमो-रेंडम दिये जायें तो मैंने भी एक मेमोरेंडम दिया था। उस का जो जवाब उन की तरफ से आया उस के लिये मैं ने समझा कि मुझे उन को धन्यवाद देना चाहिये। उस के बाद जो रेलवे बोर्ड का जवाब मेरे पास आया उस में यह था कि उस मेमोरेंडम के मुतालिक फाइनेन्शल लाइबिलिटीज लोकल बाडीज पर मुनहसिर करती है। उस के बाद मैं ने रेलवे एकट को पढ़ने की कोशिश की और उस एकट में जहां एकोमोडेशन वर्क्स का जिक्र आता है वहां पर एक जो सेक्शन है उस में यह दिया गया है कि जिस समय रेलवे लाइन निकले उस के दस साल के अन्दर जो काम हों वह तो रेलवे डिपार्टमेंट अपने खर्च पर कर देगा और दस साल के बाद जो भी एको-मोडेशन वर्क्स होने हों उन के लिये जिम्मेवारी आयद होती है लोकल बाडीज पर या स्टेट गवर्नमेंट पर। आज आप ने हमारे राज्य को एक कल्याणकारी राज्य में तबदील कर दिया है। यह एकट सन् १९६० में बना था। उस वक्त अंग्रेज कभी नहीं चाहता था कि हर जगह डेवेलप हो जाय। आज आप ने हमारे रेलवे मंत्री, डिप्टी मिनिस्टर और पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी रेलवे विभाग से सम्बन्ध रखते हैं वहां पर वे ट्रांस्पोर्ट से भी सम्बन्ध रखते हैं। और वे रेलवे के साथ साथ ट्रांस्पोर्ट विभाग के भी कर्ता धर्ता हैं। या तो यह होना चाहिये कि यह जो एकोमो-डेशन वर्क्स के मुतालिक धारायें हैं उन को आप जमाने के मुताबिक चेंज कर दें, या अगर इतनी जल्दी नहीं चेंज कर सकते हैं तो ट्रांस्पोर्ट डिपार्टमेंट में से कुछ पया इस काम के लिये निकालने की कोशिश

करें। लेकिन मेरी प्रार्थना है कि जहां तक हो सके इन एकोमोडेशन रूल्स को आप तबदील कर दें। आप ने देखा है कि जो आप ने फाइब्र इंश्र प्लान में रोड्स के मुतालिक एक पैरा दिया है जोकि इस प्रकार है :

“देहातों की सड़कों के विषय में, मोटे तौर से उद्देश्य यह होना चाहिये कि अधिक महत्वपूर्ण गांवों को मंडियों से और जिला सदर मुकाम से मिलाया जाये। कई स्थानों पर श्रमदान और भूदान की सहायता से यह कार्य हो भी रहा है।” ऐसे हालात हैं जिन में आज आगे आ कर लोगों ने सड़कें बनाई हैं, अपना श्रमदान दिया है और हजारों पर्ये का काम किया है। इस के मुतालिक मैं पिछले साल आप के नोटिस में यह लाया था कि समलोटी में जोकि कांगड़ा मन्दिर, नगरोटा, बगवा के दरम्यान है, लोगों ने एक सड़क बनाई है और वहां पर लोगों ने श्रमदान दे कर ८० हजार पर्ये का काम किया है। लेकिन वहां पर लेविल क्रासिंग का सवाल आता है। जब तक वह रेलवे क्रासिंग नहीं बनता तब तक उस सड़क पर बाहर से मोटर नहीं आ सकती। और जो गांव पहाड़ी की कन्दराओं में बसे हुए हैं उन से न कोई चीज बाहर आ सकती है और न बाहर से वहां जा सकती है। इसी प्रकार एक और रेलवे क्रासिंग है जोकि अनूर और मंगवाल रेलवे स्टेशनों के दरम्यान है। वहां पर भी एक रेलवे क्रासिंग है। वहां पर भी लोगों ने श्रमदान कर के चालीस हजार पचास हजार का काम किया है और उस सड़क को मोटरेबिल बना दिया है। मेरी प्रार्थना है कि उस रेलवे क्रासिंग को डी० क्लास से तबदील कर के सी० क्लास कर दिया जाय। अगर ऐसा

हो जाय तो वह मोटरेबिल हो जायगा । लेकिन आप के जवाब से पता चलता है कि जो आप के एकोमोडेशन वर्क्स रूल्स का सेक्शन है वह बीच में हायल होता है । इसलिये मैं आप से प्रार्थना करता हूं कि या तो आप उस सेक्शन को तबदील कीजिये, और अगर इतनी जल्दी तबदील न कर सकें तो आप ट्रांस्पोर्ट मिनिस्टर भी हैं उस विभाग में से जो रूपया आप ने विलेज रोड्स के लिये रखा है उस में से कुछ निकाल कर इस का इन्तजाम करें और इन एकोमोडेशन वर्क्स को पूरा करें जोकि इस वास्ते अधूरे पड़े हैं क्योंकि लोकल बाड़ीज़ को इन के लिये रूपया देना पड़ता है । उन लोगों को जो श्रमदान करना था वह तो उन्होंने कर दिया । लेकिन अब उन के पास रूपया नहीं है । इसलिये मैं आप से प्रार्थना करना चाहता हूं कि आप ट्रांस्पोर्ट के मुहकमे से कुछ रूपया निकाल कर उस रेलवे क्रासिंग को कुशादा कर दीजिये ताकि मोटरें उस सड़क पर जा सकें ।

इस के साथ साथ मैंने आप से एक और प्रार्थना की थी और वह है हमारे यहां के दो स्टेशनों के मुतालिक । इस बारे में मैं ने रेलवे मंत्री जी को पत्र भी लिखा था और जो यहां पर भाषण दिया था उस में भी कहा था । एक स्टेशन के मुतालिक तो मैं ने यहां एक सवाल भी किया था और मुझे यह जवाब मिला था कि पंचरुख स्टेशन मंजूर हो गया है । वहां पर एक दफा स्टाफ भी गया था लेकिन वापस आ गया । एक साल हो गया लेकिन अभी तक वह स्टेशन खुल नहीं पाया ।

इसी प्रकार सुलह स्टेशन जोकि एक फ्लेग स्टेशन है जोकि मंजूर हो गया था । लेकिन वह स्टेशन भी अभी तक नहीं जारी हुआ है ।

एक बात और मैं आप के ध्यान में लाना चाहता हूं । यह वेंडर सिस्टम के मुतालिक है । आप ने आशा दिलाई है कि आप इस में एफार्म कर देंगे । आप ने यह भी कहा है कि हर एक स्टेशन पर आप एक वेंडर रखेंगे, बाकी नहीं रखेंगे । आजकल यह होता है कि एक वेंडर होता है उस के नीचे दस या १५ और वेंडर होते हैं जिन में से हर एक से वह दो दो रूपया रोज लेता है । इस तरह से वह रोज इन छोटे वेंडरों से २५ या ३० रूपया वसूल कर लेता है । ऐसी हालत में हम कैसे यह आशा कर सकते हैं कि हम को जो स्टेशनों पर खुराक मिलेगी वह अच्छी मिलेगी । इसलिये मेरी आप से यह प्रार्थना है कि जो तजवीज आप के सामने राधा रमण जी ने की है उस के मुताविक वहां पर जो सब वेंडर्स हैं उन की हर स्टेशन पर कोआपरेटिव सोसाइटी बना दी जाय ताकि वह खुद उस में काम करें और हम को हर स्टेशन पर अच्छी खुराक मिल सके ।

इन शब्दों के साथ मैं एक बार फिर आप को धन्यवाद देता हूं कि आप ने मुझे बोलने का मौका दिया और मैं अपने माननीय मंत्री जी से भी यह आशा रखता हूं कि वह इस बात का ज़रूरी तौर पर ध्यान रखेंगे कि यह जो एकोमोडेशन वर्क्स हैं इन के लिये कहीं न कहीं से पैसा निकाल कर इन को भी जल्दी से जल्दी पूरा करने की कोशिश की जाय ।

श्री मात्तन (तिरुवल्ला) : मदुराबोदिनायकानूर लाइन, जो युद्ध के दिनों में उखाड़ दी गई थी, अब फिर चला दी गई है जिस प्रदेश से यह गुजरती है वह बहुत कम आबाद है और हमें आश्चर्य है कि इस को चलाने से इसकी संचालन लागत कैसे पूरी होगी । तथापि यदि इस लाइन को देवीकुलम से मिला दिया जाय और देवीकुलम से आगे कोचीन तक बढ़ा दिया जाय,

[श्री मात्तन]

तो बहुत लाभ हो सकता है, क्योंकि यह समस्त क्षेत्र बहुत आवाद है और ऐसे राज्य का महत्वपूर्ण बागान का जिला इस में पड़ता है, जिस से इस लाइन को बहुत आय हो सकती है।

मलाबार और त्रावनकोर कोचीन में चावल की बहुत खपत होने के कारण वहां प्रति दिन २,००० से ३,००० टन चावल की मांग है। बर्मा से चावल का आयात बन्द करने के उपरान्त हमें शनकोटा घाट सैक्षण या डिंडिगल-ओलवाकोट के द्वारा वहां चावल भेजना पड़ेगा। यदि पश्चिम घाट में देवी-कुलम के रास्ते कोचीन तक लाइन खेंच दी जाय, तो यह त्रावनकोर कोचीन को समस्त चावल पहुंचा सकती है। चावल या तो तंजोर से आता है या आन्ध राज्य के डेल्टा जिलों से आता है। इस के लिये सब से अच्छा परिवहन-साधन रेल ही है और मैं जानता हूं कि यह दोनों घाट विभागों के परिवहन से काम पूरा नहीं हो पाता। अतः यदि माननीय मंत्री इस प्रस्ताव पर विचार करेंगे तो बड़ा हित होगा। मैं जानता हूं कि यह कठिन कार्य है पर मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री रेलवे बोर्ड को इस प्रश्न पर विचार करने के लिये आदेश दें। इस से खर्च में बहुत कमी हो जायेगी।

इस रेलवे लाइन के बन जाने से कोचीन मदुरा से १०० मील के अन्तर पर पड़ेगा। शार्भी तह १५० मील की दूरी पर है। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि वह बोडीनायकानूर से देवीकुलम और देवीकुलम से कोचीन तक रेलवे लाइन बनाने के प्रश्न पर विचार करें। इस से कोचीन पत्तन के लिये भी सुविधा हो जायेगी।

मेरे मित्र श्री ए० एम० थामस ने माननीय मंत्री से कहा है कि एरणाकुलम्

से किलोन तक बिजली की रेल चला दी जाए। मैं भी इस के पक्ष में हूं। और यदि बिजली की रेल चलाने में कुछ विलम्ब हो तो डीजल से चलने वाले इंजन चला दिये जायें क्योंकि उन में भी गति उतनी ही देर में आती है। किलोन से त्रिवेन्द्रम, कोचीन से शोरानूर और शोरानूर से कालीकट की गाड़ियों में बड़ी भीड़ रहती है। अतः इन पर डीजल से चलने वाले इंजनों की गाड़ियां चला दी जायें।

पंडित डॉ० एन० तिवारी (सारन दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने रेलवे के मंत्री महोदय से कुछ मांग नहीं करना चाहता हूं क्योंकि, मंत्री महोदय, हम ने देखा है कि वे हम लोगों की छोटी मांगों को मंजूर कर के सन्तोष दे देते हैं और बड़ी मांगों को भुलवा देते हैं। मैं मांग क्या पेश करूं। हम लोग नार्थ बिहार के रहने वाले एक ऐसे एरिया में रहते हैं जहां बराबर ही बैटेलनेक बना रहता है और वहां पर चलने वाली गाड़ियों की दशा वैसी ही खराब है। पुराने जमाने में इस रेलवे का नाम था बी० एन० डब्लू० आर०, लोग इस को बेहूदा और नालायक रेलवे कहा करते थे, उस के बाद इस की सक्सेसर हुई एन० ई० आर० यानी नेवेर एर्डिंग ट्रैबल रेलवे...

श्री एल० बी० शास्त्री : फिर ओ० टी० आर० पड़ा।

पंडित डॉ० एन० तिवारी : जी हां, ओ० टी० आर० यानी वाहियात रेलवे ऐसा लोगों ने उस का नाम रख लिया था। मैं कुछ विशेष आप से नहीं कहना चाहता हूं, सिर्फ़ यह मांग करता हूं कि उस रेलवे की तरफ़ ज्यादा तवज्ज्ञह दी जाय। पुराने जमाने में जब कम्पनी के जिम्मे रेलवे थी तो एक सन्तोष तो था कि किराया तब

कम लगता था लेकिन आजकल किराया भी आप ने बढ़ा लिया और कई सालों से ज्यादा किराया ले रहे हैं, वाकी सब दूसरी रेलवेज के वरावर ले रहे हैं लेकिन सुविधा के नाम पर वहां पर सब से कम सुविधा है और आज की बात नहीं है, पुरानी बात चली आ रही है, इसलिये जरा सा इस पर ध्यान कीजिये, कि इतना पैसा हम लोगों ने लेते हैं, तो उस के मुताबिक सुविधा भी सब जगहों के समान हम लोगों को मिले। मैं आप से बतलाऊं कि सन् १९४२ में एक स्कूल जलाया गया था जिस के लिये चार, चार बार कोयले का परमिट स्टेट गवर्नमेंट ने दिया था लेकिन वह आ नहीं सका क्योंकि गाड़ियां ही नहीं आती हैं उस पार से और हम लोगों को जो चीज़ें मिलती हैं वह हर जगह के मुकाबले सवारे दाम में मिलती हैं। हमारी ज़िन्दगी की ज़रूरियात जैसे सीमेंट, लोहा इत्यादि पर खिर कौस करने में काफ़ी ट्रान्सपोर्ट चार्जेज बैठ जाते हैं और इस कारण वहां पर चीज़ें और जगहों की अपेक्षा महंगी रहती हैं। खास कर इस ज़माने में जब आप कोहामा ब्रिज बनाना चाहते हैं तो यह ट्रान्सपोर्ट की समस्या और डिफ़ीकल्टी अभी भी वैसी बनी रहेगी। आप ने रोपवेज गंगा के ऊपर बीच में बनाने को कहा था वह भी मैटीरियालाइज़ नहीं किया और कब तक ८८ बन कर तैयार हो जायगा, यह नहीं कहा जा सकता।

श्री एल० बी० शास्त्री : कहां बनाने के लिये कहा था ?

पंडित छो० एन० तिवारी : गाजीपुर में बीच गंगा के ऊपर रोपवेज बनाने को कहा था, हम लोगों ने तो आप से कहा था कि अगर यह दिघ्धा में बन जाता तो ज्यादा अच्छा होता, खैर बिहार प्रान्त में न सही, उत्तर प्रदेश में ही बने तो ताकि इस पार

से उस पार जाने में, ब्राड गेज से मीटर गेज में आने जाने में सुविधा हो ...

श्री आर० एन० सिह (जिला गाजीपुर पूर्व व जिला बलिया इक्षिण विच्चम) : वह रोपवेज आदमी के जाने के लिये नहीं है, माल के लिये है।

पंडित छो० एन० तिवारी : ठीक है, आदमी तो मोटर से या बैलगाड़ी से चला जायगा। उस में उतनी दिक्कत नहीं है, हां माल ढोने वाली गाड़ियों के सम्बन्ध में काफ़ी दिक्कत है और गड़बड़ है, और वे समय पर नहीं आतीं, इन की व्यवस्था को दुरुस्त किया जाय तो अच्छा है।

अब मैं कुछ दूसरी बातों की तरफ सदन और मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं। उस दिन रेलवे के जनरल बजट पर बोलते हुए माननीय डिप्टी मिनिस्टर ने कहा था कि बहुत केसों के रिप्रेजेन्टेशन्स हमारे पास पार्लियामेंट के मेम्बरों के द्वारा आते हैं। मैं आप से कहूं कि जितने हम लोगों के पास केसेज आते हैं उन का शतांश (सौवां हिस्सा) भी मैं आप के यहां नहीं भेजता। आप के अफसरान डिवीजन तीन और डिवीजन चार के लोगों को बहुत दिक्क करते हैं और सहानुभूतिपूर्वक उन के साथ बर्ताव नहीं करते हैं और उन के केसेज को ठीक से नहीं देखते हैं। जिस के कारण वे बेचारे अपनी फरियाद ले कर हम लोगों तक पहुंचते हैं। हम लोगों का उन के साथ डायरेक्ट टच होता है और हमारी उन से और उन के घर वालों से बातें होती हैं और हम उन की तक़लीफों और हार्डशिप्स को महसूस करते हैं, आप मिनिस्टर हैं और कार्य व्यस्तता के कारण उन से आप का कम मिलना हो पाता है और उन की पहुंच आप तक आसानी से नहीं हो पाती है लेकिन हम लोग तो अपने इलाकों में गालियां सुनते हैं कि हमारे ऊपर यह ज़ुल्म हो रहा है और वह ज़ुल्म हो रहा

[पंडित डॉ० एन० तिवारी]

है। मैं आप को बतलाऊं कि सन् १९५३ की बात है, मेरा एक लड़का जो छपरा में बकील है वह छपरा से आ रहा था। लखनऊ में उस से ज्यादा पैसा ले लिया गया। मैं ने उस की रिपोर्ट डिप्टी मिनिस्टर साहब से की। आज दो वर्ष हो गये, अभी तक वह मामला तय नहीं हुआ। एक मर्टबा इन्क्वायरी हुई उस में कह दिया गया कि कोई ज्यादती नहीं हुई, किराया ठीक चार्ज किया गया है, लेकिन जब मैं ने उन को फेअर एंड डिस्ट्रेन्स टेबल दिखलाया तो उन्होंने माना कि गलत चार्ज हुआ था। बात यह है कि जो एन्क्वायरी करने वाले आफिसर थे उन्होंने ने एन्क्वायरी की। जो आदमी दोषी था उस ने जैसा कहा वैसी ही रिपोर्ट उस अफसर ने दे दी। जो भी एन्क्वायरिंग अफसर होते हैं उन सब का यही हाल है। मुझे इस मामले में बताया गया कि “सूटेबल ऐक्शन हैज बीन टेकेन”। मैं ने पूछा कि क्या सूटेबल ऐक्शन लिया गया, लेकिन सात आठ महीने हो गये हैं, उस का कोई जवाब नहीं आया। ऐसी बातें होती हैं। अभी कुछ दिन हुए मैं पटना स्टेशन पर पूछने के लिये गया कि ट्रेन आने में कितनी देर है। पहले लिखा हुआ था कि ७० मिनट आने में देर है, उस के बाद लिखा गया कि १२० मिनट हैं। मैं ने जा कर एन्क्वायरी क्लर्क से पूछा कि अभी गाड़ी आने में और कितना टाइम लगेगा और गाड़ी कहां पर है? उस ने एसिस्टेंट स्टेशन मास्टर से फोन पर पूछा तो मैं सुन रहा था, वहां से जवाब आया कि “ट्रेन इज आन दि लाइन”। मैं ने पूछा “ट्रेन इज आन दि लाइन” के क्या माने? तो फिर यही जवाब आता है। मैं ने कम्प्लेन्ट बुक में लिख दिया। मैं ने सुना कि उस की एन्क्वायरी हुई थी और एन्क्वायरी क्लर्क को सजा हो गई। मुझे इस की चिट्ठी

भी मिली। लेकिन जिस ने “ट्रेन इज आन दि लाइन” जवाब दिया था उसे सजा नहीं हुई। तो कुसूर तो बड़े लोग करते हैं और सजा पाते हैं छोटे लोग। ऐसी बातें हुआ करती हैं, जिस का एक उदाहरण मैं ने आप को दिया।

दूसरी जो बात मैं आप के सामने रखना चाहता हूं वह घाट टु घाट बुकिंग के बारे में है। हमारे जिले में पहलेजा घाट से डिघ्घा घाट और महेन्द्र घाट तक जाने के लिये रोज सैकड़ों की तादाद में लोग जाते हैं। लेकिन उन को टिकट नहीं मिलता है? हर टिकट पर उन को ४ आ० पैसे अधिक लगते हैं। टी० टी० ई० लोग उन का टिकट पहलेजा घाट से नहीं बल्कि सोनपुर से बनाते हैं और हर टिकट पर २ आ० नान बुकिंग के चार्जेज़ देने पड़ते हैं। इस तरह से बड़े आदमी तो ४ आ० पैसे अधिक दे देते हैं, दूसरे जो लोग होते हैं वह यह कोशिश करते हैं कि कम पैसे दे कर टिकट क्लेक्टरों से मिल कर चले जायें। जो ईमानदार आदमी हैं उन को सजा होती है हर टिकट पर ४ आ० देने की और जो बेईमान आदमी हैं वह कम पैसे दे कर चले जाते हैं और इस तरह से रोज रोज रेलवे को घाटा होता है। लोगों को रोज घाट टु घाट जाना होता है। लेकिन इस की बुकिंग नहीं होती है। वहां से कई रिप्रेजेन्टेशन्स आये हैं, लेकिन अभी कुछ नहीं किया गया।

अब मैं दो एक बातें स्टाफ के बारे में कहना चाहता हूं। मैं ने सुना कि रेलवे बोर्ड की तरफ से या किसी अफसर की तरफ से एक सर्कुलर गया कि क्लास ३ और ४ के लिये जो कंजर्वेन्सी अरेन्जमेंट था उस का पेमेन्ट अब तक जो रेलवे की तरफ से होता था वह अब वहां के जो क्लास ३ और ४ के एम्प्लाईज़ हैं उन को देना पड़ेगा, जैसे

पाखाना साफ करने या नाली साफ करने का खर्च । यह सर्कुलर गया है, लेकिन उसी सर्कुलर में जो क्लास १ और २ आफिसर्स हैं उन के लिये वह सुविधा जारी है । मेरे समझ में नहीं आया कि क्लास ३ और ४ क्यों उस में से हटा दिये गये और बाकी के लिये वह जारी क्यों रखी गई । अगर कोई बचत की ही बात करनी थी तो चाहिये तो यह था कि जो क्लास १ और २ के आफिसर्स हैं, जो बड़े आदमी हैं उन को उस में से हटाना चाहिये था, जो गरीब हैं उन को उस में से क्यों हटाया गया और उन को क्यों मजबूर किया जाता है कि वह इस के लिये पैसा खुद दें ? इस बात की आप को जांच करानी चाहिये ।

चौथा ग्रीवेन्स मिनिस्टीरियल स्टाफ के लोगों के अपग्रेडिंग के विषय में । रेलवे पे कमिशन ने २५ परसेन्ट अपग्रेडिंग का प्रिसिन्ल फिक्स किया है, लेकिन अभी भी वह प्रिसिपल देखा नहीं जाता है कि काम में आया या नहीं । जो मनमाना ग्रेड पहले से चला आता है वही कायम है । मैं ने मिनिस्टर साहब को पत्र लिखा था । रेलवे बोर्ड से जवाब आया कि हाँ, गलती हुई, १९५३ के बाद अभी तक इस तरफ ध्यान नहीं दिया गया लेकिन अब इस को तय कर दिया जायगा । इस को भी करीब ६, ७ महीने हो गये हैं लेकिन अब तक मेरे पास वहां से चिट्ठियां आती हैं कि वह ठीक नहीं हुआ है । हम लोग जो चिट्ठियां आप को लिखते हैं तो बहुत परेशान होने के बाद, पता लगा लेने के बाद, बहुत सोच समझ कर उस की जांच कर लेने के बाद । लेकिन आप की तरफ से जवाब तो बहुत प्राम्त आता है कि चिट्ठी मिली, लेकिन उस पर कार्बाई देर में होती है, कहा नहीं जा सकता । अभी मेरे पास से आखिरी चिट्ठी तीन महीने पहले डिप्टी जनरल मैनेजर

के पास गई है, कि “व्हाट ऐक्शन हैज बीन टेकेन” । लेकिन उस का ठीक जवाब अभी तक नहीं आया है । डिप्टी मिनिस्टर साहब जानते हैं, हमारी करेस्पान्डेन्स जारी है, मैं ने अपने लड़के के सम्बन्ध में जो पूछा था कि “व्हाट सूटेबुल ऐक्शन हैज बीन टेकेन”, उस का कोई जवाब नहीं आया है । आप ने हम लोगों से कहा था कि हम लोग आप को बहुत कम चिट्ठी लिखा करें, कम लोगों के केसेज लिया करें । तो हम तो आप को लिखना ही नहीं चाहते, लेकिन अगर अफसर लोग देखा करें कि जो रिप्रेजेन्टेशन्स उन के यहां जाते हैं उन पर ठीक से कार्बाई की जाती है या नहीं, तो हम लोगों को क्या पड़ी है कि हम लोग आप के पास लिखा करें, क्यों लिखें ? हम लोग तो कभी नहीं चाहते हैं कि ऐसा करें ।

श्री एल० बी० शास्त्री : एक बात में साफ कर देना चाहता हूँ । यह ख्याल आप का ठीक नहीं है कि हम आप से कहते हैं कि आप शिकायतें लिख कर न भेजें, जिस का आपने अभी ज़िक्र किया । ऐसी बात नहीं है । आप दस बार भेजें, बीस बार भेजें । लेकिन शायद जो डिप्टी मिनिस्टर ने कहा था वह यह था कि स्टाफ के मामलों में कभी-कभी ऐसा होता है कि एक ही रिप्रेजेन्टेशन मिनिस्टर के पास, प्राइम मिनिस्टर के पास, रेलवे बोर्ड के पास, प्रेसीडेंट के पास और पार्लियामेंट के सदस्यों के पास जाता है और नतीजा यह होता है कि इस कदर वह चीज दुहराई जाती है कि जिस की कोई सीमा नहीं है ।

दूसरी बात मैं एक सेकेन्ड में यह रख देना चाहता हूँ कि आप के पास एक ही पक्ष होता है, केस का दूसरा पक्ष नहीं होता । हम बात को गलत समझें या सही, लेकिन हमारे सामने दूसरा पक्ष भी आता है । इस तरह हम केस के सही फैसले पर पहुँचने

[श्री एन० ब०० शास्त्री]

के लिये कोशिश करते हैं कि ठीक फैसले पर पहुंचें। कोई भी शिकायत हो, सही या गलत, जब वह आप के सामने पहुंचती है तो आप के सामने स्वयं जो शिकायत करने वाला कहता है वही रहता है। इसलिये आप जरूर अपनी बात हमें लिख दें, लेकिन यह आशा करना कि हर स्टाफ मैटर पर हम आप की तबियत के मुताबिक जवाब देंगे, बड़ी मुश्किल बात है।

पंडित डी० एन० तिवारी : हम लोग तो तबियत का जवाब नहीं चाहते। इस में कोई मुबालिगा नहीं है कि सैकड़ों केसेज को छोड़ कर बहुत प्रेस किये जाने के बाद हम आप को लिखते हैं। जब विश्वास हो जाता है कि बात ठीक है, उस के बाद लिखते हैं, और वह भी क्यों? कहीं कहीं पर पार्लियामेन्ट के मेम्बर्स लेबर यूनियन्स और लोकल रेलवे यूनियन के प्रेजिडेन्ट हैं, उन को इस कारण से आप को लिखना पड़ता है। ऐसे कई केसेज मैं ने रेलवे बोर्ड के सामने और ज्ञानल जनरल मैनेजर के सामने रिप्रेजेंट किये हैं, उस का जवाब भी मैं समझता हूं कि चिट्ठी पहुंचने के बाद आ जाता है, लेकिन उस पर कार्रवाई दो वर्ष, तीन वर्ष तक ज्ञायद नहीं होती। क्या दिक्कत है, यह मेरी समझ में नहीं आता है।

मैं तो इधर उधर की बातों में फंस गया। मुझे तो कुछ अपने यहां की बातें कहनी हैं और वह रेलवे लाइन्स के बारे में हैं। बिहार गवर्नरमेंट ने भी एक स्कीम भेजी है, लेकिन पुराने जमाने की बात को, जिस को हमारे पार्लियामेंट्री सेक्रेटरी साहब ने यह कह कर टाल दिया कि उस समय से आज तक नदी में बहुत पानी बह गया, मैं ने समझा कि शायद वह स्कीम्स भी उस में बह गईं। लेकिन अब मालूम हुआ कि वे

अभी भी मौजूद हैं, और पुरानी स्कीम्स, जिन की नाप जोख भी हो चुकी हैं, सिर्फ़ फाइनेन्शियल स्ट्रेजेन्सी के कारण रोक दी गई थीं। अब नई-नई स्कीमें ली जा रही हैं और पुरानी स्कीमों को कोई पूछता ही नहीं। वे रटी की टोकरी में ही पड़ी हैं। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि यह जो पुरानी स्कीमें हैं ये नई स्कीमों से ज्यादा ज़रूरी हैं। हमारे जिले में और य०० पी० में भी बगहा और छितौनी घाट को मिलाने के लिये एक पुल था, वह पुल बह गया और अब वहां पर कोई पुल नहीं है। उस के लिये सर्वे कर के रेलवे डिपार्टमेंट ने सिद्वलिया से गोविन्दगंज की स्कीम दी। वह स्कीम पास हो गई लेकिन उस को अभी तक काम में नहीं लाया गया है क्योंकि रेलवे वाले कहते हैं कि रुपया नहीं है। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि अब उस स्कीम को भी देख लीजिये और उस को जल्दी से जल्दी अमल में लाइये। इस वक्त तीन चार सौ मील का चक्कर लगा कर मोतिहारी जाना पड़ता है और उस स्कीम के पूरा हो जाने से २० या २५ मील का ही चक्कर पड़ेगा। अब जबकि आप इतनी और स्कीमें चालू करने वाले हैं मेरी प्रार्थना है कि आप उस स्कीम को भी निकाल कर देखिये और जो आज तक पैसे न होने के कारण पूरी नहीं हो सकी उस को पूरा करने की कोशिश कीजिये।

पंडित ठाकुर दास भार्गव (गुडगांव) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, इस रेलवे के बजट पर बोलते हुए एक बात की तो बड़ी खुशी है कि कम से कम जहां कहीं भी मैं गया हूं मैं ने रेलवे के इंतज़ाम में और दूसरी जगहों पर सिवाय तरक्की के कुछ नहीं देखा। हिसार का स्टेशन आज गुलज़ार बना हुआ है जोकि पहले बिल्कुल वीरान पड़ा था। वहां पर अब एक फव्वारा भी

लगा दिया गया है जो शायद बहुत से स्टेशनों को नसीब नहीं हुआ होगा। वहां पर ऐसा उमदा प्लेटफार्म बना है जैसा कि मैं समझता हूं कि सारे सूबे भर में कहीं नहीं है। इस के लिये मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को वधाई देता हूं। लेकिन इस के साथ ही साथ मैं रेलवे मिनिस्टर, डिप्टी मिनिस्टर और पांलियामेंटरी सेक्रेटरी साहब की एक बात को भूल नहीं सकता, इस में उन का कोई क्षूर नहीं है। सच बात तो यह है कि यह तीनों ही बड़े खतरनाक आदमी हैं। ये जबान के इतने मीठे हैं और इतनी सादगी से बोलते हैं कि आप उन की तरफ खिचे चले जाते हैं। इन्होंने चार करोड़ रुपये हम से छीन भी लिये और उन को हम ने यह रुपया खुशी खुशी दे भी दिया और हम चाहते हैं कि अगर हमारे पास और रुपया हो तो वो भी हम उन को दे दें ताकि देश के अन्दर ज्यादा उन्नति हो। इस के साथ ही साथ हम यह देखते हैं कि जितनी भी जिम्मेदारी इन पर आती है ये स्टेट गवर्नमेंट्स पर फैक्ना चाहते हैं। जनाबे वाला हम ने कांस्टीट्यूशन बनाया इस गर्जे से कि हर एक आदमी को जस्टिस मिले लेकिन उस में हम यह दफा लिखनी भूल गये कि बैकवर्ड एरियाज को और दूसरे एरियाज को बराबर की सहृलियतें दी जायेंगी। मैं समझता हूं कि हर एक गवर्नमेंट शाफ दंडिया के मिनिस्टर का यह फर्ज है कि वह बैकवर्ड एरियाज को ऊंचा उठाने की हर मुमकिन कोशिश करे। हम ने जब पहला पांच साला प्लान बनाया तो उस में हम ने कई चीजों को ध्यान में रखा। उस वक्त हम ने फूड प्राबलेम को सौल्व करना था और यह देखते हुए हम ने कम्युनिटी प्राजैक्ट्स उन क्षेत्रों में शुरू कीं जहां कि जमीनें अच्छी थीं। इस प्रकार हम फूड प्राबलेम सौल्व करने में कामयाद भी हो गये। अब हम दूसरा पांच साला प्लान तैयार कर रहे हैं। इस के बारे में

मैं अर्ज करना चाहता हूं कि इस में बैकवर्ड एरियाज की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिये। इस से उन लोगों में उत्साह पैदा होगा और वे भी महसूस करेंगे कि हमारी भलाई की तरफ भी कोई ध्यान दिया जा रहा है। मैं बड़े अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि इस सिलसिले में यह न देखिये कि स्टेट गवर्नमेंट किसी इलाके में रेलवे लाइन खोलने की सिफारिश करे तो आप उस पर एक्शन लें। यह शायद रेलवे मिनिस्टर के पास एक बहुत ही अच्छा तरीका इस बात से बचने का है कि क्योंकि स्टेट गवर्नमेंट ने इस के बारे में कोई सिफारिश नहीं की इसलिये हम भी कुछ नहीं कर सकते। मैं समझता हूं ऐसी बात कह कर आप इंसाफ नहीं करते और न ही यह कोई कायदे की बात है। पंजाब में जो सब से पिछड़ा हुआ इलाका है उस को मैं रिप्रेजेंट करता हूं। संस्कृत में एक श्लोक है : काव्येषु नाटकं रम्यं, तत्रापिच शकुन्तला इत्यादि। अर्थात् काव्यों में नाटक अच्छा होता है, नाटकों में भी शकुन्तला, शकुन्तला में भी चौथा अध्याय और चौथे अध्याय में भी चार श्लोक। तो क्या मैं कह सकता हूं सारे 'क' भाग के राज्यों में पंजाब सब से ज्यादा पिछड़ा हुआ इलाका है, इंडस्ट्रीज के लिहाज से, रेलवे के लिहाज से, सड़कों के लिहाज से और हर दूसरे लिहाज से, उत्तर पंजाब में हरयाना प्रान्त पिछड़ा हुआ है और हरयाना प्रान्त में गुड़गांव जिला और गुड़गांव जिले में भी मेरी कंस्टट्यूएंसी।

उपाध्यक्ष महोदय : कालीदास की इस से तुलना।

पंडित ठाकुर दास भर्गव : गुड़गांव के स्टेशन से ले कर और अलवर तक विल्कुल चट्यल मैदान का मैदान है। वहां पर न तो रेलवे है और न ही कोई सड़कें। अगर छोटी सी एक सड़क कहीं नज़र आती भी

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

है वह भी इतनी बड़ी है कि मोटर का एक पहिया इस सड़क पर रहता है और दूसरा सड़क के दूसरी तरफ । मैं रेलवे मिनिस्टर साहब, वे इस महकमे के अधिकारियों की सेवामत में अर्ज करना चाहता हूं कि वे इस इलाके की तरफ भी ध्यान दें । उन के जिम्मे सरकारी रेलें ही नहीं हैं बल्कि उन के जिम्मे ट्रांसपोर्ट सर्विस का डिपार्टमेंट भी और उन का यह फ़र्ज़ है कि जिस इलाके में रेल का नामोनिशान भी नहीं है वहां भी कुछ इंतज़ाम किया जाय । पिछले सात सालों में यहां के लोग यह मांग करते आ रहे हैं कि यहां पर भी कुछ होना चाहिये लेकिन हमारी सरकार ने इस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया । हमें हमेशा यही कहा गया है कि पंजाब सरकार ने इस के बारे में कोई सिफारिश ही नहीं की । मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि इस बदकिस्मत इलाके की तरफ भी निगाह उठा कर देखिये और इस के साथ भी कोई इन्साफ कीजिये । मेरी गुज़ारिश है कि एक रेलवे लाइन खोलिये जो अलवर से होड़ल को, अलवर से पलवल को या अलवर से गुडगांव को मिला दे । इस इलाके में आप छोटी मीटर लाइन ही अगर दे सकते हैं तो वह ही दे दीजिये । किसी इलाके की तरक्की के लिये सड़कें और रेलें जरूरी चीजें हैं लेकिन बदकिस्मती से यहां पर इन दोनों में से कोई भी नहीं है । जहां यह चीजें नहीं होतीं वह इलाका पिछड़ा हुआ रहता है । अगर आप इस इलाके के साथ कोई इन्साफ करना चाहते हैं तो आप पंजाब गवर्नरमेंट की सिफारिश को न देखिये । आप खुद ही इन्साफ कीजिये । मैं आप से बतौर एपेलेट कोर्ट के अपील करता हूं कि आप स्टेट गवर्नरमेंट की सिफारिश की परवाह न कर के हमारे इस इलाके की तरफ देखिये और

अगर यह इलाका जो भी आप ने क्राइटरियन रखे हैं उन सब से पूरा उतरे तो आप वहां पर रेलवे लाइन खोलिये । मैं आप से रोहतक गोहाना रेलवे के बारे में भी कुछ अर्ज करना चाहता हूं । जो वहां पर रेलवे लाइन थी वह लड़ाई के जमाने में डिसमैटल कर दी गई थी । अब आप जो लाइनें इस तरह से डिसमैटल की गई थीं उन को फिर से चालू करने के बारे में सोच विचार कर रहे हैं । हमें कोई एतराज नहीं है अगर पंजाब सरकार चंडीगढ़ के लिये कोई रेलवे लाइन बिछाना चाहती है, वह ऐसा शौक से कर सकती है । लेकिन जो लाइनें लड़ाई के दिनों में डिसमैटल कर दी गई थीं उन को पहले बहाल करना चाहिये । हमें बताया गया है कि आप इस पर सोच विचार कर रहे हैं और इन सब केसेज को रिव्यू कर रहे हैं । अभी तक, मैं पूछता हूं क्यों इस इलाके की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है । इस पिछड़े हुए इलाके ने क्या कसूर किया है । क्या मैं आप की तवज्ज्हह इस जिम्न में भिवानी से रोहतक तक जो २८ मील की एक लाइन १६२८ में मंजूर हुई थी उस की तरफ दिला सकता हूं । उस के लिये तीन लाख रुपया रखा गया था । उस के बनने का प्रोपोज़ल था लेकिन वह आज तक कोल्ड स्टोरेज में पड़ी हुई है । इस के लिये अगर आप स्टेट गवर्नरमेंट की सिफारिश चाहेंगे तो आप मुझ से ऐसी उम्मीद करेंगे कि मैं चौल का पेशाब या बैल का दूध ला दू । स्टेट गवर्नरमेंट ने न कभी हमारे इलाके पर तवज्ज्हह की है और न करेगी । हमारी यह जो हालत है यह हमारे लिये डबल पाइज़न है । अब्बल तो हमारी स्टेट गवर्नरमेंट हमारे लिये कुछ नहीं करती और फिर आप यह शर्त लगाते हैं कि अगर स्टेट गवर्नरमेंट सिफारिश करेगी तो आप से मैं कहता हूं कि हमारा और

आप का जो ताल्लुक है उस के बीच में आप स्टेट गवर्नर्मेंट को मत आने दीजिये ।

श्री एल० बी० शास्त्री : मेरी जो राय आप की गवर्नर्मेंट के बारे में है वह तो इस से बेहतर है ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : आप को रियलिटीज से इग्नोरेंस मुबारक हो कि इधर आप देखते ही नहीं हैं ।

मैं एक बात की तरफ और आप की तवज्ज्हह दिलाना चाहता हूँ । सन् १९३८-३९ में एक छोटी सी रेलवे ट्रेन हरयाना एक्सप्रेस हिसार से दिल्ली डाइरेक्ट आती थी । हिसार का दिल्ली से सौ मील का फासला है । इस फासले को यह गाड़ी साढ़े चार घंटे में पूरा करती थी । वहां से साढ़े छः बजे चलती थी और यहां साढ़े दस बजे आती थी और यहां से साढ़े चार बजे चलती थी और यहां पहुँच जाती थी । उस वक्त किराया दिल्ली से रोहतक का एक रुपया ६ आना था और अगर कोई आने जाने का वापसी टिकट लेता था तो एक रुपया १० आना लगता था । तो आप उस का आज के दिन से मुकाबला कीजिये । अब हालत यह है कि इस सौ मील को आप की गाड़ी ६ या १० घंटे में तै करती है, पहले यह फासला साढ़े चार घंटे में तै होता था । उस के बारे में जब श्री आसफ अली रेलवे मिनिस्टर थे उन से भी सवाल किया गया था और बाद में भी सवाल किये गये । हमें उम्मीदें दिलाई गईं । मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि हमारा हिसार का इलाका यह उम्मीद रखता है कि अब पहले से हमारी सुनवाई ज्यादा होगी । मैं चाहता हूँ कि आप एक सीधी गाड़ी हिसार से दिल्ली तक या सिरसा से दिल्ली तक मंजूर फरमा दें । मैं किराये के बास्ते कुछ नहीं कहना चाहता क्योंकि यह इकानमिक मामला है । उस वक्त तो आप का लारीज से कम्पटीशन था

इसलिये किराया कम था । लेकिन आज मैं यह नहीं कहता कि आप किराया बहुत कम कीजिये । लेकिन कम से कम हम को वह ट्रेन तो दीजिये । मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूँ कि आप ने हिन्दुस्तान के तमाम इलाकों को तीन तीन रेलों दी हुई हैं । लेकिन यह हिसार का बैकवर्ड इलाका ऐसा है कि रेलवे भी उस की तरफ तवज्ज्हह नहीं देती । हमारे इलाके में कहीं तो आप ने डेढ़ रेल ही दी है और कहीं दो । सिरसा तक ही गाड़ी जाती है भट्टिंडा तक नहीं जाती । जाखल से हिसार तक अब तक आप ने दो रेल ट्रेनें दी हैं । इधर तो गवर्नर्मेंट ने भाखरा डैम बनाया है और सब जगह नई नई मंडियां बनाने की तजवीज की है । लेकिन हिसार के लिये रेलवे के पास कोई इम्मीडियेट तजवीज तो नहीं है लेकिन छोटी मोटी रेलवे खोलने की तजवीजें हैं ताकि भाखरा डैम की पैदावार और जगह लाई जा सके । लेकिन आज हम को आप तीन की बजाय दो ही ट्रेनें दे रहे हैं ।

जहां तक थूँ ट्रेन्स का सवाल है एक ट्रेन भी ऐसी नहीं है जो दिल्ली से हिसार को थूँ जाती हो, ब्राड गेज या मीटर गेज । अगर आप ज्यादा सहूलियत नहीं दे सकते हैं तो कम से कम ऐसा तो कीजिये कि गाड़ियों में एक थूँ कैरिज लगा दें ताकि मुसाफिरों को सहूलियत हो ।

इस के अलावा मुझे एक दो बातें और आप की खिदमत में अर्ज करनी हैं । एक तो मैं रेलवे क्रासिंग्स के बारे में अर्ज करूँगा । मुझे अभी गुडगांव से अपनी कांस्टीट्यूएंसी में जाने का मौका हुआ था । एक पटौदी रोड स्टेशन है । वहां पर अब एक मंडी बन गई है । वहां पर एक रेलवे क्रासिंग है । शाम को वह रेलवे क्रासिंग बन्द हो जाता है और सबेरे खुल जाता है । वहां पर एक रेलवे सर्वेंट का क्वार्टर भी है और

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

उस की १२ घंटे की ड्यूटी है। इस का नतीजा यह होता है कि वह लेवल क्रॉसिंग रात भर बन्द पड़ा रहता है। न आदमी और न मवेशी इधर से उधर जा सकते हैं। वहां पर रेलवे ने बजाय सहूलियत देने के ट्रांस-पोर्ट ब्लाक कर दिया है। मेरा तजर्बा यह है कि इस इलाके में आम तौर पर एक एक क्रासिंग पर एक एक और आध आध घंटे तो आम तौर पर ट्रैफिक को खड़ा रहना पड़ता है। हिसार में सारा शहर एक पार है और सिविल लाइन्स और कोर्ट्स और हमारे रहने की जगह एक पार है। आधा आधा घंटा हम क्रासिंग पर खड़े रहते हैं। लेकिन यह तकलीफ उस के मुकाबले कुछ नहीं है जोकि पट्टी पर लोगों को होती है जहां सारी रात रेलवे क्रासिंग बन्द रहता है। न कोई इधर आ सकता है और न उधर जा सकता है। मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि अगर आप वहां पर लोगों को सहूलियत देना चाहते हैं तो या तो ब्रिज बनवाइये और अगर इस में ज्यादा खर्च हो तो कम से कम वहां पर दो आदमियों की ड्यूटी रखिये ताकि रात को एक आदमी काम करे। मैं ने पटौदी रोड का जिक्र इसलिये किया है कि मैं ने यह चीज़ खुद जा कर देखी है। वहां के लोगों को इस से बड़ी शिकायत है और वह चाहत हैं कि मैं यह शिकायत रेलवे मिनिस्टर साहब तक पहुंचा दूँ। और कई ऐसी जगहें हैं जिन के बारे में मैं जिक्र करता लेकिन मैं उन का जिक्र कर के आप का वक्त जाया नहीं करना चाहता।

पिछले मौके पर कुछ मेरी बिरादरी के लोग यहां आये थे और आप साहिबान की खिदमत में अपने कुछ ग्रीवेसेज अर्ज किये थे। मेरी मुराद उन बुकला साहिबान से है जो आप की सरविस करते हैं। उन्हों-

ने पिछली बार भी कहा था और अब भी वह बताते हैं कि उन के साथ इंसाफ नहीं हो रहा है। उन की रेट्स आफ पे कम हैं। वह आप की कोर्ट्स में और बाहर भी बहुत बड़ा काम करते हैं। उन के रेट्स आफ पे मुनासिब होने चाहिये।

एक छोटी सी बात और कह कर खत्म करना चाहता हूं। पिछले दिनों राजस्थान के गंगानगर मुझे जाने का इतिफाक हुआ। मुझे वहां यह देख कर बड़ी हैरानी हुई कि वहां पर रेलवे वालों का काम निहायत गैर तसल्लीबख्श था। मैं गंगानगर से भटिंडा आ रहा था। मेरा कई मर्तबा का तजर्बा है कि यह गाड़ी हमेशा लेट हो जाती है। आप यकीन मानिये कि कभी यह गाड़ी वक्त पर भटिंडा नहीं पहुंचती। मैं यह जानता था इसलिये मैं ने, हर मौके जब मैं वहां गया, गंगानगर से जीप ली और तीस मील चल के हिन्दूमत कोट स्टेशन पर पहुंचा और वहां से गाड़ी पकड़ी। मैं जानता था कि गंगानगर से गाड़ी वक्त पर नहीं पहुंचेगी। एक बार मैं ने इस गाड़ी से आने की गलती की। वह एक फ्लेग स्टेशन पर एक घंटे रुकी रही और नतीजा यह हुआ कि वह भटिंडा २० मिनट देर से पहुंची और मुझे रात भर भटिंडा में रुहना पड़ा और अगले दिन मैं दिल्ली पहुंचा। यह रेलवे तवज्जह से काम नहीं करती है। पिछले दिनों अकाल के जमाने में यहां पर रेलवे के नौकरों ने अपनी लापरवाही से दो गाड़ी फाड़र की जला दी थीं। मैं ने खुद देखा है कि वहां पर इस बात की कोई परवाह नहीं करता है कि गाड़ियां वक्त से पहुंचती हैं या नहीं। चुनांचे गंगानगर से लोग बहुत ज्यादा खर्च कर के लम्बे रास्ते से दिल्ली आने की कोशिश करते हैं। वहां की गाड़ियां कभी भी वक्त पर नहीं पहुंचती हैं।

मैं उम्मीद करता हूं कि मैं ने वक्त के मामले में तजावुज नहीं किया है। इतना कह कर मैं खत्म करता हूं।

श्री डाभी : मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि रेलवे आयव्ययक के व्याख्यात्मक ज्ञापन के परिशिष्ट ११ की अन्तिम रूप, उदयपुर-हिम्मत नगर लाइन के पूर्व आरंभिक इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण का पुनरीक्षण किया जाय, के बारे में माननीय मंत्री ने कुछ नहीं कहा। इस लाइन का सर्वेक्षण १९४६ में किया गया था और प्रतिवेदन में यह बताया गया था कि यह लाइन लाभदायक नहीं होगी। अभी हाल में कपाड़वंज के नागरिकों ने माननीय मंत्री के पास एक ज्ञापन भेजा है कि मोडासा और कपाड़वंज के बीच लाइन चलाई जाय और सरकारी लाइन को छोटी लाइन में बदल दिया जाय। इस लाइन के सम्बन्ध में १९१२-१३ में एक सर्वेक्षण किया गया था और यह हिसाब लगाया गया था कि इस लाइन में लगाई जाने वाली पूँजी पर १२ प्रतिशत का शुद्ध लाभ होगा। अतः मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूँगा कि वह इस लाइन का सर्वेक्षण करवायें और इसे छोटी लाइन में बदल दिया जाय। इस लाइन पर गाड़ी बहुत धीरे-धीरे चलती हैं अतः पटरी बदलाना आवश्यक है।

सकरी लाइनें रेलवे बोर्ड की सब से अवहेलनापूर्ण लाइनें हैं। माननीय रेलवे मंत्री ने अपने आयव्ययक भाषण में बताया कि कुछ इंजन बड़ी लाइन के लिये, कुछ छोटी लाइन के लिये मंगाये जायेंगे पर सकरी लाइन के लिये कोई इंजन खरीदने की बात उन्होंने नहीं बताई।

उपाध्यक्ष महोदय : जापान से सकरी लाइन के ५ इंजन मंगाये गये हैं।

श्री एल० बी० शास्त्री : जी हां।

श्री डाभी : मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूँगा कि वह या तो इन लाइनों को बिल्कुल खत्म कर दें या इन की ठीक प्रकार देखभाल करें।

ड० रामा राव ने रेलों में के शौचालयों के बारे में कहा। मैं चाहता हूं कि अंगरेजी फैशन के शौचालयों को तोड़ दिया जाय क्योंकि भारतीय उन का उपयोग नहीं करते। और भारतीय फैशन के शौचालय बनाये जायें।

फिर, मैं भोजन की व्यवस्था के बारे में कहता हूं कि पश्चिमी रेलवे में शाकाहारी और मांसाहारी भोजन की व्यवस्था ठीक नहीं है। एक ही डिब्बे में एक ही मेज पर एक ही व्यक्ति द्वारा दोनों प्रकार का भोजन दिया जाता है। शाकाहारी व्यक्ति अपने सामने हड्डी चूसते व्यक्ति को बैठे देख कर कैसे भोजन कर सकता है। अतः या तो शाकाहारी भोजन की व्यवस्था बन्द कर दी जाय या दोनों प्रकार के भोजनों की व्यवस्था अलग अलग की जाय।

माननीय मंत्री ने स्वयं आयव्ययक भाषण में बताया है कि आजकल रेलों में विशेषकर पश्चिमी रेलवे में, बड़ी भीड़ होती है।

माननीय मंत्री ने गाड़ियों के देर से चलने और समय पर न पहुँचने के बारे में कुछ भी नहीं कहा पर मैं अहमदाबाद से दिल्ली को जब भी आता हूं, गाड़ी हमेशा देर से आती है और एक दार तो गाड़ी की प्रतीक्षा में अहमदाबाद में रात भर पड़े रहना पड़ा।

अन्तिम बात मुझे यह कहनी है कि तीर्थयात्रियों की गाड़ी में टिकट के दाम कम कर दिये जाते हैं। अतः कुछ अभिकरण जनता के भ्रमणों, यात्राओं और तीर्थ यात्राओं का प्रबन्ध करते हैं। पर मुझे पता लगा

[श्री डाभी]

है कि यह अभिकरण जनता को काफी सुविधा देने का वायदा करते हैं पर उन वायदों को पूरा नहीं करते। अतः यदि रेलवे स्वयं न तीर्थयात्रियों की यात्राओं का प्रबन्ध करे तो यात्रियों को इतनी असुविधायें न हों। मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूँगा कि वह इस शिकायत की ओर भी ध्यान दें।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। सिर्फ पांच मिनट में जो कुछ कहना चाहता हूँ वह कह दूँगा।

सब से पहली बात जिस की ओर मैं रेलवे मिनिस्टर साहब का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ वह यह है कि बजट के एक्स्प्लेनेटरी भेमोरैन्डम के आखिरी पेज पर बहुत सी लाइनों के बारे में लिखा है, वेस्टर्न रेलवे की गोधरा रत्लाम, चित्तौड़गढ़ कोटा, कोटा अजमेर, उदयपुर हिम्मतनगर भी उन में हैं। मैं खास तौर पर चित्तौड़गढ़ कोटा रेलवे के बारे में कहना चाहता हूँ। इन शब्दों को देखने से पता चलता है कि ये शब्द बराबर सात साल से इसी तरह से चले आ रहे हैं। सन् १९४७, १९४८, १९४९, १९५०, १९५१, १९५२, १९५३, १९५४ सब में कहा गया है कि इन लाइनों का सर्वे हो चका है। मेरी समझ में नहीं आता है कि यह कैसा सर्वे है कि वह हो जाता है और किर वापस आ जाता है।

श्री एल० बी० शास्त्री : सन् १९५२ और १९५४ में इस का जिक्र नहीं था।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : मैं आप से चित्तौड़गढ़ कोटा लाइन की बात कहता हूँ। स का सर्वे १९४६ में खत्म हुआ, फिर १९४७ में इस का ट्रैफिक सर्वे खत्म हुआ।

फिर यह हुआ कि अब मीटर गेज हो रहा है, बाद में यह हुआ कि ब्राड गेज हो रहा है। मैं तो कहता हूँ कि चाहे आप मीटर गेज चलाइये चाहे ब्राड गेज चलाइये, लेकिन कुछ चलाइ तो सही, जो भी आप चलाना चाहते हैं वह चलाइये। लोग सोचते हैं कि रेलवे बन जायेगी तो हमारे यहां डाकखाना हो जायेगा, दूसरे सोचते हैं कि जो रेलवे बन जायेगी तो तार घर बन जायेगा। लेकिन घर यह हो रहा है कि कभी आप कहते हैं कि हम मीटर गेज बनायेंगे और कभी कहते हैं कि ब्राड गेज बनायेंगे, उधर कम्यूनिकेशन्स मिनिस्ट्री यह कहती है कि जब रेलवे हो जायेगी तब हम डाकखाना और तारघर बनायेंगे। पता नहीं क्यों आप इस पशोपेश में पड़े हुए हैं कि कौन सा गेज बने। चूंकि लोग इस मामले में बहुत चिल्ला रहे हैं सलिये इस लाइन का बन जाना ही किंहोंगा।

इस के बाद मैं आप को दूसरी बात यह बतलाना चाहता हूँ कि अभी मि० डाभी ने जो तो गेज के बारे में कहा उस के सिल-सिले में यह बताना चाहता हूँ कि नैरो गेज बहुत थोड़ी थोड़ी दूर तक रन करती है। उस के जरिये जो छोटे व्यापारी होते हैं वह अपना माल पास के शहर में भेजते हैं। वह लोग छोटी तादाद में ही माल भेजते हैं जिस को कि आप “स्माल्स” कहते हैं। स्माल्स की बुकिंग नैरो गेज में बहुत ही होती है। अब आप की “स्माल्स” की दर बढ़ा देने के कारण नतीजा यह हुआ है कि जो छोटे व्यापारी पहले स्माल्स भेजते थे और अपना काम कर सकते थे वह अब नहीं भेज सकेंगे। एक तो पहले ही आप ने एक रूल बना दिया है कि हम बीस मन से ज्यादा स्माल्स नहीं लेंगे। इस तरह से जो छोटे व्यापारी हैं उन का आप ने गला घोंट दिया

है, वह आप की वजह से अपना व्यापार नहीं कर सकते हैं। जहां पर कन्विंटिंग बड़ी लाइन होती है वहां से भेजने पर उन की 'कारट आफ दुकिंग' बहुत हो जाती है। मैं जहां भी जाता हूं वहीं इस बात की शिकायत की जाती है आप ने स्माल्स की बुकिंग की लिमिट २० मन कर दी है। अब दूसरी बात लो, अगर कोई अपना माल लूनावाड़ा से बुक कराये तो उस को अहमदाबाद के लिये कोई बुकिंग नहीं मिलता है, न वाया गाघरा, सावरमती या बड़ौदा के लिये ही कोई बुकिंग मिलता है। नतीजा यह होता है कि मेरे गांव लूनावाड़ा से जो माल बुक किया जा सकता है और जिस के लिये डिब्बे इंडेन्ट किये होते हैं पड़ा रहता है और बिल्टियां बनती ही नहीं हैं। इस की प्रोर ध्यान दिया जाना चाहिये ताकि इन छोटे आदमियों को नुकसान न हो।

तीसरी बात यह है कि जो छोटे व्यापारी हैं वह जो बिल्टियां भेजते हैं उन के पहुंचने में बहुत देर होती है। जब बैंक के जरिये बिल्टी पहुंचती है तो कोई उस को छड़ाने वाला नहीं होता है। गांव में बैंक तो होते नहीं कि जिन के जरिये वह माल गांव तक चला जाये। डाकखाने वाले जब बिल्टी ले जाते हैं तो काफी देर हो चुकती है। स्टेशन में माल पहले पहुंच जाता है और बिल्टी बैंक में देर से पहुंचती है। माल पहुंचने के बाद अगर समय से माल न छड़ाया जाय तो डिमरेज पड़ने लगता है। नतीजा यह होता है कि २० रुपये के माल पर २२ रु० डिमरेज पड़ जाता है। इसलिये जो आप का डिमरेज का रूल है कि माल पहुंचने के २४ घंटे बाद से डिमरेज पड़ने लगेगा यह, मैं आप से कहूंगा, इन छोटे व्यापारियों के गलों को काटने के बराबर है। जो छोटे व्यापारी अपने पुरुषार्थ से अपनी जीविका कमाना चाहते हैं उन को भी व्यापार करने

दिया जाय इसलिये जो डिमरेज का रूल है इस को तब्दील करना पड़ेगा।

इस के बाद जो आप ने 'वेन्डर्स' बनाये हैं मैं उन के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। आप बड़ौदा और अजमेर स्टेशनों पर जा कर देखिये। वहां के आइलेंड प्लेटफार्मों पर इन वेन्डर्स की वजह से इतनी भीड़ हो जाती है कि लोगों को बड़ी परेशानी हो जाती है। स्त्री पुरुषों के चलने के लिये भी जगह नहीं बचती है। कल ही रात एक बच्चा अपने घर वालों से बिछड़ गया, वह वेन्डर्स के बीच में आ गया। उस की मां चिल्ला रही है, उस का बाप चिल्ला रहा है, सभी चिल्ला रहे हैं और वह बच्चा वेन्डर के ठेले के नीचे खड़ा था। इतने सारे वेन्डर्स जो हो गये हैं वह कैसे हो गये हैं, यह भी मैं आप को बतलाना चाहता हूं। मैं नाम तो नहीं लेना चाहता हूं लेकिन यह बतलाता हूं कि एक आदमी नहीं मालूम कहां से सिफारिश लाया, पर वेस्टर्न रेलवे के अजमेर से ले कर खंडवा तक के तमाम स्टेशनों का मालिक बना हुआ है। जरा सा नाम में तब्दीली कर दी और उस नाम से लाइसेंस ले लिया और सारी जगहों का वह एक ही मालिक बन कर बैठ गया। वह न तो खुद ही अच्छा सामान देता है और न दूसरे आदमी को ही वहां टिकने देता है। वह लोगों को खराब से खराब माल देता है और अपना फायदा करता है। इस तरह से इन वेन्डरों की इतनी बड़ी तादाद बढ़ा कर पैसेन्जरों को फेसिलिटी देने का कोई मकसद हल नहीं होता है।

अब मैं आप के पैसेन्जरों की एमेनेटीज के बारे में बतलाता हूं। कल परसों मैं दामोदर बैली कारपोरेशन से लौट रहा था। दो तीन पालियामेंट के मेम्बर और भी साथ थे। मैं ने उन को दिखलाया कि क्या एमेनेटीज हम को मिलती हैं। जब मथुरा

[श्री यू० एम० त्रिवेदी]

स्टेशन पर हम पहुंचे तो देखा कि वहां पानी पीने की कोई व्यवस्था नहीं है। नल तो लगा दिये गये हैं, पर वह वेकार होते हैं। जब पैसेन्जर पूछते हैं कि नल कहां है तो लोग बताते हैं कि वह प्लेटफार्म के सिरे पर हैं। वहां पहुंचने पर नल तो मिलता है, लेकिन उन में से पानी नहीं निकलता है। इस तरह से रोज हालत खराब ही होती जा रही है।

अभी पंडित ठाकुर दास भार्गव ने हिसार की बात आप के सामने बताई और उस की तारीफ भी कर दी। मैं भी कहता हूं स्टेशन ठीक बना है लेकिन जरा लाइन के बारे में भी सुनिये। रात को द बजे दिल्ली से गाड़ी चलती है। उस में एक फोर ब्हीलर सेकेन्ड ब्लास का डब्बा लगाया जाता है। वह सिरसा तक जाता है। उस के अन्दर न खड़े हो सकते हैं, न बैठने का ठिकाना है, न पाखाने में दरवाजे का ठिकाना है, न खिड़कियों की हालत ठीक है। न गद्दी है न दरवाजे की चिटखनी का ठिकाना है। मैं आप से कहता हूं कि मुझे अभी चन्द रोज हुए इस गाड़ी से जाना पड़ा था। मैं ने देखा कि उस के अन्दर आदमी रात में सो भी नहीं सकता क्योंकि बहुत ही काफी झटके लगते हैं। इस का मतलब यह है कि जो आदमी इम्पार्टेन्ट ट्रेन्स के स्टेशनों पर नहीं रहते उन रेलवे लाइन्स की हालत बहुत खराब है। उन ट्रेनों की बात छोड़ दीजिये जोकि इम्पार्टेन्ट हैं। जो लोग फ्रंटियर मेल या किसी दूसरी इम्पार्टेन्ट ट्रेन की लाइन पर नहीं रहते क्या वह सिटिजेन्स आफ इंडिया नहीं हैं। जो लोग गांवों में रहते हैं उन को आराम नहीं चाहिये? जो लोग शहरों के रहने वाले हैं उन को ही सारी फेसिलिटीज़ चाहियें? दिल्ली बालों के नजदीक के गांवों के जो लोग हैं उन के लिये कोई चीज ज़रूरी नहीं है। जो लोग देहातों में रहने वाले हैं

उन के आराम का आप को पहले ख्याल करना चाहिये। उस के बाद आप बड़ी बड़ी रेलवेज़ की तरफ ध्यान दीजिये। जब दोनों तरह के आदमी एक ही किराया देते हैं तो उन सब के लिये 'किंड प्रो को' की पालिसी क्यों नहीं बरती जाती है? आप को समझना चाहिये कि दोनों ही पैसेन्जर हैं और दोनों को एक ही जैसी फेसिलिटीज़ मिलनी चाहिये।

श्री झुनझुनवाला : उपाध्यक्ष महोदय, यह रेलवे का विषय ऐसा है कि इस पर बोलने की इच्छा न होने पर भी, समय लेने की इच्छा न होने पर भी, रोजाना इन सब बातों पर कुछ न कुछ सुने जाने पर भी, कुछ कहने की आवश्यकता ज़रूर हो जाती है, खास कर अपनी कान्स्ट्रुक्शनी के बारे में। हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब, हमारे नन्द लाल शर्मा जी के संस्कृत श्लोक सुन कर और हमारे ठाकुर दास जी भार्गव की अच्छी और नाटकीय बातों को सुन कर, मैं समझता हूं उन की ओर आकर्षित हो गये होंगे। विशेष कर नन्द लाल जी शर्मा की तरफ आकर्षित हो कर ही उन्होंने बतला दिया कि फतेहपुर चुरू लाइन वहां खुलेगी और वहां के लिये उन्होंने इतना रूपया रख दिया है। तो मैं आप को यह बतलाना चाहता हूं कि ठाकुर दास जी ने हिसार आदि के सम्बन्ध में कुछ बातें कहीं। मैं नहीं कहता कि आप वहां पर लाइन न दें, आप ज़रूर दीजिये। फतेहपुर के बारे में यह नहीं कहता कि वहां पर आप रेलवे लाइन न दें, आप ज़रूर दें, वहां बहुत बड़े बड़े मिल्यन एर रहते हैं....

श्री अलगोशन : उन में आप भी एक हैं।

श्री झुनझुनवाला : मैं तो एक छोटा सा आदमी हूं, बिहार का रहने वाला हूं। मैं आपका और रेलवे मंत्री का ध्यान उस

तरफ दिलाना चाहता हूं कि जहां पर कोसी की बाढ़ आती है और वहां के रहने वाले लोगों को तंग किये रखती है। जब ऐसा होता है तो सात सात आठ आठ दिन तक वहां पर कोई भी किसी की हालत के बारे में कुछ भी नहीं जान सकता। वहां पर यदि आदमी जाना चाहे तो चार दिन में पहुंच सकता है। वहां पर व्यापार भी बहुत बढ़ सकता है लेकिन ट्रांस्पोर्ट का सिलसिला न होने के कारण वहां पर व्यापार तरकी नहीं कर सकता। वहां पर बिहारीगंज स्टेशन है और बाघलपुर के पास वहां एक रेलवे लाइन गई है। भिसां रेलवे को गयासारा तक बढ़ा देने की बातें मैं ने यहां पर कई बार कहीं हैं। अभी तक उन पर कोई कार्रवाई नहीं की गई है। किशनगंज के बारे में जो हमें जवाब दिया गया था उस में कहा गया था कि हां इस के बारे में विचार हो रहा है, शायद अगले पांच साला प्लैन में ले ली जाय। मैं आप को यह बतलाना चाहता हूं कि प्रायोरिटी कहां देनी चाहिये इस को भी आप को ध्यान में रखना चाहिये। जहां पर बिल्कुल रेलवे की सुविधा नहीं है उन इलाकों का भी आप को ध्यान रखना चाहिये। उन लोगों की तकलीफों को आप को ध्यान में रखना चाहिये जो अपना माल मंडियों में आ कर नहीं बेच सकते क्योंकि उन के पास ट्रांस्पोर्ट का कोई जरिया मौजूद नहीं है। अगर आप ऐसे इलाकों में रेलवे लाइन देते हैं तो उन इलाकों का व्यापार बहुत हद तक बढ़ सकता है। उन जगहों को महेनजर रखते हुए उन को प्रायोरिटी दी जानी चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि आप हिसार में जहां लोगों को बहुत तकलीफ होती है रेलवे लाइन न दीजिये, जरूर दीजिये। परन्तु जिन जिन इलाकों के बारे में मैं ने आप को बतलाया है वहां पर भी आप का फ़र्ज़ है कि आप देखें और नई लाइनें खोलने की कोशिश करें।

पंडित ठाकुर दास जी ने अभी बताया कि हिसार में जो आप ने प्लेटफार्म बनाया वह बहुत सुन्दर ढंग से बनाया गया है गोया गुलजार बना दिया है। हमारे रेलवे मंत्री साहब को अगर कभी मौका मिले और अगर कभी वे मौका पा कर बाघलपुर में जहां पर छोटी लाइन की रेल आती है स्टेशन को देखें तो वहां पर वह हिसार से कहीं अधिक पैसेन्जर पायेंगे। हां वे बेचारे थर्ड क्लास पैसेन्जर हैं। वहां पर पेशाब के मारे बदबू से लोग तंग आ जाते हैं। मुसाफिर लोग जो आते हैं उन को खड़े होने के लिये जगह नहीं मिलती, बैठने का तो कहना ही क्या। गन्दगी के मारे वे खड़े खड़े भी तंग आ जाते हैं। उस के सम्बन्ध में कई बार लिखा भी गया है। मैं ने सुना है वहां के स्टेशन मास्टर ने भी इस के बारे में लिखा पढ़ी की है परन्तु किसी ने भी इस तरफ अभी तक कोई ध्यान नहीं दिया। आप बड़े बड़े स्टेशनों पर लाखों रुपया खर्च कर रहे हैं परन्तु इन छोटी छोटी चीजों पर जिन पर कुछ हजार ही रुपया खर्च होता है आप ध्यान नहीं देते। बेचारे मुसाफिरों के लिये बैठने का कोई इन्तजाम नहीं होता और गर्मियों के दिनों में और बरसात के दिनों में उन को बाहर ही बैठ कर समय गुजारना पड़ता है। इस वास्ते मेरी आप से प्रार्थना है कि यदि आप इन बातों की तरफ ध्यान दें तो लोगों की तकलीफें बहुत हद तक दूर हो सकती हैं। इन सब बातों की तरफ ट्रैफिक मैनेजर आदि को ध्यान देना चाहिये और यदि आवश्यक हो तो यह सब बातें आप के सामने रखनी चाहियें।

अब मैं एक बात और कहना चाहता हूं और वह है करप्शन के बारे में। करप्शन के बारे में बहुत सी बातें कही भी जाती हैं और सुनी भी जाती हैं। मैं मानता हूं कि रेलवे में बहुत उन्नति हुई है। पब्लिक से

[श्री झुनझुनवाला]

भी शिकायतें आती हैं और संसद् में भी शिकायतें की जाती हैं कि करप्शन बहुत ज्यादा है। इस के बारे में मैं एक बात कहना चाहता हूँ और वह फाल्स प्रेस्टीज के बारे में है। एक दफा आप जो फैसला कर देते हैं आप उस को बदलना इस वास्ते नहीं चाहते क्योंकि आप के रास्ते में फाल्स प्रेस्टीज आ जाता है। हमारी एक डैमोक्रेटिक गवर्नर्मेंट है और इस को पब्लिक को कौनफिडेंस में लेना चाहिये। जब कोई अफसर ने कोई गलत बात कर देता है तो आप को वह जरूर बदल देनी चाहिये। यदि कोई आदमी रेलवे से अनुचित लाभ उठाये तो मैं उस को बहुत बुरा समझता हूँ। परन्तु मैं आप से यह बताऊँ कि यदि रेलवे अनुचित फायदा किसी से उठाये, किसी आदमी से उठाये तो उस के खिलाफ भी कोई कार्रवाई की जानी चाहिये। मैं ने एक बार गत वर्ष भी बताया था, और शायद रेल मंत्री साहब जब भागलपुर गये थे तो उन के सामने भी एक फर्म ने रिप्रिजेंट किया था। मैं उस फर्म की ओर से कुछ नहीं कहना चाहता। मैं नहीं जानता कि वह जो कुछ भी कहती है सत्य कहती है या झूट। मैं यह भी नहीं कहता कि आप उस की खातिर कुछ कीजिये। रेलवे ने इस फर्म से करोड़ों रुपये का काम करवाया। आखिर में शायद उस का किसी अफसर से झगड़ा हो गया। उस का क्लेम चालीस पच्चास हजार रुपये का रेलवे की तरफ रह गया। जब इस फर्म ने यह रुपया वापस मांगा तो रेलवे ने कहा कि क्योंकि इस कांट्रेक्ट पर जो दस्तखत किये गये हैं यह कम्पीटेंट आफिसर के नहीं हैं इसलिये आप के क्लेम का रुपया आप को नहीं दिया जा सकता। कई करोड़ रुपये का व्यापार इसी अफसर के दस्तखत से हुआ परन्तु जब उस को क्लेम देने का सवाल पैदा हुआ तो कह दिया गया कि कम्पीटेंट आफिसर के दस्तखत नहीं हैं, इसलिये

यह रुपया नहीं दिया जा सकता। वह केस पहले तो मैं निचली कोर्ट में गया और फिर हाई कोर्ट में गया। पता नहीं उस का क्या हुआ है। इस में यदि कोई सब जुड़िस बात हो तो मैं वापस लेता हूँ। परन्तु मैं समझता हूँ कि जो बात रेलवे ने कही है वह मुनासिब नहीं थी। क्योंकि हो सकता है कि उस अफसर ने जिस ने यह रुपया वापस करना था इस फर्म को कहा हो कि या तो हमें इतना रुपया दो नहीं तो आप को यह रुपया वापस नहीं मिल सकता। तो ऐसी सब बातों में सरकार को फाल्स प्रेस्टीज नहीं रखना चाहिये। जो बात हो वह साफ साफ लोगों को बतला देनी चाहिये। जैसा मैं ने आप से कहा कि छोटी छोटी बातों पर ध्यान देने से थर्ड क्लास के यात्री बहुत खुश हो जाते हैं। जहां आप बड़े बड़े शहरों के लिये और फर्स्ट और सैकिंड क्लास वालों के लिये सुविधायें करते हैं वहां आप को छोटे आदमियों के लिये और छोटे स्टेशनों के लिये भी देखना चाहिये।

अन्त में मैं एक बात केटरिंग के बारे में कहना चाहता हूँ। उस को शायद शाह नवाज़ खां साहब ने आप के सामने रखा है। मुझे भी एक बार का ऐसा अनुभव है। मैं एक बार सैकिंड क्लास में जा रहा था। खाने का आर्डर दे कर मैं थर्ड क्लास में अपने एक मित्र के पास चला गया। जो खाना आया था वह ऐसा था कि मैं उसे नहीं खा सका। जब केटरिंग मैनेजर को यह मालूम हुआ कि मैं एम० पी० हूँ तो दूसरे स्टेशन पर ऐसा थाल आया कि जैसा खाना मैं घर पर भी नहीं खाता हूँ। मैं ने वह खाना खाया और फिर कहा कि इस का बिल लाओ। वह बिल भी नहीं लाया और चला गया। मैं ने उस को रुपया भेज दिया और कम्पलेंट बुक में शिकायत भी लिख दी कि ऐसा ऐसा

हुआ। पर ऐसी शिकायतों पर ध्यान विभा जाता है या नहीं यह पता नहीं।

एक बार मैं विहारी गंज स्टेशन पर था। एक रेलवे इंसेपेक्टर व्यापारियों से कुछ झगड़ा कर रहा था। व्यापारी मेरे पास आये और यह बतलाया कि वह हम को गालियां देता है। मैं ने उन से कहा कि तुम्हारा जो झगड़ा है उस के बारे में तो मैं कुछ नहीं कहता। उस को रेलवे अफसर तै करेंगे लेकिन जो तुम को गाली दी है इस के बारे में मैं लिखूँगा। मैं ने गोरखपुर को लिखा। लेकिन आज डेढ़ दो बरस हो गये “दी मैटर इज़ रिसीविंग अटेंशन”। मैं जो मामला था उस के बारे में कुछ नहीं कहना चाहता। लेकिन यह जो गाली देना है यह ठीक नहीं है। आप तो कहते हैं कि रेलवे के अफसर लोगों से अच्छा व्यवहार कर रहे हैं। अगर वह केवल एम० पीज० से अच्छा बोलें और आम जनता से अच्छा व्यवहार न करें तो यह नहीं कहा जा सकता कि वह लोगों के साथ अच्छा व्यवहार करते हैं। उन को तो आम जनता से अच्छा व्यवहार करना चाहिये।

इतना ही कह कर मैं बैठता हूँ।

श्री नेसवी : मैं रेलवे मंत्री को इस बात का धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने काफी काम किया है। रेलवे की त्रुटियां तब तक दूर नहीं की जा सकतीं जब तक कि उन्हें माननीय मंत्री के सामने पेश न किया जाय। मैं करनाटक क्षेत्र के रेलवे प्रशासन के संबंध में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

सब से बड़ी शिकायत यह है कि ६२६ मील लम्बी पूना हुबली छोटी रेलवे लाइन को अभी तक बड़ी लाइन में नहीं बदला गया। यह काम अभी तक जरूर पूरा हो जाना चाहिये था। बम्बई से हुबली सामान ले जाने में कई गत्यावरोध पड़ते हैं यदि

इस लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाय तो यह गत्यावरोध दूर हो जायें। पूना से बंगलौर तक जाने वाली रेलवे लाइन महत्वपूर्ण है, अतः इस पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

यद्यपि रेलवे प्रशासन में सभी दिशा में पर्याप्त उन्नति हुई है पर अब भी बहुत से स्टेशनों पर जल, प्रकाश, प्लेटफार्म, और प्रतीक्षालयों की ठीक व्यवस्था नहीं है। हुबली जैसे बड़े व्यापारिक केन्द्र में, जहां पर एक वर्कशाप भी है, कोई प्रतीक्षालय नहीं है। गडग एक जंकशन स्टेशन है यहां पर केवल एक ही प्लैटफार्म है जिस से जनता को बहुत तकलीफ होती है। सड़क के फाटक के कारण कभी कभी सवारियों को घंटों प्रतीक्षा करनी पड़ती है अतः मैं चाहता हूँ कि वहां एक लाइन के ऊपर एक पुल बनाया जाये ताकि लोग उस पर से आ-जा सकें।

अब मैं रेलवे प्रशासन की बात पर आता हूँ। अब रेलवे पदाधिकारी यात्रियों के साथ नम्रता से पेश आते हैं। पर अब भी कुछ ऐसे पदाधिकारी हैं जिन के दिमाग नहीं बदले हैं। उन्हें अपने को विनम्र बनाना चाहिये और जनता की शिकायतों को ध्यान से सुन कर पूरी कार्यवाही करनी चाहिये। इसी प्रकार आवडी अधिवेशन से लौटते समय मद्रास स्टेशन में द्वितीय श्रेणी के स्नानागार में मैं स्नान करने गया। वह बड़ा गन्दा था उस में फिसलन भी थी और मैं गिरते गिरते बचा। बम्बई के विकटोरिया स्टेशन पर नहाने के टब का नल पिछ्ले द या १० महीनों से टूटा हुआ है उस की मरम्मत नहीं की जाती है। इन छोटी छोटी शिकायतों के लिये आप को कई पदाधिकारियों के पास जाना पड़ता है। वे अक्सर टाल देते हैं। इसी प्रकार की बहुत सी शिकायतें हैं।

[श्री नेसवी]

हुबली से करवार—ब्यारीग से सिरसी और निष्पणि से रैचूर तक रेल सम्पर्क स्थापित करने के प्रस्तावों को रेलवे बोर्ड और योजना आयोग के पास भेजा जा चुका है। उनमें से कुछ को तो लिया जा सकता है। पिछले हुए क्षेत्रों का विशेष ध्यान रखा जाना चाहिये। पूना और बंगलौर के बीच तेज जाने वाली कोई गाड़ी नहीं है। वहां पर एक एक्सप्रेस और एक डाक गाड़ी चलती तो है पर उन की चाल ३० घंटे में ५६ मील है। अतः मैं निवेदन करता हूँ कि इनमें से किसी भी गाड़ी की रफ्तार बढ़ा दी जाये।

मैं चाहता हूँ कि हुबली में एक फ्लैग स्टेशन खोला जाना चाहिये। एक और फ्लैग स्टेशन बंगलौर और पूना के बीच नित्तूर और हिरेहली के बीच दोबेसपेट में खोला जाना चाहिये। बनसन्द्रा में एक उच्च श्रेणी का प्रतीक्षालय बनाना चाहिये।

मैं समाचार पत्रों की बिक्री के लिये रेयायतें या सुविधायें देने के लिये निवेदन करना चाहता हूँ। उन की बिक्री पर कुछ अनुज्ञाप्ति कर भी यदि आप चाहें लगा दें परन्तु कुछ स्थानों पर पुस्तक विक्रेता शरारत करते हैं। हुबली का ही उदाहरण है कि वहां पुस्तक विक्रेता को समाचार पत्र स आधार पर दिये जाते हैं कि बिना बिके पत्र वापस ले लिये जायेंगे। वह बेचने में शरारत करता है और जिन पत्रों को बेचना नहीं चाहता उन के सम्बन्ध में ग्राहकों को मना कर देता है। अतः मेरा निवेदन है कि वहां समाचार पत्रों की बिक्री पर किसी रकार का प्रतिबन्ध नहीं होना चाहिये।

अन्त में मैं रेलवे मंत्री को उन के काम के लिये धन्यवाद देता हूँ और शासा करता हूँ कि जिन बातों की ओर उन का ध्यान आकर्षित किया गया है, वह उन का स्वागत करेंगे और उन पर उचित रूप से विचार करेंगे।

सरदार हुक्म सिंह (कपूरथला-भट्टिंडा) : श्रीमान्, इस बात में कोई सन्देह नहीं है कि हमारी रेलों में सुधार हुआ है—जहां तक यात्रियों को सुविधायें देने का सम्बन्ध है यह मानना पड़ता है कि कुछ-न-कुछ सुधार अवश्य हुआ है। किन्तु अभी तक सुधार उस मात्रा तक नहीं हुआ कि टिकट खरीद के यात्रा करने वाले प्रत्येक यात्री को गाड़ी में एक सीट मिल सके। इस बात की ओर ध्यान दिया जाना आवश्यक है और जहां गाड़ियों में भीड़ रहती है वहां अधिक गाड़ियां चलाई जानी चाहियें।

एक साधारण यात्री चाहता है कि उसे गाड़ी में स्थान अवश्य मिलना चाहिये—पीने का अच्छा पानी भी मिलना चाहिये और प्रत्येक स्टेशन पर बैठने, आदि का स्थान भी मिलना चाहिये। हमारे सभा-सचिव ने कई बहुत चिपूर्ण बातें भी बताई हैं—उन्होंने स्वयं बताया है कि दूध, आदि जो स्टेशनों पर मिलता है—वह खराब होता है और रेलवे कर्मचारी अन्य रेलवे कर्मचारियों को बिना टिकट ले भी जाते हैं। उन्होंने इस सम्बन्ध में एक घटना का भी उल्लेख किया है जहां एक गार्ड ने उन्हें मुफ्त में यात्रा कराई और बाद में उस गार्ड को निलम्बित कर दिया गया। यह तो ठीक है कि हमें भ्रष्टाचार का उन्मूलन करना है किन्तु मुझे सन्देह है कि हम अभी उस स्थिति पर नहीं पहुँचे हैं।

मुझे यह भी पता लगा है कि जब गर्भी में किसी पानी पिलाने वाले को रखा जाता है तो उस से एक मास का वेतन पहले से ही लिया जाता है। यदि कोई अधिकारी इस भ्रष्टाचार को समाप्त करे तो उस से बहुत से गरीब लोगों को लाभ पहुंच सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का रचनात्मक सुझाव क्या है?

सरदार हुक्म सिंह : मेरा सुझाव यह है कि अब तो उन्हें केवल ६ मास के लिये रखा जाता है किन्तु उन्हें सारा वर्ष ही नौकर रखा जाये—और जिस समय उन की आवश्यकता न हो—उन्हें वैसे ही प्रतीक वेतन पर नौकर रखा जाना चाहिये ताकि फिर से वे अपना काम सम्भाल लें। जब उन की आवश्यकता न हो तो उन्हें १ रुपया मासिक वेतन देना चाहिये। इस तरीके से कोई स्टेशन मास्टर कोई धूस आदि नहीं ले सकेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : उन की पहली नौकरी का क्या होगा?

सरदार हुक्म सिंह : यदि सब लोग न भी आ सकें, तो कुछ अवश्य ही आयेंगे—इसलिये भ्रष्टाचार कुछ मात्रा तक सीमित हो जायेगा। यदि एक रुपया मासिक वेतन की बात ठीक न हो तो कोई और प्रबन्ध भी किया जा सकता है—जिस से उन कर्मचारियों में स्थायित्व की भावना बनी रह सकती है। मुझे यह पूरा पूरा विश्वास है कि रेलवे में भ्रष्टाचार बहुत है।

दूसरे, पीने के पानी का प्रबन्ध भी ऐक नहीं है। सरहिंद में जहां गुरु गोविंद सिंह जी के दो पुत्र शहीद हुए थे एक भारी मेला लगता है और वहां ३/४ लाख लोग आते हैं—गत बार मुझ से वहां लोगों ने शिकायत की वहां पानी का प्रबन्ध नहीं है—मुझे स्टेशन मास्टर ने बताया कि वहां का एकमात्र नलका पिछ्ले वर्ष से खराब है—यह अवस्था है बहुत से स्टेशनों की—इसलिये पानी की ठीक व्यवस्था का होना अत्यावश्यक है।

एक और बात की ओर मैं माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूं—सारी रेलवे में रेलवे कर्मचारियों को स्थायी बनाने की एक ही प्रणाली का अनुसरण नहीं किया जाता—इस से कर्मचारियों में असन्तोष की भावना फैलती है—मुझे इस सम्बन्ध में उत्तर रेलवे के फीरोजपुर डिवीजन के गाड़ों ने शिकायत की है कि एक गाड़ जो कहीं और से आया था वह चूंकि उस डिवीजन में स्थायी था, इसलिये उसे सब गाड़ों से वरिष्ठ मान लिया गया यद्यपि वह उन से बहुत बाद में नौकर हुआ था। इन सभी अनियमितताओं का उपचार किया जाना आवश्यक है।

इस के बाद रेलवे द्वारा यात्रा करने वाले लोग और भी सुविधायें चाहते हैं—किन्तु रेलवे मंत्रालय बड़ी मन्द गति से कार्य की ओर अग्रेसर हो रहा है। इन छोटी छोटी बातों पर अवश्य ध्यान दिया जाना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : कुछ और भी कटौती प्रस्ताव आय हैं। उन्हें भी अब पेश किया जा सकता है।

[उपाध्यक्ष महोदय]

निम्नलिखित कटौती स्ताव प्रस्तुत किये गये :

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
३	श्री यू० एम० त्रिवेदी	चित्तौड़गढ़-कोटा सर्वेक्षण	रुप०
४	श्री ०० एम० त्रिवेदी	अजमेर लोको शौप में इंजन बनाने की व्यवस्था न होना ।	१००
६-क	श्री यू० एम० त्रिवेदी	विविध रेलवे महाखंडों में चिकित्सा व्यय में मित्रव्ययता ।	रुपये १००
१०	श्री ०० एम० त्रिवेदी	पोपाल राज्य रेलवे का न खरीदना	१००
१६	श्री सारंगधर दास	चित्तरजन के इंजन के कारखाने में कार्य की धीमी गति ।	१००

उपाध्यक्ष महोदय : अब ये सब कटौती प्रस्ताव सभा के समक्ष हैं और उन पर चर्चा की जा सकती है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : सभापति जी, बहुत से सदस्यों ने रेलवे के महकमे के बारे में अपने विचार प्रकट किये हैं। जहां तक मेरा सम्बन्ध है मैं रेलवे मंत्रालय को, रेलवे मंत्री को, उपमंत्री को और पालियामेंटरी सेक्रेटरी को स बात के लिये बधाई देता हूँ कि उन्होंने रेलवे में काफी सुधार किये हैं। इस के साथ ही साथ जो बातें बहुत आवश्यक हैं वे भी मैं उन के कानों तक पहुँचाना चाहता हूँ। अभी तक जो भी काम हो रहा है वह यह हो रहा है कि जहां पर अच्छी रेलवे लाइनें हैं और अच्छे रेलवे स्टेशन हैं, उन को और भी अच्छा बनाया जा रहा है और वहीं पर और अधिक सुख-सुविधा भी जा रही हूँ। लेकिन जहां पर रेलें नहीं हैं और जहां पर इन के न होने के कारण कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है उन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं तो कहूँगा कि आप का जो व्यवहार है वह इस तरह का है जैसा कि एक मां एक अपनी लड़की और एक सौतेली लड़की के साथ करती है। जो उस की अपनी लड़की है उस को तो अच्छे अच्छे कपड़े पहनने

के लिवे दिये जाते हैं, अच्छी अच्छी चीजें खाने को दी जाती हैं और दूसरी से कहा जाता है चुप रहो, खामोश रहो अभी तुम्हारा वक्त नहीं आया। इस किस्म का व्यवहार आप करें यह ठीक नहीं है। जिस बुन्देलखंड के इलाके से मैं आया हूँ वहां पर जांसी की रानी पैदा हुई। अंग्रेजों के ज़माने में सन १८५७ में यहां के लोग अंग्रेजों के खिलाफ उठ खड़े हुए और उन्होंने अंग्रेजों के खिलाफ विद्रोह किया। इस के बाद विद्रोही राजों महाराजों के राज्यों को उत्तर प्रदेश में मिला लिया और जो लोग अंग्रेजों के पक्ष में थे उन के राज्य कायम रहे और अब वे विन्ध्य प्रदेश में मिला लिये गये हैं। इस तरह से बुन्देलखंड के दो टुकड़े हो गये। अंग्रेजों ने इस इलाके की तरफ इस वास्ते गौर नहीं किया क्योंकि यहां वे लोग उन के खिलाफ थे। लेकिन अब जब आजादी मिली तो भी हमारी सरकार इस इलाके की तरफ कोई गौर नहीं कर रही है। अगर यह कहा जाये कि इस इलाके में पैदाघार कम होती है, यह बात भी नहीं है। मेरे इलाके से ६०,००० टन गल्ला हर साल सरकार को दिया जाता है। आज जब यहां पर बचाव का भाव एक रुपये का १७ सेर है। गेहूं का भाव १० रुपये और ११ रुपये

मन है आदि आदि । यातायात के साधन न होने के कारण वहां से जो गल्ला तथा अन्य उपज बाहर जाती है उस पर ज्यादा खर्च आता है इसलिये उस के भाव अन्य स्थान पर तेज़ होते हुए भी, स्थानीय भाव बड़े सस्ते रहते हैं । यह एक पिछड़ा हुआ इलाका है । अंग्रेजों के जमाने में एक बार यहां सुमेर-पुर से हरपालपुर तक लाइन का सर्वे हुआ था, लेकिन वह काम पूरा नहीं हुआ । अब जब हम देख रहे हैं कि दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर ५० लाख रुपया खर्च किया जा रहा है, आगरे के स्टेशन पर कई लाख रुपया खर्च किया जा रहा है, इलाहावाद के स्टेशन पर ३७ लाख रुपया खर्च किया जा रहा है और इसी तरह से देश भर में बड़े बड़े स्टेशनों को और बड़ा बनाया जा रहा है, तो मैं पूछना चाहता हूं कि उन जगहों पर जहां कोई भी रेलवे लाइन नहीं है, और यातायात की सुविधायें नहीं हैं वहां क्यों ध्यान नहीं दिया जा रहा है । एक तरफ तो इस बेदर्दी से रुपया खर्च किया जा रहा है कि उन जगहों को और भी अच्छा बना दिया जाय जो पहले ही अच्छी हैं, लेकिन दूसरी तरफ जहां पर माल पड़ा पड़ा सड़ जाता है उस की तरफ कोई भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है । कुलपहाड़ रेलवे स्टेशन पर जहां १५-२० हजार मन माल हर बैक्ट पड़ा रहता है कोई माल-गोदाम और मुसाफिर-खाना नहीं है । महोबा रेलवे स्टेशन पर कोई मुसाफिरखाना तथा अन्य सुविधायें नहीं हैं । मौदाहा स्टेशन पर कोई मुसाफिर-खाना तथा उचित मालगोदाम आदि नहीं हैं । सुमेरपुर में ओपन शेड्स हैं । लेकिन शेड तक मामूली सड़क भी नहीं और न छाया में बैठने का समुचित स्थान है । ज्ञांसी में एक स्टेशन है और मानिकपुर में दूसरा । इस के बीच एकाध को छोड़ कर कोई अच्छा स्टेशन नहीं है । इस इलाके की तरफ कोई

ध्यान नहीं दिया गया । जब मैं अपनी कांस्टी-चुएंसी जाता हूं तो दिल्ली से ज्ञांसी तक तो आठ घंटों में ही पहुंच जाता हूं, लेकिन आगे जाने के लिये मुझे डेढ़ दो दिन लग जाते हैं । यह एक पिछड़ा हुआ इलाका है, यहां की आवाज आप के कानों तक नहीं पहुंचती है और न ही आप उन की तरफ कोई ध्यान देते हैं । यह ठीक नहीं है । मैं आप से प्रार्थना करता हूं, जहां आप इतना अधिक रूपया और कामों के लिये खर्च कर रहे हैं वहां आप को इन पिछड़े हुए इलाकों की तरफ भी ध्यान देना चाहिये । आप ने चित्तरंजन में कारखाना खोला है मैं उस का स्वागत करता हूं, आप ने पैराम्बूर में और बंगलौर में रेल के डिब्बे बनाने के कारखाने खोले हैं यह भी बहुत अच्छी बात है । लेकिन मैं प्रार्थना करता हूं कि आप को वहां पर रुपया नहीं लगाना चाहिये जहां पर कि इस की अभी जरूरत नहीं है । आप कई रेलवे स्टेशनों को अच्छा बना रहे हैं और इन पर लाखों और करोड़ों रुपया खर्च कर रहे हैं । इस की कोई जरूरत इस बैक्ट नहीं है । यह काम रोके जा सकते हैं और यह रुपया आप उन जगहों पर लगा सकते हैं जोकि पिछड़े हुए इलाके हैं और जहां लाइनों विग्रह की बहुत भारी जरूरत है । आप को देश में पिछड़े हुए इलाकों का ध्यान रखना अत्यन्त आवश्यक है । वहां पर इन चीजों की बहुत जरूरत है । आप अंग्रेजों की बनाई हुई स्कीमों के बाहर एक कदम भी नहीं चलना चाहते । आप कई रेलवे लाइनें सिफारिशों पर बिछा रहे हैं । वे कौन सी सिफारिशें हैं यह मैं नहीं जानता, लेकिन यह जरूर है कि सिफारिश जरूर चलती है । मेरा आप से निवेदन है कि हमारे पिछड़े हुए इलाके की तरफ भी आप का ध्यान जरूर जासा चाहिये । मैं तो यह कहता हूं कि प्लैनिंग कमीशन की ओर

[श्री एम० एल० द्विवेदी]

से बड़े बड़े कम्युनिटी प्राजेक्ट्स और एक्सटेंशन ब्लाक कायम किये जा रहे हैं, जिन में लोग श्रमदान से भी काम करते हैं। वे यह काम किसी के दबाव में आ कर नहीं करते परन्तु स्वेच्छा से ही करते हैं। यू० पी० में लोग इन कामों को करने में सब से आगे हैं। मेरे क्षेत्र (हमीरपुर) में पंचायत घर निर्माण, सड़क निर्माण तथा अन्य विकास सम्बन्धी कार्य इतने अधिक हुए हैं कि वह जिला प्रदेश भर में प्रथम है। वहां पर उन्होंने दर्जनों सड़कों का काम श्रमदान से एक साल में कर डाला है। इन श्रमदान करने वाले क्षेत्रों को आप क्या प्रोत्साहन देते हैं? अतएव अगर आप इस तरह से करें कि जो श्रमदान करेगा उसी को नई लाइन दी जायगी तो आप देखिये कि आप का कितना काम हो जाता है। आप के इंजीनियर्स और रेलवे कर्मचारी जायें और उन की देखरेख करें। श्रमदान से अर्थ वर्क हो और रेलवे लाइन डाली जाय और जो टेक्निकल काम वे लोग नहीं कर सकते हैं उन को आप के आदमी कर लें। ऐसा करने से आप का बहुत सा रूपया बच सकता है जिससे कई और नये काम हो सकते हैं। अगर आप यह कह दें कि जो श्रमदान करेंगे उन्हीं को हम नई लाइनें देंगे तो सब काम बहुत उन्नति पा सकता है। मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि बड़े बड़े स्टेशनों का काम आप रोक दीजिये और जहां कहीं लोग श्रमदान करने को तैयार हों वहां आप काम कीजिये। ऐसा करने से आप का काम थोड़े से रूपयों में हो जायगा। यहां पर आप से अगर कुछ मेम्बर कहते सुनते हैं तो आप लाइन खोल देते हैं। मैंने सुना है कि आप ने एटा तक एक लाइन खोलने का वायदा किया है। लेकिन कासगंज को छोड़ दिया है। मुझे मालूम है कि कासगंज के लोग श्रमदान करने के लिये तैयार हैं। लेकिन आप ने

सिर्फ एटा तक तो लाइन दी है और आगे छोड़ दी है। यह काम कोई बड़े खर्च का नहीं है। अगर आप देखें तो इसके मुकाबले में दूसरी जगहों पर आप बहुत ज्यादा रूपया खर्च कर रहे हैं। यहां पर एटा तक जो लाइन जाती है उसे कासगंज तक ले जायें ताकि जो काम हो पूरा हो।

श्री अलगेशन : कासगंज का रेलवे स्टेशन तो पहले ही है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : लेकिन उस का एटा से कोई कनेक्शन नहीं है। यह कनेक्शन देना चाहिये।

अब मैं आप का ध्यान रेलवे में जो भ्रष्टाचार (करप्शन) है उस की तरफ दिलाना चाहता हूँ। रेलवे में इतना जबर्दस्त करप्शन है कि एक एक गुड्स क्लर्क के पास एक एक लाख से भी अधिक मूल्य की इमारतें हैं। इसी तरह से अन्य कर्मचारियों के पास हैं और यह करप्शन बढ़ता ही जाता है। इस में आप बहुत कुछ सुधार कर सकते हैं। जो आप ने एक भ्रष्टाचार कमेटी बनाई है यह रेलवे में करप्शन रोकने का तरीका नहीं है। इस का तरीका यह है कि आप एक गुप्तचर विभाग बनायें जैसा कि सरकारों में होता है। और इस सीकेट रार्टिंग के लिये नाम पत्र लगायें कि किस गुड्स क्लर्क अथवा अन्य कर्मचारी के पास कितना धन और सम्पत्ति है। कितनी उस ने इमारतें बनाई हैं। अगर उन की जिन्दगी भर की तनखाह भी जोड़ी जाय तो वह इतनी बड़ी इमारतें नहीं बना सकते हैं। आप ने हीरानगर के केस के बारे में सुना होगा मगर उस के बारे में सरकार ने क्या किया यह मालूम नहीं है। नाजायज धन से इमारतें बनवाने वाले अधिकारी को रिटायर कर के छोड़ दिया। आप अफसरों की मदद भी करना चाहते हैं। मैं कहता

हूं कि जो अच्छे अफसर हैं उन की मदद कीजिये, उन को इनाम दीजिये, उनकी पदोन्नति कीजिये। उन की सेवाओं की हम कद्र करते हैं। लेकिन जिनको आप करप्शन करते पकड़ लेते हैं उन को पूरी सजा नहीं देते यह उचित नहीं है।

एक बार मैं दिल्ली से बम्बई जा रहा था। उस गाड़ी में पांच टिकट ढैनार थे। उन्होंने तमाम स्टेशन मास्टरों से समझौता किया हुआ था कि जो मुसाफिर आवें उन को टिकट मत देना। मैं ने देखा कि एक स्टेशन पर करीब ५० मुसाफिर थे। उन्होंने टिकट चेकर से कहा कि हम को स्टेशन मास्टर ने टिकट नहीं दिया है। उस ने कहा कि तुम गाड़ी में बैठ जाओ। हम टिकट बना देंगे। उसने उनसे पूरे पूरे पैसे ले लिये लेकिन जिस स्टेशन पर उन को जाना था उससे एक स्टेशन पहले का टिकट ला कर दे दिया। मैंने एक टिकट देखा तो वह एक स्टेशन पहले का ही था। मैंने पूछा कि तुम ने कितने रुपये दिये तो उन्होंने बतलाया कि हम ने पूरे रुपये दिये हैं। मैंने टिकट चेकर को बुलाया और कहा तो वह माफी मांगने लगा।

श्री अल्लगेशन : माननीय सदस्य इस का ब्यौरा मेरे पास भेज दें।

मैंने पांच टिकट लिये हैं। उन तिकट के किससे हर जगह चल रहे हैं। दिल्ली से बम्बई तक जनता एक्सप्रेस चलती थी। उस के बारे में कहा जाता था कि उस में मुसाफिर नहीं होते थे। मैंने देखा है कि उस में पूरे मुसाफिर जाते थे लेकिन इत्तजाम ऐसा था कि कोई मुसाफिर टिकट ले कर ही नहीं चलता था। लेकिन मुसाफिर चलते थे और उनसे रुपया लिया जाता था। बाद को यह जनता गाड़ी बन्द कर दी गई। मैं आप को एक और उदाहरण देता हूं। बनारस से लखनऊ एक बरात ४०० आदमियों की

बिना टिकट गई। टिकट चेकर और गार्ड पूरी पूरी बरातों का रुपया लेकर ले जाते हैं। इस के बारे में तो अखबारों तक में छपा था। कुछ शिकायतें आईं, लेकिन मामला रफादफा हो गया। आगे नहीं चला। तो करप्शन रोकने का तरीका यह है कि आप जल्द कार्यवाही करें और अगर सही मामला हो तो कहीं सजा दें। इस तरह के लोगों को आप प्रोत्साहन न दें तो आप का बहुत कुछ काम बन सकता है।

एक और बात मुझे यह कहनी है कि जो आप ने किराये बढ़ाये हैं इस से आपने तीसरे दरजे के मुसाफिरों पर दबाव डाला है। ज्यादातर मुसाफिर सौ-डेढ़ सौ मील के अन्दर ही चलते हैं। किसान लोग ज्यादातर छोटे छोटे सफर करते हैं। हमारे वित्त मंत्री ने उन पर टैक्स लगाया है और आप ने भी उन्हीं पर टैक्स लगाया है। एक तरफ आप उन पर टैक्स लगा रहे हैं और दूसरी तरफ जो पैदावार वह करते हैं वह सस्ती होती चली जा रही है। जो चीज़ वह पैदा करते हैं उस की तो कीमत कम होती जा रही है और आप दूसरी चीज़ों महंगी कर रहे हैं। किसानों के पास तो पैसा कम है उन पर आप ने किराया बढ़ाया है और जो दूर जाने वाले हैं और जिनके पास ज्यादा पैसा है उन को आप ने राहत पहुंचाई है। आप को किसानों का किराया कम कर के उनको मौका देना चाहिये था कि वे छोटा सफर सस्ते में कर सकें। उनका किराया मत बढ़ाइये।

मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। और बहुत सी बातें हैं वह मैं खत में लिख कर भेजूंगा। मैं एक बार फिर रेलवे मिनिस्टर साहिबान को और रेलवे-मंत्रालय को बधाई देता हूं और आशा करता हूं कि वे हमारी छोटी छोटी कठिनाइयों पर गौर करेंगे और पिछड़े इलाके की उन्नति करने की पूरी पूरी कोशिश करेंगे।

श्री मूलचंद दूबे (जिला फर्रुखाबाद—उत्तर) : मैं माननीय रेलवे मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने रेलवे में पर्याप्त सुधार किये हैं—रेलवे मंत्री को बधाई देने से मेरा आशय, छोटे से बड़े तक के सभी रेलवे कर्मचारियों से है ।

मैं समझता हूं कि जो मांगें नई लाइनों के निर्माण के लिये की जा रही हैं वे बहुत अधिक हैं, और उनको किसी योजना आदि के अधीन नहीं लिया जा रहा है—इस लिये मैं समझता हूं कि इतनी योजनाओं के साथ कैसे चला जायगा । ठीक तरीका यह था कि एक योजनाबद्ध कार्य किया जाता । मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि नई लाइनों के निर्माण के लिये एक योजना बनाई जाये और दूसरा सुझाव यह है कि फर्रुखाबाद से शाहजहानपुर तक एक नई लाइन बनाई जाये । ये दोनों जिले आपस में साथ लगते हैं और मार्ग में दो नदियां पड़ती हैं—उन के लिये दो पुल बनाये जाने की आवश्यकता होगी—यह कोई बड़ी बात नहीं है—देश में बड़े बड़े पुल बन रहे हैं तो कोई कारण नहीं कि वहां भी पुल न बन सकें । माननीय मंत्री से प्रार्थना है कि इस बात पर विचार किया जाये और राज्य सरकार की सिफारिशों की प्रतीक्षा न की जाये ।

मुझे पता लगा है कि इन दो पुलों के निर्माण के लिये उत्तर प्रदेश सरकार ने अपनी किसी योजना में उल्लेख किया है । यदि उन्हें प्राथमिकता दिये जाने का विचार न हो, तो मैं प्रार्थना करूंगा कि इन्हें प्राथमिकता दी जाये—इस के कारण इस प्रकार हैं : दोनों नदियां एक दूसरे से थोड़े अन्तर पर बहती हैं और बरसात में बाढ़ आ जाने से प्रति वर्ष खरीफ की फसल नष्ट हो जाती

है । स से बड़ी हानि होती है । कई नगरों तथा ग्रामों को भी हानि पहुंचती है । बहुत से लोगों को बेघर हो जाना पड़ता है । सलिये, यदि फर्रुखाबाद तथा शाहजहानपुर के मध्य रेल का सम्पर्क हो जाय तो बहुत से लोगों के माल तथा उन की फसलों को भी बचाया जा सकता है ।

इसका एक दूसरा पहलू यह भी है कि जब इन दो पुलों का निर्माण-कार्य हाथ में लिया जायगा तो प्राकृतिक रूप में दोनों नदियों का प्रवाह दूर दूर तक रोक करना पड़ेगा जिस से लाभ यह होगा कि अब जिस श्रेव्र में बाढ़ आ जाती है, भविष्य में उस श्रेव्र में बाढ़ नहीं आया करेगी । शाहजहानपुर तथा फर्रुखाबाद में अधिक व्यापार हो सकेगा । उन दोनों के मध्य पड़ने वाले दो नगरों का भी विकास होगा ।

दूसरी असुविधा यह है कि १५ नवम्बर से १५० जून तक तो इन नदियों पर नावों के पुल बने रहते हैं और यातायात की कुछ सुविधा भी रहती है, किन्तु बरसात के मौसम में बड़ी असुविधा होती है और केवल नावें चलती हैं जो एक व्यक्ति को ६-७ घंटे में पार उतारती हैं । यदि रेल मार्ग से जाना पड़े तो बड़ी असुविधा होती है और लम्बे मार्ग पर से होकर वहां पहुंचना पड़ता है । इसलिये इन परिस्थितियों के अधीन यह बहुत आवश्यक है कि शाहजहानपुर तथा फर्रुखाबाद के मध्य रेल की लाइन निकाली जाये ।

एक अन्य दृष्टिकोण से भी यह बात बहुत आवश्यक है—शाहजहानपुर से टनकपुर तक रेल जाती है और टनकपुर नेपाल की सीमा पर है । हमारे और नेपाल के सौहार्दपूर्ण सम्बन्धों को देखते हुए, यह आवश्यक है कि नेपाल तक जाने वाले मार्गों को अधिक सुगम बनाया जाये । इस लाइन के निकाले जाने

से भारत तथा नेपाल के बीच की २०० मील की दूरी कम हो जायेगी ।

इस लाइन के निर्माण के ये कारण बहुत ही महत्वपूर्ण हैं ।

मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देता कि उन्होंने फतहगढ़ रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर छत डलवाने का आश्वासन दिया है—किन्तु वहां एक अच्छे प्रीक्षालय की भी आवश्यकता है—मेरे विचार में यह बात वैसे ही छट गई है—खैर माननीय मंत्री इस बात पर भी पूरा पूरा विचार करेंगे, ऐसी उन से आशा की जाती है ।

मैं दूसरी प्रार्थना यह भी करना चाहता हूं कि फर्खाबाद में दूसरी और भी एक प्लेटफार्म होना चाहिये । अभी एक ही प्लेटफार्म है और एक ऊपरी पुल भी है, किन्तु कई बार जब गाड़ी के आने का समय होता है तो वहां का फाटक बन्द कर दिया जाता है और यात्रियों को बड़ी असुविधा हो जाती है । यदि दोनों ओर प्लेटफार्म हों, तो उस पुल से पूरा पूरा लाभ उठाया जा सकता है और लोगों को सुविधा हो सकती है ।

श्री सारंगधर दास : मांग सख्ता १६ पर कटौती प्रस्ताव की चर्चा करने से पूर्व मैं यह कहना चाहता हूं कि यह बड़ी उत्तम बात है कि रेलवे बोर्ड ने भारत में इंजन बनाने का काम शुरू किया है, चाहे उस के सहायक उद्योग भले ही अभी थोड़े हों । किन्तु मैं चित्तरंजन में मन्द गति से किये जा रहे कार्य की आलोचना करता हूं । पहले पहल वहां पर केवल ३ इंजन बनाये जाते थे अब ६०-७० इंजन बनाये जाते हैं—हम ने उस उद्योग में २३ करोड़ पया लगाया है किन्तु फिर भी हमारा लक्ष्य पूरा नहीं हुआ है । मैं समझता हूं कि ब्रिटिश इंजन-निर्माण कम्पनी ने यह कहा था कि १९५४ तक वहां पर लगभग २३७ इंजन यार ने

आरम्भ हो जायेंगे—किन्तु कुल १२१ तक हुए हैं । स का अर्थ यह है कि अभी तक ५१ प्रतिशत लक्ष्य पूरा हुआ है । रेलवे बोर्ड ने ३५७ जनों के लिये उन्हें आर्डर दिये थे, किन्तु १२१ ही उन्हें दिये गये ।

स के साथ हमें २१/२ या ३ करोड़ पये के जनों का आयात भी करना पड़ता है जिस से हम अधिकतम विदेशी मुद्रा गंवा देते हैं । यदि सी कारखाने में दो पालियों में काम किया जाये तो कोई कारण नहीं कि हम अपनी आवश्यकताओं को पूरा न कर सकें—बल्कि हम जनों का नियंत्रित दक्षिण-पूर्वी एशिया के अन्य देशों से भी कर सकते हैं ।

दूसरा रेलवे सेवा का इंजानियरिंग विभाग के प्रथम श्रेणी के पदाधिकारियों को चित्तरंजन में भेज दिया जाता है । ऐसा नहीं होना चाहिये । चित्तरंजन में केवल वे ही कर्मचारी लगाये जाने चाहियें जोकि उस काम के अच्छे जानकार तथा विशेषज्ञ हों । मुझे पता है कि कुछ नवयुवक इंग्लैंड से प्रशिक्षण प्राप्त कर के आये हैं और अब किन्हीं गैर-सरकारी संस्थाओं में काम कर रहे हैं । मुझे यही पता लगा है कि चित्तरंजन वाली नौकरियों का विज्ञापन नहीं दिया जाता—इसका कारण मेरी समझ से बाहर है । वहां पर संघ लोक सेवा आयोग के द्वारा ही ऐसे पदाधिकारी रखे जाने चाहियें । मैं इस सम्बन्ध में कुछ नहीं कह सकता, किन्तु इतनी बात अवश्य है कि वहां पर यह तरीका बड़ा गन्दा है ।

मुझे यह भी पता है कि कुछ पदाधिकारी प्रशिक्षण के लिये इंग्लैंड भेजे गये थे—और तब से चित्तरंजन में कार्य अच्छी तरह से चल रहा है, क्योंकि उचित प्रशिक्षण से ये सारी बातें सम्भव हो सकती हैं ।

निर्माण के बारे में एक और बात यह है कि पहले से ही 'बार फ्रेम' वाले इंजनों

[श्री सारंगधर दास]

का निर्माण आरम्भ किया गया है। यह काम अधिक कठिन है। यदि पहले 'प्लेट फ्रेम' वाले इंजन बनाये जाते तो फिर वहां के टेक्निकल कार्यकर्ता स्वयं ही 'बार फ्रेम' के इंजन तैयार करने लगते। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इस बात पर उचित ध्यान दें।

अन्त में, मैं एक और बात कहना चाहता हूं कि इस संस्थापन के बारे में कोई पुस्तिका, आदि तैयार नहीं की जाती कि उस के मार्ग में क्या कठिनाइयां हैं, उस का लक्ष्य क्या है और उस में कितना रुपया लगा हुआ है। मैं ने यह जानकारी इधर-उधर से एकत्र की है। मैं प्रार्थना करता हूं कि भविष्य में ऐसी जानकारी की एक पुस्तिका अवश्य ही प्रकाशित की जानी चाहिये।

डॉ सत्यवादी (करनाल—रक्षित-अनु-सूचित जातियां) : सभापति जी, मैं बहुत कुछ न कह कर दो तीन बातें ही नोट कराना चाहता हूं, इस बहस में। नई लाइनों की जो बातचीत चल रही है उसमें मुझे यह कहना है कि पंजाब को इस साल के बजट में कुछ नहीं दिया गया। पठानकोट-माधोपुर लाइन का काम जो पिछले साल से चल रहा था उसे इस साल ढबाग टमारे नाम पर रखा गया है। पिछले साल पार्लियामेंट ने मंजूर किया था गुहाना-पानीपत लाइन के लिये वह एक पच्चीस मील लम्बी लाइन थी। उस को आप ने पहले ही न जाने क्यों और कैसे भुला दिया और चंडीगढ़ का एक छोटा सा टुकड़ा ही हम को बदले में दे दिया। बहरहाल अब आइंदा जो प्रोग्राम आप बना रहे हैं उस के लिये मैं भी नोट करा देता चाहता हूं। जिस वक्त श्री के० संथानम रेलवे मिनिस्ट्री के इंचार्ज थे उस वक्त कुरुक्षेत्र से पटियाला तक लाइन बनाने

का एक सुझाव रखा गया था और इस लाइन का सर्वे भी करा लिया गया था। सुझाव यह था कि जगाधरी को पटियाला से मिला दिया जाये। इस वक्त सूरत यह है कि दिल्ली से अगर हम लोगों को पटियाला जाना होता है तो हमें यहां से अम्बाला और राजपुरा का चक्कर काट कर पटियाला जाना पड़ता है। अगर कुरुक्षेत्र को पटियाला से मिला दिया जाय तो यह जो चक्कर काट कर जाना पड़ता है इससे बचा जा सकता है। इसके अलावा दरम्यान का वह इलाका जिसको अब नई योजनाओं में कम्युनिटी प्राइंकट्स और नैशनल इक्सटेंशन सर्विस ब्लाक्स के जरिये से आबाद किया जा रहा है वह काफी उपजाऊ इलाका है और उस तरफ के लोग काफी काम कर रहे हैं यह लाइन नुकसान में नहीं जायगी। ऐसा करने से आप को आमदनी भी होगी और इस इलाके का फायदा भी होगा।

दूसरी चीज़ जगाधरी के मुतालिक मैंने कही थी। इस बार मैं फिर दोहराता हूं। जगाधरी से आगे नारायनगढ़ का इलाका है। यह नाहन से मिलता है। इस को चंडीगढ़ से मिला देने की स्कीम को अगले प्रोग्राम में ले लें तो वह इलाका जो बहुत पिछड़ा हुआ है और जहां पर रेल का नाम निशान नहीं है और जिन्होंने आज तक रेल देखी भी नहीं और जहां पर रेल की बहुत आवश्यकता है, उसका भला हो सकता है।

इसके बाद मैं मुलाजमत के सिलसिले में जो कि हरिजनों के एक खास तबके से ताल्लुक रखती है, कुछ कहना चाहता हूं। पिछले अगस्त में एक सर्विस कमिशन पंजाब में गया और उन्हीं दिनों इत्तराक से एक मीटिंग में मैं भी लुधियाना गया। वहां मुझे यह बात बताई गई कि सर्विस कनिशन

ने छोटी मुलाजमतों की भर्ती के लिये हरिजनों के एक खास बाल्मीकी तबके के लड़कों को सफाई के काम के अलावा अन्य काम पर लेने से इन्कार कर दिया। बाल्मीकी लोग पंजाब में आम तौर पर ज्ञाड़ देने का काम करते हैं। इस तबके के जो नौजवान भर्ती के लिये इस कमिशन के सामने आये वे शायद किसी बड़ी नौकरी के काबिल न समझे गये हों परन्तु चपड़ासी और फाटक की चौकीदारी के लिये भी उन को यह कह कर नहीं रखा गया कि उन को सिर्फ ज्ञाड़ देने का ही काम दिया जा सकता है। आप ही बताइये कि इन पोस्ट्स के लिये किन क्वालिफिकेशन्ज की ज़रूरत होती है जो कि उनमें नहीं थी। उनमें से कई लोग पढ़े-लिखे भी थे उनको भी इन नौकरियों के लिये फिट नहीं समझा गया। इस सिलसिले में प्रोटेस्ट भेजे गये और रिप्रेजेंटेशन किया गया लेकिन उन की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया। अगर यही चीज़ है तो मैं समझता हूँ कि यह निहायत ही शर्मनाक है और उस हकूमत को बिल्कुल भी शोभा नहीं देती जो कि हरिजनों को ऊंचा उठाने का दावा करती है। अगर आप लोगों का मशा यह है कि उन लोगों को आप मजबूर करें कि वे ज्ञाड़ का ही काम करें तो मैं बिना किसी ज़िज्ञक के कह सकता हूँ कि ऐसा कभी नहीं होगा शायद, वह दिन दूर नहीं जब आप को अपने हाथ में ज्ञाड़ उठा कर चलना पड़े। यह जो कुछ भी हुआ बहुत ही शर्मनाक हुआ है और मैं इस के खिलाफ पूरे ज़ोर के साथ प्रोटेस्ट करता हूँ।

अब मैं एक दो बातें ठेके देने के बारे में कहता हूँ। स्टेशनों पर कूड़ा करकट उठाने के लिये ठेके दिये जाते हैं। ये ठेके आम तौर पर उन लोगों को दिये जाते हैं जो ज्ञाड़ का काम नहीं करते, सफाई करने का काम खुद नहीं करते और दूसरों से

करवाते हैं। उन को यह ठेके सिर्फ इसलिये दिये जाते हैं कि उन के पास चार पैसे होते हैं और आफिसर लोगों को खिला-पिला सकते हैं। यह काम वे आगे उन्हीं लोगों से करवाते हैं और उन को एक्सप्लायट करते हैं। ये लोग अपने आप कूड़े की एक टोकरी भी नहीं उठाते। मज़दूरों को ठेकेदारों की एक्सप्लायटेशन से बचाने के लिये पंजाब सरकार ने एक बहुत अच्छी स्कीम जारी की है। उन्होंने मज़दूरों की कोआपरेटिव सोसाइटीज बना कर उन को सीधे ठेके देने शुरू कर दिये हैं। इस का नतीजा यह हुआ है कि ठेकेदार जो मज़दूरों का खून चूस कर रूपया कमाते थे अब ऐसा नहीं कर सकते हैं। मैं प्रार्थना करता हूँ कि रेलवे बोर्ड भी इसी किस्म की कोई स्कीम जारी करे जिस से सफाई के काम के लिये इन ठेकेदारों को ठेके देने बन्द कर के ये ठेके सीधे मज़दूरों को ही दे दिये जायें। जहां पर बड़ा काम हो वहां आप मज़दूरों की कोआप्रेटिव सोसाइटी के ज़रिये से करवा सकते हैं और जहां छोटा काम हो वहां एक दो आदमियों को ही ठेका दिया जा सकता है। इस ठेके के मामले में भी अगर कहीं कभी किसी छोटे मज़दूर को ठेका मिल भी जाता है तो वहां उसके लिये जो इंस्पेक्टर आफ वर्क्स लगे हुए हैं वे उन का खून चूसते हैं। मैं आप के नोटिस में एक बात लाता हूँ। १९४८ में करनाल में दो गरीबों को ठेके मिले। जब उन का काम पूरा हो चुका तो उन्होंने ने अपने जमानत के पैसे वापस माँगे। पिछले साल डिवीजनल मैडिकल आफिसर के यहां से उस के कागजात इंस्पेक्टर आफ वर्क्स के पास गये, उन कागजात की तामील के लिये लेकिन अभी तक उन के पैसे उन को वापस नहीं किये गये।

एक बात और कहना चाहता हूँ जिस का ताल्लुक न तो मेरी कांस्टिचुएंसी से

[डा० सत्यवादी]

है और न ही हरिजनों से । इस का ताल्लुक आप के स्टाफ से ही है । रेलवे के कई कर्मचारियों के केस आप के दफ्तर में पड़े हुए हैं लेकिन उन पर कोई भी ध्यान नहीं देता । मैं मंत्री महोदय को सुझाव देता हूं कि वे किसी रोज़ अचानक दफ्तर में पहाड़गंज और बड़ौदा हाउस में जायें वहां सैकड़ों उन्हें ऐसे कर्मचारी मिलेंगे जिन के केस आप के दफ्तर में पैंडिंग पड़े हुए हैं । एक एस्टेब्लिशमेंट क्लार्क उन लोगों का खून चूस रहा है । मैं ने देखा है कि उन को वह दो दो साल से परेशान कर रहा है और उन के केस को हवा तक नहीं लगने देता । उन की बात सुनने वाला कोई नहीं है । वे गरीब बेज़बान हैं, कुछ कह नहीं सकते । अगर कोई मैम्बर उन के बारे में सवाल करता है तो उन के खिलाफ जाब्ता की कार्रवाई की जाती है । वहां जो सरकारी अमला है जो उन्हें परेशान कर रहा है । एक कर्मचारी का मामला मुझे मालूम है । उस से २०० रुपये मांगे गये, वह न दे सका और अब एक वर्ष से उस को परेशान किया जा रहा है । इस तरह के कई केसेज़ हैं और इन की एक लम्बी चौड़ी लिस्ट में मंत्री महोदय के सामने पेश कर सकता हूं । इन लोगों को कई सालों से परेशान किया जा रहा है । मैं रेलवे बोर्ड से प्रार्थना करता हूं कि वे इस तरफ खास ध्यान दें और इन बेचारों की परेशानी को दूर करें । इन बेचारे कर्मचारियों के बच्चे भूखे मरते हैं लेकिन कोई पूछने वाला नहीं है ।

अन्त में मैं यह अपना फर्ज़ समझता हूं कि रेलवे में जो भी तरक्की दिखाई देती है और जिस को जनता महसूस करती है उस के लिये मैं रेलवे मंत्री को और उन के तमाम स्टाफ को बधाई देता हूं ।

श्री रामजी वर्मा (जिला देवरिया—पूर्व) : सभापति महोदय, मैं मंत्री जी का ध्यान अपने यू० पी० के पूर्वी ज़िले की तरफ दिलाना चाहता हूं जिस के सम्बन्ध में उन से बार बार निवेदन किया गया है । माननीय मंत्री जी में यह एक तारीफ की बात है उन के पास जो कोई भी कोई बात कहने जाता है या कोई शिकायत दूर करवाने जाता है तो वे उस को अपनी बातों से सन्तुष्ट कर देते हैं । इस का शिकार शायद हम लोग भी हैं । कई वर्षों से देवरिया से एक लाइन बनाने के लिये जोकि कसिया और पड़रौना होते हुए खड़ा तक ले जाई जाय, निवेदन किया गया है । यह भी बताया गया था कि उस लाइन को नौतन्वा तक बढ़ा दें तो उस का व्यापारिक दृष्टि से भी नेपाल के बौद्धर पर होने से और भी उस का महत्व हो सकता है । यह लाइन अन्तर्राष्ट्रीय दृष्टि से भी महत्व की है । कुशीनगर जो बुद्ध जी का निर्वाण-स्थान है वहां हर साल बर्मा, चीन, तिब्बत, और न मालूम कहां कहां के लोग बहिर से हजारों की संख्या में आते हैं । उन को भी कितना कष्ट होता है । रेलवे मंत्री जी ने कभी इस से इन्कार नहीं किया लेकिन अभी तक उसे पूरा भी नहीं किया । आखिर क्या बात है कि जो अब तक उस लाइन की तरफ सरकार का ध्यान नहीं गया । मालूम हुआ है कि उत्तर प्रदेश की सरकार ने भी उस लाइन के लिये सिफारिश की है । अब तो उस का निर्माण कार्य प्रारम्भ हो जाना चाहिये ।

माननीय मंत्री जी पिछली बार जब गोरखपुर गये थे तो उन से कुछ और भी निवेदन किया गया था । गोरखपुर से पड़रोना होकर जो लाइन जाती है उस पर स्टेशन बड़ी बड़ी दूर पर हैं । उधर कई स्टेशन

बनाने की आवश्यकता है। एक जगह के लोगों ने बड़ी प्रार्थना की कि रमकोला और पड़रौना के बीच एक स्टेशन बना दिया जाय। उस समय पांडे जी जनरल मैनेजर थे। अब वह रेलवे बोर्ड के चेयरमैन हैं। बड़े बड़े काम हैं, बड़ी बड़ी समस्यायें हैं, उन में छोटी छोटी बातें भुला दी जाती हैं। पांडे जी ने खुद उस समय आश्वासन दिया था कि वहां एक फ्लेग स्टेशन आसानी से बन सकता है। लेकिन बहुत दिन हो गये। भूल गये होंगे। यह छोटी छोटी बातें हैं। लेकिन जहां बड़ी बड़ी बातें हैं वहां पर अगर हम छोटी छोटी बातों को भूलते जायेंगे तो हम बहुत कुछ खो बैठेंगे। आप ने जो यह समय मुझे दिया है इस में तो मैं छोटी छोटी बातों की तरफ ही ध्यान दिलाऊंगा। गोरखपुर से जो लाइन खड़ा छितौनी घाट को जाती है और जिस पर गत वर्ष बाढ़ का बड़ा प्रभाव हुआ था और जो लाइन टूटने से बच गई थी, उस क्षेत्र में बाढ़ रोकने के लिये बहुत कुछ कार्य हो रहा है। अभी बिहार के एक माननीय सदस्य ने आप का ध्यान दिलाया कि छितौनी और बगहा के बीच जो एक पुल था और कई वर्ष पहले टूट गया था। उसे बना दिया जाय जिस से बिहार और यू० १० के पूर्व का सम्बन्ध फिर स्थापित हो जाय। अभी वहां बाढ़ के सम्बन्ध में कार्य हो रहा है। तो मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि उसी सिलसिले में अगर उस लाइन को बगहा से छितौनी तक पुल बना कर मिला सकें तो बड़ी कृपा होगी।

इस के अलावा देवरिया अब जिले का हैडक्वार्टर हो गया है लेकिन स्टेशन वहां का बहुत छोटा है। वह तब का बना हुआ है जबकि देवरिया एक छोटा सा कसबा था और उस को एक तहसील का भी महत्व प्राप्त नहीं था। अब वह बहुत बड़ा कसबा

हो गया है और दिनों दिन बढ़ रहा है। लेकिन उस के स्टेशन का क्षेत्र सीमित है। उसे बढ़ाइये और वहां पर सड़क पर जो गुजरने का रास्ता है उस का फाटक अक्सर बन्द रहता है उस के लिये भी प्रबन्ध कीजिये।

इसी तरह से जो भटनी जंकशन है वहां बाहर का बुकिंग आफिस तथा कोई विश्रामगृह नहीं है। वह होना चाहिये। स्टेशन के ऊपर तरफ लाइन है और कोई ब्रिज नहीं है। इन छोटी छोटी बातों की तरफ मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं और आशा करता हूं कि इसे आप आगामी वर्ष में जरूर पूरा करने की कोशिश करेंगे।

इस के अलावा गोरखपुर में एक बांस गांव तहसील है। वहां भी रेल की बड़ी आवश्यकता है। सहजनवा से बड़हलगंज तक लाइन होनी चाहिए। उस के लिये वहां वालों ने बहुत निवेदन किया है लेकिन उस की तरफ अभी सरकार का ध्यान नहीं है। यह सिर्फ इसलिये नहीं कह रहा हूं कि वहां लाइन नहीं है वरन् व्यापारिक उद्दिष्ट से भी यह बहुत लाभ पहुंचाने वाली जगह है। देवरिया ऐसा जिला है जहां तेरह तेरह चीनी की मिलें हैं। इस से आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि वहां लाइन बढ़ाने से आप को हानि नहीं होगी। इतना निवेदन मुझे वहां के बारे में करना था।

इस के अतिरिक्त मैं आप से एक निवेदन और कर देना चाहता हूं कि हर स्टेशन पर जो वेंडर का व्यापार है इस को जरूर आप कोआपरेटिव लाइन पर स्थापित करें। ठेकेदार लोग तरह तरह से इन को परेशान कर के उन से नफा कमाते हैं। वे उन से अनश्वाथोराइज्ड वे में कमाते हैं। उस का अपने नीचे वाले वेंडरों से भी और चार-चार पया जेज बन्धा हुआ है। उन को इतना देना पड़ता है जितनी

[श्री रामजी वर्मा]

कि उन को दिन भर में कमाई भी नहीं होती। वे अस्वास्थ्यकर भोजन दे कर इस को पूरा करते हैं। यदि आप इस तरफ ध्यान देंगे तो आप सर्वसाधारण का बड़ा भला करेंगे।

मैं इतना ही कहूँगा। और अधिक समय नहीं लेना चाहता। मैं माननीय सभापति जी को और मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि जिन बातों की तरफ मैं ने ध्यान दिलाया है उन के लिये अगले साल वह कुछ कर सकेंगे।

श्री इब्राहीम (रांची उत्तर-पूर्व) : सभापति जी, मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि आप ने मुझे बोलने का समय दिया।

रांची से जो रेलवे लाइन लुहरतगा तक गई है उस के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। यह लाइन १६१२ से चल रही है और अभी तक वही पुरानी छोटी ला न है। वह आज तक बड़ी नहीं की गई है। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि रांची से गया तक के वास्ते एक सर्वे किया गया था लेकिन वार की वजह से वह तमाम चीज़ खत्म कर दी गई। लेकिन मुझे अफसोस से बात का है कि वार खत्म हो जाए के बाद भी उस पर ख्याल नहीं किया गया। मैं चाहता हूँ कि जिस का सर्वे हो चुका है उस की तरफ ध्यान दिया जाय। साथ ही मैं यह चाहता हूँ कि रांची से जो गाड़ी लुहरतगा तक जाती है वह बीच के बड़े बड़े गांवों में भी का करे। अभी वह बड़े बड़े गांवों के पास नहीं कती है जिस का नतीजा यह होता है लोगों को अपे गांवों से दस पांच मील चल कर स्टेशन तक जाना होता है। अगर वहां स्टेशन बनाये जाए तो गांव वालों को बहुत फायदा हो सकता है सलियं कि गांव वाले शहर आते हैं और

वहां पर अपनी चीज़ लाते हैं। अगर स्टेशन बन जाए तो स से उन को बहुत सुविधा मिल जायगी। अभी यह जो रांची से लुहरतगा गाड़ी जाती है उस में लोगों को बहुत तकलीफ होती है। लोग बाज़ार नहीं कर पाते। साथ साथ मैं आप से यह भी कहूँगा कि देहात के लोग शहर से अपना सम्बन्ध रखना चाहते हैं और वह सम्बन्ध उसी वक्त रह सकता है जब रेलवे से सहूलियतें मिलें। अब बीच के जो देहात के लोग हैं अपनी चीजों को शहर में ले जाना चाहते हैं, लेकिन रेलवे से सुविधा न लेने की वजह से वह अपने काम को लोक से नहीं कर पाते। उन को अपनी चीजों को गांव तक ही महदूद रखना पड़ता है। अगर रेलवे उन की तरफ कुछ ध्यान दे और उन को कुछ सहूलियतें दे तो गांवों में जो चीज़ दा होती है मसलन हैंडलूम का कपड़ा या और भी चीजें जो रुल रिया में पैदा होती हैं उन की बड़ी तरक्की हो सकती है।

आज तो हुकूमत का ध्यान इस तरफ है कि गांवों को और शहर को मिला देना चाहिये और यह कैसे संभव तो सकता है? स के लिये रेलवे हो, रेलवे से सुविधायें मिलें, अंसपोर्ट की सुविधायें हों और जहां रास्ते नहीं हैं वहां रास्ते बनाये जायें लेकिन अफसोस यह है कि जिस तरफ से हो कर रेलवे लाइन गई है, वहां पर रेलवे के महकमे से कोई सुविधा नहीं मिलती है और अगर इस की तरफ ध्यान दिया जाय तो देहात के लोगों को बड़ा फ़ायदा हो और ऐसा होने पर उन के धंधों में और कारबार में बड़ी सहूलियत हो सकती है और वह देहात में भी रह कर के शहर से फ़ायदा उठा सकते हैं और जो शहर में इतनी भीड़ है वह भी कम हो जायगी क्योंकि जब उन को सहूलियत मिलेगी तो वह तीस मील और चालीस

मील से आ कर के शहर में काम कर सकते हैं और अपनी चीजों की बिक्री कर सकते हैं। डेरीफार्म या देहात में और जो छोटे छोटे कारखाने होते हैं उन की चीजों को शहर में नहीं ला सकते क्योंकि आज उन को ट्रान्सपोर्ट में बहुत खर्च करना पड़ता है और अगर सहलियत हो तो देहात से लोग दूध ला सकते हैं, कपड़ा ला सकते हैं, यानी देहात में जो कुछ पैदा किया जाता है वह सब शहर में बेचने के लिये ला सकते हैं और अपनी जीविका चला सकते हैं, लेकिन रेलवे अथारिटीज इन छोटी छोटी बातों की तरफ ध्यान नहीं देते हैं। मुमकिन है कि वह ऐसा समझते हों कि यह बहुत छोटी बात है, इस की तरफ ध्यान हम क्या दे सकते हैं। लेकिन मैं यह कहता हूं कि अगर भारत के देहातों को तरक्की दिलानी है तो सब से बड़ा काम रेलवे से सम्पन्न हो सकता है, इसलिये कि रेलवे से जो चीज लाई जाती है, उस में कम खर्च पड़ता है और देहात से जो चीज लाई जाती है वह अगर दूसरे ढंग से शहरों में लाई जावें तो ट्रान्सपोर्ट चार्ज उस को ज्यादा देने पड़ते हैं और इस कारण वह अपनी चीजें शहर में बिक्री के लिये नहीं ला सकते हैं। इसलिये मैं रेलवे के मंत्री महोदय से प्रार्थना करूँगा कि वे इस की तरफ ध्यान दें और जहां तक संभव हो सके इन ग्रामीणों को सुविधायें दें।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसिरहाट) :
श्रीमान्, मैं केवल यही कहना चाहती हूं कि छोटी पटरी की रेलवे भी सरकार को अपने कङ्गे में लेनी चाहिये। हम सरकार को कई बार बारासाट तथा बसिरहाट के मध्य की रेलवे हथियाने के लिये प्रार्थना कर चुके हैं। यह मार्टिन रेलवे है। यह कलकत्ता नगर को २४ परगनों से मिलाती है। माननीय मंत्री ने कहा है कि बसिरहाट तथा हसनाबाद के मध्य के क्षेत्र का सर्वेक्षण

हो रहा है। किन्तु यह तो बहुत छोटा काम है। यह रेलवे सारे सुन्दर बन के क्षेत्र में फैली हुई है और यह क्षेत्र सब से पिछड़ा हुआ है। सरकार ने इस क्षेत्र के विकास के लिये कई बार आश्वासन भी दिये हैं।

सुन्दरबन के क्षेत्र का सारा परिवहन इसी लाइन पर निर्भर करता है। इस का ठीक प्रकार से कोई प्रबन्ध भी नहीं किया जा रहा है—इस के किराये भी अत्यधिक हैं। मैं नहीं समझती कि जब हम देहातों के विकास के लिये इतने तत्पर हैं तो फिर सरकार क्यों इस सम्बन्ध में इतना हठ कर रही है। मैं जानती हूं कि संकरी लाइन की रेलवे का संधारण बहुत कठिन है। किन्तु इन के सम्बन्ध में एक बात याद रखनी चाहिये कि ये लाइनें ही पिछड़े क्षेत्रों तथा गांवों को बड़े नगरों से मिलाती हैं, इसी कारण से बारासाट-बसिरहाट रेलवे महत्वपूर्ण है।

मैं ने रेलवे मंत्री के पास अभ्यावेदन भेजा था, जिस पर उन्होंने कहा कि वह बारासाट तथा हसनाबाद के बीच सर्वेक्षण करा रहे हैं। किन्तु जब तक कलकत्ता-बसिरहाट तथा हसनाबाद के बीच का कुछ सर्वेक्षण नहीं हो जाता तब तक इस का कोई लाभ नहीं होगा। इसलिये बारासाट तथा बसिरहाट रेलवे के कलकत्ता तथा बलियाघाट खंड दोनों ही महत्वपूर्ण हैं।

सरकार यहां पर रेल के स्थान पर मोटर परिवहन प्रारम्भ करने की योजना कर रही है। शाम बाजार तथा बलियाघाट के बीच कोई परिवहन साधन नहीं हैं जबकि वहां की जनसंख्या बहुत तेजी से बढ़ रही है और वहां विस्थापितों की बस्तियां बढ़ती जा रही हैं। ये लोग अपने रोजगार के निमित्त नित्य प्रति कलकत्ता जाते हैं, इस के अलावा यह क्षेत्र दुर्घ-पदार्थों, मछली तथा जूट को

[श्रीमती रेणु चक्रवर्ती]

उत्पन्न करने वाला भी है जहां से उक्त सामग्री नित्य प्रति कलकत्ता भेजी जाती है किन्तु तंग मार्ग के कारण मोटरों का आना-जाना यदा-कदा रुक जाता है और यात्रियों तथा माल के ले जाने में बड़ी कठिनाइयां होती हैं। सरकार केवल इस मार्ग पर कुछ अधिक बसें चलाने का विचार कर रही है। लेकिन इस से समस्या हल नहीं होगी अतः बारासाट तथा बसिरहाट की रेलवे के प्रश्न पर ध्यान देना अनिवार्य है।

कम-से-कम यह विश्वास दिलाया जाय कि छोटी लाइनें अभी कुछ समय तक नियमित रूप से तथा सुरक्षापूर्वक चलती रहेंगी। मार्टिन कम्पनी को १५ लाख रुपया व्यर्थ ही दिया गया है। अब वे इस रेलवे को बन्द करने का निश्चय कर रहे हैं। २४ परगनों के दो उपविभागों को मिलाने वाली इस महत्वपूर्ण रेलवे का जारी रहना आवश्यक है।

श्री गाड़लिंगन गौड़ : मैं ने मांग १५ और १६ के अधीन दो कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं। पहिला कटौती प्रस्ताव अदौनी तथा येम्मिगनूर हो कर मैसूर राज्य के सिरुगप्पा से आंध्र स्थित कुरनूल को मिलाने वाली नई रेलवे लाइन के सम्बन्ध में था। यद्यपि मुझे रेलवे मंत्री का यह उत्तर भी प्राप्त हुआ कि द्वितीय पंच वर्षीय योजना की अवधि में निर्मित की जाने वाली नई रेलों को चुनते समय मेरे प्रस्ताव को भी सम्मिलित कर लिया जायेगा। किन्तु मुझे यह देख कर बड़ी निराशा हुई कि इस लाइन के सर्वेक्षण के लिये कोई उपबन्ध नहीं रखा गया है।

अब मैं मांग संख्या १६ के कटौती प्रस्ताव पर आता हूं। पिछले वर्ष बजट अधिवेशन के पश्चात् रेलवे मंत्री कुरनूल

आये थे। उन से निवेदन किया गया था कि कुरनूल का रेलवे स्टेशन उस नगर के उप-युक्त नहीं है। उन्होंने यह आश्वासन दिलाया था कि शीघ्र ही कुछ सुधार किये जायेंगे। रेलवे मंत्री ने हमें जो भारत का रेलवे मान चित्र दिया है उस से ज्ञात होता है कि जहां उत्तर में रेलों का जाल फैला हुआ है वहां दक्षिण में इन की नितान्त उपेक्षा की गई है; वहां के लोगों की सुविधाओं का भी उचित ध्यान रखा जाना चाहिये। इसलिये मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि कुरनूल रेलवे स्टेशन में यथासंभव शीघ्रता से सुधार किये जायें।

श्री दिगंबर सिंह (जिला एटा—पश्चिम व जिला मैनपुरी—पश्चिम व जिला मथुरा—पूर्व) : सभापति महोदय, आप ने मुझे जो समय दिया उस के लिये मैं आप को धन्यवाद देता हूं। पेश्तर इस के कि मैं अपने विषय पर कुछ कहूं, मैं एक निवेदन करना चाहता हूं। जिस प्रकार से हमारे हाउस में सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसायटी की नीति का निर्णय किया गया है, उसी तरह से एक सोशलिस्टिक पैटर्न हाउस का भी होना चाहिये। बहुत से सदस्य समय पाने की दृष्टि से पूँजीपति हैं और बहुत से समय न पाने की वजह से गरीब हैं। इस व्यवस्था को जब हम हाउस के बाहर चलाना चाहते हैं तो हाउस के अन्दर भी चलाना चाहिये।

मैं इस रेलवे के बजट पर बहुत कुछ कहना चाहता था, लेकिन जब मैं ने बहुत से सदस्यों को इस की आलोचना करते हुए सुना तो मुझे बहुत दुःख हुआ। वे जब इस प्रकार की आलोचना करते हैं तो मुझे आश्चर्य होता है। वह यह नहीं समझते कि इन आलोचनाओं को करके हम किस तरह से जनता की सेवा करते हैं। अगर कहीं किसी आदमी को डब्बे में पानी कम मिलता है,

तो उस को यह कहना चाहिये कि मुझे इस स्टेशन पर पानी कम मिला । लेकिन वह यह न कह कर इस तरह से कहता है कि रेलवे का बजट खराब है । रेलवे मंत्री का कार्य खराब है, रेलवे बोर्ड का कार्य खराब है । मैं ने अपनी आंखों से देखा है कि एक डब्बे के अन्दर एक मेहतर जब सफाई करने आया तो वहां जो साहब बैठे हुए थे उन्होंने उस को जमीन की सफाई करने ही नहीं दिया । लेकिन जब दूसरे साहब आंकर बैठे तो रेलवे मिनिस्ट्री को गाली देने लगे और कहने लगे कि इस डब्बे में कितना कूड़ा भरा हुआ है, कितनी गन्दगी भरी हुई है ? इसी तरह से जब हम देखते हैं कि अगर एक रेलवे कर्मचारी ने कोई गलत काम कर दिया है तो बजाय इस के कि हम उस गलती को दूर कराने के लिये सम्बन्धित अधिकारी से जा कर कहें, हम यहां पर उस की आलोचना करते हैं । मैं समझता हूं कि इस का कारण यह है कि हम हाउस में आलोचना करते हैं कि रेलवे मिनिस्ट्री ने यह गलत काम किया, रेलवे बोर्ड ने यह गलत काम किया, रेलवे कर्मचारी करप्ट हो गये हैं, भ्रष्ट हो गये हैं, इसलिये खड़े हो जाते हैं कि हम आलोचना करने के आदी से हो गये हैं । लेकिन इस के साथ ही साथ हम लोग यह नहीं कहते कि यह काम अच्छा हुआ है । मैं खुद अपने जाती तजुर्बे की बिना पर कह सकता हूं कि एक समय था जब हम स्टेशन पर जाते थे तो लोगों को देखते थे कि वह अपने हाथ में एक या दो रूपये का नोट रखते थे और चूंकि वह टिकट नहीं खरीदते थे इसलिये वह एक या दो रूपये का नोट दरवाजे पर दे कर आगे बढ़ जाते थे । लेकिन आज यह बात नहीं, किन्तु इससे भिन्न हमें यह दिखाई देता है कि बहुत से कर्मचारी ऐसे भी हैं जो बहुत नम्र व्यवहार करते हैं, वह यह कोशिश करते हैं कि हमें

अच्छी तरह से बैठा लें । आज हम यह बात भी देखते हैं कि जिन स्टेशनों पर बड़ा असम्भव बरताव होता था और बेचारे सफर करने वाले मुस्माफिरों को धक्का-मुक्की के साथ अलग कर दिया जाता था, सरकारी कर्मचारी उन को गालियां तक देते थे, लेकिन आज वहां वह बात नहीं है । मैं ने सैकड़ों मील का सफर किया है और मैं विश्वास दिलाता हूं कि मैं ने पहले जैसी असम्भवता कहीं नहीं देखी । हम जब लड़ाई की अवस्था में थे, मैं उस समय से आज का मुकाबला नहीं करना चाहता । हम देखते हैं कि थर्ड क्लास के डब्बों में विजली के पंखे चल रहे हैं, हम देखते हैं कि स्टेशनों पर ठंडा पानी पीने को मिलता है, हम देखते हैं कि बहुत से स्टेशनों का निर्माण हो रहा है और बहुत सी गाड़ियां चलाई जा रही हैं, तो बजाय इस के कि हम आलोचना करें, हमें रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देने के लिये प्रोत्साहन मिलता है ।

मैं बहुत सी बातें कहना चाहता था, विशेष कर अपने उस क्षेत्र के बारे में माननीय मंत्री महोदय को बता देना चाहता था जहां पर कि नई रेलवे लाइन निकाली जा रही है, लेकिन जब मुझे यह बातें सुनने का मौका मिला तो मेरे दिमाग में यह बात आई कि रेलवे का यह विभाग इतना बड़ा है कि सब माननीय सदस्यों का उस से कुछ न कुछ सम्बन्ध है और सभी यह चाहते हैं कि उन के क्षेत्र में रेलवे का कुछ न कुछ कार्य हो । कोई स्टेशन बनवाना चाहता है, कोई रेलवे लाइन बनवाना चाहता है, कोई यह चाहता है कि प्लैटफार्म बना दिया जाय । बहरहाल सब यह चाहते हैं कि रेलवे में बहुत से सुधार कर दिये जायें । असन्तुष्ट होने पर बजट की आलोचना करते हैं ।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य को एक दो मिनट में खत्म करना होगा ।

[सभापति महोदय]

एक और मेस्वर को वक्त देना है। इसलिये माननीय सदस्य जो चाहते हैं उसी पर बोलें।

श्री दिगंबर सिंह : इसलिये मैं विशेष धन्यवाद देते हुए अन्त में दो बातें कहना चाहता हूं। एटा के लिये जो लाइन निकाली जा रही है, वह जलेसर होती हुई टूंडला से मिलाई जा रही है। अगर उस को वहां से न मिला कर जलेसर रोड स्टेशन पर मिला दिया जाय तो इससे बहुत सुविधा हो सकती है। कभी भविष्य में वह लाइन आगे बढ़ कर मथुरा से मिल सकती है। बलदेव ऐसी जगह है जहां पर कि कृष्ण के भाई बलदेव की जन्मभूमि होने के कारण लाखों की तादाद में अहीर अपने को खानदान के समझ कर आते हैं और लाखों की तादाद में वहां और लोग भी तीर्थ यात्रा को जाते हैं। इसलिये जलेसर रोड से इस लाइन को आगे बढ़ा कर बलदेव होते हुए मथुरा से मिला दिया जाय तो बड़ा अच्छा हो जाय। मैं निवेदन करूँगा कि यदि किसी प्रकार सम्भव हो सके तो इस पर गम्भीरता-पूर्वक विचार किया जाय।

अन्त में चूंकि समय समाप्त हो चुका है इसलिये यह जरूर बताना चाहूँगा, विशेष कर अपने मंत्री महोदय से कि मैं जिस डब्बे में आ रहा था उस में कुछ आदमी आपस में बहस कर रहे थे कि हमारी सरकार ने जो सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसायटी की नीति निर्धारित की है अगर उस दृष्टि से देखा जाय तो हमारे रेलवे मंत्री इस ओर बहुत बढ़ गये हैं। वास्तव में हम भी यही महसूस करते हैं। बहुत से लोग कहते हैं कि रेलवे कर्मचारी रेलवे मंत्री महोदय के साथ सहयोग नहीं करते हैं। मैं कह सकता हूं कि अगर रेलवे मंत्री महोदय को उन के नर्मचारियों का सहयोग न मिले तो वह

काम नहीं कर सकते थे जो आज हो रहा है। अन्त में मैं रेलवे मंत्री को हार्दिक बधाई देता हूं।

श्री आर० एन० सिंह : सभापति जी, मैं आप का इस के लिये बहुत आभारी हूं कि आप ने मुझे समय दिया।

गत वर्ष पूर्व चितवडा गांव बाजार के सम्बन्ध में मैं ने यहां पर कुछ कहा था जिस के सम्बन्ध में कुछ जांच भी हुई थी। उस जांच से यह भी लाभ हुआ कि वहां पर जो भ्रष्टाचार था वह खत्म हो गया। लेकिन फिर भी मैं आज माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि चितवडा गांव बाजार से आसाम और बंगाल के लिये लाखों मन मसूर छांटी जाती है और इस के लिये जब वहां के व्यापारी रेलवे अथारिटीज को वैगन के लिये एप्रोच करते हैं तो जो भी कार्रवाई उस के सम्बन्ध में की जाती है उस में बड़ा विलम्ब किया जाता है। जिस के कारण वहां के व्यापारियों को समय से गाड़ियां नहीं मिलतीं। मसूर वहां के आस-पास खेती करने वालों की एक मनी-काप है। इस को बाहर भेजने के लिये यदि उन्हें गाड़ियां मिलती भी हैं तो बहुत देर से मिलती हैं जिस के कारण वहां के व्यापारियों को तो घाटा होता ही है, किसानों को बहुत नुकसान होता है।

उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अभी अभी वहां के व्यापारियों ने रेलवे बोर्ड को और उस विभाग को जहां से कि वैगन्ज दिये जाते हैं, इस के बारे में लिखा था, जिस पर बहुत देर तक तो कोई कार्रवाई नहीं हुई और उन्हें कोई गाड़ियां नहीं दी गईं। अब मुझे बताया गया है कि वहां दो चार दिनों से गाड़ियां मिलनी शुरू हो गई हैं। यह कितने दिन तक मिलती रहेंगी

यह मैं नहीं कह सकता। मेरे ख्याल से तो कुछ दिनों के बाद वहां पर गाड़ियां मिलनी बन्द हो जायेंगी जिस का नतीजा यह होगा कि जब नई फसल का गल्ला बाजार में आयेगा तो वह भी गाड़ियां न मिलने की वजह से सस्ते दरों पर बिकना शुरू हो जायेगा जिस से किसानों को नुकसान उठाना पड़ेगा। तो मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि चितवड़ा गांव के व्यापारियों को समय से गाड़ियां देनी चाहियें, जिस से वे अपने माल को मंडी से बाहर भेज सकें और उन को नुकसान न हो। इस के बारे में मैं ने पहले भी कहा था लेकिन आप ने इस पर काफी समय तक कोई एकशन नहीं लिया जिस के कारण उस क्षेत्र के किसानों को बहुत नुकसान उठाना पड़ा। अब मेरे पास समय कम है और इस पर मैं और ज्यादा नहीं कहना चाहता और इतना ही कहूंगा कि रेलवे बोर्ड को चितवड़ा गांव के व्यापारियों को वक्त पर वैगन देने चाहियें।

अब मैं भ्रष्टाचार के बारे में कुछ शब्द कहना चाहता हूं। अभी यहां पर सुझाव दिया गया है कि एक खुफिया महकमा खोला जाना चाहिये, जो भ्रष्टाचार का पता लगाये और रिश्वत लेने वालों के खिलाफ कार्रवाई करने में मदद करे। इस में मुझे कोई एतराज़ नहीं है। आग इरा के लिये एक कमिटी नियुक्त कर सकते हैं। लेकिन मैं यह जरूर कहूंगा आप इस बात को कोई बिलिसिटी न दें कि कोई कमिटी नियुक्त की गई है या सी० आई० डी० का महकमा खोला गया है। इस से वे कर्मचारी जो रिश्वत लेते हैं सतर्क हो जाते हैं। इसलिये मेरा आप से यह निवेदन है कि यदि आप इस सम्बन्ध में कोई कार्रवाई करना चाहते हैं तो इस बात का आप को खास ख्याल रखना होगा कि आप यह न बतायें कि जो कमिटी नियुक्त की गई

है उस के कौन कौन से मैम्बर हैं और कि कोई कमिटी नियुक्त भी की गई है या नहीं। भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में मैं आप को कई बातें बता सकता हूं। मुझे याद है कि एक बार मैं ने यह कहा था कि मुझे पता है कि फलां स्टेशन से फलां स्टेशन तक जब एक गाड़ी बड़े बड़े कर्मचारियों की भरी हुई गई तो वह गाड़ी लेट हो गई और उस के लेट होने का खास कारण था। मुझे पता नहीं कि यह मेरी कही हुई बात मंत्री महोदय को याद है या नहीं लेकिन मैं ने यह बात उन को बताई थी और उन्होंने वायदा भी किया था कि वे इस के बारे में तहरीकात करेंगे लेकिन मुझे पता नहीं इस का क्या नतीजा निकला है। यदि आप इन सब शिकायतों पर ध्यान दें और कार्रवाई करें तो मुझे यकीन है कि भ्रष्टाचार दूर हो सकता है। घंटी बज चुकी है और मैं एक बात कह कर खत्म किये देता हूं, और वह है वैगन्ज की रजिस्ट्रेशन के बारे में। व्यापारी लोग वैगन्ज को अधिक से अधिक संख्या में रजिस्टर करवा लेते हैं और जब उन को वैगन्ज वक्त पर नहीं मिलते और बाजार के भाव कम हो जाते हैं तो वे रजिस्ट्रेशन को कैसल करवा देते हैं। इस वास्ते मैं निवेदन करता हूं कि चितवड़ा गांव के लिये आप वैगन्ज का कोटा मुकर्रर कर दें कि प्रति दिन दो या तीन वैगन दिये जायेंगे। ऐसा करने से कोई परेशानी वहां के व्यापारियों को नहीं उठानी पड़ेगी और कोई परेशानी की जरूरत नहीं होगी। साथ ही साथ रेलवे विभाग ...

उपाध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं और समय नहीं दूंगा। अब माननीय मंत्री बोलें।

श्री अलगेशन : श्रीमान्, मैं पंडित ठाकुर दास भार्गव जैसे वयोवृद्ध महानुभावों तथा सरदार हुक्म सिंह जैसे ज्येष्ठ सदस्यों

[श्री अलगेशन]

का, रेलवे के कार्यों के प्रति की गई प्रशंसा के लिये कृतज्ञ हूं। यह बड़े प्रोत्साहन का विषय है तथा इस से न केवल मंत्री जी तथा मुझे ही, प्रत्युत रेलवे बोर्ड के सदस्यों से लेकर बोर्ड के निम्नतम कर्मचारियों तक को अधिक परिश्रम करने तथा इस प्रशंसा के योग्य बनने की प्रेरणा प्राप्त होगी। समस्त चर्चा मैत्रीपूर्ण ढंग से हुई है, जिस के लिये मैं धन्यवाद देता हूं।

मैं प्रारम्भ में ही यह कह दूँ कि माननीय सदस्यों द्वारा पूछे गये सभी प्रश्नों का उत्तर देना मेरे लिये सम्भव नहीं है, क्योंकि मेरे पास समय कम है; किन्तु इस से यह नहीं समझना चाहिये कि मेरे द्वारा लिये गये प्रश्न ही अधिक महत्वपूर्ण हैं तथा शेष उतना महत्व नहीं रखते हैं।

डा० रामाराव रेलवे कर्मचारियों को डाक्टरी सुविधायें देने के बहुत इच्छुक हैं। वह विशेषतः क्षय के रोगियों के सम्बन्ध में विशेष रुचि ले रहे हैं। मैं उन को स्थिति समझाने का प्रयत्न करूँगा। इस वर्ष कर्मचारियों की सुविधाओं के लिये १०-१४ करोड़ रुपये का उपबन्ध किया गया था। जिस में से डाक्टरी सुविधाओं के मैं कुछ आंकड़े दूँगा। नये अस्पतालों, दवाखानों, तथा पुराने अस्पतालों का सुधार करने के लिये २०-२५ लाख रुपया व्यय करने का विचार है। सफाई में, सुधार तथा नल-संभरण, इत्यादि में १३-७६ लाख रुपये व्यय करने का विचार है। डाक्टरी व्यय के लिये १,५६,००,००० रुपये तथा स्वास्थ्य सेवाओं के लिये २७,००,००० रुपये का उपबन्ध है। इस से मोटे तौर पर यह ज्ञात हो जायेगा कि डाक्टरी सुविधाओं के सम्बन्ध में हम क्या कर रहे हैं। श्रीमान्, रेलवे कर्मचारियों को साधारण जनता से अधिक रेलवे सुविधायें

प्राप्त हैं तथा हम उन में सुधार करने का विचार कर रहे हैं। हाल ही में रेलवे के प्रधान चिकित्सा अधिकारी को यह देखने को कहा गया है कि वह यह देखें कि चिकित्सा सुविधाओं के विस्तार के लिये जो वित्तीय संसाधन तथा दूसरी वस्तुयें दी जा रही हैं तो क्या उन का समुचित उपयोग किया जा रहा है। उन से उक्त मामले में सुझाव देने को भी कहा गया है। उन का प्रतिवेदन विचाराधीन है। सभा को ज्ञात होगा कि मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि वे इस मामले पर गौर करने के लिये बोर्ड के कार्यालय में एक विशेष अधिकारी नियुक्त करने का विचार कर रहे हैं तथा वे अधिकाधिक सुविधाओं की व्यवस्था करेंगे।

डा० रामाराव ने क्षय के रोगियों के बारे में विशेष रूप से कहा है। मुझे यह बतलाते हुए हर्ष होता है कि यद्यपि १६५३-५४ में रोगियों की संख्या १६५२-५३ से अधिक थी तथापि इस रोग से मरे हुओं की संख्या कम थी।

उन्होंने कहा है कि रेलवे में स्वच्छता आदि के इंजीनियर नहीं हैं। प्रत्येक असैनिक इंजीनियर स्वच्छता, आदि की इंजीनियरिंग में भी अहंता-प्राप्त है अतः वे सब स्वच्छता-इंजीनियर भी हैं। वे निरीक्षण कर के मामले पर विचार करते हैं। इसलिये उन्हें यह नहीं सोचना चाहिये कि रेलवे में स्वच्छता सम्बन्धी इंजीनियर नहीं हैं।

उन्होंने उखाड़ी गई एक रेलवे लाइन की ओर निर्देश किया। वह पिछले युद्ध में उखाड़ी गई थी। तब वह प्रसन्न थे किन्तु आज दुखी हैं। उन्होंने इस के पुनरुद्धार की मांग की है। सारे प्रश्न पर विचार किया गया है तथा उस की लागत ७१ लाख रुपये

आंकी गई है और आय ४८ प्रतिशत कम होगी । क्या ऐसी अवस्था में इस लाइन का पुनरुद्धार करना ठीक होगा ?

उन्होंने स्टेशनों तथा दूसरे स्थानों पर अच्छे संडासों की व्यवस्था के सम्बन्ध में कहा है मुझे इस मामले में उन से सहानुभूति है । कुछ संडास, वास्तव में, बहुत बुरे हैं । निःन्देह रेलवे नये प्रकार के संडासों, सेफिटिक टैंक वाले संडासों तथा वर्तमान संडासों के सुधार पर विशेष ध्यान देगी ।

यहां पर मैं माननीय सदस्यों के द्वारा यात्रियों की सुविधाओं के सम्बन्ध में कहे गये प्रश्नों की ओर निर्देश करूँगा । कई शिकायतें, नल के टपकते रहने की पुरानी शिकायतें, इत्यादि, इसी प्रकार की कई शिकायतें की गई हैं । मेरे विचार से इस मामले में सुधार ही हुआ है तथा शिकायतों से भी ज्ञात होता है कि दशा इतनी बुरी नहीं है जितनी कि किसी समय थी । यहां मैं बतला दूँ कि प्रत्येक रेलवे में एक विशेष महाप्रबन्धक नियुक्त किया गया है जोकि इन चीजों का पता लगा कर उन्हें वहीं ठीक करने के लिये निरन्तर दौरे पर रहता है । उपयुक्त सुविधाओं के सम्बन्ध में इस व्यवस्था से पर्याप्त संतोष होगा ।

मेरे माननीय मित्र श्री द्विवेदी ने यह कहा कि हम बड़े स्टेशनों पर ही सारा ध्यान केन्द्रित कर रहे हैं और छोटे स्टेशनों की उपेक्षा कर रहे हैं । रेलों से, यात्रियों की सुविधाओं के लिये दी गई धन राशि का एक निश्चित भाग, छोटे स्टेशनों में कुछ बुनियादी, न्यूनतम सुविधायें देने के लिये पृथक् रखने को कहा गया है । उन्होंने नई दिल्ली, राजा-की-मंडी, इलाहाबाद तथा अन्य स्थानों की लागत का जिक्र किया है । वह एक बड़े तथ्य को अनदेखा कर गये हैं

कि दिल्ली राजधानी है तथा उस के स्टेशन को राजधानी के उपयुक्त होना चाहिये तथा हम नई दिल्ली के स्टेशन पर गर्व नहीं कर सकते ।

इस स्टेशन के पुनर्निर्माण का मूल प्राक्कलन ५० लाख रुपये था । वर्तमान मंत्री जी ने इस पर विलम्ब किया और व्यय घटा कर इसे २० लाख रुपये का रखा । इस सम्बन्ध में माननीय सदस्य को कोई शिकायत नहीं होनी चाहिये ।

राजा-की-मंडी के सम्बन्ध में भी यही बात है । यह स्टेशन हमारे लिये आवश्यक है क्योंकि यहां यात्रियों की संख्या बहुत बड़ी होती है । वर्तमान राजा-की-मंडी स्टेशन नितान्त दयनीय अवस्था में है और उस पर व्यय करने की कोई भी शिकायत नहीं हो सकती ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : खजराहा में भी यात्री आते हैं ।

श्री अलगेशन : हम छोटे स्टेशनों की उपेक्षा नहीं कर रहे हैं । सभा को मैं यही बात बताना चाहता हूँ ।

श्रीमती अम्म स्वामीनाथन ने मद्रास में ऊपर के पुल का जिक्र किया है । यह प्रश्न सदैव दुहराया जाता है । एक लेवल क्रासिंग (फाटक) को ऊपर के पुल में बदल देने का प्रस्ताव किया गया है । मद्रास सरकार ने मद्रास निगम को अपने हिस्से की लागत देने के लिये एक क्रृति दिया है । प्राक्कलन के स्त्रीकार हो जाने पर कार्य प्रारम्भ कर दिया जायेगा । १६५४-५५ के निर्माण कार्यक्रम में इस का उपबन्ध है ।

इन ऊपर के पुलों के संबन्ध में रेलवे लदैव अपने हिस्से का व्यय देने को तैयार ही है । विलम्ब स्थानीय संस्थाओं की

[श्री अलगेशन]

कोष की कमी के कारण हुआ है। हम ने राज्य सरकारों द्वारा विभिन्न स्थानीय निकायों को क्रृष्ण के रूप में देने के लिये ५० लाख रुपये का उपबन्ध किया है, तथा हमें राज्य सरकारों से कुछ आवेदन भी प्राप्त हुए हैं। समस्त राज्य सरकारों से अभी उत्तर प्राप्त नहीं हुए हैं तथा जिन राज्य सरकारों ने अपने प्रस्ताव भेजे हैं, उन्होंने भी पूरी जानकारी नहीं भेजी है। म आशा करता हूं कि इस मामले में लोगों की भावनाओं का विचार कर राज्य सरकारें अपने प्रस्ताव शीघ्र ही भेजेंगी तथा वे अपना क्रृष्ण ले सकती हैं।

श्री राधा रमण ने विक्रेताओं (खोमचे वालों) की सहकारी सभा के सम्बन्ध में कहा है। हम ने इस मामले पर तब गौर किया था जब हम भोजन-व्यवस्था के प्रश्न पर विचार करने को एक समिति में बैठे थे। उस में यह निश्चय किया गया था कि सहकारी सभायें विक्रेताओं (खोमचे वालों) का समुचित अधीक्षण नहीं कर सकतीं। यदि खोमचे वालों की सेवायें सन्तोषजनक हों तो उन के कार्य की समुचित देखभाल होगी। इन सहकारी सभाओं का जो थोड़ा बहुत अनुभव हमें है वह उत्साहवर्द्धक नहीं कहा जा सकता। इसलिये हम ने निश्चय किया कि केवल सहकारी सभा के सिद्धान्त की भावना का विचार कर हम इस दिशा में आगे नहीं बढ़ सकते।

अन्य बातों का भी जिक्र किया गया। श्री डाभी—जो गुजरात क्षेत्र के हैं—ने कहा है कि निरामिष भोजन, सामिष भोजन के साथ मिला हुआ रहता है, जिस से लोगों की भावना को ठेस लगती है। स्वाभाविक है कि इस से गुजरात तथा दक्षिणी भारत के कुछ भागों में रहने वाले विशुद्ध

निरामिष आहार करने वालों की भावनाओं को ठेस लगती है।

हम दूसरे प्रकार की डाइनिंग कारें (भोजन आदि के डिब्बे) निर्मित कर रहे हैं उनमें हम इस बात की व्यवस्था कर रहे हैं कि इन भावनाओं को चोट नहीं लगेगी तथा यथासंभव पृथकता बर्ती जायेगी।

हमें इस बात का भी ध्यान रखना पड़ता है कि इस देश के बहुत से लोग सामिषाहारी हैं।

श्री नम्बियार ने कुछ बातें कही हैं उन्होंने ने अतिरिक्त राशि को रक्षित निधि के बजाय विकास निधि में रखने को कहा है। अभिसमय समिति का सदस्य होने के नाते वे इस का कारण जानते होंगे। वहां हम ने यह हिसाब लगाया था कि लाभांश देने के सम्बन्ध में, किरायों की पुनर्योजना इत्यादि के लिये धन बचाने पर, २१ करोड़ रुपये का घाटा होगा। इसी कारण यह अतिरिक्त राशि सामान्य रक्षित निधि में रखी गई है। किन्तु, ज्यों-ज्यों हम आगे बढ़ेंगे, यदि परिस्थिति में सुधार होता जाय और हम यह अनुभव करें कि लाभांश देने में हमें कोई भी कठिनाई नहीं होगी, तो इस पर विचार किया जा सकता है और अतिरेक को, यदि विकास निधि में उस की आवश्यकता हो, उधर स्थानान्तरित किया जा सकता है।

उन्होंने ने, जैसाकि अन्य माननीय सदस्यों ने भी किया, भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में कहा है। उन्होंने ने कुछ अस्पष्ट बातें बताईं और भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में कुछ विशेष बातें भी कहीं। यह तो एक दुखदायी प्रश्न है। हम जब यहां इस प्रकार व्यापक आक्षेप करते हैं तो उस से बहुत से ऐसे रेलवे कर्मचारी निरुत्साहित होते हैं जो पूरी ईमान-

दारी से अपने कर्तव्यों का पालन करना चाहते हैं। मुझे इस बात का दुःख है कि श्री नम्बियार ने भी इस प्रकार का आरोप लगाया। उन्होंने गोल्डन रॉक वर्कशाप के कुछ पदाधिकारियों का हवाला दिया। मैं ने इस मामले की जांच की और मुझे पता चला कि इस प्रकार की कोई भी शिकायत नहीं मिली थी—हां, जहां तक बोर्ड के कार्यालय का प्रश्न है, कोई भी शिकायत नहीं मिली है। मैं माननीय सदस्यों को यह परामर्श दूंगा कि वे शान्ति से काम लें और अष्टाचार जांच समिति के, जो इस सारे पर विचार कर रही है, प्रतिवेदन की प्रतीक्षा करें। हमें आशा थी कि संसद्-सत्र के अवसान से बहुत समय पहले हमें प्रतिवेदन मिलेगा। किन्तु, अब मैं यह समझता हूं कि वे अपने प्रतिवेदन को अन्तिम रूप नहीं दे सकेंगे और वह संसद् के सत्र की समाप्ति के कुछ समय बाद तैयार होगा। अस्तु! निकट भविष्य में सदस्यों को यह रिपोर्ट मिलेगी, और उस के बाद ही हम इस प्रश्न पर विचार कर सकेंगे।

हां, श्री नम्बियार ने चलती गाड़ियों के शेडों में काम करने वाले कर्मचारियों का हवाला देते हुए कहा था कि उन्हें भी कारखाना अधिनियम के अन्तर्गत रखा जाना चाहिये। मैं समझता था कि वह इस के सारे इतिहास से परिचित हैं। वस्तुतः, फेडरेशन के मंत्री श्री गुहस्वामी ने, जो उन दिनों राज्य-सभा के भी सदस्य थे, मैं समझता हूं कि सितम्बर १९५३ में यह हुआ था, कारखाना अधिनियम के संशोधनार्थ एक विधेयक प्रस्तुत किया था ताकि चलती गाड़ियों के शेडों में काम करने वाले कर्मचारियों को कारखाना अधिनियम के अन्तर्गत रखा जाय। उन दिनों के श्रम मंत्री श्री बी० बी० गिरि ने इस में हस्तक्षेप किया था। उन्होंने यह अपील की थी कि विधेयक

को इस बात की बिना पर वापिस किया जाना चाहिये कि अपसी वार्ता द्वारा फेडरेशन तथा रेलवे बोर्ड इस पर विचार कर सकते हैं। इस के बाद बातवीत हुई और आपस में समझौता भी हुआ। अब यदि वे निश्चित समय यानी ४८ घंटों से अधिक तक काम करते रहें तो उन्हें उस के लिये अतिरिक्त धन मिलता है। यदि वे ५४ घंटे से अधिक समय तक काम करते रहें तो उन्हें वेतन का ड्योड़ा मिलता है। इस में कुछ परिवर्तन किया गये और हम इस बात से सहमत हुये कि प्रति सप्ताह ४८ घंटों से अधिक के काम पर प्रति घंटा मजूरी की समान दर के बदले सामान्य दर का ड्योड़ा भत्ता प्रति अतिरिक्त घंटे के लिये दिया जायगा। पहले इस प्रकार होता था कि महीने भर तक इस अतिरिक्त काम की अवधि का औसत फैलाया जाता था। अब यह मान लिया गया है कि सप्ताह से अधिक की अवधि होते ही इस अतिरिक्त कार्यावधि का औसत निकाला जाय, न कि महीने से अधिक की अवधि होने पर। बहुत पहले यानी १ अप्रैल, १९५४ को आर्डर दिये गये थे औ उन्हें कार्यान्वित भी किया गया है। मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य को इस व्यवस्था से सन्तोष प्राप्त होगा।

उन्होंने बी० एन० रेलवे के गैंग-मेन (टोलियों में लाइन पर काम करने वाले) के काम के घंटों का हवाला दिया था। उन्हें कोई भी हानि नहीं हुई है। इस ४८ घंटे की अवधि में उन के टूल बाक्स (ग्रीजारों के सन्दूक) तक जाने तथा वहां से वापिस आने का समय सम्मिलित नहीं है। इस समय को उसी में सम्मिलित किया गया है और कुल ५२ घंटे की अवधि रखा गई है। मुझे इस बात का खेद है कि सब कुछ जल्दी में करना पड़ रहा है।

[श्री अलगेशन]

श्री हेम राज ने कुछ रेलवे फाटकों का हवाला दिया है। वस्तुतः, उन में यह कठिनाई है। इन को आवास निर्माण कहा जाता है। यदि, इन आवास निर्माण-कार्यों को रेलवे लाइन के निर्माण के १० वर्ष बाद प्रारम्भ किया जाय तो इन के बनाने का दायित्व उस सङ्क प्राधिकार पर पड़ता है जिसे इन फाटकों की ज़रूरत हो। ज़िला बोर्डों को इन फाटकों की लागत, आदि के सम्बन्ध में सूचित किया गया है किन्तु वे इतनी लागत नहीं लगा सकते। तो यह इस की स्थिति है।

श्री सारंगधर दास ने चित्तरंजन की ओर निर्देश किया था, अतः मैं उस सम्बन्ध में कुछ एक शब्द कहूँगा। उन्होंने यह शिकायत की है कि उत्पादन बहुत ही मन्द गति से हो रहा है, और हम लक्ष्य पूरा नहीं कर पा सके हैं। मैं यही कहूँगा कि हमने बहुत समय पहले लक्ष्य प्राप्त किया है। यह सही बात है कि कई कारणों से १९५१ और १९५२ में अनुमान के अनुसार उत्पादन नहीं हो सका। हम विदेशों से सामग्री नहीं मंगा सके क्योंकि हमें इस्पात तथा कुछ पुर्जों के लिये आयात पर ही निर्भर करना पड़ता है। चूंकि हमें समय पर ये आवश्यक वस्तुयें नहीं मिलीं, अतः १९५१ और १९५२ में उत्पादन ज़रा कम हुआ। तब १९५३ और १९५४ में हम ने केवल उत्पादन की गति को ही नहीं बढ़ाया बल्कि उन वर्षों तक के लिये निर्धारित लक्ष्यों से भी अधिक कार्य किया। आरम्भ में १९५०-५४ तक दोनों वर्षों को सम्मिलित कर के २३७ तक का लक्ष्य निर्धारित किया गया था—फिर इसे पुनरीक्षित कर के १७६ किया गया। १९५४ के अन्त तक डब्ल्यू० जी० के १८६ इंजन तैयार किये गये। डब्ल्यू० जी० के एक इंजन का परिमाण एक सामान्य इंजन से १.२५ गुणा समझा जाता है। इस प्रकार

से विचार करते हुए हम २३६ का लक्ष्य भी पूरा कर चुके हैं। १७६ डब्ल्यू० जी० इंजनों का यह उत्पादन २२० सामान्य इंजनों की तुलना के अनुकूल बैठता है। इसलिये चित्तरंजन कारखाने के मन्द उत्पादन के बारे में घबराने की कोई आवश्यकता नहीं है। दूसरी ओर, मैं सभा के उन लोगों की सराहना करता हूँ जो चित्तरंजन कारखाने में उत्पादन की समस्या को सुलझाने के सम्बन्ध में प्रयत्न कर रहे हैं और चिन्तित हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : नवीनतम संख्या कितनी है?

श्री अलगेशन : १९५४ में ८६ डब्ल्यू० जी० इंजन तैयार किये गये हैं। उस वर्ष के लिये ६६ इंजनों का लक्ष्य निर्धारित किया गया था। हम ने लक्ष्य से अधिक और २० इंजन तैयार किये हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब तक कुल मिला कर कितने इंजन तैयार किये गये हैं?

श्री अलगेशन : १९५४ के अन्त तक हम ने १८६ डब्ल्यू० जी० इंजन तैयार किये हैं। हम ने १० इंजन जनवरी तथा १० फरवरी में तैयार किये हैं।

यथापूर्व, माननीय सदस्यों ने अपने क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनों के निर्माण के सम्बन्ध में भी कहा है। एक यह बात भी कही गई थी कि इस सम्बन्ध में हमें राज्य सरकारों द्वारा दर्शाये जाने वाले पथ का अनुसरण नहीं करना चाहिये किन्तु यह देखना चाहिये कि पिछड़े हुए क्षेत्रों में रेलवे की टीक सेवा चाल हो जाय। पंडित ठाकुर दास भार्गव, श्री मूलचन्द दुबे, श्री कक्कन, श्री मैयू, श्री नेसवी तथा पंडित ढी० एन० तिवारी, ने नई लाइनों के निर्माण की इच्छा प्रकट की है। यह सच है कि पहले ऐतिहासिक कारणों से कई क्षेत्र इस प्रकार छूट गये,

और मैं इस बात से भी सहमत हूं कि उस गलती को ठीक किया जाये ।

उस के लिये किसी को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता । मैं सभा को बताऊंगा कि हम पूर्णतया राज्य सरकारों की रायों को ठुकरा नहीं सकते । माननीय सदस्य इस बात की सराहना करेंगे कि हमें राज्य सरकारों की बात बहुत हद तक माननी पड़ती है । संभव यह होगा कि एक प्रकार का सन्तुलन रखा जाये । जब हम नई परियोजनाओं को द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित करने के लिये चुनेंगे तो हमें यदि शत प्रतिशत नहीं तो कम-से-कम माननीय सदस्यों की ५० प्रतिशत इच्छाओं का ध्यान अवश्य रखना होगा ।

श्री सारंगधर दास : क्या चित्तरंजन कारखाने में दूसरी पाली चलाने का कोई प्रयत्न किया गया है ?

श्री अलगेशन : जहां तक कुछ कारखानों का सम्बन्ध है, हम अधिकतम उत्पादन करने के लिये एक से अधिक पारी चला रहे हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : पहले मैं निम्न मांगों के सम्बन्ध में कटौती प्रस्ताव सभा के समक्ष

रखता हूं । इन मांगों पर चर्चा हो रही है : संख्या ३, ४, ५, ६, ६, ९क, १०, १२क, १२ख, १५, १६, और १८ । यदि माननीय सदस्य किसी विशेष कटौती प्रस्ताव को मत-विभाजन के लिये सभा के समक्ष न रखना चाहें, तो मैं सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ सभा के समक्ष मतदान के लिये रख देता हूं ।

सभी कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए ।
अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि :

“३१ मार्च, १९५६ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिये मांग संख्या ३, ४, ५, ६, ६, ६क १०, १२क, १२ख, १५, १६ और १८ के निमित्त क्रम पत्र में उन के सामने दी हुई राशियां दी जायें ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

[लोक-सभा द्वारा स्वीकृत अनुदानों की मांगों की सूची नीचे दी जाती है—सम्पादक, संसदीय प्रकाशन]।

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
३	विविध व्यय	१,४०,८०,०००
४	साधारण कार्यवहन-व्यय—प्रशासन	३०,८४,४१,०००
५	साधारण कार्य-वहन व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण ।	७५,३६,४८,०००
६	साधारण कार्य-वहन-व्यय—संचालन कर्मचारी	४८,१४,६६,०००
६	साधारण कार्य-वहन-व्यय—विविध व्यय	३६,०२,६६,०००
६-क	साधारण कार्य-वहन-व्यय—श्रम कल्याण	५,०८,३१,०००

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
१०	सरकार द्वारा संचालित गैर-सरकारी लाइनों और दूसरों को भुगतान ।	रुपये ३१,२५,०००
१२-क	चालू लाइनों पर काम—(राजस्व) —श्रम कल्याण ।	१,०७,४५,०००
१२-ख	चालू लाइनों पर काम (राजस्व) —श्रम कल्याण के अतिरिक्त ।	४,६१,१८,०००
१५	नई लाइनों का निर्माण—पूंजी तथा अवक्षयण रक्षित निधि ।	५,६५,८७,०००
१६	चालू लाइनों पर नये काम	२,५४,०१,६६,०००
१८	चालू लाइनों पर काम—विकास निधि	१२,३४,४४,०००
उपाध्यक्ष महोदय : मैं अब उन मांगों को रखता हूं जिन पर चर्चा नहीं हुई हैं, जो इस कारण रह गई थीं क्यों कि उन पर कटौती प्रस्ताव नहीं रखे गये थे । प्रश्न यह है कि :		२० के निमित्त क्रम पत्र में उन के सामने दी हुई राशियां दी जायें ।” प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
“३१ मार्च, १९४६ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिये मांग संख्या ७, ८, ११, १४, १७, १९ और		[लोक सभा द्वारा स्वीकृत अनुदानों की मांगों की सूची नीचे दी जाती है— सम्पादक, संसदीय प्रकानश]
मांग संख्या	शीर्षक	राशि
७	साधारण कार्य-वहन व्यय—संचालन (ईधन) .	पये ३७,५७,६७,०००
८	साधारण कार्य-वहन व्यय—संचालन कर्मचारी और ईधन के अतिरिक्त ।	१४,६५,१०,०००
११	कार्य-वहन व्यय—अवक्षयण रक्षित निधि में विनियोग ।	३,००,००,०००
१४	राजस्व रक्षित निधि में विनियोग .	७१४,६७,०००
१७	चालू लाइनों पर बदलाव के काम .	४६,८२,८५,०००
१८	विज्ञापटम् बन्दरगाह पर पूंजी व्यय	८०,७३,०००
२०	सामान्य राजस्व को देय लाभांश .	३६,०७,१६,०००

विनियोग (रेलवे) विधेयक

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : मैं वित्तीय वर्ष १९५५-५६ में रेलवे के व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान तथा विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष १९५५-५६ में रेलवे के व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान तथा विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं विधेयक को पुरःस्थापित *करता हूं और प्रस्ताव *करता हूं :

“कि वित्तीय वर्ष १९५५-५६ में रेलवे के व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान तथा विनियोग का अधिकार देने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष १९५५-५६ में रेलवे के व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ राशियों के भुगतान तथा विनियोग का

अधिकार देने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड १ से ३, अनुसूची, विधेयक का नाम तथा अधिनियम सूत्र विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

१९५५-५६ के लिये लेखानुदान की मांगें**

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि ३१ मार्च, १९५६ को समाप्त होने वाले वर्ष के लिये मांग संख्या १ से १३८ के सम्बन्ध में क्रम पत्र के तृतीय स्तम्भ में उन के सामने लेखानुदान की दी हुई राशियां दी जायें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित तथा प्रस्तावित।

** राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तावित।

१२५९ लेखानुदान की मांगें १० मार्च १९५५ लेखानुदान की मांगें १२६०

[लोक-सभा द्वारा स्वीकृत लेखानुदान की सूची नीचे दी जाती है—सम्पादक संसदीय प्रकाशन]

मांग मंस्त्या	शीर्षक	राशि
		रूपये
१	वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय	६,८३,०००
२	उद्योग	१,३७,५६,०००
३	वाणिज्यक सूचना तथा आंकड़े	४,४८,०००
४	वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ।	५,३६,०००
५	संचार मंत्रालय . . .	६७,०००
६	भारतीय डाक तथा तार विभाग (कार्यवहन व्यय सहित) ।	४,०७,१२,०००
७	अन्तरिक्ष विज्ञान .	१०,४८,०००
८	समुद्र पार संचार सेवा .	८,३२,०००
९	उड्डयन .	२२,७३,०००
१०	संचार मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ।	१,५५,०००
११	रक्षा मंत्रालय	२,५६,०००
१२	रक्षा सेवायें, सक्रिय-सेना . . .	१२,६६,०२,०००
१३	रक्षा सेवायें—क्रियाकारी—नौसेना . .	१,०६,०४,०००
१४	रक्षा सेवायें, सक्रिय—वायु बल .	२,६५,७०,०००
१५	रक्षा सेवायें, अक्रियाकारी व्यय .	१,३६,१६,०००
१६	शिक्षा मंत्रालय .	४,५४,०००
१७	पुरातत्व	४,५६,०००
१८	अन्य वैज्ञानिक विभाग .	२३,१०,०००

मांग संख्या

शीर्षक

राशि

रूपये

१६	शिक्षा	१,४६,७६,०००
२०	शिक्षा मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय।	२१,८६,०००
२१	आदिमजाति क्षेत्र	४८,५६,०००
२२	वैदेशिक-कार्य	५६,४५,०००
२३	पांडिचेरी राज्य	१७,२६,०००
२४	वैदेशिक-कार्य मंत्रालय के अधीन विविध व्यय .	१७,०००
२५	वित्त मंत्रालय .	१५,४३,०००
२६	सीमा-शुल्क	३१,८१,०००
२७	संघ उत्पादन शुल्क .	५६,००,०००
२८	निगम कर तथा सम्पदा शुल्क सहित आय पर कर।	३३,०६,०००
२९	अफीम	१,४०,३६,०००
३०	स्टाम्प	१०,६६,०००
३१	अभिकरण-विषय के प्रशासन तथा राजकोष के प्रबन्ध के लिये अन्य सरकारों, विभागों आदि को भुगतान।	६२,०००
३२	लेखा-परीक्षा	६८,०६,०००
३३	चल-मुद्रा .	१६,५८,०००
३४	टकसाल .	८,३५,०००
३५	प्रादेशिक तथा राजनीतिक पेंशन .	२,२८,०००
३६	वार्धक्य भत्ते तथा निवृत्ति-वेतन . . .	५८,५०,०००
३७	वित्त मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय।	१,७५,३२,०००

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
३८	राज्यों को सहायक-अनुदान	५,२०,५१,०००
३९	संघ तथा राज्य सरकारों के बीच विविध समायोजन।	३०,०००
४०	विभाजन-पूर्व के भुगतान	१०,६४,०००
४१	खाद्य तथा कृषि मंत्रालय	५,२५,०००
४२	वन	७,६६,०००
४३	कृषि	१,२२,६५,०००
४४	असैनिक पशु-चिकित्सा सेवायें	६,५०,०००
४५	खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा अन्य व्यय	४७,८१,०००
४६	स्वास्थ्य मंत्रालय	६७,०००
४७	चिकित्सा सेवायें	१६,५२,०००
४८	लोक स्वास्थ्य	५४,१६,०००
४९	स्वास्थ्य मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	७,३४,०००
५०	गृह-कार्य मंत्रालय	१७,५५,०००
५१	मंत्रिमण्डल	२,६१,०००
५२	दिल्ली	१३,४४,०००
५३	पुलिस	१,६७,०००
५४	जनगणना	१,६७,०००
५५	देशी राजाओं की निजी थैलियां तथा भत्ते	६७,०००
५६	अन्दमान और निकोबर द्वीपसमूह	१६,६६,०००
५७	कच्छ	११,२६,०००
५८	मनीपुर	७,७८,०००

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
५६	त्रिपुरा	रुपये १२,२२,०००
६०	राज्यों से सम्बन्ध	३,८१,०००
६१	गृह-कार्य मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ।	१५,३०,०००
६२	सूचना और प्रसारण मंत्रालय	३,४५,०००
६३	प्रसारण	२६,११,०००
६४	सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ।	१० ३३,०००
६५	सिचाई और विद्युत् मंत्रालय	६५,०००
६६	सिचाई (कार्य-वहन, कार्य संचालन व्यय सहित) नौपरिवहन, बन्ध तथा जल-निस्सारण कार्य (राजस्व से देय) ।	२,०००
६७	बहुप्रयोजनीय नदी योजनायें	८,७२,०००
६८	सिचाई और विद्युत् मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ।	५,३६,०००
६९	श्रम मंत्रालय	२,८६,०००
७०	मुख्य खान निरीक्षक	८६,०००
७१	श्रम मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ।	२८,३६,०००
७२	काम दिलाऊ दफ्तर तथा पुनर्संस्थापन	१४,५२,०००
७३	असैनिक रक्षा	१०,०००
७४	विधि मंत्रालय	११,५४,०००
७५	न्याय व्यवस्था	१६,०००
७६	प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय ।	८०,०००
७७	भारतीय भू-परिमाप	१२,७०,०००

मांग संख्या

शीर्षक

राशि

रुपये

७८	वानस्पतिक सर्वेक्षण	.	.	.	१,०१,०००
७९	प्राणकीय सर्वेक्षण	.	.	.	४३,०००
८०	भूतत्वीय सर्वेक्षण	.	.	.	६,१६,०००
८१	खानें	.	.	.	४,६६,०००
८२	वैज्ञानिक गवेषणा	.	.	.	४३,२१,०००
८३	प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय।				१,०००
८४	संसद्-कार्य विभाग	.	.	.	१४,०००
८५	उत्पादन मंत्रालय	.	.	.	५५,०००
८६	नमक.	.	.	.	११,०३,०००
८७	उत्पादन मंत्रालय के अधीन अन्य संगठन	.			६,३१,०००
८८	सरकारी कोयला-खानें]	.	.	.	३५,३७,०००
८९	उत्पादन मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय।				८,१८,०००
९०	पुनर्वास मंत्रालय	.	.	.	२,१४,०००
९१	विस्थापित व्यक्तियों पर व्यय	.			८६,४०,०००
९२	पुनर्वास मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	.			१,०००
९३	परिवहन मंत्रालय	.			३,७३,०००
९४	पत्तन तथा पोत-मार्ग-प्रदर्शन	.			५,७२,०००
९५	प्रकाशस्तम्भ तथा प्रकाशपोत	.	.	.	६,७६,०००
९६	केन्द्रीय सड़क निधि	.	.	.	३८,३७,०००
९७	संचार (राष्ट्रीय राज-पथों सहित)	.			४२,२१,०००
९८	परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	.			२,६३,०००

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
६६	निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय	३,४७,०००
१००	संभरण	२३,३४,०००
१०१	अन्य असैनिक निर्माण-का०	१,५५,४७,०००
१०२	लेखन-सामग्री तथा मु. ण .	५६,०६,०००
१०३	निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ।	५,६१,०००
१०४	संसद् .	१४,५१,०००
१०५	संसद् सचिवालय के अधीन विविध व्यय	३,०००
१०६	उपराष्ट्रपति का सचिवालय	६,०००
१०७	वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय का पूंजी व्यय .	१,३७,२६,०००
१०८	भारतीय डाक तथा तार पर पूंजी व्यय (राजस्व से न देय) ।	२,१६,६०,०००
१०९	असैनिक उड्डयन पर पूंजी व्यय .	४४,५६,०००
११०	संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय .	५१,०६,०००
१११	रक्षा पूंजी व्यय	२,०५,३३,०००
११२	शिक्षा मंत्रालय का पूंजी व्यय	२,७८,०००
११३	वैदेशिक-कार्य मं लय का पूंजी व्यय	२,०८,०००
११४	भारत सुरक्षा मुद्रणालय पर पूंजी व्यय	२६,०००
११५	चलमुद्रा पर पूंजी व्यय .	६४,४०,०००
११६	टकसालों पर पूंजी व्यय	४,१६,०००
११७	निवृत्ति वेतनों का राशिकृत मूल्य .	६,१६,०००
११८	छटनी किये गये कर्मचारियों को भूगतान	४,०००
११९	वित्त मं लय का अन्य पूंजी व्यय .	३,६२,७५,०००

मांग संख्या

शीर्षक

राशि

रुपये

१२०	केन्द्रीय सरकार द्वारा ऋण तथा अग्रिम धन .	५,४२,०१,०००
१२१	वनों पर पूंजी व्यय .	३,६६,०००
१२२	खाद्यान्नों का क्रय	१३,११,००,०००
१२३	खाद्य तथा कृषि मंत्रालय की अन्य पूंजी	६,१६,१५,०००
१२४	स्वास्थ्य मंत्रालय का पूंजी व्यय .	८३,४२,०००
१२५	गृह-कार्य मंत्रालय का पूंजी व्यय .	२३,३१,०००
१२६	प्रसारण पर पूंजी व्यय .	३३,३१,०००
१२७	बहुप्रयोजनीय नदी योजनाओं पर पूंजी व्यय .	३५,६७,०००
१२८	सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय ।	१२,०००
१२९	श्रम मंत्रालय का पूंजी व्यय	४,२८,०००
१३०	प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय का पूंजी व्यय ।	२७,४५,०००
१३१	उत्पादन मंत्रालय का पूंजी व्यय .	८१,१४,०००
१३२	पुनर्वास मंत्रालय का पूंजी व्यय .	२,५८,७५,०००
१३३	पत्तनों पर पूंजी व्यय .	३६,८२,०००
१३४	सड़कों पर पूंजी व्यय .	१,३५,८३,०००
१३५	परिवहन मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय .	११,५५,०००
१३६	नई दिल्ली पूंजी व्यय .	५७,१२,०००
१३७	भवनों पर पूंजी व्यय .	७४,६७,०००
१३८	निर्माण, आवास और सम्भरण मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय ।	४२,२७,०००

विनियोग लेखानुदान विधेयक

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि १९५५-५६ के वित्तीय वर्ष के कुछ भाग की सेवा के लिये भारत की संचित निधि से कुछ राशियों के निकालने का उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाय।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि १९५५-५६ के वित्तीय वर्ष के कुछ भाग की सेवा के लिये भारत की संचित निधि से कुछ राशियों के निकालने का उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाय।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री सी० डी० देशमुख : मैं विधेयक को पुरःस्थापित* करता हूँ और प्रस्ताव करता हूँ :

“कि १९५५-५६ के वित्तीय वर्ष के कुछ भाग की सेवा के लिये भारत की संचित निधि से कुछ राशियों के निकालने का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि १९५५-५६ के वित्तीय वर्ष के कुछ भाग की सेवा के लिये भारत की संचित निधि से कुछ राशियों के निकालने का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड १ से ३ तक, अनुसूची, नाम तथा अधिनियमन सूत्र विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री सी० डी० देशमुख : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :
“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्रमजीवी पत्रकार (औद्योगिक विवाद) विधेयक

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि औद्योगिक विवाद अधिनियम, १९४७ को श्रमजीवी पत्रकारों पर लागू करने वाले विधेयक पर, राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाये।”

क्योंकि इस विधेयक के विचार तथा चर्चा आदि के लिये समय थोड़ा है, इसलिये मैं इस विधेयक को प्रस्तुत करने के कारणों का संक्षेप में वर्णन करूँगा।

इस समय कोई ऐसी वैधानिक व्यवस्था नहीं है जिस के द्वारा श्रमजीवी पत्रकारों के विवादों की व्यवस्था की जाये। इस प्रकार के बहुत से विवाद खड़े हुए हैं और श्रमजीवी पत्रकारों ने हमें प्रायः सूचित किया है कि उन के अपने मालिकों, अथवा नौकरों नौकरी से सम्बद्ध अन्य शर्तों और उन की पदच्युति अथवा ऐसे ही अन्य सम्बद्ध विषयों से सम्बन्ध रखने वाली शिकायतों को यहां प्रस्तुत करने के बारे में उपबन्ध नहीं हैं।

* राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित तथा प्रस्तावित।

[डा० केसकर]

यह प्रश्न प्रेस-आयोग को सौंपा गया था और प्रेस आयोग ने बड़े ध्यान के बाद यह सुझाव दिया है कि इस सम्बन्ध में सब से प्रारम्भिक बात यह होनी चाहिये कि आंगौणिक विवाद अधिनियम श्रमजीवी-पत्रकारों पर भी लागू कर दिया जाये जिस से कि उन्हें भी उसी व्यवस्था का संरक्षण प्राप्त हो जाये जोकि अन्य श्रमिकों को उस अधिनियम के अन्तर्गत प्राप्त है। अतः यह विधेयक उन्हें मुख्यतया यह अधिकार देने वाला विधेयक है कि वे प्रबन्धकों के साथ हुए किसी भी विवाद को आंगौणिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारित न्यायाधिकरण के समक्ष ले जा सकते हैं। इस विधेयक के उपबन्ध मुख्यतया प्रक्रिया सम्बन्धी हैं और यदि इसे पारित किया गया तो इस का प्रभाव यह होगा कि श्रमजीवी पत्रकारों को उस व्यवस्था से लाभान्वित होने का अधिकार मिल जायेगा। इस से न केवल भविष्य के विवाद ही हल होंगे बल्कि विद्यमान विवादों को भी हल किया जा सकता है जिन का अभी अन्तिम रूप में हल न हुआ हो।

इसलिये यह बड़ा साधारण विधेयक है। वास्तव में एक ही खंड अधिक महत्वपूर्ण है—जिस में श्रमजीवी पत्रकार की परिभाषा दी गई है। दूसरे खंड में केवल यही लिखा है कि यह केवल श्रमजीवी पत्रकारों पर लागू होता है, और मैं समझता हूं कि इस के लिये मुझे अधिक तर्क-वितर्क और समर्थन की आवश्यकता नहीं है। सभी माननीय सदस्य इस विषय से परिचित हैं। इस बात पर सभा के बाहर तथा प्रेस में लगातार चर्चा चली है और इस अवस्था पर मैं कुछ अधिक वह कर सभा का समय नहीं लेना चाहता। मैं उसी समय कुछ कहूँगा जब मैं माननीय सदस्यों की रायें जान लूँगा।

मैं केवल एक बात कहना चाहता हूं। इस विधेयक पर चर्चा करने के लिये केवल एक ही घंटे का समय निश्चित हुआ है। श्रमजीवी पत्रकारों के लिये इस विधेयक के महत्व को कम नहीं किया जा सकता।

मुझे आशा है कि माननीय सदस्य अपने विचार प्रकट करते तथा सुझाव देते समय इस बात को ध्यान में रखेंगे और आवंटित समय में विधेयक को पारित कराने में हमारी सहायता करेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

इस विधेयक के सम्बन्ध में न तो कोई संशोधन है और न ही इसे प्रवर समिति को सौंपा जाना है, इसलिये मैं अब माननीय सदस्यों को इस पर बोलने के लिये बुलाऊंगा।

क्या कार्य मंत्रणा समिति ने इस विधेयक के लिये केवल एक ही घंटा निर्धारित किया है?

डा० केसकर : जी हां।

श्री एम० एस० गृहपादस्वामी (मैसूर) : समय को आधा घंटा और भी बढ़ाया जा सकता है।

डा० सुरेश चन्द्र (आंरंगाबाद) : कल भी समय बढ़ाने की बात हुई थी और अध्यक्ष महोदय ने कहा था कि चर्चा के समय और अधिक समय दिया जा सकेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि कार्य मंत्रणा समिति ने कोई निर्णय नहीं किया है। हम ६ बजे इस का अनुमान करेंगे और यदि आवश्यकता पड़ी तो अगले दिन समय बढ़ा दिया जायेगा।

श्री वेंकटरामन (तंजोर) : मैं एक बात श्रीमान् को बताना चाहता हूं। समय के

निर्धारण के समय यह बात कही गई थी कि इस विधेयक को आज ही पारित किया जाना है, अन्यथा इस में विलम्ब हो जायेगा। यदि सभा चाहे तो समय आज ही बढ़ाये, किन्तु यदि इसे स्थगित किया गया तो मुझे सन्देह है कि कहीं यह विधेयक पारित नहीं होगा।

श्री नम्बियार (मयूरम्) : इसे आज ही पारित करना चाहिये।

श्री एन० सी० चट्टर्जी (हुगली) : इस को स्थगित नहीं करना चाहिये।

श्री बेंकटरामन् : मैं भी सहमत हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य संक्षेप में बोलें और ६ बजे तक समाप्त करने का प्रयत्न करें।

श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता-उत्तर-पूर्व) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं। यद्यपि इस के लाये जाने में पर्याप्त विलम्ब हुआ है, फिर भी अब यह हमारे सामने है। मुझे इस बात की भी प्रसन्नता है कि हमें बाद में प्रेस आयोग के प्रतिवेदन पर चर्चा करने का अवसर भी मिलेगा—हम चाहते हैं कि इस आयोग की बहुत सी सिफारिशों को हमारी विधि में सन्निहित किया जाये।

इस सम्बन्ध में, हमारे प्रधान मंत्री ने स्वयं ही यह आश्वासन दिया था कि प्रेस आयोग की बहुत सी सिफारिशों को सरकार स्वीकार करेगी—इसलिये मैं चाहता हूं कि उस प्रतिवेदन के अनुसरण में एक अन्य लाभदायक विधि भी बनाई जाये। हम चाहते हैं कि सरकार पत्रकारों की सूचना अवधि, बोनस, न्यूनतम वेतन, इतवार की छट्टी, आदि विषयों के बारे में भी कोई घोषणा करे अच्छा कार्यवाही करे।

मुझे यह बताने की कोई आवश्यकता नहीं है कि हमारे प्रेस की एक महान परम्परा है—हमें स्मरण है कि केशव चन्द्र सेन, शिशिर कुमार घोष, मोती लाल घोष, हरेन्द्र नाथ बनर्जी, श्री अरविंद घोष, बाल गंगाधर तिलक, महात्मा गांधी, लाला लाजपत राय, मौलाना आज़ाद तथा श्री मोती लाल नेहरू जैसे महान पत्रकार इस देश में हुए हैं। दक्षिण में भी श्री जी० सुब्रह्मण्यम् अम्यर जैसे अनेक महान पत्रकार हुए। इस प्रकार हमारे देश के महानतम लोगों ने भी पत्रकारिता का कार्य किया है। उन दिनों में भी पत्रकारों को कठिनाइयां ही थीं। पहले बड़े महान लोग इस कार्य में थे—किन्तु आज वे लोग पत्रों पर अधिकार किये हुए हैं जिन का नाम तक मैं लेना नहीं चाहता। आज के इन पत्रों के स्वामियों को देश की विधियों की कोई परवाह नहीं है। आज का प्रेस पूँजीपतियों के हाथों में है। हमारे उन लोगों को एक महान पत्रकार ने प्रेस के ठग तथा पिंडारे कहा है। इन्हीं ठगों के भय से तथा लूट से बचने के लिये श्रमजीवी पत्रकार किसी प्रकार का संरक्षण चाहते हैं। हमारे देश के उद्योगपति जो आज पत्रों के स्वामी बने बैठे हैं वे उस श्रंगारयुक्त महिला के समान हैं जिसे अपने सौंदर्य-पूर्ण बनावट की तुलना में चरित्र का ध्यान कम रहता है। इसलिये यह आवश्यक है कि श्रमजीवी पत्रकार का समर्थन किया जाये।

किन्तु इतने शोषण के होते हुए भी आज का पत्रकार इस ध्यान तथा विवेक से काम कर रहा है कि हम उस की सराहना किये बिना नहीं रह सकते।

माननीय मंत्री अब औद्योगिक विवाद अधिनियम के उपबन्ध पत्रकारों पर लागू करने को सहमत हुए हैं—इस अधिनियम में पर्याप्त पुनरीक्षण की आवश्यकता है।

[श्रो एच० एन० मुखर्जी]

इस में 'श्रमिक' की परिभाषा यह है 'कि श्रमिक वह व्यक्ति है जो विशिष्ट अथवा साधारण (अशिल्पिक) कार्य, क्लैरिकल कार्य अथवा मजदूरी करता हो।' इस सम्बन्ध में बहुत से द्विविधाजनक निर्वचन हुए हैं।

आज तक तो हमारे श्रमजीवी पत्रकारों को इस अधिनियम के संरक्षण भी प्राप्त नहीं थे और यही कारण है कि हमारे यहां के कई महान पत्रकारों का शोषण किया गया। मेरे पास इस प्रकार के बहुत से उदाहरण हैं जो यह सिद्ध कर सकते हैं कि बड़े बड़े लोगों ने पत्रों पर कब्जा कर के पत्रकारों को क्या क्या दुःख दिये हैं और वे लोग इस से छुटकारा चाहते हैं। यह जो उपबन्ध उन की सहायता के लिये किया जा रहा है—बहुत ही साधारण है—किन्तु फिर भी यह सराहनीय कार्य है।

एक और महत्वपूर्ण बात की ओर में निर्देश करना चाहता हूं कि आज के पत्रकार ने यह अनुभव कर लिया है कि उस के तथा साधारण श्रमिक के हितों में साम्य है। आज बुद्धिजीवी तथा श्रमजीवी निकट आते जा रहे हैं। पत्रकारों में भी कार्मिक संघ बनाने की प्रवृत्ति उत्पन्न हुई है। पत्रकारों के पास कोई ऐसी धन-सम्पत्ति नहीं है जिस का वे उपभोग कर सकें। उन्हें मजदूरी करनी है—इसलिये हमें देखना चाहिये कि हम किस प्रकार इन बुद्धिजीवियों को प्रेस-पतियों के हाथों बेचे जाने से बचायें।

मुझे हर्ष है कि सरकार ने आखिरकार औद्योगिक विवाद अधिनियम के उपबन्धों को श्रमजीवी पत्रकारों पर लागू करना स्वीकार कर लिया है। किन्तु सरकार को याद रखना चाहिये कि इस अधिनियम में आमूल सुधार करना अनिवार्य है। श्रमजीवी पत्रकारों की मांग स्वीकार करने का अर्थ

यह है कि प्रैस आयोग की एक सिफारिश को आखिर क्रियान्वित कर दिया गया है। इस की अन्य सिफारिशों को क्रियान्वित करना भी अत्यधिक महत्वपूर्ण है और सरकार को ऐसा करने के लिये व्यापक विधान बनाना चाहिये।

श्री एन० सी० चटर्जी : वास्तव में यह विधेयक बहुत पहले आ जाना चाहिये था। मुझे विश्वास है कि सदन के सब विभाग इस का स्वागत करेंगे और इसे बिना विलम्ब के पारित कर देंगे।

श्रमजीवी पत्रकार शुरू से यह मांग करता रहा है कि श्रमजीवी पत्रकारों पर भी देश की श्रम सम्बन्धी विधियां लागू होनी चाहियें। प्रैस आयोग की भी एक सिफारिश यह थी कि संघ की इस मांग को तत्काल स्वीकार कर लिया जाये, जिस का देश के सब कार्मिक संघों ने समर्थन किया था। मुझे खेद है कि अब जबकि इस सिफारिश को क्रियान्वित किया जा रहा है, प्रैस आयोग के अध्यक्ष श्री राजाध्यक्ष जीवित नहीं हैं।

प्रैस आयोग ने यह आश्वासन प्राप्त कर लिया है कि विधि में किसी त्रुटि के कारण श्रमजीवी पत्रकारों के हितों को कोई हानि नहीं पहुंचने दी जायेगी। यह अच्छी बात है। चूंकि बड़े बड़े पूंजीपति समाचार-पत्रों के क्षेत्र में आ गये हैं, इसलिये इस क्षेत्र में भी कार्मिक संघों का बनना अनिवार्य है।

मैं माननीय मंत्री से एक बात पूछना चाहूंगा। इस विधेयक के बनाये जाने से पहले अर्थात् प्रैस आयोग की रिपोर्ट के प्रकाशित होने के बाद मालिकों द्वारा श्रमजीवी पत्रकारों के शिकार बनाये जाने और उन के साथ अनुचित व्यवहार की घटनाएं हुई हैं? माननीय मंत्री इन मामलों में

क्या कार्यवाही करेंगे ? मेरे विचार में इस विधेयक में ऐसे संशोधन करने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिये, जिन के द्वारा ऐसे लोगों के प्रति न्याय किया जा सके और वे अपने झगड़ों का निर्णय स्वतंत्र और सक्षम न्यायाधिकरण द्वारा करवा सकें। कम से कम छंटनी और उपदान सहायता के विषयों में इस विधेयक को अनुदर्शी प्रभाव से लागू किया जा सकता है।

श्री वेंकटरामन् : जिस शीघ्रता से माननीय मंत्री ने विधेयक के इस भाग को प्रस्तुत किया है, उस पर मैं उन्हें बधाई देता हूं और मैं श्रमजीवी पत्रकारों को भी बधाई देता हूं कि उन्होंने विधि में त्रुटि की ओर ध्यान दिलाया और वे औद्योगिक विवाद अधिनियम में परिवर्तन कराने के लिये निरन्तर कोशिश करते रहे।

मैं इस विधेयक को श्रमजीवी पत्रकारों का मैग्ना कार्टा (अधिकार पत्र) समझता हूं। यह उन्हें मनमाने रूप से नौकरी से निकाले जाने, दंडित किये जाने और अनुचित श्रम सम्बन्धी प्रथाओं से बचाता है। इस से उन्हें नौकरी से निकाले जाने पर प्रतिकर लेने और उन के मानदंड और नौकरी की शर्तों में सुधार के लिये आन्दोलन करने का अधिकार मिलता है। इस विधेयक पर केवल एक आपत्ति उठाई गई थी और वह भी सदन के अन्दर नहीं, कि श्रमजीवी पत्रकार व्यवसायिक व्यक्ति हैं और इन्हें कारखानों द्वारा क्षेत्रों के साधारण मजदूरों में सम्मिलित नहीं करना चाहिये। इस मामले की चर्चा प्रैस आयोग की रिपोर्ट के पैरा ५६५ में की गई है और आयोग का विचार यह है कि श्रमजीवी पत्रकारों का कार्मिक संघ भी हो सकता है और व्यवसायिक संगठन भी हो सकता है। इस विधेयक में श्रमजीवी पत्रकारों को कार्मिक संघ के मजदूरों की

सुविधायें दी गई हैं। मेरे विचार में इस से उन की उन्नति का युग शुरू होता है। अब उन्हें शिकार नहीं बनाया जा सकेगा, उन्हें तत्काल नौकरी से निकाला नहीं जा सकेगा। और समाचारपत्रों के स्वामी विधि की जटिलताओं का आश्रय नहीं ले सकेंगे।

राज्य सभा में पुरस्थापित किये जाने के समय, विधेयक में इस बात की व्याख्या की गई थी कि श्रमजीवी पत्रकार किसे कहा जायगा और यह भी बताया गया था कि किन व्येकितयों को श्रमजीवी पत्रकार नहीं समझा जायगा। उस समय इन के लिये ये शब्द थे : “जो प्रबन्ध सम्बन्धी या प्रशासनात्मक रूप में काम करते हों” अब इस में “मुख्यतः” का शब्द जोड़ दिया गया है। यदि उन का अधिकांश या मुख्य या महत्वपूर्ण कार्य प्रशासनात्मक या अधीक्षात्मक हो, केवल तभी उन पर यह अधिनियम लागू नहीं होगा। मैं इस शब्द के सम्मिलित किये जाने का स्वागत करता हूं और इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मैं इस विवरण का सामान्य रूप से स्वागत करता हूं। किन्तु एसा करते हुए मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार ने प्रैस आयोग की सारी रिपोर्ट पर विचार किया है। इसे प्रकाशित हुए काफ़ी समय हो चुका है और हम आशा करते थे कि इस की मुख्य सिफारिशों सरकार द्वारा बहुत शीघ्र क्रियान्वित कर दी जायेंगी किन्तु अभी तक एक छोटा सा विधेयक लाया गया है, जिस से श्रमजीवी पत्रकारों को बहुत कम सहायता मिलती है। उन्हें औद्योगिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत लाना एक मामूली सी बात है और मैं इसे उन के लिये मैग्ना कार्टा नहीं समझता जैसा कि श्री वेंकटरामन ने कहा है।

[श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी]

इस विधेयक के अन्तर्गत श्रमजीवी पत्रकारों को जो सहायता मिलेगी, वह उन की सब कठिनाइयां दूर करने के लिये काफी नहीं हैं। समाचारपत्रों के स्वामियों को पहले से मालूम था कि यह विधेयक संसद् में शीघ्र आ रहा है और उन्होंने बहुत से पत्रकारों को जिन्हें वे असुविधाजनक समझते थे, निकाल दिया था। मैं “दैनिक मिलाप” के मुख्य सम्पादक और श्री गौरी शंकर के उदाहरण देता हूँ जिन्हें बिना कारण निकाल दिया गया है। मैं जानता चाहता हूँ कि क्या ये अधिनियम ऐसे मामलों पर लागू हो सकेगा और क्या यह अनुदर्शी प्रभाव से लागू होगा?

पत्रकार व्यवसाय की दशा बहुत खराब है। यदि इस विधेयक के अतिरिक्त, अन्य पग न उठाये गये, तो स्थिति नहीं सुवरेगी। पत्रकार होते हुए, मैं जानता हूँ कि नियोजक किस तरह विधि के उपबन्धों से बचने की कोशिश करते हैं। उदाहरणतया एक नियोजक एक व्यक्ति को प्रत्यक्ष रूप से संवाददाता नियुक्त नहीं करता बल्कि एक दूसरे समाचारपत्र के संवाददाता से कहता है कि वह उस के समाचार पत्र के लिये भी काम करे। उस की सेवायें सूचना दे कर वा सूचना के बिना समाप्त की जा सकती हैं। ऐसे मामलों में क्या किया जायगा?

श्रमजीवी पत्रकार की परिभाषा के बारे में एक दो बातें कहना चाहता हूँ। मेरे विचार में विधेयक में दी गई परिभाषा व्यापक नहीं है। इसमें व्यंचिकार समाचार फोटोग्राफर आदि का उल्लेख है किन्तु कलाकार अर्थात् चित्रकार का उल्लेख नहीं है। चित्रकार को क्यों निकाल दिया गया है। डा० केसकर जानते हैं कि कुछ मुद्रणालयों में पूर्ण समय काम करने वाले चित्रकार काम करते हैं और ये कहानियों

के लिये चित्र तैयार करते हैं। मुझे इस में सन्देह है कि वे इस परिभाषा में आ सकेंगे।

डा० केसकर : यह परिभाषा अन्तिम नहीं है। यदि कोई ऐसा श्रमजीवी पत्रकार है, जिस का नाम इस सूची में नहीं है, तो वह न्यायालय के सामने अपना दावा रख सकता है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : यद्यपि सूची अन्तिम नहीं है, तथापि चित्रकारों को इस में सम्मिलित करना चाहिये।

अन्त में मैं यह अनुरोध करूँगा कि श्रमजीवी पत्रकारों की सेवा के अन्य सब पहलुओं अर्थात् वेतन आदि के सम्बन्ध में भी सरकार को एक व्यापक विधान बनाना चाहिये।

श्रीमती खोंगमेन (स्वायत्त जिले—रक्षित—अनुसूचित आदिम जातियां) : मैं माननीय मंत्री द्वारा पुरःस्थापित किये गये विधेयक का समर्थन करती हूँ। प्रैस के लोग भी दूसरे उद्योगों में काम करने वाले लोगों की ही तरह हैं। उन्हें काफी कठिनाई सहन करनी पड़ती है। कई बार अपनी जाने को खतरे में डाल कर समाचार एकत्र करने पड़ते हैं।

वाद विवाद करते समय श्री एच० एन० मुकर्जी ने इस व्यवसाय में काम करने वाली महिलाओं के बारे में एक बड़ी अनुचित बात कही। इस का मैं विरोध करती हूँ। मैं सभापति महोदय से प्रार्थना करती हूँ कि इस बात को कार्यवाही से निकाल दिया जाय।

इन शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करती हूँ।

श्री डी० सी० शर्मा (होश्यारपुर) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। इस से पत्रकारों की कठिनाइयां दूर हो जायेंगी।

अगस्त, १९५३ में मैं ने एक संकल्प प्रस्तुत किया था कि श्रमजीवी पत्रकारों को उन के विशेषाधिकार मिलने चाहिये । मैं बहुत प्रसन्न हूं कि डा० केसकर ने यह विधेयक प्रस्तुत किया है ।

प्रमुख भारतीय पत्रकारों को बड़ी प्रशंसा की गई है । परन्तु हमें उन छोटे पत्रकारों को भी नहीं भूलना चाहिये जिन्होंने बड़े कष्ट सहन कर के अपने महान् परन्तु कठिन कर्तव्यों का पालन किया है ।

यह अच्छा ही है कि पत्रकार अपने आप को श्रमिक कहने लगे हैं । पत्रकारिता एक उद्योग बन चुका है और इस में काम करने वाले श्रमिक ही होंगे । यह ठीक ही किया गया है कि पत्रकारों को भी वही सुविधायें दी गई हैं जो श्रमिकों को दी गई थीं ।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की ओर भी दिलाना चाहता हूं कि इस विधेयक को पूर्व समय से लागू किया जाये । ताकि वे मामले भी इस के अन्तर्गत आ जायें जिन के निर्णय उचित रूप से नहीं किये गये हैं । कई मामले लम्बमान पड़े हुए हैं और कई मामले उत्तर प्रदेश और दूसरे राज्यों में वापस ले लिये गये हैं । इन सब लम्बमान मामलों पर यह विधेयक लागू होना चाहिये ।

मैं तो यह भी कहूंगा कि इस विधेयक पर केन्द्र का प्रशासन होना चाहिये । क्योंकि राज्यों के प्रशासन में रहने से इस का प्रयोजन पूरा न हो सकेगा । पी० टी० आई० में काम करने वालों और उस के नियोजक में ज्ञागड़ा हो चुका है उसे सब जानते हैं । नियोजक से बातचीत भी सफल नहीं हुई । वे लोग अपने ज्ञागड़े का निर्णय किस से कहरवायें । मेरा विचार है कि यदि कार्य-कुशलता को बनाये रखना हो और कार्य-ठीक प्रकार करना हो तो इस अधिनियम

पर केन्द्र का प्रशासन होना चाहिये । तभी पत्रकारों के साथ न्याय किया जा सकेगा ।

पत्रकारों के कम से कम वेतन, भविष्य निधि और उपदान इत्यादि का क्या होगा ? इन सब के बारे में विधेयक कब प्रस्तुत किया जायेगा । इस विधेयक को लाने में ही काफी समय लग गया है । इस प्रकार के और भी विधेयक लाने चाहिये ताकि प्रैस आयोग की सब सिफारिशों कार्यान्वित की जा सकें और पत्रकारों के रहने और कार्य करने की हालत को सुधारा जा सके ।

इन शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूं ।

श्री श्यामनन्दन सहाय द्वारा समापन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

डा० केसकर : मुझे इस बात की बड़ी प्रसन्नता हुई है कि सभा में विधेयक का सब और समर्थन किया गया है ।

कुछ कही गई बातों का उत्तर देते समय में प्रैस आयोग के प्रतिवेदन पर चर्चा नहीं करना चाहता । इसलिये नहीं कि मैं इस पर चर्चा करने को तैयार नहीं हूं बल्कि इसलिये कि मैं चाहता हूं कि यह विधेयक यथासम्भव शीघ्र पारित किया जाये और प्रैस आयोग के प्रतिवेदन पर चर्चा में बहुत समय लगेगा । परन्तु मैं ने सभा में एक दो बार यह बात स्पष्ट कर दी है कि हम ने प्रैस आयोग के प्रतिवेदन को कार्यान्वित करने का कार्य आरम्भ कर दिया है । मेरे कई माननीय मित्रों ने कहा है कि हम विलम्ब कर रहे हैं । मैं उन्हें चुनौती देता हूं कि वे मुझे किसी आयोग का प्रतिवेदन बतायें जो प्रैस आयोग के प्रतिवेदन से पहले कार्यान्वित किया जा रहा हो ।

[डा० केसकर]

यह सम्बव नहीं है कि एक प्रतिवेदन आज प्रस्तुत किया जाये और कल उसे अध्यादेश द्वारा अधिनियमित कर दिया जाये। इस में भारतीय पत्रकारिता के भाग्य का निर्णय किया गया है। उस में कई सिफारिशों की गई हैं। कोई निर्णय करने से पूर्व यदि आवश्यक हो तो सब लोगों का परामर्श ले लेना चाहिये। मैं सभा को इस बात का विश्वास दिला दूँ कि हम उस हर बात को प्राथमिकता दे रहे हैं जिस का सम्बन्ध पत्रकारों से है और वह भी ओद्योगिक झगड़ों सम्बन्धी अधिनियम के अन्तर्गत आने वाली बातों पर ही नहीं बल्कि पत्रकारों के काम करने की हालत पर भी ध्यान दिया जा रहा है और शीघ्र ही उस के बारे में एक विधेयक प्रस्तुत किया जायेगा।

और फिर मेरे माननीय मित्रों को हमारे विलम्ब के विरुद्ध घोषणा करने का पूरा अवसर प्राप्त होगा क्योंकि हम चाहते हैं कि माननीय सदस्य प्रैस आयोग के प्रतिवेदन और उन की दूसरी सिफारिशों पर पूरी तरह चर्चा कर सके, अर्थात् उन्हें कुछ समय दिया जाये।

प्रैस आयोग के प्रतिवेदन के बारे में मुझे केवल यही कहना है।

केवल दो अन्य बातें हैं। एक इस विधेयक को पूर्व समय से लागू करना है। बहुत पहले के मामलों पर ओद्योगिक झगड़ों सम्बन्धी अधिनियम लागू करने में बड़ी कठिनाइयां हैं। मैं ने इस पर बड़े ध्यान से विचार किया है और मुझे यह बहुत कठिन जान पड़ता है कि सारे अधिनियम को पूर्व समय से लागू किया जाये।

श्री एन० सौ० चटर्जी : प्रैस आयोग का प्रतिवेदन प्रकाशित होने के पश्चात् जो

अनुचित तंग करने के मामले हुए हैं क्या उन पर विचार किया जायेगा?

डा० केसकर : मैं सब मामलों को एकत्र करने का प्रयत्न कर रहा हूँ। मुझे उन के साथ पूरी सहानुभूति है और मैं देख रहा हूँ कि पदच्युत किये गये लोगों को प्रतिकर मिल जाये। मैं इस का वचन देता हूँ। परन्तु सारे अधिनियम को पूर्व समय से लागू करना बड़ी कठिन बात है और इस में कई वैध रुकावटें हैं। परन्तु जब हम उपदान, प्रतिकर और ऐसी बातों पर सोचेंगे तो उन पत्रकारों के लिये कुछ किया जायेगा जिन्हें गलत तरीके से निकाला गया है।

श्री एम० डौ० जोशी (रत्नागिरि दक्षिण) : क्या उद्योग न्यायालय अथवा न्यायाधिकरण जिस के सामने झगड़ा रखा जायेगा, इस बात पर विचार करेगा कि अनुचित रूप से तंग किया गया है?

डा० केसकर : वे अवश्य ऐसा कर सकते हैं। मैं यह कह रहा हूँ कि लोगों को पदच्युत कर के उन्हें अनुचित तंग किया गया है इसलिये उन के साथ न्याय किया जाना चाहिये। यह बहुत बड़ा अधिनियम है और इस सारे को पूर्व समय से लागू नहीं किया जा सकता। ऐसा करने की बजाये हम चाहते हैं कि प्रतिकर और उपदान इत्यादि प्रश्नों पर विचार किया जाये और उन लोगों के लिये कोई अस्थायी उपबन्ध बनाये जायें जिन के साथ अन्याय हुआ है। और इस से वही लाभ होगा जिस की ओर निर्देश किया गया है।

दूसरी बात पंजीकृत संस्थाओं के बारे में कही गई थी। श्री वेंकटरामन ने पंजीकृत संस्था और कार्मिक संघ में ठीक ही अन्तर बताया। इस के अतिरिक्त मैं अनुभव करता हूँ कि कार्य करने वाले पत्रकार उस विशेष

पंजीकृत संस्था का थोड़ा सा ही भाग है जिस की ओर निर्देश किया गया था । इस समय पत्रकारों की एक ही ऐसी संस्था पंजीकृत की गई है और यह एक मिली जुली संस्था है । श्रीमान् आप ने ही कहा था कि क्या उस संस्था में एक विभाग नहीं बढ़ाया जा सकता है । इस में कोई आपत्ति नहीं है और इंग्लैंड की संस्थाओं की भाँति इस संस्था को कार्मिक संघ के रूप में पंजीकृत किया जायेगा और वह अपने सदस्यों के सब औद्योगिक झगड़ों का निबटारा करेगी । परन्तु उसे एक कार्मिक संघ के रूप में कार्य करने की स्वीकृति देने के लिये सारी संस्था को कार्मिक संघ की शक्ति प्रदान नहीं की जा सकती क्योंकि वह उस प्रयोजन के लिये पंजीकृत नहीं की गई है ।

‘सम्मिलित करने’ के बारे में भी एक अन्वयन किया गया था । मैं ने परिभाषा में इस के बारे में कहा है । हम ने इसे यथा-सम्भव विस्तृत बनाने का यत्न किया है । सम्भव है कि वहां कई लोग वहां उपस्थित हों, उस के कुछ भाग का उल्लेख किया जाये और कुछ का नहीं । इसे इतना विस्तृत नहीं बनाया जा सकता कि इस के बाहर एक भी मामला न रहे । परन्तु यदि बाद में कोई कठिनाई उत्पन्न हो और थोड़े से पत्रकारों का नाम न दर्ज हुआ हो तो इस त्रुटि को दूर किया जायेगा और कोई संशोधन किया जायेगा । परन्तु मुझे विश्वास है कि न्यायाधिकरण इस विषय को देखेंगे और उन्हें निर्णय करने का प्राधिकार भी प्राप्त होगा । क्योंकि मूल परिभाषा यह है “जो पत्रकारिता का व्यवसाय करता है और जो इस प्रकार सेवायुक्त है” । और इस में सब नाम सम्मिलित हैं । सम्भव है कि कुछ लोगों के नाम न लिखे जायें अथवा कुछ नाम बदल दिये जायें । और एक पत्रकार न्यायालय के सामने कह सकता है कि नाम

चाहे कुछ और हो वह पत्रकारिता का काम कर रहा है । इसमें कोई कठिनाई नहीं होगी । थोड़े से मामलों में कठिनाई हो सकती है जिन्हें बाद में ठीक किया जा सकता है ।

श्री नटेशन (तिरुवल्लूर) : माननीय मंत्री ने कहा है कि दक्षिण भारतीय पत्रकार फँड्रेशन को कार्मिक संघ नहीं माना जा सकता । यदि उस संस्था का पंजीयन नहीं किया जा सकता तो इन्हें क्या सहायता दी जायेगी ?

डा० केसकर : व्यापारिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत प्रत्येक श्रमजीवी पत्रकार को सहायता मिल सकती है । यदि आप औद्योगिक विवाद अधिनियम को ध्यान से पढ़ें तो आप को पता चलेगा कि सहायता पाने के लिये किसी को कार्मिक संघ का सदस्य बनने की आवश्यकता नहीं है । उसे ऐसे व्यक्तियों की आवश्यकता है जो उस का समर्थन करें । अपने नियोजक के साथ झगड़ा हो जाने पर एक श्रमिक भी सहायता प्राप्त कर सकता है । किसी विशेष फँड्रेशन के सदस्यों को सहायता प्राप्त करने में कोई कठिनाई नहीं होगी । मुझे इन दोनों में कोई विशेष अन्तर दिखाई नहीं देता कि कोई निकाय अपना पंजीयन पंजीकृत संस्था अधिनियम के अधीन कराना चाहता है या कार्मिक संघ अधिनियम के अन्तर्गत । कार्मिक संघ अधिनियम में ऐसी कोई मानहानि करने वाली बात नहीं कि कोई निकाय झगड़ों के निबटारे के लिये कार्मिक संघ अधिनियम के अन्तर्गत पंजीयन ही न कराना चाहे ।

श्री नटेशन : कुछ पत्रकारों को कार्मिक संघ के सदस्य बनने में सिद्धान्तिक रूप से आपत्ति है ।

डा० केसकर : मैं उन की कोई सहायता नहीं कर सकता । हम ने सारे देश के पत्रकारों का मत प्राप्त करने का यत्न किया

[डॉ केसकर]

है। हम ने देखा है कि अधिक संख्या में पत्रकार इस के पक्ष में हैं। हम इसे आवश्यक समझते हैं कि पत्रकारों के हित और बचाव के लिये जो मशीनरी बनाई जा रही है उस में उन का विश्वास हो। यदि उन का विश्वास न हो तो मशीनरी काम नहीं कर सकती। मैं स्वयं उस फँड्रेशन के सदस्यों से प्रार्थना करूँगा कि वे अपनी फँड्रेशन में ब्रिटिश संस्था की भाँति एक कार्मिक संघ बना लें और वे बड़ी आसानी के साथ अधिनियम से लाभ उठा सकेंगे।

मेरे विचार में और कोई बात नहीं कही गई थी। मैं सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहता; मैं प्रस्ताव करता हूँ कि सभा विधेयक पर विचार करने के प्रस्ताव को स्वीकार कर ले।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“ओद्योगिक विवाद अधिनियम, १९४७ को श्रमजीवी पत्रकारों पर लागू करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड २—परिभाषाएं

श्री नम्बियार : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“पृष्ठ १ तथा २ में क्रमशः १६ से १८ तथा १ से ४ पंक्तियों को हटा दिया जाय।

श्री वेंकटरामनू द्वारा यह विवाद उठाया गया है कि 'mainly' (मैनली) शब्द ठीक है अथवा 'primarily' (प्राइमेरिली) इसी प्रकार से इस में और भी कई आपत्तियां उठाई जा सकती हैं और जिस से अधिनियम के उपबन्धों के निर्धारण हो जाने का भय है। इसीलिये मैं यह प्रस्ताव करता हूँ कि पृष्ठ १ तथा २ में क्रमशः १६ से १८, तथा १ से ४ पंक्तियों को हटा दिया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : तो इस का अर्थ यह है कि समाचार पत्रों में काम करने वाला प्रत्येक कर्मचारी व्यापार-विवाद-अधिनियम के अधीन आता है।

श्री नम्बियार : हां वह आता है। आप श्रमजीवी पत्रकार किसे समझते हैं? आप ने जो परिभाषा दी हुई है उस पर तो बड़ा विवाद उठेगा। आप की परिभाषा के अनुसार तो वही श्रमजीवी पत्रकार है जोकि मुख्य रूप से एक प्रबन्धक के रूप में काम कर रहा है। तब तो एक सम्पादक भी प्रबन्धक नहीं है। प्रबन्धक तो एक अलग व्यक्ति होता है। अतः श्रमजीवी पत्रकार की अहंताओं के विषय में भ्रम उत्पन्न करने वाली कोई भी बात नहीं होनी चाहिये। इसीलिये तो मैं ने यह संशोधन प्रस्तुत किया है। आशा है कि माननीय मंत्री मेरे इस संशोधन को अवश्य स्वीकार करेंगे।

डॉ केसकर : मुझे खेद है कि मैं यह संशोधन स्वीकार नहीं कर सकता। प्रयत्न कारण यह है कि विधेयक केवल श्रमजीवी पत्रकारों के लिये ही है। प्रबन्ध विभाग में काम करने वाले अन्य व्यक्ति ओद्योगिक विवाद अधिनियम के अधीन आ सकते हैं, परन्तु श्रमजीवी पत्रकारों की परिभाषा के अधीन नहीं आ सकते। हम ने यह स्पष्ट करने का प्रयत्न किया है कि कोई भी व्यक्ति जिस का मुख्य कार्य पत्रकारिता है वही इस के अधीन आयेगा न कि कोई ऐसा व्यक्ति जोकि किसी भी रूप में प्रबन्ध विभाग में काम कर रहा है।

इस की परिभाषा स्पष्ट है। यहां पर प्रत्येक मामलों के विषय में अलग अलग निर्णय करना बड़ा कठिन है। यह कार्य हम न्यायालय के लिये छोड़ते हैं।

हो सकता है कि मैं एक मूढ़ हूँ, परन्तु माननीय सदस्य इस संशोधन द्वारा मुझे इस के विषय में कोई ज्ञान प्रदान नहीं कर सके हैं। उन का भी उद्देश्य वही है जो मेरा है। हम यह चाहते हैं कि कोई प्रबन्धक अथवा और कोई ऐसा व्यक्ति जो किसी समाचार पत्र के कार्य निष्पादन का कार्य कर रहा है, वह श्रमजीवी पत्रकार की परिभाषा में न आ जाये। जहां तक किसी अन्य व्यक्ति का सम्बन्ध है किन्हीं विशेष समाचार पत्रों ने यह प्रश्न उठाया था। इस बात पर उन्हें मिथ्या भ्रम है। ऐसे व्यक्तियों को तो पहले ही औद्योगिक विवाद अधिनियम में सम्मिलित कर लिया गया है और वे उस से लाभ उठा सकते हैं। केवल श्रमजीवी पत्रकार ही उस अधिनियम से लाभ नहीं उठा सकते थे। इसीलिये उन के हित के लिये यह नया अधिनियम पारित किया जा रहा है। मेरा विचार है कि श्री नम्बियार का यह संशोधन मामले को अधिक स्पष्ट नहीं कर सकेगा, अतः यह अनावश्यक है।

हो सकता है कि कुछ एक ऐसे व्यक्ति हों जिन के विषय में यह स्पष्ट न होता हो कि वे इस अधिनियम के अधीन आते हैं या नहीं। परन्तु ऐसे मामले अधिक नहीं होंगे। औद्योगिक विवाद अधिनियम को कार्यान्वित करते समय यह देखा गया था कि यद्यपि कुछेक व्यक्ति प्रबन्ध विभाग में नहीं थे तो भी कुछेक नियोजकों ने उन्हें थोड़ा बहुत प्रबन्ध कार्य दे कर उन्हें श्रमजीवी श्रेणी से बाहर रखने का प्रयत्न किया था। इसी आधार पर ही हम ने ऐसा सोचा है कि ऐसे ही व्यक्तियों को, जिन का मुख्य कार्य पत्रकारिता है, इस में सम्मिलित किया जाय न कि ऐसे व्यक्तियों को जिन्हें कभी कभी ऐसा काम दे दिया जाता है।

श्री नम्बियार : यदि कोई समाचार— सम्पादक मुख्यतया निरीक्षण का कार्य करता है तो हो सकता है कि उसे इस अधिनियम से लाभ न उठाने दिया जाये।

डा० केसकर : मैं यह समझता हूँ कि कुछेक मामलों में ऐसी कठिनाइयां आयेंगी। परन्तु प्रत्येक मामले का निर्णय यहां नहीं हो सकता। और यदि अधिक उलझनें पैदा हुँ तो हम बाद में इस के उपबन्ध बदल देंगे। परन्तु प्रत्येक मामले का निर्णय हम यहां पर नहीं कर सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है : पृष्ठ १ तथा २ में क्रमशः १६ से १८ तथा १ से ४ पंक्तियों को हटा दिया जाय।

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब और कोई संशोधन नहीं है। अतः मैं सभी खण्डों को इकट्ठा ही प्रस्तुत करता हूँ।

प्रश्न यह है :

“कि खण्ड १ से ३, विधेयक का नाम तथा अधिनियम सूत्र विधेयक के अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड १ से ३, विधेयक का नाम तथा अधिनियम सूत्र विधेयक में जोड़ दिये गये।

डा० केसकर : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

इस के पश्चात् लोक-सभा शुक्रवार, ११ मार्च १९५५ के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।