

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ — प्रश्नोत्तर)



राज्यमेव जयते

1st Lok Sabha

(XII Session)

(खण्ड १ में अंक १ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

चार आने या २५ नये पैसे (देश में)

एक शिलिंग (विदेश में)

विषय-सूची

पृष्ठ

(खण्ड १—अंक १ से २०—१७ फरवरी से १५ मार्च, १९५६ तक)

अंक १—शुक्रवार, १७ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४१ से ४६, ४८ से ५३, ५५ से ६०

१-२१

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १

२१-२३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १ से २८, ३० से ४०, ४७, ६१ से ७२

२३-४०

अतारांकित प्रश्न संख्या १ से २६

४०-४८

दैनिक संक्षेपिका

...

४९-५२

अंक २—सोमवार, २० फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७३ से ७६, ७८, ७९, १०१, ८०, ८२

से ८५, ८७ से ९१

...

५३-७३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७७, ८६, ९२ से १००, १०२ से १०७

७४-७८

अतारांकित प्रश्न संख्या ३० से ४८

७९-८४

दैनिक संक्षेपिका

८५-८६

अंक ३—मंगलवार, २१ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १०८, ११०, १११, ११३, ११५, ११६,

११८, १२१ से १२६ और १२८ से १३१

८७-११०

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १०९, ११२, ११४, ११७, ११९, १२०,

१२७, १३२ से १३४, १३६ से १४० और १४२ से १४९

११०-१७

अतारांकित प्रश्न संख्या ४९ से ५५, ५७ से ६४

११७-२२

दैनिक संक्षेपिका

१२३-२४

अंक ४—बुधवार, २२ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १५० से १५३, १५५, १५६, १६२ से
१६८, १७१ से १७४, १७६, १७७, १७९ से १८२, १५४
और १६०

१२५-४७

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १५७ से १५९, १६१, १६९, १७० और
१७८

१४७-४९

अतारांकित प्रश्न संख्या ६५ से ८१

१४९-५५

दैनिक संक्षेपिका

१५६-५७

अंक ५—गुरुवार, २३ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १८४ से १९५, १९७, २०७ से २१० और
१८३

१५८-७९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १९६, १९८ से २०१ ...

१७९-८०

अतारांकित प्रश्न संख्या ८२ से ९४

१८०-८४

दैनिक संक्षेपिका ...

१८५-८६

अंक ६—शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २११ से २१५, २१८ से २३०, २३४ से
२३८

१८७-२०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २१६, २१७, २३१ से २३३, २३९ से
२४५

२०९-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या ९५ से १०८

२१२-१६

दैनिक संक्षेपिका

२१७-१८

अंक ७—मंगलवार, २८ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २८५ से २९६, २९८ से ३०१, ३०४,
३०६, ३१२, ३०८ से ३११

२१९-४९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २४६ से २८४, २९७, ३०२, ३०३,
३१३ से ३१५, ३१७, ३१८, ८१

२४०-५३

अतारांकित प्रश्न संख्या १०८ से १६७

२५३-७६

दैनिक संक्षेपिका

२७७-८०

अंक ८—बुधवार, २६ फरवरी, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३१६ से ३२२, ३२४ से ३२७, ३२६,
३३०, ३३२, ३३४, ३३६ से ३३९, ३४३ से ३४७,
३४९

२८१-३०३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३२३, ४२८, ३३१, ३३३, ३३५, ३४०
से ३४२, ३४८, ३५० से ३६६ ...

३०३-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या १६६ से १८६

३१२-१७

दैनिक संक्षेपिका

३१८-१६

अंक ९—गुरुवार, १ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३७० से ३७२, ३७४ से ३७८, ३८१,
३८२, ३८४, ३८६ से ३९२

३२०-४२

अल्प सूचना प्रश्न संख्या २

३४२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३७३, ३७९, ३८०, ३८३, ३८५, ३९३
से ३९९

३४२-४६

अतारांकित प्रश्न संख्या १८७ से २०७

३४६-५३

दैनिक संक्षेपिका

३५४-५५

अंक १०—शुक्रवार, २ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४०० से ४०३, ४०५, ४०६, ४०८,
४०९, ४११, ४१२, ४१४, ४१५, ४१७, ४१९, ४२१
से ४२४, ४२७, ४२८ ...

३५६-७७

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४०४, ४०७, ४१०, ४१३, ४१६, ४१८,
४२०, ४२५, ४२६ ...

३७७-७९

अतारांकित प्रश्न संख्या २०८ से २२९

३७९-८४

दैनिक संक्षेपिका

३८५-८६

अंक ११—शनिवार, ३ मार्च, १९५६

प्रश्न का मौखिक उत्तर

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३

३८७-८६

दैनिक संक्षेपिका

३९०

अंक १२—सोमवार, ५ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४३३ से ४३७, ४३९, ४४०, ४४२ से
४४४, ४४६, ४४८ से ४५०, ४५२ से ४५४, ४६१, ४६३
से ४६५, ४६७ ...

३९१-४१२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४२९ से ४३२, ४३८, ४४१, ४४५,
४४७, ४५५ से ४५९, ४६२, ४६६ और ४६८ से ४७२

४१२-१८

अतारांकित प्रश्न संख्या २३० से २५३

४१८-२४

दैनिक संक्षेपिका

४२५-२७

अंक १३—मंगलवार, ६ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४७४, ४७६ से ४८१, ४८३, ४८५, ४८८
से ४९०, ४९२ से ४९४, ४९६, ४९८, ४९९, ५०२,
५०५, ५०७ और ५०८

४२८-५०

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४७३, ४७५, ४८२, ४८४, ४८६, ४८७,
४९१, ४९५, ४९७, ५००, ५०१, ५०३, ५०४, ५०६,
५०९ से ५३० ...

४५०-६०

अतारांकित प्रश्न संख्या २५४ से २९९

४६०-७८

दैनिक संक्षेपिका

४७९-८१

अंक १४—बुधवार, ७ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५३३, ५३५, ५३६, ५३९, ५४०,
५४२, ५४४, ५४६, ५४७, ५५२ से ५५४, ५५६, ५५८,
५६०, ५२१, ५३७, ५३८...

४८२-५०१

प्रश्नों के लिखित उत्तर

पृष्ठ

तारांकित प्रश्न संख्या ५३२, ५३४, ५४१, ५४५, ५४८, ५४९, ५५१, ५५५	५०१-०३
अतारांकित प्रश्न संख्या ३०० से ३१९	५०३-१०
दैनिक संक्षेपिका	५११-१२

अंक १५—गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा पदत्याग	५१३
अस्थायी अध्यक्ष की नियुक्ति	५१३

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५६१, ५६३ से ५६५, ५६७, ५६८, ५७१, ५७२, ५७३, ५७५, ५७६, ५८२, ५८५, ५८७, ५७० और ५८४	५१३-२९
---	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५६२, ५६६, ५६९, ५७४, ५७७ से ५८१, ५८३, ५८६ और ५८८	५२९-३२
अतारांकित प्रश्न संख्या ३२० से ३२५	५३३-३४
दैनिक संक्षेपिका	५३५-३६

अंक १६—शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५९० से ५९४, ५९९ से ६०१, ६०४ से ६०६, ६०८ से ६१०, ६१३ से ६१६, ५८९, ६०२, ६०३ और ६०७	५३७-५८
---	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५९५ से ५९८, ६११, ६१२ और ६१७	५५८-५९
अतारांकित प्रश्न संख्या ३२६ से ३४६	५५९-६५
दैनिक संक्षेपिका	५६६-६७

अंक १७—सोमवार, १२ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६२०, ६२३, ६२४, ६२६, ६२८, ६३०, ६३२, ६३४ से ६३६, ६३८ से ६४५, ५५९, ६२१	५६८-८९
--	--------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६१८, ६२२, ६२५, ६२७, ६३१, ६३३, ६३७	५८९-९१
अतारांकित प्रश्न संख्या ३४७ से ३६२	५९१-९७
दैनिक संक्षेपिका	५९८-९९

अंक १८—मंगलवार, १३ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६४६, ६४९, ६५०, ६५३, ६५२, ६५५,
६५६, ६५८, ६६०, ६६१, ६६३ से ६६५, ६६७ से
६७४ और ६७६ से ६७९

६००—२१

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६४७, ६४८, ६५१, ६५४, ६५७, ६५९,
६६२, ६६६, ६७५ और ६८०
अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ से ३७९

६२१—२३

६२३—२८

दैनिक संक्षेपिका

६२९—३०

अंक १९—बुधवार, १४ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६८२, ६८४ से ६८७, ६८९, ६९१ से
६९३, ६९८ से ७०३, ७०७ से ७०९, ६८३, ६८८,
६८१, ६९५

६३१—५२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६९०, ६९४, ६९६, ६९७, ७०४ से
७०६ और ७१०
अतारांकित प्रश्न संख्या ३८० से ४०८ ...

६५२—५५

६५५—६४

दैनिक संक्षेपिका

६६५—६६

अंक २०—गुरुवार, १५ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७११ से ७१४, ७१६ से ७२०, ७२२,
७२३, ७२५ से ७२९, ७३१, ७३४, ७३२, ७१५, ७२१
और ७२४

६६७—८६

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ७३३
अतारांकित प्रश्न संख्या ४०९ से ४१८

६८६

६८६—९०

दैनिक संक्षेपिका

...

६९१

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ - प्रश्नोत्तर)

लोक-सभा

बुधवार, ७ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई
[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

एम० ई० एस० में ठेके

†*५३३ श्री केशव अय्यंगार : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि यह सच है कि रक्षा विभाग की इमारतों में समय-समय पर होने वाली मरम्मतों के कार्य में सरकार ठेकेदारी प्रथा का अन्त करने का विचार कर रही है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : जी नहीं ।

†श्री केशव अय्यंगार : क्या यह सच नहीं है कि युद्ध-पूर्व के वर्षों में रक्षा विभाग की इमारतों का कार्य संतोषजनक था, और यदि हां, तो सरकार वही प्रथा क्यों नहीं जारी रखती और ठेकेदारों द्वारा काम कराने की नीति में परिवर्तन क्यों किया गया ?

†श्री मजीठिया : माननीय सदस्य ने मेरा उत्तर समझा नहीं । मैंने कहा था “जी नहीं” । इसका अर्थ है कि कोई परिवर्तन नहीं किया गया ।

†श्री बेलायुधन : क्या मैं जान सकता हूँ कि विलिंगडन टापू, कोचीन, के एम० ई०, एस० पदाधिकारियों के मध्य कथित भ्रष्टाचार और घूसखोरी पर रक्षा मंत्रालय द्वारा जो जांच की गई थी उसके सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न नहीं उठता ।

†श्री केशव अय्यंगार : माननीय मंत्री का उत्तर था “जी नहीं” । क्या इस का अर्थ है कि सरकार ठेकेदारी प्रथा के समाप्त करने के लिये कोई कदम नहीं उठा रही है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने यही कहा था ।

सैनिक संगीत स्कूल, पचमढ़ी

†*५३५. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सन् १९५५ में सैनिक संगीत स्कूल, पचमढ़ी, में कितने सैनिक बाजेवालों को प्रशिक्षित किया गया ?

†मूल अंग्रेजी में

M14LSD

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : ११०

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इससे पहले वर्ष कितने बाजेवाले प्रशिक्षित किए गये थे ?

†सरदार मजीठिया : मैंने जो संख्या बतायी वह उन सैनिक बाजेवालों की है जो प्रशिक्षण पा रहे हैं। यदि माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या हम स्कूल में विस्तार करने का विचार कर रहे हैं तो मैं बता दूँ कि हमारा इरादा इसे एक अंतर-सेवा संस्था बनाने का है जिस में सेना के तीनों पार्श्वों—जल, थल और वायु सेना को प्रशिक्षित किया जाएगा।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस संगीत स्कूल द्वारा कोई भारतीय धुन अपनाई गई है ?

†सरदार मजीठिया : कितनी ही भारतीय धुनें तैयार की गई हैं तथा सेना के विभिन्न बैंडों द्वारा वे बजाई जाती हैं।

†श्री भक्त दर्शन : क्या इस स्कूल में शुद्ध भारतीय ढंग की नई धुनें निकाली जा रही हैं, अर्थात् एक तो यह कि जो पश्चिमी ढंग की ट्यून्स हैं उनका भारतीयकरण कर लिया गया और दूसरे बिल्कुल शुद्ध भारतीय ढंग की स्वतन्त्र रूप से नई धुनें निकाली जाएं, और क्या इसके लिये भी वहां पर प्रयत्न किया जा रहा है ?

†सरदार मजीठिया : जो भी भारतीय ट्यून मार्चिंग के लिए ठीक समझी जाती हैं वह निकाली जा रही हैं।

†श्रीमती इला पालचौधरी : आई० एन० ए० की कुछ धुनें मार्चिंग के लिये बहुत उपयुक्त थीं। क्या इस संस्था के प्रशिक्षण पाठ्यक्रम में उनमें से भी कोई धुन सम्मिलित की गई है ?

†सरदार मजीठिया : मैं आई० एन० ए० की धुनों के बारे में तो नहीं जानता, लेकिन यदि माननीय सदस्या मुझे बतलाएं कि कौन सी विशिष्ट धुन वह सम्मिलित करना चाहती हैं तो मैं अवश्य इस में देखूंगा।

†श्री टी० एस० ए० चैट्टियार : क्या मैं जान सकता हूँ कि भारत में इस किस्म की केवल यही संस्था है अथवा देश के अन्य भागों में अन्य संस्थाएं भी हैं ?

†सरदार मजीठिया : रक्षा विभाग द्वारा चलाए जाने वाली अपनी किस्म की यही एक संस्था है।

मिलिटरी इंजीनियरिंग सर्विस के कर्मचारी

*५३६. श्री भक्त दर्शन : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मिलिटरी इंजीनियरिंग सर्विस के कर्मचारियों की बड़े पैमाने पर छटनी की जाने वाली है ;

(ख) यदि हां, तो उसका कारण क्या है; और

(ग) प्रत्येक श्रेणी के कितने कर्मचारियों पर इसका प्रभाव पड़ने की संभावना है ?

प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी नहीं।

(ख) तथा (ग) प्रश्न नहीं उठता।

श्री भक्त दर्शन : क्या कभी इस समस्या पर भी विचार किया गया था कि एम० ई० एस० के कर्मचारियों को कम किया जाये, इस पर विचार किया गया है या नहीं या विचार करने के बाद इसको छोड़ दिया गया ?

सरदार मजीठिया : जी नहीं, इसको छोड़ा नहीं गया है। यह ठीक है कि हमारे पास कुछ कर्मचारी ज्यादा हैं और उनके लिए आलटरनेटिव एम्प्लायमेंट का इन्तजाम किया जा रहा है।

श्री भक्त दर्शन : कितने कर्मचारी इस समय गवर्नमेंट की नज़र में सरप्लस समझे जा रहे हैं और उन को किस तरह के दूसरे रोज़गार देने की व्यवस्था की जा रही है ?

सरदार मजीठिया : कोई ११३ कर्मचारियों को तो आलटरनेटिव एम्प्लायमेंट का ऑफ़र दिया गया है और बाकी १७९ लोगों को भी आलटरनेटिव एम्प्लायमेंट देने की कोशिश हो रही है।

†श्री बैंकटरामन : क्या मैं जान सकता हूँ कि अवादी की एम० ई० एस० डिपो को बन्द करने का विचार किया जा रहा है तथा अनेक व्यक्तियों की छंटनी की जाएगी ?

†सरदार मजीठिया : मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि इस बात में कितना तथ्य है कि एम० ई० एस० आर्डिनेंस डिपोज़ में सिविलियंस के स्थान पर बाकायदा भरती हुए सैनिकों को धीरे धीरे रखा जा रहा है ?

सरदार मजीठिया : यह प्रश्न इससे तो उठता नहीं है मगर इतना मैं कह सकता हूँ कि जो आर्डिनेंस फैक्टरीज़ हैं, उनमें पहले सैनिक ही काम करते थे, मगर लड़ाई के दौरान में वे दूसरी युनिट्स में चले गये और अब जैसे जैसे वह फालतू हो रहे हैं और निकल रहे हैं, उनको इन आर्डिनेंस डिपोज़ में फिर वापिस लाने की कोशिश हो रही है।

†श्री बी० डी० पाण्डे : क्या यह सत्य है कि एम० ई० एस० के कुछ कर्मचारियों का वेतन हाल में कम कर दिया गया है ?

†सरदार मजीठिया : इस प्रश्न के लिए मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या मैं जान सकता हूँ कि एम. ई. एस. कर्मचारियों को दूसरे काम प्रदान करने पर वही वेतन दिया जाएगा जो उन्हें अब मिल रहा है अथवा कुछ कटौती होगी ?

†सरदार मजीठिया : सरकार का प्रयत्न यह है कि उन्हें उसी वेतन-क्रम में काम दिया जाए, किन्तु यदि इस प्रकार की चीज़ उपलब्ध न हो तो उन्हें अन्य उपलब्ध वेतन-क्रमों में ही जाना होगा।

†श्री बैंकटरामन : क्या सरकार के सम्मुख कोई ऐसी योजना है जिसके अंतर्गत आर्डिनेंस डिपो कुछेक स्थानों पर केन्द्रित की जायेंगी तथा अन्य स्थानों की डिपो बन्द कर दी जायेंगी ?

†सरदार मजीठिया : योजना हमारे सम्मुख अवश्य है, किन्तु उन्हें किसी एक स्थान पर केन्द्रित करने का विचार नहीं है क्योंकि यह उचित नहीं है।

श्री भक्त दर्शन : क्या यह सत्य है कि रक्षा-मंत्रालय अगली पंचवर्षीय योजना में बहुत बड़ी संख्या में भवनों का निर्माण करने जा रही है, और यदि हां, तो क्या उस दशा में एम० ई० एस० के कर्मचारियों के बढ़ाने पर भी विचार किया जायेगा ?

†उपाध्यक्ष महोदय : आप तर्क कर रहे हैं।

†मूल अंग्रेज़ी में

भारतीय ग्रन्थों का अनुवाद

†*५३६. श्री एस० सी० सामन्त : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारतीय ग्रन्थों का विदेशी भाषाओं में अनुवाद करने के सम्बन्ध में यूनेस्को से किस प्रकार का प्रोत्साहन तथा सुविधायें प्राप्त हुई हैं; और

(ख) इस योजना में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३८]

†श्री एस० सी० सामन्त : विवरण से पता चलता है कि भारत सरकार तथा यूनेस्को के अंशदान से एक कोष तैयार किया गया है । इसकी राशि कितनी है और रुपए का कितना अनुपात है ?

†डा० एम० एम० दास : इस कोष का अधिकतर भाग यूनेस्को द्वारा प्रदान किया गया है । अब तक हमने सन् १९५३-५४ तथा १९५४-५५ में दो किस्तों में ३०,००० रु० दिए हैं। चालू वित्तीय वर्ष समाप्त होने से पूर्व १५,००० रु० की एक और राशि दी जायेगी ।

†श्री एस० सी० सामन्त : अनुवाद के लिये पुस्तकों का चुनाव कौन करता है ?

†डा० एम० एम० दास : सर्व प्रथम, देश के भाषायी संगठनों से सिफारिशें आती हैं और उसके बाद, यूनेस्को से सहयोग करने के लिये भारतीय आयोग है । आयोग की एक कार्यकारिणी है । यही कार्य-कारिणी यूनेस्को द्वारा अनुवाद किये जाने वाली पुस्तकों की अन्तिम रूप से सिफारिश करती है ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : मैं जानना चाहती हूँ कि यूनेस्को द्वारा दिए गए धन की सहायता से अब तक किन-किन पुस्तकों का अनुवाद हो चुका है ?

†डा० एम० एम० दास : विवरण में एक सूची दी हुई है । माननीय सदस्या की सूचना के लिए मैं बता दूँ कि एक बंगाली उपन्यास “कृष्णकान्तेर विल” का अंग्रेजी में अनुवाद किया जा रहा है; “तुकरामाच्छे अभंग” का फ्रांसीसी में किया जा रहा है; “एन एन्थोलॉजी ऑफ कश्मीरी शिविज्म” का फ्रांसीसी में, “कम्ब रामायण” का अंग्रेजी में; और दूसरी पुस्तकें हैं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : सब पुस्तकों की सूची सभा पटल पर रख दी गयी है ।

†डा० रामा राव : क्या मैं जान सकता हूँ कि भारतीय राष्ट्रीय आयोग की नियुक्ति कौन करता है तथा उसके सदस्य कौन-कौन हैं ?

†डा० एम० एम० दास : इस में इस प्रकार का कोई शर्त नहीं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि इस आयोग के सदस्य कौन हैं और उनकी नियुक्ति कौन करता है ।

†डा० एम० एम० दास : यह प्रश्न भारतीय ग्रन्थों के अंग्रेजी और फ्रेंच में अनुवाद से सम्बन्धित नहीं है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सभासचिव के पास यह सूचना नहीं है ।

†सेठ गोविन्द दास : अभी माननीय सभासचिव ने कहा कि कुछ भाषाओं की जो संस्थाएँ हैं उनसे भी इस सम्बन्ध में सलाह ली जाती है । मैं जानना चाहता हूँ कि जहाँ तक इन संस्थाओं का सम्बन्ध है वहाँ तक हिन्दी भाषा की जो दो प्रमुख संस्थाएँ हैं, नागरी प्रचारिणी सभा और हिन्दी साहित्य सम्मेलन क्या उन से भी कुछ सलाह ली गई है ?

†डा० एम० एम० दास : मैं इस प्रश्न की पूर्व सूचना चाहता हूँ ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री बी० एस० मूर्ति : क्या मैं जान सकता हूँ कि भारतीय ग्रन्थों का विदेशी भाषा में अनुवाद करने पर साहित्य अकादमी का भी परामर्श लिया जाता है ?

†डा० एम० एम० दास : जी हां, साहित्य अकादमी ने सिफारिश की है कि कुछ पुस्तकें अनुवाद के लिए यूनेस्को को भेजी जाएं ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि जिस प्रकार से भारतीय भाषाओं के महान् ग्रंथों के विदेशी भाषाओं में अनुवाद करने की व्यवस्था की जा रही है उसी प्रकार से क्या इस योजना के अन्तर्गत विदेशी भाषाओं के महान् ग्रंथों को हिन्दी या अन्य भारतीय भाषाओं में अनुवाद करने की व्यवस्था है ?

†डा० एम० एम० दास : मैं समझता हूँ कि यह कार्य राष्ट्रीय पुस्तक ट्रस्ट द्वारा हाथ में लिया जायेगा जिसकी शीघ्र ही स्थापना होने वाली है ।

प्रतिष्ठित व्यक्तियों के लिए हवाई जहाज

†*५४०. श्री गिडवानी : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में अति प्रतिष्ठित व्यक्तियों के लिए एक विशेष हवाई जहाज का ऑर्डर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका मूल्य ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

युद्ध-सामग्री कारखाने

†*५४२. श्री सी० आर० नरसिंहन : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सन् १९५५ में समस्त ऑर्डिनेंस फैक्टरियों में कितने कामगार 'कार्यरहित' घोषित किये गये तथा इस काल में उन्हें क्या वेतन दिया गया;

(ख) इन ऑर्डिनेंस फैक्टरियों में ऊपरी खर्च का सामान तथा मजदूरों पर किए जाने वाले खर्च से औसत अनुपात क्या है;

(ग) ऊपरी खर्च का औसत अनुपात निकालने में क्या उस राशि को भी गिना जाता है जो 'कार्यरहित घंटों' के लिये कामगारों को दी जाती है;

(घ) क्या सरकार की असैनिक कारीगरों को प्रतियोगितापूर्ण दरें प्रस्तुत करने की क्षमता पर इस पहलू का कोई प्रभाव पड़ता है; और

(ङ) फैक्टरियों को चालू हालत में रखने के लिये न्यूनतम आवश्यक कामगारों को रखने के पश्चात् बचे फालतू कामगारों को अन्य राज्यों की फैक्टरियों में लगाने तथा नौकरी से हटाने के सम्बन्ध में क्या स्कीम सरकार के विचाराधीन हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) ऑर्डिनेंस फैक्टरियों के फालतू कामगारों को असैनिक व्यवसाय में तथा अन्य सरकारी विभागों में काम दिलाने के सन् १९५३ से जो बराबर प्रयत्न किए गये हैं उनके फलस्वरूप ८,००० कामगारों को असैनिक व्यवसाय में लगाया जा सका है । उसके बाद सन् १९५५ में ऑर्डिनेंस फैक्टरियों में 'कार्यरहित' कामगारों की संख्या लगभग ४,८०० थी तथा 'कार्यरहित समय' के लिये भुगतान की गई राशि लगभग ५७ लाख रुपए थी ।

(ख) ऑर्डिनेंस फैक्टरियों में ऊपरी खर्च का सामान तथा कामगारों की लागत से अनुपात १:-२.३६८ है ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) जी नहीं । 'कार्यरहित समय' में दी जाने वाली राशि उत्पादन हिसाब तथा असैनिक कारीगरों को दी जाने वाली दरों में सम्मिलित नहीं है ।

(ङ) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २६]

†श्री सी० आर० नरसिंहन : विवरण में कहा गया है कि :

"..... बहुत से कामगर इस समय सरकार के असैनिक विभागों तथा असैनिक व्यवसायों में लगे हुए हैं ।"

क्या मैं इन की संख्या जान सकता हूँ ?

†सरदार मजीठिया : यह मैं प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में पहले ही बतला चुका हूँ ।

†श्री सी० आर० नरसिंहन : फालतू कामगरों को अन्य सरकारी कार्यों में खपाने के लिये सरकार ने क्या कोई समयावधि निर्धारित की है ?

†सरदार मजीठिया : बदले में हम दूसरा रोजगार दिलाने का प्रयत्न कर रहे हैं और इसके लिए सरकार ने कई बातें निश्चित की हैं । सारे मंत्रालयों तथा राज्य सरकारों से सम्पर्क रखा जाता है और उनसे कह दिया गया है कि औरों के लेने से पहले इन लोगों को लें ।

†श्री बेलायुधन : क्या मैं जान सकता हूँ कि अवादी में स्थित ऑर्डिनेंस डिपो को जिसमें लगभग ७,००० व्यक्ति काम करते हैं कहीं और ले जाया जा रहा है ? यदि हां, तो उनमें से कितनों को काम दिया जाएगा ?

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या अवादी में कोई ऑर्डिनेंस डिपो है ?

†श्री बेलायुधन : जी हां, बहुत बड़ी ।

†सरदार मजीठिया : मैं ऑर्डिनेंस फैक्ट्रियों सम्बन्धी प्रश्नों का उत्तर दे रहा हूँ; यदि माननीय सदस्य डिपोओं के सम्बन्ध में प्रश्न की सूचना दें तो मैं अवश्य ही उसका उत्तर दूंगा ।

†श्री सी० आर० नरसिंहन : क्या मैं जान सकता हूँ कि ऐसी कोई उचित समयावधि है जिसमें सरकार अधिकतर भार से मुक्त होने की आशा रखती हो ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (डा० काटजू) : इस प्रश्न का उत्तर देना बहुत कठिन है । उचित समयावधि का कोई माप नहीं है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि सैनिक कारखानों में कहीं कहीं पर आधी से अधिक मशीनें बिल्कुल बेकार पड़ी हुई हैं, और उनका कोई उपयोग नहीं हो रहा है ? क्या मंत्री महोदय ने कोई ऐसी योजना बनाई है जिस में कि उन मशीनों से सैनिक अथवा नागरिक उपयोग की वस्तुएँ बनाई जायें ?

डा० काटजू : यह कहना कि आधी से अधिक मशीनें बेकार पड़ी हुई हैं, मेरे ख्याल से सही नहीं होगा ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैंने स्वयं देखा है ।

डा० काटजू : लेकिन बहुत सी मशीनें ऐसी हैं जो सिवा मिलिटरी असला के कोई और चीज बना ही नहीं सकतीं ।

†मूल अंग्रेजी में

श्री एम० एल० द्विवेदी : ऐसी भी मशीनें हैं जिनसे सिविल माल बन सकता है और इस की योजना भी थी लेकिन काम नहीं हो रहा है ।

डा० काटजू : जी हां, हो रहा है । ऐसी मशीनें जो ऐडजस्ट हो सकती थीं उन पर काम हो रहा है और उनका प्रोडक्शन ५४ लाख से बढ़ कर ३ करोड़ तक पहुँच गया है ।

†श्री केशवअय्यंगर : क्या मैं जान सकता हूँ कि सुपरवाइजरी स्टाँफ के कितने पदाधिकारी 'कार्य-रहित' घोषित किए गए हैं ?

†डा० काटजू : इस प्रश्न के लिये मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है ।

सेठ गोविन्द दास : क्या माननीय मंत्री जानते हैं कि देश की सब से बड़ी ऑर्डिनेंस फैक्ट्री जो जबलपुर में है वहां पर इस तरह की कई मशीनें हैं जिन का उपयोग नागरिक उपभोग की दूसरी वस्तुयें बनाने के काम में किया जा सकता है, और क्या जबलपुर फैक्ट्री के सम्बन्ध में इस बात की कोई जांच हो रही है कि वहां पर ऐसी मशीनों का उपयोग दूसरी चीजों के लिये किया जा रहा है या नहीं ?

डा० काटजू : मैं बहुत मशकूर हूँगा अगर आप मुझ से गुप्तगू करें और बतायें कि कौन सी मशीनें इस्तेमाल हो सकती हैं । हम हमेशा यह कोशिश करते हैं कि हर मशीन को काम में लाया जाये । रही यह चीज कि जबलपुर फैक्ट्री देश में सब से बड़ी है यह मैं ठीक नहीं कह सकता ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या मैं जान सकता हूँ कि ऑर्डिनेंस फैक्ट्रियों में जो ५,००० व्यक्ति फालतू घोषित किए गए हैं उन्हें दूसरे रोजगार दिए जायेंगे ?

†डा० काटजू : हम केवल प्रयत्न कर सकते हैं; हम दूसरे मंत्रालयों से तथा राज्य सरकारों से इस के लिए कहते हैं । हमारे यहां रोजगारी का बीमा जैसी चीज तो है नहीं ।

अन्दमान और निकोबर द्वीपसमूह

†*५४३. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्दमान और निकोबर द्वीपसमूह में नारियल के बाग लगाने का विकास करने के लिए कोई योजना है :

(ख) यदि हां, तो उसके ब्योरे क्या हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

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

(ख) योजना यह है कि अन्दमान में इस समय नारियल के जो बाग हैं वे बहुत पुराने हो गये हैं और उनमें उत्पादन भी नहीं होता अतः उनके स्थान पर नये बाग लगाये जायें । विचार है कि लगभग २००० एकड़ अनुत्पादिक जंगली भूमि को खेती के लायक बनाकर उसमें नारियल, सुपारी, काजू और काली मिर्च के बाग लगाये जायें । यह भूमि प्राइवेट व्यक्तियों को आवण्टित की जायेगी और उनको बिना ब्याज के ऋणों तथा कम मूल्य पर अच्छी किस्म के पौदे के रूप में सहायता दी जायेगी । निकोबर में भी नारियल के बागों का विकास करने के लिए लोगों को सहायता दी जायेगी ।

(ग) यह योजना इन द्वीप समूहों की प्रारूप द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित है और इस समय योजना आयोग के विचाराधीन है ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : मैं जानना चाहती हूँ कि नारियल की कितने प्रतिशत आवश्यकता अभी पूरी नहीं हो पाई है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री दातार : इस प्रश्न का उत्तर देना बहुत कठिन है । जहां तक नारियल की खेती का सम्बन्ध है सरकार भूमि को अधिक से अधिक उत्पादक बनाने के लिए इच्छुक है ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : यह बात मानते हुये कि नारियल की पुख्ता की गई लकड़ी फर्नीचर तथा अन्य सामान के लिये बहुत अच्छी होती है, उसकी खेती करने और यह देखने के लिये कि क्या उसका निर्यात भी किया जा सकता है, क्या कार्यवाही की जाने वाली है ?

†श्री दातार : इस बहुमूल्य सुझाव का ध्यान रखा जायेगा ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि पिछली लड़ाई के बाद अन्दमान और निकोबार द्वीपसमूह (आइलैंड्स) में जो नारियल के पौधे थे उनमें जो बड़ी भयंकर बीमारी हो गई थी, जिससे कि पौधे नष्ट हो जाते थे, क्या उस को दूर करने के लिए कोई उपाय किये गये हैं, और क्या उसमें सफलता हुई है ?

†श्री दातार : इस सम्बन्ध में मुझे कुछ पता नहीं है : पर मैं जांच करूंगा ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : क्या नारियल की खेती करने वालों की सहायता करने के लिए अन्दमान में कोई नारियल गवेषणा संस्थायें भी हैं ?

†श्री दातार : इस समय नारियल की खेती लगभग २,००० एकड़ में होती है । मैं नवीनतम आंकड़े दे रहा हूँ । मैं सभा को बता चुका हूँ कि वहां नारियल की खेती की दशा अच्छी नहीं है और इसी कारण हम उसे बढ़ाना चाहते हैं ।

†श्री मात्तन : अन्दमान में नारियल जटा उद्योग को प्रोत्साहन देने और उसका विकास करने के लिए एक प्रस्ताव था । सरकार के सामने प्रस्ताव था और उसे कुछ विशेषज्ञों की आवश्यकता थी । उसका क्या हुआ ?

†श्री दातार : उसके बारे में हमारे पास कोई जानकारी नहीं है ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : इस योजना पर क्या व्यय होगा ?

†श्री दातार : नारियल की खेती योजना के लिए या तो जंगलों को साफ करने या बिना व्याज के ऋण देने के लिये, सरकार लगभग ११,८०,००० रुपये अलग रखना चाहती है ।

संस्कृत विश्वविद्यालय

†*५४४. श्री वेलायुधन : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में एक संस्कृत विश्वविद्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो किस राज्य ने इसका प्रस्ताव किया है; और

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार संस्कृत अध्ययन के लिए अग्रेतर सुविधाओं की व्यवस्था करने के प्रश्न पर विचार कर रही है ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास): (क) जी हां ।

(ख) पंजाब

(ग) जी हां ।

†श्री वेलायुधन: पंजाब के राज्यपाल ने केन्द्रीय सरकार के पास कैसी योजना भेजी थी और केन्द्रीय सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की है ? क्या केन्द्रीय सरकार एक संस्कृत विश्वविद्यालय खोलने का विचार कर रही है और, यदि हां, तो किस स्थान पर ?

†मूल अंग्रेजी में

†डा० एम० एम० दास: विश्वविद्यालय खोलने का निश्चय करना राज्य सरकार का काम है; केन्द्रीय सरकार को इससे कोई मतलब नहीं है। पंजाब के राज्यपाल ने कुरुक्षेत्र में एक संस्कृत विश्वविद्यालय स्थापित करने के लिये राष्ट्रपति के पास एक प्रस्ताव भेजा था और राष्ट्रपति ने संस्कृत विश्वविद्यालय की स्थापना के सम्बन्ध में भारत सरकार के शिक्षा मंत्रालय की राय जाननी चाही।

†श्री बेलायुधन: भारत के संस्कृत कालेजों को केन्द्रीय सरकार क्या अन्य सुविधायें दे रही है। और क्या भारत स्थित संस्कृत कालेजों को कोई केन्द्रीय अनुदान भी दिया जाता है, विशेषतया त्रावनकोर-कोचीन में जहां पर एक या दो कालेज हैं ?

†डा० एम० एम० दास: हम उन गवेषणा संस्थाओं को अनुदान देते हैं जो संस्कृत और भारत विद्या में गवेषणा कर रही हैं। उदाहरणार्थ, हम पूना के भाण्डारकर इन्स्टीच्यूट और पोस्ट-ग्रेजुएट स्टडीज के डकेन कालेज को अनुदान देते हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : श्रेणियां बता देना ही काफी है।

सेठ गोविन्द दास : काशी जो कि संस्कृत विद्या का आरंभ से ही ऐतिहासिक केन्द्र रहा है और अब भी है, क्या यू० पी० की सरकार से कोई इस बात की सिफारिश केन्द्रीय सरकार को प्राप्त हुई है कि संस्कृत का विश्वविद्यालय वहां स्थापित किया जाये ?

†डा० एम० एम० दास : इस समय इस सम्बन्ध में मेरे पास कोई जानकारी नहीं है।

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार: उत्तर से मुझे पता लगता है कि इस मामले को परामर्श के लिए शिक्षा मंत्रालय के पास भेजा गया था। उस मंत्रालय ने इस विषय में क्या परामर्श दिया ?

†डा० एम० एम० दास : शिक्षा मंत्रालय ने विश्वविद्यालय की स्थापना के सम्बन्ध में कुछ बातें राष्ट्रपति के सामने रखीं। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने इस सम्बन्ध में कहा है कि एक तथाकथित विश्वविद्यालय में एक से अधिक विषय या फैकल्टी होनी चाहिये। पर यह विश्वविद्यालय केवल एक विषय के लिये है। यह एक बात हुई। फिर, विस्तृत योजना शिक्षा मंत्रालय को भेजी गई थी जहां यह कहा गया था कि यह विश्वविद्यालय भी अन्य विश्वविद्यालयों की ही भांति होगा केवल मानव विज्ञानों, विशेषतया प्राच्य अध्ययनों के लिए अधिक जोर दिया जायेगा। यह आलोचना विस्तृत योजना पर की गई थी।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या परामर्श दिया गया था ?

†डा० एम० एम० दास : पंजाब सरकार के लिए यह उचित नहीं होगा कि वह एक ऐसा विश्व विद्यालय खोले।

†श्री डी० सी० शर्मा : इस विश्वविद्यालय में शिक्षा का माध्यम संस्कृत होगी या अन्य कोई आधुनिक भाषा ?

†डा० एम० एम० दास : हमें योजना के व्योरे के बारे में पता नहीं है कि शिक्षा का माध्यम संस्कृत होगी या अन्य कोई भाषा।

†श्री बेलायुधन: माननीय सभासचिव ने अपने उत्तर में बताया कि प्रस्तावित संस्कृत विश्व विद्यालय में पढ़ाये जाने वाले विषयों के बारे में सरकार कुछ निश्चय कर चुकी है। क्या सरकार ने इस बात की जांच की है कि संस्कृत के कुछ विशेष विषय की शिक्षा कुछ बहुत पुराने संस्कृत कालेजों में विशेषतया त्रावनकोर-कोचीन में जहां दक्षिण भारत में प्रथम संस्कृत कालेज खोला गया था, दी जा रही है ?

†डा० एम० एम० दास : प्रस्तावित विश्वविद्यालय में पढ़ाये जाने वाले विषयों के बारे में सरकार को कोई गलतफहमी नहीं है। उन्होंने केवल यह कहा है कि पंजाब सरकार की वित्तीय अवस्था ऐसी है

कि वह पंजाब विश्वविद्यालय और कालेज को ठोस नहीं बना सकती और वह पंजाब विश्वविद्यालय और कालेज के लिए मुख्यालयों का निर्माण नहीं करा सकती अतः पंजाब विश्वविद्यालय के लिए यह उचित नहीं होगा कि वह कुरुक्षेत्र में संस्कृत विश्वविद्यालय स्थापित करे।

†शिक्षा उपमंत्री (डा० के० एल० श्रीमाली) : मैं यह बताना चाहता हूँ कि सरकार एक संस्कृत आयोग नियुक्त करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है और वह आयोग संस्कृत अध्ययन के भविष्य के प्रश्न पर विचार करेगा; मैं आशा करता हूँ कि आयोग की नियुक्ति जल्दी ही की जायेगी।

तेल के कुयें

†*५४६. श्री विश्वनाथ राय : क्या प्राकृतिक संसधान और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या होशियारपुर और कांगड़ा जिले के संभाव्य तेल क्षेत्रों का नक्शा तैयार करने के बाद वहां तेल के कुयों की खोदाई के लिए कुछ कार्यवाही की गई है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : कांगड़ा जिले में ज्वालामुखी क्षेत्र का भूतत्वीय चित्र तैयार कर लिया गया है। आंकड़ों के अध्ययन से पता लगता है कि तेल निकलने की आशा है और खोज सम्बन्धी खोदाई की अग्रेतर जांच निकट भविष्य में पूरी हो जायेगी। होशियारपुर के निकट मैदानों में भूतत्वीय जांच का काम शीघ्र ही प्रारम्भ होने वाला है।

†श्री विश्वनाथ राय : कुयों की खोदाई में इतना विलम्ब क्यों हो रहा है ?

†सरदार मजीठिया : कोई विलम्ब नहीं हुआ है। अभी हाल में ही उसका मानचित्र तैयार हुआ है और हम काफी तेज रफ्तार से आगे बढ़ रहे हैं।

†श्री डी० सी० शर्मा : होशियारपुर जिले के कौन से क्षेत्रों की जांच हो रही है और जांच कहाँ तक हो चुकी है ?

†सरदार मजीठिया : अभी हाल में हमारे देश में जो रूसी विशेषज्ञ आये थे वह कांगड़ा क्षेत्र और होशियारपुर क्षेत्र में गये थे। उन्होंने एक प्रारम्भिक प्रतिवेदन पेश किया है। अन्तिम प्रतिवेदन मिलने से पहले सभी व्योरों के बारे में बताना कठिन है।

†श्री विश्वनाथ राय : क्या इस बात की कोई आशा है कि तेल के कुयों की खोदाई का काम इसी वर्ष शुरू हो जायेगा ?

†सरदार मजीठिया : इस समय यह बताना समय से बहुत पूर्व है।

भारत सरकार में लोअर डिवीजन क्लर्क

†*५४७. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : क्या गृह-कार्य मंत्री १८ मार्च, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ११७२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने लोअर डिवीजन क्लर्कों के वेतनक्रमों के पुनरीक्षण के सम्बन्ध में कुछ निश्चय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†ठाकुर लक्ष्मण सिंह चाड़क : इस मामले में कुछ निश्चय करने में सरकार के सामने क्या कठिनाई है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री दातार : वित्तीय कठिनाई है; और इसमें लाखों ही नहीं बल्कि करोड़ों या इससे अधिक व्यय होगा ।

†श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इस बात की भी जांच कराई है कि जितने क्लर्क हमारी गवर्नमेंट की सेवाओं में हैं उनके पास पूरे समय का काम नहीं है और साथ ही वहां पर कुछ सरप्लस स्टाफ भी है और यदि यह बात सही है तो इसके बारे में क्या कार्यवाही करने का विचार किया जा रहा है ?

†श्री दातार : जब सरकार देखती है कि अतिरिक्त स्टाफ है तो वह छंटनी करने के लिए उपाय करती है । पर जहां तक वर्तमान स्टाफ का सम्बन्ध है, कुछ विशेष मामलों को छोड़कर, उसे अतिरिक्त समझने का कोई विशेष कारण नहीं है ।

†श्री बेलायुधन : क्या सरकार ने लोअर डिवीजन क्लर्कों की यूनियन की मांगों, कि उनकी अवस्थाओं का नियमन वेतन आयोग के प्रतिवेदन के आधार पर कर दिया जाय, को स्वीकार कर लिया गया है क्या उनके कुछ भाग को स्वीकार कर लिया गया है या सरकार ने उनको किस हद तक स्वीकार कर लिया है ?

†श्री दातार : सरकार ने थर्ड डिवीजन क्लर्कों की मांगों को काफी हद तक पूरा कर दिया है । दो अतिरिक्त तरकियां उन्हें दे दी गयी हैं और दो और अतिरिक्त तरकियां टाइप की परीक्षा पास करने के बाद दी जायेंगी । अतः सरकार ने इन लोगों को काफी हद तक सहायता की है ।

बहु प्रयोजनीय स्कूल

*५५२. श्री राम दास : क्या शिक्षा मंत्री २ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ३९७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बहुप्रयोजनीय स्कूलों में प्रस्तुत किये जाने वाले विषयों के पाठ्यक्रम तैयार हो गये हैं; और

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

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) जी, हां !

(ख) पाठ्यक्रम इस समय प्रेस में हैं । तैयार हो जाने पर वह लोक सभा पुस्तकालय में उपलब्ध हो जायेंगे ।

†श्री राम दास : ऐसी कौन सी महान कठिनाइयां हैं जिनके कारण मंत्रालय उनका अन्तिम निश्चय नहीं कर सकता — क्योंकि बहुप्रयोजनीय स्कूलों के चालू करने का काम वर्षों से टाला जा रहा है ।

†डा० एम० एम० दास : कोई कठिनाई नहीं है । केन्द्रीय समन्वय समिति अगस्त १९५५ में स्थापित की गई थी । जैसा कि मैं बता चुका हूँ, अधिकांश पाठ्यक्रम तैयार हो चुके हैं और वह छप रहे हैं ।

†श्री राम दास : क्या शिक्षा मंत्री हमें आश्वासन दे सकते हैं कि १९५७ से स्कूलों को बहुप्रयोजनीय स्कूलों में बदल दिया जायेगा ?

†उपाध्यक्ष महोदय : सभा में प्रश्न-काल में किसी भी आश्वासन की मांग नहीं की जा सकती ।

†श्री बेलायुधन : वह बहुप्रयोजनीय क्या हैं जिनके लिए स्कूल स्थापित किये जा रहे हैं ?

†डा० एम० एम० दास : मैं चाहता हूँ कि माननीय सदस्य माध्यमिक शिक्षा आयोग का प्रतिवेदन देखें । वह प्रतिवेदन को पढ़कर जान सकते हैं ।

†श्री एन० एम० लिंगम् : इस योजना के अन्तर्गत बने पाठ्यक्रम के अनुसार कितनी भाषायें पढ़ाई जायेंगी ?

†डा० एम० एम० दास : मैं माननीय सदस्य से फिर कहूँगा कि वह माध्यमिक शिक्षा आयोग का प्रतिवेदन पढ़ें ।

†उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने कई बार यह बात कही है ।

रूसी खनन-विशेषज्ञ

†*५५३. श्री साधन गुप्त : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन रूसी खनन विशेषज्ञों ने जो भारत सरकार को तेल की खोज के सम्बन्ध में परामर्श देने आये हैं, कोई प्रतिवेदन पेश किया है;

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है, और

(ग) उन्होंने भारत के किन-किन भागों में तेल पाये जाने की संभावना बताई है ?

†पतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) से (ग). एक प्रारम्भिक प्रतिवेदन पेश किया जा चुका है और अन्तिम प्रतिवेदन शीघ्र ही पेश होने की आशा है ।

†श्री साधन गुप्त : क्या प्रारम्भिक प्रतिवेदन में हमें इस बात का संकेत मिलता है कि तेल कहां मिल सकता है, और यदि हां, तो सरकार उसके सम्बन्ध में क्या कर रही है ?

†सरदार मजीठिया : प्रारम्भिक प्रतिवेदन के अनुसार आसाम, पश्चिमी बंगाल, उड़ीसा, पूर्वी पंजाब, जैसलमेर, सौराष्ट्र, मद्रास, आन्ध्रतट, त्रावनकोर, त्रिपुरा और अण्डमान द्वीपों में तेल मिलना संभव है ।

†श्री बोगावत : क्या रूसी विशेषज्ञों से अहमदनगर जिले में तेल पाये जाने की संभावना के बारे में कहा गया था और क्या प्रतिवेदन में इस जिले में तेल निकलने की संभावना का उल्लेख नहीं है ?

†सरदार मजीठिया : उनसे समस्त भारत का दौरा करने के लिए और इसकी जांच करने के लिये कहा गया था । प्रतिवेदन में ऐसा ही उल्लेख है । मैं माननीय सदस्य से अन्तिम प्रतिवेदन की प्राप्ति तक प्रतीक्षा करने का अनुरोध करूँगा जिसमें उन्हें इसके अतिरिक्त भी कुछ मिल सकेगा ।

सेठ गोविन्द दास : क्या ये रूस के विशेषज्ञ मध्य-प्रदेश के बस्तर और सरगुजा जिलों में भी गये थे जहां कि तेल निकलने की सम्भावना है, और अगर नहीं गये थे तो क्या फिर जाने वाले हैं ?

सरदार मजीठिया : इसका जवाब मैं इस वक्त नहीं दे सकता ।

†डा० रामा राव : माननीय मंत्री ने आन्ध्रतट का उल्लेख किया । क्या मैं जान सकता हूँ कि आन्ध्रतट के किस भाग की सिफारिश तेल की खोज के लिये की गई है ?

†सरदार मजीठिया : मेरे पास व्यौरा नहीं है । इस समय मेरे पास प्रतिवेदन नहीं है ।

†श्री बी० एस० मूर्ति : क्या इस प्रतिवेदन में प्राप्त किए जाने वाले तेल के परिमाण का संकेत भी है ?

†सरदार मजीठिया : वह विशेषज्ञों के लिए संभव नहीं है क्योंकि वह इस पर निर्भर है कि आप तेल कब निकालते हैं और तेल के कुओं को कैसे चलाते हैं । तभी आप को यह पता लग सकता है कि कितना तेल निकलने की सम्भावना है ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या अन्तरिम प्रतिवेदन में संयुक्त राज्य अमेरिका, सोवियत रूस और भारत में खोज पर होने वाले तुलनात्मक व्यय का संकेत है ?

†सरदार मजीठिया : योजना काल के लिए जिन कार्यों की सिफारिश की गई है उन पर कुल व्यय लगभग ३० करोड़ रुपये होगा ।

†श्री साधन गुप्त : प्रतिवेदन में पश्चिमी बंगाल के किस भाग में तेल का होना बताया गया है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : उनसे आन्ध्र के सम्बन्ध में पहले ही पूछा जा चुका है । मंत्रीजी ने कहा कि उनके पास ब्यौरा नहीं है । वही बात पश्चिमी बंगाल के सम्बन्ध में भी है ।

पौण्ड पावना

†*५५४. डा० रामा राव : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १ फरवरी, १९५६ को पौण्ड पावना की राशि कितनी थी ?

†वित्त उपमंत्री (श्री बी० आर० भगत) : ३ फरवरी, १९५६ को पौण्ड पावना की राशि ७३३.५७ करोड़ रुपये थी ।

†डा० रामा राव : क्या हमें इस पर कोई ब्याज मिलता है और यदि हां, तो कितना ?

†श्री बी० आर० भगत : इस समय पौण्ड प्रतिभूतियों पर २ से लेकर ४ प्रतिशत तक ब्याज मिलता है । औसत दर कितनी निकलती है यह बताना कठिन है क्योंकि अल्पावधि-धन जिस रूप में पौण्ड पावना का एक भाग रखा जाता है, की दरें समय समय पर बदलती रहती हैं ।

†डा० रामा राव : इस प्रेस समाचार की दृष्टि से कि हम दुर्गापुर इस्पात संयंत्र को दी जाने वाली धनराशि पर एक पत्र के अनुसार ७ प्रतिशत और एक अन्य के अनुसार ६।। प्रतिशत भुगतान करेंगे, हम इस धनराशि के भुगतान के लिये पौण्ड पावना का उपयोग किस हद तक कर सकते हैं ?

†श्री बी० आर० भगत : दोनों का कोई सम्बन्ध नहीं है । रिज़र्व बैंक अधिनियम के अन्तर्गत ये पौण्ड पावना अल्पावधि आधार पर दीर्घावधि आधार पर नहीं, परिपक्व होने वाली विशेष प्रतिभूतियों में विनियोजित की जाती हैं । इसलिये दरें भिन्न-भिन्न हो सकती हैं ।

†श्री कामत : १५ अगस्त, १९४७ को पौण्ड पावना के सम्बन्ध में क्या स्थिति थी ?

†श्री बी० आर० भगत : मेरे पास १५ अगस्त, १९४७ के अंक नहीं हैं । मेरे पास ३० मार्च, १९५१ के अंक हैं । तब वह राशि ८८४.१८ करोड़ रुपये थी ।

†श्री एल० एन० मिश्र : क्या हमने कुछ अन्य स्टर्लिंग क्षेत्र देशों को भुगतान करने के लिये पौण्ड पावना का उपयोग करने के कोई प्रयत्न किए हैं और यदि हां, तो किस हद तक ?

†श्री बी० आर० भगत : पौण्ड पावना का उपयोग अन्य देशों से भी समस्त आयातों के लिये भुगतान करने के लिये किया जाता है ।

†श्री आर० पी० गर्ग : क्या मैं जान सकता हूँ गत वित्तीय वर्ष में कितने कितने पौण्ड पावना का उपयोग उपभोक्ता वस्तुओं और पूंजी वस्तुओं के आयात के लिए किया गया था ?

†श्री बी० आर० भगत : मुझे पूर्व-सूचना की आवश्यकता होगी ।

†श्री एन० बी० चौधरी : क्या इंग्लैण्ड में बैंक की दर में वृद्धि हो जाने के कारण सरकार पौण्ड पावना के लिए उच्चतर ब्याज की दर का प्रस्ताव प्रस्तुत करेगी ?

†श्री बी० आर० भगत : यदि इंग्लैण्ड में बाजार की दर ऊँची है तो हमें अपने विनियोजनों पर अधिक दर मिलती है । यह वहां की बाजार की दर पर निर्भर रहता है ।

†डा० रामा राव : अभी अभी माननीय मंत्री ने कहा कि पौण्ड पावना नियतकालिक रूप से परिपक्व हो सकते हैं। क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार द्वारा उसका उपयोग दुर्गापुर इस्पात संयंत्र के लिए भुगतान करने के लिये किए जाने में क्या अड़चन है ?

†श्री बी० आर० भगत : हमें दुर्गापुर इस्पात संयंत्र के लिये अपना भुगतान करने के लिए ऋण मिलना है पौण्ड पावना का उपयोग किसी अन्य चीज़ के लिए किया जायेगा। हमें हमारी सामान्यबुद्धि ही वैसा करने से रोकती है और कोई बात नहीं।

भूतत्वीय प्रशिक्षण

*५५६. श्री भक्त दर्शन : क्या प्राकृतिक संसाधन और गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जिन क्षेत्रों में खानें पाई जाती हैं या जहां धातुनिक्षेपों के पाये जाने की सम्भावना है, वहां के लोगों को भूतत्व शास्त्र की प्रारम्भिक जानकारी कराने के लिये एक योजना सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इसमें अब तक क्या प्रगति हुई है ?

प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी, हां।

(ख) यह विषय विचाराधीन है।

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय मंत्री महोदय मोटे तौर से यह बताने की कृपा करेंगे कि यह जानकारी किस प्रकार से वहां की जनता को दी जायेगी या किस तरह से ट्रेनिंग दी जायेगी।

†सरदार मजीठिया : योजना का प्रारूप भारतीय खान ब्यूरो द्वारा तैयार किया गया था जिसकी मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :

(१) प्रशिक्षण दो स्थानों में दिया जायेगा, अर्थात् जिला मानभूम के पुरुलिया में और अल्मोड़ा में। वह २ से ३ सप्ताह तक का होगा।

(२) बीस से लेकर चालीस तक स्वयंसेवक यह प्रशिक्षण प्राप्त करेंगे, मानभूम जिले से स्वयंसेवक डा० हरी मोहन उपस्थित करेंगे और उत्तर प्रदेश के पहाड़ी जिलों से प्रश्नकर्ता।

(३) कक्षाओं के लिये दोनों जगहों में आवश्यक स्थान भाड़े पर दोनों संसत्सदस्यों द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।

(४) ४० स्वयंसेवकों के खाने का प्रबन्ध सरकार द्वारा किया जायेगा और बर्तन दोनों संसत्सदस्यों द्वारा भाड़े पर उपलब्ध कराये जायेंगे।

(५) स्थानीय समितियां निर्मित की जा सकेंगी जिनमें चुने हुये प्रधानाध्यापक और स्वायत्त-शासन संस्थाओं के प्रधान रहेंगे तथा जिनके संयोजक स्थानीय संसत्सदस्य होंगे।

(६).

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री बहुत लम्बा विवरण नहीं पढ़ सकते।

†सरदार मजीठिया : दो बातें और हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : जब कभी भी सूची लम्बी होवे उसे लोक-सभा-पटल पर रख सकते हैं।

†सरदार मजीठिया : अवश्य ही ऐसा किया जायेगा।

श्री भक्त दर्शन : इस सम्बन्ध में कब तक अन्तिम निर्णय होने की आशा की जा सकती है ?

†मूल अंग्रेजी में

†सरदार मजीठिया : बहुत जल्द हो जायेगा ।

†श्री बेलायुधन : क्या मैं जान सकता हूँ कि भारत में भूतत्वीय अध्ययन की कितनी संस्थायें हैं और उनमें कितने विद्यार्थी अध्ययन कर रहे हैं ?

†सरदार मजीठिया : यह स्थानीय निवासियों को कुछ ज्ञान कराने का प्रस्ताव मात्र है ताकि वे वस्तु की खोज करने में सहायता कर सकें ।

†श्री बी० पी० नायर : क्या जनता को भूतत्वीय मामलों में प्रारम्भिक जानकारी कराने की दृष्टि से सरकार एक प्रदर्शनी संगठित करने का विचार कर रही है जो एक स्थान से दूसरे स्थान को जाये और जिसमें देश के भूतत्वीय उत्पादों का ब्यौरा देने के साथ-साथ यह भी बताये कि विभिन्न उत्पादों के विकास की कितनी गुंजाइश है ?

†सरदार मजीठिया : सरकार इस पर अवश्य ही विचार करेगी ।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह सुझाव है या तथ्यों की जानकारी प्राप्त करना है ?

†श्री बी० पी० नायर : मेरा प्रश्न है कि क्या ऐसे प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : वे कहते हैं कि सुझाव पर विचार करेंगे ।

†श्री बी० डी० पांडे : क्या ये प्रस्ताव या योजना, जिसका माननीय मंत्री ने उल्लेख किया, संसत्सदस्यों को दी जायेगी ?

†सरदार मजीठिया : पटल पर रखे जाने के पश्चात् संसत्सदस्य उसे देख सकते हैं ।

कृत्रिम वर्षा

†*५५८. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कृत्रिम वर्षा करने का प्रशिक्षण लेने के लिये आस्ट्रेलिया को जो दो वैज्ञानिक भेजे गये थे, वे कितने समय के लिये भेजे गये थे; और

(ख) उनके प्रयत्नों का अब तक क्या परिणाम निकला है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) तथा (ख). वर्षा तथा मेघ भौतिकी का छः महीने के लिये प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये एक रेडियो-भौतिकीविद और एक विमान-बल अन्तरिक्ष शास्त्री को आस्ट्रेलिया भेजने का विचार किया गया है ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : इन व्यक्तियों के प्रशिक्षण पर कितना व्यय होगा ?

†सरदार मजीठिया : जहां तक विमान बल के अधिकारी का सम्बन्ध है, अभी शर्तों पर चर्चा की जा रही है और अन्तिम निर्णय करना शेष है, क्योंकि यह प्रतिरक्षा मंत्रालय और इस मंत्रालय के बीच का प्रश्न है । दूसरे व्यक्ति के बारे में यह बात है कि वह पहले ही कर्मचारी है और उसकी यात्रा सम्बन्धी तथा अन्य खर्च देने पड़ेंगे ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : इस पर होने वाले व्यय और कर को ध्यान में रखते हुए, क्या भारत को इस से उस के अनुसार लाभ होने की संभावना है ।

†सरदार मजीठिया : हां, निश्चय ही । हमारे खेतों के लिये वर्षा की सदा आवश्यकता होती है ।

†श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : क्या कृत्रिम वर्षा करने के बारे में अपने देश में कुछ प्रयोग किये गये हैं और यदि हां, तो उनका क्या परिणाम निकला है ?

†मूल अंग्रेजी में

†सरदार मजीठिया : हम इन दोनों व्यक्तियों को प्रयोग के लिये आस्ट्रेलिया भेज रहे हैं, क्योंकि आस्ट्रेलिया में जो परिस्थितियां हैं, वे भारत की परिस्थितियों के प्रायः समान ही हैं, और यह अनुमान लगाया जाता है कि हमें इस से लाभ होगा ।

†श्री कामत : इस काम में जिन दूसरे देशों ने प्रयोग किये हैं, क्या उनको अपेक्षा आस्ट्रेलिया में हाल में या इससे पहले अधिक कृत्रिम वर्षा की गई है और क्या इसी कारण हमारे वैज्ञानिक आस्ट्रेलिया भेजे जा रहे हैं ?

†सरदार मजीठिया : जैसा कि मैंने कहा, आस्ट्रेलिया की परिस्थितियां उन अन्य देशों की अपेक्षा जहां यह प्रयोग किया जा रहा है, भारत से अधिक समानता रखती हैं, और मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि आस्ट्रेलिया में दो अत्यन्त प्रसिद्ध वैज्ञानिक इस क्षेत्र में प्रयोग कर रहे हैं ।

†श्री कामत : क्या उन्हें सफलता मिली है ?

सेठ गोविन्द दास : जहां तक इस कृत्रिम वर्षा का सम्बन्ध है, क्या सरकार ने अब तक कोई पता लगा कर इस बात को देखा है कि प्रति एकड़ की वर्षा में कितना रुपया खर्च होगा और क्या इतना गरीब देश उतने रुपये का प्रबन्ध कर सकता है ?

सरदार मजीठिया : यह तो सवाल तभी उठेगा जब कि हमारे यह 'साइंटिस्ट्स' (वैज्ञानिक) वहां से ट्रेड होकर वापिस आ जायेंगे, तब देखेंगे कि इस पर कितना पैसा खर्च होगा । अभी तक तो जैसा मैंने बतलाया यह साइंटिस्ट्स ट्रेनिंग में ही हैं और ट्रेनिंग में कोई इतना ज्यादा पैसा खर्च नहीं होता है ।

सेठ गोविन्द दास : क्या इस बात का ध्यान रखा गया है कि यह अगर इतनी महंगी है, तो फिर इन विशेषज्ञों को विदेशों में भेज कर और शिक्षा दिला कर और इतना उन पर खर्च करने से क्या लाभ होगा ?

सरदार मजीठिया : यह शिक्षा इतनी महंगी ख्याल नहीं की जाती है जितनी कि आनरेबुल मेम्बर उसको सोचते हैं ।

श्री भक्त दर्शन : माननीय मंत्रीजी के उत्तर से मालूम हुआ कि यदि वर्षा न हो तो कृत्रिम वर्षा का प्रयत्न किया जायेगा तो मैं जानना चाहता हूँ कि जिन इलाकों में बहुत ज्यादा वर्षा होती है, उसे रोकने का भी प्रयत्न किया जायेगा?

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री कह सकते हैं कि दक्षिण भारत के बारे में कोई कठिनाई नहीं होगी ।

श्री बी० डी० पांडे : श्रीमान्, महाभारत में लिखा है कि अर्जुन जब बाण चलाते थे, तो वर्षा हो जाती थी तो क्या कोई अर्जुन यहां भी पैदा हुआ है ?

सरदार मजीठिया : मुझे तो मालूम नहीं है, अगर आपको मालूम हो तो बतला दीजिये ।

†उपाध्यक्ष महोदय : उन्हें इन बातों का उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है । कुछ प्रश्न ऐसे पूछे जाते हैं, जिनका उत्तर लेने का उद्देश्य नहीं होता ।

प्रतिरक्षा सम्बन्धी विज्ञान में गवेषणा

*५६०. श्री भक्त दर्शन : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रक्षा सम्बन्धी सामान के बारे में गवेषणा कार्य का समन्वय करने के लिये राष्ट्र मण्डलीय देशों के प्रतिनिधियों का एक सम्मेलन हाल ही में कनाडा में हुआ था; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो भारत की ओर से उक्त सम्मेलन में किन-किन पदाधिकारियों ने भाग लिया ?

प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी, हां ।

(ख) भारत की ओर से निम्नलिखित सदस्यों ने भाग लिया :—

१. डा० डी० एस० कोठारी,

प्रतिरक्षा मंत्रालय के वैज्ञानिक सलाहकार-प्रतिनिधि मण्डल के नेता ।

२. मेजर-जनरल एस० डी० वर्मा,

मास्टर जनरल ऑफ ऑर्डनेन्स , ऑर्मी हेडक्वार्टर्स ।

३. डा० आर० एस० ठाकुर,

उपप्रमुख वैज्ञानिक अफसर (सेना) ।

४. डा० बी० एन० सिंह,

प्रधान वैज्ञानिक अफसर (वायुसेना) ।

५. डा० जे० एन० नन्दा,

मुख्य वैज्ञानिक अफसर (नौसेना) ।

६. डा० सोहन लाल,

मुख्य मनोवैज्ञानिक, प्रतिरक्षा मंत्रालय ।

इत के अतिरिक्त लन्दन स्थित भारत के हाई कमीशन के ऑर्डनेन्स सलाहकार ब्रिगेडियर टी० टी० मीरचन्दानी, जो कमेटी की कार्य पार्टी के स्थायी सदस्य हैं, लन्दन से एक सदस्य की हैसियत से इस प्रतिनिधि मण्डल में शामिल हुए थे । ब्रिगेडियर पी० सी० गुप्त, सेना अटैशे, तथा विंग कमाण्डर टी० जी० केलो, वायुसेना अटैशे सहयोजित सदस्य की हैसियत में थे ।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस प्रकार के सम्मेलनों में जो ब्रिटिश वैज्ञानिक हैं, वे रक्षा विज्ञान के जो वास्तविक रहस्य हैं, उनको छिपाने का प्रयत्न नहीं करते हैं क्योंकि वे भारत की अपेक्षा पाकिस्तान के अधिक मित्र मालूम होते हैं ?

सरदार मजीठिया : नहीं, ऐसी बात तो हमारे सामने नहीं आई ।

श्री भक्त दर्शन : क्या इस बात का भी प्रयत्न किया जा रहा है कि केवल कामनवेल्थ (राष्ट्र-मंडलीय देश) कंट्रीज के साथ ही हम अपनी रक्षा विज्ञान सम्बन्धी बातों का आदान प्रदान न करें बल्कि और देशों से भी जिन्होंने रक्षा विज्ञान में उन्नति की है, जैसे सोवियट रूस और दूसरे अन्य देश हैं उनके वैज्ञानिकों से भी इस विषय में आदान प्रदान किया जाये ?

प्रतिरक्षा मंत्री (डा० काटजू) : आपने जो फरमाया वह काबिले गौर तलब बात है । लेकिन यह जो कमेटी है यह तो कामनवेल्थ देशों की कमेटी है और सन् ५० से चलती आ रही है और वह सिलसिला अभी तक जारी है ।

†श्री कामत : क्या भारत को दूसरे किसी देश, विशेषकर रूस और अमेरिका ने अपने रक्षा विज्ञान सम्मेलनों में भाग लेने के लिये निमंत्रित किया है और यदि हां, तो क्या सरकार ने अब तक ऐसे किसी निमंत्रण को स्वीकार या अस्वीकार किया है ?

†डा० काटजू : मुझे इस प्रश्न की पूर्व सूचना की आवश्यकता है ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या इस प्रतिनिधि मण्डल ने अपनी वापसी के पश्चात् सरकार को रक्षा मंत्रालय के गवेषणा विभाग का पुनर्नवन करने के बारे में कोई प्रस्थापना प्रस्तुत की है ?

†मूल अंग्रेजी में

डा० काटजू : अभी तक नहीं हुआ है। कमेटियों के जो मेम्बर गये थे, वे अभी वापस नहीं आये हैं। वह वापिस आकर जो रिपोर्ट करेंगे तब उस सवाल पर विचार होगा।

†श्री जोकीम आलवा : क्या हमारे प्रतिनिधि इस विज्ञान सम्मेलन के बन्द और खुले दोनों प्रकार के प्रत्येक सत्र में जा सके थे ?

†डा० काटजू : मैं समिति के सदस्यों की वापिसी पर उनके प्रतिवेदन की प्रतीक्षा करूंगा।

मालाबार का भूतत्वीय सर्वेक्षण

†*५३१. श्री बी० पी० नायर : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत सरकार ने १९४८ में दक्षिण भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण के अनुसंधान-लखों के प्रकाशन के उपरान्त ५०० वर्गमील के क्षेत्र में विद्यमान सोने की खोज करने की दृष्टि से मालाबार का कोई विस्तृत सर्वेक्षण किया है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : १९५२ में भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण विभाग के द्वारा मद्रास के वैनाद क्षेत्र में, जो कि सोने के साथ लोह माक्षीक (आयरन पाइराइट्स) के लिये प्रसिद्ध हैं, प्राचीन एल्फा तथा हेवरवुड की खानों का एक विस्तृत परीक्षण किया गया था।

एल्फा खानों में विद्यमान कुछ एक सीमित अंशों के अतिरिक्त, अन्य स्थानों पर गन्धक तथा सोने के अंश इतने कम हैं कि वहां पर बड़े पैमाने की कोई खोज करने से कोई लाभ न होगा।

†श्री बी० पी० नायर : परन्तु जिस रिपोर्ट के आधार पर मैं प्रश्न पूछ रहा हूं, उससे प्रतीत होता है कि लगभग १८८० में लन्दन के समाचार पत्रों में यह समाचार छपने पर कि मालाबार के कुछ क्षेत्रों में सोना पाये जाने की सम्भावना है, लन्दन में सोने के बाज़ार में सरगर्मी आ गई तथा वहां पर सोने की खोज करने के लिये लन्दन में ३३ समवाय बन गये। इस के बाद इस प्रयोजन के लिये ११ या १२ समवायों को अच्छी प्रकार से वित्त पोषित किया गया, और अन्त में ये सभी समवाय कुप्रबन्ध के कारण समाप्त हो गये।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह सारा भाषण किस लिये ? कोई एक प्रश्न पूछना चाहिये था।

†श्री बी० पी० नायर : इसलिये मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या इस सम्बन्ध में दी गई इतनी स्पष्ट जानकारी को ध्यान में रखते हुये उस सारे क्षेत्र का कोई विस्तृत सर्वेक्षण किया गया है ?

†सरदार मजीठिया : इसके सम्बन्ध में अत्यन्त स्पष्ट जानकारी तो यह है कि वहां पर पाई जाने वाली गन्धक २ प्रतिशत से भी कम है जो कि बहुत ही थोड़ी है, अतः उसे निकालने से कोई लाभ नहीं।

†श्री बी० पी० नायर : यह देखा गया है कि सोना स्फटिक पट्टिकाओं में पाया जाता है और इस प्रकार की स्फटिक पट्टिकायें इस सारे क्षेत्र में विद्यमान हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : इन के सम्बन्ध में क्या आप उसके परिणामों के बारे में पूछ रहे हैं, अथवा उन्हें यह जानकारी दे रहे हैं कि वे इसके उपरान्त किस प्रकार से काम चलायें ?

†श्री बी० पी० नायर : मेरा प्रश्न यह है कि इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह सर्वज्ञात है कि इस सारे क्षेत्र में पाई जाने वाली स्फटिक पट्टिकाओं, पतली तह वाली चट्टानों तथा किन्हीं विशेष चट्टानों में सोना विद्यमान है, क्या इन चट्टानों की, जिन्हें कि दरवेरियन चट्टानें कहते हैं, कोई प्रारम्भिक जांच करने के सम्बन्ध में कोई प्रयत्न किया गया है ?

†सरदार मजीठिया : जैसा कि मैंने कहा है इस मंत्रालय के पास उसके सम्बन्ध में इससे अधिक और कोई जानकारी नहीं है। मालाबार में भरनद ताल्लुक में भी कुछ सामग्री है, परन्तु अभी तक कोई

परिणाम नहीं निकला है, यद्यपि प्रारम्भिक जांच से पता चलता है कि परिणाम आशाजनक होंगे।

†श्री बी० पी० नायर : डॉक्टर एम० एस० कृष्णन ने रिपोर्ट दी है कि एक व्यवस्थित जांच अत्यन्त महत्वपूर्ण सिद्ध होगी। क्या इस प्रकार की कोई जांच की गई है ?

†सरदार मजीठिया : जी, हां। जांच की गई है और प्रतिवेदन अभी तक मंत्रालय के पास है और वह उस पर विचार कर रहा है।

संश्लेषित तेल गवेषणा

†*५३७. श्री डी० सी० शर्मा : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५४-५५ में संश्लेषित तेल गवेषणा पर कितना खर्च आया था ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : लगभग ५०,००० रुपये।

†श्री डी० सी० शर्मा : गवेषणा की मुख्य मद्दे क्या क्या थीं अथवा इस बोर्ड द्वारा किन-किन मुख्य परियोजनाओं की जांच की गयी थी ?

†सरदार मजीठिया : गवेषणा की मुख्य मद्दे—सैद्धान्तिक तथा व्यावहारिक ठोस, तरल तथा गैस की ईन्धनों और कोयले के बारे में थीं।

†श्री डी० सी० शर्मा : क्या उस गवेषणा के परिणामों का औद्योगिक प्रयोजनों में उपयोग करने के सम्बन्ध में कोई प्रयत्न किया गया है और यदि हां, तो किस प्रकार से ?

†सरदार मजीठिया : हम इसी उद्देश्य से ही तो ये गवेषणायें कर रहे हैं; और जब भी हम उन गवेषणाओं को सफल पाते हैं, उनके परिणामों के सम्बन्ध में उद्योग को सूचित कर देते हैं ताकि वह उनका उपयोग कर सकें।

†श्री पी० सी० बोस : यह गवेषणा कार्य किस संस्था में किया गया था, और क्या वैज्ञानिक भारतीय थे अथवा विदेशी ?

†सरदार मजीठिया : यह गवेषणा कार्य डिगवाडीह की ईन्धन गवेषणा संस्था में हुआ था। जहां तक वैज्ञानिकों का सम्बन्ध है, मेरा विचार है, वे भारतीय हैं।

†श्री डी० सी० शर्मा : इन में से कितनी गवेषणायें सफल सिद्ध हुई हैं और उन में से कितनी गवेषणाओं के परिणामों के सम्बन्ध में उद्योग को सूचित कर दिया गया है ?

†सरदार मजीठिया : यह अभी हाल ही में प्रारम्भ हुई है। इसके सम्बन्ध में मेरे पास ब्योरे नहीं हैं, परन्तु मैं कह सकता हूं कि बड़े बड़े प्रसिद्ध उद्योगपति जिनमें लाला श्रीराम, श्री जे० आर० डी० टाटा, श्री बिड़ला, श्री कस्तूरभाई लालभाई आदि सम्मिलित हैं, एक समिति में हैं जो कि इस मामले पर सोच विचार कर रही है।

स्कूल अन्तिम परीक्षा का पाठ्यक्रम

*५३८. श्री के० सी० सोधिया : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शिक्षा के केन्द्रीय मंत्रणा बोर्ड द्वारा की गई सिफारिश के अनुसरण में स्कूल अन्तिम परीक्षा का पाठ्यक्रम निश्चित करने के लिये एक समिति नियुक्त की है;

(ख) यदि हां, तो उक्त समिति कब नियुक्त की गई थी ;

(ग) इस समिति में कितने सदस्य हैं और उनके नाम क्या हैं, और अब तक इस समिति की कितनी बैठकें हुई हैं; और

†मूल अंग्रेजी में

(घ) इस समिति की रिपोर्ट के कब तक मिलने की सम्भावना है ?

शिक्षा मंत्री क सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४०]

श्री के० सी० सोधिया : इस विवरण में दिया हुआ है कि यह सिलेबी (पाठ्यक्रम) तैयार हो गये हैं और यह सिलेबी इम्तहान के हैं । तो मैं जानना चाहता हूँ कि यह इम्तहान मैट्रिकुलेशन के बदले में होगा या यह कोई दूसरा सप्लीमेंट्री (अनुपूरक) इम्तहान होगा ।

†डा० एम० एम० दास : ये पाठ्यक्रम उच्चतर माध्यमिक विद्यालयों के ढंग के बहुप्रयोजनीय विद्यालयों के लिये तैयार किये गये हैं ।

†उपाध्यक्ष महोदय : अब डा० रामा राव ।

†श्री के० सी० सोधिया : क्या बहुप्रयोजनीय विद्यालयों के विद्यार्थियों को अनुमति होगी कि ...

†उपाध्यक्ष महोदय : मैंने डा० रामा राव को बुलाया है ।

†डा० रामा राव : क्या कारण है कि इन दस सदस्यों में से ६ सदस्य दिल्ली से हैं, और ब्रावणकोर-कोचीन, मद्रास, आन्ध्र, उड़ीसा अथवा दक्षिण के किसी भी अन्य राज्य से एक भी व्यक्ति नहीं लिया गया है ? क्या यह समिति केवल उत्तरी भारत के लिये है अथवा सारे भारत के लिये ?

†श्री नम्बियार : दक्षिण को छोड़ दिया गया है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न का उत्तर देने दीजिये ।

†डा० एम० एम० दास : मैं इस के सम्बन्ध में पूछ ताछ करूंगा ।

श्री के० सी० सोधिया : यह जो नया इम्तहान है इसमें बैठने वाले जो लड़के हैं वे मैट्रिकुलेशन में बिठाये जायेंगे या नहीं ?

†डा० एम० एम० दास : मैं ने कहा है कि यह उच्चतर माध्यमिक विद्यालयों के लिये हैं ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि ज़हां-जहां पर यह मल्टी परपज (बहु-प्रयोजनीय) स्कूल खोले जा रहे हैं वहां उनके लिये केन्द्रीय सरकार क्या सहायता देगी ।

†डा० एम० एम० दास : यह प्रश्न इस सभा में कई बार पूछा जा चुका है, और मैं ने कहा है कि पूंजी व्यय का ६६ प्रतिशत केन्द्रीय सरकार द्वारा वहन किया जायेगा तथा— मैं स्मरण के आधार पर बोल रहा हूँ— आवर्तक व्यय का लगभग २५ प्रतिशत केन्द्रीय सरकार द्वारा वहन किया जायेगा ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

सांस्कृतिक प्रतिनिधि-मंडल

†*५३२. { श्री क० के० दास :
चौधरी मुहम्मद शफी :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चाल वित्तीय वर्ष में आज तक कितने सांस्कृतिक प्रतिनिधिमंडल भारत आए हैं;

(ख) इन प्रतिनिधिमंडलों पर भारत सरकार द्वारा कितना खर्च किया गया है; और

(ग) उपरोक्त अवधि में इस देश से विदेशों को कितने सांस्कृतिक प्रतिनिधिमंडल भजे गये हैं तथा उन पर कितना खर्च आया है ?

†मूल अंग्रेजी में

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) चार ।

(ख) ३,६३,००० रुपये मंजूर किये गये हैं ।

(ग) चार, जिनके लिये ३,५६,४०१ रुपये मंजूर किये गये हैं ।

हीरे

†*५३४. श्री इब्राहीम : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४ तथा १९५५ में भारत में हीरों की खानों से कितनी-कितनी मात्रा में हीरे प्राप्त हुए हैं; और

(ख) उपरोक्त काल में इन खानों से स्वामित्व के रूप में कुल कितनी राशि प्राप्त हुई है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क)

	१९५४	१८०० कैरट
	१९५५	१५८८ कैरट
(ख)	१९५४-५५ (वित्तीय वर्ष)	८८,२०५ रुपये
	१९५५-५६ (वित्तीय वर्ष)	६७,३१२ रुपये

पन्नी वर्षों के अनुसार आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

नाहरकाटिया में तेल का कुआँ

†*५४१. श्री शिव मूर्ति स्वामी : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आसाम में नाहरकाटिया में जो हाल में एक कुआँ तैयार किया गया है, उसमें १०,००० फुट की गहराई पर तेल पाया गया है;

(ख) यदि हां, तो उससे कितना तेल निकलने का अनुमान है; और

(ग) क्या हुगरीजन और मोरन क्षेत्रों में तेल की खोज करने के लाइसेंस 'आसाम ऑयल कम्पनी' को दिये गये हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी, हां ।

(ख) अभी कोई अनुमान बताना संभव नहीं है, क्योंकि अभी तक कुएँ की क्षमता का निश्चय नहीं हो पाया है ।

(ग) जी, हां ।

अन्तर्राष्ट्रीय भू-भौतिकीय वर्ष

†*५४५. श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अन्तर्राष्ट्रीय भू-भौतिकीय वर्ष १९५७-५८ के सम्मेलन में लगाये जाने वाले पहले कृत्रिम भूमि के उपग्रह को देखने के लिये भारत में क्या कोई प्रबन्ध किया गया है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : उपग्रह के लगाये जाने के बारे में जब अधिक ब्यौरा प्राप्त हो जायेगा उसके पश्चात् उपग्रह को रौकेट के द्वारा देखने की व्यवस्था पर विचार किया जाएगा ।

भारतीय खान और व्यावहारिक भूतत्वविधान स्कूल, धनबाद

†*५४८. चौ० रघुवीर सिंह : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

†मूल अंग्रेजी में

(क) क्या यह सच है कि प्रति वर्ष भारतीय खान और व्यावहारिक भूतत्व स्कूल, धनबाद में विद्यार्थियों का प्रवेश प्रत्येक वर्ष होता है;

(ख) यदि हां, तो पिछले वर्ष कितने विद्यार्थियों का प्रवेश हुआ और उनके प्रवेश के लिये किस प्रक्रिया का प्रयोग किया गया; और

(ग) क्या यह सच है कि कुछ विद्यार्थियों को, जिन्होंने डिप्लोमा परीक्षाएं पास की थीं, उच्च प्रशिक्षण के लिये विदेश भेजा गया था ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबंध संख्या ४१]

आई० ए० एस० पदाधिकारियों की सेवा निवृत्ति

†*५४६. श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दूसरी पंचवर्षीय योजना काल में कितने आई० ए० एस० पदाधिकारियों के सेवा निवृत्त होने की संभावना है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : ८३ ।

तांबे की खानें

†*५५१. सरदार इकबाल सिंह : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले तीन वर्षों में किन-किन स्थानों पर तांबे की खानों का पता लगा है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : पिछले तीन वर्षों में भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण विभाग द्वारा नागपुर जिले की उमरेर तहसील में केवल एक नई तांबे की खान पाई गई है ।

संयुक्त सैन्य-सेवा पक्ष की परीक्षा

†*५५५. श्री इब्राहीम : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संघ लोक-सेवा आयोग द्वारा ली जाने वाली संयुक्त सैन्य-सेवा पक्ष की परीक्षाओं में बैठने वाले राष्ट्रीय सेना छात्र दल के विद्यार्थियों को कुछ रियायतें दी जाती हैं; और

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार की रियायतें दी जाती हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी, नहीं !

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

युद्ध-सेवा अभ्यर्थी

†३००. श्री नम्बियार : क्या गृह-कार्य मंत्री लोक-सभा के पटल पर निम्न पत्र रखने की कृपा करेंगे :

(क) भारत सरकार की सेवा में लगे हुए युद्ध-सेवा अभ्यर्थियों के वेतन नियत करने, सेवा लाभ आदि के बारे में भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों ने आज तक जो नियम और आदेश जारी किये हैं, उनकी प्रतियां ।

(ख) ३१ दिसम्बर, १९५५, को इन नियमों और आदेशों के अन्तर्गत कितने कर्मचारी आते हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) इस विषय पर गृह-कार्य, प्रतिरक्षा और रेलवे (रेलवे बोर्ड) मंत्रालयों द्वारा जारी किये गये आदेशों का एक पूरा सेट लोक-सभा के पटल पर रखा

जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एस-८०/५६]

(ख) जानकारी एकत्र की जा रही है और जब पूरी हो जाएगी, तब लोक-सभा के पटल पर रख दी जाएगी।

हिन्दी का प्रयोग

†३०१. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जिन राज्यों ने अब तक हिन्दी को अपनी राजभाषा के रूप में स्वीकृत किया है उनके नाम क्या हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : प्राप्य जानकारी के अनुसार निम्न राज्यों ने, विधि द्वारा, हिन्दी को सरकारी प्रयोजनों के लिये उपयोग की जाने वाली भाषा के रूप में स्वीकार कर लिया है :—

१. (१) अजमेर
- (२) बिहार
- (३) मध्य भारत
- (४) मध्य प्रदेश
- (५) राजस्थान
- (६) उत्तर प्रदेश

२. कुछ अन्य राज्यों ने हिन्दी को कुछ उल्लिखित प्रयोजनों के लिये, जैसे कि संकल्प, विधेयक तथा अधिनियम, न्यायालय की कार्यवाहियों में उपयोग की जाने वाली भाषा के रूप में स्वीकार किया है।

विदेशी पूंजी का विनियोजन

†३०२. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री जी० पी० सिन्हा :
श्री अनिरुद्ध सिंह :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में भारत में कितनी विदेशी पूंजी लगाई गई थी—इस सम्बन्ध में विदेशी गैर-सरकारी पूंजी, विदेशी सरकारी पूंजी और संस्थाओं की पूंजी के पृथक् आंकड़े बताये जायें;

(ख) इसी अवधि में कितनी विदेशी पूंजी भारत से बाहर गई थी—पूंजी के प्रत्येक वर्ग के पृथक् आंकड़े बताए जायें; और

(ग) विदेशों के पूंजी लगाने वालों ने किस सीमा तक भारत में अपने लाभों को फिर से विनियोजित किया या अपने लोगों को भारत से बाहर भेजा।

†वित्त उपमंत्री (श्री बी० आर० भगत) : (क) भारत में विनियोजन के लिये संस्थाओं और गैर-सरकारी पक्षों से १९५५ में २.३५ करोड़ रुपये नक़द प्राप्त हुए थे। अन्य प्रकार की पूंजीयों के सम्बन्ध में कोई जानकारी प्राप्त नहीं है।

(ख) १९५५ में भारत से कारबार में लगी पूंजी में से ८.९७ करोड़ रुपये प्रत्यावर्तित किये गए थे। एक विवरण संलग्न है जिसमें विभिन्न वर्गों की चर्चा है। [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४२]

(ग) लाभों को किस सीमा तक पुनः विनियोजित किया जा रहा है। इस सम्बन्ध में जानकारी प्राप्य नहीं है। १९५५ में ३०.६२ करोड़ रुपये विदेशी सार्थों और समवायों द्वारा लाभ की राशि के रूप में विदेश विप्रेषित किये गए थे।

नोट

†३०३. श्री इब्राहीम : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में नासिक की करेंसी नोट्स प्रैस में कुल कितने मूल्य के विभिन्न मूल्यों के नोट छापे गए; और

(ख) इसी अवधि में विदेशों के लिये कुल कितने मूल्य के नोट छापे गये ?

†राजस्व और प्रतिरक्षा व्यय मंत्री (श्री ए० सी० गुह) : १९५५ में, करेंसी नोट प्रैस, नासिक रोड में आठ सौ तैंतीस करोड़, अड़तालीस लाख, उन्नतीस हजार दो सौ चालीस रुपये के अंकित मूल्यों के करेंसी तथा बैंक नोट छापे गए ।

(ख) १९५५ में केवल चार करोड़ रुपये के अंकित मूल्यों के करेंसी नोट विदेशों के लिए छापे गए ।

शिक्षा मंत्रालय के प्रकाशन

†३०४. { श्री एम० एल० द्विवेदी :
श्री सी० डी० पांडे :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ के दौरान में शिक्षा मंत्रालय ने कौन-कौन से प्रकाशन निकाले हैं;

(ख) क्या मंत्रालय के प्रकाशनों का प्रारूप कुछ संगठनों आदि को उनकी मंत्रणा और राय के लिये छपने से पहले भेजा जाता है; और

(ग) यदि हां, तो ऐसे प्रकाशनों का स्वरूप क्या है और संगठनों के नाम क्या हैं ?

शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) यह जानकारी "प्रकाशनों का सूचीपत्र, १९५६" में दी गई है, जिसकी प्रतियां संसद के पुस्तकालय में मौजूद हैं ।

(ख) नहीं

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

आयुध निकाय (ऑर्डनेंस कोर)

†३०५. श्री एस० सी० सामन्त : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आयुध निकाय (ऑर्डनेंस कोर) के सैनिक कर्मचारियों को वेतन की वार्षिक वृद्धि का कोई लाभ प्रदान नहीं किया जाता;

(ख) यदि हां, तो क्या उन्हें कोई अन्य सुविधायें दी जाती हैं;

(ग) क्या उन्हें क्रमोन्नति (अपग्रेडिंग) का कोई अवसर मिलता है;

(घ) यदि हां, तो ऐसा किस प्रकार किया जाता है; और

(ङ) १९५२ से अब तक कितने व्यक्तियों की क्रमोन्नति (अपग्रेडिंग) की गई है ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (डा० काटजू) : (क) वर्तमान वेतन संहिता के अधीन जमादार, रिसालदार, सूबेदार और आयुक्त अधिकारियों को छोड़ कर शेष सैनिक कर्मचारियों के लिए वार्षिक वेतन वृद्धि की कोई व्यवस्था नहीं है ।

(ख) प्रशिक्षित सैनिकों को, चाहे वे आयुध निकाय (ऑर्डनेंस कोर) में हों या सेना के अन्य अंगों में, उनके कार्य वर्ग (ट्रेड ग्रुप) और वर्गीकरण के अनुसार २५ रुपये से लेकर ६० रुपये प्रति मास तक मूल वेतन मिलता है । इस के अतिरिक्त लांस नायक, नायक और हवलदारों को उच्चतर श्रेणी (रैंक) नियुक्ति के लिए ५ रुपये से लेकर ३० रुपये तक प्रति मास श्रेणी (रैंक)

नियुक्ति वेतन दिया जा सकता है और साथ ही पांच वर्ष की सेवा के पश्चात् २/८/- रुपये प्रति मास और कुल १० वर्ष की सेवा के पश्चात् अग्रेतर २/८/- रुपये प्रतिमास वेतन वृद्धि भी दी जा सकती है। इसके अतिरिक्त कुछ शर्तों के अधीन, नायक और हवलदार की श्रेणियों (रैंक्स) में सेवा के लिए 'अच्छी सेवा वेतन' (गुड सर्विस पे) भी दिया जा सकता है।

(ग) जी हां, यदि वे वरिष्ठता, अर्हता, प्रशिक्षण आदि और रिक्त स्थानों की प्राप्यता के सम्बन्ध में निर्धारित शर्तों को पूरा करते हों तो उन्हें उसी श्रेणी (रैंक) और कार्य वर्ग (ट्रेड ग्रुप) के उच्चतर वर्ग (क्लास) में, या उच्चतर श्रेणी (रैंक) में क्रमोन्नति का अवसर भी मिलता है।

(घ) तथा (ङ). १ जनवरी और १ जुलाई को वर्ष में दो बार उसी श्रेणी (रैंक) और कार्य वर्ग (ट्रेड ग्रुप) में उच्चतर श्रेणी में क्रमोन्नति की जाती है। जनवरी १९५२ से अब तक ७,२६६ अन्य श्रेणियों के व्यक्तियों (अदर रैंक्स) की इस प्रकार क्रमोन्नति की जा चुकी है। जब कभी भी कोई रिक्त स्थान होता है, उच्चतर श्रेणी में पदोन्नति की जाती है।

चोरी-छिपे लाया गया सोना

†३०६. { श्री डी० सी० शर्मा :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पश्चिमी पाकिस्तान सीमा पर १ दिसम्बर, १९५५ से अब तक सोने की कितनी मात्रा जब्त की गई है ?

†राजस्व और प्रतिरक्षा व्यय मंत्री (श्री ए० सी० गुह) : पश्चिमी पाकिस्तान सीमा पर १ दिसम्बर, १९५५ और ३१ जनवरी, १९५६ के बीच के समय में १६३ तोले सोना जब्त किया गया था।

राज्यों का अनुदान

†३०७. श्री बी० डी० पांडे : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९४७ से १९५५ तक निम्न राज्य सरकारों को सहायक अनुदानों या सहायता के रूप में कितनी रकम दी गई थी :

(१) पेप्सू और

(२) हिमाचल प्रदेश ?

†वित्त उपमंत्री (श्री बी० आर० भगत) : १९४७ से १९५५ तक पेप्सू और हिमाचल प्रदेश सरकारों को सहायक अनुदानों या सहायता के रूप में जो रकम दी गई वह इस प्रकार है :-

(१) पेप्सू—२,६६,१५,३३१ रुपये

(२) हिमाचल प्रदेश—४,२१,८६,८६६ रुपये

इंडियन स्कूल ऑफ माइन्स एन्ड एप्लॉइड ज्योलोजी

†३०८. श्री के० सी सोधिया : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री टेबल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें निम्नलिखित बातें दिखाई गई हों :

(क) १९५३-५४ और १९५४-५५ के दौरान में इंडियन स्कूल ऑफ माइन्स एन्ड एप्लॉइड ज्योलोजी द्वारा ली गई विभिन्न परीक्षाओं में कुल कितने परीक्षार्थी बैठे और कुल कितने उत्तीर्ण हुए ;

(ख) कितने उत्तीर्ण परीक्षार्थी उच्च शिक्षा प्राप्त करने के लिये गये;

(ग) उक्त स्कूल में कुल कितनी सरकारी छात्रवृत्तियां दी गईं, और उन दो वर्षों में उनकी राशि क्या थी; और

(घ) इन दो वर्षों में स्कूल का समस्त व्यय कितना था ?

†मूल अंग्रेजी में

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) से (घ). आवश्यक जानकारी विवरण पत्र के रूप में साथ में लगाई जाती है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४३]

सैनिक कब्रिस्तान

†३०६. श्री डी० सी० शर्मा : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या दिल्ली छावनी में सैनिक कब्रिस्तान बन कर तैयार हो गया है; और
- (ख) यदि हां, तो भारत सरकार द्वारा इस पर कुल कितना व्यय किया गया है ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) जी हां ।

(ख) भारत सरकार द्वारा कुछ भी व्यय नहीं किया गया है ।

अनुसूचित जातियों के उत्थान के लिये अनुदान

†३१०. श्री एन० राचय्या : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५५-५६ के दौरान में मैसूर राज्य को अनुसूचित जातियों के उद्धार के लिये कुल कितना अनुदान दिया गया;

(ख) ये अनुदान किन योजनाओं के लिये दिये गये; और

(ग) क्या मैसूर राज्य की प्रारम्भिक, माध्यमिक तथा उच्च पाठशालाओं में पढ़ने वाले अनुसूचित जाति के विद्यार्थियों के भोजन, निवास, छात्रवृत्ति तथा अन्य सुविधाओं के लिये भी कुछ अनुदान दिया गया ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) अस्पृश्यता को दूर करने के लिये राज्य को २.६१ लाख रुपये की राशि मंजूर की गई है । इसमें से १.४५५ लाख रुपये दिये जा चुके हैं । अवशेष राशि वित्तीय वर्ष की समाप्ति के पूर्व, राज्य सरकार द्वारा विभिन्न योजनाओं के सम्बन्ध में किये गये वास्तविक व्यय—उनकी अपनी निधि में से किये गये व्यय सहित—के पूर्ण विवरणों की प्राप्ति होने पर दे दी जायेगी ।

(ख) पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४४]

(ग) जी नहीं ।

केन्द्रीय सचिवालय में एसिस्टेंटों (सहायकों) की नियुक्ति

†३११. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५५ में केन्द्रीय सचिवालय में कितने एसिस्टेंटों (सहायकों) की नियुक्ति हुई है;

(ख) ये नियुक्तियां किस प्रकार हुई हैं;

(ग) इस के लिये क्या अर्हताएं विहित की गई हैं; और

(घ) कितने व्यक्तियों ने इसके लिये आवेदन किया था ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) अनुमान है कि सीधी नियुक्तियों के सम्बन्ध में पूछा गया है । वर्ष १९५५ में कोई सीधी नियुक्ति नहीं हुई है । संघ लोकसेवा आयोग ने १९५५ में दो परीक्षाएँ लीं, उनमें से एक अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के सदस्यों के लिये थी । सफल अभ्यर्थियों को नियुक्ति किया जा रहा है । दूसरी परीक्षा सभी जातियों के सदस्यों के लिये थी । परीक्षा फल अभी घोषित नहीं किये गये हैं ।

(ख) संघ लोकसेवा आयोग द्वारा ।

(ग) २१ से २८ वर्ष के बीच की आयु का किसी भी मान्यता प्राप्त विश्वविद्यालय का स्नातक ।

†मूल अंग्रेजी में

(घ) संघ लोकसेवा आयोग को अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये हुई परीक्षा में बैठने के लिये ५६४ व्यक्तियों ने और सब के लिये हुई परीक्षा में बैठने के लिये ७,२२० व्यक्तियों ने आवेदनपत्र भेजे थे ।

कहवा उद्योग

† ३१२. श्री डी० सी० शर्मा : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जनवरी १९५५ से कहवा उद्योग से प्राप्त लाभ की कितनी राशि बाहर भेजी गई ?

† वित्त उपमंत्री (श्री बी० आर० भगत) : जनवरी से दिसम्बर १९५५ के दौरान में ८.३२ लाख रुपये विदेशों को भेजे गये ।

पंजाब में स्मारक

† ३१३. श्री डी० सी० शर्मा : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब राज्य के सुरक्षित स्मारकों के नाम क्या हैं; और

(ख) वर्ष १९५६-५७ में उनकी मरम्मत तथा व्यवस्था में कितना व्यय करने का विचार है ?

† शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) एक विवरण संलग्न है ।
[देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४५]

(ख) ३२,२८३ रुपये ।

केन्द्रीय औषधि गवेषणा संस्था, लखनऊ

† ३१४. श्री डी० सी० शर्मा : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय औषधि गवेषणा संस्था, लखनऊ के संधारण पर आजकल कितना वार्षिक व्यय किया जाता है;

(ख) वहां कार्य करने वाले पदाधिकारियों और कर्मचारियों की कुल संख्या क्या है;

(ग) क्या इससे सरकार को कुछ आय होती है; और

(घ) यदि हां, तो कितनी ?

† प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : (क) इस समय वार्षिक आवर्तक व्यय लगभग १० लाख रुपये है ।

(ख) २८६ ।

(ग) और (घ). परीक्षण शुल्क तथा प्रयोगशाला के पशुओं की बिक्री से अब तक ५,५३१ रुपये १२ आने ६ पाई की प्राप्ति हुई है ।

केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड

† ३१५. { ठाकुर युगल किशोर सिंह :
श्री अस्थाना .

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के द्वारा १९५४ और १९५५ में बिहार के कुल कितने आवेदनपत्रों को अस्वीकृत किया गया;

(ख) वर्ष १९५४-५५ में बिहार राज्य की विभिन्न संस्थाओं के किन प्रयोजनों के लिये अनुदान दिया गया और उनके नाम क्या हैं;

(ग) किन शर्तों पर ये अनुदान दिये गये हैं; और

(घ) क्या वे शर्तें पूरी की गई हैं ?

† शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) वर्ष १९५३-५४, १९५४-५५ और १९५५-५६ में १४ आवेदनपत्र अस्वीकृत किये गये (यह अभिलेख वित्तीय वर्ष के अनुसार रखा जाता है) ।

(ख) अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४६]

(ग) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के द्वारा दिये जाने वाले अनुदानों के साथ सामान्यतः जो शर्तें लगाई जाती हैं उन्हें दिखाने वाला एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४६]

(घ) जिन संस्थाओं को १९५३-५४ और १९५४-५५ में अनुदान दिया गया था उन्होंने उक्त शर्तें पूरी की हैं । जिन संस्थाओं को १९५५-५६ में अनुदान दिया गया है उनके सम्बन्ध में जानकारी कुछ समय पश्चात् उपलब्ध हो सकेगी ।

पुनर्वास वित्त प्रशासन

† ३१६. सरदार इकबाल सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९५५-५६ में अब तक पुनर्वास वित्त प्रशासन के द्वारा पंजाब और पेप्सू के कितने विस्थापित व्यक्तियों को ऋण दिया जाना स्वीकृत किया गया है ?

† राजस्व और प्रतिरक्षा व्यय मंत्री (श्री ए० सी० गुह) : कुछ समय से पश्चिमी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियों की ओर से कोई आवेदनपत्र नहीं मांगा गया है और न ही कोई प्राप्त हुआ है; किन्तु पुराने आवेदनपत्रों में से १ अप्रैल, १९५५ से २८ फरवरी, १९५६ तक दो व्यक्तियों को ऋण मंजूर किया गया है ।

राज भाषा आयोग

† ३१७. { सरदार इकबाल सिंह :
श्री आर० के० गुप्त :

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

(क) राजभाषा आयोग की अब तक कुल कितनी बैठकें हुई हैं; और

(ख) आयोग ने अब तक कुल कितने स्थानों का दौरा किया है ?

† गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). आयोग ने अब तक सौराष्ट्र, बम्बई, मध्य प्रदेश, पश्चिमी बंगाल, आसाम, उड़ीसा, हैदराबाद, आंध्र, मद्रास, मैसूर, त्रावनकोर-कोचीन, दिल्ली, मध्य भारत और राजस्थान का दौरा किया है । दौरों के दिनों में आयोग की बैठक यात्रा के दिनों को छोड़कर, प्रतिदिन प्रातः और सायं दो बार तीन-तीन घंटों के लिये होती है ।

भूतपूर्व सैनिक

† ३१८. श्री हेम राज : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५४-५५ और १९५५-५६ में बुनियादी कृषि में कितने भूतपूर्व सैनिकों को प्रशिक्षण मिला था; और

(ख) वर्ष १९५६-५७ में कितने व्यक्तियों को प्रशिक्षित करने का विचार है ?

†प्रतिरक्षा मंत्री (डा० काटजू): (क) वर्ष १९५४-५५ में ६३ भूतपूर्व सैनिकों ने बुनियादी कृषि का प्रशिक्षण प्राप्त किया और १९५५-५६ में १८३ व्यक्ति प्रशिक्षण ले रहे हैं ।

(ख) वर्ष १९५६-५७ में ३०० भूतपूर्व सैनिकों को प्रशिक्षित करने का विचार है ।

अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों से एसिस्टेंटों सहायकों की भर्ती

†३१६. श्री राम दास : क्या गृह-कार्य मंत्री २२ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ६०१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि अर्हता प्राप्त अभ्यर्थियों में से ३१ जनवरी, १९५६ तक केन्द्रीय सचिवालय में कितने व्यक्तियों की नियुक्ति हुई है?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : अब तक ४६ व्यक्तियों की नियुक्ति हुई है, अवशेष व्यक्तियों को, आवश्यक प्रारम्भिक बातों यथा डाक्टरी परीक्षा इत्यादि के हो जाने पर नियुक्त कर लिया जायेगा ।

दैनिक संक्षेपिका
[बुधवार, ७, मार्च १९५६]

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

४८२-५०१

तारांकित

प्रश्न संख्या

५३३	एम० ई० एस० के ठेके	...	४८२
५३५	सैनिक संगीत स्कूल, पंचमढी	...	४८२-८३
५३६	मिलिटरी इन्जीनियरिंग सर्विस के कर्मचारी		४८३-८४
५३६	भारतीय ग्रन्थों का अनुवाद	...	४८५-८६
५४०	प्रतिष्ठित व्यक्तियों के लिए हवाई जहाज		४८६
५४२	युद्ध-सामग्री कारखाने	...	४८६-८८
५४३	अन्दमान और निकोबार द्वीपसमूह		४८८-८९
५४४	संस्कृत विश्वविद्यालय		४८९-९१
५४६	तेल के कुएं	...	४९१
५४७	भारत सरकार में लोअर डिवीजन क्लर्क		४९१-९२
५५२	बहु प्रयोजनीय स्कूल		४९२-९३
५५३	रूसी खनन विशेषज्ञ		४९३-९४
५५४	पौड पावना		४९४-९५
५५६	भूतत्वीय प्रशिक्षण	...	४९५-९६
५५८	कृत्रिम वर्षा	...	४९६-९७
५६०	प्रतिरक्षा सम्बन्धी विज्ञान में गवेषणा	...	४९७-९९
५३१	मालाबार का भूतत्वीय सर्वेक्षण		४९९-५००
५३७	संश्लेषित तेल गवेषणा	...	५००
५३८	स्कूल अन्तिम परीक्षा का पाठ्यक्रम		५००-०१

प्रश्नों के लिखित उत्तर

५०१-१०

तारांकित

प्रश्न संख्या

५३२	सांस्कृतिक प्रतिनिधि मंडल		५०१-०२
५३४	हीरे	...	५०२
५४१	नाहरकाटिया में तेल का कुआँ		५०२
५४५	अन्तर्राष्ट्रीय भू-भौतिकीय वर्ष	...	५०२
५४८	भारतीय खान और व्यावहारिक भूतत्वविधान स्कूल, धनवाद		५०२-०३
५४९	आई० ए० एस० पदाधिकारियों की सेवा निवृत्ति		५०३
५५१	तांबे की खानें	...	५०३
५५५	संयुक्त सैन्य-सेवा पक्ष की परीक्षा	...	५०३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
३००	युद्ध-सेवा अभ्यर्थी	५०३-०४
३०१	हिन्दी का प्रयोग ...	५०४
३०२	विदेशी पूंजी का विनियोजन	५०४-०५
३०३	नोट ...	५०५
३०४	शिक्षा मंत्रालय के प्रकाशन ...	५०५
३०५	आयुध निकाय (ऑर्डनेंस कोर) ...	५०५-०६
३०६	चोरी-छिपे लाया गया सोना ...	५०६
३०७	राज्यों के अनुदान ...	५०६
३०८	इंडियन स्कूल ऑफ माइन्स एण्ड एपलाइड ज्योलोजी ...	५०६-०७
३०९	सैनिक कब्रिस्तान ...	५०७
३१०	अनुसूचित जातियों के उत्थान के लिये अनुदान ...	५०७
३११	केन्द्रीय सचिवालय में एसिस्टेंटों (सहायकों) की नियुक्ति...	५०७-०८
३१२	कहवा उद्योग ...	५०८
३१३	पंजाब में स्मारक ...	५०८
३१४	केन्द्रीय औषध गवेषणा संस्था, लखनऊ	५०८
३१५	केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड	५०८-०९
३१६	पुनर्वास वित्त प्रशासन	५०९
३१७	राज भाषा आयोग ...	५०९
३१८	भूतपूर्व सैनिक ...	५०९-१०
३१९	अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों से एसिस्टेंटों (सहायकों) की भर्ती ...	५१०

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

खण्ड २, १९५६

(५ मार्च से २३ मार्च, १९५६)



सत्यमेव जयते



बारहवां सत्र, १९५६

(खण्ड २ में अंक १६ से अंक ३० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

विषय-सूची

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

(खण्ड २—५ मार्च से २३ मार्च, १९५६)

पृष्ठ

अंक १६, सोमवार, ५ मार्च, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	६८१
विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति	६८१
अनुपूरक अनुदानों की मांगें—रेलवे १९५५-५६	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें, रेलवे, १९५०-५१	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें रेलवे, १९५१-५२	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें रेलवे, १९५२-५३	६८२
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	६८२-७२१
दैनिक संक्षेपिका	७२२

अंक १७, मंगलवार, ६ मार्च, १९५६

आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाने के बारे में प्रक्रिया का प्रश्न	७२३-३२
समिति के लिये निर्वाचन—भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति	७३२
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
ब्रिटिश बैंक दर में परिवर्तन	७३२-३३
रेलवे आय-व्ययक सामान्य चर्चा	७३३-७६
दैनिक संक्षेपिका	७७७

अंक १८, बुधवार, ७ मार्च, १९५६

विशेषाधिकार का प्रश्न—	
सत्र-काल में सदस्य के बन्दीकरण का वारंट	७७६
सभा का कार्य ...	७८४
रेलवे आय-व्ययक सामान्य चर्चा	७८५-८१८
अनुदानों की मांगें—रेलवे	८१८-३८
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८१९-३८
मांग संख्या २—विविध व्यय ...	८१९-३८
मांग संख्या ३—चालू लाइनें आदि के लिये भुगतान ...	८१९-३८
मांग संख्या १४—चालू लाइनों पर काम—(राजस्व)—श्रम कल्याण के अतिरिक्त ...	८१९-३८
मांग संख्या १५—नये रेल-पथों का निर्माण—पूँजी और अवक्षयण रक्षित निधि	८१९-३८
दैनिक संक्षेपिका	८३६

अंक १९, गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

अध्यक्ष का निर्वाचन ...	८४१-४७
तारांकित प्रश्नों के उत्तर की शुद्धि	८४७-४८
सभा का कार्य ...	८४८
अनुदानों की मांगें—रेलवे	८४८-७४
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८४८-७४
मांग संख्या २—विविध व्यय ...	८४८-७४
मांग संख्या ३—चालू लाइनों, आदि के लिये भुगतान ...	८४८-७४
मांग संख्या १४—चालू लाइनों पर काम —(राजस्व)—श्रम कल्याण के अतिरिक्त ...	८४८-७४
मांग संख्या १५—नये रेल-पथों का निर्माण—	
पूँजी और अवक्षयण रक्षित निधि ...	८४८-७४
मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन	८७४-९३
मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—मरम्मत तथा संधारण	८७४-९३
दैनिक संक्षेपिका	८९४

अंक २०, शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६

आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाने के बारे में वक्तव्य	८९५
अनुदानों की मांगें—रेलवे ...	८९५-९२४
मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय-प्रशासन ...	८९५-९१०
मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—	
मरम्मत तथा संधारण ...	८९५-९१०
मांग संख्या ६—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालक कर्मचारी	९११-२४
मांग संख्या ७—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालन (ईंधन) ...	९११-२४
मांग संख्या ८—साधारण कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन ...	९११-२४
मांग संख्या ९—साधारण कार्यवहन व्यय—विविध व्यय	९११-२४
मांग संख्या १०—साधारण कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	९११-२४
राष्ट्रीय विकास (जनता द्वारा भाग लिया जाना) विधेयक	९२४
राष्ट्रीय पर्व और त्यौहार पर सवेतन छुट्टी विधेयक	९२४
श्री काशी-विश्वनाथ मन्दिर विधेयक विचार करने का प्रस्ताव ...	९२४-३५
भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक (धारा ७१-क आदि का हटाया जाना) विचार करने का प्रस्ताव ...	९३५-४३
कारखाना (संशोधन) विधेयक (धारा ५९ के स्थान पर नई धारा का रखा जाना) विचार करने का प्रस्ताव ...	९४३-४५
दैनिक संक्षेपिका	९४६

अंक २१, सोमवार, १२ मार्च, १९५६

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति ...	६४७
लेखानुदानों की मांगें	६४७-५१
आय-व्ययक प्रस्थापनाओं का भेद खुल जाने के बारे में वक्तव्य	६५१-५५
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक	६५५
अनुदानों की मांगें—रेलवे	६५५-७३
मांग संख्या ६—सामान्य कार्यवहन व्यय—संचालन कर्मचारी	६५५-६८
मांग संख्या ७—सामान्य कार्यवहन व्यय—संचालन (ईंधन) ...	६५५-६८
मांग संख्या ८—सामान्य कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त	
संचालन व्यय	६५५-६८
मांग संख्या ९—सामान्य कार्यवहन व्यय—विविध व्यय ...	६५५-६८
मांग संख्या १०—सामान्य कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	६५५-६८
मांग संख्या ११—अवक्षयण रक्षित निधि के लिये विनियोग	६६८-७२
मांग संख्या १२—साधारण राजस्व में देय लाभांश	६६८-७२
मांग संख्या १३—चालू लाइनों पर काम—(राजस्व)—श्रम कल्याण...	६६८-७२
मांग संख्या १६—चालू लाइनों पर काम विस्तार	६६८-७३
मांग संख्या १७—चालू लाइनों पर काम प्रतिस्थापन	६६८-७३
मांग संख्या १८—चालू लाइनों पर काम—विकास निधि ...	६६८-७३
मांग संख्या १९—विशाखापटनम् पत्तन पर पूंजी व्यय	६६८-७३
मांग संख्या २०—विकास निधि के लिये विनियोग	६६८-७३
विनियोग (रेलवे) विधेयक	६७३
१९५५-५६ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे)	
और १९५०-५१, १९५१-५२ और १९५२-५३ के लिये अतिरिक्त	
अनुदानों की मांगें—रेलवे	६७३-६२
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक	६६२
विनियोग (रेलवे) संख्या ३ विधेयक	६६२-६३
विनियोग (रेलवे) संख्या ४ विधेयक	६६३
विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक	६६३
प्रतिलिप्याधिकार विधेयक—	
संयुक्त समिति के बारे में प्रस्ताव	६६३-६५
पीलिया जांच-समिति के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में चर्चा	६६५-१००१
दैनिक संक्षेपिका	१००२-०३

अंक २२, मंगलवार, १३ मार्च, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१००५
राज्य-सभा से संदेश	१००५
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
मनीपुर खाद्यान्न (यातायात) नियंत्रण आदेश,	
१९५१ के अमान्यीकरण से उत्पन्न हुई स्थिति	१००६
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक	१००६

विषय-सूची

	पृष्ठ
विनियोग (रेलवे) विधेयक ...	१००६
विनियोग (रेलवे) संख्या ३ विधेयक	१००७
विनियोग (रेलवे) संख्या ४ विधेयक	१००७
विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक	१००७-०८
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१००८-५१
पीलिया जांच समिति के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में चर्चा	१०५१-६१
दैनिक संक्षेपिका ...	१०६२-६३
 अंक २३, बुधवार, १४ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१०६५
राज्य-सभा से संदेश ...	१०६६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
छयालीसवां प्रतिवेदन ...	१०६६
अवलम्बनीय लोक-महत्व के विषय पर ध्यान दिलाना—	
पूर्वी पाकिस्तान से आये हुए शरणार्थियों का त्रिपुरा में पुनर्वास	१०६६-६७
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक ...	१०६७
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१०६७-११११
दैनिक संक्षेपिका ...	१११२
 अंक २४, गुरुवार, १५ मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
जनसंघ के कार्यकर्त्ता को जम्मू जाने से मना करना	१११३-१४
राज्य-सभा से संदेश ...	१११४
भारतीय पंजीयन (संशोधन) विधेयक (धारा २ आदि का संशोधन)	१११५
मनीपुर राज्य पहाड़ी लोग (प्रशासन) विनियमन (संशोधन)	
विधेयक का वापस लिया जाना ...	१११५
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१११६-६३
दैनिक संक्षेपिका ...	११६४
 अंक २५, शुक्रवार, १६ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	११६५
राज्य-सभा से संदेश ...	११६५-६६, ११६८
प्राक्कलन समिति—तेईसवां प्रतिवेदन ...	११६६
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति—	
तेरहवां प्रतिवेदन	११६६
याचिका समिति—	
आठवां प्रतिवेदन ...	११६६
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	११६७-६७
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
छियालीसवां प्रतिवेदन	११६८
मद्य-निषेध के लिये अन्तिम तारीख नियत करने के बारे में संकल्प	११६८-१२०५, १२०६-१३
सभा-पटल पर रखे गये पत्र के बारे में औचित्य प्रश्न ...	१२०६
दैनिक संक्षेपिका ...	१२१४-१५

अंक २६, सोमवार, १६ मार्च, १९५६	पृष्ठ
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना	१२१७-१८
विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति ...	१२१८
राज्य-सभा से सन्देश	१२१८
प्राक्कलन समिति—	
बाईसवां प्रतिवेदन ...	१२१८
अनुपस्थिति की अनुमति	१२१९
जीवन-बीमा निगम विधेयक—	
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१२१९-७०
दैनिक संक्षेपिका ...	१२७१-७२
अंक २७, मंगलवार, २० मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
हुसैनीवाला हेडवर्क्स पर भारतीय तथा पाकिस्तानी सैनिक टुकड़ियों में मुठभेड़	१२७३
उपाध्यक्ष का निर्वाचन ...	१२७४-७६
विदेशी मामलों के सम्बन्ध में वक्तव्य	१२७६-८२
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	१२८२
जीवन-बीमा निगम विधेयक	१२८२
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१२८२-१३१०
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना	१३११-३१
दैनिक संक्षेपिका ...	१३३२
अंक २८, बुधवार, २१ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	१३३३
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सैंतालीसवां प्रतिवेदन ...	१३३३
अनुदानों की मांगें— ...	१३३४-६७
मांग संख्या ११—प्रतिरक्षा मंत्रालय ...	१३३४-६७
मांग संख्या १२—प्रतिरक्षा सेवायें,—क्रियाकारी-सेना ...	१३३४-६७
मांग संख्या १३—प्रतिरक्षा सेवायें,—क्रियाकारी-नौ-सेना	१३३४-६७
मांग संख्या १४—प्रतिरक्षा सेवायें—क्रियाकारी-वायु बल	१३३४-६७
मांग संख्या १५—प्रतिरक्षा सेवायें—अक्रियाकारी व्यय	१३३४-६७
मांग संख्या १६—प्रतिरक्षा मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	१३३४-६७
मांग संख्या ११७—प्रतिरक्षा पर पूंजी व्यय ...	१३३४-६७
दैनिक संक्षेपिका ...	१३६८
अंक २९, गुरुवार, २२ मार्च, १९५६	
प्रश्नों की ग्राह्यता के बारे में घोषणा	१३६९
सभा का कार्य	१३६९-१४००
अनुदानों की मांगें ...	१४००-६२
मांग संख्या ५—संचार मंत्रालय ...	१४००-६२
मांग संख्या ६—भारतीय डाक तथा तार विभाग (कार्यवहन व्यय सहित)	१४००-६२

	पृष्ठ
मांग संख्या ७—अन्तरिक्ष विज्ञान	१४००-६२
मांग संख्या ८—समुद्र पार संचार सेवा	१४००-६२
मांग संख्या ९—उड्डयन	१४००-६२
मांग संख्या १०—संचार मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय	१४००-६२
मांग संख्या ११४—भारतीय डाक तथा तार पर पूंजी व्यय (राजस्व से न देय)	१४००-६२
मांग संख्या ११५—असैनिक उड्डयन पर पूंजी व्यय	१४००-६२
मांग संख्या ११६—संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय	१४००-६२
सभापति-तालिका के लिये नामनिर्देशन	१४६२
दैनिक संक्षेपिका	१४६३

अंक ३०, शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६

स्थगन प्रस्ताव—

त्रावनकोर-कोचीन में मंत्रिमंडल की रचना	१४६५-६६
अनुदानों की मांगें	१४६६-६६
मांग संख्या ६५—परिवहन मंत्रालय	१४६६-६६
मांग संख्या ६६—पत्तन तथा पोतमार्ग-प्रदर्शन	१४६६-६६
मांग संख्या ६७—प्रकाश स्तम्भ तथा प्रकाशपोत	१४६६-६६
मांग संख्या ६८—केन्द्रीय मार्ग निधि	१४६६-६६
मांग संख्या ६९—संचार (राष्ट्रीय राजपथों सहित)	१४६६-६६
मांग संख्या १००—परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय	१४६६-६६
मांग संख्या १४०—पत्तनों पर पूंजी व्यय	१४६६-६६
मांग संख्या १४१—सड़कों पर पूंजी व्यय	१४६६-६६
मांग संख्या १४२—परिवहन मंत्रालय पर अन्य पूंजी व्यय	१४६६-६६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सैतालीसवां प्रतिवेदन	१५००
सभा का कार्य	१५००
गोद लेने की प्रथा की समाप्ति विधेयक	१५००
बाल-विवाह रोक (संशोधन) विधेयक (धारा २ का संशोधन)	१५०१
समान पारिश्रमिक विधेयक	१५०१
दण्ड विधि संशोधन विधेयक	१५०१
भारतीय पंजीयन (संशोधन) विधेयक—	
(धारा २, आदि का संशोधन)	१५०१
राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधन	१५०२
कारखाना (संशोधन) विधेयक—विचार करने का प्रस्ताव	१५०३
विधान मंडलों की कार्यवाही (प्रकाशन का संरक्षण) विधेयक	१५०५-१५
विचार करने का प्रस्ताव	१५०५
दैनिक संक्षेपिका	१५१६

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

लोक-सभा

बुधवार, ७ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष-महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

११-२५ म० पू०

†श्री लोकनाथ मिश्र (पुरी): मैं आप का ध्यान उस मामले की ओर दिलाना चाहता हूँ जिसकी सूचना मैं आप को पहले दे चुका हूँ.....

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं जानता हूँ; मैं उस मामले पर अभी नहीं आया हूँ।

†श्री गिडवानी (थाना): एक औचित्य प्रश्न है कि ५ मार्च १९५६ के मेरे अनुपूरक प्रश्न के उत्तर के सम्बन्ध में माननीय उद्योग मंत्री ने बताया था कि दुर्गापुर इस्पात कारखाने का एक उच्चाधिकारी, पूर्णतया न्यायिक नजर बन्दी है। परन्तु आप को आश्चर्य होगा कि वह व्यक्ति कल मुझ से मिलने आया था।

†उपाध्यक्ष महोदय : इस सम्बन्ध में मैं यह बता देना चाहता हूँ कि औचित्य प्रश्न, किसी विशेष बात पर उठाया जाता है। यदि किसी व्यक्ति ने कोई गलती की हो तो उन्हें अध्यक्ष महोदय को उस गलती की सूचना चाहिये तथा सम्बन्धित मंत्री को भी उससे अवगत करा देना चाहिये जिस से माननीय मंत्री उस प्रश्न का उत्तर देने को तत्पर हो कर उपस्थित हों।

विशेषाधिकार का प्रश्न

सत्र काल में सदस्य के बन्दीकरण का वारंट

†श्री एच० एन० मुर्जी (कलकत्ता—उत्तर पूर्व): परसों हममें से कुछ सदस्यों ने, साक्ष्य के रूप में अनुपस्थिति के कारण इस सभा के सदस्य के बन्दीकरण के लिये जमानती वारंट के सम्बन्ध में विशेषाधिकार प्रश्न की सूचना भेजी थी?

†उपाध्यक्ष महोदय : जहां तक इस सूचना का सम्बन्ध है, श्री वी० पी० नायर ने कुछ पत्र व्यवहार की प्रमाणिक प्रतियां भी मांगी हैं जिससे इसकी जानकारी हो सके कि किन परिस्थितियों में ऐसा किया गया। इसलिये मैंने यह सूचना भी मंत्री महोदय को भेज दी थी।

†मूल अंग्रेजी में

†विधि-कार्य मंत्री (श्री पाटस्कर): मैं आप के आदेशानुसार, आप की तथा सभा की जानकारी के लिये संक्षेप में तथ्यों को बताऊंगा ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मंत्री इस प्रस्ताव के समर्थक हैं अथवा विरोधी हैं अथवा क्या वह तथ्यों को बता रहे हैं।

†श्री पाटस्कर : मैं केवल तथ्यों को बता रहा हूं । यदि माननीय सदस्य जिन्होंने सूचना भेजी है, संतुष्ट हो जायें, तो प्रस्ताव पर और चर्चा नहीं की जाये ।

†डा० लंका सुन्दरम् (विशाखापटनम्) : मंत्री महोदय के तथ्यों को बताने से पूर्व, इस पक्ष से मामला उपस्थित होना चाहिये ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं उनको जानना चाहता था । पहले भी, श्री वी० पी० नायर के आने से पूर्व जिला न्यायाधीश ने एक पत्र भेजा था जिस को मैं लोक-सभा में पढ़ चुका हूं । सूचना में उसकी ओर भी निर्देश है ।

मैं केवल यह जानना चाहता था कि क्या उन सभी पत्रों की प्रतिलिपियां आवश्यक हैं अथवा नहीं । यदि आवश्यक हैं तो आज हम शीघ्र इस मामले को समाप्त करके सोमवार को पुनः इस पर चर्चा करेंगे, यदि आवश्यक नहीं हैं तो मैं माननीय सदस्यों के विचारों को सुनने के लिये तैयार हूं ।

†श्री के० के० बसु (डायमण्ड हार्बर) : मेरा निवेदन है कि इंग्लैंड में ऐसी प्रथा है कि जब संसद् का सत्र हो रहा हो, तब किसी भी सदस्य को सभापति की अथवा सभा की अनुमति के बगैर बन्दी नहीं बनाया जा सकता है हमारा यही प्रश्न है कि जिला न्यायाधीश अथवा दण्डाधीश, चाहे वह कोई हो, ने सभा की अनुमति के बगैर वारंट जारी करके, इस सभा के विशेषाधिकारों का उल्लंघन किया है । इसीलिये हम इसको विशेषाधिकार समिति के समक्ष प्रस्तुत करना चाहते थे ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं चाहता हूं कि श्री एच० एन० मुकर्जी इस सम्बन्ध में अपने विचार प्रकट करें ।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : इस मामले के तथ्य स्पष्ट हैं तथा आपने इस सम्बन्ध में सभा में एक वक्तव्य पढ़ा था जिसे कि समस्त देश में प्रकाशित किया गया था । हमें, न्यायालय में साक्ष्य के रूप में उपस्थित न होने के लिये वारंट जारी करना सदस्यों के विशेषाधिकारों का उल्लंघन प्रतीत होता है । इससे सभा की अवमान्यता भी होती थी । जैसा कि आपने बताया था सम्बन्धित व्यक्ति ने इस सम्बन्ध में कुछ प्रमाणों को मांगा था । 'मे'ज़ पार्लियामैंटरी प्रैक्टिस' के पृष्ठ १२२ पर दिया है कि साक्ष्य के रूप में उपस्थित न होने के लिये किसी सदस्य को सजा देना उसके विशेषाधिकारों का उल्लंघन है ।

इस अवसर पर लोक-सभा को केवल बन्दीकरण के वारंट की जानकारी हुई । और यह वारंट सभा के एक सदस्य को सजा देने के लिये था । मैं नहीं जानता कि क्या इस प्रकार की पहले भी कोई घटना हुई है अथवा नहीं । परन्तु हमारे संविधान के अनुच्छेद १०५ (३) के अनुसार, जब ऐसा कोई उदाहरण न हो तो 'हाउस आफ कामन्स' की प्रथा मानी जाती है । इसलिये मेरा विचार है कि यह सभा के विशेषाधिकारों का स्पष्ट उल्लंघन है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : एक सदस्य को, संसद् सदस्य की हैसियत से अपने कर्तव्य करने होते हैं । तथा यदि गवाही के लिये उसको बुलाया जाये तो लोक-सभा की पूर्वानुमति लेना आवश्यक है । नियमानुसार, लोक-सभा की अनुमति के बिना न्यायालय में अनुपस्थित रहने की, सजा देना, लोक-सभा के विशेषाधिकारों का उल्लंघन करना है ।

दो बातें हैं; एक यह कि विधि को बलपूर्वक लागू करना है, दूसरी यह कि न्यायालय में उपस्थित न होने की सजा देने का प्रयत्न करना है। इनको स्पष्ट करना है।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : बन्दीकरण का वारंट निश्चित रूप से सजा देने का प्रयत्न करना है।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह विधि सम्बन्धी प्रश्न है। ऐसी भी विधि हो सकती है जिसके अधीन सभा की अनुमति की कोई आवश्यकता न हो। हम यही जानना चाहते हैं कि यह कार्य उनको उपस्थित करने के लिये किया गया था अथवा साक्ष्य के रूप में अनुपस्थिति की सजा देने के लिये किया गया था।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : वारंट अभी जारी किया जाता है जब कि वारंट जारी करने वाले प्राधिकारी को इस बात की तसल्ली होती है कि नागरिक सजा पाने योग्य है। इसलिये वारंट का जारी होना ही एक सजा है। इस सभा में ऐसी प्रथा है कि जब भी किसी सदस्य को बन्दी किया जाता है, बन्दी करने की सूचना अध्यक्ष महोदय को दी जाती है। इसी प्रकार इस अवसर पर भी बन्दी करने का वारंट है जो कि बन्दी करने के समान है। जब तक सदस्य जमानत नहीं देते हैं तथा वह स्वीकार नहीं हो जाती है, वह बन्दी है। और यह सजा है।

इस मामले में अजीब तरीका अपनाया गया है। आपने यह सूचना पढ़ी और समस्त देश को यह ज्ञात हो गया कि एक सदस्य, को कानून का परिपालन करने के लिये बुलाया गया है। मैं इस पर अधिक तर्क नहीं देता हूँ क्योंकि इसके अन्य पहलुओं पर भी विचार करना है। सम्भव है यह एक पूर्व दृष्टान्त बन जाये। इसी लिये मैं चाहता हूँ कि यह मामला विशेषाधिकार समिति को सौंपा जाये। और समिति एक प्रतिवेदन उपस्थित करें, जिस से आगे आने वाले ऐसे अवसरों पर सभा की सहायता हो सके।

†श्री कामत (होशंगाबाद) : मैं, इस मामले के एक अन्य पहलू की ओर आप का ध्यान आकर्षित करता हूँ। राष्ट्रपति ने हम सब को इसी सत्र में एक निश्चित तिथि को बुलाया था जो कि एक अधिक महत्वपूर्ण बात है। इसलिये अन्य समनों, वारंटों, आदि की तामील सभा की अनुमति के बगैर नहीं हो सकती है। ब्रिटेन की प्रथा इस विशेषाधिकार के सम्बन्ध में स्पष्ट है। 'मे' की पुस्तक के पृष्ठ १२१ पर दिया हुआ है कि दोनों सभाओं के सदस्य, संसद् के सत्र काल में गवाही देने के लिये नहीं आ सकते हैं। परन्तु वर्तमान प्रथा के अनुसार, संसद् भवन के अन्दर किया गया ऐसा कार्य विशेषाधिकारों का उल्लंघन नहीं माना जायेगा।

श्री वी० पी० नायर का जमानती वारंट था। मेरा विचार है कि यह एक बहुत अधिक गम्भीर मामला है तथा सभा तथा इसकी समिति को इस पर ध्यान देना चाहिये।

†श्री के० के० बसु : इस विशेषाधिकार प्रस्ताव का मूल सिद्धान्त यह है कि क्या माननीय सदस्य, जिसका संसद् में उपस्थित रहना आवश्यक है, को कोई प्राधिकारी अथवा न्यायालय संसद् में उपस्थित रहने से रोक सकता है। तथ्य यह है कि एक जमानती वारंट जारी किया गया है और उनको बन्दी बना कर सभा में उपस्थित रहने से रोका गया है। इससे स्पष्ट है कि यह विशेषाधिकारों का उल्लंघन है। इस लिये हमारा विचार है कि यह मामला विशेषाधिकार समिति को सौंपा जाना चाहिये।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय विधि कार्य मंत्री अब सरकार की ओर से स्थिति स्पष्ट करेंगे।

†श्री पाटस्कर : सबसे पहले मैं, लोक-सभा के माननीय सदस्यों को तथ्य बता देना चाहता हूँ जिस से उनको यह स्पष्ट हो जाये कि यह विशेषाधिकार का उल्लंघन है अथवा नहीं।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : हमें इस समय तथ्यों की जाच पर समय नहीं गंवाना चाहिये क्योंकि श्री नायर भी पूर्णतया तथ्यों को नहीं जानते हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैंने प्रारम्भ में ही कहा था कि निर्णय करने के लिये सभी तथ्यों का होना आवश्यक है। परन्तु आप इसको एक दिन के लिये उपस्थित करने के लिये तैयार नहीं थे। सत्य यह है कि इस में कुछ तथ्य हमारे समक्ष नहीं हैं फिर भी यह चाहते हैं कि चर्चा हो इसीलिये मैंने इस चर्चा की अनुमति दी। तथ्य ज्ञात होने चाहिये।

†श्री एच० एन० मुकर्जी : यदि उन तथ्यों को जिन्हें दंडाधिकारी ने सरकार को प्रस्तुत किया है, सभा में प्रस्तुत किया जाता है तब दूसरे पक्ष के द्वारा भी तथ्यों को प्रस्तुत किया जाना चाहिये। इसीलिये मैं निवेदन करता हूँ कि समन जारी करने के औचित्य आदि का मामला विशेषाधिकार समिति पर छोड़ देना चाहिये।

†उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री जी को जो कुछ कहना है वह मैं अवश्य सुनूंगा। यदि मैं समझूंगा कि किन्हीं विशिष्ट तथ्यों पर इस प्रस्ताव के समर्थक असुविधा की स्थिति में हैं तो मैं उन्हें उन तथ्यों पर प्रकाश डालने का समय अवश्य दूंगा। माननीय सदस्यों को इन मामलों में धैर्य से काम लेना चाहिये। यह एक बिल्कुल नये प्रकार का मामला है और जहां तक इस सभा का सम्बन्ध है, इसी प्रकार की चीज पहले नहीं घटी है। हम 'मे' की 'पार्लियामेंटरी प्रेक्टिस' देख रहे हैं। मैंने यह प्रश्न भी उठाया था कि क्या न्यायालय की सेवा में पेश होने के नोटिस की क्रियान्विति के लिये विवश करने का प्रयास, अथवा बलात् उपस्थिति, दण्ड देने का प्रयत्न है? यह एक कानूनी प्रश्न है। माननीय विधि कार्य मंत्री ने यह प्रश्न हाथ में लिया है तथा यहां जो बातें कही गयी हैं वह उनका उत्तर देने जा रहे हैं। हमें इस प्रश्न पर शांतिपूर्वक विचार करना चाहिये।

†श्री पाटस्कर : सबसे पहले मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि तथ्यों को बतलाने का मेरा तात्पर्य यह नहीं है कि सदन के विशेषाधिकार में किसी प्रकार का हस्तक्षेप हो। चीज यह है कि 'मे' की 'पार्लियामेंटरी प्रेक्टिस' के पृष्ठ १२२ पर दिया हुआ है कि किसी सदस्य को दण्ड देने का प्रयत्न विशेषाधिकार का उल्लंघन समझा जा सकता है; और इसलिये यह आवश्यक है कि तथ्यों पर विचार करके यह मालूम किया जाय क्या वास्तव में उन्हें दण्ड देने का प्रयत्न किया गया था जिसे कि प्रस्तुत प्रस्ताव के मानों में विशेषाधिकार का उल्लंघन है।

तो मामले के तथ्य इस प्रकार हैं। भारतीय दण्ड विधान की धारा ३८०/४११ के अन्तर्गत एक फौजदारी के मामले, राज्य बनाम कुसुम कुमारी शर्मा, के सम्बन्ध में श्री वी० पी० नायर को व्यक्तिगत रूप से समन्स दिया गया कि वह ३० नवम्बर, १९५५ को श्री बुद्धिराजा के न्यायालय में गवाह के रूप में प्रस्तुत हों, किन्तु वह प्रस्तुत नहीं हुये। किन्तु अगले दिन, १ दिसम्बर, १९५५ को, २६ नवम्बर, १९५५ की तारीख डाला हुआ श्री नायर का एक पत्र उनके वकील द्वारा न्यायाधीश को दिया गया कि वह (श्री नायर) २ दिसम्बर, १९५५ को दिल्ली से बाहर जा रहे हैं। तदनुसार, न्यायाधीश ने श्री नायर के लिये २ दिसम्बर, १९५५ के लिये समन्स जारी किया किन्तु वह श्री नायर की इस रिपोर्ट के साथ वापस मिल गया कि अपने संसदीय कार्यों के कारण वह इतने कम अरसे के नोटिस पर उपस्थित नहीं हो सकते और न्यायालय में उपस्थित होने के लिये उन्हें कम से कम एक सप्ताह के नोटिस की आवश्यकता है। १२ दिसम्बर, १९५५ को उपस्थित होने के लिये श्री नायर के लिये एक और समन्स जारी किया गया किन्तु वह इस रिपोर्ट के साथ वापस मिल गया कि श्री नायर ने उसे लेने से इनकार कर दिया है।

†श्री वी० पी० नायर : (चिराइन्कील): यह गलत है।

†श्री पाटस्कर : उसके बाद २६ दिसम्बर, १९५५ को उनकी उपस्थिति के लिये एक और समन्स जारी किया गया। चूंकि यह समन्स उनके ऊपर तामील नहीं हुआ इसलिये श्री ज्वाला प्रसाद द्वारा जो

†मूल अंग्रेजी में

उस समय तक श्री बुद्धिराजा के स्थान पर बतौर न्यायाधीश आ गये थे, एक और समन्स १४ फरवरी, १९५६ के लिये जारी किया गया। चूंकि मामला काफी पुराना हो चुका था इसलिये यह समन्स श्री नायर के पास एक विशेष संदेशवाहक द्वारा व्यक्तिगत रूप से ७ फरवरी, १९५६ को ट्रावनकोर-कोचीन में पंढ्रातम भेज कर तामील कराया गया। किन्तु इसके बावजूद भी १४ फरवरी, १९५४ को श्री नायर न्यायालय में उपस्थित नहीं हुये और न ही उन्होंने अपनी अनुपस्थिति का कारण लिख कर भेजा। इन ही परिस्थितियों में अन्त में गिरफ्तारी का ५०० रु० का जमानती वारंट जारी किया गया जिसकी सूचना लोक-सभा के अध्यक्ष को भेजी गयी। वारंट पुलिस अफसर द्वारा लोक-सभा सचिवालय भी ले जाया गया। लोक-सभा सचिवालय द्वारा यह इस आधार पर वापस कर दिया गया कि 'मे' की 'पार्लिया-मेंटरी प्रेक्टिस' के अनुसार गवाह की गिरफ्तारी के लिये सदन की आज्ञा की आवश्यकता है। यह सूचना प्राप्त होने पर न्यायाधीश ने ७ मार्च, १९५६ तक के लिये मामला स्थगित कर दिया। १ मार्च, १९५६ को न्यायालय को श्री नायर से एक तार प्राप्त हुआ जिस में सूचित किया गया था कि वह १० मार्च को दिल्ली पहुंचेंगे और उसके बाद किसी भी दिन न्यायालय में उपस्थित हो सकते हैं; उसमें यह भी प्रार्थना की गयी थी कि उनके खिलाफ जारी किया गया वारंट वापस ले लिया जाय। परिस्थितियों के अन्तर्गत वारंट वापस लेने का कोई प्रश्न नहीं था क्योंकि यह पहले ही व्यपगत हो चुका था और कोई नया वारंट जारी नहीं किया गया था।

इन परिस्थितियों से स्पष्ट है कि न्यायालय ने बराबर सद्भावना से कार्य किया तथा सदन के प्रति अनादर अथवा माननीय सदस्य के विशेषाधिकार के उल्लंघन का कोई आशय नहीं था।

इसलिये मैं कहूंगा कि विशेषाधिकार के प्रश्न पर, जहां तक कि तथ्यों का सम्बन्ध है, माननीय सदस्य को दण्डित करने का जरा भी प्रयत्न नहीं किया गया था।

†**उपाध्यक्ष महोदय :** मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं किन धाराओं के अन्तर्गत एक गवाह, जिसे बुलाया गया है किन्तु जो उपस्थित नहीं होता, न्यायालय द्वारा दण्डित किया जा सकता है। या यह महज न्यायालय अवमान के सामान्य आधार पर है ?

†**श्री पाटस्कर :** उस पर समन्स की अवज्ञा पर अभियोग चलाया जा सकता है।

†**उपाध्यक्ष महोदय :** क्या इस प्रकार का समन्स मूल अपराध के समन्स की अवज्ञा के लिये जारी किया जाता है।

†**श्री पाटस्कर :** जी, नहीं।

†**उपाध्यक्ष महोदय :** इसलिये, गवाह की उपस्थिति आप गैर-जमानती वारंट से भी करा सकते हैं। क्या माननीय मंत्री को इस अन्तर के विषय में भी कुछ और कहना है अर्थात् मूल दण्ड के रूप में दण्डित करने का प्रयास करना और न्यायालय में उपस्थिति क्रियान्वित कराने के लिये वारंट जारी करना। मैं इस सम्बन्ध में माननीय विधि मंत्री जी के विचार जानना चाहूंगा।

†**श्री पाटस्कर :** यदि न्यायालय चाहता तो गवाह के विरुद्ध न्यायालय अवमान की कार्यवाही की जा सकती थी, किन्तु न्यायाय ने इस प्रकार की कोई चीज न करके ट्रावनकोर-कोचीन को एक विशेष संदेशवाहक भेजा जो व्यक्तिगत रूप से समन्स तामील कर सके जिसका अर्थ यह है कि न्यायालय केवल यह चाहता था कि गवाह का साक्ष्य उपलब्ध हो सके। उनके दण्डित करने का कोई इरादा नहीं था। विशेषाधिकार का अवहेलना का कोई प्रश्न नहीं है।

†**श्री एच० एन० मुकर्जी :** मैं समझता हूं कि जो छोटा सा प्रश्न हमने उठाया उसका उत्तर अभी नहीं मिला है। सदन के सेशन के दौरान में, सदस्य को कुछ छूटें प्राप्त होती हैं और उनमें से से एक

†मूल अंग्रेजी में

[श्री एच० एन० मुकर्जी]

का न्यायालय की कार्यवाही द्वारा अतिक्रमण किया गया। इस मामले में न्यायालय के सामने एक दूसरा मार्ग था कि आप को यह सूचित करता कि सेशन के दौरान में अमुक दिन अथवा दिनों के लिये सम्बन्धित सदस्य की उपस्थिति की आज्ञा सदन से ली जाये। यदि सेशन के दौरान में न्यायालय के समन्वय की तलवार सदस्यों के सर पर लटकती रहे तो एक अवाञ्छनीय स्थिति पैदा हो जाती है अथवा नहीं हो जाती है। यह चीज है जो विशेषाधिकार समिति द्वारा निर्णीत की जानी चाहिये।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैंने दोनों पक्ष की बातें सुन ली हैं तथा मैं इस मामले में देखूंगा और उसे सदन के सामने प्रस्तुत करने का प्रयत्न करूंगा।

†श्री बी० पी० नायर : मैं चाहता हूँ कि अब बाद में मुझे अपनी स्थिति स्पष्ट करने का अवसर दें क्योंकि उस पत्र में मेरा जिक्र किया गया है।

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह सब कुछ सुनते रहे हैं। उन्हीं के कहने पर उनके दल के नेता ने यह प्रस्ताव रखा है। मैंने पहले ही इस कठिनाई के बारे में कह दिया था। वह उनको कुछ और दिनों तक रुकने के लिये कह सकते थे। अब मैं इस एक सप्ताह तक इस विषय के विचार को स्थगित करता हूँ। तब तक हमें इसकी प्रतियां मिल जायेंगी। मैं इस विषय में जल्दी नहीं करना चाहता हूँ।

†श्री कामत : यह अब लटका रह गया ?

†उपाध्यक्ष महोदय : जी हां, ऐसा ही है।

†श्री बी० पी० नायर : जो पत्र सभा के सामने पढ़ा गया है मैं उसके सम्बन्ध में कुछ व्यक्तिगत स्पष्टीकरण देना चाहता हूँ क्योंकि मैं इसके कुछ तथ्यों का विरोध करता हूँ।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह विषय अभी बना रहेगा। मैं इस पर अन्तिम निर्णय नहीं दे रहा हूँ। जब तक इसकी प्रतियां नहीं मिलती हैं मैं प्रतीक्षा करना चाहता हूँ। इस में कितना समय लगेगा ?

†श्री बी० पी० नायर : मैंने कल पहले ही उनके लिये प्रार्थना पत्र भेज दिया है। ज्यों ही मैं दिल्ली में आया मैंने सभी प्रमाणित प्रतियां भेजने के लिये लिख दिया था। मुझे आशा है मुझे वे कुछ ही दिनों में मिल जायेंगी। मैंने न्यायालय की सुविधा के लिये वहां एक निजी सन्देशवाहक भी भेज दिया है ताकि जितनी जल्दी हो सके वे उन्हें ले आयें।

†उपाध्यक्ष महोदय : किन्तु एक सप्ताह से पहल नहीं ?

†श्री बी० पी० नायर : हां, एक सप्ताह के अन्दर अथवा उसके लगभग ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह मामला अभी पड़ा रहेगा।

सभा का कार्य

†श्री कामत (होशंगाबाद) : मैं एक छोटी सी प्रार्थना करना चाहता हूँ। १ मार्च के लोक-सभा समाचार में यह प्रकाशित किया गया था कि बजट के सम्बन्ध में विभिन्न मन्त्रालयों की अनुदानों की मांगों पर कब चर्चा होगी इसकी सूचना बाद में दी जायेगी। आज सौभाग्य से संसद् कार्य मंत्री यहीं हैं। मैं उनसे निवेदन करता हूँ कि ये तिथियां इस सप्ताह के अन्त से पहले घोषित कर दी जायें ताकि हम लोग वाद-विवाद में भाग लेने के लिये तैयार हो सकें।

†संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिंह) : मैं कल उनकी घोषणा कर दूंगा।

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे आय-व्ययक-सामान्य चर्चा-समाप्त

†उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा रेलवे बजट पर सामान्य चर्चा करेगी । इसके लिये कुल १५ घण्टे निश्चित किये गये थे और उसमें से ११ घण्टे २५ मिनट का उपयोग किया जा चुका है । २-१/२ बजे माननीय मंत्री वाद-विवाद का उत्तर देंगे । इस समय १२ बजने में ५ मिनट बाकी हैं ।

†श्री फ्रैंक एन्थनी (नामनिर्देशित—आंग्ल-भारतीय) : रेलवे मंत्री का भाषण कही और अनकही दोनों ही दृष्टियों से महत्वपूर्ण है । रेलवे ने अपनी व्यवस्था में जो प्रगति की है उसके लिये वह बधाई की पात्र है । किन्तु फिर भी उनमें आत्मतुष्टि की भावना को रोकना बड़ा आवश्यक है । हमें यह नहीं सोचना चाहिये रेलवे की प्रत्येक वस्तु पूर्णता के समीप पहुंच गई है अथवा उससे भी आगे बढ़ गई है ।

जहां तक रेलवे की व्यवस्था के लिये वित्त का प्रश्न है मुझे रेलवे मंत्री से बड़ी सहानुभूति है । द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत उन्हें ७५० करोड़ रुपया दिया गया है । यदि इसमें ३५० करोड़ रुपया, जो रेलवे को स्वयं जुटाना है, जोड़ दिया जाय तो भी यह कुल राशि रेलवे के लिये अत्यन्त अल्प और अपर्याप्त होगी ।

पहले रेलवे अधिकारी माल गाड़ियों के यातायात के ६ करोड़ ८ लाख टन की व्यवस्था करना चाहते थे, किन्तु पुनरीक्षित प्राक्कलन में उन्होंने केवल ४ करोड़ २० लाख टन की व्यवस्था करने के लिये कहा है । रेलवे मंत्री अपने प्राक्कलन को बलपूर्वक वित्त व्यवस्था की समता में लाना चाह रहे हैं । मेरे विचार में हम कम से कम ७-१/२-८ करोड़ टन की व्यवस्था करनी पड़ेगी । फिर रेलवे मंत्री ने सरकारी क्षेत्र को छोड़कर न तो नई और न वर्तमान परियोजनाओं का ही कोई ध्यान रखा है । मेरे विचार में सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों में लगभग १ करोड़ टन की और आवश्यकता पड़ेगी । मंत्री महोदय ने गैर-सरकारी क्षेत्र की आवश्यकताओं पर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया है उन्होंने परिवहन, कृषि, आयात और निर्यात आदि कितनी ही प्रकार की यातायात सम्बन्धी आवश्यकताओं पर भी ध्यान नहीं दिया है । इनके लिये उन्हें २-१२-३ करोड़ टन की और व्यवस्था करनी पड़ती । समय ही मेरे इन प्राक्कलनों की यथार्थता प्रकट करेगा । मेरे विचार में मंत्री जी का प्राक्कलन वास्तविक आवश्यकताओं से ३-४ करोड़ टन पीछे रह जायेगा ।

यही हाल यात्रियों के परिवहन का हुआ है । मंत्री महोदय १५ प्रतिशत क्षमता और बढ़ाना चाहते हैं । इसमें से आधा तो गाड़ियों में भीड़ कम करने में लग जायेगा और आधे से अधिक यात्रियों के कारण गाड़ियों की बढ़ती हुई मांग को पूरा किया जायेगा । मेरे विचार में इसमें भी ३० से ४० प्रतिशत तक की कमी पड़ जायेगी । इस प्रकार द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में भी गाड़ियों में भीड़ बढ़ी रहेगी ।

रेलवे प्रशासन अब बीच की श्रेणी को समाप्त करना चाहता है । उनकी इस वर्गविहीन समाज बनाने की प्रवृत्ति की सराहना करनी चाहिये । किन्तु मैं यह भी अनुभव करता हूं कि बारबार इस प्रकार श्रेणियां बनाने और तोड़ने से जिस से यात्रा करने वाली जनता को कोई भी लाभ नहीं पहुंचता है और सरकारी कोष का इतना धन व्यय हो जाता है क्या लाभ है ? मैं तो समझता हूं कि अगर हमारे पास भीड़ कम करने और तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये संसाधन होते तो मैं माननीय मंत्री से कहीं आगे बढ़ कर पहले 'ऐयर कंडीशन' को समाप्त कर देता और फिर प्रथम श्रेणी को । किन्तु इस सब से क्या लाभ हो सकता है ? वर्तमान प्रस्ताव से केवल लोगों का दुःख और बढ़ जायेगा । मैं इस सुझाव के विरुद्ध नहीं हूं किन्तु मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि प्रथम चीजें प्रथम आनी चाहियें ।

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

एक और बड़ा दुर्भाग्य है। रेलवे मंत्री पहले ३००० मील लम्बी नई लाइनें बनाना चाहते थे। किन्तु अब कदाचित योजना आयोग द्वारा धन की कमी के कारण केवल ८५० मील की लाइनें ही बनाना चाहते हैं।

इसमें कोई संदेह नहीं कि रेलवे ने आत्मनिर्भर बनने के लिये पर्याप्त प्रगति की है। किन्तु मैं उन्हें एक चेतावनी देना चाहता हूँ। अभी अभी रेलवे ने यहां चीजें तैयार करने की लागत के सम्बन्ध में कुछ आंकड़े दिये थे। मुझे उन्हें देख कर बड़ा असंतोष हुआ। इनके अनुसार टेलकों में बनाये गये वाई. पी. इंजन की कीमत ५,८२,००० रुपये आती है। किन्तु इसी देश में आयात किये गये ऐसे ही इंजन की कीमत ३,४०,००० रुपये है। इसी प्रकार एक्स सी० बायलरों के लिये टेलकों ने २,६३,६८६ रुपये मांगे हैं। ऐसे ही निर्यात किये गये बायलर की कीमत १,२६,००० रुपये है। इसीलिये मैं कहता हूँ हमें सोच समझ कर आत्मनिर्भर बनना चाहिये।

रेलवे मंत्री ने हमें ऐसे आंकड़े दिये हैं जिनसे यह सिद्ध होता है कि रेलवे की कार्यकुशलता में बड़ी भारी प्रगति हुई है। किन्तु मैं समझता हूँ यह सब आंकड़े विश्वासनीय नहीं हैं। वे किन्हीं भी परस्पर विरोधी बातों को सिद्ध करने के लिये बनाये जा सकते हैं। मेरे विचार में मंत्री महोदय ने समस्त कार्य-कुशलता को एक साथ नहीं लिया है। उन्होंने इधर-उधर से प्रगति वाले कार्यों के ही आंकड़े इकट्ठे कर लिये हैं। मैंने थोड़े ही दिन हुये 'रेलवेमेन राईट्स' पत्रिका में कार्यकुशलता (एफीशेन्सी) ब्यूरो द्वारा दिये गये आंकड़े प्रकाशित किये थे। उनके अनुसार रेलवे की १९५२ की कार्यकुशलता में गिरावट हुई थी और १९५३ में उससे भी अधिक गिरावट हुई, हां १९५४ में अवश्य कुछ सुधार हुआ था। उन आंकड़ों से यह पता लगता था कि १९५४ में सामान्य कार्यकुशलता का देशनांक रेलवे के पुनर्वर्गीकरण के पहले के देशनांक से १२ प्रतिशत कम था। क्या माननीय मंत्री इस अन्तर की व्याख्या करने का कष्ट करेंगे?

रेलवे को अपने कार्यकुशलता बढ़ाने की धुन में इस सिद्धान्त को नहीं अपनाना चाहिये कि अन्त भला सो भला। रेलवे अधिकारियों को कार्यकुशलता के आंकड़े देते समय सन्दिग्ध, अवैध तथा जाली आंकड़े नहीं देने चाहियें और अपनी प्रगति दिखाने के लिये उन्हें मनमाने तरीके नहीं अपनाने चाहियें। आज आप के रेलवे कर्मचारियों में क्या हो रहा है इसका उदाहरण मैं आप को दे सकता हूँ। एक वरिष्ठ ड्राइवर ने बगैर हेड लाइट के मेल और एक्सप्रेस ट्रेन चलाने से इनकार कर दिया। इस पर उसे मुअत्तल कर दिया गया और उस पर आरोप लगाया गया। ड्राइवरों को बाध्य किया जाता है कि वे न केवल त्रुटिपूर्ण बल्कि खतरनाक हालत में भी इंजिन ले जायें, क्योंकि पदाधिकारियों को किसी भी हालत में संचालन कार्यक्षमता दिखानी है। कानपुर में भी ऐसा ही हुआ कि उस व्यक्ति को फिर से बहाल करना पड़ा किन्तु वह इतना ऊब गया था कि उसने नौकरी से इस्तीफा दे दिया। आप के सभी वरिष्ठ आदमियों में इस प्रकार की भावना है। वे संचालन कार्यक्षमता के बारे में इस चिल्लाहट से बहुत ऊब गये हैं। थोड़े से बहाने पर भी उन्हें दंड दिया जाता है। उन्होंने ऐसी दशाओं में कभी काम नहीं किया है और उनका यह कहना है कि वे ऐसी दशाओं में काम नहीं कर सकते।

जब कि संचालन कार्यक्षमता बढ़ाने पर हम इतना जोर देते हैं, मुझे यह कहते खेद होता है कि हमने रेलवे प्रशासन के अन्य महत्वपूर्ण पहलुओं पर उतना ध्यान नहीं दिया है। मैं माननीय मंत्री से कहूंगा कि वे इस पर भी ध्यान दें। कार्यक्षमता विभाग (एफिशियेंसी ब्यूरो) रेलवे प्रशासन के स्थापना विभाग की समस्याओं को तुरन्त सुलझाये। मैं यह स्पष्ट कहता हूँ कि स्थापना विभाग ने आज अपनी कार्यक्षमता नहीं बनाये रखी है। परिणाम यह है कि आज आप के आदमी न केवल निराश हैं बल्कि उनमें बहुत क्षोभ है। आप की कर्मचारी शाखा (पर्सनल ब्रांच) केवल एक भद्दा मजाक है। मुझे रेलवे मंत्री से उत्तर मिल सकता है किन्तु जनरल मैनेजरो और रेलवे प्रशासन चलाने वाले छोटे नवाबों से कोई उत्तर नहीं मिल सकता। जब मैंने जनरल मैनेजरो को लिखा तो वे कहते हैं कि सारे कागज

सम्बन्धित अधिकारियों से होकर भेजे जाने चाहिये और जब ऐसा किया जाता है तो वह रद्दी की टोकरी में पहुँच जाते हैं। इसी कारण रेलवे मंत्री से मेरा कहना है कि वे प्रस्थापना विभाग और कर्मचारी शाखा की ओर भी कुछ ध्यान दें।

रेलवे प्रशासन ने इंजन डिब्बों को बनाये रखने के सम्बन्ध में बड़े बड़े आंकड़े दिये हैं किन्तु माननीय सदस्यों को इस महत्वपूर्ण पहलू के बारे में विशेष जानकारी नहीं है और वे आंकड़ों से आकृष्ट होकर यह कहते हैं कि यह प्रशासन दुनिया के अन्य भागों में प्रशासनों द्वारा निर्धारित लक्ष्य से कहीं अधिक बढ़ गया है। वास्तव में आज स्थिति यह है कि इंजन डिब्बों को बनाये रखने के सत्रों में क्रमशः ह्रास हो रहा है। देश के प्रत्येक भाग से चालक (ड्राइवर) यह कहते हैं कि हम मरम्मत के लिये कहते हैं किन्तु मरम्मत नहीं की जाती। बिगड़ जाने का दोष चालकों पर लगाया जाता है। उनकी यह शिकायत है कि पदाधिकारी सरकारी फाइलों के चक्कर में रेलवे लाइनों का आवश्यक निरीक्षण नहीं कर पाते और यही कारण है कि आज रेलवे लाइनें इस बुरी हालत में हैं लोग यह कहते हैं कि लाइनें नयी हैं किन्तु उन पर गाड़ियों का आना जाना इतना अधिक होता है कि वे खराब हो जाती हैं। इंजन और माल डब्बे समय से पहले ही नष्ट हो जाते हैं। यह बड़ी दयनीय दशा है क्योंकि स्तरों को बनाये रखने की हालत बहुत बुरी है।

अतिरिक्त कर्मचारियों के सम्बन्ध में रेलवे मंत्री ने बताया कि उनका मजूरी बिल लगभग ६ करोड़ रुपये के करीब होगा। १९५४-५५ के आंकड़ों के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड के प्रतिवेदन में कहा गया है कि वर्ग ३ और वर्ग ४ के कर्मचारियों में लगभग २५ हजार की वृद्धि होगी किन्तु मेरी धारणा यह है कि वृद्धि का अनुपात और अधिक बढ़ाया जायगा। मेरे विचार से हमें १ लाख और २ लाख के बीच वर्ग ३ और वर्ग ४ के अतिरिक्त कर्मचारियों की आवश्यकता होगी। मैं जानता हूँ कि वर्ग २ के पदाधिकारियों के साथ कितना बुरा बर्ताव किया गया है और आज भी उनसे उचित प्रकार से व्यवहार नहीं किया जाता। मैं आशा करता हूँ कि इस प्रत्यक्ष भर्ती से आप इन नौजवान और अनुभवहीन व्यक्तियों को वर्ग १ के कनिष्ठ क्रम में नहीं बैठायेंगे। अन्यथा कुछ ही थोड़े वर्षों में वर्ग १ में इन्हीं नौजवान और अनुभवहीन व्यक्तियों की भरमार हो जायगी। रेलवे प्रशासन में आज की स्थिति यह है कि कुछ ही वर्षों में लोग डिविजनल रैंक तक पहुँच जाते हैं जब कि साधारणतया वे २० से २५ वर्ष की अवधि में वहाँ पहुँचते। उन लोगों को न तो योग्यता ही है और न उन्हें पर्याप्त अनुभव है। अतः कर्मचारी वर्ग इस लिये क्षुब्ध है कि ऐसे लोग पदारूढ़ हैं जो उन पदों का उत्तरदायित्व निभाने में असमर्थ हैं। अतः मुझे भय इस बात का है कि यदि आप वर्ग १ के पदों पर इन नये आदमियों को रखेंगे तो उससे अधिक क्षोभ बढ़ेगा। अतः वर्ग १ और वर्ग २ के पदों पर आप निचले वर्गों के लोगों को पदोन्नति कीजिये।

क्वार्टरों के विषय में रेलवे मंत्री इस वर्ष विशेष रूप से मौन रहे। गत वर्ष रेलवे मंत्री ने ४ करोड़ रुपये मंजूर किये थे जिस से ८ हजार से ९ हजार तक के बीच क्वार्टर बनाये की व्यवस्था थी। मेरे विचार से यह बहुत ही अपर्याप्त है। मैंने रेलवे मंत्री को बताया है कि केवल दक्षिणी रेलवे में १ लाख से अधिक रेलवे कर्मचारियों के पास क्वार्टर नहीं हैं। सभी रेलों में मिलाकर लगभग ५ लाख कर्मचारी बगैर क्वार्टर के हैं यदि आप २ लाख व्यक्तियों की और भर्ती कर रहे हैं और उनके लिये क्वार्टरों की कोई व्यवस्था न हो तो सारी स्थिति और भी खराब और चिन्ताजनक हो जायगी।

दक्षिणी रेलवे के जनरल मैनेजर ने यह स्वीकार किया है कि भूतपूर्व एम० एस० एम० रेलवे में गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के लिये विश्राम स्थान न होना एक अपमानजनक बात है। इस प्रकार उचित सुविधाओं की व्यवस्था किये बगैर कार्यक्षमता बढ़ाने के लिये कहा जाता है। किसी भी सम्य प्रशासन के लिये यह कलंक की बात है।

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

प्रायः प्रत्येक स्टेशन पर दो समानान्तर संगठन हैं, एक है इंडियन नैशनल फेडरेशन आफ रेलवे वर्कर्स और दूसरा है आल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन । इस नैशनल फेडरेशन आफ रेलवे मेन के बारे में भ्रम फैला हुआ है कि दोनों का विलय हो गया है । किन्तु उनका विलय कभी नहीं हुआ है । वह केवल रेलवे प्रशासन की कल्पनायें हैं । रेलवे प्रशासन पर मेरा यह आरोप है कि उसने जान बूझकर एक ही रेलवे कार्मिक संघ को अर्थात् नैशनल फेडरेशन आफ रेलवे मेन और उसकी सभी इकाइयों को प्रोत्साहन दिया है । किन्तु दूसरी ओर अन्य संघों के मुख्य पदाधिकारियों का उत्पीडन भी किया जा रहा है । उन्हें जानबूझ कर परेशान किया जा रहा है । विजगापट्टम में नैशनल यूनियन आफ रेलवे-मेन के उपाध्यक्ष श्री थारुनैया पर केवल इस कारण दोषारोप लगाया गया कि उन्होंने कुछ सामान्य शिकायतें अध्यक्ष होने के नाते मेरे सामने रखीं । इस प्रकार संघों के पदाधिकारियों को जानबूझ कर परेशान करने की यह नीति बरती जा रही है । मैं इसे निन्दास्पद कहता हूँ ।

अब नैशनल फेडरेशन आफ इंडियन रेलवे मेन में अनेक रेलवे कर्मचारियों का विश्वास उठता जा रहा है । उसके सद्भाव में वे संदेह करते हैं । मुझे तो उसकी क्षमता के अभाव में पूरा विश्वास है । फेडरेशन रेलवे कर्मचारियों की समस्यायें भलीभांति नहीं समझता । मैंने उनकी उन मांगों के लिये प्रयत्न किया है जिन में बकाया का भुगतान, पेन्शन, योजना और अनेक अन्य विषय हैं ।

मैं रेलवे मंत्री से कहूंगा कि वे अनेक मामलों को ठीक कर सकते हैं और इस प्रकार रेलवे कर्मचारियों का समर्थन प्राप्त कर सकते हैं । मैं चाहता हूँ कि रेलवे प्रशासन में सद्भावना का प्रसार हो । उन्हें इस महान कार्य में जनता से और संघों से सहयोग मांगना चाहिये ।

†श्री जी० एच० देशपांडे (नासिक-मध्य) : मैं रेलवे आय-व्ययक पर अपने विचार बतलाना चाहता हूँ । विरोधी सदस्यों के भाषण मैंने बड़े ध्यान से सुने हैं और उनमें से कुछ लोगों द्वारा दिये गये विशेषणों को सुनकर मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ । किसी ने कहा कि यह बनाव सिंगार करने का प्रयत्न है और कुछ लोगों ने आय व्ययक को 'छद्मावरण' कहा । अन्य लोगों ने यह भी कहा कि उसमें कोई सच्ची बात नहीं है और सब केवल एक दिखावट है ।

विरोधी दल के सदस्य श्री त्रिवेदी ने कहा कि भारतीय रेलों में तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये कुछ नहीं किया गया है । मैं यह मानता हूँ कि तीसरे दर्जे के यात्रियों को अब भी अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है किन्तु यदि वे हमें दिया गया सारा साहित्य पढ़ें तो उन्हें मालूम होगा कि अनेक चीजें की जा रही हैं । कौन इस बात से इनकार कर सकता है कि उनके लिये अनेक नयी रेलें चालू की गयी हैं, उनके लिये सोने का स्थान सुरक्षित किया जाने लगा है और अनेक नये स्टेशन बनाये गये हैं ?

जरा नवनिर्मित रेलवे स्टेशनों का निरीक्षण कीजिये । आप देखेंगे कि अब उनमें प्रत्येक दृष्टिकोण से अत्यन्त महत्वपूर्ण सुधार हो गये हैं । तृतीय श्रेणी के यात्रियों को कई सुविधायें प्रदान की गयी हैं । इस प्रकार से नये स्टेशनों और पुराने स्टेशनों में भारी अन्तर है । मैं यह नहीं कहता कि ये सुधार पूर्णरूपेण पर्याप्त हैं, परन्तु फिर भी हमें यह कदापि नहीं भूलना चाहिये कि इस दिशा में बहुत कुछ किया जा रहा है ।

माननीय सदस्य ने यह कहा है कि रेलवे में भ्रष्टाचार का बोल बाला है । भ्रष्टाचार तो देश के प्रत्येक स्थान पर विद्यमान है । अतः रेलवे में इसका होना कोई अस्वाभाविक नहीं है । रेलवे विभाग स्वयं इसका अनुभव करता है और इसी लिये उसके निवारण के लिये पर्याप्त कार्यवाही कर रहा है । अभी हाल ही में एक समिति नियुक्त की गयी थी जिसने १४६ सुझाव दिये थे, जिन में से १२८ को कार्यान्वित किया जा रहा है । इस प्रकार से रेलवे विभाग भ्रष्टाचार को दूर करने का पूरा प्रयत्न कर रहा है । परन्तु

†मूल अंग्रेजी में

इस कार्य में जनता के सहयोग की भी आवश्यकता है। मैं पूछना चाहता हूँ कि रेलवे पर आरोप लगाने वाले माननीय सदस्य ने इस कार्य में रेलवे की क्या सहायता की है? यह सत्य है कि भ्रष्टाचार अभी है परन्तु अब यह धीरे-धीरे कम हो रहा है। परन्तु जब तक देश में नागरिकों के जीवन-स्तर को उन्नत नहीं किया जाता तब तक देश से भ्रष्टाचार पूर्णरूपेण दूर न होगा।

व्यवस्थीगण (वाच एण्ड वार्ड) विभाग का उल्लेख करते हुये उस पर आरोप लगाया गया है। परन्तु कोई भी व्यक्ति अच्छी प्रकार से अनुभव कर सकता है कि रेलवे के इस महत्वपूर्ण विभाग को सुधारने में हर प्रकार का प्रयत्न किया जा रहा है, इस कार्य के लिये विशेष रूप से अनुभवी पदाधिकारी भरती किये जा रहे हैं। यह सच है कि रेलवे सम्पत्ति को लूटा जा रहा है, परन्तु इसका कारण यह है कि जनता रेलवे अधिकारियों को सहयोग नहीं दे रही है। यदि जनता की ओर से सहयोग प्राप्त हो तो मुझे पूर्ण आशा है कि इस विभाग में निस्संदेह सुधार होगा।

जहां तक प्रशासनीय परिवर्तनों का सम्बन्ध है, मैं इस विभागीयकरण के पक्ष में हूँ क्योंकि यह रेलवे के लिये लाभकारी सिद्ध होगा।

श्री सारंगधर दास का भाषण सुन कर मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ है जिस में उन्होंने रेलवे सम्पत्ति के नष्ट भ्रष्ट करने का कांग्रेस जनों पर आरोप लगाया है। मैं उनसे यह पूछना चाहता हूँ कि जब बहुत से नागरिकों की इस प्रकार से एक बैठक हो रही थी तो क्या उनका वह कर्त्तव्य न था कि वह वहां जाकर उस बैठक को रोकते। आज कल एक फैशन सा बन गया है कि जब कभी भी लोग किसी भी बात से असन्तुष्ट होते हैं, तो वे बसों को जलाने लगते हैं और रेल की पटड़ियों को उखाड़ने लगते हैं। परन्तु इससे उन्हें मिलता क्या है?

माननीय सदस्य अपने आप को अपने निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधि मानते हैं तो क्या इस प्रकार की हरकतों से लोगों को रोकना उनका कर्त्तव्य न था? हम अपने उत्तरदायित्व को कभी भी टाल नहीं सकते।

यह अत्यन्त लज्जाजनक बात है कि लोग इस प्रकार के कुकर्मों में व्यस्त होकर व्यर्थ में ही रेलों को नष्ट भ्रष्ट करते हैं जो व्यक्ति, चाहे वे किसी भी राजनीतिक दल के हों इस प्रकार के कुकर्मों में भाग लेते हैं वे देश के महान शत्रु हैं। वे देश की प्रगति के शत्रु हैं। इस प्रवृत्ति को तो रोकना ही होगा।

आय-व्ययक का अध्ययन करके हम अच्छी प्रकार से जान सकते हैं कि रेलवे की वास्तविक स्थिति क्या है। परिवहन की दिशा में पर्याप्त उन्नति हुई है। कई नयी नयी योजनायें लागू की गयी हैं। इसके मार्ग में कई प्रकार की कठिनाइयाँ हैं, और उन्हें दूर करना इतना सुगम नहीं है, इस कार्य में कुछ समय लगेगा। अतः यदि पूर्णतः संतोषजनक प्रगति नहीं हुई है तो इस में रेलवे का कोई दोष नहीं, परिस्थितियाँ ही इस प्रकार की हैं कि इतनी जल्दी प्रगति नहीं हो सकती। फिर भी यह मानना ही पड़ेगा कि सब बातों को देखते हुये प्रगति संतोषजनक है।

प्रथम पंचवर्षीय योजना में पूर्ण सफलता प्राप्त हुई है। कुछ एक सदस्यों ने द्वितीय योजना की आलोचना की है। योजना आयोग द्वारा परिवहन के लिये जितनी राशि आवंटित की गयी है उससे उतना विकास न किया जा सकेगा जितना कि आवश्यक है। अतः मैं आपके जरिये प्रत्येक माननीय सदस्य से यह निवेदन करूँगा कि वह योजना आयोग के सदस्यों को यह समझाने का प्रयत्न करें कि रेलवे के लिये अधिक राशि आवंटित की जाये।

माल-भाड़े में कुछ वृद्धि की गयी है। इसका वास्तविक कारण यही है कि योजना आयोग ने रेलवे को उतनी धन राशि आवंटित नहीं की है जितनी कि विकास करने के लिये आवश्यक है। अतः उसे पूरा करने के लिये रेलवे को ये माल भाड़ा बढ़ाना पड़ा है। इस प्रकार से मेरी यह धारणा है कि रेलवे ने यथासम्भव हर दिशा में पर्याप्त उन्नति की है।

[श्री जी० एल० देशपांडे]

जहां तक मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र का सम्बन्ध है, हमने इस बात पर जोर दिया था कि मनमद से मलेगांव तक तथा मलेगांव से धूलिया तक एक रेलवे लाइन बनायी जाये। वह एक ऐसा क्षेत्र है जिसमें कई उद्योग विकसित हो रहे हैं। अतः इस क्षेत्र में रेल की भारी आवश्यकता है।

मुझे अशा है कि इन सभी बातों पर विचार किया जायेगा और यथासम्भव इन योजनाओं को कार्यान्वित किया जायेगा।

†श्री सारंगधर दास (ढेंका नाल पश्चिम कटक) : माननीय सदस्य ने अभी अभी मेरे भाषण का उल्लेख किया है। मैं दुर्घटना के समय समय पुरी में न था। मैंने केवल उड़ीसा उच्च न्यायालय को दी गयी पुलिस रिपोर्ट का ही उल्लेख किया था। अन्यथा मेरा उस दुर्घटना से कोई सम्बन्ध नहीं है।

†उपाध्यक्ष महोदय : अस्तु, अब श्री सत्येंद्र नारायण सिंह बोलेंगे। वह उपस्थित नहीं हैं। अच्छा श्री लोकनाथ मिश्र जी बोलेंगे।

†श्री लोकनाथ मिश्र (पुरी) : श्री सारंगधर दास ने मेरे तथा कांग्रेस के ऊपर जो आरोप लगाये हैं मैं उनके सम्बन्ध में कुछ स्पष्टीकरण करूंगा।

‘रेलवे सम्पत्ति की लूट-खसोट’ शीर्षक पर बोलते हुये उन्होंने यह दिखाने का प्रयत्न किया है कि पुरी में २२ जनवरी को जो कुछ हुआ वह मेरे तथा कांग्रेस के कारण हुआ। उन्होंने यह भी कहा कि उन्होंने यह पुलिस की पहली रिपोर्ट में से पढ़ा है। मैं कहूंगा कि उन्हें यह जानना चाहिये कि पुलिस की पहली रिपोर्ट क्या होती है।

उन्होंने कुछ बातों का उल्लेख किया है जो सर्वथा असत्य हैं। उन्होंने रेलवे मंत्रालय पर यह आरोप लगाया कि उसकी असावधानी के कारण ही पुरी में ५६ लाख रुपये की क्षति हुई। रेलवे मंत्रालय की गलती अवश्य है परन्तु वह अच्छाई के ही पक्ष में है। उनका यह विचार था कि वह आन्दोलन इतना उग्र रूप नहीं धारण करेगा। मैं अनुरोध करूंगा कि रेलवे मंत्रालय भविष्य में अधिक सावधान रहे। अच्छे कार्य के लिये भी रेलों का रोकना और रेलवे सम्पत्ति में आग लगाना अपराध है उनके सम्बन्ध में कठोरता बर्ती जानी चाहिये। मैं रेलवे मंत्रालय से कहूंगा कि वह इस सम्बन्ध में सावधान रहे क्योंकि ऐसे उपद्रवों का खतरा अभी सर्वथा दूर नहीं हुआ है; वे पुनः प्रारम्भ हो सकते हैं।

रेलवे मंत्री ने कहा कि इसकी जिम्मेदारी पुरी के नागरिकों पर है। यह ठीक है। उसके लिये वे थोड़े से राजनैतिक कार्यकर्ता जिम्मेदार हैं जो आगामी चुनाव के लिये जनता का समर्थन प्राप्त करना चाहते हैं और वे सब गैर कांग्रेसी हैं। मैं तो चुनाव की तनिक भी परवाह नहीं करता। मैं समझता हूं कि अवांछनीय बातों के लिये जनता को उभाड़ना राजनीतिज्ञ के लिये शोभाजनक नहीं है। मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूंगा कि वे सही तथ्य मालूम करें। इस लूट-खसोट के सम्बन्ध में निश्चित जांच की जानी चाहिये कि उसका जिम्मेदार कौन है। जहां तक मैं समझता हूं उसकी जिम्मेदारी अधिक से अधिक २० या ३० व्यक्तियों पर है। यदि न्यायालय साक्ष्य के अभाव या अन्य किसी कारण से न्याय करने में असमर्थ हो तो सरकार को खुफिया विभाग से या अन्य किसी साधन से पता लगाना चाहिये कि उसके वास्तव में जिम्मेदार कौन है। यह कहा गया कि इसके लिये मैं जिम्मेदार हूं और मैंने उस बैठक का सभापतित्व किया था। एक जिम्मेदार संसत्सदस्य होने के कारण मेरे विरुद्ध यह आरोप नहीं लगाया जा सकता। मैं तो कहूंगा कि इसकी मुख्य जिम्मेदारी माननीय सदस्य श्री सारंगधर दास पर ही है। वे १८ जनवरी को पुरी गये और उन्होंने राज्य पुर्नगठन आयोग के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में एक सार्वजनिक सभा में भाषण दिया था।

†श्री राघवाचारी (पेनुकोंडा) : वह एक अन्य माननीय सदस्य पर आरोप लगा रहे हैं :

†मूल अंग्रेजी में

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री सारंगधर दास ने उन पर आरोप लगाया था । दोनों को आपस में निपटने दीजिये ।

†श्री लोकनाथ मिश्र : माननीय सदस्य तथा उनके दल ने उस सभा में यह कहा कि कांग्रेस सरकार होने के कारण हम बिहार से एक इंच भूमि भी प्राप्त नहीं कर सके । वे आगामी चुनाव के लिये जनता को उभाड़ना चाहते थे । क्या माननीय सदस्य ने उत्तेजक भाषण नहीं दिया ? सभा में एक कार्य-संचालन समिति निर्मित की गई जिसका सभापति एक समाजवादी है । उस कार्य-संचालन समिति ने ये सब चीजें की । पुरी तो तीर्थ यात्रा का स्थान है । वहां की जनता ऐसी चीजें पसन्द नहीं कर सकती क्योंकि यदि रेलें रोक दी जायेंगी तो आदमी भूखों मर जायेंगे । और वास्तव में वैसा हुआ भी । तीन दिन लोगों को भूखा रहना पड़ा । इस सब की जिम्मेदारी माननीय सदस्य पर है क्योंकि उन्हीं की सलाह से यह कार्य-संचालन समिति निर्मित की गई थी जिसके ३२ सदस्यों में से एक भी जिम्मेदार कांग्रेसी नहीं था । ये छपे हुये पर्चे हैं ।

†श्री सारंगधर दास : मैं किसी भी कार्य-संचालन समिति में कब उपस्थित रहा हूं ?

†श्री लोकनाथ मिश्र : आप कार्य-संचालन समिति में तो उपस्थित नहीं रहे पर १८ तारीख की बैठक में तो आप उपस्थित थे जहां से इस समिति का सूत्रपात हुआ जिसका सभापति एक समाजवादी था कांग्रेसी नहीं ।

†श्री नम्बियार : मेरा एक औचित्य प्रश्न है । हम यहां रेलवे बजट पर चर्चा कर रहे हैं । हमें यहां पुरी की घटनाओं की जिम्मेदारी नहीं निश्चित करनी है । एक एम० एल० ए० के विरुद्ध कुछ कहना ठीक नहीं है क्योंकि वह अपनी सफाई में कुछ कहने के लिये यहां उपस्थित नहीं है ।

†एक माननीय सदस्य : श्री सारंगधर दास उपस्थित हैं ।

†श्री बोगावत : वाद विषय रेलवे की क्षति है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : इस बहस में अथवा किसी अन्य बात के सम्बन्ध में कुछ आपत्ति उठाई गई थी जब माननीय उपमंत्री ने यह कहा कि उन्होंने यह सुझाव रखा था कि पुरी की जनता को स्टेशन का पुनर्निर्माण करना चाहिये । उस वक्तव्य के सम्बन्ध में माननीय सदस्य अपनी बात कर रहे हैं ।

†श्री लोकनाथ मिश्र : मैंने सुना कि १९,२० और २१ तारीख को पुरी की जनता को बड़ी कठिनाइयां उठानी पड़ी । मैं जानता था कि पुरी की जनता शांति प्रिय है और उसको झूठे प्रचार द्वारा ऐसी चीजों के लिये प्रेरित किया गया है, इसलिये मैंने हस्तक्षेप करना आवश्यक समझा । २१ तारीख को समाजवादियों और अन्य लोगों द्वारा, कांग्रेसियों द्वारा नहीं, एक सभा आयोजित की गई थी । मैं उस बैठक में गया और मुझे उसका सभापति बनाया गया ।

†श्री राघवाचारी : उन्होंने कहा कि कोई व्यक्ति सभापति था ।

†श्री लोकनाथ मिश्र : भाग्यवश अथवा अभाग्यवश मुझे ही सभापति बनाया गया । मैं कह सकता हूं कि उस सभा में तीन समाजवादियों ने निश्चित रूप से यह कहा कि रेलवे परिवहन को अनिश्चित काल के लिये निलम्बित कर देना हमारा कार्यक्रम है । मैंने बीच में हस्तक्षेप करके बैठक के आयोजकों से कहा कि यदि ऐसा है तो मैं इस बैठक का सभापतित्व नहीं कर सकता । यदि आप उस बैठक में पारित संकल्प को देखें तो आप को ज्ञात होगा कि उसके द्वारा पुरानी कार्य संचालन समिति और उसके कार्यक्रम को खत्म कर दिया गया था । एक नई कार्य संचालन समिति मेरे सभापतित्व में निर्मित की गई । जब बैठक समाप्त हुई तो मैंने बहुत से आदमियों को हिंसात्मक भावना का प्रदर्शन करते देखा मैंने उन सबसे

[श्री लोक नाथ मिश्र]

स्टेशन की ओर जाने से मना किया परन्तु चूँकि गत तीन दिनों में वे खूब अच्छी तरह भरे जा चुके थे इस-लिये उन्होंने मेरी बात नहीं सुनी। वे फाटक तोड़कर प्लेटफार्म पर चले गये। मैंने हस्तक्षेप करना चाहा परन्तु हल्ले में मेरी बात नहीं सुनी गई।

[श्रीमती सुषमा सेन पीठासीन हुई]

हिंसा की आशंका करते हुये मैंने तुरन्त ही, २१ तारीख की रात्रि को १० बजे, कार्य-संचालन समिति के मंत्री (सेक्रेटरी) को लिखा कि अब समिति के लिखित निर्देश के बिना कुछ न किया जाय। मैंने हिंसात्मक भावना के चिन्ह देखे हैं। ऐसे आदमियों पर नियन्त्रण किया जाना चाहिये अथवा उन्हें अलग कर दिया जाना चाहिये। जब तक समिति की बैठक न हो और वह कोई निर्णय न करे तब तक कोई और कार्यवाही नहीं की जायगी।

†श्री सारंगधर दास : मंत्री (सेक्रेटरी) कौन था ?

†श्री लोकनाथ मिश्र : वह समाजवादी था। मेरा तात्पर्य यह था कि उन्होंने जो कुछ भी गत तीन दिनों में किया था अब वह कार्यक्रम नहीं रहेगा। मैंने उन्हें स्पष्ट रूप में लिखा कि चूँकि मैं कार्य-संचालन समिति का सभापति हो गया हूँ और अभी उसकी कोई बैठक नहीं हुई है इसलिये अभी उसका कोई कार्यक्रम नहीं है। इसलिये जिन व्यक्तियों ने जनता को रेलवे स्टेशन जाने को भड़काया उन्हीं पर उसकी जिम्मेदारी होनी चाहिये। स्टेशन नगर से दो मील दूर है और स्वयं नगर में कुछ नहीं हुआ।

मंत्री (सेक्रेटरी) ने कदाचित कुछ नहीं किया। प्रातःकाल जब मैंने उससे जाकर पूछा कि तुमने क्या किया है तो उसने बताया कि मैंने कार्य-संचालन समिति की बैठक बुलाई है। कार्य-संचालन समिति की बैठक ६ बजे प्रातःकाल बुलाई गई थी। चूँकि मैं समय पर नहीं पहुँच सका, मैंने लिखित निर्देश भेजा कि “जल्दबाजी खतरनाक होगी। गाड़ियों का रोकना जनता के विरुद्ध युद्ध होगा। अपने लक्ष्य के लिये हमें जनता को शिक्षित करना चाहिये। हमें गलत कार्यवाही को रोकना चाहिये। मैंने पिछले दिन मंत्री (सेक्रेटरी) को जो पत्र लिखा था उस पर गम्भीरता से विचार किया जाना चाहिये और उसी के आधार पर हमें आगे बढ़ना चाहिये।”

उस बैठक में मैंने स्पष्ट रूप में कहा कि यदि इस कार्यक्रम को वापस नहीं लिया जाता तो मैं समिति में नहीं रहूँगा। यद्यपि समाजवादी और साम्यवादी उसके पक्ष में नहीं थे फिर भी सर्वसम्मति से एक संकल्प उस कार्यक्रम को रोक देने के लिये पारित किया गया। इतना करके वे स्टेशन गये और जनता से कहा कि “यह कांग्रेसी हमारा आन्दोलन खत्म कर रहा है। उसकी बात मत सुनो।” मैंने स्टेशन जाकर जनता को रोका परन्तु व्यर्थ हुआ। मैंने इस्तीफा दे दिया और तुरन्त ही तीसरी कार्य-संचालन समिति निर्मित की गई जिसका सभापति एक समाजवादी और मंत्री (सेक्रेटरी) एक साम्यवादी था। इसलिये मैं कहता हूँ मैं जिस कार्य संचालन समिति का सभापति था उसने कोई कार्य प्रारम्भ नहीं किया, और उसके निर्णयों को किसी ने नहीं माना। उसने वह कार्यक्रम नहीं बनाया। इसी से मुझे गैर जिम्मेदार कहा गया.....

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो चुका है।

†श्री लोकनाथ मिश्र : वह कहते हैं कि पिछली रात की बैठक में सभापति ने, अर्थात् मैंने, जो सुझाव दिया उससे भीड़ सहमत नहीं हुई, परन्तु बाद में अपना विचार बदल कर सभापति ने कहा था कि रेलवे यातायात में हस्तक्षेप नहीं किया जाना चाहिये। मैंने अपना विचार बदला या नहीं यह तो मेरे उन लिखित निर्देशों से सिद्ध हो जायगा जो मैंने ऊपर उद्धृत किये, परन्तु मैंने इतना कहने का साहस तो दिखाया कि “वैसा मत करिये।”

†मूल अंग्रेजी में

फिर, क्या हुआ ? तीसरी कार्य-संचालन समिति ने, जिसके मुखिया समाजवादी और साम्यवादी थे, लोगों को गलत रास्ता दिखाया और यह सब हुआ। यह गैर जिम्मेदार नेतृत्व है। प्रश्न यह है कि ऐसा क्यों किया गया ?

इन घटनाओं के कुछ दिन बाद श्री सारंगधर दास फिर पुरी गये और वहां एक सार्वजनिक बैठक आयोजित की। मैं पूछता हूं कि क्या उन्होंने उन लोगों की भर्त्सना की जिन्होंने ऐसे कार्य किये ? क्या उनमें इतना साहस था कि वह उन कार्यों को बुरा कहते ? वह वैसा नहीं कह सके क्योंकि उससे लोकप्रियता चली जाती। वह आगामी चुनाव में समाजवादी उम्मीदवार की जीत चाहते हैं। मैं एक जिम्मेदार संसत्सदस्य की हैसियत से पूछता हूं कि वह लोक-सभा में बतायें कि पुरी में २२ जनवरी को जो कुछ हुआ वह ठीक था अथवा गलत ? हमें अपने राजनैतिक जीवन की परवाह न कर उसे स्पष्ट शब्दों में गलत कहना चाहिये चाहे वह किसी ने भी किया हो। यदि माननीय सदस्य उसे गलत कहेंगे तो वे जानते हैं कि उन्हें बदले में लाठियां मिलेंगी। परन्तु भारत के संसत्सदस्य होने के नाते उनका पुरी के प्रति भी एक कर्त्तव्य है। उन्हें अपने समर्थकों से जाकर कहना चाहिये कि उन्होंने गलती की है।

†सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो गया है।

†श्री लोकनाथ मिश्र : मुझे थोड़ा सा-समय और चाहिये।

†सभापति महोदय : एक मिनट में समाप्त करें।

†श्री लोकनाथ मिश्र : रेलवे मंत्रालय को किसी के भी प्रति दया नहीं करनी चाहिये। यदि मेरी तनिक भी जिम्मेदारी इस लूट खसोट में हो तो मुझे अवश्य ही लोक-सभा से इस्तीफा दे देना चाहिये। परन्तु यदि उन्होंने और उनके समर्थकों ने किया हो तो उन्हें भी दण्ड मिलना चाहिये।

†श्री सारंगधर दास : यह ठीक नहीं है। मैंने उनका नाम बिल्कुल नहीं लिया।

†श्री लोकनाथ मिश्र : मैं एक संसत्सदस्य की हैसियत से गलत तथ्य नहीं कहता। मैं कहता हूं कि श्री दास ने जो कुछ भी कहा वह सब गलत तथ्यों पर आधारित है। उन्हें अब तक यह बात अच्छी तरह समझ जानी चाहिये।

†श्री सारंगधर दास : प्रेसीडेंट (सभापति) को उच्च न्यायालय द्वारा आज प्रातःकाल रिहा कर दिया गया है।

†श्री नम्बियार (मयूरम्) : अब हम रेलवे आय व्ययक को इस दृष्टि से देखें कि अगली पंचवर्षीय योजना में रेलवे के सम्बन्ध में यह प्रथम वर्ष का आय व्ययक है। १ अप्रैल, १९५६ को हम अगले पांच वर्षों के लिये ११२५ करोड़ रुपये से अपना कार्य आरम्भ कर रहे हैं। पहले हम यह देख लें कि बीते दिनों में हमने क्या किया है।

जो कुछ भी किया गया है उसकी मैं प्रशंसा करता हूं परन्तु मेरे विचार में वह संतोषजनक नहीं है क्योंकि पांच वर्षों में ४३२ करोड़ रुपये खर्च करने के बाद मैं यह नहीं कह सकता कि हमने बहुत कुछ प्राप्त किया है।

मेरी आलोचना को चार प्रमुख शीर्षों में वर्गित किया जा सकता है, १. एक, प्रथम योजना में की गई प्रगति की, जो धन और सामग्री खर्च की गई है उससे तुलना करनी होगी और यदि हम विश्लेषण करें तो देखेंगे कि सन्तुष्ट होने जैसी कोई बात नहीं है।

दो, जिन दस लाख श्रमिकों पर सफलता निर्भर है उनकी ओर बेरुखी दिखाई गई है और उनका सहयोग प्राप्त करने के लिये कोई प्रयत्न नहीं किया गया। द्वितीय योजना में ऐसा नहीं होना चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री नम्बियार]

तीन, इस देश के सम्पूर्ण विकास में काफी हद तक विघ्न डाले बिना योजना आयोग से रेलवे के लिये अधिक राशि आवंटित करने की मांग नहीं की जा सकती ।

और अन्त में मैंने देखा है कि ऐसी कोई बात नहीं बताई गई है जिससे यह पता चलता हो कि भाड़े पर अधिभार में तुरन्त वृद्धि करने की कोई आवश्यकता है ।

पिछले पांच वर्षों के कार्यकरण के बारे में रेलवे मंत्रालय ने कहा है कि यात्री सामर्थ्य में २५ प्रतिशत वृद्धि हुई है, यात्री मीलों में २४ प्रतिशत कमी हुई है, यात्री कोच मीलों में ६ प्रतिशत वृद्धि हुई है और यातायात की मात्रा में १६३ प्रतिशत की वृद्धि हुई है । मेरे विचार में ४३२ करोड़ रुपयों में यह सफलता काफी नहीं है ।

इन ४३२ करोड़ रुपयों में से ३ करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के हिसाब से १५ करोड़ रुपये यात्रियों की सुविधाओं के कार्य पर खर्च किये गये हैं । प्रति वर्ष लगभग १२० करोड़ यात्री रेलवे में यत्रा करते हैं और इन तीन करोड़ रुपयों से कितनी और कैसी सुविधायें दी जा सकती हैं इसका निर्णय मैं अध्यक्षपीठ और लोक-सभा पर छोड़ता हूं ।

व्यय की स्थिति में भी कोई सुधार नहीं हुआ है । पुर्नवर्गीकरण असफल रहा है और माननीय मंत्री ने अन्त में स्वीकार किया है कि पुर्नवर्गीकरण पर फिर से विचार करना होगा और छोटे छोटे खण्ड बनाने होंगे । इसलिये मैं अपनी ओर से केवल इतना कहना चाहता हूं कि हम उस दिन की प्रतीक्षा करेंगे जब इस पर पुनः विचार किया जायेगा छोटी इकाइयां स्थापित की जायेंगी ।

अब मैं रेलवे कर्मचारियों का सहयोग न प्राप्त करने की चर्चा करना चाहता हूं । इन रेलवे कर्मचारियों की संख्या आज दस लाख से कम नहीं है । इन पांच वर्षों में जब हम प्रथम पंचवर्षीय योजना को इतनी शानोशौकत से लागू करने के कार्य में तल्लीन थे क्या हमने कभी रेलवे कर्मचारियों को इतना बताने की भी चिन्ता की कि उन्हें क्या करना चाहिये ? क्या इन दस लाख रेलवे कर्मचारियों में से किसी एक को भी यह मालूम था कि इन पांच वर्षों के दौरान में उसका लक्ष्य क्या है ? क्या किसी जगह किसी पदाधिकारी ने रेलवे कर्मचारियों को यह बताने का प्रयत्न किया था कि उन्हें पांच वर्षों में इतना कुछ करना है ? ऐसा कुछ भी नहीं किया गया, उन्हें कुछ भी नहीं बताया गया । अब योजना के बाद भी उन्हें नहीं बताया गया कि पांच वर्षों में हमने क्या कुछ किया, कितनी सफलता प्राप्त की और क्या कुछ प्राप्त नहीं कर सके हैं । रेल कर्मचारियों का विश्वास कभी भी प्राप्त नहीं किया गया ।

आज जब हम द्वितीय पंचवर्षीय योजना आरम्भ करने वाले हैं क्या रेलवे मंत्रालय ने रेलवे कर्मचारियों को बताया है कि अगले पांच वर्षों में उन्हें क्या कुछ करना है ? वे यह नहीं समझते कि रेलवे कर्मचारी योजना की सफलताओं और असफलताओं का ही एक अभिन्न अंग हैं ।

वे उन्हें इसलिये कुछ नहीं बताते क्योंकि वे समझते हैं कि रेलवे कर्मचारियों को राष्ट्रीय निर्माण कार्य के निर्माताओं के रूप में नहीं बल्कि केवल अपनी मजूरी की बात सोच कर केवल मजदूरों के नाते उनकी सहायता के लिये आगे आना होगा । यही कारण है कि वे रेलवे कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करने के लिये तैयार नहीं हैं ।

आपको याद होगा कि कल श्री वी० वी० गिरि ने भी कहा था कि रेलवे मंत्रालय दस लाख श्रमिकों का सक्रिय सहयोग प्राप्त कर सकता है और उसे अवश्य प्राप्त करना चाहिये । परन्तु यदि राजनीतिक प्रतिकूल प्रभावों और निजी लाभों के कारण कार्मिक संघवादियों के एक विभाग को दूसरे विभाग के विरुद्ध भड़काने की कार्यवाहियां जारी रहें तो बात का कहीं अन्त न होगा और रेलवे कर्मचारी इससे उकता जायेंगे और वे केवल मजदूर ही रह जायेंगे और निर्माताओं के रूप में अपना पूर्ण विकास नहीं करेंगे मैं श्री वी० वी० गिरि की इस बात का समर्थन करता हूं । श्री अशोक मेहता और श्री ए० के० गोपालन ने भी यही सुझाव दिया था कि इस समस्या का समाधान अधिक अच्छे ढंग से किया जाना चाहिये ।

रेलवे उपमंत्री ने कल इस बात के उत्तर में यह कहा था कि स्वयं श्रमिक संघ के नेताओं के कारण ही यह स्थिति है। मैं कहता हूँ हमारा इससे कोई सम्बन्ध नहीं है। मैं पूछता हूँ कि क्या रेलवे मंत्रालय ने फेडरेशन की एक विशिष्ट शाखा का समर्थन नहीं किया है, उन्हें बढ़ावा नहीं दिया है और उन्हें दूसरी शाखा के विरुद्ध खड़ा नहीं किया है। क्या वे केवल एक ही शाखा को पास जारी नहीं करते हैं और उसे ही विशेषाधिकार और परिपत्र नहीं देते हैं? यदि मंत्रालय रेलवे श्रमिकों का सहयोग चाहता है तो क्या उसे ऐसी कार्यवाहियाँ करनी चाहिये?

रेलवे उद्योग, ऊँचे बैठे हुए मुट्ठी भर पदाधिकारियों का ही उद्योग नहीं है बल्कि सारी भारतीय जनता का है और भारतीय जनता इस प्रश्न का उत्तर रेलवे मंत्री से मांग सकती है।

आज इस प्रश्न का महत्व इसलिये भी बढ़ गया है कि आज रेलवे, सरकारी क्षेत्र में सबसे बड़ा उपक्रम है। इसके पास ६०० करोड़ रुपये की पूंजी है, लगभग ३४,००० मील में यह फैली हुई है और अपनी रेलवे के विस्तार पर हम ११२५ करोड़ रुपये और खर्च करने जा रहे हैं। रेलवे के इसी विस्तार पर हमारी द्वितीय पंचवर्षीय योजना की सफलता निर्भर है।

जब रेलवे का कार्य प्रबन्ध अंग्रेजों के हाथों में था वे जो चाहते कर सकते थे परन्तु अब वैसा नहीं हो सकता। यदि रेलवे कर्मचारियों को अपना कार्य अच्छी तरह से करना है तो नौकरशाही व्यवस्था और रेलवे कर्मचारियों की पीठ के पीछे राजनीतिक झगड़ों या शरारतों का अन्त करना होगा।

क्योंकि हम सरकारी क्षेत्र में प्रयोग कर रहे हैं इसलिये हमें इस बात पर बहुत सतर्क रहना चाहिये। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि हम सरकारी क्षेत्र का और विस्तार कर रहे हैं। इसलिये इस आय-व्ययक के समय रेलवे कर्मचारियों को प्राथमिकता दी जानी चाहिये और उनका सक्रिय सहयोग आवश्यक है।

अब हम रेलवे कर्मचारियों की मजूरी के प्रश्न पर विचार करें। उनकी मजूरी में कुछ वृद्धि किये जाने की बात कही गई है। चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी, जो कर्मचारियों की कुल संख्या का ५५ प्रतिशत भाग हैं; उन्हें औसतन केवल ७८ रुपये प्रति मास मजूरी मिलती है। आज की स्थितियों में क्या यह युक्तियुक्त मजूरी है? १९४८ से १९५५ तक सात वर्षों में रेलवे की आमदनी में वृद्धि हुई है। रेलवे की आमदनी में ८० करोड़ रुपये वार्षिक वृद्धि होती रही है। रेलवे कर्मचारियों ने राष्ट्र को अपना अधिकतम योग दिया है। इसलिये उनकी मजूरी में वृद्धि की जाने की मांग न्यायासंगत है।

अवक्षयण रक्षित निधि में मूलतः अंशदान १५ करोड़ रुपये प्रति वर्ष था। १९५२ में यह बढ़कर ३० करोड़ रुपये हुआ, दिसम्बर, १९५४ में इसे ३५ करोड़ रुपये कर दिया गया और आज इसे ४५ करोड़ रुपये तक बढ़ाने का विचार है। इसलिये यह किस मूल रकम से लगभग तीन गुनी हो गई है।

इन वर्षों में रेलवे ४ प्रतिशत ब्याज देती रही है। परन्तु इस आय-व्ययक वर्ष से उसे लाभांश भागों के रूप में ३६ करोड़ रुपये देने हैं। इससे पहले भी कई अवसरों पर वह अपनी बचत में से सामान्य राजस्व में राशि देती रही है। इसके अतिरिक्त प्रथम पंचवर्षीय योजना की समाप्ति पर उसकी संचय रक्षित निधि १३६ करोड़ रुपये है।

क्या इन सभी बातों से रेलवे कर्मचारियों की मांग न्याय संगत प्रतीत नहीं होती? क्या वे यह मांग नहीं कर सकते कि रेलवे मंत्रालय एक मजूरी आयोग स्थापित करे जो इस प्रश्न पर विचार करें और अन्तरिम सहायता के लिये हमें कुछ दिया जाय?

यदि यह मांग और सुझाव हमारी ओर से दिया जाता तो सम्भवतः माननीय मंत्री कह सकते थे कि हम झगड़ा पैदा कर रहे हैं परन्तु यह सुझाव श्री वी० वी० गिरि ने दिया है और बिना सोचे समझे उन्होंने ऐसा नहीं किया है।

[श्री नम्बियार]

माननीय मंत्री को मजूरी में वृद्धि करनी चाहिये ताकि वह रेलवे कर्मचारियों का खुशी से सहयोग प्राप्त कर सकें ।

योजना के कुल व्यय का २९ प्रतिशत भाग हमने रेलवे और परिवहन के लिये रखा है । रेलवे को १९५५ करोड़ रुपये दिये जा रहे हैं और उद्योग और खनिजों को कुल व्यय का केवल १९ प्रतिशत भाग दिया गया है ।

यदि हम उद्योग को हानि पहुंचा कर रेलवे विस्तार के लिये अधिक धन रखेंगे तो उद्योगीकरण का कार्य स्थगित हो जायेगा । इससे हमें कुछ राजस्व प्राप्त हो जायेगा परन्तु होगा यह कि अन्त में रेलवे को कठिनाई होगी क्योंकि पूंजी पर भार बढ़ रहा है और अवक्षयण निधि पर भी भार बढ़ रहा है । तब भाड़े में वृद्धि उचित होनी चाहिये ।

अब मैं राष्ट्रीय सुरक्षा परित्राण नियमों के अधीन रेलवे कर्मचारियों से व्यवहार, उनके उत्पीड़न और पुनः नियुक्ति आदि की चर्चा करता हूं । आज सवेरे मुझे शोरानूर से एक एक्सप्रेस पत्र प्राप्त हुआ है जिसमें कहा गया है कि श्रमिक संघ के सहायक महामंत्री (एसिस्टेंट जनरल सेक्रेटरी) पर दोषारोप लगाया गया है और राष्ट्रीय सुरक्षा परित्राण नियमों के अधीन १० तारीख को उसे निलम्बित किया गया है । हालांकि माननीय मंत्री ने हमें कई बार वचन दिया है कि आज कल इन नियमों का पालन हो रहा है । उन विषयों पर मैं अनुदानों की मांगों पर चर्चा के समय बोलूंगा ।

श्री ए० एन० विद्यालंकार (जालंधर) : रेलवे बजट पर इस बड़े हाउस में विचार करते हुए, जनता इस बात की आशा करती है कि हम उसके सन्तोष या असन्तोष को यहां पर जाहिर करें । केवल एक तरफ से नुक्ताचीनी या एक तरफ से सिर्फ उसकी तारीफ कर देना काफी नहीं है । जनता से मिलते हुए जब हम लोग विचार करते हैं, या बात-चीत करते हैं तो जनता में एक आम सन्तोष पाया जाता है और जो लोग यात्रा करते हैं या जिन लोगों को रेलवे से काम पड़ता है वे यह अनुभव करते हैं कि बावजूद उन तमाम दोषों के या नुक़ायस के रेलवे के अन्दर इम्प्रूवमेंट (सुधार) हो रहा है, तरक्की हो रही है और मैं समझता हूं कि हाउस की तरफ से हमें रेलवे मंत्री को इस बात पर धन्यवाद देना चाहिये कि रेलवे विभाग का जब से उन्होंने कार्यभार सम्भाला है, तब से रेलवे के काम में तरक्की हुई है । इसमें कोई शक नहीं है कि बहुत सारी बातें हमें, आगे लानी हैं, बहुत से नुक़ायस दूर करने हैं, क्योंकि आखिर एक पुराने ढांचे में तबदीली करने में काफी मुश्किलात आती हैं । आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे में काम करने वाले कर्मचारियों और अफसरान को एक नये ढांचे में ढाला जाय । उन्हें एक नये सिरे से शिक्षित करना है क्योंकि समाज का ढांचा बदलने के साथ रेलवे के वर्कर्स और अफसरान के दिमाग और उनके जो पुराने तरीके हैं, उनको भी बदलना है । ऐसी तबदीली लाने में दिक्कत होती है लेकिन मैं समझता हूं कि हमारे रेल मंत्री महोदय का हमेशा यह प्रयत्न रहा है कि उस ढंग से जिस ढंग से कि हमने देश के अन्दर परिवर्तन लाने का रास्ता पकड़ा है, उस दृष्टि से वह भी परिवर्तन ला रहे हैं, और उसके लिये यथेष्ट प्रयत्न कर रहे हैं । मैं इसको जानता हूं क्योंकि यह जो लगातार पिछले ४-५ वर्षों से मुझे रेलवे के अफसरान से बात-चीत करने का अवसर प्राप्त होता रहता है और मैं यह पाता हूं कि उनके दृष्टिकोण में और उनकी मनोवृत्ति में फर्क है । वह फर्क लगातार बढ़ता जाता है । मैं इसके लिये रेलवे मंत्री महोदय को क्रेडिट (श्रेय) देता हूं । रेलवे विभाग के अन्दर धीरे-धीरे वह काफी परिवर्तन ला रहे हैं और उसके लिये मैं उनको मुबारकबाद देता हूं ।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह है रेलवे के अन्दर उन्नति की बात, करीबन् पिछले सालों में १३२ नई ट्रेनें चलाई गई हैं जिसके कारण मुसाफिरों को काफी सुविधा हुई । तीसरे दर्जे के डिब्बों में पिछले ४-५ वर्षों में काफी सुधार हुआ है, इससे इन्कार नहीं किया जा सकता । रेलवे के मुसाफिरों के लिये पानी का इन्तजाम और शेड्स वगैरह का इन्तजाम और अन्य चीजों का इन्तजाम, मैं मानता

हूं कि इनके लिये रेलवे के मुसाफिरो को अधिकार था लेकिन उनके इस अधिकार की कभी परवाह नहीं की गई थी और मुझे यह बात कहने में जरा भी हिचकिचाहट नहीं कि उस दिशा में काफी काम हो रहा है और जो काम हो रहा है, उसके लिये हमें मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहिये और हमें उसको स्वीकार करना चाहिये। सिर्फ यह कह देना कि यह नहीं हो रहा है और वह नहीं हो रहा है, यह एक तरह से देश की जनता में निराशा की भावना उत्पन्न करता है, एक निराशा और सन्तोष की फीलिंग (भावना) पैदा करता है आज देश में हमें ऐसी भावना पैदा करने की आवश्यकता है कि जिससे हमारे लोगों में आत्मविश्वास बढ़े और जिनको उन्होंने शासन चलाने के लिये अपना प्रतिनिधि चुना है, उनमें उनका विश्वास और भरोसा पैदा करें। लेकिन अगर हम जनता के दिमाग में एक निराशा और असन्तोष की भावना भरेंगे और उनके दिलों से उनके चुने हुए जो शासन में प्रतिनिधि हैं उनके प्रति भरोसे को हटाने की कोशिश करेंगे तो उससे देश की प्रगति की रफ्तार रुक जायगी और देश और जनता आगे नहीं बढ़ सकेगी और उनमें आगे बढ़ने का उत्साह नहीं रहेगा। हमारे अपोजीशन के मेम्बर्स (विरोधी सदस्य) हैं और खास तौर पर जो हमारे कम्युनिस्ट (साम्यवादी) भाई हैं और जो रूस और चीन का लिटरेचर (साहित्य) पढ़ते हैं वे जानते होंगे कि वहां भी कई नुक्स होते हैं उन नुक्सों पर विचार भी करते हैं लेकिन वहां जनता को भरोसा दिलाया जाता है और ढाढस और उत्साह दिलाया जाता है, उसी तरह का उत्साह मैं चाहता हूं कि हमको अपने देश की जनता में उत्पन्न करना चाहिये।

अभी मुझे पहले श्री नम्बियार ने यहां पर बोलते हुए कहा था कि सेकेंड फाइव इयर प्लान (द्वितीय पंचवर्षीय योजना) के सम्बन्ध में रेलवे विभाग वर्क्स को अपने साथ में लाने की कोशिश नहीं कर रहा, वर्क्स का सहयोग प्राप्त करने के वास्ते सक्रिय कार्यवाही रेलवे वाले नहीं कर रहे हैं। उन्हें चाहिये कि वर्क्स को कहें कि भाइयों यह पंच साला प्रोग्राम हमें मिल जुल कर पूरा करना है, जहां तक इसका सम्बन्ध है मैं उनसे इस बात में पूर्ण सहमत हूं और रेलवे विभाग को अपने वर्क्स का सहयोग प्राप्त करने की अवश्य कोशिश करनी चाहिये और इसकी आवश्यकता के सम्बन्ध में कोई दो राय नहीं हो सकती। परन्तु मैं मिसाल के तौर पर श्री नम्बियार और उनकी पार्टी के अन्य साथियों से पूछना चाहता हूं कि वे कै दफा रेलवे मजदूरों के पास गये, कै दफा वह दूसरे मजदूरों के पास गये और कै दफा उन्होंने उनको पंच साला प्रोग्राम के बारे में बतलाया कि किस तरह उसमें आगे बढ़ कर काम करना चाहिये। उन्होंने वर्क्स के अन्दर कितना उत्साह पैदा किया, या उनको भरोसा दिलाया और ढाढस बंधाया कि जो कुछ उनकी दिक्कतें और कठिनाइयां हैं, उनको दूर कराने के वास्ते हम उनके साथ कंधा से कंधा मिलाकर लड़ेंगे और उनको दूर कराने की कोशिश करेंगे, परन्तु राष्ट्र के निर्माण के काम में हम कोई अड़चन न आने देंगे। मुझे मजदूरों के बीच में काम करने जाना पड़ता है इसलिये मैं इस बात को जानता हूं जितनी भी मजदूरों के बीच में ट्रेड यूनियनें (कार्मिक संघ) काम करती हैं, उनमें आई० एन० टी० यू० सी० की ट्रेड यूनियन है या कुछ सोशलिस्ट भाइयों की पार्टी की कुछ ट्रेड यूनियनें हैं जो कि मजदूरों के बीच कुछ उपयोगी काम कर रही हैं। जहां तक कम्युनिस्ट भाइयों की ट्रेड यूनियनों का ताल्लुक है, उनकी ट्रेड यूनियनों की तरफ से कभी पोजिटिव (क्रियात्मक) चीजें नहीं कही जाती बल्कि ज्यादातर निगेटिव (अक्रियात्मक) चीजें कही जाती हैं और ज्यादातर सरकारी कार्यों की नुक्ताचीनी की जाती है और मजदूरों को यह कहा जाता है कि यह जो पंच साला प्लान है, यह एक नेशनल प्लान नहीं है, यह देश का प्लान ही नहीं है। इस तरह की बातें कम्युनिस्ट पार्टी की ट्रेड यूनियनों द्वारा कही जाती है और जिसका नतीजा यह होता है कि मजदूरों में और वर्क्स में एक तरह की तिराशा और असन्तोष की भावना पैदा होती है। मैं इस बात से इन्कार नहीं करता कि आज हमारे मजदूरों में और वर्क्स में किन्हीं कारणों को लेकर असन्तोष है, लेकिन एक असन्तुष्ट आदमी को हमेशा यह कहना कि कुछ नहीं होने वाला है और तुम्हारा तब ही ठीक काम बनेगा जब दूसरी पार्टी की हुकूमत इस देश में आयेगी, या यह कि वर्तमान गवर्नमेंट बिलकुल निकम्मी है और इसका पंच साला प्रोग्राम निकम्मा है; इस प्रकार की बात कहने से

[श्री ए० एन० विद्यालंकार]

मजदूरों का या देश का कुछ नहीं बनता है। वर्कर्स में एक विश्वास की भावना पैदा करनी चाहिये और वर्कर्स को इस बात के लिये आमादा करना चाहिये कि वे अपने कर्त्तव्य को अच्छी तरह से निभायें और देश जो उनसे इस पंचवर्षीय योजना काल में अपेक्षा रखता है, उसको पूरा कर दिखायें।

यहां इस बहस के दौरान में एक नई बहस छिड़ गई। श्री वी० वी० गिरि बहुत तजुर्बेकार ट्रेड यूनियन-निस्ट हैं और उन्होंने इस मौके पर जो बहुत सी बातें कही हैं, उसूल के तौर पर वे बिलकुल ठीक हैं। उन्होंने कहा कि ट्रेड यूनियनों में यूनिटी (एकता) होनी चाहिये। मैं भी इस चीज को मानता हूं कि उन में यूनिटी होनी चाहिये। मैं भी ट्रेड यूनियननिस्ट हूं और मैं चाहता हूं कि उनके अन्दर एकता हो। मुझे मजदूरों के बीच कुछ काम करने का मौका मिलता है और जब मैं मजदूरों के अन्दर झगड़ा होते देखता हूं और उनमें दो या ज्यादा पार्टियां देखता हूं तो मुझे बहुत दुःख होता है। लेकिन ट्रेड यूनियन जब कुछ काम करती हैं तो उसमें सवाल आ जाता है, तरीकों का, कि आखिर हमें किस तरीके से उनको चलाना चाहिये। हमारे यहां पर कुछ पिछले ट्रेडिंशंस (परम्परायें) अंग्रेजों के जमाने से अभी तक ऐसे चले आते हैं, पुराने ढर्रे और पुराना ढांचा अभी तक चला आता है और उसके लिये जैसा कि मैंने शुरू में कहा हमें अपने वर्कर्स को रीऐज्यूकेट (पुनर्शिक्षित) करना है, अपने अफसरान की मनोवृत्ति में सुधार करना है और साथ ही ट्रेड यूनियनों के नेताओं को भी रीऐज्यूकेट करने की जरूरत है और जो उनका पुराना तरीका रहा है यानी न्यूसैस वैल्यू क्रीएट (गड़बड़ पैदा करने का) एक मुसीबत पैदा करने का, ऐसी ट्रेड यूनियनों से हम आशा करते हैं कि वे बदले हुए समय को पहिचानें और वे अब पाजिटिव काम करें और हम चाहते हैं कि जिस तरह रूस और चीन की ट्रेड यूनियनों ने अपने मजदूरों को आशा दिलाई, उनमें हौसला पैदा किया, राष्ट्र के लिये काम करने का उत्साह पैदा किया और उनकी हालत सुधारने के लिये भी प्रयत्न किया, उसी तरह का पाजिटिव काम यह ट्रेड यूनियंस भी करें। जिस तरह से कि रूस और चीन में वहां की ट्रेड यूनियनों ने मजदूरों के हित के साथ-साथ देश हित को भी सामने रखा और मजदूरों को यह सलाह दी कि देश की उन्नति करने के लिये और उसको आत्मनिर्भर बनाने के लिये अगर मजदूरों को भूखे रह कर भी काम करना पड़े तो उनको करना चाहिये और उनको अपना कर्त्तव्य पूरा करने का उत्साह दिलाया, मैं चाहता हूं कि हमारी ट्रेड यूनियन्स उसी तरह का एक उत्साह का वातावरण हमारे सामने पैदा करें और हमारे लोगों में भी एक इन्थ्यूजियाज्म का एट्मोस्फियर (उत्साह का वातावरण) पैदा हो। यह बड़े अफसोस का मुकाम है कि हम रूस और चीन आदि देशों के मजदूरों में फैले उस इन्थ्यूजियाज्म की तो तारीफ करते हैं लेकिन जब हम अपने देश में मजदूरों में इस तरह का इन्थ्यूजियाज्म का एट्मोस्फियर पैदा करना चाहते हैं तो वहां पर उसका विरोध किया जाता है और लड़ाई झगड़ा होता है जो कि अवांछनीय है और जो कि देशहित के विरुद्ध है।

अभी हमारे देश के कुछ एक भागों में कुछ लड़ाई झगड़े हुए और बम्बई के अन्दर जो गड़बड़ हुई तो वर्कर्स को अपने राजनैतिक स्वार्थ की पूर्ति के हेतु भड़काया गया और उनको एक्सप्लॉयेट (शोषण) किया गया। एस० आर० सी० रिपोर्ट को लेकर हड़ताल करायी गई और वर्कर्स के नाम को बदनाम किया गया और मैं यहां पर यह स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि यदि हमारे बीच में कुछ ट्रेड यूनियन हैं जो कि इस तरह के अवांछनीय और अनुचित कार्य करने के लिये वर्कर्स को भड़काती हैं और उनको एक्सप्लॉयेट करती हैं, तो ऐसी यूनियनों के साथ हमारा एका नहीं हो सकता और उनके साथ हम मिल कर काम नहीं कर सकते।

यह दिक्कत है, जिसकी वजह से यहां पर ट्रेड यूनियन के अन्दर पोलिटिकल झगड़े खड़े हो जाते हैं। गवर्नमेंट को चाहिये कि पब्लिक सेक्टर (सरकारी क्षेत्र) के अन्दर वह झगड़े न आने दें। यहां पर कहा गया है कि रेलवे मंत्री ट्रेड यूनियनों के झगड़ों में दखल देते हैं और खामखाह ट्रेड यूनियन्स को लड़ाते हैं। यह शिकायत तो मुझे हो सकती थी, या उन लोगों को हो सकती थी जो कि रेलवे फेडरेशन के लोग हैं,

उन लोगों को हो सकती थी जो कि नेशनल फेडरेशन से ताल्लुक रखते हैं, जिनके लिये कहा जाता है कि गवर्नमेंट उनको मदद देती है। आज नम्बियार जी ने कहा कि कंसेशन्स (रियायत), पास और दूसरी चीजें दी जाती हैं, लेकिन क्या एक ही आदमी को यह चीजें दी जाती हैं? क्या आज जो श्री गुरुस्वामी जी का ग्रुप है उसको कंसेशन नहीं है? मुझे शिकायत हो सकती थी, या उन लोगों को हो सकती थी जो नेशनल फेडरेशन की हिमायत कर रहे हैं। बगैर तहकीकात किये हुए यहां बातें कही जाती हैं। बहर-हाल मैं यह बहस यहां नहीं रखना चाहता हूं कि क्या झगड़े हैं। लेकिन अगर आप ईमानदारी के साथ तमाम तफसील में जायें, कि क्या झगड़ा है तो मैं समझता हूं कि आप इसी नतीजे पर पहुंचेंगे और आप समझेंगे कि क्या चीज लड़ाई और मुसीबत पैदा कर रही है। इसलिये यह तय करना मुश्किल है कि किस को रिकग्नाइज करें (मान्यता दें) किसे न करें। यहां यह शिकायत की गई कि रेलवे बोर्ड तथा फेडरेशन और नेशनल रेलवेमेन्स फेडरेशन के बीच नेगोशियेशन (बातचीत) करा कर मामले को तय किया गया, उसको ट्राइब्यूनल (न्यायाधिकरण) के सामने नहीं भेजा गया। मुझे अफसोस हुआ जब मैंने श्री गिरि के मुंहसे यह बात सुनी क्योंकि वह हमेशा से इस बात के हामी रहे हैं कि बातचीत करके मामलों को तय किया जाय। अगर आज रेलवेमेन्स फेडरेशन और नेशनल रेलवे मेन्स फेडरेशन के बीच नेगोशियेशन करके मामलों को तय करने की कोशिश की गई तो क्यों यह शिकायत की जाय कि ट्राइब्यूनल को मामला नहीं गया और उसका फैसला क्यों नहीं लिया गया। मैं समझता हूं कि इन चीजों के बारे में महज पार्टियों का लिहाज करके कोई चीज कहना गलत है और मजदूरों के काज (हित) को नुकसान पहुंचाना है।

पिछले साल मैं रेलवे मिनिस्ट्रीरियल स्टाफ एसोशियेशन का प्रेसीडेंट था। उस दरम्यान मैं कई दफा रेलवे मिनिस्टर से मिला और उन्होंने बड़े गौर से मेरी बातों को सुना। मुझे इस बात का सन्तोष है कि रेलवे मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कुछ इशारा किया है, साफ तो नहीं कहा, लेकिन इशारा दिया है। आज हमारे मिनिस्ट्रीरियल स्टाफ के लोग जो कि तीसरे दर्जे के थे वह लालाथित थे, उनकी मांग थी कि उनका ग्रेड वह होना चाहिये जो कि पे कमिशन ने मुकर्रर किया है यानी ८० से २२० का ट्रड। जहां तक मैंने समझा है, रेलवे मंत्री महोदय उनमें से बहुत सी बातों से सहमत हैं। कम से कम उस दिक्कत को समझते हैं। वह इसको अच्छी तरह समझ रहे हैं कि रेलवे मुलाजमों का क्या प्वाइंट है। जो कुछ उन्होंने इशारा किया है अगर वह ठीक है, तो मैं उससे यही समझा कि उनका इशारा इसी की ओर है कि जो छोटे दर्जे के लोग हैं, तीसरे दर्जे के लोग हैं, क्लर्क्स वगैरह, उनका काम बहुत ज्यादा है और इसलिये उनका कुछ अपग्रेडिंग किया जायेगा, उनको ऊंचे ग्रेड के अन्दर ले जाया जायेगा मैं समझता हूं कि जो मांग उन आदमियों की थी वह अब पूरी हो जायेगी, लेकिन मैं चाहता हूं कि बजाय इसके कि टेढ़े तरीके से काम हो, सीधे तरीके से होना चाहिये और हमें पता लगे कि इस काम के लिये क्या मैशीनरी कायम होने वाली है ताकि वहां फेवरिटीज्म (पक्षपात) वगैरह न हो। मैं अनुभव करता हूं कि जो कुछ उन्होंने कहा, या जो कुछ मैंने समझा है, वह ठीक है तो सात साल की जट्टोजब्द के बाद रेलवे विभाग ने किसी सीमा तक स्वीकार किया कि उनके ऊपर बोझ बहुत ज्यादा है। अब तक इसी पर बहस होती रही कि कौन डिस्पोजल क्लर्क है और कौन रूटीन क्लर्क है और यह बहस सात साल तक चलती रही। वे लोग सात साल तक इन्तजार करते रहे और यह मामला चलता रहा। उसके बाद जब उन्होंने धमकी दी तो उनके साथ न्याय हो गया। मैं चाहता हूं कि मजदूरों की मांग पर सरकार स्वयं ध्यान दे। मैं चाहता हूं कि जो रेलवे का महकमा है उसको इस बात पर विशेष विचार करना चाहिये कि जो हमारे वर्क्स हैं, मजदूर हैं उनकी जरूरतों को जल्दी पहिचाना जाय, यह नहीं कि विचार कर रहे हैं, नहीं-नहीं कहते जाते हैं, पर आखीर में जब दबाव पड़ा और एजिटेशन (आन्दोलन) हुआ तो मान लिया। किसी आदमी ने शराफत से बात की तो उसके लिये नहीं-नहीं करते रहे और अगर किसी ने धमकी दे दी तो उसकी मांग को शीघ्र ही पूरा कर दिया। यह गलत तरीके से चलना है। हमको इस

[श्री ए० एन० विद्यालंकार]

प्रकार नहीं करना चाहिये। जो न्याय की बात हो उसको पहले ही दिन सुनना है और तय करना है। अगर हमको पब्लिक सेक्टर को सफल बनाना है तो हमको मजदूरों और एम्प्लॉयज (कर्मचारियों) की इच्छा की पूर्ति करनी होगी। हमको चाहिये कि मजदूरों के कहे बगैर ही हम उनकी तकलीफों को देखें और उनको दूर करें। अगर इस तरह से हम उनके कहे बगैर ही इन बातों पर ध्यान देंगे तो मैं समझता हूँ कि ज्यादा अच्छा होगा। आपको इस बात की कोशिश करनी चाहिये कि उनकी इच्छाओं की जल्दी से जल्दी पूर्ति हो ।

इन शब्दों के साथ मैं यह आशा करता हूँ कि जो हमारे रेलवे मिनिस्टीरियल स्टाफ (रेलवे मंत्रालय) के लोग हैं उनके सम्बन्ध में रेलवे मंत्री महोदय अपने भाषण में कुछ कहेंगे कि उनको वह किस तरह से डील (निबटाना) करना चाहते हैं ।

†श्री मैथ्यू (कोट्टयम्): समयाभाव के कारण मैं बहुत संक्षेप में कहूंगा। मैं केवल दो बातें कहना चाहता हूँ ।

पूर्ववर्तिता का प्रश्न अत्यन्त महत्वपूर्ण है क्योंकि हमें अच्छी और बुरी वस्तु के बीच पूर्ववर्तिता निश्चय नहीं करनी है अपितु दो अच्छी चीजों, अथवा एक अच्छी और दूसरी उससे जरा कम अच्छी चीज के बीच पूर्ववर्तिता निश्चय करती है। यह दो बातें हैं एक तो मैं रेलों का शीघ्रतिशीघ्र विस्तार और दूसरी तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधायें बढ़ाना। यदि इन दो बातों के बीच पूर्ववर्तिता निश्चय करनी हो तो मैं स्पष्टतः कहूंगा कि देश में रेलों का यथा शीघ्र विस्तार अधिक आवश्यक है।

मैं मानता हूँ कि तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधाओं में वृद्धि करना कम महत्वपूर्ण नहीं है, तथापि केवल तीसरे दर्जे का नाम बदलने से कुछ नहीं होगा। जब तक आप उन लोगों को वे सब सुविधायें उपलब्ध नहीं करेंगे जो कि दूसरे दर्जे के यात्रियों को मिलती हैं। तब तक कोई लाभ नहीं होगा। इसमें पर्याप्त व्यय होगा अतः मेरे विचार से जब तक सुविधाओं में इतनी वृद्धि न हो जाय, हमें नाम नहीं बदलना चाहिये।

यह भी कहा गया है कि इससे किराये में वृद्धि होने की सम्भावना है। यह तर्क उचित है, क्योंकि जब यात्रियों की सुविधाओं के लिये काफी धन व्यय किया जायेगा तो यात्रियों को ही यह धन देना होगा जिससे किराये में वृद्धि होगी। इसलिये मैं निवेदन करता हूँ कि यदि वृद्धि करनी ही है तो वह नाम मात्र की होनी चाहिये।

यदि तीसरे दर्जे को दूसरा दर्जा बना दिया जायेगा तो वर्तमान दूसरे दर्जे का क्या होगा ? इसे हटा देना पड़ेगा। इस प्रकार डिब्बों को बदलने में बहुत व्यय होगा। केवल यही संतोष मिलेगा कि तीन के स्थान पर अब दो दर्जे रह गये हैं। क्या टिकट की दरों में वृद्धि करने के लिये यह पर्याप्त आधार है ?

इसी बात से हम वर्गविहीन यात्रा के आदर्शवादी विचार पर आते हैं। लेकिन मेरे विचार से पहले वर्गविहीन समाज की स्थापना हो जानी चाहिये; तत्पश्चात् ही वर्गविहीन यात्रा सम्भव हो सकती है। वर्गविहीन यात्रा से वर्गविहीन समाज बनाने की कल्पना उपहासप्रद है।

अब मैं अपने विशिष्ट सुझाव को लेता हूँ। मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान मदुरा और कोचीन के बीच एक रेलवे की लाइन के निर्माण की ओर आकर्षित करता हूँ। इस लाइन के निर्माण से, मद्रास तथा केरल दोनों राज्यों को लाभ होगा। वहां पैदा होने वाली वस्तुयें रबर, इलायची, काली मिर्च इत्यादि मदुरा बन्दरगाह से बाहर भेजी जा सकेंगी तथा यात्री लोग केरल के मनोरम प्राकृतिक लक्ष्यों को देख सकेंगे। इस सम्बन्ध में मैं अधिक विस्तार से नहीं कहूंगा।

मैं एक बार फिर से यह बात दुहराता हूँ कि रेलवे लाइनों के निर्माण में, यात्रियों की सुविधायें बढ़ाने की अपेक्षा अधिक ध्यान देना चाहिये। अन्त में मैं रेलवे मंत्रालय को उसके कार्य तथा सफलता के लिये बधाई देता हूँ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री एस० एल० सक्सेना (जिला गोरखपुर—उत्तर): श्री वी० वी० गिरि ने रेलवे के कार्मिक संघों के सम्बन्ध में जो कुछ भी कहा है मैं उससे पूर्णतः सहमत हूँ। यह बहुत दुःख की बात है कि हमें रेलवे मंत्री से यह प्रार्थना करनी पड़ती है कि वे रेलवे मजदूरों के साथ अन्य मजदूरों के समान व्यवहार न करें। दुर्भाग्य से सारे देश में यह भावना बढ़ती जा रही है कि केन्द्र तथा राज्य सरकारें कार्मिक संघों के एक अंश से पक्षपात पूर्ण व्यवहार करती हैं। यह भावना रेलवे मजदूरों में नहीं फैलनी चाहिये अतः उनकी शिकायतें शीघ्र दूर की जानी चाहिये।

मैं सभा का ध्यान एस० एस० लाइट रेलवे के श्रमिकों की शोचनीय दशा की ओर दिलाना चाहता हूँ।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : बहुत बार।

†श्री एस० एल० सक्सेना : इस रेलवे के कर्मचारियों के काम करने की दशा बड़ी खराब है और उन्हें अधिक घण्टों तक काम करना पड़ता है। इसलिये इस महत्वपूर्ण सेक्शन की रेलवे को हमें अपने अधिकार में ले लेना चाहिये।

रेलवे कर्मचारियों की शिकायतों के बारे में वर्षों तक कोई फैसला नहीं होता। इसका एक उदाहरण यह है कि एक ट्रेन एग्जामीनर (गाड़ी परीक्षक) को १९३७ में दोहरा दण्ड दिया गया था, और अनेक अफसरों ने उसके मामले पर विचार किया है, किन्तु उसका अन्तिम निर्णय अभी तक नहीं हुआ। वह बड़ा कुशल कर्मचारी है, किन्तु अफसरों की खुशामद करने का उस का स्वभाव नहीं है। इसी कारण उसके अफसरों ने उस पर आरोप लगा कर दण्ड दिया था। जनरल मैनेजर (महाप्रबन्धक) श्री बसु और एक विधि अधिकारी ने इस मामले की जांच करके यह कहा था कि बैर भाव के कारण इस व्यक्ति को दण्ड मिला है। फिर भी अभी तक इसका कोई फैसला नहीं हुआ। मैंने रेलवे बोर्ड के प्रधान को इस बारे में लिखा, परन्तु मुझे कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ। इस प्रकार के अन्याय के और भी अनेक उदाहरण उपस्थित किये जा सकते हैं। इसलिये अब मैं आशा करता हूँ कि इस मामले में शीघ्र न्याय किया जायगा। कर्मचारियों के कष्टों का निवारण करना, ताकि उनमें निष्ठा और भक्ति भावना उत्पन्न हो, अत्यधिक आवश्यक है और इसी बात पर रेलवे की सफलता निर्भर है।

दुर्घटना के मामले में गाड़ी परीक्षकों को उत्तरदायी ठहराया जाता है। इसी श्रेणी के सम्बन्ध में रेलवे दुर्घटना जांच समिति के प्रतिवेदन में कहा गया है कि गाड़ी परीक्षकों का काम अत्यन्त शिल्पिक और कठिन है, किन्तु उनके वेतन-क्रम बहुत कम हैं। वेतन-क्रम कम होने के कारण अच्छे लोगों की भरती नहीं होती और दूसरे, जो लोग इस काम पर लगे हुए हैं, उनमें निष्कृष्टता की भावना रहती है, जिसके परिणाम स्वरूप वे अच्छी तरह गाड़ियों का परीक्षण नहीं कर सकते। इसलिये उनके वेतन-क्रम बढ़ाने की आवश्यकता है। मुझे आशा है कि मानव जीवन की रक्षा का ध्यान रखते हुए गाड़ी परीक्षकों के वेतन-क्रम को लोको के फिटर चार्जमन के वेतन-क्रम के समान कर दिया जायगा, जैसा कि इस समिति द्वारा सिफारिश की गई है।

टेलीफोन चालकों को पदोन्नति के लिये कोई रास्ता नहीं है और उनकी संख्या भी पर्याप्त है। इसलिये इस विषय की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

आसाम, मनीपुर और त्रिपुरा में निर्वाह व्यय अधिक है और वहां के कर्मचारियों को बड़ी कठिन अवस्था में काम करना पड़ता है। इसलिये वहां काम करने वाले कर्मचारियों को कुछ विशेष भत्ते देने का विचार करना चाहिये।

सरकारी भोजन व्यवस्था सम्बन्धी निणय के लिये मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूँ। अधिक संख्या में यात्रियों को आकर्षित करने के लिये समस्त संसार में रेलवे और ठेकेदारों के बीच

[श्री एस० एल० सक्सेना]

यात्रियों को अच्छा खाना देने की व्यवस्था करने के लिये प्रतियोगिता होती है। हमारे देश में ठेकेदार लोग स्वयं कोई काम न करके दूसरे बेचने वालों तथा निर्धन व्यक्तियों से हजारों रुपया कमाते हैं। जब श्री गोपालस्वामी आय्यंगर को इस बात का पता चला तो इसकी जांच की गई और एक सहकारी संस्था की स्थापना की गई। खुर्जा की सहकारी संस्था बहुत अच्छा काम कर रही है। हमें यात्रियों की सुविधाओं की ओर ध्यान देते हुए इस दिशा में उचित कार्यवाही करनी चाहिये।

भोजन-व्यवस्था तीन प्रकार की होती है सरकारी, सहकारी और ठेकेदारों की। ठेकेदारी व्यवस्था के अन्दर रेलवे कर्मचारी मुफ्त चाय और अल्पाहार लेते थे, और जब कोई शिकायत आती थी, तो वे उसको दबा देते थे। सरकारी भोजन-व्यवस्था में एक यह भय है कि देश भर के ठेकेदार इस व्यवस्था को असफल बनाने का प्रयत्न करेंगे और उत्तम प्रबन्ध होने के बावजूद भी शिकायतों पर शिकायतें करते और करवाते रहेंगे। अतः हमें इन शिकायतों को उचित दृष्टिकोण के साथ देखना होगा। रेलवे कर्मचारी और जनता सरकारी भोजन-व्यवस्था की प्रणाली का विस्तार चाहते हैं। आज कल बड़े ठेकेदार पुराने लोगों को हटा कर नये लोगों से धन लेकर नियुक्त कर रहे हैं। इस बात को हमें रोकना चाहिये, और अधिकाधिक सरकारी व्यवस्था करने का प्रयत्न करना चाहिये।

रेलवे की ओर से ठेकेदारों को सब सामान मिलता है, किन्तु वे दो-तीन आदमी रख कर उनसे कमीशन लेते हैं और कोई हिसाब किताब नहीं रखते यदि उचित हिसाब किताब की व्यवस्था की जाये, तो बहुत-सा धन बचाया जा सकता है। मेरा सुझाव है कि खोमचे वालों को रेलवे कर्मचारी बना कर उनको सामान दिया जाये और उन्हें वह माल यात्रियों को बेचने दिया जाय। इस प्रकार इस स्थिति में बहुत सुधार हो सकता है।

यह रेलवे प्रशासन को हार्दिक बधाई देने और पूर्ण सहयोग देने का अवसर है, ताकि यह कार्य यथासम्भव शीघ्र किया जा सके।

†श्री सत्येंद्र नारायण सिंह (गया—पश्चिम) : मैं भी रेलवे मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ। रेलवे में पर्याप्त विकास और प्रगति हुई है और इसने पहली पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य को पूरा कर लिया है। इससे प्रतीत होता है कि रेलवे कर्मचारियों में देश के निर्माण की भावना तीव्र है और रेलवे मंत्री प्रत्येक स्तर पर उनका मार्ग दर्शन करने के लिये तत्पर रहते हैं।

मैं रेलवे प्रशासन की सफलताओं के बारे में अधिक कुछ कहना उचित नहीं समझता, क्योंकि यह पूर्व वक्ताओं के विचारों की पुनरुक्ति मात्र होगी। किन्तु यह कहे बिना नहीं रहा जाता कि रेलवे ने प्रथम योजना के लक्ष्यों से कहीं अधिक प्रगति की है और निर्धारित राशि से ३२ करोड़ रुपये अधिक खर्च किये हैं चित्तरंजन इंजन निर्माण कारखाने ने २६८ के स्थान पर ३३७ इंजन बना लिये हैं। सम्पूर्ण डिब्बे बनाने के कारखाने में भी उत्पादन आरम्भ हो गया है और माल-डिब्बों के प्रयोग में भी वृद्धि और सुधार हुआ है। इससे प्रतीत होता है कि रेलवे अपने संसाधनों का पूर्ण उपयोग करके उनका अधिक से अधिक लाभ उठाने का प्रयत्न कर रहा है।

जब रेलवे ने यह सिद्ध कर दिया है कि वह अपने धन का पूर्ण सदुपयोग कर सकती है, तो यह निराशा का विषय है कि योजना आयोग ने दूसरी योजना में रेलवे के धन को कम कर दिया है। इसका प्रभाव नवीन लाइनों और इंजन डिब्बों आदि के निर्माण पर सबसे अधिक पड़ेगा, क्योंकि इन दोनों मदों के बारे में काफी कटौती की गई है। परिणाम यह होगा कि रेलों में भीड़ पूर्ववत् रहेगी। यात्री लजाने की क्षमता में ३ प्रतिशत की वृद्धि से भीड़ की समस्या हल नहीं होगी। रेलवे में भीड़ की यह हालत है कि लोगों को बहुत बार गाड़ी के डिब्बों के उपर बैठकर या पैरदान के ऊपर लटक कर जाना पड़ता है।

†मूल अंग्रेजी में

ऐसी अवस्था प्रतिदिन देखने में आती है। इसलिये मैं निवेदन करता हूँ कि रेलवे मंत्री इस प्रश्न की ओर अधिक ध्यान देने का प्रयत्न करें।

गाड़ियों के चलने के समय के बारे में, मैं कहना चाहता हूँ कि पटना से गंगा के ऊपर से ३०-३५ मील की यात्रा करने में लगभग ५ घण्टे लग जाते हैं और वर्षा ऋतु में ८ या ९ घण्टे लगते हैं। इस सम्बन्ध में यह कहते हुए मूझे खेद हो रहा है कि वर्तमान प्रशासन के अन्तर्गत भी स्थिति वही है जो पहले थी। अवध तिरहुत रेलवे प्रशासन के समय रेलगाड़ियाँ देरी से चला करती थीं और उनमें बहुत भीड़ हुआ करती थी और आज भी स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।

पटना और प्लेजा घाट के बीच यात्रियों को गंगा के पार ले जाने के लिये जो स्टीमर सेवा है वह अपर्याप्त है। इसके अतिरिक्त कुछ नावें भी चलती हैं किन्तु बरसात में इस सेवा को जारी रखना सम्भव नहीं होता है। इसके अलावा जो शुल्क लिया जाता है वह समान दूरी को रेलगाड़ी के जरिये तय करने के लिये जो शुल्क है उससे अधिक है। रेलवे मंत्री को इस प्रश्न पर विचार करना चाहिये। यदि रेलवे द्वारा उत्तर और दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिये एक पुल बनाया गया होता तो अधिक उपयुक्त होता, किन्तु दुर्भाग्यवश ऐसा नहीं हो सका है। रेलवे मंत्री द्वारा इस प्रश्न पर विचार किया जाये कि गंगा को पार करने वाले यात्रियों को जिन्हें तीन घण्टे के स्थान पर ६-७ घण्टे व्यतीत करने पड़ते हैं, इस देरी से यात्रियों से भरे डिब्बों में सफल करने की कठिनाई से छुटकारा मिल सके।

प्राक्कलन समिति के अनुसार रेलवे को इस समय ७,३०० मील लम्बे रेल मार्ग की पटरियाँ बाँटें बदलनी हैं और उसका अनुमान है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ५००० मील लम्बे रेल मार्ग बनेंगे। रेलवे को जो राशि आवंटित की गई है उसमें रेलवे केवल ८००० मील लम्बे रेल मार्ग की पटरियों को बदल सकती है और इस प्रकार ४००० मील लम्बे रेल मार्ग की पटरियाँ नहीं बदली जा सकेंगी। इसका परिणाम यह होगा कि उसे काफी दूरी तक रेल गाड़ियों की गति पर प्रतिबन्ध लगाने पर बाध्य होना पड़ेगा। पटना-रांची मार्ग की ओर मैं रेलवे मंत्री का ध्यान विशेषरूप से आकर्षित करना चाहता हूँ क्योंकि इस रेल मार्ग की पटरियाँ शीघ्रातिशीघ्र बदली जानी आवश्यक है। किन्तु बावजूद इस बात के रांची और पटना तथा इससे आगे जमशेदपुर को जोड़ने वाले महत्वपूर्ण मार्गों में से उक्त मार्ग एक है। रेलवे को इस प्रश्न पर विचार करने का समय नहीं मिल सका है। उक्त रेल मार्ग की दशा ठीक नहीं है और रात्रि में यात्रा करने वाले व्यक्तियों को खतरे की आशंका रहती है। जब मौजूदा स्थिति को हम देखते हैं तो हमें बहुत निराशा होती है। रेलवे मंत्री ने जो आदर्श जनता के समक्ष रखने की उत्सुकता दिखाई और उन्होंने रेलवे के तीसरे दर्जे को उच्च दर्जों के स्तर पर लाने का जो निश्चय किया है उसके लिये मैं उनका अभिनन्दन करता हूँ। हम आशा करते हैं कि यद्यपि रेलवे में वर्गवाद की समाप्ति होगी तथापि उसके फलस्वरूप तीसरे दर्जे को दी जाने वाली सुविधा और उसे दूसरा दर्जा बनाये जाने के साथ रेलभाड़े में कोई वृद्धि नहीं होगी। हम आशा करते थे कि रेलवे मंत्री रेल के भाड़ों में और रियायतें दिये जाने की घोषणा करेंगे किन्तु रेलवे उपमंत्री ने कल जो वक्तव्य दिया उसमें उन्होंने कहा कि सम्भवतः उन्हें रेल भाड़े में वृद्धि करनी पड़े। बिहार बस्तियारपुर रेलवे के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूँ। यह बड़े सन्तोष की बात है कि रेलवे उसे प्रारम्भ कर रही है किन्तु अभी सर्वेक्षण किया जाना है और उसमें समय लगेगा। आपको यह ज्ञात होगा कि इस वर्ष हम बुद्ध जयन्ती समारोह मनाने जा रहे हैं और उस समय यात्रियों की अत्यधिक भीड़ होगी क्योंकि रेलवे परिवहन की आवश्यकताओं की पूर्ति करने में असमर्थ है। इसलिये मेरा ख्याल है कि यदि रेलवे मंत्री उक्त रेल मार्ग को अभी अपने प्रशासन के अन्तर्गत ले लें तो इसमें बीस लाख रुपये से अधिक नहीं लगेगा। रेलवे मंत्री को १९५३ के कुंभ मेले का अनुभव स्मरण होगा जब कि सरकार को रेलवे बोर्ड को वहन-शुल्क और भाड़े के रूप में चालीस हजार रुपये देने पड़े थे, जब कि सरकार ऋण लिये गये इंजनों को काम में तक नहीं ला सकी थी।

[श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह]

समाजवादी समाज व्यवस्था के सन्देश की रेलवे सच्ची वाहक है और वर्गहीन यात्रा का जो श्रीगणेश अब हो रहा है उससे जनता के उत्साह में वृद्धि होगी और निर्धारित लक्ष्य की प्राप्ति होगी ।

श्री आर० के० गुप्त (महेन्द्रगढ़) : सबसे पहले मैं आपका शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया । इस बजट के लिये जिसमें फ्यूचर डेवलपमेंट (भावी विकास) पर खास ध्यान दिया गया है, मैं मंत्री जी को दिल से मुबारकबाद पेश करता हूँ । पिछले तीन सालों में, जब से कि उन्होंने यह काम अपने हाथ में लिया है, जितनी तरक्की रेलवे में हुई है उतनी किसी और महकमे में नहीं हुई । यह सब उनकी ईमानदारी, मेहनत और काबिलियत का ही नतीजा है ।

सन् १९४७-४८ में पार्टिशन (विभाजन) के बाद हिन्दुस्तान में रेलों की तादाद ३३,९८५ मील की थी, लेकिन आज हम देखते हैं कि वह टोटल माइलेज (कुल मील संख्या) तकरीबन ३५,००० मील के है । यही नहीं ४५४ मील के करीब नई रेल लाइन बनाई जा रही हैं और २२१ मील के करीब नई लाइनों पर इस साल काम शुरू हो जायेगा । २,००० मील नई लाइन बनाने के लिये इस साल सर्वे (सर्वेक्षण) भी शुरू हो रहा है । लोड कैपेसिटी (भार वहन क्षमता) को बढ़ाने के लिये बहुत सी सिंगल लाइनों (एकल रेलपथों) को डबल और एलेक्ट्रिफाई (विद्युन्मय) किया जा रहा है । आमदनी में भी पिछले तीन सालों में काफी इजाफा हुआ है । उदाहरण के तौर पर सन् १९५३ में कुल आमदनी २७४ करोड़ २९ लाख थी, लेकिन इस साल अन्दाजा है कि आमदनी ३४५ करोड़ के करीब हो जायेगी, यानी करीब ७० करोड़ के बढ़ जायेगी । सबसे ज्यादा खुशी की बात यह है कि किराये में कोई खास इजाफा नहीं किया गया । गुड्स (माल) पर एक आना फी रुपया जो सरचार्ज (अधिभार) लगाया गया है उसका बोझ भी आम आदमियों पर नहीं पड़ेगा । मेरी राय में यह सरचार्ज बहुत कम है, फ्यूचर (भावी) जरूरियात को देखते हुए कम से कम इसको दोगुना जरूर कर दिया जाय ।

माननीय मंत्री जी के इस सुझाव का कि मौजूदा थर्ड क्लास (तीसरा दर्जा) उड़ा दिया जायेगा, मैं दिल से स्वागत करता हूँ और उनसे अपील करता हूँ कि इस सिलसिले में जल्दी से जल्दी कार्यवाही शुरू की जाय ।

अब मैं माननीय मंत्री जी के सामने चंद तजवीजें रखना चाहता हूँ जिनकी तरफ मुझको विश्वास है कि वह पूरा ध्यान देंगे । सबसे पहले मेरी उनसे यह तजवीज है कि मौजूदा जोन्स (महाखंडों) को, जो कि बनाये गये हैं, जरूर रिवाइज (पुनरीक्षित) किया जाय । खास तौर पर जब से मीटर गेज (छोटी लाइन) सेक्शन को दो हिस्से करके नार्दर्न और वेस्टर्न रेलवे में मिलाया गया है तब से मीटर गेज सेक्शन की एफिशिन्सी (कार्य कुशलता) कम हो गई है । इसलिये मेरी उनसे अपील है कि तमाम मीटर गेज लाइन्स को मिला कर एक नया जोन जरूर बनाया जाय । मीटर गेज लाइन्स पर इंजनों कोचेज (यात्री डिब्बों) और वैगनों (माल डिब्बों) की सख्त कमी है । इसके लिये एक मीटर गेज कोच फैक्टरी (छोटी लाइन की यात्री डिब्बों फैक्टरी, और वर्कशाप (कर्मशाला) का होना लाजिमी है । इसके लिये मेरी राय में अजमेर सबसे अच्छी जगह है ।

जहां तक नयी लाइनें बनाने की बात का ताल्लुक है, इसके बारे में मैं माननीय मंत्री जी से अपील करूंगा कि नार्थ वेस्टर्न इंडिया (उत्तर-पश्चिमी भारत) को जिसमें हिमाचल प्रदेश, पंजाब, पेप्सू और राजस्थान शामिल हैं सबसे ज्यादा निगलेक्ट (उपेक्षित) किया जा रहा है । क्योंकि इस हिस्से में अभी भी काफी एरियाज (क्षेत्र) हैं जो कि बैक्वर्ड (पिछड़े हुए) हैं, इसलिये मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस तरफ खास ध्यान दिया जाये । मेरी राय है कि चंडीगढ़ को बजरिया मीटर गेज लाइन हिसार से लिंक किया जाये (मिला दिया जाये) । ऐसा करने से चंडीगढ़ और कांडला के बीच एक डायरेक्ट लिंक (कड़ी) हो जायेगा ।

दूसरा सुझाव मेरा यह है कि कोसी कलां और अलवर लाइन सर्वे को भी नारनौल तक एक्सपैंड (विस्तृत) कर दिया जावे ।

मौजूदा आर० ए० एफ० आर० के भंडा कोटक पूरा मीटर गेज लाइन को उखाड़ दिया जाये क्योंकि जब पहले से इन दोनों स्टेशनों के बीच बड़ी लाइन है तो इसकी क्या जरूरत है और बकाया कोटकपूरा फाजिलका सैक्शन को ब्राड गेज (बड़ीलाइन) में कनवर्ट (परिवर्तित) करके उसको हिन्दुमलकोट तक एक्सपैंड कर दिया जाये । इसी तरह से हिन्दुमलकोट और गंगानगर सर्वे को भी सिरसा तक एक्सपैंड कर दिया जाये ।

अब मैं मिनिस्टर साहब से अपील करूंगा कि रेवाड़ी स्टेशन पर जो कि नार्दर्न रेलवे की मीटर गेज लाइन पर सब से बड़ा है और जहां पर केटरिंग (भोजन-व्यवस्था) का बहुत खराब इंतजाम है, डिपार्टमेंटल कैंटरिंग (विभाजीय भोजन-व्यवस्था) शुरू कर दिया जाये । पानी की भी वहां सख्त कमी है और इस कमी के कारण गर्मियों में मुसाफिरों की जैसी बुरी हालत होती है, वह बयान नहीं की जा सकती । इसलिये मेरी प्रार्थना है कि वहां पर पानी का भी अवश्य प्रबन्ध किया जाये ।

इतना कह कर आखिर मैं माननीय मंत्री जी से फिर प्रार्थना करूंगा कि वह मीटर गेज सैक्शन की तरफ जिसकी कि हालत बहुत खराब है खास तौर पर ध्यान दें ।

श्रीमती अनुसूयाबाई बोरकर (भंडारा—रक्षित-अनुसूचित जातियां) : सबसे पहले तो मैं रेलवे मंत्री जी को उन्होंने बजट बनाया है उसके लिये धन्यवाद देती हूं साथ ही साथ मैं उनका ध्यान रेलवे कर्मचारियों की तीन-चार तकलीफों की ओर भी दिलाना चाहती हूं ।

करीब जून के महीने में मैंने सैन्ट्रल (मध्य) रेलवे के ट्रेन क्लाक्स, यार्ड सुपरवाइजर और स्टेशन मास्टर्ज आदि की कान्फ्रेंस (सम्मेलन) का उद्घाटन किया था और उस वक्त मुझे उनकी मुश्किलात को देखने का अवसर प्राप्त हुआ था । मैं महसूस करती हूं कि उनकी जो मांगें हैं वे जायज हैं और उनको अवश्य पूरा किया जाना चाहिये । १९४६ से अपनी मांगें रेलवे मंत्री जी के सामने रखते आये हैं लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है । उनकी पहली मांग तो यह है कि उनके वेतन में वृद्धि की जाये । उनको भी वही वेतन दिया जाये जो उनके दीगर साथियों को जैसे स्टेशन मास्टर गार्ड ग्रेड आदि को दिया जाता है जो पे कमीशन (वेतन आयोग) से पहले इनके ही ग्रेड में थे मगर पे कमीशन के बाद वेतन में वृद्धि की गई है । उसी तरह से इन कर्मचारियों के वेतन में भी वृद्धि की जाये । मैं चाहूंगी कि माननीय मंत्री इस ओर अवश्य ध्यान दें और उनकी मांग को स्वीकार करें ।

दूसरी मांग जो उनकी है वह यह है कि उनको मौसमी कपड़े नहीं दिये जाते । यह जो रेलवे कर्मचारी हैं मैं समझती हूं कि इनका एक महत्वपूर्ण स्थान है और यदि मैं यह कहूं कि यह शाखा रेलवे की रीढ़ की हड्डी है तो यह कोई गलत बात नहीं होगी । इसको सब वैगनों (माल-डिब्बों) आदि के बारे में जानकारी रखनी पड़ती है और इनको २४ घण्टे काम करना पड़ता है । गर्मी हो या सर्दी, धूप हो या बारिश इनको काम करते ही रहना पड़ता है । दिन हो या रात इनके काम में कोई शिथिलता नहीं आती । बारिश में इनके एक हाथ में टार्च रहती है और दूसरे में छाता और ये अपना काम करते ही जाते हैं । गाड़ियों के ऊपर जो लेबल आदि लगाने का काम है वह इन्हीं को करना और देखना पड़ता है । इनका काम बहुत मुश्किल है और मैं चाहती हूं कि मौसमी वस्त्रियां इनको अवश्य ही सुलभ की जायें ।

साऊथ ईस्टर्न रेलवे पर जो क्लास फोर गवर्नमेंट सर्वेंट्स (श्रेणी ४ के सरकारी कर्मचारी) हैं उनसे आठ घण्टे से भी ज्यादा काम लिया जाता है । उनको ज्यादा काम करने के लिये कोई ओवर-टाइम एलाउंस भी नहीं दिया जाता है । मैं चाहती हूं कि माननीय मंत्री जी इस ओर भी ध्यान दें ।

अब जो रेलवेज में प्रमोशंज (पदोन्नतियां) होती हैं उनके बारे में मैं कुछ कहना चाहती हूं । जो लोग डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्ज (जिला मुख्यालयों) में काम करते हैं या डिवीजनल हैडक्वार्टर्ज

[श्रीमती अनुसूयाबाई बोरकर]

(विभागीय मुख्यालय में) मैं काम करते हैं उनका कोई प्रमोशन नहीं होता है। कई बार तो ऐसा होता है कि जिस जगह पर आकर वह लोग लगते हैं उसी से वे लोग रिटायर (सेवा निवृत्त) हो जाते हैं और कोई भी तरक्की उनको नहीं मिलती है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करती हूँ कि जिस तरह से रेलवे बोर्ड में प्रमोशन मिलती है उसी तरह से उनको भी प्रमोशन मिलनी चाहियें।

अब जो क्लास फोर के रास्ते में अड़चनें आती हैं उनकी ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। जो बड़े-बड़े अफसर होते हैं वे लोग उनको जो कि उनके नीचे काम करते हैं उनको अपने घरों पर काम करने के लिये कहते हैं और कोयला आदि चोरी करके उनके घरों में पहुंचाने के लिये कहते हैं। जब यह लोग कोयला ले जाने से इन्कार करते हैं तो उनको डिसमिस (सेवामुक्त) कर दिया जाता है। अगर ये लोग कोयला चोरी करके ले जाते हैं तो उनको पुलिस गिरफ्तार कर लेती है। जब वे यह कहते हैं कि फलां अफसर ने कोयला मंगाया है तो वह अफसर साफ इन्कार कर देता है। अगर वह कोई रिप्रिजेंटेशन (अभ्यावेदन) देते हैं तो उसको फाइल (दाखिल दफ्तर) कर लिया जाता है और कोई उसका जवाब नहीं दिया जाता है। हम खुद ही देखते हैं कि यदि हम कोई चिट्ठी लिखते हैं तो पांच-पांच और छः-छः महीने तक कोई उत्तर नहीं आता है, तो उनको कैसे कोई भी जवाब भेजा जा सकता है। मैं चाहती हूँ कि इस ओर भी ध्यान दिया जाये।

मुझे यह जान कर खुशी हुई कि रेलवे बोर्ड अब खादी खरीदेगा और उसकी वर्दियां बना कर अपने एम्प्लायीज (कर्मचारियों) को देगा। मैं चाहती हूँ कि रेलवे स्टेशन पर जो लोग सामान आदि बेचने आयें उनको ऐसा करने की इजाजत दे दी जाये। इससे हमारे जो गृह उद्योग हैं उनको बहुत प्रोत्साहन मिलेगा और लोगों में जो बेरोजगारी है वह भी कुछ हद तक कम हो जायेगी। रेलवे स्टेशन ही ऐसा स्थान है जिसमें बहुत से लोग दूसरे प्रान्तों के एक प्रान्त से दूसरे में जाते हैं और वह इन चीजों को खरीद सकते हैं।

अब मैं भ्रष्टाचार के बारे में थोड़ा-सा कहना चाहती हूँ। हमारे मंत्री जी ने भ्रष्टाचार को खत्म करने के लिये जो कुछ किया है उसके लिये मैं उनको धन्यवाद देती हूँ। लेकिन मैं यह बताना चाहती हूँ कि अभी भी काफी भ्रष्टाचार रेलों में होता है। अगर आप वैगन लेने जायें तो जब तक आप रिश्वत न दें तब तक आप को वैगन नहीं मिलती हैं। इस तरह की जो रिश्वतखोरी है यह भी बन्द होनी चाहिये।

जो हालत रेलवे डिसपेंसरीज (चिकित्सालय) की है वह मैं आपको बतलाना चाहती हूँ। वहां पर जो कीमती-कीमती दवाइयां होती हैं उनको तो बेच दिया जाता है और जो मरीज वहां पर जाते हैं उनको पानी ही दिया जाता है। यह चीज भी दूर होनी चाहिये।

रेलवे में जो भर्ती होती है उसके बारे में भी कुछ कहना चाहती हूँ। जब कभी कोई आदमी रखे जाते हैं तो उनको मेरिट (योग्यता) पर नहीं रखा जाता है बल्कि जो किसी अफसर का रिश्तेदार होता है उसी को रख लिया जाता है। इस तरह की जो बातें होती हैं यह भी खत्म होनी चाहिए।

अब मैं अन्त में अपनी कंस्टिट्यूएन्सी (निर्वाचन क्षेत्र) के बारे में कहना चाहती हूँ। जो मांग मैं पेश कर रही हूँ यह कोई नई मांग नहीं है। पहले भी कई बार इस मांग को पेश किया जा चुका है और आज मैं फिर इसी मांग को दौहराती हूँ। हमारी मांग को रेलवे मिनिस्टर साहब बहुत अच्छी तरह से जानते हैं परन्तु अभी तक इसको पूरा करने के लिये उन्होंने कुछ नहीं किया है। पहली बात तो यह है कि भंडारा शहर जो है वह स्टेशन से कोई ६ मील के फासले पर है। इससे लोगों को स्टेशन तक जाने के लिये बड़ी कठिनाई होती है। इस ६ मील के फासले को यदि वह रेल द्वारा पूरा करा दें तो इससे लोगों की कठिनाई बहुत हद तक दूर हो जायेगी।

दूसरी बात यह है कि चांदा से चांदा फोर्ट के बीच जो एक मील का अन्तर है इसको भी छोटी या बड़ी लाइन से पूरा कर दिया जाये।

आखिरी बात जो मुझे कहनी है वह यह है कि गोंडिया से वाडसा के बीच जो छोटी लाइन जाती है, इस पर बहुत भीड़ रहती है जिस की वजह से यात्रियों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इस लाइन को यदि डबल (दोहरा) कर दिया जाये तो इससे लोगों को बहुत सहूलियत हो जायेगी।

अन्त में मैं आशा करती हूँ कि जो सुझाव मैंने दिये हैं उनकी ओर ध्यान दिया जायेगा और उनको अमल में लाया जाये।

श्री जजवाड़े (सन्थाल परगना व हजारीबाग): आपने जो मुझे अपने विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान किया है इसके लिये मैं आप को धन्यवाद देता हूँ।

मैं चारों ओर से रेलवे मंत्री महोदय और उनके सहकारियों के लिये सन् १९५६ के बजट के लिये धन्यवाद सुन रहा हूँ और मैं भी समझता हूँ कि उन्होंने रेलवे के स्तर को ऊँचा उठाने में जो कार्य क्षमता दिखायी है उसको देखते हुए वह वास्तव में उस धन्यवाद के पात्र हैं। प्रथम पंचवर्षीय योजना के सम्बन्ध में यात्रियों के यातायात के लिये और माल के यातायात के लिये उन्होंने जो सुविधायें दी हैं और दूसरी पंचवर्षीय योजना के लिये जो उनकी तैयारी है उसके लिये वह बधाई के पात्र हैं और उनका यह प्रयास निश्चय ही सराहनीय है। बहुत सी रेलवे लाइनें नई बनाने की तैयारी हो रही है। पर मैं आपको अपने क्षेत्र की ओर ले जाना चाहता हूँ। मैं मिनिस्टर महोदय का ध्यान अपने देश के पिछड़े हुए भू-भाग की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। बहुत बार पहले भी मैंने उनका ध्यान इस ओर आकर्षित किया है लेकिन मुझे आश्चर्य होता है कि मिनिस्टर महोदय के आश्वासन देने के बाद भी उस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता।

प्राप्ते वसन्त समये ऋद्धिं प्राप्नुवन्ति सकल बनराजयः

जन न करीरं पत्रं तत् किम् दोषो बसंतस्य ।

वसन्त का क्या दोष है। हम अभागे हैं। हमारे लिये वादा किया जाता है फिर भी हमारी ओर ध्यान नहीं दिया जाता। यहां पर सन्थाल परगना के भू-भाग की अनेक बार चर्चा हुई है और मिनिस्टर महोदय ने आश्वासन भी दिया और उस क्षेत्र में बहुत स्थानों में सर्वे (सर्वेक्षण) का कार्य भी हो चुका था और हजारीबाग से लेकर गिरिडीह होती हुई डुमका-रायपुर हार तक लाइन बनाने की चर्चा थी। पर अब जो चर्चा अभी हो रही है उसमें उसका न मालूम क्यों जिक्र नहीं है। एक और लाइन की चर्चा है, जो कि परिपैती से डुमका-देवघर तक के लिये जाती, उसका भी जिक्र नहीं है। मैं स्थाल करता हूँ कि मिनिस्टर महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

इसके अतिरिक्त मैं कुछ और छोटी-छोटी बातों की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ यहां पर बहुत पैसिजर एमेटीज (यात्री सुविधाओं) के बारे में चर्चा हुई है। इस सम्बन्ध में मैंने कई बार ध्यान दिलाया है कि आवश्यक दो एक फ्लेग स्टेशन बना दिये जायें तो यात्रियों को बड़ी सुविधा हो सकती है, एक तो नबीनगर में और दूसरा पुंछिया में। इनकी ओर मैं मिनिस्टर साहब का ध्यान फिर आकर्षित करना चाहता हूँ। मैंने कहा था कि रेलवे आथारिटीज (रेलवे प्राधिकारियों) से मुझे बात करने का मौका दिया जाये तो मैं उनको इन स्टेशनों की आवश्यकता के बारे में कनविस (विश्वास) कर सकता हूँ।

मैं एक और यातायात की सुविधा की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। एक पैसिजर ट्रेन जो मुकामा से झाझा तक जाकर रुक जाती है यदि उसे जसीडीह तक एक्सटेंड कर दिया जाता तो यात्रियों को इससे बहुत सुविधा हो सकती है और इसमें रेलवे का कोई विशेष खर्च नहीं होगा।

एक और ट्रेन का मैं जिक्र करूंगा जिसका सम्बन्ध तीर्थ यात्रियों से है। मैं चाहता हूँ कि एक गाड़ी गया से वैद्यनाथ को सीधी चलायी जाये ताकि यात्रियों को बीच में गाड़ी न बदलनी पड़े। इससे यात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

[श्री जजबोड़]

आजकल मर्जर (संविलयन) की बात चीत चल रही है। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि मालदा और राजमहल के बीच में गंगा का ब्रिज (पुल) बनाया जाये। इससे बहुत सी कठिनाइयां हल हो जायेंगी।

इसी तरह से जो कन्सेशन (रियायत) देने का विचार है उस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसको एक मास के लिये और बढ़ा दिया जाता अर्थात् इसको चतुर्मास के लिये कर दिया जाता। यह कन्सेशन १५ जुलाई से शुरू होने के बजाय १५ जून से शुरू हो और सितम्बर के अन्त तक रहने के बजाय अक्टूबर के मध्य तक कर दिया जाये तो इससे पूजा आदि के समय में बहुत सुविधा हो सकती है।

हिन्दी के बारे में बहुत कुछ कहा जाता है। पर मेरा कहना है कि हिन्दी केवल स्लोगन (नारेबाजी) के लिये ही नहीं होनी चाहिये। उसका ठीक प्रकार से प्रयोग भी होना चाहिये। बहुत से स्थानों में हिन्दी बहुत अशुद्ध लिखी जाती है और प्रायः “भारम् न बाधते राजन् यथा बाधति बाधते” वाली कहावत चरितार्थ होती है। इस ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये।

भोजन की व्यवस्था के बारे में भी जिक्र किया गया है। भोजन के लिये ट्रेन में एक गाड़ी लगाने की भी व्यवस्था की गयी है। पर मेरा सुझाव यह है कि भोजन अच्छे स्तर पर कर दिया जाय इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

मैंने जल्दी में थोड़ी सी बातें अपने पिछड़े हुए इलाके के बारे में कह दी हैं। इनकी ओर मैं मिनिस्टर महोदय का ध्यान बहुत बार दिला चुका हूँ।

मैं एक बात टरमिनल टैक्स (सीमा कर) के बारे में भी कहना चाहता हूँ। मेले के समय और तीर्थ स्थानों का ख्याल करके वैद्यनाथ धाम के लिये टरमिनल टैक्स के विषय में प्रान्तीय सरकार ने मंजूरी दे दी है और इस ओर रेलवे बोर्ड के अधिकारियों का ध्यान दिलाया जा रहा है। इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

इसके अतिरिक्त मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिस स्टेशन पर जितनी आमदनी होती है उस पर उतना खर्च भी होना चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं पाकुड़ और सुलतानगंज का विशेष रूप से जिक्र करना चाहता हूँ। इस प्रकार के मैं और भी अनेक उदाहरण दे सकता हूँ जहां कि बहुत भीड़ होती है पर जहां काफी मात्रा में शैड, पाखाने, जल आदि का प्रबन्ध नहीं है। मेरा अनुरोध है कि ऐसे स्टेशनों पर जहां कि ज्यादा आमदनी होती है वहां पर यात्रियों को सुविधायें देने की विशेष रूप से ध्यान रखा जाना चाहिये। यदि इस ओर मंत्री महोदय ध्यान देंगे तो इससे बहुत लोगों को लाभ होगा। यदि कोई लोग रत्नाकर के नजदीक रहते हों और फिर भी वे दरिद्र रहें तो इसमें उन लोगों का दोष नहीं है जितना कि रत्नाकर का है। हमारी एक साधन सम्पन्न सरकार है जिसके संचालक बहुत योग्य हैं। मैं उनसे बराबर यह आशा रखता हूँ कि वह हमारे पिछड़े हुए इलाके की ओर भी ध्यान देंगे।

† श्री बी० एस० मूर्ति (एलुरु) : रेलवे मंत्री ने स्टेशनमास्टरों के लिये समुचित व्यवस्था किये जाने के बारे में जो आश्वासन दिया है उसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। स्टेशनमास्टरों को बहुविध कर्तव्य करने पड़ते हैं किन्तु उनके वेतन में कोई वृद्धि नहीं हुई है। मैं आशा करता हूँ कि रेलवे मंत्री उत्तर देते समय उक्त आश्वासन को और स्पष्ट करेंगे।

स्टेशनों पर फेरी लगानेवालों के बारे में मैं एक बात कहना चाहता हूँ और मेरा ख्याल है दिल्ली और पठानकोट इन स्टेशनों पर जो स्थिति है वह बहुत उत्साहवर्धक नहीं है। मैं इस बात पर उचित अवसर प्राप्त होते ही विस्तारपूर्वक कहूंगा।

रेलवे फेडरेशन के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि उसके दोनों पक्ष एक नहीं होते हैं तो यह अधिक अच्छा होगा कि रेलवे मंत्री या सम्बन्धित प्राधिकार उन से यह कह दे कि उनमें से किसी भी पक्ष को मान्यता नहीं दी जायेगी। रेलवे के सभी संघों से अपने प्रतिनिधि को भेजने को कहा जाय और कर्मचारियों के एक नये फेडरेशन का निर्माण किया जाये तो यह अधिक अच्छा होगा।

आंध्र में रेल मार्गों के अभाव के बारे में मैं कुछ कहूँगा। मेरा ख्याल है कि रेलवे उपमंत्री वहाँ की स्थिति से अवगत हैं क्योंकि हाल ही में उन्होंने उक्त क्षेत्र का दौरा किया है। वहाँ बैजवाड़ा से गुंटकल तक एक रेल मार्ग और गुंटकल से मद्रास तक एक अन्य रेल मार्ग है और हजारों वर्गमील के इस क्षेत्र में रेलमार्गों का नितान्त अभाव है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मैदुर-नेल्लोर रेल मार्ग भी पर्याप्त नहीं है। मैं आशा करता हूँ कि काजीपेट-माचेरला-गुरुर रेल मार्ग को उच्चतम पूर्व-वर्तिता दी जायेगी।

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : चर्चा के दौरान जो आलोचनायें की गई हैं उनका मैं स्वागत करता हूँ किन्तु मेरी इच्छा केवल यह थी कि उक्त आलोचनायें वास्तविकता से अधिक सम्बन्धित होनी चाहिये थीं। किन्तु जब विरोधी दल ने आलोचना करना उसके कर्तव्य का एक अंग समझ लिया है, भले ही उसके लिये समुचित कारण न भी हों, तो हम कुछ नहीं कर सकते हैं।

†डा० लंका सुन्दरम (विशाखपटनम्) : श्री गिरि को आप विरोधी दल में गिनते हैं अथवा नहीं ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : श्री गिरि के बारे में मैं बाद में कुछ कहूँगा, किन्तु मैं उनके दृष्टिकोण से सहमत नहीं हूँ। आलोचनाओं का प्रभाव अभी होता है जबकि उनमें कोई सच्चाई होती है, अन्यथा उन्हें कोई नहीं सुनता है। किन्तु इसका अर्थ यह नहीं है कि रेलवे में कोई खामियां नहीं हैं और कुछ किया ही नहीं जाना है। हम बहुत काम करना है और कई दिशाओं में सुधार की आवश्यकता है। माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिये हैं उनके आधार पर हम यथाशक्य कार्य करने का प्रयत्न करेंगे।

रेलवे उपमंत्री ने कई बातों को स्पष्ट कर दिया है और उन्हीं बातों के बारे में मेरे द्वारा कुछ कहा जाना आवश्यक नहीं है। इसलिये पिछले दो दिनों की चर्चा में जो बातें उठाई गई हैं उनमें से कुछ के बारे में मैं कहूँगा। श्री अशोक मेहता ने मुझ पर यह आरोप लगाया है कि मैंने बातों को बहुत बड़ा-बड़ा कर बताया है, किन्तु इसमें मेरा दोष नहीं है। वास्तव में आप जिस दृष्टिकोण से किसी बात को देखते हैं उस पर यह निर्भर करता है। इसलिये मुझे श्री अशोक मेहता की आलोचना के औचित्य के बारे में संदेह है। श्री अशोक मेहता के इस कथन से, कि परिवहन के विभिन्न साधनों में अधिक अच्छा समन्वय होना चाहिये, मैं पूर्णतया सहमत हूँ और मैंने स्वयं इस बात पर कई बार बल दिया है। इस प्रश्न का अध्ययन करने के लिये परिवहन मंत्रालय में एक अध्ययन दल गठित किया गया था और उसने उपयोगी सिफारिशें की हैं। रेल-समुद्र समन्वय समिति की स्थापना भी इसी दिशा में एक कदम है। श्री मेहता का कथन है कि इस प्रश्न के सभी पहलुओं का अध्ययन किये बिना ही प्रश्न पर विचार किया जाना व्यवहार्य होगा, किन्तु मुझे खेद है कि मैं उनसे सहमत नहीं हूँ। आशा है कि समिति का प्रतिवेदन शीघ्र ही प्राप्त हो जायेगा।

किन्तु जब हम समन्वय की चर्चा करते हैं तब विशेषकर इस प्रसंग में दो बातें ध्यान में रखी जानी चाहियें। रेलवे को कुल यातायात का ६३ प्रतिशत भार वहन करना पड़ता है और भविष्य में

[श्री एल० बी० शास्त्री]

संभवतः यही स्थिति रहेगी उस समय कहीं ऐसा न हो कि उच्च शुल्क वाला सभी यातायात परिवहन के अन्य साधनों से होने लगे और रेलवे के हिस्से में कम शुल्क वाली वस्तुओं का यातायात ही रह जाये । सदन इस बात से सहमत होगा कि अभी सड़कों और उनसे सम्बन्धित सेवाओं का विकास होना है जिसमें कुछ समय लगना स्वाभाविक है । किन्तु सदन को यह भी ज्ञात है कि इस विषय में राज्य सरकारें स्वायत्तशासी हैं । किन्तु उनके परामर्श से हमने मोटर गाड़ी संशोधन विधेयक बनाकर इस सदन में प्रस्तुत किया है और मुझे विश्वास है कि जब इस सम्बन्ध में कोई विधि अधिनियमित की जायेगी तो उससे सड़क परिवहन के विकास में काफी सहायता मिलेगी । तटीय नौवहन के बारे में, रेल-समुद्र समन्वय समिति का एक निर्देश-पद यह है कि क्या इस प्रयोजन के लिये कोई स्थायी शासन यंत्र स्थापित किया जाये । मुझे आशा है कि आगामी पांच वर्षों में हम इस सम्बन्ध में कोई सक्रिय कार्यवाही कर सकेंगे ।

श्री तुलसीदास किलाचन्द द्वारा यह कहा गया है कि कुल माल का यातायात रेलवे द्वारा नहीं किया जा सका है । उनका यह कथन न्यायोचित नहीं है और हमने इस बात का भी दावा कभी किया नहीं है । रेलवे ने माल लादने के सम्बन्ध में उल्लेखनीय कार्य किया है । यह सच है कि पंजीयनों की संख्या बढ़ी है और मैंने अपने भाषण में उसे स्वीकार किया है । किन्तु श्री तुलसीदास किलाचन्द को यह ध्यान में रखना चाहिये कि हमने किस प्रकार इस प्रश्न को सुलझाया है और माल को एक स्थान से दूसरे स्थान को हटाया है । इस समय हम व्यस्ततम अवधि से गुजर रहे हैं और पंजीयनों की स्थिति क्या है यह मुझे ज्ञात नहीं है । किन्तु मुझे इसमें कोई संदेह नहीं है कि रेलवे द्वारा इस प्रश्न को सफलतापूर्वक हल किया जायेगा ।

मुझे खेद है कि श्री तुलसीदास ने यह कह कर, कि कोयले की कमी के कारण कुछ कारखाने संभवतः बन्द हो जायें, कुछ व्यवितियों के मन में भय का संचार कर दिया है । मुझे तो अभी उस कारखाने का नाम जानना है जिसको कोयला कम मिलने के कारण बन्द करना पड़ा हो । मुझे स्मरण है कि कुछ समय पूर्व एक हौवा सा खड़ा किया गया था, परन्तु वह पूर्णतया गलत सिद्ध हुआ । यह बड़ी ही विचित्र बात होगी कि रेलवे एक ओर तो नये उद्योगों को स्थापित करने में सहायता पहुंचाये और दूसरी ओर पुराने उद्योगों को बन्द हो जाने दे । मैं यह कह सकता हूं कि रेलवे के पास किसी एक समय कोयले का भंडार अपर्याप्त हो सकता है, परन्तु ऐसे किसी भी उद्योग को, जो देश के लिये अति महत्वपूर्ण हो, नुकसान नहीं पहुंचने दिया जायेगा ।

हम निर्यात किये जाने वाले माल के लिये निश्चय ही सभी सुविधायें देंगे, और इस समय भी दे रहे हैं, संभवतः केवल कच्चे लोहे को छोड़कर, जिसके सम्बन्ध में अभी अग्रेतर कार्यवाही करनी पड़ेगी । रेलवे ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कार्यक्षमता का बड़ा ही ऊंचा लक्ष्य निर्धारित किया है, और उसे प्राप्त करने के लिये उसको भरसक कार्य करना है । मुझे पूरी आशा है कि वह इस प्रयत्न में असफल नहीं होगी ।

श्री तुलसीदास किलाचन्द ने एक्सप्रेस मालगाड़ियों का भी उल्लेख किया । उन्होंने कहा है कि इन एक्सप्रेस मालगाड़ियों के कारण अन्य मालगाड़ियों को क्षति पहुंचने की संभावना है । मैं उनको और लोक-सभा को केवल यही आश्वासन दे सकता हूं कि हम उससे बचने के लिये पूर्ण सावधानी रखेंगे । लोक-सभा को स्मरण होगा कि पिछले सत्र में जब आय-व्ययक पर चर्चा हो रही थी, उस समय मैंने चेजिंग सैक्शन का उल्लेख किया था । मैंने यह कहा था कि हम प्रत्येक रेलवे पर, और यदि संभव हुआ तो प्रत्येक खण्ड में एक चेजिंग सैक्शन स्थापित करेंगे । मैं लोक-सभा को यह सूचना दे सकता हूं कि इन साधारण मालगाड़ियों के देर तक रोके जाने की संभावना को कम करने के लिये इस चेजिंग सैक्शन ने कार्य करना आरम्भ भी कर दिया है; और मैं यह भी कह सकता हूं कि उसने अच्छा कार्य किया है ।

मैं समझता हूँ कि निश्चित समय पर माल क गन्तव्य स्थान पर पहुँचाने के लिये कुछ अधि-भार लगाये जाने पर कोई आपत्ति नहीं की जानी चाहिये। वास्तव में मुझे तो उस दिन एक उद्योग-पति से सार्वजनिक रूप से यह सुनकर बड़ी प्रसन्नता हुई थी कि यदि इस अधि की गारंटी कर दी जाये तो वह २५ प्रतिशत तक अधिभार देने के लिये तैयार रहेंगे। मैं मालगाड़ियों की गति के सम्बन्ध में कुछ कह कर लोक-सभा का समय लेना नहीं चाहता। श्री वेंकटरामन ने संबंधित आँकड़े उद्धृत किये हैं। तीन रेलवेज में मालगाड़ियों की गति में वृद्धि की गई है। अन्य में, विशेष रूप से पश्चिम मध्य और दक्षिण रेलवे में, मुख्यतया निर्माणाधीन विभिन्न इंजीनियरिंग-कार्यों के कारण उसमें कुछ कमी हुई है। पूर्वोत्तर रेलवे को प्रत्येक वर्ष गम्भीर बाढ़ आने और लाइनें टूटने की अपनी अलग समस्या है, जिसके फलस्वरूप उस रेलवे की गाड़ियों की गति में कमी आई है। परन्तु मैं यह उल्लेख करना चाहता हूँ कि मालगाड़ियों के घनत्व में ३.२ प्रतिशत की वृद्धि हो गई है। इस सम्बन्ध में मैं केवल कुशलता ब्यूरो द्वारा निकाले गये निष्कर्षों का उल्लेख कर सकता हूँ। इसने कहा है कि :

“घनत्व में वृद्धि होने का गति पर बहुत ही बुरा प्रभाव पड़ता है। ८० प्रतिशत क्षमता के उपयोग किये जाने के उपरान्त घनत्व में थोड़ी सी भी वृद्धि किये जाने पर गति तेजी से कम होने लगती है। बड़ी लाइन की कुछ महत्वपूर्ण लाइनों पर घनत्व अंतिम सीमा तक पहुँच चुका है और रास्ते के यादों को भी इनका भार उठाना पड़ता है। ऐसी स्थिति में यदि इन की गति सम्बन्धी कुशलता में वृद्धि करनी है तो ऐसे सैक्शनों पर लाइन क्षमता में वृद्धि करना और यादों में भी अन्य सुविधाओं का सुधार करना आवश्यक प्रतीत होता है।”

तीसरे दर्जे के उत्पादन के प्रश्न का उत्तर उपमंत्री महोदय दे ही चुके हैं। यदि कुछ सुविधायें और न दी जायें तो फिर तीसरे दर्जे को बढ़ाकर दूसरा दर्जा बनाने में कोई तुक ही नहीं है। कुछ भी हो, इसको शीघ्र ही करना है। मैं चाहता हूँ कि केवल दो दर्जों को यथाशीघ्र ब्रांच सैक्शनों पर शुरू किया जाये। वर्तमान दूसरे दर्जे के यात्रियों को सोने का स्थान नहीं मिलता है। लोक-सभा में ही, इस विषय पर अनेक प्रश्न पूछे जा चुके हैं। हमने जो नया प्रबन्ध करने की प्रस्थापना की है, उसमें उनके लिये सोने के स्थान का उपबन्ध किया जायेगा। वास्तव में, मेरा लक्ष्य तो यह है कि यदि और शीघ्र न हो सके तो कम से कम कुछ वर्षों में ही वर्तमान तीसरे दर्जे और भावी दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिये सोने के स्थान का उपबन्ध किया जाये। निश्चय ही उनको सामान्य अधिभार देना पड़ेगा। इस दिशा में मैंने जो कार्यवाही करने की प्रस्थापना की है उस से श्री फ्रैंक एन्थनी और अन्य माननीय सदस्यों को भयभीत नहीं होना चाहिये।

श्री वीरस्वामी को सम्भवतः इस बात की बड़ी चिंता है कि अधिकारियों की सुविधाओं में कहीं कोई कटौती तो नहीं की जाती है। मैं इस बात को ध्यान में रखूंगा, परन्तु निश्चय ही साधारण जनता के हितों की बलि चढ़ा कर नहीं। सम्भवतः उन्होंने अन्य देशों का उद्धरण दिया है, और कहा है कि रूस में पांच या छः श्रेणियाँ हैं। उन्होंने अन्य देशों का भी उद्धरण दिया है। व्यक्तिगत रूप से मेरा विचार है कि हमें इस सम्बन्ध में अन्य देशों का उद्धरण देना आवश्यक नहीं है क्योंकि हमारे पास इतनी बुद्धि होनी चाहिये कि हम अपनी यात्रा करने वाली जनता की आवश्यकताओं के अनुरूप अपनी योजनाएँ बना सकें। मैं लोक-सभा को यह आश्वासन दे सकता हूँ कि मैं इन कार्यों का निश्चय बहुत ही सावधानीपूर्वक करूँगा। मैं लोक-सभा को यह अग्रेतर आवासन दे सकता हूँ कि इस परिवर्तन को करने में अधिक व्यय नहीं होगा। वास्तव में यह सम्भवतः केवल नाममात्र का व्यय होगा।

अनेक सदस्यों ने स्वाभाविक रूप से ही उस अत्यधिक भीड़भाड़ का उल्लेख किया जो अब भी हमारे कुछ सैक्शनों पर होती है। मैंने विभिन्न सैक्शनों में होने वाली भीड़भाड़ के सम्बन्ध

[श्री एल० बी० शास्त्री]

में अब तक एकत्र किये गये आँकड़े अपने आय-व्ययक भाषण में स्पष्ट कर दिये थे और यह भी बताया था कि जिस सीमा तक इंजन और डिब्बे उपलब्ध किये जा सकेंगे उस सीमा तक जिन सैक्शनों की हालत सबसे अधिक खराब है उनमें नयी गाड़ियाँ चालू कर दी जायेंगी, वर्तमान गाड़ियों को बढ़ा दिया जायेगा और ट्रेनों में यात्री डिब्बों की संख्या बढ़ा दी जायेगी । मुझे लोक-सभा को यह सूचना देते हुए प्रसन्नता हो रही है कि भीड़भाड़ को दूर करने के लिये रेलवे बोर्ड ने अब व्यापक और विस्तृत योजनायें तैयार कर ली हैं । मैं आँकड़े देता हूँ । यह आशा की जाती है कि अगले १२ महीनों में ५०० से भी अधिक अतिरिक्त डिब्बे और ५० अतिरिक्त इंजन छोटी लाइन पर काम में लाये जायेंगे और बड़ी लाइन पर २०० से भी अधिक डिब्बे और ३० इंजन चलाये जायेंगे । जिन सैक्शनों में इस समय चल रही गाड़ियों में डिब्बे बढ़ाये जायेंगे और जिनमें अतिरिक्त गाड़ियाँ चलायी जायेंगी, उनका भी कार्यक्रम तैयार कर लिया गया है । इसमें उन सैक्शनों को ही प्राथमिकता दी गई है जिनमें कि सबसे अधिक भीड़भाड़ होती है । उत्तर रेलवे, पश्चिम रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे के छोटी लाइन के सैक्शनों में, जहाँ भारी भीड़भाड़ होती है, वर्ष में यातायात में लगभग तीन प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान करते हुए भी भीड़भाड़ में १०-१५ प्रतिशत कमी होने की आशा है । इसी प्रकार, पश्चिम और उत्तर रेलवे में बड़ी लाइन पर जहाँ भीड़भाड़ का बोलबाला है, लगभग ८ प्रतिशत कमी होने की आशा है ।

श्री देवेश्वर सर्मा ने सामान्य रूप से छोटी लाइन पर, और विशेष रूप से उत्तरी बंगाल और आसाम की छोटी लाइन पर, यात्रा की दयनीय स्थिति के बारे में कहा है । मुझे यह स्वीकार करने में कोई हिचक नहीं है कि भारतीय रेलवे की छोटी लाइन पर, जिसकी मील-लम्बाई बड़ी लाइन के प्रायः बराबर ही है, विगत काल में उचित ध्यान नहीं दिया गया था । यह हमारी उपेक्षा के कारण नहीं हुआ है, वरन् संसाधनों की सीमितता और बड़ी लाइन की कार्य संचालन सम्बन्धी आवश्यकताओं की प्राथमिकता के कारण हुआ है । फिर भी, जैसा मैं अपने आय-व्यय भाषण में कह चुका हूँ, विचार यह है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना अवधि में छोटी लाइन की यात्रा सम्बन्धी सुविधाओं के सुधार पर और कार्य संचालन सम्बन्धी आवश्यकताओं पर अधिक ध्यान दिया जाये । जैसा श्री एल० एन० मिश्र और श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह ने संकेत किया है, मैं इस बात को भली प्रकार जानता हूँ कि पूर्वोत्तर रेलवे में, विशेषरूप से आसाम और बंगाल में, स्थिति उतनी अच्छी नहीं है जितनी कि होनी चाहिये, यद्यपि वहाँ उन क्षेत्रों की, विशेष रूप से पाण्डुक्षेत्र की, जिसमें से होकर वह रेलवे गुजरती है, ऋतु सम्बन्धी और अन्य कठिनाइयाँ हैं । मैं सभा को बता दूँ कि रेलवे बोर्ड को निदेश दे दिया गया है कि ज्यों ही रेलवे इंजन और यात्री डिब्बे आदि उपलब्ध हों उनका अधिकतर भाग पूर्वोत्तर रेलवे को आवंटित कर दिया जाये ताकि विशेष कर पाण्डुक्षेत्र में भीड़ कम हो । लखनऊ और अमीनगांव के प्रमुख मार्ग पर कांशी लाइन क्षमता, निर्माण कार्य, जिसमें बड़े-बड़े यादों का पुनर्निर्माण भी शामिल है, किया जा चुका है और अभी किया जा रहा है । जहाँ तक आसाम में नई लाइन बनाने का सम्बन्ध है इसमें पहली समस्या यह है कि देश के प्राकृतिक जल निस्सारण को काटती हुई आर-पार जाने वाली लाइन को सुदृढ़ बनाया जाये । आसाम के माननीय सदस्यों को विदित होगा कि गत ४ या ५ वर्ष में रेल मार्ग को सुदृढ़ करने, वैकल्पिक मार्गों को ढूँढने और शीघ्र नष्ट हो जाने वाले स्थानों का परिहार करने के लिये कितना श्रम और धन लगाया गया है । मैंने आय-व्ययक में पाण्डु से अम्जंगा के रास्ते दारांगगिरि तक के मार्ग का सर्वेक्षण करने की भी व्यवस्था की है । मैं आसाम के माननीय सदस्यों, विशेषकर श्री देवेश्वर सर्मा को आश्वासन दिलाता हूँ कि यद्यपि आसाम दिल्ली से दूर है फिर भी हम सदा उसे ध्यान में रखते हैं ।

जैसा कि श्री जांगड़े ने सुझाव दिया है, रेलवे बोर्ड ने पहले ही अपने कार्यालय में तृतीय क्षेत्रीय के पदों पर अनुसूचित-जातियों और अनुसूचित आदिम-जातियों की विशेष भर्ती की है और उनके लिये विशेष प्रशिक्षण कक्षाएँ आरम्भ की हैं। हम इसकी ओर अधिक ध्यान देंगे और यह व्यवस्था करेंगे कि अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये अलग परीक्षाएँ ली जायें ताकि इन समुदायों के लिये निश्चित अभ्यंश को पूरा किया जाये और वह व्यपगत न हो।

श्री भागवत झा आजाद ने पीरपेंती-डुमका लाइन का उल्लेख किया। १९४६ और १९४८ के बीच हजारीबाग को गिरिडीह, मधुपुर और डुमका के रास्ते रामपुर हाट से मिलाने के लिये इंजी-नियरिंग और यातायात सम्बन्धी सर्वेक्षण किया गया था। निर्माण की लागत अत्यधिक होने और यातायात के बढ़ने की सम्भावना न होने के कारण यह अनुमान लगाया गया कि आय बहुत कम होगी। पहले की जा चुके सर्वेक्षणों के प्रतिवेदनों को देखने से पता लगाया जा सकता है कि हालात कितने बदल चुके हैं और पीरपेंती से डुमका के रास्ते देवघर तक ११० मील लम्बे रेल मार्ग बनाये जाने के वैकल्पिक सुझाव के साथ इसकी तुलना भी की जा सकती है।

उत्तर कनारा में नई लाइनों के निर्माण की आवश्यकता के बारे में आय-व्ययक भाषण में बताया गया है, कि पश्चिमी तटीय क्षेत्र में दासगांओं और मंगलौर के बीच रेलवे विकास की सम्भावनाओं की जांच करने के प्रयोजन से एक वैमानिक सर्वेक्षण किया गया था। इस वैमानिक सर्वेक्षण का अध्ययन करके सम्पूर्ण देश के सामान्य परीक्षण को आरम्भ करने से पूर्व, चल्लाहपुर और दांडेली होकर अल्नावर से कारवाड़ तक एक नई रेलवे लाइन बनाने, जिस की लम्बाई कोई ८० मील होगी, की सम्भावनाओं की जांच पड़ताल की जा सकती है।

बस्ती डुमरियागंज और बलरामपुर होते हुए बड़हलागंज से बहराइच तक नई लाइनों के सर्वेक्षण के प्रस्ताव पर भी विचार करने का निश्चय किया गया है।

नई लाइनों के निर्माण के बारे में दिये गये अन्य सुझावों के बारे में कहना मैं आवश्यक नहीं समझता क्योंकि उपमंत्री ने कल अपने भाषण में उनका उत्तर दे दिया था। मैं केवल इतना ही कहूँगा कि बिहार में दरभंगा से मुजफ्फरपुर, और रूरकेला से वर्खाकाना, आसाम में पांडू से गारो हिल्स और कोकण क्षेत्र में दिवा से दासगांव तक रेल लाइनें बनाने के लिये सर्वेक्षण किया जा चुका है।

दूसरे जो सुझाव दिये गये हैं उन पर केवल इसी दृष्टि से नहीं कि उनसे कितना राजस्व प्राप्त होगा बल्कि इस दृष्टि से भी विचार किया जायेगा कि ऐसे क्षेत्रों में रेलों का विकास किया जाये जिन्हें अभी तक यह सुविधा प्राप्त नहीं है।

मुझे विश्वास है कि वास्तव में श्री गुरुपादस्वामी का यह विचार नहीं है कि नई लाइनों का सर्वेक्षण और निर्माण करने के निश्चय राजनैतिक आधारों पर किये जाते हैं। चाहे किसी भी पिछड़े हुए क्षेत्र में नई रेलवे लाइन की व्यवस्था की जा रही हो, मेरी समझ में नहीं आता कि वह इस पर कैसे झगड़ा कर सकते हैं। लगभग सभी पिछड़े हुए क्षेत्रों में विकास की आवश्यकता होती है। अतः हमारे किसी भी निश्चय को सन्देह की दृष्टि से नहीं देखा जाना चाहिये। जिस प्रकार के शब्द माननीय सदस्य प्रयोग करते हैं उनको मैं तो प्रयोग कर नहीं सकता, परन्तु मैं उन्हें स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि कुछ समय से इन गतिविधियों में उद्योगों और कार्य संचालन सम्बन्धी आवश्यकताओं को अधिक महत्व दिया गया है परन्तु फिर भी पिछड़े हुए और अविकसित क्षेत्रों की आवश्यकताओं की ओर पूरा ध्यान दिया गया है। मेरे विचार से श्री गुरुपादस्वामी या किसी अन्य सदस्य को इसमें कोई सन्देह नहीं होगा कि गांधीधाम-कांडला लाइन और चुनार-राबर्ट्स गंज-चुर्क लाइन से एक विशेष औद्योगिक उद्देश्य की पूर्ति हुई है या गोप-कटकोला, खंडवा-हिंगोली और रानी-वारा-भिलादी लाइनें कार्य-वहन की दृष्टि से आवश्यक हैं। वह उन सर्वेक्षणों की सूची देखें, जिनका

[श्री एल० बी० शास्त्री]

मैंने आय-व्ययक भाषण में उल्लेख किया है, तो उन्हें पता चलेगा कि उन मामलों में भी उस सिद्धान्त को सामने रखा गया है जिसका कि मैं ने अभी उल्लेख किया ।

श्री एन्थनी ने रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय की जो सराहना की है उसके लिये मैं उनका आभारी हूँ और उन्होंने जो बातें कहीं हैं उनका उत्तर देना नहीं चाहता हूँ । मुझे उन पर भी अधिक आपत्ति नहीं है । इस समय मैं निश्चित रूप से उनके बारे में कुछ नहीं कह सकता । मैं उनकी जाँच करूँगा और पता लगाऊँगा कि किस की गलती है ।

शायद वह भी इस बात पर सहमत होंगे कि देशी उत्पादन में सन्तोषजनक प्रगति हो रही है । टैल्को इंजनों का मूल्य कुछ अधिक बताया गया है पर मैं इस मामले के सम्बन्ध में इस समय कुछ नहीं कह सकता क्योंकि यह मामला प्रशुल्क आयोग को सौंप दिया गया है और वह विशेषज्ञ सलाहकारों के रूप में कार्य कर रहा है । टैल्को इंजनों के मूल्य का अन्तिम निर्णय किया जायेगा जब उनकी सिफारिश हमें प्राप्त हो जाय और इसीलिये हमें तब तक प्रतीक्षा करनी होगी । देशी उत्पादन की अन्य वस्तुओं के मूल्य भी विदेशी वस्तुओं के बराबर होते हैं, मुझे इस बात का सन्तोष है कि सरकारी और गैर-सरकारी देशी उत्पादन में सन्तोषजनक प्रगति हुई है ।

कार्य संचालन कुशलता में काफी वृद्धि हुई है । मैं कुछ आंकड़े बताऊँगा । यदि युद्ध पूर्व-काल यानी १९३८-३९ को आधार वर्ष समझा जाये तो कार्य-संचालन कुशलता का सूचक अंक १९५४-५५ में उच्चतम शिखर पर था । १९३९-४० में यह १०१.२ थी और १९५४-५५ में यह १०३.६ है । यह तो बड़ी लाइन के बारे में है । छोटी लाइन में १९३९-४० में यह १०१.५ थी । १९४६-४७ में यह ८८.४ तक गिर गई थी । उसके पश्चात् बढ़कर ९०.६ फिर ९२.७, फिर ९३.६ और १९५२-५३ में ९६.१, १९५३-५४ में ९६.३ और १९५४-५५ में अब यह ९७.८ है । इसलिये छोटी लाइन पर भी लगातार प्रगति हुई है । किन्तु श्री फ्रेंक एंथोनी के इस कथन से कि मजदूरों अथवा कर्मचारियों से आवश्यकता से अधिक काम न लिया जाये, मैं सहमत हूँ । रेलवे की कर्मचारी शाखा को कर्तव्य पालन में अधिक सतर्क रहना है, इस आशय के उनके कथन से भी मैं सहमत हूँ । मैं यह जानता हूँ कि यदि वह शाखा अपना काम सन्तोषजनक तरीके से करती है तो वह कर्मचारियों की कतिपय शिकायतों को दूर कर सकती है । मैं यह नहीं चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड इस मामले पर विशेष ध्यान दे, और मुझे विश्वास है कि इस सम्बन्ध में आवश्यक कार्यवाही की जायेगी ।

मैं सदन को यह भी सूचित कर दूँ कि मामलों के निपटारे में होने वाले विलम्ब को कम करने के लिये, चाहे वह निवृत्ति-वेतन या भविष्य-निधि आदि बातों से सम्बन्धित हों, कार्यपटुता विभाग द्वारा इस ओर पहले ही से ध्यान दिया जा रहा है ।

अब मैं एक ऐसे मामले का उल्लेख करना चाहता हूँ जो अनेक बार हमारे समक्ष आया है और जिस पर संधान द्वारा रेलवे बोर्ड से एक से अधिक बार चर्चा की गई है । उक्त मामला कर्म-चारियों के स्थायीकरण से सम्बन्धित है । सरकारी सेवा के नियमों के अनुसार कोई व्यक्ति किसी पद पर उस समय तक स्थायी नहीं किया जा सकता है जब तक कि उक्त पद स्थायी न हो ।

विभाजन के बाद रेलवे की पदालियों का पर्याप्त विस्तार हुआ है । उनमें से कई पद अस्थायी थे । इन पदों के निर्माण किये जाने के न्यायोचित कारणों की खोज करने के लिये कई बार जाँच की गई है ताकि जिन पदों की स्थायी रूप से आवश्यकता हो उन्हें अस्थायी से स्थायी बनाया जा सके । पहले किये गये और हाल ही में किये गये प्रयासों के कुछ परिणाम निकले हैं । किन्तु कार्य का विस्तार, योजना संगठन और सर्वेक्षण और निर्माण कार्य के लिये कर्मचारियों सम्बन्धी आवश्यकता के कारण इन अतिरिक्त पदों का निर्माण आवश्यक हुआ है और उनमें अधिकांश स्वभावतः ही अस्थायी हैं ।

स्थायी पदालियों के निर्माण के बारे में इस बात को ध्यान में रखा जाना चाहिये कि कार्य-पटुता में वृद्धि और सुधारी गई विधियों के प्रयोग का परिणाम संभवतः यह होगा कि उसी काम के लिये अब अपेक्षाकृत कम व्यक्ति आवश्यक होंगे। किन्तु मैं इस बात से सहमत हूँ कि किसी स्थायी पद को, जिसके साथ सुरक्षा और विशेषाधिकार भी होते हैं, प्राप्त करने के लिये प्रत्येक व्यक्ति की जो वैध कामना होती है उस पर अवश्य विचार किया जाना चाहिये। इस समय स्थायी सेवाओं के जो विशेषाधिकार हैं उनमें से अधिकांश उन अस्थायी कर्मचारियों को दिये गये हैं जिन्होंने एक वर्ष तक नौकरी की हो।

†डा० लंका सुन्दरम् : क्या आप यह बता सकते हैं कि रेलवे व्यवस्था में इस समय स्थायी कर्मचारियों की तुलना में अस्थायी कर्मचारियों की कुल संख्या क्या है ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : इस समय आंकड़े देने में मैं असमर्थ हूँ।

†श्री नम्बियार : उक्त संख्या डेढ़ लाख है।

†श्री एल० बी० शास्त्री : मैं कह नहीं सकता हूँ कि यह संख्या सही है या नहीं किन्तु वह लगभग इतनी ही है।

अब मैं जो कुछ कहने जा रहा हूँ सम्भव है कि उससे अस्थायी कर्मचारियों को कुछ संतोष प्राप्त हो। मैं सदन को यह सूचित करना चाहता हूँ कि शेष विशेषाधिकार जैसे भविष्य निधि के समस्त लाभ और भविष्य निधि में विशेष योगदान के लाभ अब सभी अस्थायी कर्मचारियों को प्राप्त होंगे। अब तक यह विशेषाधिकार उन्हें प्राप्त नहीं थे किन्तु भविष्य में तीन वर्ष की सेवा पूरी करते ही उन्हें एक वर्ष की सेवा की समाप्ति की तिथि से भूतलक्षी प्रभाव से उक्त विशेषाधिकार प्राप्त होंगे। मैंने यह भी निश्चय किया है कि जो कर्मचारी उच्चतर पदक्रमों पर स्थानापन्न रूप से तीन वर्ष या उस से अधिक समय से कार्य कर रहे थे उन्हें सेवानिवृत्ति लाभ उसी प्रकार प्रदान किये जायेंगे मानों वह उन पदों पर स्थायी कर दिये गये थे।

निचले पदक्रमों के साथ सम्बद्ध मौजूदा उत्तरदायित्वों के अनुरूप विभिन्न श्रेणियों में पदों के पुनर्वितरण के बारे में, जिसके फलस्वरूप ऐसे पदों की संख्या कम हो जायेगी, मैंने अपने आय-व्ययक भाषण में जो कुछ कहा था उसका निर्देश कुछ सदस्यों द्वारा किया गया है। मैंने इस बात की जांच कर ली है, किन्तु मैं इस बात पर बल देना चाहता हूँ कि क्या कार्यवाही की जानी चाहिये। इस सम्बन्ध में जो विवरण हैं उनकी जांच श्रमिकों और रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों द्वारा की जानी चाहिये, यह बिल्कुल स्पष्ट है।

इन निर्णयों को करने में, कुछ असंगत बातों से जैसे कई बार दुहराया गया यह आरोप कि टिकट कलेक्टर और वाणिज्यिक लिपिक, जिनके काम का अधीक्षण स्टेशन मास्टर को करना पड़ता था, स्टेशन मास्टर से अधिक वेतन प्राप्त करते हैं हमें छटकारा पाना ही होगा। साथ ही, विभिन्न पदक्रमों में केवल पदों के पुनर्वितरण जैसी कोई सीमित कार्यवाही भी मैं करना नहीं चाहूँगा। मैं यह बता दूँ कि इस प्रश्न के विभिन्न पहलुओं की जांच रेलवे बोर्ड द्वारा पहले ही आरम्भ कर दी गई है और मैंने निश्चय किया है कि रेलवे उपमंत्री इस मामले में व्यक्तिगत रूप से मार्ग प्रदर्शन करेंगे। चूँकि यह एक जटिल मामला है इस कारण कोई अंतिम निर्णय करने में समय लगेगा। इसलिये मैं आश्वासन के तौर पर यह कह दूँ कि जो भी निर्णय किया जायेगा उसे १ अप्रैल, १९५६ से क्रियान्वित किया जायेगा।

[श्री एल० बी० शास्त्री]

एक दो छोटी छोटी बातें उठाई गई थी। श्री डी० सी० शर्मा ने रेलवे के पुस्तक स्टॉलों पर बेचे जानेवाले जासूसी उपन्यासों के बारे में कुछ कहा था। रेलवे बोर्ड ने इस विषय पर पर्याप्त विचार कर लिया है और यौन सम्बन्धी पुस्तकों के, जिनमें उक्त विषय पर उपलब्ध वैज्ञानिक साहित्य भी शामिल है, संचय और विक्रय पर प्रतिबन्धात्मक आदेश जारी किये जा चुके हैं। किन्तु यह सच है कि हमें अब तक कोई विशेष सफलता प्राप्त नहीं हुई है। हाल ही में मैंने यह निश्चय किया है कि उक्त आदेशों के समुचित पालन के लिये समय समय पर जांच करने के लिये प्रत्येक रेलवे की एक स्थायी समिति गठित की जायेगी, जिसमें प्रादेशिक रेलवे उपभोक्ता मंत्रणा समिति के एक या दो गैर-सरकारी सदस्य और एक दो सेवा-निवृत्त विख्यात शिक्षाशास्त्री होंगे।

तीन टांडों वाले सोने के यात्री डिब्बों की व्यवस्था किये जाने का उल्लेख श्री डाभी ने किया और यह उनका बहुत ही प्रिय विषय है। उक्त व्यवस्था की जांच की गई है और हाल ही में उसमें सुधार किया गया है। उन्होंने नये डिब्बे देखे हैं या नहीं यह मुझे ज्ञात नहीं है। किन्तु यदि उन्होंने वह डिब्बे नहीं देखे हैं तो मैं उन्हें अपने साथ ले जाकर किसी दिन दिखा सकता हूँ। बड़ी लाइन के लिये छः नये आद्य रूप यात्री डिब्बों का निर्माण किया जा रहा है। यद्यपि हम यह स्वीकार करते हैं कि तीन टांडों वाले डिब्बों में अधिकाधिक सुख प्राप्त नहीं होता है तथापि उस सम्बन्ध में यह कहा जा सकता है कि अन्य देशों में भी ऐसी ही व्यवस्थायें मौजूद हैं। किन्तु मैं उन्हें यह बता दूँ कि यह प्रश्न अब भी हमारे विचाराधीन है।

श्री अशोक मेहता ने, गवेषणा कार्य पर होने वाले अल्प व्यय के सम्बन्ध में निराशा व्यक्त की है, किन्तु मैं उन्हें बता दूँ कि हम उस कार्य का विस्तार कर रहे हैं। संभवतः उन्हें यह जानकर प्रसन्नता होगी कि उक्त व्यय १९४८-४९ के साढ़े-तीन लाख रुपये से बढ़कर अगले वर्ष के आय-व्ययक अनुमानों में साढ़े चौदह लाख रुपये हो गया है। वास्तव में, १९५२ में ही एक अलग गवेषणा और परीक्षण निदेशालय की स्थापना की गई थी। इस विभाग का प्रधान कार्यलय लखनऊ में है और उप-केन्द्र चित्तरंजन तथा लोनावाला में हैं। रेलमार्ग, पुलों, इस्पात के बने ढांचों, यांत्रिक इंजीनियरिंग और उपकरणों से सम्बन्धित प्रश्न लखनऊ में सुलझाये जाते हैं और 'टेस्ट कार' और 'डायनेमोमीटर कार' कार्यकरण परीक्षण के लिये वहां भेजी जाती हैं। रेल मार्ग और पुलों पर चलने वाले वाहनों के गतिशील प्रभाव और इंजन और डिब्बों के चलने के गुणों के सम्बन्ध में लखनऊ में गवेषणा का सन्केन्द्रण किया जाता है। यान्त्रिक और धातुकर्मिक प्रश्नों को चित्तरंजन स्थित उपकेन्द्र में सुलझाया जाता है और रेलवे के यान्त्रिक और धातुकर्मिक प्रश्नों के बारे में परामर्शदाता का भी कार्य करता है। इसके अतिरिक्त उक्त उपकेन्द्र भारत में निर्मित इंजनों के पुर्जों के लिये धातुकर्मिक निरीक्षक के रूप में कार्य करता है। उन्होंने भिलावा और काजू के छिलकों के तेल से रंग, वार्निश और एनेमल बनाने की प्रणालियां भी खोज निकाली हैं। लोनावाला स्थित उपकेन्द्र में कंकरीट, गारा, भूमि मेकेनिक्स और नींव इंजीनियरिंग सम्बन्धी गवेषणा कार्य होता है। परीक्षण से सम्बन्धित कई प्रकार के उपकरणों का निर्माण देश में किया गया है जिनमें 'वे बार' और 'एक्सेलेरोमीटर' उल्लेखनीय हैं। प्रविधिक बुलेटिन और लेख्यबद्ध टिप्पणियां, जिनमें प्रविधिक साहित्य का सारांश होता है, सभी रेलों को प्रतिमास भेजे जाते हैं और यह व्यवस्था एक लोकप्रिय सिद्ध हुई है। रेलवे परीक्षण और गवेषणा केन्द्र देश के अन्य गवेषणा केन्द्रों से निकट सम्बन्ध बनाये रखते हैं और जहां आवश्यक होता है कार्य करते हैं।

प्रबन्ध में मजदूरों की भागीदारी के प्रश्न के बारे में हम कोई ठोस योजना नहीं बना सके हैं, किन्तु छोटे पैमाने पर किये गये प्रयोग की, जैसा कि मैंने सुझाव दिया था, कुछ आलोचना की गई है। व्यक्तिगत रूप से मेरी यह धारणा है कि उक्त योजना को कुछ कारखानों में आरंभ

किया जाये और प्राप्त अनुभवों के आधार पर उसमें संशोधन अथवा परिवर्तन करने के सिवाय उसे सुधारने का कोई और अच्छा तरीका नहीं है। निस्संदेह श्रमिकों और अधिकारियों को इसके लिये संयुक्त प्रयास करना होगा और उन्हें यह देखना होगा कि योजना को अधिकाधिक सफल किस प्रकार बनाया जाये। मुझे इस बात पर परहर्ष है कि मुझे इस सदन के प्रत्येक भाग से सहयोग प्राप्त हुआ है और मुझे यह देखकर अत्यन्त प्रसन्नता है कि इस सम्बन्ध में भविष्य इतना उज्ज्वल और आशाप्रद है। श्री गिरि और श्री ए० के० गोपालन ने मजदूरों के मामले में सूझबूझ से काम लेने और द्वितीय पंचवर्षीय योजना की सफल कार्यान्विति के लिये उनका सहयोग प्राप्त करने की सर्वाधिक आवश्यकता का निर्देश किया है। हम भी इस बात को बहुत सोचते रहे हैं, और हम इस दिशा में कई कदम उठाने का विचार भी करते हैं। श्री नम्बियार ने एक ऐसी बात बताई है जो बहुत ही सही है। कम से कम एक बार तो मैं उन से ऐसा कह सकता हूँ। मैं उन्हें बता दूँ कि प्रत्येक रेलवे कर्मचारी को एक ऐसी पुस्तिका दी जायेगी जिसमें कि यह बताया गया होगा कि प्रत्येक रेलवे कर्मचारी को प्रथम योजना की सफल कार्यान्विति में अब कौनसा कार्य करना है और दूसरी पंचवर्षीय योजना की कार्यान्विति में उसे किस प्रकार सहायता देनी होगी। कर्मचारियों के प्रतिनिधियों के साथ होने वाली बैठकों में प्रत्येक स्टेशन, कारखाने, आदि के लिये निश्चित किये गये यथार्थ लक्ष्यों के रूप में द्वितीय योजना के उद्देश्यों पर चर्चा की जायेगी, और अधिकाधिक सहयोग प्राप्त करने के दृष्टिकोण से उन्हीं बैठकों में कर्मचारियों को सामग्री आदि सम्बन्धी कठिनाइयों, तथा संसाधनों के सुधार के लिये किये गये उपायों तथा साथ ही निश्चित लक्ष्यों को प्राप्त न कर सकने के परिणामस्वरूप उत्पन्न हो सकने वाले खतरों को समझाया जायेगा। रेलवे प्रशासनों को कर्मचारियों से सुझाव मांगने और उन पर उनसे मैत्रीभाव से चर्चा करने के लिये अनुदेश जारी किये जायेंगे।

मैं इस वाद-विवाद में उठाई गई कुछ अन्य बातों की चर्चा करके लोकसभा का समय नहीं लूंगा। मैं और रेलवे बोर्ड उनकी जांच आवश्यक ही करेंगे। इस प्रकार मैं कार्यावलि में सम्मिलित कुछ अन्य मामलों पर चर्चा करने के लिये लोक-सभा का समय बचा लूंगा। समाप्त करने से पहले मैं यह कह दूँ कि श्री गिरि ने एक बहुत ही नाजुक मामले को लिया था और उपमंत्री उनकी कुछ बातों का उत्तर दे भी चुके हैं। मैं श्री गिरि जी के साथ कोई विवाद नहीं करना चाहता। वह एक बहुत ही सहृदय सहयोगी हैं। उन्होंने अन्त में कहा था कि उनके भाषण से शायद मैं कुपित हो गया हूँ। लेकिन वास्तव में, मैं कुपित नहीं हुआ हूँ। मैं बड़ी प्रसन्नता से स्वीकार करता हूँ कि उन्होंने जीवन पर्यन्त रेलवे श्रमिकों की सेवा की है और मेरी केवल एक इच्छा यही है कि इस मामले में भी, आज कल आपस में झगड़ने वाले दो दलों में एक समझौता कराने के मामले में भी, वह और अधिक सहायक सिद्ध हों। मुझे इस पर सचमुच प्रसन्नता है कि उन्होंने फिर यह कहा है कि यथा सम्भव केवल एक ही संघ रहना चाहिये। आधारभूत रूप में यह ठीक भी है कि केवल एक ही संघ रहना चाहिये। उसका अर्थ होता है मजदूरों के लिये और अधिक बल, और प्रशासन को भी केवल एक ही संस्था के साथ व्यवहार करने में सुविधा रहती है। मैं अब भी रेलवे श्रमिकों के नेताओं से अनुरोध करता हूँ कि वे एक हो जायें और एक ही दल की भावना से कार्य करें, और, यदि वास्तव में सहायता मांगी जाये तो मैं सदैव ही सहायता करने के लिये तत्पर हूँ।

मैं इस बात पर श्री गिरि से सहमत हूँ कि परस्पर वार्ता करने वाली व्यवस्था को सफल बनाया जाना चाहिये। मैं जानता हूँ कि इस व्यवस्था को सफल बनाने में अधिकारियों को भी एक महत्वपूर्ण योग देना पड़ेगा। उन्हें अधिक सहायक बनना पड़ेगा और श्रमिकों की बातों पर अधिक तत्परता से ध्यान देना पड़ेगा। अधिकारियों और कर्मचारियों की बैठकों में दोनों पक्षों को एक मैत्रीपूर्ण दृष्टिकोण अपनाना चाहिये और मैत्रीपूर्ण रूप से चर्चा करनी चाहिये। विवादग्रस्त मसलों को निबटाने में भी आदान-प्रदान की आवश्यक भावना रहनी चाहिये। मुझे आशा करनी चाहिये कि प्रादेशों, डिवीजनों और ज़ोनों के स्तर के अधिकारी इसी नीति का अनुसरण करेंगे, जो, मेरे दृष्टिकोण से,

[श्री एल० बी० शास्त्री]

रेलवे में औद्योगिक शान्ति बनाये रखने के लिये सर्वोच्च महत्व की है। लेकिन, इसके साथ ही मैं यह भी कहूँगा कि यदि श्री गिरि का यह कथन सही है कि वार्ता चलाने की व्यवस्था में दरारें पड़ने लगी हैं, तो उसका कारण यह है कि मजदूरों और संघों में ही फूट पड़ी हुई है। रेलवे अधिकारियों को अपनी ही स्थिति का पता नहीं है। प्रत्येक संघ अपनी मांगें अधिक से अधिक करने के लिये प्रतिस्पर्धा करता है, और इसका परिणाम यह होता है कि एक साथ बैठकर आपसी तौर पर मामलों को निबटाने की सच्ची भावना रह ही नहीं जाती है। इसीलिये, मैं श्री गिरि, श्री अशोक मेहता और अन्य माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि वे इस मामले पर ठंडे दिमाग से सोचें और रेलवे मंत्रालय की आलोचना भर कर लेने से सन्तुष्ट न हो जायें। कल मुझे एक बड़े प्रमुख श्रमिक नेता का एक छोटा पर्चा देखकर बड़ा ही दुःख हुआ। उसमें सत्याग्रह करने और एक बड़े संघर्ष के लिये अपने को तैयार करने के लिये मजदूरों का आह्वान किया गया था। मैं पूछता हूँ कि एक ऐसे समय में, जब कि रेलवे एक ऐसा महान् दायित्व को अपने कंधों पर ले रही है, क्या उनका यह दृष्टिकोण सही है? यदि हमारी योजनाओं को सफल होना है, तो कर्मचारियों और प्रशासन में पूर्ण मतैक्य होना चाहिये। मुझे आशा है कि अधिक बुद्धिमत्ता से काम लिया जायेगा और रेलवे कर्मचारी अपने को इस अवसर के योग्य सिद्ध करेंगे और एक होकर शान्तिपूर्वक आगे बढ़ेंगे।

†श्री नम्बियार : माननीय मंत्री ने मजदूरों को अन्तरिम सहायता देने के लिये एक वेतन आयोग स्थापित किये जाने की सम्भावना या असम्भावना के सम्बन्ध में कुछ भी नहीं कहा। क्या वह इसका स्पष्टीकरण करेंगे?

†श्री एल० बी० शास्त्री : वेतन आयोग में केवल दो या तीन सदस्य रहेंगे, और डा० लंका सुन्दरम् ने यह कहने की कृपा की है कि यह कोई ठीक मांग नहीं है। लेकिन फिर भी, माननीय सदस्य यह तो भली प्रकार से जानते हैं कि पिछले वेतन आयोग की नियुक्ति भारत सरकार ने की थी। इसके लिये रेलवे मंत्रालय को एक पक्षीय निर्णय चाहने की आवश्यकता नहीं है। इसीलिये, इस मामले पर भारत सरकार के स्तर पर विचार करना पड़ेगा; और यदि वह चाहते हैं, किन्तु मैं उन्हें इस प्रकार का प्रोत्साहन नहीं देना चाहता, तो वह सामान्य आय-व्यय पर होने वाली सामान्य चर्चा के समय ही उसके सम्बन्ध में कुछ कहें।

श्री आर० एस० तिवारी (छतरपुर दतिया टीकमगढ़) : मुझे आपकी अनुमति से अपने रेलवे मंत्री महोदय से यह पूछना है कि उन लोगों को जिनको बोलने का अवसर मिल गया है उन्होंने तो अपने-अपने क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनों के बाबत कह दिया है और चूंकि मुझे बोलने का अवसर नहीं मिला है, इसलिये मैं उनसे यह जानना चाहूँगा कि विन्ध्य प्रदेश के भू-भाग में जहाँ पर रेलें नहीं हैं, वहाँ की बाबत भी आप कुछ सोच रहे हैं?

श्री एल० बी० शास्त्री : हम सभी बातों को जरूर सोचेंगे। माननीय सदस्य को लिखने का भी मौका मिलता है, और मिलने का भी। लेकिन, मैं समझता हूँ उन्हें सन्तोष मानना चाहिये कि विन्ध्य प्रदेश में एक लाइन का सर्वे (सर्वेक्षण) हम ने शामिल कर लिया है।

लाला अर्चित राम (हिसार) : मैंने एक सुझाव दिया था कि रेलवे स्टेशनों पर....

अनुदानों की मांगें—रेलवे

†सभापति महोदय : मांगों तथा विनियोग विधेयक के लिये १२ १/२ घंटे का समय आवंटित किया गया है जिन माननीय सदस्यों ने कटौती प्रस्तावों की सूचना दी है, वे यदि यहां लोक-सभा में उपस्थित हैं, और यदि उनके प्रस्ताव नियमानुकूल हैं तो मैं उन्हें प्रस्तुत हुआ मान लूँगा।

†मूल अंग्रेजी में

वर्ष १९५६-५७ के लिये अनुदानों की ये मांगें सभापति महोदय ने प्रस्तुत कीं—

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
१.	रेलवे बोर्ड	५३,१६,००० रुपये
२.	विविध व्यय	१,६२,६१,००० रुपये
३.	चालू लाइनों आदि के लिये भुगतान	२८,७३,००० रुपये
१४.	चालू लाइनों पर काम —(राजस्व)— श्रम कल्याण के अतिरिक्त	६,३१,१०,००० रुपये
१५.	नये रेल पथों का निर्माण— पूँजी और अवक्षयण रक्षित निधि	१३,३८,२८,००० रुपये

†श्री बीरेन दत्त (त्रिपुरा पश्चिम) : मैंने कुछ कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं। उनके द्वारा त्रिपुरा और आसाम को जोड़ने वाली नई रेलवे लाइनों की आवश्यकता की ओर माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान आकर्षित करने का प्रयत्न किया गया है। गत वर्ष भी मैंने इस बात का प्रयत्न किया था। आज त्रिपुरा में एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। वहां के रहने वाले लोगों की स्थिति अत्यन्त खराब हो गई है। वहां कर्मचारियों ने प्रतिकरात्मक भत्तों की वृद्धि की मांग की है। वहां अत्यावश्यक वस्तुएं मिलना भी कठिन है।

[श्री बर्मन पीठासीन हुए]

पहले त्रिपुरा की जनसंख्या केवल ३ लाख थी लेकिन लोगों के बड़ी संख्या में आने से अब वह १० लाख हो गई है।

कल मुझे तार द्वारा संवाद मिला है कि लगभग ४००० शरणार्थी भूख हड़ताल कर रहे हैं तथा उनमें से कुछ की अवस्था चिन्ताजनक है। मैंने स्थगन प्रस्ताव द्वारा सरकार का ध्यान इस विषय की ओर आकर्षित करने का प्रयत्न किया था किन्तु दुर्भाग्य से वह प्रस्ताव अस्वीकृत कर दिया गया है। त्रिपुरा में जनता के उपयोग की समस्त वस्तुओं की कमी है। जीवन के लिये आवश्यक वस्तुएं बहुत अधिक मूल्यों पर मंगानी पड़ती हैं। रूई आदि हवाई जहाज द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान को भेजी जाती हैं।

रेलवे मंत्री ने एक बार हमें आश्वासन दिया था कि इस विषय की ओर ध्यान दिया जायेगा। त्रिपुरा को अन्य स्थानों से मिलाने वाला रेलमार्ग ८० मील से अधिक नहीं है। इस मार्ग के बनाने में अधिक कठिनाई का सामना नहीं करना पड़ेगा क्योंकि इस क्षेत्र में बड़ी नदियां नहीं हैं।

आजकल वहां वस्तुओं का भाव बहुत अधिक बढ़ रहा है। पिछले वर्ष भारी वर्षा के परिणाम-स्वरूप त्रिपुरा की फसलें नष्ट हो गई थीं। मैं नहीं जानता कि वहां की भावी स्थिति क्या होगी। यह प्रधान रूप में आदिम जाति क्षेत्र है। सरकार का विचार वहां एक लाख शरणार्थियों को बसाने का है। लेकिन रेल सम्पर्क के अभाव में शरणार्थियों का पुनर्वासि दुष्कर हो जायेगा। विकास कार्य वस्तुतः रुके पड़े हैं और उक्त क्षेत्र के सुधार के लिये सरकार द्वारा स्वीकृत अनुदानों का कोई परिणाम नहीं हुआ है। सामुदायिक योजना और राष्ट्रीय विस्तार कार्य डगमगा रहे हैं तथा कृषि का विकास डावांडोल हो रहा है। मेरा विश्वास था कि प्रथम पंचवर्षीय योजना में उद्योगपतियों और सरकार का ध्यान इस क्षेत्र की ओर आकर्षित होगा और कच्चे पटसन, रूई आदि को भेजने के लिये कुछ प्रयत्न किया जायेगा किन्तु ऐसा नहीं हुआ। अभी जो उद्योग वहां विद्यमान हैं तथा जिन नये उद्योगों की स्थापना हो रही है उनसे उत्पन्न होने वाली आवश्यकताओं ने कठिन स्थिति उत्पन्न कर दी है।

[श्री बोरेन दत्त]

सरकार की इस घोषणा से भी मुझे आशा हुई थी कि वह लोक कल्याण राज्य की स्थापना करने जा रही है। इसी दृष्टिकोण से प्रेरित होकर माननीय रेलवे मंत्री ने बताया कि वह कुछ क्षेत्रों की जनता के कल्याण और उद्धार की समस्या की ओर ध्यान दे रहे हैं। लेकिन त्रिपुरा में रेलवे मार्ग चालू करने की उन्होंने कोई चर्चा नहीं की। हम भारत के एक अंग हैं किन्तु फिर भी सम्पर्क का माध्यम—सड़क का सर्वथा अभाव है। हमें विमान द्वारा आना जाना पड़ता है यह कितनी गम्भीर स्थिति है।

सरकार आदिम जाति के तीन लाख व्यक्तियों का पुनर्वास करना चाहती है। चार लाख शरणार्थियों को बसाना है। लेकिन वहां एक भी सड़क नहीं है जिसके द्वारा भारत से वस्तुएं भेजी जा सकें। इस क्षेत्र में बाढ़ नियंत्रण कार्य भी नहीं किये गये हैं, क्योंकि सड़क के न होने से वहां नदियों का तल साफ करने वाली मशीनें भी नहीं जा सकतीं।

केन्द्रीय ट्रेक्टर संगठन की एक टुकड़ी ने यह सुझाव रखा था कि ट्रेक्टरों की सहायता से एक वृहद् भूभाग पर खेती की जा सकती है। लेकिन वही समस्या फिर उत्पन्न होती है—ट्रेक्टर किस प्रकार भेजे जायें। ट्रेक्टर भेजने के लिये कोई मार्ग नहीं है अतः यह प्रस्ताव समाप्त कर दिया गया है।

अब दूसरी पंचवर्षीय योजना प्रारम्भ हो रही है। हम उसकी कुछ बातों का स्वागत करते हैं। लेकिन इस प्रकार की कोई आशा नहीं है कि इन सब बातों से त्रिपुरा को कोई लाभ नहीं होगा। एक बार सुना था कि मंत्री महोदय स्वयं वहां जाकर स्थिति का अध्ययन करेंगे किन्तु आज तक ऐसा नहीं हुआ। अगरतला को आसाम से मिलाने वाली रेलवे लाइन परम आवश्यक है। कलकालीघाट से अगरतला नगर का फासला ८४ मील से अधिक नहीं है।

†श्री एस० सी० देव (कचार-लुशाई पहाड़ियां) : वास्तव में यह बड़ी खुशी की बात है कि यात्रियों एवं माल के यातायात में निश्चय ही विकास हुआ है और इन सुविधाओं से लाभ उठाने के लिये जनता को उत्साहित किया जाता है। यह भी गौरव की बात है कि जनता की विभिन्न शिकायतों को दूर करने और विशेषतः यात्रियों को सुविधा देने के लिये नये नये उपाय सोचे जा रहे हैं और योजनायें बनाई जा रही हैं और उन्हें मूर्त रूप दिया जा रहा है।

अब मैं रेलवे मंत्री के विचारार्थ कुछ बातें प्रस्तुत करूंगा। माननीय रेलवे मंत्री ने आश्वासन दिया था कि योजना आयोग द्वारा की गई कटौती के होते हुए ३००० मील लम्बी नई रेलवे लाइन के बनाने के कार्यक्रम को चालू रखा जायेगा। रेलवे मंत्री ने आसाम में गारो हिल्स लाइन और पंडू झमजांगा दारानगिरी लाइन का उल्लेख किया है। पहली लाइन के बारे में यातायात प्राक्कलन कर लिया गया है और दूसरी लाइन का कार्य शीघ्र ही प्रारम्भ होगा। मैं यह जानना चाहता हूँ कि द्वितीय योजना में यह कार्य कब लिया जायगा और इस पर कुल कितना व्यय होगा? इसके अतिरिक्त बोगई गांव-जुगीगुपा लाइन के बारे में भी रेलवे मंत्रालय को सुझाव दिया गया था। मैं यह नहीं जानता कि इसके बारे में क्या हो रहा है। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि करीमगंज-कालकालीघाट शाखा लाइन को त्रिपुरा राज्य के धर्मनगर तक बढ़ाने के सम्बन्ध में क्या हो रहा है? करीमगंज आसाम के काचर ज़िले का एक व्यापारिक केन्द्र और महत्वपूर्ण स्थान है। द्वितीय योजना में यदि यह लाइन बनाई जाती है तो यह एक अच्छा कार्य होगा। क्योंकि इस लाइन के खुल जाने से करीमगंज की दिन प्रति दिन की आवश्यकताओं की पूर्ति करने में सहायता मिलेगी। कुछ वर्ष पूर्व इसका सर्वेक्षण किया गया था किन्तु अभी तक कुछ नहीं हुआ। रेलवे मंत्रालय के सामने एक प्रस्ताव काटाखल लालाघाट लाइन को बढ़ाकर लुशाई पहाड़ियों से मिलाने का था और दूसरी लाइन सिलचर से लखीमपुर तक लुशाई पहाड़ियों और मनीपुर राज्य को मिलाने हुए बनाने का था। यदि इन लाइनों का निर्माण कार्य

किया जाता है तो वित्तीय और वाणिज्यिक दृष्टि से ये सफल सिद्ध होंगी। इससे लुशाई पहाड़ियों और मनीपुर राज्य में आवागमन की अच्छी सुविधा उपलब्ध हो जायेगी।

अब मैं छोटी लाइन—पूर्वोत्तर लाइन की समस्या का वर्णन करता हूँ। इसके बारे में मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या इस बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का कोई प्रस्ताव है। चूंकि यह छोटी लाइन है अतः इसकी कार्यक्षमता की तुलना बड़ी लाइन की कार्यक्षमता से नहीं की जा सकती। यदि इसे बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का प्रस्ताव नहीं है तो क्या इसकी कम कार्यक्षमता को बढ़ाने और रेलगाड़ियों के देर से आने जाने को रोकने के लिये इस लाइन को दुहरा करने का क्या कोई प्रस्ताव है। आप जानते हैं कि वहाँ कई प्रकार की कठिनाइयाँ हैं प्रति वर्ष वहाँ बाढ़ आती है और आवागमन में तीन महीने के लिये रुकावट हो जाती है। वहाँ हमेशा कोयला और वैगनों की कमी पड़ती है। रेलवे मंत्रालय को इनके लिये विशेष ध्यान देना चाहिये। हमें अपने घर पहुँचने में चार पांच दिन लग जाते हैं। इसके अतिरिक्त अन्य और भी कठिनाइयाँ हैं। मैं तो नहीं समझता कि इस प्रकार की कठिनाइयाँ देश के अन्य किसी भी भाग में भी हैं। यहां तक कि आज के इस युग में मेरे क्षेत्र की जनता इस बात की कल्पना भी नहीं कर सकती है कि वहाँ तीसरे दर्जे में सोने की व्यवस्था, पानी का अच्छा प्रबन्ध और तेज़ चलने वाली गाड़ियाँ भी चल सकती हैं।

अब मैं आसाम क्षेत्र के बारे में कहूँगा। यातायात की कठिनाइयों को देखते हुए वहाँ की जनता तथा कुछ महत्वपूर्ण संस्थाओं की मांग है कि वहाँ एक नई रेलवे लाइन बनाई जाय। वहाँ बहुत से प्राकृतिक संसाधन हैं। उनका विकास किया जा सकता है किन्तु रेलवे की वर्तमान व्यवस्था के कारण उसका कोई लाभ नहीं उठाया जा सका है। अतः मैं रेलवे मंत्री का ध्यान इसकी ओर विशेषतः आकर्षित करता हूँ।

मेरे जिले के बदरपुर और कातक्कल जंक्शनों के नये ढंग से बनाने का कोई प्रस्ताव है। बदरपुर स्टेशन पर ३ या ४ गाड़ियाँ एक साथ आ जाने पर बड़ी कठिनाई होती है। वहाँ एक पुल की आवश्यकता है। अतः इसके बारे में ध्यान दिया जाना चाहिये।

करीमगंज स्टेशन पर विजली लगाने के लिये १९५२ से मांग की जा रही है। वहाँ रेलवे फाटक की भी कमी है। किन्तु अभी तक वहाँ कुछ नहीं हुआ है। पीने के पानी की भी कठिनाई वहाँ है। तदर्थ समिति ने अपने प्रतिवेदन में सिफारिश की थी वहाँ शेड भी बनाया जाय किन्तु अभी तक वहाँ शेड नहीं डाला गया जब कि इसकी बड़ी आवश्यकता है और जनता की ओर से भी इसकी बड़ी मांग है।

पहाड़ी क्षेत्र में लमदिंग से बदरपुर तक नई रेलवे लाइन बनाने के लिये इंजीनियरिंग कार्य काफ़ी मात्रा में किया गया था किन्तु उस सब काम की अब अवहेलना की गई है जिसके फलस्वरूप गाड़ियाँ प्रतिदिन काफ़ी देर से आती हैं। अतः इसकी ओर ध्यान देना चाहिये।

†श्री के० एस० गौडर (पैरियकुलम्) : रेलवे मंत्री और रेलवे उपमंत्री ने हमारी रेलों के विकास के लिये जो कार्य किया है, उसके लिये मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

यहां मैं कुछ शब्द मदुरा बोदिनायक्कनूर लाइन के बारे में कहना चाहूँगा। यह कमबम घाटी के विकास के लिये बनाई गई थी युद्धकाल में यह लाइन तोड़ दी गई थी और अब फिर से बिछा दी गई है। यदि इसे गुडलूर तक नहीं बढ़ाया गया तो न तो यह उपयोगी सिद्ध होगी, न लाभदायक ही। उस घाटी के विकास के लिये इसे गुडलूर तक बढ़ाना आवश्यक है। इस सम्बन्ध में मदुरा जिला बोर्ड और अन्य संस्थाओं ने संकल्प पारित किये हैं। अभी जो सड़क परिवहन इस क्षेत्र में हैं वे यातायात के लिये पर्याप्त नहीं हैं।

[श्री के० एस० गौडर]

दूसरी बात यह है कि गुडलूर के निकट १३ करोड़ रुपये की लागत की पेरियर जल विद्युत् योजना आरम्भ की गई है। इस योजना को कार्यान्वित करने के लिये और अन्य कारणों से मद्रास सरकार ने इस लाइन के निर्माण के लिये सिफारिश की है। मेरी प्रार्थना है कि इसका निर्माण यथाशीघ्र किया जाये।

एक बात मुझे यह कहनी है कि मदुरा बोदिनायक्कनूर लाइन के लगभग सभी रेलवे स्टेशन सम्बन्धित नगरों अथवा गांवों से बहुत दूर हैं, जिससे यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है। इस लाइन पर अभी दो गाड़ियां चलती हैं। यहां तीसरी गाड़ी भी चलाई जानी चाहिये। इस लाइन के सब स्टेशनों पर पान, फल, चाय काफी आदि बेचने के लाइसेंस भी दिये जाने चाहियें। इन सब स्टेशनों पर बिजली लगाई जानी चाहिये यदि पास में बिजली की व्यवस्था हो।

†श्री एम० डी० रामस्वामी (अरुपुक्कोटायी) : अरुपुक्कोटायी को पश्चिम में विरुधुनगर से और पूर्व में मनमदुरा से रेल द्वारा जोड़ने के लिये मेरी प्रार्थना को स्वीकार करने के लिये मैं रेलवे मंत्री और रेलवे उपमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। रेलवे मंत्री ने वचन दिया है कि इस साल उसका सर्वेक्षण किया जायेगा। सर्वेक्षण पर्याप्त नहीं है, रेल का निर्माण भी किया जाना चाहिये।

भाड़े पर अधिभार लगाने के बारे में मैं यह कहना चाहूँगा कि खादी के साथ साथ हथकरघे से बने कपड़े को भी छूट देनी चाहिये। इस बड़े उद्योग के संस्थापन के लिये इसे छूट देनी आवश्यक है।

डिंडीगल-गुडलूर लाइन की चर्चा श्री के० एस० गौडर कर ही चुके हैं। यह महत्वपूर्ण लाइन तीन परियोजनाओं को जोड़ती है। इसके बन जाने से उस क्षेत्र के बड़े नगरों में रेल सम्बन्ध स्थापित हो जायेगा। यह लाइन यथासम्भव शीघ्र बनाई जानी चाहिये।

विरुधुनगर और राजापलयन के बीच बहुत कम गाड़ियां चलती हैं—एक सुबह चलती है, दूसरी शाम को। दोपहर में एक भी गाड़ी नहीं चलती। अतः यहां एक और गाड़ी चलाई जानी चाहिये।

†श्री के० एल० मोरे (कोल्हापुर व सतारा—रक्षित अनुसूचित जातियां) मैं सब भागों का समर्थन करता हूँ और सब कटौती प्रस्तावों का विरोध करता हूँ। प्रथम पंचवर्षीय योजना की कालावधि में रेलवे मंत्री ने जो स्तुत्य कार्य किया है उसकी मैं सराहना करता हूँ। देश की परिवहन समस्या को जिस अच्छे ढंग से सुलझाया जा रहा है उसका प्रतीक यह आय-व्ययक है। आय-व्ययक से मालूम पड़ता है कि मंत्री जी के हृदय में तीसरी श्रेणी के यात्रियों तथा रेलवे के श्रमिकों के प्रति बड़ी सहानुभूति है।

सर्वप्रथम तो मैं रेलवे बोर्ड को अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों की भर्ती के सम्बन्ध में अपनाये गये रुख के लिये बधाई देता हूँ। इसके अतिरिक्त अनुसूचित जातियों के लोगों की भर्ती के लिये माननीय मंत्री द्वारा दिये गये वचन के लिये मैं उन्हें भी बधाई देना चाहूँगा।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवे बोर्ड ने भ्रष्टाचार जांच समिति की सारी सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं जिसके लिये मुझे विश्वास है कि समिति के सभी सदस्य रेलवे मंत्रालय को हृदय से धन्यवाद देंगे। इस समिति ने रेलवे के प्रशासन सम्बन्धी सारे माले की जांच की थी, जिसके सम्बन्ध में मुझे इस समय कुछ नहीं कहना है। मैं तो रेलवे बोर्ड के भ्रष्टाचार दूर करने और रेलवे प्रशासन की कार्य कुशलता बनाये रखने के प्रति जागरूकता का आदर करता हूँ। स्वयं रेलवे मंत्री भी इस विषय में जांच करने के लिये अत्यधिक इच्छुक हैं।

†मूल अंग्रेजी में

समिति की सबसे महत्वपूर्ण सिफारिश इस बारे में थी कि भ्रष्टाचार को रोकने के लिये एक स्वतन्त्र अर्थात् प्रशासन के बाहर एक एजेंसी बनाई जाये। समिति ने इस विषय पर काफी सोच-समझ कर यह सिफारिश की थी, किन्तु उसे न मानने का कोई कारण मेरी समझ में नहीं आया। अतः इसका उत्तरदायित्व विशेषकर रेलवे बोर्ड पर आता है। मैं चाहूँगा कि इस महत्वपूर्ण सिफारिश पर उसे विशेष ध्यान देना चाहिये।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहूँगा। रेलवे मंत्री ने उस क्षेत्र की मीराज से लटूर तक की सकरी लाइन को बड़ी लाइन में बदल देने और कोल्हापुर से पूना तक की छोटी लाइन को बदल देने का वचन दिया था। यह स्थान औद्योगिक केन्द्र होने के कारण आर्थिक दृष्टिकोण से महत्व रखता है। अतः मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूँगा कि यद्यपि आय-व्ययक भाषण में इसका उल्लेख नहीं है किन्तु मुझे आशा है कि वह इस विषय की ओर तत्काल ध्यान देंगे।

रेलवे बोर्ड और मंत्रालय दोनों ने प्रशासनीय कार्य कुशलता के प्रश्न पर विशेष गम्भीरता-पूर्वक विचार किया है और वास्तव में बात भी ऐसी ही है कि जितनी ही कार्यकुशलता होगी राष्ट्र का उतना ही लाभ होगा।

देश के हित की दृष्टि से हमें अधिभार अथवा भाड़े की वृद्धि की ओर ध्यान नहीं देना चाहिये। राजनीतिक हलचलों से रेलवे की सम्पत्ति को होने वाली क्षति की मैं अत्यधिक निन्दा करता हूँ मैं विरोधी दल के सदस्यों से निवेदन करूँगा कि वे ऐसी चीज को प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से प्रोत्साहन न दें जिससे कोई ऐसी नौबत आये।

अब मैं संघों को लेता हूँ। श्री गोपालन और श्री नम्बियार ने रेलवे प्रशासन द्वारा विभिन्न संघों के साथ विभेदात्मक प्रोत्साहन देने के बारे में कटौती प्रस्ताव रखा है। इस सम्बन्ध में रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति ने यह कहा है कि सङ्घों के कार्यकलाप अब अपने सदस्यों के विशेषाधिकारों और उपलब्धियों को बढ़ाने के लिये अधिक प्रयत्नशील हैं, गम्भीर प्रश्नों को सुलझाने के लिये नहीं। अतः मेरा सभी पक्ष के सदस्यों से निवेदन है कि वे इस पर विचार करें। जब मैं दौरे पर था तब मैंने देखा कि विरोधी सदस्य विभिन्न संघों में रुचि ले रहे हैं। उन्हें सब श्रमिकों की एकता के लिये प्रयत्न करना चाहिये। जहाँ तक मैं समझता हूँ रेलवे बोर्ड अथवा मंत्रालय ने किसी भी संघ को प्रोत्साहन नहीं दिया।

†श्री यू० एम० त्रिवेदी (चित्तौड़) : मैं कुछ जानकारी प्राप्त करना चाहता हूँ। मैंने कुछ मितव्ययता—कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं। मुझे बड़ा आश्चर्य है कि मांग संख्या २ में केवल ६५,००० रुपये रखे गये हैं जबकि गोधरा-दोहाद-रतलाम लाइन को दुहरा करने के लिये तो ८ करोड़ रुपया लगेगा।

†सभापति महोदय : मैंने तो श्री बोगावत का नाम पुकारा है।

†श्री यू० एम० त्रिवेदी : जब तक आप नहीं कहेंगे, मैं अपना भाषण प्रारम्भ नहीं करूँगा। आप यदि यह बता सकें कि इस लाइन को दुहरा करने के लिये किस मांग में राशि सम्मिलित की गई है तो मैं आभारी हूँगा। अनुदानों की मांगों में मुझे इसका उल्लेख नहीं मिलता।

†श्री बोगावत (अहमदनगर दक्षिण) : मैं रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ। रेलवे मंत्री ने अपने मैं भाषण नई लाइनें बनाने की नीति निश्चित कर दी है। उन्होंने कहा है कि पिछड़े क्षेत्रों, अधिक यातायात वाले क्षेत्रों और उन क्षेत्रों में जहाँ परियोजनाएँ कार्यान्वित की जा रही हैं, औद्योगिक विकास किया जा रहा है अथवा जहाँ खनिज पाये जाते हैं नई रेलवे लाइनें बिछाई जायेंगी।

[श्री बोगावत]

मैं माननीय मंत्री और रेलवे बोर्ड को सूचित करना चाहता हूँ कि अहमदनगर-शिवगांवबीर रेलवे लाइन के लिये बहुत दिनों से लगातार मांग की जा रही है। इस लाइन का होना इसलिये आवश्यक है कि बीर, शिवगांव, अहमदनगर होकर पुरली बैजनाथ से पूना तक लाइन हो जायेगी। इस कारण चारों ओर से विभिन्न वर्गों के लोग इसकी मांग कर रहे हैं। सभी दल के लोगों का सुझाव है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में यह लाइन बन जानी चाहिये। इसका कारण यह है कि यह भूखण्ड बड़ा उपजाऊ है और कृषकों को ६०-७० मील पर माल बेचने मण्डी तक जाना पड़ता है जिससे उन्हें प्रति गाड़ी २० से ३० रुपये की हानि उठानी पड़ती है। यदि यह लाइन बन जाये तो उन्हें सुविधा हो जायेगी।

संचार सुविधाओं के अभाव के कारण बीर जिला के क्षेत्रों के लोग बहुत पिछड़े हुए हैं। मैंने रेलवे मंत्रालय के समक्ष यह मामला रखा था और उनका यह उत्तर है कि यदि राज्य सरकार इसका समर्थन करे तो यह कार्य आरम्भ किया जायेगा। परन्तु संभवतः इस लाइन की आवश्यकता के बारे में सभी बातें राज्य सरकार के ध्यान में न आई हों। इस लाइन से इस पिछड़े हुए क्षेत्र का विकास हो जायेगा। बीर जिला में तिलहनों की बहुत उपज होती है।

पुरली बैजनाथ से हैदराबाद और दक्कन के भाग को मिलाने के लिये सिकन्दराबाद लाइन पर एक स्थान है। यदि उसे पूना से मिला दिया जाय तो बम्बई अधिक समीप हो जायेगा और इस क्षेत्र में पैदा होने वाला तिलहन और कपास वहां भेजा जा सकेगा। लगभग १६० मील के क्षेत्र में कोई रेलवे लाइन नहीं है इसलिये यह क्षेत्र पिछड़ा हुआ है।

इस क्षेत्र में औद्योगिक विकास हो रहा है। मेरे ही जिले में बारह चीनी की मिलें हैं परन्तु चारों जिलों में चीनी पहुंचाने के लिये रेलवे लाइन नहीं है।

परमजी और सेलू बड़े व्यापारिक केन्द्र हैं और वहां वस्तुएं मनमद की ओर से लाई जाती हैं। मेरे जिले में गुड़ की फसल भी बहुत अधिक होती है। घोंड और मूला की बड़ी बड़ी परियोजनाएं भी इस क्षेत्र में हैं। गंगापुर परियोजना भी इस क्षेत्र में है।

फसल की उपज बढ़ रही है, यातायात बढ़ रहा है। इस लाइन पर बहुत से व्यापार केन्द्र हैं। अहमदनगर बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। शिव गांव कपास का केन्द्र है। पैथान में लाखों लोग मेले पर जाते हैं। और भी बड़े बड़े मेले होते हैं। इनके लिये रेलवे की व्यवस्था नहीं है।

पहले १९४६-४७ में श्रीरामपुर से शिवगांव तक रेलवे लाइन बनाने के लिये लाखों रुपये का सामान भी पहुंचा दिया गया था परन्तु बाद में वह योजना रद्द कर दी गई। स्वतन्त्रता के पश्चात् इस महत्वपूर्ण लाइन की ओर ध्यान नहीं दिया गया।

मैंने रेलवे मंत्री को लिखा है कि यदि राज्य सरकार इस लाइन का समर्थन न भी करे तो भी योजना आयोग और रेलवे बोर्ड को इस पर विचार करना चाहिये। यह लाइन कृषकों के लिये अत्यावश्यक है।

ढोंड मनमद लाइन पर लगभग बारह चीनी की मिलें हैं और बहुत से स्टेशनों पर प्रतीक्षालय नहीं हैं। और बहुत से महत्वपूर्ण स्टेशनों पर यात्रियों के लिये सुविधाएं नहीं हैं।

†श्री पी० सुब्बा राव (नौरंगपुर) : मैंने कुछ कटौती प्रस्तावों के सम्बन्ध में सूचना दी है। एक निडाडवोल-नरसापुर की लूफ लाइनों के सम्बन्ध में है जो विश्वयुद्ध में हटा दी गई थीं और पुनः नहीं बनाई गईं। भीमवरम और एक और स्टेशन के क्षेत्र में भारत की अत्यधिक जन संख्या अर्थात्

१००० व्यक्ति प्रति वर्ग मील हैं। माल गाड़ियों सहित दोनों ओर पांच गाड़ियां चलती हैं। वहां कुछ डीज़ल कारें भी चलानी चाहियें।

दूसरी बात सिविल इंजीनियरों को उप-महाप्रबन्धक के रूप में नियुक्त करने के सम्बन्ध में है। उन्हें कर्मचारियों की अपीलों को निबटाना होता है और यह आशा नहीं की जा सकती कि वे विधि नियमों और विनियमों की व्याख्या कर सकते हैं। इसके लिये प्रशासनिक अनुभव के लोगों को नियुक्त करना चाहिये। मैं इस प्रकार की नियुक्तियों से होने वाले अन्याय के दो उदाहरण देता हूँ। एक गाड़ी परीक्षक का वेतन (६५) से घटा कर (६०) कर दिया गया और १८ वर्षों के अनन्तर अनेक अपील करने के उपरान्त भी उसके प्रति न्याय नहीं किया गया है, हालांकि ऐसा करना मजूरी भुगतान अधिनियम के प्रतिकूल है और एक विधि अधिकारी ने भी इसे इस अधिनियम के विपरीत कहा है। एक सिविल मैकेनिकल इंजीनियर ने कहा है कि उसको केवल (८१५) दे दिये जाने चाहियें। परन्तु यह राशि बहुत कम है, क्योंकि उससे जो लोग कनिष्ठ थे वे अब (४००) और (६००) वेतन पा रहे हैं। उसकी वरिष्ठता की उपेक्षा करना बड़ा भारी अन्याय है।

दूसरा उदाहरण यह है कि ऊंचे वर्ग के पदों के लिये एक चुनाव परीक्षा हुई थी और एक कल्याण अधिकारी उस में चुना गया था। दो वर्ष बाद उसे पुनः दूसरे चुनाव में बैठने के लिये कहा गया। उस चुनाव का परिणाम निकलने से पहिले ही दक्षिण पूर्वी खण्ड पृथक हो गया। मेरा निवेदन यह है कि एक बार जिस व्यक्ति ने परीक्षा पास कर ली है उसे पुनः परीक्षा पास करने के लिये कहना सर्वथा अनुचित है। इस प्रकार तो अच्छे से अच्छे अधिकारी और योग्य से योग्य व्यक्ति भी फेल हो जायेंगे। ऐसा करना उचित नहीं है।

[सरदार हुक्म सिंह पीठासीन हुए]

सिविल इंजीनियरों को उपमहा प्रबन्धक नियुक्त करने में उपरोक्त कठिनाइयां उत्पन्न हो जाती हैं।

तीसरी श्रेणी के डिब्बों में तम्बाकू सिगरेट आदि पीने की पूर्ण मनाही होनी चाहिये, जैसा कि सरकारी बसों और सिनेमाघरों में होता है। अब यह व्यवस्था है कि यदि कोई व्यक्ति आपत्ति न करे, तो तम्बाकू आदि पिया जा सकता है। परन्तु आपत्ति करने से झगड़े इत्यादि होने की सम्भावना रहती है, इसलिये तीसरी श्रेणी में इसकी बिल्कुल मनाही होनी चाहिये।

वाल्टेयर और एटीकोपाका के बीच ४० मील का अन्तर होने के बावजूद भी एटीकोपाका स्टेशन पर गाड़ी नहीं ठहरती। इससे बड़ी असुविधा होती है। यह प्रसिद्ध स्टेशन है, २० हजार की जनसंख्या के अतिरिक्त चीनी और खिलौने बनाने के दो बड़े उद्योग हैं। इसलिये यहां पर गाड़ी अवश्य ठहरनी चाहिये। यदि यहां यात्रियों का चढ़ना उतरना न हो, तो छः महीने के बाद इसे बन्द किया जा सकता है।

भ्रष्टाचार रोकने के लिये जो विशेष पुलिस दल स्थापित किया गया था, उसमें अधिकतर रेलवे के अनुभवहीन स्टेशन क्लर्कों को सहायता करने के लिये लगाया गया है, तथा जिन लोगों ने श्लाघनीय सेवाएं की थीं उनको अपने पुराने स्थानों पर वापिस भेज दिया गया है। उन लोगों ने बड़े बड़े अधिका-रियों के भ्रष्टाचारों का भण्डा फोड़ दिया था। अब उन्हें उन्हीं अधिकारियों के नीचे काम करने का दण्ड दिया जाता है जिनके विरुद्ध उन्होंने भ्रष्टाचार सिद्ध किये हैं। ऐसे व्यक्तियों को इस सेवा में जारी रखना परमावश्यक है। तभी भ्रष्टाचार समाप्त किया जा सकता है।

रेलवे सेवा आयोगों की स्थापना का कारण यह था कि इसके पहले महाप्रबन्धक या वाणिज्यिक अधिकारी भरती किया करते थे और यह शिकायत थी कि केवल रेलवे कर्मचारियों के

[श्री पी० सुब्बाराव]

रिश्तेदारों को प्राथमिकता दी जाती है। अब रेलवे कर्मचारियों को यह शिकायत है कि उनके पुत्रों आदि को सेवा का कोई अवसर नहीं मिलता। इसी निराशा के कारण वे काम में पूरी दिलचस्पी नहीं लेते। इसलिये मेरा यह मत है कि कुछ प्रतिशत भरती महाप्रबन्धकों द्वारा क़ी जाये। निस्सन्देह यह भरती केवल रेलवे कर्मचारियों के पुत्रों आदि तक ही सीमित नहीं रहनी चाहिये। जिस प्रकार चिकित्सा कालेजों में कुछ प्रतिशत भरती सिविल सर्जनों के विवेक पर रहती है और जिस प्रकार राष्ट्रपति और राज्यपालों को अपराध क्षमा करने की शक्ति होती है, उसी प्रकार महाप्रबन्धकों को भी कुछ प्रतिशत भरती के मामले में शक्तियां दी जानी चाहियें, ताकि यदि कहीं अन्याय हो गया हो तो वे अपने विवेक से उस अन्याय को ठीक कर सकें।

मुझे मालूम नहीं कि रेलवे सेवा आयोग के सदस्यों की भरती की क्या प्रणाली है, किन्तु मुझे मालूम है कि एक सदस्य ७० वर्ष से अधिक आयु का है। इतनी आयु का व्यक्ति इतना महत्वपूर्ण काम अच्छी तरह नहीं चला सकता। मेरी यह राय है कि उच्च न्यायालय या जिला न्यायालयों के न्यायाधीशों को इन पदों पर नियुक्त किया जाना चाहिये और उनको दूरस्थ स्थानों पर भेजा जाए, ताकि जनता को उनकी निष्पक्षता में विश्वास हो सके।

नवीन लाइनों के निर्माण के लिये निश्चित सिद्धान्तों का पालन किया जाना चाहिये। आवश्यकतानुसार इस में कुछ हेरफेर भी किया जा सकता है। कुछ स्थानों में विशेष कारणों से नई रेलवे लाइनें बनाना आवश्यक हो सकता है, उदाहरणार्थ कांडला बन्दरगाह के लिये रेलवे लाइन बनाना, नये इस्पात कारखानों के लिये लाइनें बनाना आदि। परन्तु यदि ऐसी परिस्थितियां न हों, तो साधारणतया समूचे देश के हितों और विकास का ध्यान रखते हुए, ऐसे क्षेत्रों में नवीन लाइनें बनाई जानी चाहियें जहां रेलवे लाइन न हों।

†श्री टी० सुब्रह्मण्यम (बेल्लारी) : दक्षिण भारत के विकास के बारे में माननीय मंत्री ने जो आशाएं प्रकट की हैं, उनके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ।

योजना आयोग ने रेलवे के लिये धन कम कर दिया है। परन्तु माननीय रेलवे मंत्री ने कहा है कि इससे निराश होने का कोई कारण नहीं, क्योंकि विकासोन्मुख अर्थ-व्यवस्था में कई बातें होती रहती हैं, और संभव है कि दक्षिण भारत में नवीन लाइनों के लिये कुछ अधिक जुटाया जा सके।

मंत्री महोदय ने हरिहर से वरास्ता हरपनाहाली, कोट्टर तक रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने के लिये कहा है। यदि यह ४२ मील का अन्तर दूर हो गया, तो व्यापार और उद्योग को बहुत लाभ होगा। मंत्री और उपमंत्री को होसपेत के लोह-अयस्क और मैंगनीज आदि का पता है। तुंगभद्रा परियोजना कार्यान्वित हो रही है। इस लाइन के निर्माण से दो महत्वपूर्ण प्रदेश मिल जायेंगे। इस लिये सर्वेक्षण यथाशीघ्र समाप्त किया जाना चाहिये। जनता के पूर्ण सहयोग के बारे में मैं आश्वासन दे सकता हूँ। इसलिये इस लाइन को जल्दी से जल्दी बना दिया जाना चाहिये। रायद्रुग से चितालद्रुग लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है, पर कार्य करने का विचार किया जाना चाहिये।

गुण्टकल और हुबली के बीच की लाइन को बड़ी लाइन में बदल देने की आवश्यकता है, क्योंकि यहां बड़ी मात्रा में बहुमूल्य लोह-अयस्क प्राप्त होता है और यहां चीनी का उद्योग भी पनप रहा है। इसके बाद हुबली से पूना तक भी बड़ी लाइन करने पर विचार किया जाना चाहिये।

गुण्टकल और होसपत के बीच चलने वाली एक गाड़ी के बन्द कर देने से छोटी यात्रा करने वाले लोगों को बड़ी असुविधा और कष्ट होता है, इसलिये इसको मुनः चलाया जाना चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में

इस क्षेत्र में लोह-अयस्क और मैंगनीज बहुत मिलता है तथा सरकार इनका निर्यात बढ़ाना चाहती है। परन्तु माल डिब्बों की कमी के कारण स्टॉक पड़े रहते हैं। इसलिये मंत्री महोदय को अधिक माल डिब्बों का प्रबन्ध करने की ओर ध्यान देना चाहिये ताकि माल जल्दी पत्तनों पर भेजा जा सके और व्यापार की वृद्धि हो।

रेलवे मंत्रालय और वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय के बीच उचित सम्बन्ध या सम्पर्क स्थापित करना नितान्त आवश्यक है। दोनों मंत्रालयों के प्रतिनिधियों को इकट्ठे करने का कोई विशेष लाभ नहीं हुआ है। यदि दोनों मंत्रालयों के बीच अधिक प्रभावी और क्रियाकारी सम्पर्क स्थापित किया जाय, तो माल डिब्बों आदि से सम्बन्धित कठिनाइयां दूर की जा सकती हैं और मैंगनीज तथा लोह-अयस्क का अधिक मात्रा में निर्यात किया जा सकता है।

इन सुझावों के साथ मैं मंत्री महोदय को हरिहर-कोट्टूर लाइन के लिये धन्यवाद देते हुए, इस लाइन को पूरा करने में जनता के पूर्ण सहयोग का विश्वास दिलाता हूँ।

†श्री यू० एम० त्रिवेदी : माननीय मंत्री ने कहा है कि हम केवल विरोध करने के लिये ही आलोचना करते हैं। अत्यन्त सद्भावना युक्त आलोचना के सम्बन्ध में उनका यह मत खेदजनक है। जो लोग बुद्धिमता पूर्वक आलोचना करते हैं उनके सम्बन्ध में इस प्रकार का मत निर्धारण दुःख की बात है। मेरे नाम पर उनका कटौती प्रस्ताव है किन्तु इन सबके सम्बन्ध में कहना सम्भव नहीं है। मैं इनमें से केवल एक कटौती प्रस्ताव की ओर मंत्री का ध्यान आकर्षित करूंगा।

मांग संख्या २ के अन्तर्गत बताया गया है कि गोधरा और रतलाम के बीच दोहरा रेल लाइन पर अनुमानित व्यय—जिस पर लोक-सभा का मतदान लिया जाना है—पैंतीस हजार रुपये हैं। पुनरीक्षित अनुमान में यह रकम ६०,००० रुपये है। खंड के भाग २ में प्रत्याशित व्यय ८ करोड़ रुपये बताये गये हैं किन्तु यहां पर बजट प्राक्कलन में यह राशि ८ करोड़ रुपये से अधिक दर्शायी गई है। इतनी बड़ी राशि का प्राक्कलन है किन्तु हमसे बच्चों की तरह यहां कहा जाता है कि गोधरा-दोहद-रतलाम रेल मार्ग को दोहरा करने के लिये प्रारम्भिक अभियान्त्रिक सर्वेक्षण किया जा रहा है। जब पहले ही खर्च किया जा चुका है तो इस प्रारम्भिक सर्वेक्षण का क्या अभिप्राय है। इन मांगों के सम्बन्ध में न्याय एवं औचित्य से काम लिया जाना चाहिये।

दूसरी बात मितव्यता कटौती के सम्बन्ध में है। प्रायः सुझाव दिया गया है कि गत्यावरोध हटाये जाने चाहिये तथा इस दृष्टि से यह मार्ग दोहरा किया जाये। यदि मंत्री महोदय पुरानी बी० बी० एण्ड सी० आई० रेलवे तथा वर्तमान पश्चिम रेलवे के नक्शे की ओर देखें तो उन्हें मालूम होगा कि रेल मार्ग गोधरा से पूर्व की ओर जाता है और फिर पूर्व की ओर मुड़ कर यह उत्तर एवं उत्तर-पूर्व की ओर जाता है। इस मार्ग को दोहरा करने के स्थान पर यदि हम गोधरा से कोटा तक सीधा रेल मार्ग बनायें तो यह उन सब स्थानों से गुजरेगा जहां अभी रेलवे मार्ग नहीं हैं चित्तौड़गढ़ और कोटा, अजमेर और कोटा और बांसवाड़ा और डूंगरपुर के बीच रेलवे मार्ग बनाने के अनेक सुझाव दिये गये हैं। मैं जिस मार्ग का सुझाव दे रहा हूँ वह केवल १६० मील की बात है। गोधरा और रतलाम के बीच सब से कम जनसंख्या है। राजस्थान के कुछ क्षेत्रों को छोड़कर यहां भारत में सब से कम जनसंख्या है। यहां कई स्टेशन हैं और फ्रंटियर मेल का भी मार्ग है। अतः प्रार्थना है कि मेरे सुझाव की ओर ध्यान दिया जाये।

एक अन्य मितव्यता कटौती प्रस्ताव है। इसकी संख्या ५० है। इस में रेलवे बोर्ड के सुरक्षा परामर्शदाता के कार्यालय को समाप्त करने का सुझाव है। एक स्थान पर बताया गया है कि इलाहा-

†मूल अंग्रेजी में

[श्री यू० एम० त्रिवेदी]

बाद में रेलवे सुरक्षा दल का महानिरीक्षक रहता है; फिर उप-निरीक्षक है। तत्पश्चात् विशेष परामर्शदाता है। इतने उच्चस्तर पर इतने पदाधिकारी अनावश्यक हैं यदि उक्त पदाधिकारियों में समन्वय स्थापित किया जाये तो खर्च में पर्याप्त कमी की जा सकती है।

अब मैं कटौती प्रस्ताव संख्या ६० और १०५ की चर्चा करूंगा। रेलवे मंत्री ने रेलों की चाल में ह्रास की ओर निर्देश किया। मैं उस समय की चर्चा नहीं करूंगा जब बाढ़ें अधिक थीं। आजकल हमारे पास जो इंजिन हैं वे अधिक बोझ ले जा सकते हैं और तेज चाल से दौड़ सकते हैं। पहले नीमच से अजमेर तक माल गाड़ी जाने में ११ घण्टे लगते थे किन्तु अब कम से कम २४ घंटे लगते हैं। मैं रेलवे मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि वह इस दिशा में जांच करें।

अन्त में कटौती प्रस्ताव संख्या १०६ है। यदि आप मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे पर माल ढोने के आंकड़े देखें तथा उसके बाद इन दोनों रेलों में प्रतिकर स्वरूप दी जाने वाली रकम की ओर ध्यान दें तो आप आश्चर्यचकित हो जायेंगे। मध्य रेलवे के लेखे में कहीं पर भयंकर गलती हो गई है अथवा मध्य रेलवे की व्यवस्था अवनति की चरमसीमा पर है।

श्री टी० बी० विट्टल राव (खम्मम्) : रेलवे संघों का ध्यान नैमित्तिक श्रमिकों के महत्वपूर्ण प्रश्न की ओर लगा हुआ है। यह प्रथा १९४९ अथवा १९५० से चली आ रही है। इन श्रमिकों को १ रु० ४ आना अथवा १ रु० ८ आना दिया जाता है। जब केन्द्रीय वेतन आयोग ने निम्नतम मजूरी का सुझाव दे दिया है तो हम किस प्रकार उससे विमुख रह सकते हैं। यह नैमित्तिक श्रमिक २, ३ अथवा ४ वर्षों तक नौकरी में रहते हुए भी नैमित्तिक श्रमिक कहलाते हैं। मैं माननीय मंत्री से बलपूर्वक आग्रह करूंगा कि वह इस बात को देखने का प्रयत्न करें कि किसी भी व्यक्ति को केन्द्रीय वेतन आयोग द्वारा सिफारिश किये गये निम्नतम वेतन से कम न मिले।

इस के बाद गेंगमेन की समस्या है। यह लोग रेलवे के दस लाख कर्मचारियों का २५ प्रतिशत हैं। इनका काम निरन्तर बढ़ता जा रहा है। पहले इन्हें तीन मील की देखभाल करनी पड़ती थी किन्तु अब उन पर चार मील का उत्तरदायित्व है। इन व्यक्तियों को काम निर्धारित करते समय यह भी देख लेना चाहिये कि उनके क्वार्टर्स बीच में हों अन्यथा उन्हें अपने क्वार्टर से तीन या चार मील जाना और इतना ही आना पड़ेगा।

अब मैं लेखा कर्मचारियों की ओर निर्देश करूंगा। केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार उन्हें ५५-१३० रुपये के वेतन-क्रम में रखा गया है। मेरा विचार है कि इन लेखा कर्मचारियों के लिये ८०-२२० रुपये के वेतन-क्रम तक पहुंचने के लिये परीक्षा अनिवार्य नहीं होनी चाहिये। वेतन वृद्धि के लिये परीक्षा आरम्भ करने की प्रणाली एक नई वस्तु है। युनिवर्सिटी से अभी आया हुआ ग्रेजुएट परीक्षा उत्तीर्ण कर लेने के बाद उस व्यक्ति के भी ऊपर पहुंच जायेगा जो दस वर्षों से सेवा युक्त है।

गाड़ी का परीक्षण करने वाले कर्मचारी भी उनके वेतन-क्रम पर पुनः विचार करने के लिये कह रहे हैं। दुर्घटना जांच समिति के सभापति, श्री शाहनवाज खां ने सिफारिश की है कि उन्हें अधिक वेतन दिया जाये।

केन्द्रीय रेलवे में चली आ रही एक पुरानी शिकायत भी है। एकीकरण के पहले उन पर पुरानी एन० एस० रेलवे की सेवा सम्बन्धी शर्तें लागू होती थीं। एकीकरण के पश्चात् उन्हें यह तय करना पड़ा कि या तो वे केन्द्रीय सेवा शर्तें माने अथवा पुरानी एन० एस० रेलवे की सेवा शर्तें स्वीकार करें। पुरानी एन० एस० रेलवे की शर्तें मानने की स्थिति में कर्मचारी

६० वर्ष की उम्र तक सेवा में रह सकते हैं और इस अवधि के बीच यदि पदोन्नति हुई तो वह कर्मचारी उच्चक्रम में तो जा सकता है किन्तु वेतन में कोई वृद्धि नहीं की जायेगी। यह गलत तरीका है।

अब पारस्परिक हित योजना को लीजिये। जब कोई कर्मचारी सेवा निवृत्त होता है अथवा मरता है तो उसके परिवार के आश्रित व्यक्तियों को सहायता देने के लिये प्रत्येक कर्मचारी एक घंटा, दो घंटे अथवा तीन घंटे का वेतन अंशदान स्वरूप देता है। यह योजना वर्कशाप में प्रचलित है अब वह चाहते हैं कि यह गेंगमेन के लिये भी लागू की जाये। रेलवे को इस में कोई हानि नहीं होती। मेरी समझ में नहीं आता कि वर्तमान प्रशासन क्यों इसके विरुद्ध है।

माननीय मंत्री ने आश्वासन दिया कि मामलों को शीघ्र निबटाने का कार्य कार्यकुशलता ब्यूरो कर रहा है। इस दिशा में हमें अत्यन्त कटु अनुभव है।

अनुसचिवीय कर्मचारियों का वेतन-क्रम पुनरीक्षित होना चाहिये। औद्योगिक न्यायाधिकरण ने निर्णय दिया है कि एक विशिष्ट श्रेणी का वेतन अधिक होना चाहिये। बैंक न्यायाधिकरण ने भी उनका समर्थन किया है।

उपनगरीय रेल गाड़ियों की ओर भी मैं माननीय मंत्री का ध्यान आकर्षित करूंगा। 'कामर्स' के सम्पादक ने लिखा है कि बड़े-बड़े नगरों में उपनगरीय गाड़ियों के अनियमित तथा अपर्याप्त रूप से चलने के परिणामस्वरूप नगर जाकर काम करने वाले कर्मचारियों की कुशलता पर प्रभाव पड़ता है।

जो लोग रेलों में सुधार करने के लिये उत्सुक हैं उनकी इच्छा है कि श्री शाहनवाज खां का प्रतिवेदन प्रकाशित किया जाये। मैं रेलवे मंत्री को आश्वासन दिलाता हूँ कि प्रतिवेदन को प्रकाशित करने से उन्हें लाभ ही होगा।

†श्री लक्ष्मय्या (अनन्तपुर) : मेरे विचार से यह आय-व्ययक वास्तविक और दायित्वपूर्ण है। रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में कहा है कि गत कुछ वर्षों से लगातार यह प्रयत्न किया जा रहा है कि रेलवे यात्रा और विशेषतः तीसरे दर्जे की यात्रा कम से कम असुविधाजनक हो। इस से यह प्रकट होता है कि यह आय-व्ययक जनसाधारण के लिये अधिक से अधिक सुविधा की व्यवस्था करने के लिये है।

अब हमें यह देखना है कि कि जनसाधारण, रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय से चाहते क्या हैं? जनसाधारण चाहते हैं कि रेलों पर पीने के पानी की उचित व्यवस्था, बैठने के लिये जगह और लम्बी यात्रा के लिये यदि संभव हो सके तो सोने की व्यवस्था हो। गत तीन वर्षों से हम देख रहे हैं कि रेलवे प्रशासन और सुविधाओं की व्यवस्था करने के मामले में काफी सुधार हुआ है और जनता को काफी सुविधाएं दी गई हैं।

अब हम देखते हैं कि बड़े-बड़े स्टेशनों पर पीने के पानी का ठेला लिये आदमी इधर से उधर प्लेटफार्म पर घूमता रहता है। क्या यह सुविधा कम है। तीसरे दर्जे के यात्रियों को इससे बड़ा आराम मिला है। जहां कहीं रेलों में अधिक भीड़ होती है उन लाइनों पर जनता गाड़ियां चलाई गई हैं। वर्तमान गाड़ियों के अतिरिक्त नई गाड़ियां भी चलाई गई हैं। मैं तो यह कहूंगा कि रेलवे प्रशासन में काफी सुधार हुआ है और ऐसा कहने में कोई अतिशयोक्ति नहीं है। इसके कार्यसंचालन के व्यय में कमी हुई है और प्रबन्ध में काफी कुशलता भी बढ़ी है यहां तक कि विरोधी सदस्य भी भूल ही कुछ दूसरी बातों का आधार पर इसकी आलोचना करें किन्तु इसमें कमी कुछ नहीं पायेंगे। रेलों के दो कार्मिक संघों का विवाद में मैं नहीं पड़ना चाहता।

सभापति महोदय : अब रेलवे सम्बन्धी अनुदानों पर कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत होंगे।

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	श्री एस० एल० सक्सेना (जिला गोरखपुर—उत्तर)	भारतीय रेल गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों की सेवा की शर्तें।	१०० रुपये
१	" "	पूर्वोत्तर रेलवे में रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने और यात्रियों को सुविधा देने में सरकार की असफलता।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे के अनुसचिवीय कर्मचारियों की सेवा की शर्तें।	१०० रुपये
१	" "	पहली पूर्वोत्तर रेलवे के रेलवे कर्मचारियों का वेतनक्रम और अन्य रेलों के कर्मचारियों से उनकी तुलनात्मक वरिष्ठता।	१०० रुपये
१	" "	शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे पर कर्मचारियों की सेवा की शर्तों और यात्रियों की सुविधा के बारे में व्याप्त असन्तोषजनक स्थिति।	१०० रुपये
१	" "	शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे को अधिकार में लेने में असफलता।	१०० रुपये
१	" "	रेलों में भ्रष्टाचार।	१०० रुपये
१	" "	कर्मचारियों के लिये पर्याप्त क्वार्टरों की व्यवस्था करने में असफलता।	१०० रुपये
१	" "	कर्मचारियों की शिकायतें दूर करने में विलम्ब।	१०० रुपये
१	" "	पूर्वोत्तर रेलवे के ५० वर्ष से ऊपर आयु के कर्मचारियों को निम्न श्रेणी की सेवाओं में चुनाव के लिये न बुलाने की प्रथा।	१०० रुपये
१	" "	दुर्घटनाओं की संख्या घटाने में असफलता।	१०० रुपये
१	" "	गाड़ी निरीक्षकों को उच्चतर वेतनक्रम स्वीकृत करने में असफलता।	१०० रुपये
१	" "	मई, १९५६ में होने वाले बुद्ध जयन्ती समारोहों से पूर्व रुदरपुर-देवरिया-कासिया- नौतनवा सम्पर्क लाइन बनाने में असफलता।	१०० रुपये
१	" "	महात्मा बुद्ध की जन्मभूमि लुम्बिनी क्षेत्र के पास नेपाल की सीमा के साथ रुदरपुर- देवरिया-कुशीनगर-नौतनवा रेलवे लाइन परियोजना को नौगढ़ तक बढ़ाने में असफलता।	१०० रुपये
१	" "	भारतीय रेलों में कार्मिक संघ लोकतन्त्र।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	श्री एस० एल० सक्सेना	गोरखपुर-नौतनवा-और गोरखपुर-चितौनी शाखा लाइनों पर अत्यधिक भीड़ ।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे पुलिस को रेलवे प्रशासन के अधीन लाने और उसे रेलवे सुरक्षा पुलिस तथा सुरक्षा और प्रतिपालक विभाग में मिला देने में असफलता ।	१०० रुपये
१	" "	भारतीय रेलों को और अधिक कुशलतापूर्वक एवं मितव्ययतापूर्वक चलाने में असफलता ।	१०० रुपये
१	" "	रेलों पर सरकारी भोजन व्यवस्था ।	१०० रुपये
१	" "	भाड़े की दरों में वृद्धि ।	१०० रुपये
१	" "	नौगढ़, बौसी, मेहदवाल, सहजनवा, बास-गांव, सीकरीगंज और गोला होकर नौतनवा को बड़हलगंज से मिलाने के लिये एक नई रेलवे लाइन बनाने वाली परियोजना का सर्वेक्षण आरम्भ करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	" "	गोरखपुर को महराजगंज, निचलौल और सिसवा से तथा महराजगंज और फनूदा को मेहदवाल होकर सहजनवा से मिलाने के लिये एक नई रेलवे लाइन बनाने वाली परियोजना का सर्वेक्षण आरम्भ करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	श्री नम्बियार (मयूरन)	मई, १९५५ में हुए मद्रास कन्वेनशन से उत्पन्न भारतीय रेल कर्मचारियों के राष्ट्रीय फेडरेशन को मान्यता देने से इन्कार ।	१०० रुपये
१	श्री यू० एम० त्रिवेदी	संयुक्त निदेशकों और उप-निदेशकों को स्वीकार्य विशेष वेतन ।	१०० रुपये
१	श्री नम्बियार	छोटी मोटी चोरी, चोरियों, और भ्रष्टाचार को रोकने एवं अधिक अच्छे परिणामों के लिये उत्पादन, संधारण और कार्य संचालन के लिये सभी स्तरों पर मजदूरों और कर्मचारियों की संयुक्त समितियों का निर्माण ।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे कर्मचारियों के लिये अपर्याप्त चिकित्सा सुविधायें ।	१०० रुपये
१	" "	दक्षिण रेलवे मजदूर संघ को पुनः मान्यता देने से इन्कार ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	श्री नम्बियार	कार्मिक संघ और रेलवे कर्मचारियों के फेडरेशन को मान्यता देने के लिये एक ठीक नीति निर्धारित करना ।	१०० रुपये
१	" "	माल यातायात पर अधिभार में प्रस्तावित वृद्धि ।	१०० रुपये
१	" "	तृतीय श्रेणी के यात्रियों को सुविधाओं की अपर्याप्तता और सोने के स्थान की कमी ।	१०० रुपये
१	" "	द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिये सोने का स्थान ।	१०० रुपये
१	" "	मुख्य लाइनों पर भोजन व्यवस्था की गाड़ियों में भोजन व्यवस्था के लिये निजी ठेकदारों को बनाये रखना ।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे के सुरक्षा नियमों के परिमाण को हटाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे कर्मचारियों के वेतन में पूरे महंगाई भत्ते का मिला दिया जाना ।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे कर्मचारियों के वेतनक्रमों को फिर से निश्चित करने के लिये द्वितीय वेतन आयोग की नियुक्ति की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे कर्मचारियों के विवाद में स्थापित एक व्यक्ति के न्यायाधिकरण के निर्देश-मदों में से किसी मद को हटाने का अनौचित्य	१०० रुपये
१	" "	पुनर्वर्गीकरण की असफलता और खण्डों की वृद्धि करने के मामले पर पुनर्विलोकन करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	श्री पी० सुब्बा राव	दक्षिण रेलवे की निदादवोलू-नरसापुर शाखा पर लूप लाइनों का पुनः बनाया जाना ।	१०० रुपये
१	श्री पी० सुब्बा राव	पूर्वी और दक्षिण-पूर्वी रेलवे पर असैनिक इंजीनियरों की उप महा प्रबन्धकों के रूप में नियुक्ति ।	१०० रुपये
१	" "	मजूरी भुगतान अधिनियम के उपबन्धों के विपरीत कर्मचारियों की छंटनी	१०० रुपये
१	" "	कुछ कर्मचारियों को, जो एक बार परीक्षा में सफल घोषित किये जा चुके थे, उच्च वर्ग में चुनाव के लिये पुनः परीक्षा में सम्मिलित होने के लिये निदेश देने की अनियमिता ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	श्री पी० सुब्बा राव	तृतीय श्रेणी के डिब्बों में धूम्रपान निषिद्ध करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	" "	दक्षिण रेलवे के रेगुपालम और नरसापटनम के बीच एटिकोप्पाका में यात्रियों के लिये एक छोटा स्टेशन खोलना ।	१०० रुपये
१	" "	रेलों में भ्रष्टाचार समाप्त करने के लिये विशेष पुलिस संस्थान की सहायता हेतु रेलवे अनुभागीय पदाधिकारियों की असन्तोष जनक भर्ती ।	१०० रुपये
१	" "	महाप्रबन्धकों को अपने स्वविवेक से प्रत्येक श्रेणी के कुछ प्रतिशत कर्मचारियों को नियुक्त कराने के अधिकार का औचित्य ।	१०० रुपये
१	" "	६५ वर्ष से ऊपर की आयु वाले व्यक्तियों को रेलवे सेवा आयोग के सदस्यों के रूप में नियुक्ति और उनके अपने खण्ड में उन को भेजना ।	१०० रुपये
१	" "	नई रेलों के बनाने में पालन किये जाने वाले सिद्धान्त ।	१०० रुपये
१	श्री नम्बियार	दण्ड देने से पूर्व व्यक्तिगत सुनवाई और उचित जांच के अधिकार की गारंटी देने वाले अनुशासन और अपील नियमों के पुनरीक्षण की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	" "	रेलवे सुरक्षा कर्मचारियों को कार्मिक संघ के अधिकार ।	१०० रुपये
१	" "	सुरक्षा परिमाण नियमों के अधीन तथा कार्मिक संघ कार्यवाहियों के सम्बन्ध में अलग किये गये व्यक्तियों को पुनः काम पर लगाना ।	१०० रुपये
१	श्री गार्डिलिंगन गौड़	मन्थालयम रोड रेलवे स्टेशन पर विश्राम कक्षों के निर्माण में असफलता ।	१०० रुपये
१	" "	मैसूर राज्य में सिरुगुप्पा से आन्ध्र में कुरनूल तक आदौनी और यमीगानूर होकर नई रेलवे लाइन बनाने में असफलता ।	१०० रुपये
१	" "	पश्चिम रेलवे के आदौनी स्टेशन पर विश्राम कक्षों के बनाने में असफलता ।	१०० रुपये
१	" "	दक्षिण रेलवे के के तुग्गाली रेलवे स्टेशन पर कर्मचारियों के लिये पीने के पानी की व्यवस्था करने में असफलता ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	श्री नम्बियार	पाकिस्तान जाने की इच्छा प्रकट करने वाले कर्मचारियों को पुनः काम देना और उनको सभी विशेषाधिकार देना ।	१०० रुपये
१	"	लोको शेंडों को कारखाना अधिनियम के अधीन लाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	श्री टी० बी० विठ्ठल राव	लेखा कर्मचारियों के लिये ८०-२२० रुपये वाले वर्ग में पदोन्नति के हेतु परीक्षा का समाप्त किया जाना ।	१०० रुपये
१	"	रेलगाड़ी की परीक्षा करने वाले कर्मचारियों के वेतनों को उच्च वेतन-क्रम में ले जाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	"	स्टेशन मास्टर्स के वेतनों को उच्च वर्ग में लाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	श्री साधन गुप्त (कलकत्ता—दक्षिण-पूर्व)	रेलवे सेवाओं का स्वच्छंद उपयोग (राष्ट्रीय सुरक्षा का परिमाण) नियम, १९५३ ।	१०० रुपये
१	"	बहुत से भूतपूर्व रेलवे कर्मचारियों के प्रति, जिन्होंने अस्थायी रूप से पाकिस्तान जाने की इच्छा प्रकट की थी, हुए अन्याय के निवारण में असफलता ।	१०० रुपये
१	"	रेल के किरायों का पूर्ण राशिकरण ।	१०० रुपये
१	"	रेलवे कर्मचारियों के कार्मिक संघों के वास्तविक प्रतिनिधियों से बातचीत न कर के उनके अधिकारों का अतिक्रमण ।	१०० रुपये
१	"	वापसी टिकटों के जारी करने की प्रणाली को फिर से लागू करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता-उ—त्तरपूर्व)	इंजन बनाने के बारे में अजमेर कारखाने में स्थिति ।	१०० रुपये
१	"	पूर्व रेलवे के सियालदाह स्टेशन और इसके आस-पास के क्षेत्रों की निरन्तर अवहेलना ।	१०० रुपये
१	"	रेलों में काम करने वाले कम्पाउंडरों तथा औषधिविक्रेताओं के अभ्यावेदनों के बारे में अरुचि ।	१०० रुपये
१	"	तीसरे दर्जे की यात्रा में भीड़ की समस्या को हल करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	"	पूर्व रेलवे के सहायक इंजीनियर (निर्माण), कालीघाट के कर्मचारियों की शिकायतें ।	१०० रुपये
१	"	पूर्वोत्तर रेलवे के लेखा विभाग के कर्मचारियों की शिकायतें ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	श्री एच० एन मुकर्जी	वेतन-क्रमों के पुनरीक्षण की मांग ।	१०० रुपये
१	"	कलकत्ता बिजली परियोजना की धीमी प्रगति ।	१०० रुपये
१	"	चित्तरंजन में बनाये गये प्रत्येक इंजिन के लिये मूल्यवान भागों का निरन्तर आयात ।	१०० रुपये
१	"	तीसरी और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिये रहने के लिये पर्याप्त क्वार्टरों की कमी ।	१०० रुपये
१	श्री कामत (होशंगाबाद)	रेलवे भ्रष्टाचार जांच समिति की सिफारिशों को लागू करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	"	पुरी रेलवे स्टेशन का पुनर्निर्माण ।	१०० रुपये
१	"	यात्रियों के लिये सोने का स्थान ।	१०० रुपये
१	"	मध्य रेलवे के जबलपुर-इटारसी खंड पर रेलवे स्टेशनों का सुधार ।	१०० रुपये
१	"	मध्य रेलवे के जबलपुर-इटारसी खंड के फाटकों पर ऊपर से जाने के पुल ।	१०० रुपये
१	"	मध्य रेलवे के इटारसी जंक्शन पर टिकट घर ।	१०० रुपये
१	"	रेलवे कर्मचारियों में अनुशासन ।	१०० रुपये
१	"	मध्य रेलवे पर यात्री गाड़ियों का समय पर न आना ।	१०० रुपये
१	"	यात्रियों को सुविधायें ।	१०० रुपये
१	"	मध्य रेलवे में यात्री-गाड़ियों की कमी ।	१०० रुपये
१	"	रेलवे पर भोजन की व्यवस्था ।	१०० रुपये
१	"	तृतीय श्रेणी के प्रतीक्षालय ।	१०० रुपये
१	श्री के० के० बसु (डायमंड हार्बर)	रेलवे पर किये गये दावों का निबटारा करने में रेलवे की असफलता और प्राविधिक आपत्तियों के आधार पर उनका भुगतान न करना ।	१०० रुपये
१	"	श्रमिकों तथा अन्य दूसरे लोकप्रिय संगठनों के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करके बोर्ड का पुनर्निर्माण ।	१०० रुपये
१	श्री टी० बी० विट्टल राव	मध्य रेलवे के सिकन्दराबाद स्थित उप-मुख्य लेखापदाधिकारी कार्यालय के लेखा-परीक्षा निरीक्षकों को पुराने पदों पर वापस भेजना ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१	श्री टी० बी० विट्टल राव	लुमडिंग में कार्य करने लाले रेलवे कर्मचारियों को आसाम भत्ता देना ।	१०० रुपये
१	"	रेलों की पटरियों सम्बन्धी (गेज) नीति बताने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
१	श्री क० के० बसु	दावों का निबटारा करने में देरी ।	१०० रुपये
१	श्री एस० एस० सक्सेना	एक्सचेंज के टेलीफोन चालकों की शिकायतों को दूर करने में सरकार की असफलता ।	१०० रुपये
१	"	रेलवे दुर्घटना जांच समिति के प्रतिवेदन की कंडिका १५५ को लागू करने में असफलता ।	१०० रुपये
१	"	पूर्वोत्तर रेलवे के श्रम संघ को मान्यता देने में असफलता ।	१०० रुपये
१	"	आसाम खंड में नियुक्त रेलवे कर्मचारियों को आसाम विशेष प्रतिकरात्मक भत्ता देने में असफलता ।	१०० रुपये
१	"	रेलवे कर्मचारियों के मामलों का, जो कभी कभी १६ वर्ष पुराने हैं, निबटारा करने में देरी ।	१०० रुपये
२	श्री यू० एम० त्रिवेदी	गोधरा-दोहद-रतलाम लाइन को दोहरा करने के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरिंग सर्वेक्षण ।	३५,००० रुपये
२	"	रेलवे बोर्ड के सुरक्षा परामर्शदाता के पद की समाप्ति ।	७३,००० रुपये
२	"	चित्तौड़गढ़ और कोटा के बीच बड़ी और छोटी लाइन के सर्वेक्षण के बारे में अनिर्णीतस्थिति ।	१०० रुपये
२	"	दिल्ली-मथुरा लाइन को दोहरा करने के कार्य में देरी और उसके लिये अपर्याप्त उपबन्ध ।	१०० रुपये
२	"	कोसी-कलां-भरतपुर-अलवर अनुविभाग के यातायात सर्वेक्षण में असाधारण विलम्ब ।	१०० रुपये
२	"	मर्टा सिटी को अजमेर से मिलाने के लिये रेल परियोजना का सर्वेक्षण और उसके लिये अपर्याप्त उपबन्ध ।	१०० रुपये
२	"	कोटा-अजमेर यातायात सर्वेक्षण के लिये व्यवस्था का अभाव ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
२	श्री यू० एम० त्रिवेदी	उदयपुर-हिम्मतनगर सर्वेक्षण में देरी ।	१०० रुपये
२	"	डूंगर-पुर-रतलाम (बांसवाडा होकर) लाइन पर कल्पनातीत व्यय ।	१०० रुपये
२	"	पुलिस संस्थापन को अलग से रखने में अनुपयुक्तता ।	१०० रुपये
२	"	बड़ौदा स्टॉफ कालेज के कर्मचारियों में मुसलमानों और अथवा मांसाहारियों के लिये स्थानों का संरक्षण ।	१०० रुपये
२	"	हैदराबाद राज्य में बहुत सी कोयला खानों की खोज की दृष्टि से माचेरल होते हुए काजीपेट को नेलोर से मिलाने के लिये सर्वेक्षण की आवश्यकता ।	१०० रुपये
२	"	निजामाबाद-रामगुंदम के स्थान का पता करने सम्बन्धी रिपोर्ट और याता- यात सर्वेक्षण की जांच का अंतिम रूप देने में देरी ।	१०० रुपये
२	श्री के० के० बसु	कालीघाट-फाल्टा रेलवे के राष्ट्रीयकरण में असफलता ।	१०० रुपये
२	"	सियालदह-लक्ष्मीकांतपुर लाइन को काक द्वीप तक बढ़ाना ।	१०० रुपये
२	"	कलकत्ता के आस पास के क्षेत्र में उप- नगरीय सेवा के लिये डीज़ल रेलों को चलाने में असफलता ।	१०० रुपये
३	श्री यू० एम० त्रिवेदी	विभिन्न गैर-सरकारी रेलों और विशेषतः कालीघाट-फाल्टा रेलवे, अहमदपुर- कटवा रेलवे और वर्द्धवान-कटवा रेलवे का क्रय न करना ।	१०० रुपये
३	श्री के० के० बसु	कालीघाट-फाल्टा रेलवे को अधिकार में लेना ।	१०० रुपये
३	"	कालीघाट-फाल्टा रेलवे का कार्य- संचालन विशेषतः यात्रियों और कर्म- चारियों के साथ इसके सम्बन्ध ।	१०० रुपये
१४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	निम्बाहेरा में उच्च श्रेणी के प्रतीक्षालयों की कमी ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
१४	श्री यू० एम० त्रिवेदी	रेयला रोड, था रोड, बरेयला और कचनारा के छोटे-छोटे स्टेशनों को वर्तमान स्थिति में जारी रखना ।	१०० रुपये
१४	"	पश्चिम रेलवे में जमुनिया और दारू पर छोटे स्टेशन (फ्लेग स्टेशन) बनाने की व्यवस्था न करना ।	१०० रुपये
१४	"	खंडवा-अजमेर सेक्शन (अनुविभाग) में तेज चलने वाली गाड़ी की व्यवस्था न करना ।	१०० रुपये
१५	"	पश्चिम रेलवे के लगभग ४ दर्जन डिब्बों में बेकार डायनमो और बैटरी ।	१०० रुपये
१५	श्री रामचन्द्र रेड्डी (नेल्लोर)	काजीपेट- माचरेला - नेल्लोर लाइन का सर्वेक्षण ।	१०० रुपये
१५	श्री के० के० बसु	कलकत्ता के आस पास के उपनगरीय क्षेत्र में बिजली की गाड़ी चलाने के कार्य में धीमी प्रगति ।	१०० रुपये
१५	"	सन्तरागाची से खानाकुल होती हुई आरामबाग तक और तारकेश्वर से आरामबाग तक की नई लाइन बनाने में असफलता ।	१०० रुपये
१५	"	लक्ष्मीकान्तपुर को काक द्वीप से मिलाने के लिये नई लाइन खोजने में असफलता ।	१०० रुपये

†सभापति महोदय : ये सभी कटौती प्रस्ताव सभा के समक्ष प्रस्तुत हैं । बाद में आने वाले कटौती प्रस्तावों पर भी विचार किया जायेगा । यदि और कटौती प्रस्तावों की सूचना मिलेगी तो उन पर उसी समय विचार किया जायेगा ।

इसके पश्चात लोक-सभा गुरुवार, ८ मार्च, १९५६ के साढ़े दस बजे तक के लिये स्थगित हुई ।

दैनिक संक्षेपिका

[बुधवार, ७ मार्च, १९५६]

पृष्ठ

विशेषाधिकार का प्रश्न—

... ..

७७९-८४

न्यायालय में कथित अनुपस्थिति के लिये श्री वी० पी० नायर के बंदीकरण के नाम वारन्ट जारी करने के बारे में श्री एच० एन० मुकर्जी ने विशेषाधिकार प्रश्न उठाया । उपाध्यक्ष महोदय ने अपना निर्णय नहीं दिया ।

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा

... ..

७८५-८८

रेलवे आय-व्ययक पर और आगे सामान्य चर्चा हुई तथा समाप्त हुई ।

अनुदानों की मांगें—रेलवे

... ..

८१८-३८

रेलवे के अनुदानों की मांग संख्या १, २, ३, १४ और १५ के बारे में चर्चा आरम्भ हुई । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

गुरुवार, ८ मार्च, १९५६ के लिये कार्यावलि—

अध्यक्ष का निर्वाचन और रेलवे के अनुदानों की मांगों पर और आगे चर्चा ।