

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ — प्रश्नोत्तर)



सत्यमेव जयते

1st Lok Sabha

(XII Session)

(खण्ड १ में अंक १ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

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 ... ४६-५२

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 १४६ ११०-१७

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—बुधवार, 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 ३६९ ...

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

६००-२५

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६४७, ६४८, ६५१, ६५४, ६५७, ६५९,
६६२, ६६६, ६७५ और ६८०

६२१-२३

अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ से ३७९

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

६५२-५५

अतारांकित प्रश्न संख्या ३८० से ४०८ ...

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 ...

६८६

अतारांकित प्रश्न संख्या ४०९ से ४१८

६८६-९०

दैनिक संक्षेपिका

...

६९१

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ - प्रश्नोत्तर)

लोक-सभा

शुक्रवार २४ फरवरी, १९५६

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

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

टाइपराइटर

†*२११. श्री बंसल : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में हाल्दा टाइपराइटरों के निर्माण के विषय में एक भारतीय और एक स्वीडन की फर्म के बीच हाल ही में कोई करार हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो यह समवाय प्रति वर्ष कितने टाइपराइटर बनायेगा ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, हां ।

(ख) मंजूर की गई वार्षिक उत्पादन क्षमता ६,००० टाइपराइटरों की है । अभी फैक्टरी ने निर्माण कार्य आरम्भ नहीं किया है ।

†श्री बंसल : क्या भारतीय समवाय “(भारत) सीमित” समवाय है या विशुद्ध भारतीय समवाय है ?

†श्री कानूनगो : यह भारतीय समवाय है । इस का एक विदेशी फर्म के साथ प्रविधिक (टेक्निकल) सहयोग है ।

†श्री बंसल : इस नवीन उपक्रम में भारतीय फर्म और स्वीडन की फर्म की कितनी-कितनी पूंजी है?

†श्री कानूनगो : इस के लिये पूर्वसूचना चाहिये ।

†श्री कासलीवाल : क्या वे सार्थ केवल अंगरेजी के टाइपराइटर ही बनायेंगे, अथवा हिन्दी और भारत की अन्य भाषाओं के भी ?

†श्री कानूनगो : ये केवल अंगरेजी के टाइपराइटर बनायेंगे ।

†श्री बंसल : माननीय मंत्री ने कहा कि अभी फैक्टरी ने उत्पादन आरम्भ नहीं किया है । माननीय मंत्री हमें इस फैक्टरी का क्रमबद्ध कार्यक्रम बताने की कृपा करेंगे ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री कानूनगो : क्रमबद्ध कार्यक्रम चार वर्षों में फैला हुआ है ।

†श्री जोकीम आलवा : कम से कम टाइपराइटर्स के बारे में सरकार की क्या नीति है ? क्या सरकार ने यह निश्चय नहीं किया है कि केवल भारतीय फर्म ही टाइपराइटर्स के निर्माण के लिये भारतीय पूंजी का पूर्ण रूप से उपयोग करें ?

†श्री कानूनगो : कुल आवश्यकता ३०,००० टाइपराइटर्स की है । उस क्षेत्र में दो भारतीय फर्म अपनी क्षमता के अनुसार कार्य कर रही हैं । देश को टाइपराइटर्स की कमी न रहे, इस के लिए एक और फर्म भी जिसके टाइपराइटर पहले से बाजार में आ रहे हैं, उत्पादन कर रही है ।

†श्री बंसल : दोनों भारतीय फर्मों की क्षमता क्या है और क्या उन के क्रमबद्ध कार्यक्रम से देश की लगभग ३ वर्ष की पूरी मांग पूरी नहीं होगी ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : यह अपनी-अपनी राय का प्रश्न है । एक समिति ने इस मामले का परीक्षण किया और तीन फर्मों को निर्माण करने की अनुमति देने का निर्णय किया था । एक विशुद्ध भारतीय फर्म की और दूसरी फर्म पहले से ही यह काम करती रही है । यह बहुत अच्छे टाइपराइटर बना रही है । तीसरी नवीन फर्म थी । जहां तक हमें मालूम है, इस नवीन फर्म में पूंजी में कोई भागीदारी नहीं है । किन्तु मुझे इस बारे में पक्का पता नहीं है, क्योंकि पूंजी में भागीदारी के बारे में कोई बात प्रकट नहीं की गई है । एक सक्षम समिति ने इस मामले का पूरे तौर पर परीक्षण किया है और हम इस निर्णय पर पहुंचे हैं । यदि माननीय सदस्य समझते हैं कि यह निर्णय गलत है, तो उन्हें वह मत रखने का अधिकार है । इस मामले में मेरे साथी ने जो कुछ कहा है उससे अधिक मैं कुछ नहीं कह सकता ।

†उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

†श्री बंसल : क्रमबद्ध कार्यक्रम के बारे में मैं एक और प्रश्न पूछना चाहता हूँ ।

†उपाध्यक्ष महोदय : नहीं । मैं पहले ही छः अनुपूरक प्रश्नों की अनुमति दे चुका हूँ ।

हथकरघा कपड़े का निर्यात

†*२१२. श्री श्री नारायण दास : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अब तक संयुक्त राज्य अमेरिका को हथकरघा कपड़े का पर्याप्त निर्यात हो चुका है; और

(ख) उस देश में प्रचलित फैशनों और शौकों को जानने के लिये यदि कोई प्रयास किये गये हैं, तो वे क्या हैं, ताकि अमेरिका के विशेष-विवरणों के अनुसार हथकरघा कपड़ा बनाया जा सके ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) नवम्बर १९५४-अक्तूबर १९५५ तक के बारह महीनों में निर्यात औसतन १६,००० गज प्रति मास के लगभग था ।

(ख) हथकरघा कपड़े के बाजार को बढ़ावा देने के लिये की गई कार्रवाइयों का विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६]

†श्री श्रीनारायण दास : विवरण से प्रतीत होता है कि अमेरिका से फोर्ड प्रतिष्ठान की मार्फत एक विशेषज्ञ बुलाया गया है । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उसने कोई सुझाव दिया है और यदि हां, तो किस प्रकार का सुझाव दिया है ?

†श्री कानूनगो : उसने अभी अपना कार्य संभाला है और वह उत्पादन क्षमता का सर्वेक्षण कर रही हैं। जिन कपड़ों का निर्यात किया जायगा, उनकी किस्मों के बारे में उसकी मंत्रणा गलती और सुधार पर निर्भर होगी क्योंकि उसकी मंत्रणा की बाजार में परख होगी।

†श्री श्रीनारायण दास : विवरण से प्रतीत होता है कि न्यूयार्क में एक व्यापार केन्द्र (ट्रेड सेंटर) खोला गया है। इस पर कितना व्यय किया गया है ?

†श्री कानूनगो : व्यापार केन्द्र (ट्रेड सेंटर) केवल हथकरघा कपड़े के लिये नहीं, बल्कि सब तैयार माल के लिये है। मेरे पास व्यय के ठीक आंकड़े नहीं हैं।

†श्री कामत : सभा-पटल पर जो विवरण रखा गया है, उसके अनुसार क्या हम यह समझें कि केवल अमेरिका में प्रचलित फैशनों और शौकों को जानने के लिये प्रयत्न किया जा रहा है, अथवा क्या यह बात है कि दूसरे यूरोपीय देशों में भी, विशेषकर रूस में, जिसने पंचशील को अपनाया है, जिस का एक सिद्धान्त पारस्परिक सहायता और लाभ है, भारतीय हथकरघा कपड़ा सम्बन्धी फैशनों और शौकों को मालूम करने का प्रयत्न किया गया है ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : प्रश्न केवल अमेरिका में किए जाने वाले प्रयत्नों तक सीमित है।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : पिछले वर्ष दिल्ली की उद्योग प्रदर्शनी में जो अमरीकी व्यापार प्रतिनिधि मण्डल आया था, क्या उसने अमेरिका के बाजार में खपने वाले हथकरघा कपड़े के बारे में कोई सुझाव दिये थे ?

†श्री कानूनगो : वे लोग हथकरघा उत्पादों में दिलचस्पी नहीं रखते थे।

मध्यम-आय वर्ग आवास योजना

†*२१३. श्री राधा रमण : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री २० दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६६४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मध्यम-आय वर्ग आवास योजना के निबन्धनों और शर्तों का अन्तिम रूप में निर्णय कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस का अन्तिम रूप क्या है और यह कब से लागू होंगी; और

(ग) इस के लिये कुल कितना अनुमानित धन पृथक् रखा गया है और उस धन का राज्यवार बंटवारा किस प्रकार किया गया है ?

†निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) से (ग). जीवन बीमा के राष्ट्रीयकरण के निर्णय से इस योजना पर पुनर्विचार करना आवश्यक हो गया है और जब तक यह पुनर्विचार नहीं हो जाता, तब तक मेरे लिये इस समय अधिक कहना संभव नहीं है।

†श्री राधा रमण : जब सरकार यह योजना बनाने का विचार कर रही थी, तब क्या यह विभिन्न राज्यों को भेजी गई थी और उनके विचार पूछे गये थे, और यदि हां, तो किन-किन राज्यों ने उत्तर दिया है और किस रूप में ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : यह योजना केन्द्रीय सरकार और बीमा समवायों द्वारा इकट्ठे चलाई जानी थी। मुझे स्मरण नहीं है कि यह राज्यों को परिचालित की गई थी या नहीं। यदि यह परिचालित की गई हो, तो यह केवल जानकारी के लिये ही की गई होगी, और कोई ठोस कार्य करने के लिये नहीं, क्योंकि इस के सम्बन्ध में राज्य सरकारों को कोई विशेष काम नहीं करना था।

†श्री ए० एम० थामस : यदि बीमा क्षेत्र में पर्याप्त धन न आया, तो क्या सारी योजना समाप्त कर दी जायगी ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : मैं इस आधार पर कोई अनुमान नहीं लगा सकता क्योंकि यह नवीन नियम की विशेष नीति पर अवलम्बित होगी। किन्तु यह आशा है कि वह इस काम के लिये भी कुछ धन दे सकेगा।

†श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि केवल इनश्योरेंस कंपनियों की सहायता से ही यह स्कीम क्यों चलाई जा रही है तथा क्यों राज्य सरकारों की सहायता नहीं ली जा रही है ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : राज्य सरकारों के पास, मेरे विचार में इन स्कीमों में लगाने के लिये कोई पैसा नहीं है। अगर कोई ऐसी राज्य सरकार है जिस के मुत्तल्लिक आनरेबल मेम्बर को पता हो कि वह पैसा लगा सकती है, तो मैं बड़ी खुशी से उस से पैसा लेने को तैयार हूँ।

†श्री राधा रमण : क्या हम आशा कर सकते हैं कि आगामी पंचवर्षीय योजना में निम्न आय वर्ग के लोगों के लिये आवास की सुविधाएं प्रदान करने की योजना मूल रूप में या परिवर्तित रूप में सम्मिलित की जायेगी ?

†सरदार स्वर्ण सिंह : निम्न आय वर्ग के लोगों को ऋण के रूप में कुछ वित्तीय सहायता देने की निश्चित ही एक योजना है। यह प्रश्न मध्यम-आय वर्ग से सम्बन्धित था, जिसका उत्तर देने का मैंने प्रयत्न किया है।

†श्री राधा रमण : मुझे खेद है, मैं केवल मध्यम-आय वर्ग की सूचना चाहता हूँ।

†सरदार स्वर्ण सिंह : हमें ऐसी आशा रखनी चाहिये।

कोयले का स्टॉक

†*२१४. श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ३१ दिसम्बर, १९५५ को खानों के मुहानों पर कोयले का कितना स्टॉक पड़ा था;

(ख) क्या स्टॉक जमा होने का कारण अपर्याप्त परिवहन सुविधाओं के अतिरिक्त कुछ और हैं; और

(ग) यदि हां, तो वे कारण क्या हैं ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) ३६ लाख टन।

(ख) तथा (ग). अधिकतर बंगाल बिहार के कोयला-क्षेत्रों में नीचे दर्जे के कोयले के चूरे के स्टॉक जमा हैं। अपर्याप्त परिवहन सुविधाओं के अतिरिक्त निम्न श्रेणी के कोयले की सापेक्षतया घटिया किस्म भी स्टॉक जमा होने का एक कारण है।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या सरकार ने प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन में दिये गये इस सुझाव पर विचार किया है कि कोयला क्षेत्रों के लिये गाड़ियां (बैगन) आवंटित करने का काम रेलवे मंत्रालय को सौंप दिया जाना चाहिये।

†श्री सतीश चन्द्र : प्राक्कलन समिति की वह सिफारिश अभी तक विचाराधीन है। हमें रेलवे मंत्रालय से परामर्श करना होगा।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या परिवहन का खण्ड वार वैज्ञानिक उत्पादन मंत्रालय के दृष्टिकोण से सफल रहा है ?

†श्री सतीश चन्द्र : दक्षिण के औद्योगिक क्षेत्र यथासंभव हैदराबाद, मध्य प्रदेश और विन्ध्य प्रदेश से कोयला लेते हैं। ऊंचे दर्जे का कोयला, जो वहां नहीं मिलता, बंगाल और बिहार की खानों से मंगवाया जाता है।

†श्री पी० सी० बोस : पिछले वर्ष स्टाक की क्या स्थिति थी ? सरकार कितनी मात्रा को सामान्य स्टाक समझती है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय मंत्री को इस का कोई ज्ञान है ?

†श्री सतीश चन्द्र : मुझे पूर्वसूचना चाहिये ।

†श्री बंसल : क्या माननीय मंत्री को विदित है कि घटिया किस्म के कोयले के अभाव के कारण बहुत से भट्टे बेकार पड़े हैं ?

†श्री सतीश चन्द्र : भट्टे साधारणतया घटिया किस्म के कोयले का प्रयोग करते हैं । मैं प्रश्न नहीं समझ सका ।

†श्री बंसल : प्रश्न यह है । माननीय मंत्री ने अभी-अभी कहा था कि घटिया कोयला होने के कारण यह स्टाक जमा हो गया था । मेरा प्रश्न है कि यदि ऐसी बात है, तो भट्टे बेकार पड़े नहीं रह सकते थे ।

†श्री सतीश चन्द्र : मैं ने कहा है कि परिवहन की कठिनाई और घटिया किस्म के कोयले की कम मांग इन दोनों कारणों से स्टाक जमा हो गये हैं ।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : १९५५ में रेल मार्ग और समुद्र मार्ग के द्वारा कितना कोयला ढोया गया है और १९५४ के साथ तुलना करते हुए यह कैसा है ?

†श्री सतीश चन्द्र : मुझे पूर्वसूचना चाहिए ।

छोटे पैमाने के उद्योग

†*२१५. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
(क) देश में छोटे पैमाने के उद्योगों को सहायता देने के प्रयोजन से आवश्यक मशीनों की व्यवस्था करने के लिए क्या सरकार ने क्रयावक्रय की कोई योजना लागू की है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसी क्रयावक्रय की योजनाओं के लिए क्या शर्तें निर्धारित की गई हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, हां ।

(ख) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०]

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : अब तक विभिन्न प्रकार की जो मशीनें दी जा चुकी है वे क्या हैं, और इनकी कुल कीमत कितनी है ?

†श्री कानूनगो : अब तक तीन महीनों के समय में ७ लाख रुपये के मूल्य की मशीनों की मांग की जा चुकी है ये मशीने अधिकतर लकड़ी तथा धातु के कार्य से सम्बन्धित हैं ।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : विवरण से यह पता चलता है कि यदि किराये पर लेने वाला मशीन लेना अस्वीकार कर दे तो उसके बयाने की रकम जब्त हो जायेगी । ऐसे कितने मामलों में बयाने की रकम जब्त की जा चुकी है ?

†श्री कानूनगो : अभी तक किसी में भी नहीं और मुझे आशा है कि ऐसा होगा भी नहीं ।

†श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या सरकार को यह बात मालूम है कि अल्प साधनों वाले व्यक्ति और सामाजिक कल्याण संस्थायें भी इन मशीनों को खरीदना चाहती हैं और वे इन मशीनों के सम्बन्ध में जान कारी तक प्राप्त नहीं कर सकी हैं? यदि यह सच है, तो क्या सरकार ऐसी मशीनों के आयात तथा उनके संभरण के लिए, आवश्यक जानकारी प्रदान करने के सम्बन्ध में किसी संस्था की स्थापना के लिए कोई कार्यवाही कर रही है ?

†श्री कानूनगो : प्रादेशिक संस्थाएं ठीक इसी प्रयोजन के लिये हैं। बहुत से लोग उनसे पूछताछ कर रहे हैं और उन्हें सम्बन्धित पार्टियों का हवाला दिया जा सकता है।

†श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या ये संस्थाएं जापान, स्विटजरलैण्ड और नार्वे आदि जैसे देशों से आयात की गई छोटे पैमाने की मशीनें अपने पास रखती हैं और क्या जिन लोगों को उनकी आवश्यकता होती है उन्हें वे बेची जाती हैं ?

†श्री कानूनगो : अभी ये संस्थायें इन मशीनें का स्टॉक तो नहीं रखतीं, परन्तु वे लोगों को ठीक प्रकार की मशीन के सम्बन्ध में परामर्श देती हैं और उन्हें उनके लिए, जहां कहीं भी वे प्राप्य हों, मंगवा कर देती हैं।

†श्री कासलीवाल : क्रयावक्रय की योजना क्या केवल औद्योगिक क्षेत्रों (इन्डस्ट्रियल एस्टेट्स) पर ही लागू है या अन्य क्षेत्रों पर भी है ?

†श्री कानूनगो : सभी क्षेत्रों पर लागू है।

†सेठ अचल सिंह : क्या सरकार यह मुनासिब नहीं समझती है कि छोटी छोटी इंडस्ट्रीज के वास्ते मशीनें बनायी जायें और लोगों को दी जायें ताकि लोगों को रोजगार मिले ?

†श्री कानूनगो : हमारे मुल्क में कुछ ऐसी मशीनें बनती हैं और आयन्दा नई मशीनें बनाने की कोशिश की जायेगी।

पाकिस्तान के विमानों द्वारा सीमा उल्लंघन

†*२१८. श्री गिडवानी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अमृतसर से ३० मील दूर खालरा सीमा के निकट पाकिस्तान वायु बल के दो वाययानों ने भारतीय राज्य क्षेत्र का उल्लंघन किया था; और

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

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) जी हां।

(ख) पाकिस्तान सरकार के पास विरोध पत्र भेजा गया है।

†श्री जोकीम आलवा : पिछले वर्ष के अन्त में किसी समय पाकिस्तान वायु बल के ब्रिटिश चीफ (प्रधान), एयर मार्शल गमुन ने अपने वक्तव्य में कहा था कि पाकिस्तान वायु बल की उग्रता परास और गोलाबारी की शक्ति अपनी उच्चतम सीमा तक पहुंच गई है। क्या सरकार ने उनके इस वक्तव्य पर ध्यान दिया है।

†श्री अनिल के० चन्दा : इस बात का इस प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न पाकिस्तानी विमानों द्वारा सीमा उल्लंघन के सम्बन्ध में है।

†डा० राम सुभग सिंह : पाकिस्तान सरकार को विरोध पत्र भेजने के पश्चात् क्या सरकार कोई पूर्वाविधान कर रही है क्योंकि पिछले सत्र में छाड के मामले में एक उत्तर में कहा गया था कि सरकार ने पाकिस्तान सरकार से विरोध प्रकट किया है परन्तु उस के बाद १७ तारीख को एक और घटना हुई है ?

†श्री अनिल के० चन्दा : पश्चिमी पाकिस्तान सीमा पर इस प्रकार की ऐसी कई घटनायें हुई हैं,

इस विशिष्ट मामले के सम्बन्ध में हमने २४ जनवरी को पाकिस्तान सरकार के पास एक औपचारिक विरोध-पत्र भेजा था। हमें अभी उसका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि यदि हमारे राज्य क्षेत्र पर कोई विमान उड़ान कर रहा हो, तो उस विमान को उड़ान करने से रोकना बहुत कठिन है; उसे गोली चला कर नीचे गिराना होगा। ऐसी बातें संयोग से भी हो सकती हैं। परन्तु हमारे विरोध प्रकट करने का कारण यह था कि यदि इस प्रकार की बातें बार-बार होती रहें तब यह इतनी एक संयोग की बात ही नहीं होती। तब यह प्रतीत होता है कि सम्भवतः जान-बूझ कर ऐसा किया गया है।

†**श्री जोकीम आलवा** : क्या सरकार एक देश के राज्य-क्षेत्र से दूसरे देश के राज्य-क्षेत्र में गुब्बारे उड़ाने की वर्तमान भयंकर प्रवृत्ति से और यह प्रवृत्ति हमारे राज्य-क्षेत्र पर पाकिस्तान से खतरा उत्पन्न कर सकती है—और संसार के कुछ भागों में इस सम्बन्ध में किये जा रहे विरोध से अवगत है?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : भारत में कोई गुब्बारा नहीं आया है।

†**श्री डी० सी० शर्मा** : हमारे राज्य क्षेत्र में संयोग से या जान-बूझ कर सीमा उल्लंघन की जो घटनायें हो रही हैं क्या सरकार ने इनके कारण अभिनिश्चित करने का कोई प्रयत्न किया है?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : माननीय सदस्य का संयोग से उड़ानें होने के कारणों से क्या अभिप्राय है यह मैं नहीं जानता। संयोग से उड़ान करना संयोग हो सकता है। दस या बीस मील या कुछ मील की उड़ान में एक या दो मिनट लगते हैं। विमान २५० मील या ३०० मील प्रति घंटा की गति से उड़ान कर सकता है और जरा से व्यपवर्तन से ऐसी घटना हो सकती है। परन्तु जैसा कि मैंने कहा था, यदि कई बार घटनायें हों तो हमें सन्देह होता है कि यह एक संयोग की बात नहीं है।

†**श्री कामत** : पाकिस्तान द्वारा भारतीय राज्य क्षेत्र की भूमि के उल्लंघन की अनेकों घटनायें हुई हैं, परन्तु पाकिस्तान वायु बल के विमानों द्वारा सीमा उल्लंघन की घटनायें कब से आरम्भ हुई थीं?

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : इस में “कब से” और “कब” की कोई बात नहीं है। जैसा कि मैंने कहा है, सीमा पार से पिछले कुछ वर्षों में कुछ बार ऐसी घटनायें हुई हैं। हो सकता है कि इन में से कुछ बिल्कुल संयोगवश हुई हों क्योंकि उड़ान करते हुए विमान के लिए ठीक-ठीक जानना बहुत ही कठिन होता है। एक मिनट में वे सीमा पार कर लेते हैं और चालक को मालूम नहीं होता। पिछले कुछ वर्षों में कुछ बार ऐसा हुआ है। जैसा कि मैंने कहा था यदि ऐसी घटना कई बार लगातार हो तो फिर यह संदेह होता है कि यह एक संयोग की बात नहीं थी।

सीमा विवाद

†**२१६. सरदार हुक्म सिंह** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाकिस्तान अधिकारियों से ऐसा कोई पत्र हाल में प्राप्त हुआ है जिस में उन्होंने दोनों पंजाबों के बीच आठ वर्ष पुराने सीमा विवादों की चर्चा करने की इच्छा प्रकट की हो; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में हमारी सरकार की प्रतिक्रिया क्या है?

†**वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा)** : (क) तथा (ख). जी, नहीं।

†**सरदार हुक्म सिंह** : क्या हाल में पाकिस्तान सरकार द्वारा कोई प्रस्ताव किया गया था और क्या पंजाब सरकार को एक पत्र भेजा गया था कि इन विवादों को जितनी जल्दी सम्भव हो निपटाने के लिये एक सम्मेलन बुलाया जाय ?

†श्री अनिल के० चन्दा : स्थिति इस प्रकार है। १९४८ के भारत-पाकिस्तान करार के बाद से अब तक दोनों पंजाब के वित्तीय आयुक्तों में समय-समय पर, उन समस्याओं का निर्णय करने के लिए जो पहले से उनके समक्ष थीं, सभायें होती रही हैं। परन्तु मेरे विचार में इस प्रश्न का सम्बन्ध उस करार से है जो हमारे गृह-कार्य मंत्री और पाकिस्तान के गृह-कार्य मंत्री के बीच गत मई में हुआ था कि इन सभी प्रश्नों पर एक बैठक में विचार किया जाय। परन्तु इस से पूर्व सीमाओं का निर्धारण किया जाना होगा और यह कार्य अभी तक नहीं हुआ है।

†सरदार हुक्म सिंह : क्या दोनों सरकारों के बीच दिसम्बर में एक बैठक होने वाली थी और क्या यह सच है कि इसे पाकिस्तान के कहने पर स्थगित करना पड़ा ?

†श्री अनिल के० चन्दा : मुझे इस का ज्ञान नहीं है। इस विषय पर हमारे पंजाब के वित्तीय आयुक्त और पश्चिमी पाकिस्तान के राजस्व बोर्ड के सदस्य के बीच ६ मार्च को एक बैठक हो रही है।

†सरदार हुक्म सिंह : क्या दोनों पंजाब के बीच इस सीमा पर कोई ऐसे प्रदेश के टुकड़े भी हैं जिन पर पाकिस्तान ने सीमा उल्लंघन कर के कुछ भागों पर अधिकार कर लिया हो परन्तु जिन्हें अभी तक भारत को लौटाया न गया हो ?

†श्री अनिल के० चन्दा : दोनों पंजाब के वित्तीय आयुक्तों के समक्ष ग्यारह प्रमुख मामले हैं।

काफ़ी के पौधे

†*२२०. डा० रामा राव : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अफ्रीका में काफ़ी के जो विभिन्न प्रकार के पौधे उगाये जाते हैं और जो "समुद्र तट के निकट कम उपजाऊ भूमि पर भी बढ़ते फूलते हैं" क्या सरकार इन्हें किसी प्रयोगात्मक केन्द्र में उगाने के सम्बन्ध में कोई कार्यवाही कर रही है;

(ख) यदि हां, तो कितने समय तक ये प्रयोग किये जाते रहे हैं और इनके परिणाम क्या हैं; और

(ग) ऐसे पौधों के लिये किन क्षेत्रों को उपयुक्त समझा गया है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी, हां। बेल्लेहन्नूर में काफ़ी बोर्ड के काफ़ी गवेषणा केन्द्र में।

(ख) तथा (ग) . १९५३ से बीज सामग्रियों का आयात होता रहा है और इनके पौधों का गवेषणा केन्द्र में क्षेत्र-अवलोकन किया जा रहा है। परिणामों का निर्धारण करना या उन उपयुक्त क्षेत्रों को परिभाषित करना जहां पर इन्हें उगाया जा सकता हो, अभी सम्भव नहीं है।

†डा० रामा राव : क्योंकि इस किस्म की काफ़ी का विकास करना सम्भव प्रतीत होता है, क्या सरकार ने इसका 'टेस्ट' किया है ?

†श्री करमरकर : टेस्ट (परीक्षण) किये जा रहे हैं। हमने इसके पौधे लगाये हैं। जैसा कि मेरे माननीय सदस्य को ज्ञात है, लाभप्रद आधार पर काफ़ी उगाने में कुछ वर्ष लगते हैं। इसलिये हम ने इन किस्मों की काफ़ी उगाई है और बेल्लेहन्नूर के अपने गवेषणा केन्द्र में इनका 'टेस्ट' (परीक्षण) कर रहे हैं। इन्हें चख नहीं रहे हैं।

†डा० रामा राव : मैं यह जानना चाहता था कि यह देखने के लिये कि क्या यह अच्छी काफ़ी है या नहीं क्या सरकार ने इसे 'टेस्ट' किया (चखा) है।

†श्री करमरकर : सरकार ने ऐसा नहीं किया है। मैं कह नहीं सकता कि मेरे माननीय साथी ने ऐसा किया है या नहीं।

†उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न। श्री इब्राहीम। मेरे विचार में माननीय सदस्य अनुपस्थित हैं।

काफ़ी बोर्ड

†*२२१. श्री इब्राहीम : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि काफ़ी बोर्ड के सदस्यों में ऐसे कितने पंजीबद्ध बागान मालिक हैं जिनके बागानों का क्षेत्र (१) ५ एकड़ या उससे कम, (२) ५ और ५० एकड़ के बीच और (३) १०० एकड़ या अधिक है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ११]

†एक माननीय सदस्य : प्रश्नकर्ता, अर्थात् श्री इब्राहीम, अनुपस्थित हैं । परन्तु प्रश्न का उत्तर पढ़ दिया गया है ।

†उपाध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा यह तो पढ़ा जा चुका है ।

रुई के वायदे के सौदे

†*२२२. डा० राम सुभग सिंह : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अपनी उस कार्यवाही की वायदा बाजार और उद्योग एवं सम्भरण में हुई प्रतिक्रिया का अध्ययन किया है जो उसने रुई का द्वैध रक्षणात्मक व्यापार बन्द करने के लिए की है ;

(ख) क्या सरकार यह महसूस करती है कि नीति में परिवर्तन करने की आवश्यकता है; और

(ग) यदि हां, तो क्या ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) से (ग) . वायदा बाजार आयोग ने जो कार्यवाही की है, वह उसने सब संबंधित व्यक्तियों के हित की रक्षा के लिए बाध्य हो कर की थी । वायदा बाजार आयोग द्वारा दिये गये परामर्श के अनुसार पूर्वी भारत रुई संस्था (ईस्ट इंडिया काटन एसोसियेशन) ने जो विनिश्चय किया है, उसका न्यायालय में विरोध किया गया है । सरकार का विचार है कि नीति में परिवर्तन करने की कोई आवश्यकता नहीं है ।

†डा० राम सुभग सिंह : सारे सम्बन्धित व्यक्तियों के हितों की रक्षा के लिए सरकार ने रुई में वायदा व्यापार बन्द कर दिया है । क्या उस समय रुई का मूल्य उच्चतम हो गया था ? रुई का वायदा व्यापार बन्द करके रुई उगाने वालों के हितों की कैसे रक्षा की गई थी ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : रुई की निश्चित किस्मों के मामले में निम्नतम मूल्य ४६५ रु० है, अर्थात् जरीला का; और उच्चतम मूल्य लगभग ८०० रु० है । अतः यह बहुत बड़ा अन्तर है । जिस समय वायदा बाजार आयोग ने कार्यवाही की थी, उस समय प्रचलित मूल्य ७०० रु० से काफी अधिक थे, और सरकार की राय है कि निम्नतम मूल्य में ४० प्रतिशत की वृद्धि रुई उगाने वालों के लिए पर्याप्त संरक्षण था ।

†डा० राम सुभग सिंह : मेरा प्रश्न यह था कि वायदा व्यापार बन्द किये जाने के कारण उगाने वालों को कितनी हानि हुई है । उस समय अमरावती या रुई उगाने वाले अन्य केन्द्रों में रुई का निम्नतम मूल्य क्या था और अब क्या मूल्य है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : इस मामले की व्याख्या करना सर्वथा सरल नहीं है क्योंकि वास्तव में इस सट्टे से उगाने वालों का सम्बन्ध नहीं है । जिस किस्म की रुई का सट्टा हो रहा था, और जिसके मूल्य में तीन या साढ़े तीन सप्ताह में १०० रु० की वृद्धि हो गई थी, उस किस्म की रुई उतनी मात्रा में, जितनी मात्रा में विक्रय हुआ है, उपलब्ध न थी । १३/१६ किस्म की रुई की फसल इस वर्ष अच्छी न थी, और सट्टा १३/१६ किस्म की रुई का था । लोग जानते थे कि इस किस्म की रुई उपलब्ध न होगी । अतः उन्होंने इसका सट्टा आरम्भ कर दिया ।

यदि मेरे माननीय मित्र का ख्याल है कि उगाने वाले को केवल इस कारण हानि हुई है कि जो रुई पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध न थी, उसका मूल्य एक विशेष मूल्य से आगे नहीं बढ़ने दिया, तो मेरा ख्याल है कि वह गलती पर हैं। कुछ भी हो, उगाने वाले को अपनी रुई के लिए ६५० रु० से अधिक अवश्य मिल गये होंगे।

† डा० राम सुभग सिंह : मंत्री जी ने अभी कहा है कि उगाने वाले को ६५० रु० से अधिक अवश्य मिल गये होंगे। परन्तु स्थिति यह है कि रुई के निम्नतम और उच्चतम मूल्य उगाने वालों के लिए नहीं होते। वे गांठों और केवल मंडियों के लिए होते हैं। उगाने वाले तो अपनी रुई केवल अपनी बैलगाड़ी में लाते हैं, और उस तरह मैं जानना चाहता हूँ कि उगाने वालों को कितनी हानि हुई है और उनकी स्थिति में सुधार करने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

† उपाध्यक्ष महोदय : अब हमें उस बात पर चर्चा नहीं करनी है।

† डा० राम सुभग सिंह : "मैं यह प्रश्न इस लिए पूछ रहा हूँ कि इसका सम्बन्ध प्रश्न के भाग (ख) और (ग) से है, जो निम्न है :

"(ख) क्या सरकार यह महसूस करती है कि नीति में परिवर्तन करने की आवश्यकता है; और
"(ग) यदि हां, तो क्या ?"

इस सम्बन्ध में मैं जानना चाहता हूँ कि उत्पादकों के हितों की रक्षा के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी, क्योंकि निम्नतम और उच्चतम मूल्य उत्पादकों के लिए नहीं हैं ? क्या वायदा व्यापार बन्द करने से लिए पहले राज्य सरकारों से भी परामर्श लिया जायेगा, क्योंकि इस का प्रभाव उत्पादकों पर तुरन्त पड़ता है ?

† श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : यह सब बहुत ही रुचिकर है। परन्तु मुझे डर है कि यह बहुत ही उलझा हुआ मामला है। इस का सम्बन्ध रुई की किसी एक विशेष किस्म से नहीं है।

जिस रुई के बारे में हमें कार्यवाही करनी पड़ी थी वह प्रायः समाप्त हो गई है, और उससे अच्छी किस्म की रुई आ रही है। जहां तक उच्चतम मूल्य का सम्बन्ध है, वह तो केवल सोचने की बात है और इतना होते हुए भी स्थानीय रुई मूल्य अधिक थे। अतः सरकार को बहुत सी बातों पर विचार करना पड़ता है, सरकार की जानकारी मेरे माननीय मित्र की जानकारी से पूर्णतया नहीं मिलती है।

जहां तक नीति में परिवर्तन का प्रश्न है, हम पूर्वी भारत रुई संस्था (ईस्ट इंडियन काटन एसोसियेशन) में रुई के वायदा बाजार में तनिक भी जुआ नहीं होने देंगे।

कागज उत्पादन

† *२२३. श्री भक्त दर्शन : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री २३ दिसम्बर, १९५५ को दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या ११८७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस देश में कागज उत्पादन सम्बन्धी विषयों पर सम्मति देने के लिये जिन जर्मन व इटालियन विशेषज्ञों को बुलाया गया था, उन्होंने अपने प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिये हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या उन प्रतिवेदनों की प्रतियां सभा के टेबल पर रखी जायेंगी ?

उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, हां।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि उन विशेषज्ञों का प्रतिवेदन सरकार को कब तक प्राप्त हो जाने की आशा है ?

†श्री काननगो : जर्मन विशेषज्ञ हमारे देश का दौरा करके वापस चले गये हैं और उन्होंने अपनी रिपोर्ट हमें शीघ्र ही भेजने का वायदा किया है ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या जर्मन विशेषज्ञों ने कोई अन्तरिम प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किया और वे यों ही अपने देश चले गये और सरकार इस मामले में उनसे अन्तिम प्रतिवेदन पाने की प्रतीक्षा कर रही है ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : यह ठीक है कि हम जो विशेषज्ञ बुलाते हैं वे हमें कुछ जानकारी अवश्य देते हैं, कभी मौखिक कभी लिखित । परन्तु जब तक हमें पूरी बात विदित नहीं हो जाती, तब तक हम उन सारे प्रतिवेदनों को लोक-सभा पटल पर नहीं रख सकते, या माननीय मित्र को वह सूचना नहीं दे सकते जो वह चाहती हैं ।

†श्रीमती कमलेंदुमति शाह : क्या सरकार उन प्रतिवेदनों के प्राप्त हो जाने पर इस बात पर विचार करेगी कि ऋषिकेश नामक स्थान पर जो कि देहरादून जिले में स्थित है और जहां पर कि लकड़ी का एक बड़ा भारी डिपो है और चारों तरफ से पहाड़ों से गंगा और यमुना में लकड़ी बह कर वहां पहुंचती है, उस स्थान पर एक पेपर फैक्टरी बनाने के लिए आवश्यक कदम उठायेगी ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : इन सभी स्थानों का दौरा कर लिया गया है । वहां जो कच्ची सामग्री उपलब्ध है वह कागज उत्पादन के लिए सफलतापूर्वक और प्रभावोत्पादक रूप से प्रयोग भी की जा सकती है या नहीं, यह बात बहुत सी आकस्मिकताओं पर विशेष कर उस स्वामित्व पर, जो राज्य सरकारें कागज के कारखानों से लेती हैं, निर्भर है ।

†श्री कामत : कागज की हमारी जितनी आवश्यकता है उसका यदि ठीक-ठीक नहीं तो लगभग कितने प्रतिशत कागज आजकल देश में बनता है और कितना आयात किया जाता है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हम यह कह सकते हैं कि अनुपात लगभग २ और १ का है ।

†श्री कामत : २ और १ का ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हां, २ (अन्तर्देशीय) : १ (आयात किया हुआ) ।

†श्री भक्त दर्शन : श्री मंत्री महोदय ने बताया कि जर्मन विशेषज्ञ अपनी रिपोर्ट शीघ्र देने वाले हैं, तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि इटालियन विशेषज्ञों ने देश के किन-किन भागों का अब तक दौरा किया है और वे कब तक अपनी रिपोर्ट देने वाले हैं ?

†श्री काननगो : इटालियन विशेषज्ञ अभी दौरा कर ही रहे हैं, भारत में वे हाल ही में पहुंचे हैं ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : मंत्रीजी ने बताया है कि जर्मन विशेषज्ञ जर्मनी चले गये हैं, और वे अपना प्रतिवेदन वहां तैयार करेंगे । वे अपना प्रतिवेदन भारत में क्यों तैयार न कर सके ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : यह ऐसा प्रश्न है जो जर्मन विशेषज्ञों से ही पूछा जाना चाहिये ।

निष्क्राम्य सम्पत्ति करार

†*२२४. श्री डी० सी० शर्मा : क्या पुनर्वासि मंत्री १५ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८५६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या मई १९५५ में पाकिस्तान के साथ हुए निष्क्राम्य सम्पत्ति करार के अनुसमर्थन के बाद सरकार ने चल सम्पत्ति के हस्तान्तरण के लिए कोई और कार्यवाही की है और यदि हां, तो क्या ?

†पुनर्वासि उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : ३१ दिसम्बर, १९५५ को सूचियों का एक साथ जो विनिमय होना चाहिए था वह उस दिन नहीं हो सका । इस मामले पर १४ फरवरी, १९५६ को कराची

में पाकिस्तान सरकार के प्रतिनिधियों के साथ आगे चर्चा हुई। यह निश्चय हुआ कि अधिकांश सूचियों का विनिमय २६ फरवरी, १९५६ को होना चाहिए और अवशिष्ट सूचियों के लिए पश्चिमी पाकिस्तान सरकार अन्तिम तारीख का सुझाव देगी। यह बात भी तय हुई कि विक्रय प्राप्तियों, आदि के चैकों का भी, जिनका ब्यौरा पहिले विनिमय की गई सूचियों में है, २६ फरवरी, १९५६ को विनिमय होना चाहिए।

†श्री डी० सी० शर्मा : यह करार कब तक मान्य रहेगा और क्या इसकी कार्यान्विति के लिए कोई उपयुक्त मशीनरी स्थापित की गई है ?

†श्री जे० के० भोंसले : हां। मैं समझता हूँ कि यह इस वर्ष के अन्त तक मान्य रहेगा। दोनों सरकारों ने उन कठिनाइयों को दूर करने के लिए जो करार की कार्यान्विति में बाधा डाल सकती हैं, एक उच्चाधिकारसम्पन्न समिति बनाने का सुझाव रखा है ताकि करार की कार्यान्विति यथासम्भव तेजी के साथ की जा सके।

†श्री डी० सी० शर्मा : जिस उच्चाधिकारसम्पन्न समिति का दोनों सरकारों ने सुझाव दिया है, क्या वह बना दी गई है, और यदि हां, तो उसके सदस्य कौन हैं और उनके क्या कर्तव्य हैं ?

†श्री जे० के० भोंसले : इसका सुझाव अभी १४ फरवरी को दिया गया था। इसमें सम्भवतः पुनर्वास मंत्रालय के संयुक्त सचिव या सचिव, और कदाचित् पाकिस्तान के पुनर्वास मंत्रालय के सचिव होंगे। उनका काम कठिनाई दूर करना होगा। समिति बैठक हर दूसरे मास भारत और पाकिस्तान में होगी।

†श्री डी० सी० शर्मा : भारत और पाकिस्तान की अलग-अलग क्या कठिनाइयां हैं और क्या हमारी कठिनाइयां उनकी कठिनाइयों से अधिक हैं या उनकी कठिनाइयां हमारी कठिनाइयों से अधिक हैं ?

†श्री जे० के० भोंसले : हो सकता है कि इस योजना की कार्यान्विति में कुछ कठिनाइयां हों और उद्देश्य उन्हें दूर करना है।

सिंदरी उर्वरक कारखाना

†*२२५. श्री एम० एल० अग्रवाल : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिन्दरी उर्वरक कारखाने का ६० प्रतिशत विस्तार करने का कार्य एक इटली के सार्थ के विशेषज्ञों को सौंपा गया है; और

(ख) यदि हां, तो वे इटली के विशेषज्ञ कौन हैं और उनकी नियुक्ति के निबन्धन क्या हैं ?

†उत्पादन मंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) सिन्दरी फर्टिलाइजर्स एण्ड कैमीकल्स लिमिटेड के विस्तार कार्यक्रम के लिये संयंत्र के सभरण, अधिष्ठापना तथा चालन का ठेका इटली के मैसर्ज मान्टेकैटिनी को दिया गया है।

(ख) यह ठेका "टर्न-की" आधार पर अर्थात् उक्त सार्थ संयंत्र को पूरी तरह लगा कर तथा चला कर देगा, दिया गया है, जिसकी सम्पूर्ण खर्च सहित कीमत ५,२६६,५०० पाँड (लगभग ७ करोड़ रुपये) दी जायेगी। ठेके का कार्य पूरा करने के लिये सार्थ द्वारा रखे जाने वाले कर्मचारियों व कार्य-व्यवस्था आदि के बारे में निर्णय करना सार्थ का अपना काम है।

†श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या उन्हीं निबन्धनों पर कार्य करने के लिये भारतीय लोग नहीं मिल सके ?

†श्री सतीश चन्द्र : जी, नहीं।

†श्री बंसल : क्योंकि इस कारखाने को काम करते हुए दस वर्ष हो गये हैं, क्या इस में किसी रूपांकन विभाग (डिजाईनिंग सैक्शन) का भी कोई प्रबन्ध किया गया है ताकि सम्पूर्ण भावी विस्तार योजनायें कारखाने द्वारा स्वयं ही कार्यान्वित की जा सकें ?

†श्री सतीश चन्द्र : यह कोई एमोनियम सल्फेट के संयंत्र का विस्तार नहीं है। अब हमारा विचार एमोनियम सल्फेट के अतिरिक्त अन्य प्रकार के उर्वरकों का उत्पादन करने का भी है। कारखाने का अब 'डबल साल्ट' अर्थात् एमोनियम सल्फेट नाइट्रेट तथा 'यूरिया' के उत्पादन के प्रयोजनार्थ कारखाने का विस्तार किया जा रहा है।

†श्री ए० एम० थामस : प्रश्न से यह ज्ञात होता है कि कारखाने का ६० प्रतिशत विस्तार करने का विचार है। मैं पूछना चाहता हूँ कि विनियोजित पूंजी में कितने प्रतिशत वृद्धि की जायेगी ? क्या यह वृद्धि वर्तमान विनियोग के अनुपात से की जायेगी अथवा किसी अन्य प्रकार से ?

†श्री सतीश चन्द्र : विस्तार का खर्च १० करोड़ रुपया है। उसमें से ७ करोड़ तो सरकार द्वारा ऋण के रूप में दिया गया है और ३ करोड़ रुपया सिन्दरी कारखाने ने अपने संसाधनों से प्राप्त किया है।

†श्री एस० बी० रामस्वामी : यह नया संयंत्र कब तक उत्पादन कार्य प्रारम्भ कर देगा; और यदि इस पर अधिक समय लगेगा तो बेकार गैसों का क्या उपयोग किया जा रहा है ?

†श्री सतीश चन्द्र : यह १९५७ के अन्त तक पूर्ण हो जायेगा; कार्य जारी है।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : क्या सिन्दरी की उत्पादन शक्ति के बढ़ने से द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत तीन उर्वरक कारखानों की स्थापना की प्रस्थापना को कार्यान्वित करने में कोई बाधा आयेगी ?

†श्री सतीश चन्द्र : अन्य कारखाने स्थापित करने का निर्णय अब किया जा रहा है जब कि विस्तार-कार्य लगभग आधा हो चुका है।

†श्री बंसी लाल : क्या राजस्थान के हनुमानगढ़ में एक उर्वरक कारखाना स्थापित करने के सम्बन्ध में किसी योजना पर विचार किया जायेगा ?

†श्री सतीश चन्द्र : जैसा कि माननीय सदस्य को ज्ञात है, इस मामले पर अच्छी प्रकार से विचार किया गया है। आगामी योजना में हनुमानगढ़ में कोई कारखाना स्थापित किये जाने की कोई संभावना नहीं है।

†श्री एस० बी० रामस्वामी : हमें यह बताया गया है कि इस समय एक करोड़ घन फुट गैस बेकार जा रही है। अब इस नये कारखाने के पूरे होने तक इस गैस का क्या उपयोग किया जा रहा है ?

†श्री सतीश चन्द्र : इस का कुछ अंश जलाया जा रहा है। विस्तार कार्यक्रम इन गैसों का उपयोग करने की दृष्टि से ही बनाया गया है।

†श्री बंसी लाल : क्या यह सच है कि हनुमानगढ़ में उर्वरक सिन्दरी के अपेक्षा बहुत सस्ते दामों पर उत्पादित किये जा सकते हैं ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह केवल एक तर्क है।

†श्री सतीश चन्द्र : यह सच नहीं है।

†श्री टी० बी० विठ्ठल राव : माननीय मंत्री ने अभी-अभी यह कहा है कि हनुमानगढ़ में कोई कारखाना स्थापित न किया जायेगा। तो मैं पूछना चाहता हूँ कि भाकड़ा-नांगल के अतिरिक्त दो अन्य कारखाने कहां स्थापित किये जायेंगे ?

†श्री सतीश चन्द्र : इस मामले पर अभी विचार किया जा रहा है।

भारतीय रंग उद्योग

*२२६. श्री के० सी० सोधिया : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रंग उद्योग का व्यापक सर्वेक्षण करने के लिये सरकार ने रंग बनाने वाली कुछ विदेशी कम्पनियों से इस उद्योग की भावी योजना बनाने के बारे में एक विस्तृत रिपोर्ट तैयार करने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार सभा के टेबल पर एक ऐसा विवरण रखेगी जिसमें उन कम्पनियों के नाम और पते दिये हों और यह भी कि उन्हें इस रिपोर्ट के लिये कितना पारिश्रमिक दिया जायेगा;

(ग) रिपोर्ट कब तक मिलने की आशा है; और

(घ) क्या सरकार इन कम्पनियों के सहयोग से रंगों के उत्पादन के लिये कोई कारखाना स्वतः खोलने का विचार करती है ?

उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी हां ।

(ख) तथा (ग). प्रश्न ही नहीं उठते ।

(घ) जी नहीं ।

श्री के० सी० सोधिया : पेंट्स (रंग) तैयार करने के लिये कितने यूनिट्स देश में काम कर रहे हैं ?

श्री कानूनगो : १५० से २०० यूनिट तक काम कर रहे हैं जिन में छोटे भी हैं और बड़े भी हैं ।

श्री के० सी० सोधिया : देश की डिमांड (मांग) का कितना हिस्सा उन से पूरा हो जाता है ?

श्री कानूनगो : पेंट्स (रंग) की पूरी मांग हमारे मुल्क से ही पूरी हो जाती है, सिर्फ दो एक आइटम्स (मद) बाहर से लेने पड़ते हैं जो कि हमारे यहां नहीं बनते हैं ।

†श्री जोकिम आलवा : क्या सरकार को ज्ञात है कि बहुत से भारतीय समवाय भारतीय रंग व्यापार में पर्याप्त उन्नति कर रहे हैं ? क्या सरकार ने कोई कार्य-क्रम बनाया है जिससे वे पर्याप्त उत्पादन कर सकें ।

†श्री कानूनगो : सभी समवायों की उत्पादन क्षमता पहले से ही इतनी है कि वे रंग की बढ़ती हुई मांग को पूरा कर सकेंगे ।

लोहा तथा इस्पात उद्योग को ऋण

†*२२७. श्री गार्डिलिंगन गौड़ : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने इस्पात उद्योग के विकास के लिये इस देश के दो औद्योगिक सार्थों को दस-दस करोड़ रुपये का ब्याज मुक्त ऋण दिया है; और

(ख) यदि हां, तो इन सार्थों के क्या नाम हैं ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी हां ।

(ख) टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी लिमिटेड तथा इण्डियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी लिमिटेड ।

†श्री गाडिलिंगन गौड़ : क्या यह ऋण दस वर्षों के लिये व्याज से मुक्त किया गया है और यदि हां तो इन सार्थों को यह ऋण कितनी किस्तों में वापिस करना होगा और क्या इस बारे में कोई करार किया गया है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि इस के सम्बन्ध में एक विधेयक प्रस्तुत हुआ था और हमने इस पर लोक-सभा में चर्चा की थी। मैं समझता हूँ कि इस प्रश्न को गलत ही स्वीकार कर लिया गया है। इसकी नीति आदि पर लोक-सभा में पर्याप्त चर्चा हो चुकी है। अतः सदस्य महोदय पुस्तकालय में जा कर इसे पढ़ सकते हैं। इस पर व्यर्थ में ही समय नष्ट करने से कोई लाभ नहीं।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या यह ऋण टाटा तथा अन्य इस्पात कारखाने को मूल्य प्रति-धारण के प्रश्न के १९५५ में प्रशुद्ध आयोग को सौंपे जाने से पूर्व ही दिया जा चुका था ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : स्वभावतः ऋण देने का निर्णय मूल्य प्रतिधारण का प्रश्न प्रशुद्ध आयोग को सौंपे जाने से पूर्व ही किया गया था।

†श्री गाडिलिंगन गौड़ : क्या सरकार के पास उसी प्रकार के अन्य प्रार्थना पत्र भी आये हैं, और यदि हां तो उन के सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : कुल केवल तीन इस्पात कारखाने हैं। दो कारखानों के सम्बन्ध में ये दो प्रार्थना पत्र प्राप्त हुये हैं। तीसरे के सम्बन्ध में सारा खर्च सरकार दे रही है।

प्रेस संवाददाता

†*२२८. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान जनवरी में हुए अखिल भारतीय समाचारपत्र सम्पादक सम्मेलन द्वारा स्वीकार किये गये संकल्पों की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस बात के लिये कोई कार्यवाही की गई है कि समाचार पत्रों को उत्पीड़ित करना बन्द किया जाये और संवाददाताओं की सूचना सूत्रों तक स्वतन्त्रतापूर्वक पहुंच हो ?

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

(ख) संकल्पों में भारत सरकार द्वारा समाचारपत्रों के किसी भी प्रकार के उत्पीड़न के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है। संवाददाताओं की सरकारी सूचना सूत्रों तक पहुंच के प्रश्न पर मैं यह बताना चाहता हूँ कि भारत सरकार के सम्बन्ध में समाचार प्रेस सूचना विभाग द्वारा बिना किसी भेद-भाव के सभी स्वीकृत संवाददाताओं को भेजे जाते हैं। स्वीकृत संवाददाताओं को, सरकारी नीतियों तथा कार्यों से सम्बन्धित सूचनाओं के स्पष्टीकरण के लिये सरकार के मंत्रियों तथा सचिवों और प्रेस सूचना विभाग के पदाधिकारियों के पास जाने की पूरी स्वतन्त्रता है।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या सरकार अखिल भारतीय समाचारपत्र सम्पादक सम्मेलन से इस विषय पर परामर्श करेगी कि क्या कोई ऐसे मामले हैं जिनमें विभिन्न संवाददाताओं को सूचना प्रदान करने के मामले में कोई भेद भाव रखा गया है ?

†डा० केसकर : संभवतः माननीय सदस्य को ज्ञात नहीं है कि जहां तक भारत सरकार का सम्बन्ध है, शिकायतों के सम्बन्ध में हमारा न केवल अखिल भारतीय समाचारपत्र सम्पादक सम्मेलन से ही निरन्तर सम्पर्क बना रहता है अपितु अन्य प्रतिनिधि पत्रकार संघों के साथ भी रहता है।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या माननीय मंत्री के ध्यान में कोई ऐसे मामले आये हैं जिनमें राज्य सरकारों द्वारा सूचनायें दी जाने के सम्बन्ध में संवाददाताओं के साथ भेद-भाव पूर्ण बर्ताव किया गया है ?

†डा० केसकर : राज्य सरकारों की भेद-भाव पूर्ण नीति का उल्लेख किया गया है; मुझे इस समय इस प्रकार का कोई भी मामला स्मरण नहीं है। कुछ समय पूर्व एक दो मामलों की ओर निर्देश किया गया था; और जहां तक इस संकल्प विशेष अथवा अखिल भारतीय समाचारपत्र सम्पादक सम्मेलन की बैठक विशेष का सम्बन्ध है, उनमें राज्य सरकारों का उल्लेख है परन्तु उनमें किसी राज्य सरकार अथवा किसी मामले विशेष का विशिष्ट रूप से उल्लेख नहीं है।

दूसरी बात यह है कि जहां तक इन मामलों का सम्बन्ध है, हमारा राज्य सरकारों पर कोई नियंत्रण नहीं है। परन्तु यदि अखिल भारतीय समाचारपत्र सम्पादक सम्मेलन द्वारा किसी विशेष मामले की ओर निर्देश किया गया तो मैं उसकी ओर राज्य सरकारों का ध्यान अवश्य दिलाऊंगा।

†श्री कामत : भाग(ख) के उत्तर के सम्बन्ध में मैं यह प्रश्न पूछना चाहता हूं कि क्या यह सच है कि जहां तक प्रेस सूचना विभाग का सम्बन्ध है, विदेशी संवाददाता उस संघ तक हमारे अपने भारतीय संवाददाताओं तथा पत्रकारों की अपेक्षा अधिक सुगमतापूर्वक पहुंच सकते हैं, और भारतीय संवाददाताओं तथा पत्रकारों के साथ उस विभाग द्वारा बुरा व्यवहार किया जाता है ?

†डा० केसकर : यह बिल्कुल गलत है।

†श्री जोकीम आलवा : उत्पीड़न के मामलों के सम्बन्ध में क्या वे संवाददाता, जिनके बारे में यह कहा गया है कि उन्होंने आपत्तिजनक लेख भेजे थे, भारतीय थे अथवा विदेशी, और क्या सरकार का विचार उन विदेशी संवाददाताओं के विरुद्ध कोई कार्यवाही करने का है जिन्होंने असत्य तथा हानिकारक समाचार भेजे हैं ?

†डा० केसकर : यदि कोई भारतीय अथवा विदेशी संवाददाता 'आपत्तिजनक लेख' भेजता है तो उसके विरुद्ध कोई कार्यवाही करना सरकार के लिये कठिन है। मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य स्वयं ही मेरे पास आयेंगे और आकर शिकायत करेंगे कि सरकार प्रेस स्वातन्त्र्य का उल्लंघन कर रही है।

रेडियो सक्रिय खनिज पदार्थ

*२२६. श्री जी० एल० चौधरी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेडियो सक्रिय खनिजों की खोज एक बहुत बड़े पैमाने पर की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० खन्दा) : (क) तथा (ख). भारत के भिन्न-भिन्न राज्यों ने आण्विक खनिजों तथा दूसरे रेडियो-एक्टिव खनिजों की खोज का काम, अटॉमिक एनर्जी डिपार्टमेंट के रा-मैटीरियल्स डिविजन की ८ फील्ड पार्टियों तथा २ ड्रिलिंग पार्टियों द्वारा किया जा रहा है।

श्री जी० एल० चौधरी : क्या मैं जान सकता हूँ कि हिन्दुस्तान के किस हिस्से में अधिक से अधिक रेडियो-एक्टिव मिनरल्स पाये जाते हैं ?

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : इस वक्त जैसा कि कहा गया है, कई पार्टियाँ हैं, इनमें से सबसे ज्यादा बिहार में हैं। एक पार्टी त्रावणकोर-कोचीन में है, दूसरी मद्रास,

मैसूर और हैदराबाद में हैं। तीसरी राजस्थान, विन्ध्य प्रदेश, मध्य भारत, सौराष्ट्र और बम्बई में है, चौथी एक राजस्थान की अलग है। फिर बिहार में दो तीन पार्टीज हैं, एक बिहार वेस्ट बंगाल आसाम की तरफ, एक बिहार माइका बेल्ट, एक फिर और बिहार की है। सातवीं मध्य प्रदेश, उड़ीसा में और आखिरी आंध्र में है।

†श्री एस० सी० सामन्त : ये खनिज किन स्थानों में बड़े पैमाने पर केन्द्रित पाये जाते हैं ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : कुछ स्थानों में वे केन्द्रित हैं; अन्य स्थानों में नहीं हैं।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : क्या इन खनिजों की खोज का कार्य कोई पृथक् विभाग करता है या 'भूतत्वीय सर्वेक्षण' को विस्तृत कार्य दिया गया है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : खनिजों का इस प्रकार का सर्वेक्षण और अनुसन्धान साधारणतया विभिन्न विभागों द्वारा किया जाता है। परन्तु अणु-शक्ति खनिजों के सर्वेक्षण के सम्बन्ध में, चूंकि वे एक विशेष प्रकार के होते हैं, स्वयं अणु-शक्ति विभाग का एक भूतत्वीय सर्वेक्षण उपविभाग (सेक्शन) है जो बहुत बड़ा है और अधिकाधिक बड़ा होता जा रहा है। फिर भूतत्वीय सर्वेक्षण तो है ही; और फिर प्राकृतिक संसाधन मंत्रालय है जो तेल में अभिरुचि रखता है और यह कार्य कर रहा है।

†श्री एस० सी० सामन्त : यूरेनियम की बड़े पैमाने पर खोज के लिए क्या कदम उठाये गये हैं जो कि एक स्थान में केन्द्रित नहीं मिलता है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मैंने अभी-अभी नौ क्षेत्र-दलों (फील्ड पार्टीज) की एक सूची पढ़कर सुनाई थी जो इस कार्य से सम्बन्धित हैं।

श्रीमती कमलेन्दुमति शाह : क्या मैं जान सकती हूँ कि हिमालय में भी कोई पार्टी रेडियोएक्टिव मिनेरल्स की खोज करने के वास्ते भेजी गई है ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : खास हिमालय में तो इस वक्त नहीं है लेकिन उसके आस-पास यह पार्टीज जरूर गई हैं।

श्रीमती कमलेन्दुमति शाह : क्या मैं जान सकती हूँ कि वह कौन-कौन से स्थान हैं जहां पर यह पार्टीज गई हैं ?

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्या स्थानों के नाम जानना चाहती हैं ?

†श्रीमती कमलेन्दुमति शाह : हां, श्रीमान। क्या मैं स्थानों का नाम जान सकती हूँ ?

†उपाध्यक्ष महोदय : जहां तक इस तरह के ब्यौरे का सम्बन्ध है, वह सम्बन्धित विभाग से पूछ-ताछ कर सकती हैं और जानकारी प्राप्त कर सकती हैं। माननीय सदस्यों को इस सभा में ऐसी जानकारी प्राप्त करने के लिए नहीं आना चाहिए।

†श्री केलप्पन : क्या किसी ऐसे क्षेत्र का संकेत किया जा सकता है जिसमें ये खनिज प्रचुर मात्रा में विद्यमान हों ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न पहले ही पूछा जा चुका है।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : यद्यपि विगत वर्षों लगभग सौ वर्ष या ऐसी ही कोई अवधि के दौरान में 'भूतत्वीय सर्वेक्षण' ने पर्याप्त दक्षता से कार्य किया है और जो कुछ भी कार्य किया गया वह दक्ष रहा है, फिर भी उन्होंने वह कार्य बहुत विस्तारपूर्वक और गहराई के साथ नहीं किया। मैं सौ वर्ष की पूरी अवधि की बात कह रहा हूँ। इसलिए, यद्यपि हमें भारत के भूतत्वों का सामान्य ज्ञान है और हम जानते हैं कि

†मूल अंग्रेजी में

कोयला, लोहा आदि जैसे खनिज कहां-कहां पाये जाते हैं फिर भी यह कार्य बहुत विस्तारपूर्वक किया जाना है। अब वह कार्य विस्तारपूर्वक किया जा रहा है। विशेषकर अणुशक्ति आयोग अपने प्रयोजन के लिये यह कार्य बहुत विस्तारपूर्वक कर रहा है। इसलिए यदि उसे कोई नई चीजें मिलेंगी तो वह हमें उनकी सूचना देगा। संभवतः लोक-सभा को स्मरण होगा कि देश के संसाधनों का पता लगाने के लिए समस्त भारत में बड़े पैमाने पर खनिज सर्वेक्षण या अनुसंधान का निर्देश राष्ट्रपति के अभिभाषण में है।

† श्री कामत : क्या रेडियमधर्मी (रेडियो एक्टिव) खनिजों की यह खोज हमारे ही राष्ट्रजनों द्वारा की जा रही है अथवा हमने विदेशियों का सहयोग अथवा सहायता आमंत्रित की है और यदि हां, तो वह सहायता करने वाले किस राष्ट्र के हैं ?

† श्री जवाहरलाल नेहरू : जहां तक रेडियमधर्मी (रेडियो एक्टिव) खनिजों का सम्बन्ध है, मैं समझता हूँ कि कोई भी विदेशी नहीं है। परन्तु मैं समझता हूँ कि बम्बई स्थित अणुशक्ति विभाग में, जो कि इन खनिजों का कार्य करता है, सर्वेक्षण का नहीं, कुछ प्राध्यापक अवश्य हैं।

अम्बर चर्चा

† *२३०. श्री बी० के० दास : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कार्वे समिति के प्रतिवेदन पर अपने संकल्प में खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड द्वारा अम्बर चर्खों के कार्यकरण के विभिन्न पहलुओं की जांच करने के लिए एक दल की नियुक्ति के लिए किए गए प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो दल की रचना कैसी होगी और उसके निर्देशपद क्या होंगे ?

† उत्पादन मंत्री के सभासचिव (श्री आर० जी० दुबे) : (क) जी, हां।

(ख) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १२]

† श्री बी० के० दास : क्या मैं पूछ सकता हूँ कि अब इन अम्बर चर्खों के सम्बन्ध में सरकार की जानकारी में कौन-कौन से दोष आये हैं ?

† श्री आर० जी० दुबे : दोष अप्रैल तक मालूम होंगे।

† श्री बी० के० दास : क्या प्रस्तावित समिति द्वारा विचार किए जाने के पूर्व इस चर्खों के कार्यकरण को पूर्ण अवसर दिया जायगा ?

† श्री आर० जी० दुबे : जी, हां। यही कारण है कि अग्रिम योजना भी मंजूर कर दी गई है और पूरे जोर से चल रही है।

† श्री बी० के० दास : उस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि मंजूर की गई है ?

† श्री आर० जी० दुबे : लगभग १७,००,००० रुपये के अनुदान मंजूर किए गए हैं और १२,००,००० रुपये के ऋण भी मंजूर किये गये हैं ?

† श्री कृष्णाचार्य जोशी : अम्बर चर्खा कितने केन्द्रों में कार्य कर रहा है ?

† श्री आर० जी० दुबे : विचार यह है कि जब योजना पूरे जोर से चालू हो जायगी तो १५ विद्यालय और १०० परिश्रमालय होंगे।

लौह-अयस्क

† *२३४. श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

† मूल अंग्रेजी में

(क) वे कौन से राज्य हैं जिनसे लौह अयस्क आता है और वे कौन से बन्दरगाह हैं जिनसे उसका निर्यात किया जाता है; और

(ख) क्या सैलम से लौह-अयस्क का निर्यात करने के लिए कोई कदम उठाए जा रहे हैं ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) लौह-अयस्क मुख्यतया बिहार, उड़ीसा, आन्ध्र, मैसूर, मद्रास और बम्बई में पाया जाता है और मुख्यतया कलकत्ता, विजगापट्टम, काकीनाडा, मसौलीपट्टम, मद्रास और बम्बई के बन्दरगाहों से निर्यात किया जाता है।

(ख) सैलम में चुम्बिज (मैगनेटाइट) धातु उत्पन्न होता है। परन्तु जब तक कि शोणितिज (हेमाटाइट) धातु पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है ऐसी धातु की कोई मांग नहीं है।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : हमें मालूम हुआ है कि चूंकि निर्यात गोआ से बाहर नहीं जा रहा है इस लिए चुम्बिज (मैगनेटाइट) धातु की भी बहुत मांग है। यदि ऐसा है तो क्या सैलम की खानों से इस धातु का सारकृत चुम्बिज (मैगनाटाइट कनसेन्ट्रेट) निकालने का प्रयत्न किया जा रहा है ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : जी नहीं।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : माननीय वाणिज्य मंत्री की इस अच्छी घोषणा की दृष्टि से कि सैलम में नीवेली लिगनाइट पर आधारित एक इस्पात संयंत्र होगा, क्या ऐसे संयंत्र की स्थापना के लिए कोई प्रारम्भिक योजनाएँ बनाई जा रही हैं ?

†श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : मैंने जो वक्तव्य दिया था वह यह था कि हम सैलम तथा अन्य स्थानों में एक निम्न उदग्र भट्टी (लो शैफ्ट फर्नेस) के उपयोग की संभावनाओं की खोज कर रहे हैं परन्तु शर्त यह है कि भूरा कोयला (लिगनाइट) पर्याप्त मात्रा में और सन्तोषजनक रूप में उपलब्ध हो।

अमेरिका स्थित चीनियों का प्रत्यावर्तन

†*२३५. श्री श्रीनारायण दास : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चीन और संयुक्त राज्य अमेरिका की सहमत घोषणा के अनुसार वाशिंगटन स्थित भारतीय दूतावास को अमेरिका स्थित चीनियों के, जो चीन जाने के लिए सहायता चाहते हैं, प्रत्यावर्तन के मामले में जो सहायता देनी है वह किस प्रकार की होगी ?

†वैदेशिक कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : वह सहायता दो प्रकार की है, प्रतिनिधानात्मक और वित्तीय। दूतावास किसी भी चीनी राष्ट्रजन की ओर से, जो उसे यह सूचित करे कि वह चीन वापस जाना चाहता है परन्तु उसको जाने में अड़चन हो रही है, संयुक्त राज्य अमेरिका की सरकार से प्रतिनिधान कर सकेगा। दूतावास ऐसे चीनी राष्ट्रजनों को वित्तीय सहायता भी दे सकेगा जिन्हें अपने चीन लौटने का खर्च वहन करने में कठिनाई हो।

†श्री श्रीनारायण दास : क्या इस समझौते के बाद से अभी तक कुछ चीनी राष्ट्रजन चीन को प्रत्यावर्तित कर दिये गये हैं ?

†श्री अनिल के० चन्दा : हमारे वाणिज्य दूतावासों में बहुत से आदमियों ने अपने नाम दर्ज कराये हैं परन्तु मैं यह नहीं कह सकता कि उनमें से कोई वास्तव में प्रत्यावर्तित कर भी दिया गया है।

†श्री श्रीनारायण दास : मैं जानना चाहता हूँ कि जो वित्तीय उत्तरदायित्व हमने लिया है क्या उसका प्रतिदान चीन सरकार द्वारा किया जायगा ?

†श्री अनिल के० चन्दा : इस सम्बन्ध में व्यय वहन करने के लिए चीनियों ने हमारे हाथ में पचास हजार डालर सौप दिये हैं।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : कितने चीनी वास्तव में प्रत्यावर्तित किए जा चुके हैं ?

†श्री अनिल के० चन्दा : मैं कह चुका हूँ कि मैं वह बतासकने की स्थिति में नहीं हूँ ।

†श्री कामत : क्या हमारा वाशिंगटन स्थित दूतावास दोनों ओर के प्रत्यावर्तन में सहायता करेगा अर्थात् अमेरिका से चीनी नागरिकों का चीन को प्रत्यावर्तन और अमेरिकी नागरिकों का चीन से अमेरिका को प्रत्यावर्तन ?

†श्री अनिल के० चन्दा : नहीं, श्रीमान । इस विषय पर जेनेवा समझौते के अनुसार हमारी सहायता अमेरिका स्थित चीनी राष्ट्रजनों के सम्बन्ध में ही चाही गई है । जहां तक चीन स्थित अमेरिकी राष्ट्रजनों का सम्बन्ध है, आवश्यक कार्यवाही ब्रिटिश दूतावास द्वारा की जाती है ।

कोयला उत्पादन

†*२३६. श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५५ का कोयले का उत्पादन १९५४ के उत्पादन की तुलना में कैसा है ?

†उत्पादन मंत्री के सभासचिव (श्री आर० जी० दुबे) : १९५५ में कोयले का उत्पादन ३६०.२१ लाख टन था जब कि १९५४ में ३६०.८८ लाख टन था ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि द्वितीय योजना काल के अन्त तक उत्पादन ६०० लाख टन तक बढ़ाना है, क्या १९५६, १९५७ और १९५८ के लक्ष्यों का हिसाब लगाया गया है ?

†श्री आर० जी० दुबे : यह विषय अभी विचाराधीन है और उन वर्षों के लिए अभी तक निश्चित लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : क्या मैं जान सकता हूँ कि कितना कोयला निर्यात किया गया है और पहले के निर्यातों की तुलना में वह कैसा है ?

†श्री आर० जी० दुबे : निर्यात का प्रश्न भिन्न है । यदि पूर्व सूचना दी जाय तो उत्तर दिया जा सकता है ।

†श्री टी० बी० विट्टल राव : १९५५ में कोयले की मांग कितनी थी ?

†श्री आर० जी० दुबे : १९५५ में लगभग ४०० लाख टन की वास्तविक मांग थी ।

भारी बिजली उपकरण संयंत्र

†*२३७. श्री बंसल : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारी बिजली उपकरण संयंत्र के निर्माण के लिए एक ब्रिटिश कम्पनी के साथ किए गए करार का पाठ लोक-सभा पटल पर रखा जायगा ;

(ख) क्या वह परियोजना द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में पूरी हो जायगी ; और

(ग) क्या प्रस्तावित वस्तुओं में से कुछ ऐसी भी हैं जो देश में अभी भी निर्मित की जा रही हैं ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) करार की प्रतियां संसद् पुस्तकालय में रखी जा चुकी हैं ।

(ख) आशा है कि वह कारखाना लगभग पांच वर्ष की अवधि में उत्पादन प्रारम्भ कर देगा और उसका अपनी पूरी उत्पादन सामर्थ्य तक विकास आगामी सात वर्ष की अवधि में होगा ।

(ग) सरकारी कारखाना यथासंभव ऐसी वस्तुओं का निर्माण नहीं करेगा जो देश की वर्तमान इकाइयों में निर्मित की जा रही हैं।

†श्री बंसल : क्योंकि फैक्टरी में लगभग पांच वर्ष के पश्चात् उत्पादन प्रारम्भ होगा और इस में पूरा उत्पादन प्रारम्भ होने में सात वर्ष लग जायेंगे, तो क्या अन्तरिम काल में बिजली का सामान बनाने के लिये सरकार के पास कोई योजना है ?

†श्री सतीश चन्द्र : यदि हम तेज से तेज गति से भी काम करें तब भी फैक्टरी के चालू करने में पांच वर्ष लग जायेंगे और यह काम किया जा रहा है। इस फैक्टरी को बनाने के निर्णय से पहले एक समिति बनाई गई थी कि वह विस्तृत रूप से यह जांच करे कि इस क्षेत्र में गैर सरकारी उद्योग की कितनी क्षमता है और वह क्या कुछ बना सकता है और सरकार को क्या-क्या बनाना चाहिये आदि।

†श्री बंसल : इस फैक्टरी को लगाने में कुल कितनी पूंजी लगेगी ?

†श्री सतीश चन्द्र : अनुमानतः लगभग २५ करोड़ रुपये।

†श्री बंसल : इसमें से कितनी पूंजी भारतीय और कितनी पूंजी विदेशियों की होगी ?

†श्री सतीश चन्द्र : यह सब बातें करार में उल्लिखित हैं। फैक्टरी की इमारत तथा कार्यालयों पर लगभग ६ करोड़ रुपया लगेगा। यह भारतीय व्यय होगा। मशीनों और जारों आदि के क्रय में लगभग १० करोड़ रुपये लगेगे। इनका आयात किया जायगा। फिर इसके बाद कार्यवहन पूंजी भी होगी। मेरा विचार है इसमें से १० से १५ करोड़ रुपये तक विदेशों में व्यय करनी होगी।

†श्री बंसल : मेरा प्रश्न यह था कि इस कम्पनी की पूंजी में ब्रिटिश कम्पनियों का कितना भाग होगा ? मैं यह नहीं पूछ रहा था कि विदेशों में कितना व्यय किया जायगा।

†श्री सतीश चन्द्र : यह पूर्णतया सरकारी फैक्टरी होगी।

†श्री वेलायुधन : क्या सरकार ने विद्युत उपकरण संयंत्र की स्थापना के लिये किसी अन्य देश से भी बातचीत की थी कि वह सात वर्ष से पहले इसकी स्थापना कर सकता हो ?

†श्री सतीश चन्द्र : उसके लिये पूछ-ताछ की गई थी और लगभग १२ प्रतिशत इस कार्य को करने के लिये तैयार थे। बड़े विचार विमर्श और पत्र-व्यवहार के पश्चात् अन्त में इस कम्पनी का चुनाव किया गया है।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या ब्रिटिश कम्पनी को यह स्वतन्त्रता दी गई है कि वह जहां चाहे इस फैक्टरी को स्थापित करे और क्या अन्तिम रूप से स्थान का निश्चय हो गया है ?

†श्री सतीश चन्द्र : अभी तक कोई स्थल नहीं चुना गया है। प्राविधिक परामर्शदाताओं के प्रतिनिधियों ने देश का दौरा किया था और लगभग १४ राज्यों में विभिन्न स्थानों का निरीक्षण किया है, वे सरकार को सबसे उपयुक्त स्थान की सिफारिश करेंगे, किन्तु अन्तिम निर्णय सरकार को ही करना है।

†श्री राधा रमण : जब यह फैक्टरी बन जायगी और इसमें उत्पादन होना प्रारम्भ हो जायगा तब सरकार प्रति वर्ष कितने उत्पादन का लक्ष्य निर्धारित करेगी ?

†श्री सतीश चन्द्र : सूची में बहुत सी वस्तुएं सम्मिलित हैं। करार में इसका वर्णन है। इस करार की एक प्रति पुस्तकालय में रखी गई है। मुख्यतया फैक्टरी में बिजली के जेनरेटर, ट्रांसफार्मर, नदी घाटी, परियोजनाओं के लिए हाईड्रालिक टरबाइन्स तथा रेलों के लिये ट्रेक्शन उपकरण आदि बनाये जायेंगे।

†श्री राधा रमण : मैं केवल उत्पादन की कुल राशि जानना चाहता हूँ ।

†श्री सतीश चन्द्र : माननीय सदस्य करार पढ़ सकते हैं ।

†श्री के० के० बसु : क्या कोई ऐसा वचन दिया गया है कि सभी आवश्यक उपकरण एसोसियेटेड इलेक्ट्रीकल्स अथवा उनकी किसी ब्रिटिश अथवा अन्य शाखा द्वारा जुटाया जायगा अथवा उसके लिये संसार भर के सभी देशों से टेंडर मांगे जायेंगे ?

†श्री सतीश चन्द्र : संसार के सभी देशों से टेंडर मांगे जायेंगे । वह केवल यह सलाह देंगे कि कौन-कौन सी विशेष मशीनरी आवश्यक है । यह भी सम्भव है एसोसियेटेड वाले भी टेंडर दें । किन्तु विशिष्ट बातें वही निर्धारित करेंगे । किन्तु सभी लोगों से टेंडर मांगने के बाद ही आदेश दिये जायेंगे ।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या भारत सरकार की विशेषज्ञ समिति तथा ब्रिटिश कम्पनी एसोसियेटेड इलेक्ट्रीकल्स के रामगंदम, हैदराबाद में जाने के शीघ्र ही बाद हैदराबाद की सरकार ने वहां पर एक बिजलीघर बनाना प्रारम्भ कर दिया है तथा इस बात को देखते हुए क्या यह समझा जाय कि फैक्टरी के स्थान का निश्चय कर लिया गया है ?

†श्री सतीश चन्द्र : मैं ऐसे किसी विशेष स्थान के बारे में कुछ नहीं जानता ।

मधुमक्खी पालन

†२३८. श्री भक्त दर्शन : क्या उत्पादन मंत्री ७ दिसम्बर, १९५५ के तारांकित प्रश्न संख्या ५६६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) काश्मीर हिमालय प्रदेश, उत्तर प्रदेश, पश्चिमी बंगाल और आसाम में मधुमक्खी पालन केन्द्र खोलने की प्रस्थापना पर क्या कोई अन्तिम निर्णय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन स्थानों पर वे केन्द्र खोले गये हैं, या उनको खोलने के लिये आदेश दिये गये हैं ?

†उत्पादन मंत्री के सभासचिव (श्री आर० जी० दुबे) : (क) तथा (ख). जी हां । इन राज्यों में अब केन्द्र खोल दिए गए हैं । प्रत्येक राज्य में पांच-पांच शाखाएं खोलने के लिए पैसा भी भेज दिया गया है । कर्मचारियों के प्रशिक्षण का कार्य हो रहा है ।

अभी तक उत्पादन केन्द्रों का संगठन कहां-कहां हुआ अथवा हुआ भी या नहीं, इस विषय में सूचना उपलब्ध नहीं है ।

†श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूँ कि जिन स्थानों का निर्वाचन किया जायेगा उनको केन्द्रीय खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड चुनेगा या राज्य सरकारों से भी इस बारे में कोई परामर्श किया जायेगा ?

†श्री आर० जी० दुबे : यह काम केन्द्रीय खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड द्वारा किया जायेगा लेकिन इस मामले में स्टेट गवर्नमेंटों से भी सलाह मशविरा (परामर्श) किया जायेगा ।

†श्री भक्त दर्शन : क्या सरकार ने इस बात पर भी विचार किया है कि विशेषकर उत्तर प्रदेश के पांच पर्वतीय जिलों के लिए केवल एक ही उत्पादन केन्द्र काफी नहीं होगा ? और क्या यह आशा की जा सकती है कि भविष्य में और भी केन्द्र खोले जायेंगे ?

†श्री आर० जी० दुबे : हाल ही में उत्तर प्रदेश के रीजन के लिए एक सर्वेअर नियुक्त किया गया है और वह इस चीज की भी जांच करेगा ।

†श्री भक्त दर्शन : क्या यह निश्चित रूप से बताया जा सकेगा कि यह उत्पादन कार्य कब से प्रारम्भ हो जायेगा ?

†श्री आर० जी० दुबे : जैसा कि मैं ने पहले कहा, फील्ड में सभी तरफ प्रोग्रेस (उन्नति) हो रही है। ट्रेनिंग देने के बाद सेंटर्स खोले जायेंगे। ऐसी आशा की जा सकती है कि इस साल में यह चीज शुरू हो जायेगी।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

इलमेनाईट

†*२१६. श्री बी० पी० नायर : क्या प्रधान मंत्री १५ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८७७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ट्रावनकोर-कोचीन के काजहा कुट्टम क्षेत्र में पाई गई इलमेनाईट की रेत का कोई विश्लेषण किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम रहा है; और

(ग) क्या सरकार ट्रिवेंड्रम तालुक के अल्तीपरा पाकुट्टी (काजहा कुट्टम क्षेत्र में) पाई गई रेत का, जिसमें इलमेनाईट के चिन्ह पाये गये हैं, उपयोग करने का कोई इरादा रखती है ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). काजहा कुट्टम पाई गई खनिज युक्त रेत के कुछ खंडों में ५६.६ प्रतिशत इलमेनाईट और ३.१ प्रतिशत मोनाजाईट मिला है किन्तु सब मिला कर वहां की रेत में इलमेनाईट का अंश औसतन ३२ प्रतिशत है और मोनाजाईट का ०.५ प्रतिशत।

(ग) नहीं, क्योंकि कई इससे भी अधिक सम्पन्न तथा बड़े निक्षेप हैं जहां से रेत निकाली जा रही है।

खान मार्किट

†*२१७. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या पुनर्वासि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को नई दिल्ली खान मार्किट के किराएदारों की संस्था की ओर से कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है जिस में कहा गया हो अथवा प्रतिनिधिमंडल मिला है जिसने यह मांग की हो कि वहां की दुकानों और मकानों का नीलाम बन्द कर दिया जाय; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस मामले में क्या कार्यवाही की है ?

†पुनर्वासि उपमंत्री (श्री ज० के० भोंसले) : (क) जी, हां।

(ख) विषय विचाराधीन है।

बर्मा स्थित भारतीय

†*२३१. श्री यू० एम० त्रिवेदी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बर्मा स्थित भारतीयों के लिये भारत में रुपया भेजने की सुविधाओं को कुछ कम कर दिया गया है;

(ख) क्या बर्मा में रहने वाले भारतीयों को अपनी बर्मा में कमायी गयी आय से भारत में अपनी जिम्मेदारियों को निभाने की इजाजत है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने उनको ये सुविधायें दिलाने के लिये क्या कार्यवाही की है ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्री अनिल के० चन्दा) : (क) और (ख). हां। मुख्यतया बर्मा सरकार की विदेशी मुद्रा सम्बन्धी विकट स्थिति के कारण उन्हें बाहर रुपया भेजने की सुविधाओं को कम करना

पड़ा है। ऐसी सुविधाओं को प्राप्त करने की प्रक्रिया अधिक सुस्पष्ट बना दी गई है और बाहर भेजी जाने वाली राशि पर कठोर नियन्त्रण लगा दिया गया है।

(ग) बर्मा स्थित हमारे दूतावास ने बर्मा की सरकार से इस विषय पर बातचीत प्रारम्भ की है।

उत्तर प्रदेश की बाढ़-नियंत्रण योजनाएँ

†*२३२. श्री आर० एन० सिंह : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार ने बाढ़ नियंत्रण योजनाओं के लिये प्रथम पंचवर्षीय योजना के अधीन अब तक कितनी धन राशि उत्तर प्रदेश के लिये नियत की है ?

†सिंचाई तथा विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : सन् १९५४-५५ में ऋण के रूप में ३५ लाख रुपये दिये गये थे। १९५५-५६ के लिये ऋण दिये जाने अभी बाकी हैं।

कागज उद्योग

†*२३३. श्री तुलसी दास : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने नवम्बर, १९५५ में द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कागज तथा उसके गूदे के उद्योग के वैज्ञानिक ढंग पर विकास के प्रश्न पर विचार करने के लिए कोई मण्डल नियुक्त किया था; और

(ख) यदि हां, तो क्या उस मण्डल ने सरकार को कोई रिपोर्ट दी है ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, हां।

(ख) इस ने अभी कार्य करना आरम्भ नहीं किया है।

भारत-पाकिस्तान बाढ़ आयोग

†*२३६. श्री डी० सी० शर्मा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री १५ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ८७८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या उस के बाद से भारत-पाकिस्तान बाढ़ आयोग के निर्माण के बारे में कोई प्रगति हुई है ?

†सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : भारत-पाकिस्तान बाढ़ आयोग बनाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। प्रस्ताव केवल पूर्वी क्षेत्रों में बाढ़ को रोकने में दोनों सरकारों के सहयोग का है। इसमें यह विचार था कि दोनों देशों के मंत्रियों की एक बैठक बुलाई जाये किन्तु अभी तक कोई ऐसी बैठक नहीं हुई है।

पटसन की मिलें

†*२४०. श्री बी० के० दास : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अभी तक पटसन की कितनी मिलों ने अपनी मशीनरी को आधुनीकरण कर लिया है; और

(ख) इस आधुनीकरण के फलस्वरूप उत्पादन व्यय कहां तक कम हुआ है और उत्पादों में कहां तक सुधार हुआ है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) ३३ मिलों ने कहा है कि उन्होंने उनमें से कुछ ने आंशिक रूप में—अर्पने प्रारम्भिक तथा कताई अनुभागों का आधुनीकरण किया है।

(ख) ठीक-ठीक सूचना उपलब्ध नहीं हो सकी है क्योंकि प्रत्येक मिल में व्यय की बचत तथा उत्पादों

में सुधार भिन्न-भिन्न है। तथापि, कहा जाता है कि आधुनिक कताई मशीन की उपज २५ प्रतिशत अधिक हो गई है।

शल्य चिकित्सा उपकरण

†*२४१. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में शल्य चिकित्सा उपकरणों का औसतन वार्षिक उत्पादन कितना है और उनकी मांग कितनी है; और

(ख) इन उपकरणों के निर्माण की व्यवस्था का विकास करने के लिए अभी तक क्या कार्यवाही की गई है अथवा निकट भविष्य में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख). एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १३]

दुर्लभ तथा विचित्र वस्तुओं का निर्यात

†*२४२. श्री तुलसीदास : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४-५५ और १९५५-५६ में कुल कितने मूल्य की दुर्लभ तथा विचित्र वस्तुओं का निर्यात किया गया;

(ख) किस देश को कितने मूल्य की वस्तुएं भेजी गईं तथा प्रत्येक प्रकार की वस्तु के निर्यात का कुल कितना मूल्य है; और

(ग) ऐसी वस्तुओं के निर्यात को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) तथा (ख). यह जानकारी सरकारी आंकड़ों में अलग-अलग नहीं लिखी जाती।

(ग) १०० वर्ष से पुरानी दुर्लभ तथा विचित्र पुरावस्तुओं के निर्यात का नियन्त्रण प्राचीन वस्तुएं (निर्यात नियन्त्रण) अधिनियम, १९४७ के अनुसार किया जाता है। अन्य सभी दुर्लभ तथा विचित्र पुरावस्तुओं के निर्यात पर कोई नियन्त्रण नहीं है। प्राचीन तथा दुर्लभ तथा विचित्र हस्तशिल्पों के निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिये सरकार ने सदा ऐसी वस्तुओं को अपने व्यापारिक समझौतों में सम्मिलित किया है तथा उनको विदेशों की प्रदर्शनियों तथा प्रदर्शनकक्षों में रखा है। सरकार हस्तशिल्पों के निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिये एक निर्यात संवर्धन परिषद बनाने का भी विचार कर रही है।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड

†*२४३. श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिन्दुस्तान मशीन टूल्स में, इस समय कितनी खराद बनती हैं;

(ख) क्या खराद के अतिरिक्त अन्य औजारों के निर्माण की कोई व्यापक योजना है; और

(ग) यदि हां, तो कार्यक्रम क्या है तथा लक्ष्य क्या है ?

†उत्पादन उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) इस समय ५० खरादों के पुर्जों का निर्माण विभिन्न स्तरों पर है। इन पुर्जों से एकत्रित की गई ५ खरादें जुलाई, १९५६ तक देने के लिये तैयार होने की आशा है। दिसम्बर, १९५६ के अन्त तक लगभग ४० खरादों के बन जाने की आशा है।

(ख) और (ग). हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कार्यान्वित करने के लिये एक अस्थायी कार्यक्रम बनाया है। सरकार इस पर विचार कर रही है।

टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी

†*२४४. श्री डी० सी० शर्मा : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आज तक टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी लिमिटेड को सरकार ने कितनी धनराशि दी है;

(ख) क्या उत्पादन बढ़ा है; और

(ग) क्या ऋण अथवा अग्रिम धन का कोई भाग वापस दे दिया गया है ?

† उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो): (क) ८०८ करोड़ रुपये ।

(ख) जी नहीं, उत्पादन में प्रत्याशित वृद्धि १९५८ में ही होगी ।

(ग) जी, नहीं ।

पोर्टलैंड सीमेंट का आयात

†*२४५. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पोर्टलैंड सीमेंट के आयात के सम्बन्ध में कोई निर्णय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो आयातकों के लिये न्यूनतम तथा अधिकतम कितना कोटा निश्चित किया गया है;

(ग) क्या सरकार को न्यूनतम सीमा को और कम करने के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है जिससे अधिक आयातकों को लाभ हो सके; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने, इस अभ्यावेदन पर कोई निर्णय किया है ?

† उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो): (क) और (ख). जी हां, सीमेंट के संभरण के प्रस्ताव मांगे गये हैं; और २५,००० टन की न्यूनतम मात्रा के प्रस्ताव स्वीकार योग्य होंगे ।

(ग) जी, हां ।

(घ) सरकार न्यूनतम सीमा को कम करने का विचार नहीं कर रही है ।

हाथियों का निर्यात

†६५. श्री इब्राहीम : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री उन देशों के नामों का विवरण लोक-सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिन्हें हाथी भेजे गये हैं ?

† वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात-मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी): अमरीका, पश्चिमी जर्मनी, इंगलैण्ड, नीदरलैण्ड, मिश्र, कनाडा तथा स्विट्ज़रलैण्ड ।

सामान का क्रय

†६६. श्री तुलसी दास : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिसमें निम्न बातें दी गयी हों;

(क) १९५५ में विदेशों से खरीदा गया सामान;

(ख) १९५५ में देश में से कौन-कौन सा सामान खरीदा गया; और

(ग) देश में बने सामान के क्रय को प्रोत्साहन देने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

† निर्माण, आवास और संभरण मंत्री (सरदार स्वर्ण सिंह) : (क) और (ख). अप्रैल से दिसम्बर १९५५ के बीच की अवधि के सम्बन्ध में एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है ।

[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १४]

- (ग) देसी भण्डारों को खरीदने के सम्बन्ध में की गई कार्यवाही इस प्रकार है :
- (१) प्रत्येक मामले के हिताहित के आधार पर अपेक्षतया अधिक मूल्य वाला देसी सामान खरीदना;
 - (२) आयात की गई वस्तुओं से और भारत में, आंशिक रूप से निर्मित वस्तुओं से बनाए गये सामान के क्रय को अधिमान देना;
 - (३) ऐसे सामान को कई वर्ष तक खरीदने का आश्वासन जो पहले बाहर से आता था परन्तु अब देश में बनने लगा है;
 - (४) यथासम्भव सामान के गुण प्रकार के स्तर में कमी परन्तु इतनी नहीं कि उनकी उपयोगिता कम हो जाय ।

फरीदाबाद उपनगर

†*६७. { श्री के० के० दास :
श्री डी० सी० शर्मा :

क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) फरीदाबाद उपनगर पर (वर्षवार) आज तक कुल कितनी धनराशि व्यय हुई है;
- (ख) कौन-कौन से विभिन्न प्रयोजन हैं, जिन पर यह धनराशि व्यय की गई थी;
- (ग) फरीदाबाद में आज तक कुल कितने शरणार्थियों को बसाया गया है;
- (घ) फरीदाबाद में अब तक कौन-कौन गैर-सरकारी उद्योग स्थापित हुये हैं; और
- (ङ) इन कारखानों में कुल कितने व्यक्ति काम पर लगाए गये हैं ?

†पुनर्वास उपमंत्री (श्री जे० के० भोंसले) : (क), (ख), (घ) और (ङ). लोक-सभा पटल पर तीन विवरण रखे जाते हैं । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १५]

(ग) फरीदाबाद में बसाये गये विस्थापित व्यक्तियों की कुल संख्या लगभग २३,००० है ।

रेशम उद्योग

†६८. श्री आर० एस० तिवारी : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) भारत में किन-किन स्थानों पर रेशम का उद्योग विद्यमान है ;
- (ख) किन-किन स्थानों पर सरकार रेशम के कीड़ों के पालने के लिये गवेषणा केन्द्र खोलने का विचार करती है; और
- (ग) क्या सरकार विदेशी रेशम के कीड़ों के लिये भी गवेषणा केन्द्र खोलने का विचार कर रही है?

†उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : (क) सेरिकलचर उद्योग देश के बहुत से भागों में फैला हुआ है परन्तु उनमें मैसूर, मद्रास, जम्मू तथा काश्मीर, पश्चिमी बंगाल, आसाम और बिहार मुख्य हैं ।

(ख) मैसूर, मद्रास, आसाम और पश्चिमी बंगाल में चार प्रादेशिक केन्द्र खोलने का निश्चय किया जा चुका है । काश्मीर में भी एक केन्द्र स्थापित करने पर विचार हो रहा है ।

(ग) केन्द्रीय रेशम बोर्ड विदेशी बीज के लिये एक केन्द्रीय संस्था बनाने पर विचार कर रहा है ।

भारत में पाकिस्तानियों का आगमन

†६९. सरदार हुक्म सिंह : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) वाहगा-अटारी स्थल मार्ग से नवम्बर और दिसम्बर, १९५५ तथा जनवरी, १९५६ में भारत में आये पाकिस्तानियों की क्या संख्या है; और
- (ख) इसी मार्ग से, इसी अवधि में पश्चिमी पाकिस्तान जाने वाले भारतीयों की क्या संख्या है ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) तीन महीनों में क्रमशः १७,६७७, २०,६१० तथा ६,५४७ व्यक्ति आए ।

(ख) तीन महीनों में क्रमशः २,६०७, ३,०५८ तथा ४५,७६८ व्यक्ति गए ।

†मूल अंग्रेजी में

भारत तथा पाकिस्तान सरकारों के बीच करार द्वारा पासपोर्ट तथा वीसा विनियमों को १९५५ तथा १९५६ में कई अवसरों पर उदार कर दिया गया था जिससे दोनों देशों में क्रिकेट तथा हाकी मैच जैसी खेलों तथा घोड़ों की नुमाइश में जाने वाले व्यक्तियों को सुविधा मिल सके। जनवरी १९५६ में लाहौर जाने वाले ४५,७६८ भारतीयों में से ४३,३७८ ने, लाहौर में पाकिस्तान तथा एम० सी० सी० के क्रिकेट टैस्ट मैच को देखने के लिये विशेष सुविधा का उपयोग किया था। नवम्बर तथा दिसम्बर १९५५ और जनवरी १९५६ में इसी प्रकार का कोई ऐसा अवसर नहीं था जिसके लिये पाकिस्तानियों को विशेष यात्रा सुविधायें दी जाती।

चाय

†१००. श्री इब्राहीम : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५-५६ में, भारत में इस समय (निर्यात के लिये तथा देश में खपत के लिये) चाय के औसत मूल्य क्या हैं;

(ख) इनकी तुलना में १९५५-५६ की उत्पादन लागत क्या है; और

(ग) इस की तुलना में १९५३ तथा १९५४ में उत्पादन लागत कितनी थी ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : (क) निर्यात तथा देश में खपत के लिए चाय के प्रति पाँड औसत नीलाम मूल्य निम्नलिखित हैं :

उत्तर भारत : (१९५५-५६ के मौसम में ३१ जनवरी १९५६ तक)

	रु०	आ०	पा०
(१) निर्यात	२	३	३
(२) देश में खपत			
चूरा	२	०	६
पत्ती	१	५	१
दक्षिण भारत : (पत्री वर्ष १९५५ के लिये)			
(१) निर्यात	२	४	६
(२) देश में खपत			
चूरा	१	१५	४
पत्ती	२	२	६

(ख) और (ग). उत्पादन लागत के सम्बन्ध में ठीक जानकारी नहीं मिलती।

पूर्वी पाकिस्तान से विस्थापित व्यक्तियों का आना

†१०१. श्री जी० पी० सिन्हा : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अब तक भारत में पूर्वी पाकिस्तान से आये लगभग कुल कितने शरणार्थियों को बसाया गया है ?

†पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : पूर्वी पाकिस्तान से लगभग ३६.६७ लाख शरणार्थी भारत में आये हैं जिनमें से लगभग ४.८२ परिवारों को जिनमें २१.५० लाख व्यक्ति थे पुनर्वास के लाभ दिये जा चुके हैं।

कृषि की भारी मशीनें

†१०२. श्री जी० पी० सिन्हा : क्या वाणिज्य और उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ऐसे कितने कारखाने हैं जो कृषि के भारी यन्त्र जैसे ट्रैक्टर आदि के निर्माण में लगे हुये हैं ?

†वाणिज्य और उद्योग तथा लोहा और इस्पात मंत्रों (श्री.टी० टी० कृष्णमाचारी) : इस समय कोई नहीं। परन्तु कुछ कम्पनियां बाहर से मंगाए गए पुर्जों से ट्रैक्टर बना रही हैं।

विदेशों में भारतीय

†१०३. चौधरी मुहम्मद शफी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चैकोस्लोवाकिया, यूगोस्लाविया, डेनमार्क, नार्वे तथा स्वेडन में भारतीयों की कितनी संख्या है; और

(ख) वे क्या पेशे करते हैं ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और यथा समय लोक-सभा पटल पर रख दी जायेगी।

पूर्वी बंगाल के विस्थापित व्यक्ति

†१०४. श्री एस० एम० घोष : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार ने पूर्वी बंगाल के विस्थापितों को त्रिपुरा राज्य में बसाने के लिए क्या कदम उठाये हैं अथवा उठा रही है ?

†पुनर्वास मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना) सामान्य पुनर्वास योजनाओं, जैसे भूमि का आवंटन, छोटे शहरी ऋण, तथा व्यावसायिक केन्द्रों की स्थापना, के अतिरिक्त केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन से हाल ही में त्रिपुरा राज्य में रेमा-सरमा घाटी का पर्यवेक्षण करने को कहा गया है। केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन की रिपोर्ट के अनुसार लगभग ८०,००० एकड़ भूमि को फिर खेती योग्य बनाए जाने की सम्भावना है। चूंकि यह क्षेत्र अग्रगम्य है तथा घने जंगलों से ढका हुआ है, भूमि के कृश्यकरण में समय लगने की सम्भावना है।

अपहृत स्त्रियों की पुनः प्राप्ति

†१०५. { श्री कृष्णाचार्य जोशी :
श्री डी० सी० शर्मा :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारत तथा पाकिस्तान में सन् १९५५ में कुल कितनी अपहृत स्त्रियां बरामद हुईं; और
(ख) इसी काल में दोनों देशों को कितनी-कितनी स्त्रियां वापस लौटायी गयीं ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) सन् १९५५ में भारत तथा पाकिस्तान में बरामद की गई स्त्रियों की संख्या क्रमशः १,१६८ और ३१५ है।

(ख) इसी काल में दोनों देशों को वापस लौटायी गई स्त्रियों की संख्या क्रमशः ६०० और २६७ है।

सीमान्त घटनाएं (पंजाब, कश्मीर और राजस्थान)

†१०६. सरदार इकवाल सिंह : क्या प्रधान मंत्री ७ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ३४३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब, कश्मीर और राजस्थान की भारत-पाकिस्तान सीमाओं पर १५ नवम्बर, १९५५ से अब तक कुल कितनी सीमान्त घटनाओं की अधिकृत रूप से सूचना मिली है;

(ख) ये घटनायें किस प्रकार की थीं; और

(ग) इनमें से कितनी ऐसी घटनाएं दोनों सरकारों के मध्य मैत्रीपूर्ण तरीके से तय की गयीं ?

† प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू): (क) से (ग). १५ नवम्बर, १९५५ से १५ जनवरी, १९५६ तक पंजाब की सीमा से किसी घटना की सूचना नहीं मिली है।

राजस्थान की सीमा से तीस घटनाओं की सूचना मिली है। इनमें से अधिकतर छोटी घटनाएं थीं जिनमें छोटी मोटी चोरियां तथा जानवरों का चुराया जाना सम्मिलित है। किन्तु भारतीय प्रजाजनों को भगा ले जाने के कुछ मामले भी हैं।

राजस्थानी अधिकारियों ने इन घटनाओं के सम्बन्ध में पाकिस्तानी अधिकारियों से बातचीत की। कुछ मामलों में भगाये गये लोग तथा चुराये गये ढोर पाकिस्तानी अधिकारियों द्वारा वापस कर दिए गए हैं। शेष मामलों के सम्बन्ध में राजस्थानी अधिकारी बराबर बात कर रहे हैं।

जम्मू, पश्चिमी पाकिस्तान क्षेत्र तथा युद्ध-विराम रेखा के सम्बन्ध में सूचना संकलित की जा रही है तथा यथा शीघ्र ही लोक-सभा पटल पर रक्खी जाएगी।

पंजाब तथा पेप्सू में निष्क्रान्त व्यक्तियों के मकान

† १०७. सरदार इकबाल सिंह : क्या पुनर्वास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पंजाब तथा पेप्सू में निष्क्रान्तों द्वारा छोड़ी गयी कितने एकड़ कृष्य भूमि तथा कितने देहाती व शहरी मकान स्थायी रूप से आवंटित कर दिए गये हैं; और

(ख) इस कार्य में शीघ्रता करने के लिये सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गये हैं ?

† पुनर्वास मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : (क)

	पंजाब में	पेप्सू में
(१) स्थायी रूप से आवंटित कृष्य भूमि	११,६८,३६७	१,६७,६५२
	मान्य एकड़	मान्य एकड़
(२) स्थायी रूप से आवंटित देहाती मकान	३२,४४४	१,४७२
(३) स्थायी रूप से आवंटित शहरी मकान	४८२	१६५

(ख) पंजाब और पेप्सू में निष्क्रान्त कृष्य भूमि तथा देहाती मकानों के स्थायी अधिकारों के हस्तान्तरण के सम्बन्ध में भारत सरकार ने विशेष कर्मचारी-वर्ग की स्वीकृति दी है तथा कुछ ही महीनों में यह काम पूरा हो जाने की आशा है।

प्रतिकर के अभ्यावेदनों के शीघ्र निर्णयन के साथ आवंटनीय शहरी निष्क्रान्त मकानों के स्थायी आवंटन में शीघ्रता की जा रही है। निष्क्रान्त सम्पत्ति के मूल्यांकन के लिये भी मूल्यांकन कर्मचारी-वर्ग की संख्या बढ़ायी जा रही है।

नमक

† १०८. सरदार इकबाल सिंह : क्या उत्पादन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि कुछ राज्यों में अब भी नमक के मूल्यों पर नियंत्रण है; और

(ख) यदि हाँ, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं ?

† उत्पादन मंत्री (श्री के० सी० रेड्डी) : (क) और (ख). नमक पर पंजाब, उत्तर प्रदेश, मद्रास, आन्ध्र, अजमेर, मध्य प्रदेश, दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, मध्य भारत, उड़ीसा, आसाम, भोपाल तथा विन्ध्य प्रदेश के राज्यों में नियंत्रण है।

दैनिक संक्षेपिका

[शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६]

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

१८७-२०६

तारांकित
प्रश्न संख्या

२११	टाइपराइटर ...	१८७-८८
२१२	हथकरघा कपड़े का निर्यात	१८८-८९
२१३	मध्यम-आय वर्ग आवास योजना ...	१८९-९०
२१४	कोयले का स्टॉक ...	१९०-९१
२१५	छोटे पैमाने के उद्योग	१९१-९२
२१८	पाकिस्तान के विमानों द्वारा सीमा उल्लंघन	१९२-९३
२१९	सीमा विवाद ...	१९३-९४
२२०	काफी के पौधे	१९४
२२१	काफ़ी बोर्ड ...	१९५
२२२	रुई के वायदे के सौदे	१९५-९६
२२३	कागज़ उत्पादन ...	१९६-९७
२२४	निष्क्राम्य सम्पत्ति करार	१९७-९८
२२५	सिन्दरी उर्वरक कारखाना	१९८-९९
२२६	भारतीय रंग उद्योग	२००
२२७	लोहा तथा इस्पात उद्योग को ऋण	२००-०१
२२८	प्रेस संवाददाता ...	२०१-०२
२२९	रेडियो सक्रिय खनिज पदार्थ	२०२-०४
२३०	अम्बर चर्खा ...	२०४
२३४	लौह-अयस्क ...	२०४-०५
२३५	अमेरिका स्थित चीनियों का प्रत्यावर्तन	२०५-०६
२३६	कोयला उत्पादन ...	२०६
२३७	भारी बिजली उपकरण संयंत्र ...	२०६-०८
२३८	मधुमक्खी पालन ...	२०८-०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर

२०९-१६

तारांकित
प्रश्न संख्या

२१६	इलमनाईट (लोहे तथा टिटैनियम का ऑक्साईड)	२०९
२१७	खान मार्किट	२०९
२३१	बर्मा स्थित भारतीय	२०९-१०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

तारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
२३२	उत्तर प्रदेश की बाढ़ नियंत्रण योजनायें	२१०
२३३	कागज उद्योग	२१०
२३६	भारत-पाकिस्तान बाढ़ आयोग	२१०
२४०	पटसन की मिलें ...	२१०-११
२४१	शल्य चिकित्सा उपकरण	२११
२४२	दुर्लभ तथा विचित्र वस्तुओं का निर्यात	२११
२४३	हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड	२११
२४४	टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी	२१२
२४५	पोर्टलैंड सीमेंट का आयात	२१२
अतारांकित		
प्रश्न संख्या		
६५	हाथियों का निर्यात ...	२१२
६६	सामान का क्रय ...	२१२-१३
६७	फरीदाबाद उपनगर...	२१३
६८	रेशम उद्योग	२१३
६९	भारत में पाकिस्तानियों का आगमन ...	२१३-१४
१००	चाय	२१४
१०१	पूर्वी पाकिस्तान से विस्थापित व्यक्तियों का आना	२१४
१०२	कृषि की भारी मशीनें	२१५
१०३	विदेशों में भारतीय ...	२१५
१०४	पूर्वी बंगाल के विस्थापित व्यक्ति	२१५
१०५	अपहृत स्त्रियों की पुनः प्राप्ति	२१५
१०६	सीमान्त घटनायें (पंजाब, कश्मीर और राजस्थान)	२१५-१६
१०७	पंजाब तथा पेप्सू में निष्क्रान्त व्यक्तियों के मकान	२१६
१०८	नमक	२१६

लोक-सभा वाद-विवाद

[भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही]

खण्ड १, १९५६

(१५ फरवरी से ३ मार्च, १९५६)

1st Lok Sabha
(XII Session)



बारहवां सत्र, १९५६

[खण्ड १ में अंक १ से १५ तक हैं]

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

विषय-सूची

[खंड १—१५ फरवरी, १९५६ से ३ मार्च, १९५६ तक]

	पृष्ठ
संख्या १—बुधवार, १५ फरवरी, १९५६	
राष्ट्रपति का अभिभाषण	१-५
अध्यक्ष महोदय से सन्देश	६
श्री नटेशन का निधन	६
विशेषाधिकार प्रश्न ...	६-७
विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति	७
स्थान प्रस्ताव—	
पुर्तगाली सशस्त्र सेना द्वारा भारतीय राज्यक्षेत्र का अतिक्रमण	८
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	८-१०
लोक प्रतिनिधित्व (दूसरा संशोधन) विधेयक	१०
प्रतिभूति संविदायें (विनियमन) विधेयक	११
नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक	११
दैनिक संक्षेपिका ...	१२-१५
संख्या २—गुरुवार, १६ फरवरी, १९५६	
श्री मेघनाद साहा का निधन	१७
दैनिक संक्षेपिका	१८
संख्या ३—शुक्रवार, १७ फरवरी, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
मनीपुर राज्य में गोली चलाना	१९
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	२०-२२, २३
ग़ैर-सकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
तैतालीसवां प्रतिवेदन ...	२१, ४६-४७
जीवन बीमा (आपातिक उपबन्ध) विधेयक	२१
बिक्री-कर विधियां मान्यीकरण विधेयक ...	२१-२२
पूँजी निर्गम (नियंत्रण का जारी रखना) संशोधन विधेयक	२२
जीवन बीमा निगम विधेयक	२२
लोक-सभा का कार्य	२३, ४६
विशेषाधिकार का प्रश्न	२३
लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक, ...	२४-४२
प्रवर समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	४३-४६
औद्योगिक सेवा आयोग के बारे में संकल्प	४७-६४
दैनिक संक्षेपिका	६५-६६

संख्या ४—शनिवार, १८ फरवरी, १९५६

कार्य मंत्रणा समिति—	पृष्ठ
इकतीसवां प्रतिवेदन	६८
प्रवर समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	६७—७०
खंड १—२६ ...	७०—८७
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	८७
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विधि जीवी परिषद् (राज्य विधियों का मान्यीकरण) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	८७—१०४
खंड १—२ और अनुसूची	१०४—०५
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव ...	१०५
स्वेच्छापूर्वक वेतन परित्याग (करारोपण से विमुक्ति) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१०५—०६
खंड १—२	१०६—०७
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	१०७
विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विधेयक—	
राज्य-सभा के संशोधनों पर विचार करने का प्रस्ताव	१०७—१०
भारतीय रेडक्रास सोसाइटी (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	११०—१३
खंड १—६ और अनुसूची १—३ ...	११३—१४
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	११४—१५
सेंट जान एम्ब्रूलेस एसोशिएसन (भारत) विधियों का स्थानान्तरण विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	११५—१६
खंड १—२ और अनुसूची ...	११६
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	११६—१७
अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	११७—२५
दैनिक संक्षेपिका	१२६
संख्या ५—सोमवार, २० फरवरी, १९५६	
आचार्य नरेन्द्र देव का निधन	१२७—२८
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१२६
कार्य मंत्रणा समिति—	
इकतीसवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	१२६
दो सदस्यों की नज़रबन्दी से रिहाई ...	१२६
राष्ट्रपति के अभिभाषण के सम्बन्ध में प्रस्ताव	१३०—७०
अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१७०—८३
खंडों पर विचार	१८३—८७
दैनिक संक्षेपिका	१८८

संख्या ६—मंगलवार, २१ फरवरी, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१८६-६०
भ्रष्टाचार निवारण (संशोधन) विधेयक—रायें	१६०
राज्य-सभा से संदेश	१६०
बहु-एकक सहकारी समितियों (संशोधन) विधेयक, १९५६	१६१
प्राक्कलन समिति	
उन्नीसवां प्रतिवेदन	१६१
अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था विधेयक—	
खण्ड	१६१-६३
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	१६३-६६
राष्ट्रपति का अभिभाषण सम्बन्धी प्रस्ताव	१६६-२३५
दैनिक संक्षेपिका	२३६-३७

संख्या ७—बुधवार, २२ फरवरी, १९५६

स्थगन प्रस्ताव—

कच्छ की खाड़ी के छाड़बेट में पाकिस्तानी सेना का बलात् प्रवेश	२३६-४१
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	२४१-४२
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
चालीसवां प्रतिवेदन	२४२
समिति के लिये निर्वाचन—	
दिल्ली विकास अस्थायी प्राधिकार	२४३
राष्ट्रपति का अभिभाषण सम्बन्धी प्रस्ताव	२४३-६१
दैनिक संक्षेपिका	२६२-६३

संख्या ८—गुरुवार, २३ फरवरी, १९५६

सदस्य की गिरफ्तारी के लिये वारण्ट	२६५
रेलवे आय-व्ययक का उपस्थापन	२६५-३१३
राष्ट्रपति का अभिभाषण सम्बन्धी प्रस्ताव	३१३-५६
दैनिक संक्षेपिका	३५७

संख्या ९—शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	३५६
राज्य-सभा से सन्देश	३५६
भारत लाख उपकर (संशोधन) विधेयक	३५६
राज्य पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन के बारे में याचिकाएं	३५६-६०
नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	३६०-७७
खण्ड २ और १	३७७
पारित करने का प्रस्ताव	३७७-७८
पूँजी निर्गम (नियंत्रण का जारी रखना) संशोधन विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	३७८-८५

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—

चवालीसवां प्रतिवेदन	...	३८५
भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक (नई धारा १७०क का रखा जाना)		३८५
भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक (नई धारा ४२७क का रखा जाना)		३८६
विधान-मंडलों की कार्यवाही (प्रकाशन-संरक्षण) विधेयक	...	३८६
मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक (धारा ६५, आदि के स्थान पर नई धारा रखना)—		
विचार करने का प्रस्ताव		३८६-४०१
अनुपूरक अनुदानों की मांगें		४०१
श्री काशी विश्वनाथ मन्दिर विधेयक—		
विचार करने का प्रस्ताव		४०१-०६
दैनिक संक्षेपिका	...	४०७-०८
संख्या १०—सोमवार, २७ फरवरी, १९५६		
श्री जी० वी० मावलंकर का निधन		४०९-१६
दैनिक संक्षेपिका		४१७
संख्या ११—मंगलवार, २८ फरवरी, १९५६		
श्री लालचन्द नवलराय का निधन		४१९
सभा-पटल पर रखे गये पत्र		४१९-२०
राष्ट्रपति से सन्देश		४२०
राज्य-सभा से सन्देश	...	४२०
भारतीय रूई उपकर (संशोधन) विधेयक		४२१
एक सदस्य की गिरफ्तारी		४२१
प्राक्कलन समिति—		
बीसवां प्रतिवेदन		४२१
समिति के लिये निर्वाचन		
राष्ट्रीय सेना छात्र दल की केन्द्रीय मंत्रणा समिति	...	४२१
कृषिउत्पाद (विकास तथा गोदामों में रखने की व्यवस्था) निर्गम विधेयक		४२१-२२
पूँजी निर्गम (नियंत्रण का जारी रखना) संशोधन विधेयक—		
विचार करने का प्रस्ताव		४२२-२३
खण्ड २, ३ और १	४४३
पारित करने का प्रस्ताव	...	४४३
बिक्री कर विधियां मान्यीकरण विधेयक		
विचार करने का प्रस्ताव		४४४-६३
दैनिक संक्षेपिका		४६४-६५
संख्या १२—बुधवार, २९ फरवरी, १९५६		
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	४६७
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—		
पैंतालीसवां प्रतिवेदन		४६७

प्रतिभूति संविदायें (विनियमन) विधेयक	४६७
विक्री-कर विधियाँ मान्यीकरण विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	४६८-८८
खण्ड २, ३ और १	४८६-६२
पारित करने का प्रस्ताव	४६२
सभा का कार्य	४६२
जीवन बीमा (आपातिक उपबन्ध) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	४६२-५१०
१९५६-५७ के सामान्य आय-व्ययक का उपस्थापन	५१०-३२
वित्त विधेयक	५३२
दैनिक संक्षेपिका	५३३
संख्या १३—गुरुवार, १ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	५३५
प्राक्कलन समिति—	
इक्कीसवां प्रतिवेदन	५३५
सभा का कार्य—	
बैठक का समय	५३५
१९५५-५६ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें	५३६...७६
विनियोग विधेयक	५७६
जीवन बीमा (आपातिक उपबन्ध) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	५७६-६१
दैनिक संक्षेपिका	५६२
संख्या १४—शुक्रवार, २ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	५६३-६४
राज्य-सभा से सन्देश	५६४
विनियोग विधेयक	५६४
जीवन बीमा (आपातिक उपबन्ध) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	५६५-६१२
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
पैंतालीसवां प्रतिवेदन	६१२
सामुदायिक परियोजनाओं तथा राष्ट्रीय विस्तार सेवा योजनाओं	
की जांच के लिये समिति की नियुक्ति के बारे में संकल्प	६१३-३५
मद्य निषेध के लिये अंतिम तिथि निश्चित करने के बारे में संकल्प	६३५
दैनिक संक्षेपिका	६३६
संख्या १५—शनिवार, ३ मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव	६३७-३८
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	६३६

वित्त विधेयक में छपाई की गलतियों के बारे में वक्तव्य ...	६३६
जीवन बीमा (आपातिक उपबन्ध) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	६३६-६५
खण्ड २ से १६ और १	६६८-७७
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	६७७-७८
दैनिक संक्षेपिका	६७६

—

लोक-सभा वाद-विवाद

(भांग २ - प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

लोक-सभा

शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

१२ मध्याह्न

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

काफी नियमों में संशोधन

†वाणिज्य मंत्री (श्री करमरकर) : मैं काफी अधिनियम, १९४२ की धारा ४८ की उपधारा (३) के अधीन काफी नियम, १९५५ में कुछ संशोधन करने वाली अधिसूचना संख्या एस० आर० ओ० १५, दिनांक ७ जनवरी, १९५६ की एक प्रति लोक-सभा पटल पर रखता हूँ। [पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एस०—५८/५६]

राज्य-सभा से संदेश

†सचिव : श्रीमान्, मुझे राज्य-सभा के सचिव से यह संदेश प्राप्त हुआ है :

“मुझे यह सूचना देनी है कि राज्य-सभा ने १७ फरवरी, १९५६ को हुई अपनी बैठक में भारतीय लाख उपकर (संशोधन) विधेयक, १९५६ को पारित किया है।”

भारतीय लाख उपकर (संशोधन) विधेयक

†सचिव : श्रीमान्, मैं भारतीय लाख उपकर (संशोधन) विधेयक १९५६ को, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में लोक-सभा पटल पर रखता हूँ।

राज्य पुनर्गठन आयोग का प्रतिवेदन

याचिकाएं

†सचिव : श्रीमान्, लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम १७६ के अधीन, मुझे लोक-सभा को बताना है कि, पटल पर रखे गये विवरण के अनुसार, राज्य पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में दो याचिकायें प्राप्त हुई हैं।

†मूल अंग्रेजी में

विवरण

राज्य पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में याचिकायें

हस्ताक्षर-कर्त्ताओं की संख्या	ज़िला या नगर	राज्य	याचिका की संख्या
१	सिकन्दराबाद	हैदराबाद	५३
१	बंगलौर	मैसूर	५४

नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“नौवहन नियंत्रण अधिनियम १९४७ को अग्रेतर अवधि के लिये जारी रखने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

यह एक छोटा सा और विवाद रहित विधान है। जैसा कि माननीय सदस्यों को ज्ञात है, नौवहन नियंत्रण अधिनियम भारतीय नौवहन को लाइसेंस देने के अधिकारों को जारी रखने और तटीय नौवहन के सम्बन्ध में प्राथमिकता-नियंत्रण का जो मूलतः भारत सुरक्षा नियमों द्वारा प्रदान किये गये थे और आपात अधिकार (जारी रखना) अध्यादेश द्वारा, ३१ मार्च, १९४७ तक लागू रखे गये थे, सुनिश्चय करने के लिये १९४७ के आय-व्ययक-सत्र में अधिनियमित किया गया था। इस अधिनियम ने तटीय व्यापार में भाड़ों और किरायों को निर्धारित करने के वह अधिकार भी फिर से प्रदान किये जो भारत सुरक्षा नियमों द्वारा प्रदान किये गये थे और जिनको व्यपगत हो जाने दिया गया था। इस अधिनियम में कहा तो यही गया था कि यह केवल एक वर्ष तक ही लागू रहेगा, परन्तु धारा १ के अन्तर्गत सरकार को एक अधिसूचना के द्वारा इसको एक वर्ष के लिये और बढ़ा देने का अधिकार दिया गया था, परन्तु १९४८ में यह निर्णय किया गया कि तटीय-व्यापार में लगे सभी जहाजों को लाइसेंस देने की एक व्यापक प्रणाली को चालू करने के लिये संशोधक विधान बनाया जाय और इस अवसर से लाभ उठाकर अधिनियम का जीवन और दो वर्षों के लिये, अर्थात् ३१ मार्च, १९५० तक के लिये बढ़ा दिया। यद्यपि उस समय इस विधि को स्थायी रूप से संविधि-पुस्तक में सम्मिलित किया जा सकता था परन्तु इस के लिये कोई कार्यवाही नहीं की गई, क्योंकि उस समय सरकार व्यापारिक-नौवहन से सम्बन्धित सभी विधियों को समेकित करने वाला एक विधान बनाने का विचार कर रही थी, और इसी लिये, उस समय केवल समय बढ़ाने की व्यवस्था ही की गई थी। इसके बाद से इस अधिनियम की अवधि प्रत्येक दो वर्षों के बाद बढ़ाई जाती रही है और अब यह ३१ मार्च, १९५६ को समाप्त होने वाली है।

नौवहन-नियंत्रण अधिनियम सरकार को तटीय सुरक्षण की अपनी नीति को कार्यान्वित करने की क्षमता प्रदान करता है; क्योंकि कोई भी जहाज इस अधिनियम की धारा ३-क के अन्तर्गत जारी किये गये लाइसेंस के बिना अपने आपको भारत के तटीय व्यापार में नहीं लगा सकता है। भारत का समस्त तटीय व्यापार पिछले कुछ वर्षों से भारतीय नौवहन के लिये ही सुरक्षित कर दिया गया है। यह अधिनियम सरकार को भारतीय नौवहन पर पूर्ण नियंत्रण प्रदान करता है, और यह नियंत्रण उन व्यापारों पर, जिनमें यह भारतीय नौवहन लगे, जिन यात्राओं पर जाये, यात्रियों अथवा माल के जिन वर्गों को यह ढोये, और उस प्राथमिकता क्रम पर, जिस के अनुसार इन जहाजों द्वारा भारत के

भीतर या बाहर किसी पत्तन या स्थान पर यात्रियों और माल को चढ़ाया या उतारा जाये और ऐसे जहाजों के किराये की दरों पर भी लागू होता है।

ऊपर लिखे सभी अधिकार स्थायी रूप से प्राप्त होने चाहियें। इसलिये यह प्रस्थापना की गई है कि भारतीय व्यापार-नौवहन अधिनियम, १९२३ को पुनरीक्षण करने के लिये बनाये जाने वाले एकीकृत विधेयक में, नौवहन नियंत्रण अधिनियम को भी कुछ अन्य विधेयकों के साथ सम्मिलित कर लिया जाये। पिछली बार मैंने लोक-सभा को बताया था कि एक विशेष पदाधिकारी इस सम्बन्ध में तैयार किये गये प्रारूप-विधेयक की पड़ताल का कार्य कर रहा था। मुझे लोक-सभा को यह बता सकने में प्रसन्नता हो रही है कि उस पदाधिकारी ने अब अपना कार्य पूरा कर लिया है, और भारतीय व्यापार नौवहन अधिनियम, १९२३ में संशोधन करने वाले विधेयक को संसद् के इस चालू सत्र में ही पुरःस्थापित कर दिया जायेगा। परन्तु क्योंकि इस जटिल विधेयक को अधिनियमित कर के ३१ मार्च, १९५६ तक संविधि पुस्तक में रखे जा सकने की सम्भावना नहीं है, इसलिये यह आवश्यक है कि इस बीच की अवधि को पूरा करने के लिये नौवहन नियंत्रण अधिनियम, १९४७ की अवधि को ३१ मार्च, १९५८ तक अग्रतर बढ़ा दिया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : इस विधेयक के लिये दो घंटे का समय निर्धारित किया गया है, परन्तु यह आवश्यक नहीं है कि पूरा समय ले ही लिया जाये। विधेयक केवल अवधि बढ़ाने के लिये है। इस की अवधि का बढ़ाया जाना आवश्यक है या नहीं इससे सम्बन्धित प्रश्नों पर चर्चा की जा सकती है। विधेयक के सिद्धांतों के व्योरे में जाने की आवश्यकता नहीं है। विधेयक के सामान्य सिद्धांतों और अधिनियम की कार्यान्विति पर चर्चा की जा सकती है। इसके प्रत्येक खण्ड को लेकर संशोधन करने में समय लगेगा यदि सदस्य आवश्यकता समझें और आग्रहपूर्वक कहेंगे तो मुझे विश्वास है कि सरकार बाद को आवश्यक अग्रतर संशोधन विधेयक ला सकती है।

श्री रघुनाथ सिंह : (बनारस—मध्य) : यह जो विधेयक लोक-सभा के सम्मुख उपस्थित है, देखने में बहुत छोटा है और साथ ही साथ उसके जो उद्देश्य हैं उसमें यह कहा गया है कि एक बड़ा बिल (विधेयक) इसके बाद आयेगा और जैसा कि उपाध्यक्ष महोदय ने कहा है इस विधेयक का एक मात्र प्रयोजन यही है कि इसका जो समय है वह १९५८ तक बढ़ा दिया जाये। इस बिल के सम्बन्ध में किसी के दो मत नहीं हो सकते लेकिन शिपिंग (नौवहन) के सम्बन्ध में बहुत से मत हो सकते हैं। आज मैं शिपिंग के उस अंश को लेना चाहता हूँ जिसका कि फ़ारेन एक्सचेंज (विदेशी मुद्रा) के साथ सम्बन्ध है। दुनिया के जितने राष्ट्र हैं, उनमें अगर हम देखेंगे तो पायेंगे कि पांच राष्ट्र इस वक्त शिपिंग में सब से आगे हैं और वे हैं अमरीकी, यू० के० (इंग्लैण्ड), इटली, जर्मनी, जापान और नार्वे। इनमें से आप देखेंगे कि इटली, जर्मनी और जापान यह तीनों देश गत महायुद्ध में जर्जर हो चुके थे और हार चुके थे लेकिन आज इनकी अरनिंग (आय) फ़ारेन एक्सचेंज की सबसे अधिक है। यू० के० की फ़ारेन एक्सचेंज २१६ करोड़ प्रति वर्ष, इटली की १०६ करोड़ रुपया प्रति वर्ष, जर्मनी की १०० करोड़ रुपया प्रति वर्ष, जापान की १०० करोड़ रुपया प्रति वर्ष और नार्वे की ६७ करोड़ रुपया प्रति वर्ष की आमदनी उनको फ़ारेन एक्सचेंज से होती है जब कि हिन्दुस्तान को फ़ारेन एक्सचेंज से आमदनी नगण्य है, कुछ भी नहीं है और अगर है भी तो बहुत थोड़ी है।

अब मैं आप को बताऊंगा कि दुनिया के जितने राष्ट्र हैं उनमें से फ़्रांस, अर्जेंटीना, डेनमार्क, न्यूजीलैंड, स्पेन और पुर्तगाल, इन के पास अपनी शिपिंग है, वे अपना व्यापार अपने शिप्स (जहाजों) के द्वारा करते हैं। दुनिया में केवल बेल्जियम, ब्राज़िल, आस्ट्रेलिया और इंडिया (भारत) यह सिर्फ़ चार देश ऐसे हैं जिनका व्यापार फ़ारेन शिप्स (विदेशी जहाजों) के द्वारा अधिक होता है। आप

[श्री रघुनाथ सिंह]

जानते हैं कि हमारे शिप्स जो ओवरसीज गोइंग (विदेशों को जाने वाले) शिप्स हैं, उनमें करीब ६० परसेंट (प्रतिशत) फ़ारेन शिप्स हैं। ऐसी अवस्था में मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि फ़ाइव इयर प्लान (पंचवर्षीय योजना) में जो १०० करोड़ रुपये का टारगेट (लक्ष्य) रखा गया है, यह टारगेट २०० करोड़ रुपये का होना चाहिये। आप देखेंगे कि १०० मिलियन (१० करोड़) टन की लोडिंग (लदाई) रेलवे के द्वारा होती है।

और ३ मिलियन टन की लोडिंग कोस्टल शिप (तटीय जहाजों) के द्वारा होती है। इसमें शक नहीं कि सन् १९४७ में हम ने जो शिपिंग ऐक्ट (नौवहन अधिनियम) पास किया था उस ऐक्ट के अनुसार हमने कोस्टल ट्रेड के वास्ते लाइसेंस देने की व्यवस्था की थी। आज भी हमारा कोस्टल ट्रेड सिर्फ दस जहाजों के द्वारा होता है। लेकिन जहाँ तक विदेशी व्यापार का सम्बन्ध है और ऐडजेसेन्ट ट्रेड (पार्श्ववर्ती व्यापार) का सम्बन्ध है, हमारा स्थान बहुत नीचे है। विदेशी व्यापार पर मुश्किल से ५ या १० प्रतिशत हमारा अंश होगा और ऐडजेसेन्ट ट्रेड पर भी हमारा अंश बहुत कम है। लेकिन हमें यह याद रखना चाहिये कि अगर हमें भारतीय महासागर पर अपना प्रभुत्व कायम रखना है तो भारतीय महासागर अर्थात् इंडियन ओशन (हिन्द महासागर) की लहरों पर हमारा अधिकार होना चाहिये क्योंकि भारत का जो कुछ भी सम्बन्ध विदेशों से हो सकता है वह केवल समुद्र के द्वारा ही हो सकता है, स्थल मार्ग के द्वारा नहीं हो सकता है। हिन्दुस्तान के बटवारे के बाद हमारी पश्चिमी सीमा पर पाकिस्तान है और पूर्वी सीमा पर पाकिस्तान है। ऐसी अवस्था में हमारे लिये यह आवश्यक हो गया है कि हमारी शिपिंग मजबूत हो। अगर हमारी शिपिंग मजबूत नहीं होगी तो विदेशों से हमारा सम्बन्ध किसी भी प्रकार से नहीं हो सकता। सीलोन (लंका) ने भी अपने यहां एक शिपिंग कम्पनी फ्लेट (स्थापित) की है, जापान, जर्मनी और इटली दुनिया की मार्केट (बाजारों) में बड़े जोरों से आ रहे हैं। आपको यह सुन कर आश्चर्य होगा कि ग्रेट ब्रिटेन, जो कि जहाज बनाने में अग्रणी रहा है, आज अपने जहाज जर्मन यार्ड में बनवा रहा है। श्री अलगेशन से मेरा नम्र निवेदन है कि आपने फ्रेंच कम्पनी को हिन्दुस्तान के शिपयार्ड में जहाज बनाने का भार सौंपा है, लेकिन हम ने कभी नहीं सुना है, न आप ने ही सुना होगा, कि फ्रेंच नेवी (नौसेना) या फ्रेंच शिपिंग दुनिया में अच्छी रही हो। जहाँ तक शिपिंग का सम्बन्ध है, अगर आप जर्मनी को यह काम देते, जापान को देते, अमेरिका को देते या इटली को ही देते, तो एक बात थी, लेकिन जो देश इस विषय के एक्सपर्ट (विशेषज्ञ) हैं उन से सहायता न ले कर हम ने फ्रंस से सहायता ली है, जिस का फल यह हुआ कि अब तक हिन्दुस्तान शिपयार्ड में तीन बार मैनेजमेंट (प्रबन्ध) बदल चुका, और मुझ को कहना पड़ेगा कि इस शिपयार्ड में उतनी अच्छी प्रगति नहीं है जितनी कि होनी चाहिये थी। हम लोग साल में मुश्किल से चार या पांच जहाज तैयार करते हैं। इसलिये ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री (परिवहन मन्त्रालय) को इस विषय पर फिर से विचार करना चाहिये और परसानेल की ट्रेनिंग (कर्मचारियों के प्रशिक्षण) के वास्ते जर्मनी और जापान को आदमी भेजना चाहिये जहां पर कि ट्रेनिंग सस्ते में हो सकती है और जिनकी हिन्दुस्तान के साथ सहानुभूति भी है।

इन शब्दों के साथ चूंकि यह बिल बहुत छोटा है, मैं अधिक न कह कर यही नम्र निवेदन करना चाहता हूँ कि जहाँ तक शिपिंग का सम्बन्ध है अगर हम इस पर ठीक से खर्च नहीं करेंगे और जहाज तैयार नहीं करेंगे तो हम विश्व में बहुत पीछे रह जायेंगे। आप को याद रखना चाहिये कि शिपिंग जो है वह सैकिन्ड लाइन आफ डिफेन्स (द्वितीय रक्षापंक्ति) है। अगर आज युद्ध अरम्भ हो जाता है और मान लीजिये कि आज भारत पर आक्रमण हो जाता है तो हम किस प्रकार से अपनी रक्षा कर सकते हैं? अपने समुद्र की कैसे रक्षा कर सकते हैं। बाहर से सामान कैसे मंगा सकते हैं? इसलिये ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री को इस विषय पर संवेदना से विचार करना चाहिये। जो पालिसी (नीति) ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री की इस सम्बन्ध में रही है वह बहुत ढीली ढाली रही है। सेकेन्ड फाइव इयर प्लान

(द्वितीय पंचवर्षीय योजना) के पूरी हो जाने के बाद भी आज तक हम फारेन शिपिंग पर डिपेंड (निर्भर) करते हैं ओवरसीज़ ट्रेड (समुद्रपार व्यापार) हमारे हाथ में नहीं, ऐडजेसेन्ट ट्रेड भी हमारे हाथ में नहीं है। इसलिये मेरा यह निवेदन है कि सेकिन्ड फाइव इयर प्लेन में कम से कम २०० करोड़ रुपये शिपिंग के डेवलपमेंट (विकास) के वास्ते दिया जाये।

†पंडित सी० एन० मालवीय (रायसेन) : मेरी समझ में यह नहीं आता कि इस धारा ३(६) को क्यों जारी रखा जा रहा है। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री इस पर विचार करेंगे और यदि ठीक समझेंगे तो इसे निकाल देंगे।

भारत का तट साढ़े तीन हजार मील लम्बा है और हमारी परिवहन व्यवस्था पर बहुत भार पड़ रहा है। रेलवे और सड़क-परिवहन हमारे देश की परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा नहीं करते हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि नौवहन का नियंत्रण करते समय हमको ऐसी भी किसी योजना पर विचार करना चाहिये जिसके अनुसार तटीय परिवहन का हमारी परिवहन व्यवस्था के साथ सहयोग किया जा सके। इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि इस प्रकार की सड़क-रेलवे-नदी और समुद्री परिवहन की एक योजना बनाकर द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित की जानी चाहिये। यदि इन परिवहन प्रणालियों का सहयोजन कर दिया गया तो हम रेलवे का भार कम कर सकते हैं और तटीय नौवहन द्वारा अधिक परिवहन की व्यवस्था कर सकते हैं।

†श्री बी० बी० गांधी (बम्बई नगर—उत्तर) : मैं केवल भारत के पश्चिमी तट पर कुछ स्टीमर-लाइनों के भाड़े की दरों के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। मैं यह चाहूँगा कि सरकार एकीकृत भारतीय व्यापार नौवहन विधेयक का प्रारूप तैयार करते समय इस बात को ध्यान में रखे। लोक-सभा निश्चय ही इस की अवधि दो वर्ष बढ़ा देगी और इस बीच सरकार एकीकृत विधान को प्रस्तुत कर सकती है यह सभी को ज्ञात है कि हमारे पास अपेक्षित टन भार नहीं है, अतः भारतीय नौवहन को पूर्ण सुरक्षण तथा प्रोत्साहन दिया जाये। तटीय नौवहन को उन्नत बनाने और बढ़ाने के विषय में जितनी भी बातें कही जाती हैं, उनके होते हुए भी हमारे मन में यह धारणा होती है कि हमारी तटीय जहाजी कम्पनियों को एक प्रकार से यातायात का एकाधिकार प्राप्त है और अतः उनमें वह सभी बुराइयाँ मौजूद हैं जो एकाधिकार के कारण होती हैं। जहाजी कम्पनियों में इस समय किराये और भाड़े की दरें निश्चित करने का नियम यह प्रतीत होता है कि अधिक से अधिक किराया अथवा भाड़ा वसूली किये जायें।

वर्तमान अधिनियम में सरकार को यात्रियों के किराये और माल के महसूल की दरें नियत करने का अधिकार प्राप्त है परन्तु ज्ञात मुझे नहीं है कि सरकार के पास ऐसा कोई यंत्र है या नहीं जिसके द्वारा भाड़ों और महसूल की दरों की विशेषज्ञों द्वारा समय-समय पर पड़ताल की जा सके।

यह सर्व विदित है कि जल-परिवहन अन्य सभी प्रकार के परिवहन की अपेक्षा अधिक सस्ता होता है। परन्तु पिछले कई वर्षों से स्टीमरों के भाड़े की दरें अधिक से अधिक सीमा तक बढ़ा दी गई हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि जल-परिवहन व्यवस्था सब से अधिक मितव्ययी है, इसलिये इसके किराये इतने अधिक नहीं होने चाहियें।

यह कहा जाता है कि हमारी जहाजी कम्पनियों को, कम से कम उनमें से कुछ को तो अवश्य ही, बिल्कुल भी लाभ नहीं हो रहा है और शेष में से भी अधिकांश को बहुत ही थोड़ा लाभ हो रहा है। परन्तु केवल यह कहने का ही कोई विशेष महत्त्व नहीं है, क्योंकि भाड़े की ऊँची दरें और कम लाभ की बातें एक साथ नहीं की जा सकतीं। इसलिये सरकार से मेरा अनुरोध है कि नये एकीकृत व्यापार नौवहन विधेयक का प्रारूप तैयार करते समय इन सब बातों का ध्यान रखा जाये।

†श्री के० के० बसु (डायमण्ड हार्वर) : इस विधेयक में वर्तमान अधिनियम की अवधि को दो वर्षों के लिये बढ़ाने का उपबन्ध किया गया है, परन्तु पिछली बार अवधि को बढ़ाने का अनुरोध करते समय यह वचन दिया गया था कि एक विशेष पदाधिकारी मामले की देख-भाल करेगा और बढ़ायी गई अवधि के भीतर ही, शीघ्रातिशीघ्र एक व्यापक एकीकृत विधेयक प्रस्तुत किया जायेगा। हम सभी की इच्छा थी वह विधेयक लोक-सभा के समक्ष लाया जाता तो हम इस सम्पूर्ण प्रश्न पर उचित पृष्ठ भूमि में विचार कर सकते थे।

नौवहन का यह मसला काफी लम्बे समय से सरकार के सामने रहा है। यदि वह व्यापक विधेयक हमारे सामने होता तो हम उसके विकास आदि की समस्याओं पर विचार कर सकते थे। परन्तु क्योंकि वह विधेयक हमारे सामने नहीं है और कोई अन्य उपाय भी नहीं है इसलिये लोक-सभा को इसकी अवधि बढ़ाने की अनुमति देनी ही होगी क्योंकि हम सभी नियंत्रण करना चाहते हैं।

मैं इस अधिनियम के उपबन्धों के ब्योरे में न जाकर उसकी कुछ बुनियादी बातों की ही चर्चा करूँगा। जैसा कि मेरे मित्र श्री रघुनाथ सिंह ने कहा है, अब नौवहन के राष्ट्रीयकरण का समय आ गया है, विदेशों के साथ होने वाले व्यापार में हमारे देश के नौवहन का भाग नगण्य है और हमारे विरुद्ध भेदभाव का व्यवहार किया जाता है। इसलिये मेरी प्रस्थापना यह है कि हम इस उद्योग को जो हमारे देश का बड़ा ही महत्वपूर्ण उद्योग है कई वर्षों से अवसर देते आ रहे हैं, परन्तु आज भी हम देखते हैं कि इसमें निजी क्षेत्रों की अपेक्षा सरकार ने ही अधिक पूंजी लगायी है। इसके अतिरिक्त हम काफी कम दरों पर सरकारी वित्तीय सहायता प्राप्त दरों पर स्टीमर आदि खरीदते हैं। गैर-सरकारी संस्थानों को हम विदेशों से स्टीमर आदि खरीदने के लिये ऋण देते हैं। इस प्रकार प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्त तक हम उनको लगभग २३ करोड़ रुपये दे चुके हैं, जब कि अपने आप उन्होंने १५ करोड़ रुपये से भी कम पूंजी लगायी है। इन की अधिकांश अंश-पूंजी भी सरकार ने ही दी है।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड के सम्बन्ध में एक और महत्वपूर्ण बात का ध्यान रखा गया है वह यह है कि निजी जहाजी कम्पनियों को हम सरकारी वित्तीय सहायता प्राप्त दरों पर जहाज देते हैं। जिस जहाज का मूल्य आज कल लगभग १ करोड़ १० लाख है उसे हम लगभग ७०-७५ लाख में ही देते हैं। इस प्रकार प्रत्येक जहाज पर हमको ३० से ४० लाख तक वित्तीय सहायता देनी पड़ती है। हम यह सब कुछ उद्योग के विकास के लिये ही कर रहे हैं। इस प्रकार आप देखेंगे कि नौवहन के विकास के लिये राज्य अथवा राष्ट्र ने जो योगदान दिया है वह अब तक गैर-सरकारी पूंजी द्वारा किये गये योगदान से कहीं अधिक है।

हम से यह कहा जाता है कि यदि हम जहाजों का प्रमापीकरण कर दें तो उन की उत्पादन लागत में कमी हो जाती है। परन्तु अलग-अलग जहाजी कम्पनियाँ अपनी-अपनी पसंद के अनुसार अलग-अलग प्रकार के जहाजों को बनाने का आदेश देती हैं। इन्हीं की पसन्द-नापसन्द के कारण हम जहाजों का प्रमापीकरण नहीं कर पा रहे हैं, इसलिये उनकी उत्पादन लागत भी कम नहीं की जा सकती है और उनके मूल्य के सम्बन्ध में दी जाने वाली सरकारी वित्तीय सहायता की राशि को भी कम नहीं किया जा सकता है। इसलिये मैं सरकार से आग्रहपूर्वक यह कहना चाहता हूँ कि अब समय आ गया है जब कि इन के राष्ट्रीयकरण के प्रश्न पर विचार किया जाना चाहिये। यह जहाजी कम्पनियाँ मुनाफा कमाकर २० प्रतिशत तक लाभांश वितरित कर रही हैं। वित्त मंत्री कहेंगे कि तो फिर इन की खाता पूंजी क्या है। परन्तु यह खाता पूंजी कहाँ से आयी? राष्ट्र ने ही कर दाताओं का पेट काट कर इस पूंजी को बढ़ने दिया है। निजी क्षेत्र तो इसके लिये केवल

१५ करोड़ रुपये की पूंजी ही एकत्र कर पाया है। मुझे यह तो ज्ञात नहीं कि लोहे और इस्पात की भांति ही यहाँ भी अधिक पूंजी विनियोजन बढ़ती हुई दरों के समभाविक होगा और बाद में उन के विकास-कोष में दे दिया जायेगा।

[श्रीमती सुषमा सेन पीठासीन हुई]

यदि हम इन नौवहन कम्पनियों के कई वर्षों के पुराने इतिहास को देखें तो यह ज्ञात होगा कि उन्होंने कोई ऐसा कार्य नहीं किया है जिसके आधार पर उनके अस्तित्व को बनाये रखने का औचित्य सिद्ध किया जा सके। वह तो बस यही कहते हैं कि यदि आप इस उद्योग को फलते-फूलते देखना चाहते हैं तो हमको जहाजों आदि के लिये ऋण या वित्तीय सहायता दिये जाइये। मैं सरकार से इस उद्योग का राष्ट्रीयकरण कर लेने का आग्रह करता हूँ। हो सकता है कि आज सरकार के लिये ऐसा करना संभव न हो, परन्तु, जब वह इस सम्बन्ध में एक व्यापक विधेयक प्रस्तुत करें उस समय हमें इस प्रश्न पर विचार करना पड़ेगा। यदि हम नौवहन उद्योग को देश के लिये सर्वाधिक हितकारी रूप में विकसित करना चाहते हैं, तो हम को उसका राष्ट्रीयकरण करने के प्रश्न पर विचार करना पड़ेगा। निजी विनियोजन एक तिहाई से भी कम है और जो लाभ होता है वह लाभांश के रूप में वितरित कर दिया जाता है अथवा विकास निधि में रख लिया जाता है। हम प्रमापीकृत जहाजों का इस्तेमाल कर सकते हैं, और इस सीमा तक हिन्दुस्तान शिपयार्ड को विकसित करने का काम सरल हो जायेगा।

अन्य देशों में भी नौवहन को विकसित करने के लिये सरकार को उसकी सहायता करनी पड़ी है। उन्होंने जहाजों के नमूनों का प्रमापीकरण भी किया है। हिन्दुस्तान शिपयार्ड में विदेशी विशेषज्ञों ने जो हमें धोखा दिया है वह सभी को मालूम है, और हम यह जानते हैं कि वहाँ कैसी-कैसी गड़बड़ी है। परन्तु यह सब होते हुए भी हिन्दुस्तान शिपयार्ड ने अपने अनुभव के बल पर अगले ४ या ५ वर्षों में ४-५ जहाज प्रति वर्ष बना देने की बात कही है। उसका तो कहना है कि जहाजों का प्रमापीकरण कर दिये जाने पर तो वह और भी अधिक जहाज बना सकता है। यह सरकार का कर्त्तव्य है कि वह यह देखे कि निर्माण कार्य कुछ नमूनों तक ही सीमित रहे जिससे कि उत्पादन-लागत और सरकार द्वारा दी जाने वाली वित्तीय सहायता में कमी की जा सके। मैं तो फिर कहता हूँ कि यदि सरकार इस समग्र बात को देखे तो अब यह समय आ गया है जब कि इस उद्योग का राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये।

कल रेलवे मंत्री ने कहा था कि अगले ५ या ६ वर्षों में माल के यातायात के इतना बढ़ जाने की आशा है कि रेलवे के लिये उसे सम्भालना कठिन हो जायेगा। इसलिये हमें तटीय नौवहन और नदियों द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय नौपरिवहन के लिये एक समस्त योजना बनानी पड़ेगी। सरकार को यह सारा उद्योग हाथ में ले लेना चाहिये और रेलवे तथा वायु-परिवहन की तरह इस का भी राष्ट्रीयकरण कर देना चाहिये, ताकि समस्त संचार व्यवस्था का राष्ट्रीयकरण हो जाये। अन्तर्देशीय नौपरिवहन व्यवस्थाओं का भी राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये।

† श्री जोकीम आल्वा (कनारा) : यह कहा जाता है कि अंग्रेजी जहाजी कम्पनियों के मालिक अप्रत्यक्ष रूप से भारत पर शासन किया करते थे। अभी हम इस सम्भावना से मुक्त नहीं हुए हैं। अंग्रेजों ने हमारे नौवहन उद्योग को नष्ट कर लिया था। परन्तु यह हर्ष की बात है कि आज कांग्रेस संसदीय दल और संसद के बहुत से सदस्य नौवहन में रुचि लेते हैं। माननीय मंत्री और उपमंत्री भी इसे सुधारने के लिये उत्सुक हैं। किन्तु मैं समझता हूँ कि इतना ही काफी नहीं है। आज अणुशक्ति चालित पनडुब्बियों के युग में हमारे पास लकड़ी के जहाज भी नहीं हैं। इन तक के बनाने के लिये हमारे पास

[श्री जोकीम आल्वा]

साधन नहीं हैं यह एक मानी हुई बात है कि नौवहन दूसरी रक्षा पंक्ति होती है, किन्तु हमने इस उद्योग को कुछ पूंजीपतियों के हाथ में छोड़ रखा है। इस पर नियंत्रण करने का समय अब आ गया है। यह कम्पनियाँ जिनको सरकार आयात, निर्यात तथा मोडारों के रूप में अधिकाधिक सुविधायें दे रही हैं कैसे कह सकती है कि उन को घाटा हो रहा है। जब तक माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं करेंगे यह गड़बड़ी बनी ही रहेगी। चाहे हम इसे पसन्द करें या नहीं, पोत-निर्माण उद्योग का पांच वर्षों के बाद राष्ट्रीयकरण करना ही होगा और इस के लिये हमें बहुत से पोताध्यक्षों और नाविकों को प्रशिक्षित करना होगा। नये और अधिक संख्या में नावांगज (शिपयार्ड) बनाने होंगे। हमारा समुद्रीय तट ४,००० मील लम्बा है और इस पर ३०० के लगभग पत्तन हैं किन्तु पहली श्रेणी के पत्तन ६ भी नहीं हैं। इसके मुकाबले में इंग्लैण्ड में, जिसके समुद्र तट की लम्बाई यहां के देखे १/२० भी नहीं है, ३० से अधिक बन्दरगाहें और पोत-निर्माण केन्द्र हैं।

मैं उत्तर कनारा जिले का प्रतिनिधि हूँ। बम्बई के लिये सारी मछली इस जिले से ही आती है, यहां के मछुवे लड़के बहुत कार्य कुशल हैं। रक्षा मंत्रालय इन लड़कों की सैवाओं से लाभ उठाने का कष्ट नहीं करता है। उसे चाहिये कि इन लड़कों को प्रशिक्षित करने के लिये बहुत से नाविक स्कूल खोले जायें। बम्बई में ऐसा केवल एक ही स्कूल है और वह भी केवल मैट्रिक पास लड़कों के लिये है। हमें औरों को भी जो पढ़े लिखे नहीं हैं किन्तु बहुत चुस्त चालाक हैं, नाविकों का प्रशिक्षण प्राप्त करने का अवसर देना चाहिये।

नौखंडवाले उस नौ-वहन अधिनियम द्वारा, जो कि संसद् द्वारा १९४७ में पारित किया गया था, हम नौ-वहन पर कुछ नियन्त्रण प्राप्त कर सके थे। किन्तु यह प्रभावी नियन्त्रण नहीं है। स्थिति यह है कि भारतीय कम्पनियाँ यात्रियों की सुविधाओं की कुछ भी परवाह नहीं करती हैं। उन्हें तो केवल धन और ऊंचे किराये चाहिये। तीसरे दर्जे के यात्रियों की दशा में कुछ भी सुधार नहीं किया गया है। यदि आप हज के यात्रियों की स्थिति पर दृष्टि डालें, तो स्थिति इस से भी अधिक खराब है, इन यात्रियों के हज के लिये एक हजार मील की यात्रा करनी होती है, किन्तु इन्हें कोई भी सुविधा प्राप्त नहीं है। इन्हें खुले स्थान में रहना पड़ता है जहाँ समुद्र का पानी उन पर पड़ता रहता है। १,००० यात्रियों वाले जहाज में ३,००० तक यात्री ले जाये जाते हैं। सरकार को इन भारतीय नौवहन कम्पनियों और विदेशी कम्पनियों को भी बाध्य करना चाहिये कि वे हज के यात्रियों के लिये अधिक जहाज चलायें, या विशेष जहाज चलायें।

छोटे पत्तनों की बिल्कुल उपेक्षा की गई है। नावों से यात्रा करने वालों की अवस्था और भी बुरी है। भटकल के पत्तन को लीजिये। यह कहा जाता है कि इस स्थान पर एक बहुत अच्छा नावांगज बनाया जा सकता है। यहां लकड़ी और पानी बहुत अधिक मात्रा में मिल सकता है और नदी पे बिजली प्राप्त की जा सकती है। भटकल जाने के लिये यातायात के चार साधनों का उपयोग करना पड़ता है। जहाज से उतर कर पानी में चलना पड़ता है। इस से स्त्रियों और बच्चों को बहुत असुविधा होती है। भारत के समुद्रीय विभाग को इस मामले की ओर ध्यान देना चाहिये और ऐसा प्रबन्ध करना चाहिये जिससे कि यात्री जहाज से उतर कर सीधे भूमि तक पहुँच सकें। यही स्थिति मंगलौर और माल्पे की है। अतः मेरा निवेदन है कि नौवहन कम्पनियों को बाध्य किया जाये कि प्रत्येक छोटे पत्तन के लिये लगभग १ लाख रुपया खर्च करें, ताकि यात्रियों के लिये अग्नि बोटों की व्यवस्था की जा सके। यह जहाजी कम्पनियाँ यात्रियों के प्रति अपने कर्तव्यों का पालन नहीं कर रही हैं।

पोतांगणों के बारे में मैं यह कहूँगा कि विशाखापटनम ही भारत का एकमात्र पोतांगण नहीं होना चाहिये। पश्चिमी तट पर एक और पोतांगण होना चाहिये। इस समय हमारा सकल टन भार

पांच लाख टन से भी कम है। यह आवश्यक है कि इसे दुगना या चौगुना कर दिया जाये, ताकि हमारी नौसेना किसी भी आपात काल का मुकाबला कर सकने योग्य बन सके।

आकड़ों से पता लगता है कि सन् १९४८-४९ की अपेक्षा हमारा निर्यात बढ़ गया है और आयात कम हो गया है, किन्तु हम ने कोई ऐसी योजना नहीं बनाई है जिससे कि हम विदेशी आयातकों को या उनको जो कि हमें माल निर्यात करते हैं, बाध्य कर सकें कि यह माल हमारे जहाजों के द्वारा ही लाया ले जाया जायेगा। यदि ऐसा किया गया होता, तो भारत सरकार ने आयात किये गये खाद्यान्न के यहाँ तक लाये जाने पर जो २०० करोड़ रुपये खर्च किये थे, वे बच जाते। हम ने इस ओर ध्यान नहीं दिया जिसका परिणाम यह हुआ कि हमारा अमूल्य विदेशी विनिमय समाप्त हो गया और हमारे पास अन्य आवश्यक वस्तुओं के लिये अपने भारी उद्योगों की स्थापना के लिये रुपया नहीं बचा।

प्रथम विश्व युद्ध की समाप्ति पर पोत-निर्माण के सम्बन्ध में रूस की वही स्थिति थी जो आज हमारी है। परन्तु द्वितीय विश्व युद्ध की समाप्ति पर उसका स्थान तीसरा या चौथा था। आज रूस के पास ५,००० पन-डुब्बियां हैं। उपयुक्त आयोजन से ही ऐसा हो सका है।

अब मैं एक बात टैंकरों के बारे में कहता हूँ। मुझे हर्ष है कि रक्षा मंत्रालय ने मेरी मांग को स्वीकार करते हुए लगभग चार टैंकर खरीदने का विचार किया है। मुझे यह भी मालूम हुआ है कि एक भारतीय नौवहन कम्पनी हमारे वणिक-नौसेना के लिये एक टैंकर खरीद रही है। किन्तु क्या एक टैंकर काफी है? मैं आपका ध्यान पनडुब्बियों की आवश्यकता की ओर विशेषरूप से दिलाना चाहता हूँ। हमारे तट की रक्षा के लिये हमें पनडुब्बियां खरीदनी होंगी और अपने देशवासियों को इस के प्रयोग में प्रशिक्षित करना होगा। इंग्लैण्ड ने पाकिस्तान की नौसेना को अधिक उत्तम उपकरणों से सुसज्जित किया है और इस प्रकार हमारी नौसेना उसके समक्ष निम्न प्रकार की है। जब तक हमारे पास अधिक पोत निर्माण घाट नहीं होंगे और अधिक जहाज नहीं होंगे हमारी स्थिति बहुत ही अस्थिर रहेगी। बाहर से एक ही पनडुब्बी आ कर हमारे सभी जहाजों को नष्ट कर सकती है और हमें पता नहीं चलेगा कि यह कहाँ से आई है।

नौवहन के सम्बन्ध में हमें एक त्रिवर्षीय योजना बनानी चाहिये, ताकि अगले तीन वर्षों के बाद हम मंत्री से यह सुन सकें कि हमारे जहाजों पर एक भी अंग्रेज या विदेशी पदाधिकारी नहीं है और हमारे जहाजों के सभी कर्मचारी भारतीय ही हैं और भारतीय वित्त तथा पूंजी से चलाये जा रहे हैं और ऐसा होना तब तक सम्भव नहीं है जब तक कि हमारे देशों के नवयुवकों को पनडुब्बी युद्ध का प्रशिक्षण न दिया जाये और पनडुब्बी प्रशिक्षण स्कूल न खोले जायें।

एक और बात यह है कि हम भारतीय नौवहन कम्पनियों को बहुत अधिक रुपया दे रहे हैं। सरकार को चाहिये कि प्रत्येक कम्पनी में एक सरकारी निदेशक नियुक्त करे। यह देखना उनका कर्तव्य होगा कि ये कम्पनियां कहीं सरकारी रुपये को नष्ट तो नहीं करती हैं।

इस विधेयक में केवल दरों के नियन्त्रण और यात्रियों की सुविधाओं का उल्लेख है। इस में श्रमिकों के बारे में कुछ नहीं है। जहाजों पर काम करने वाले लड़कों को बहुत जोखिम का काम करना पड़ता है। इन्हें सब प्रकार की सुविधायें मिलनी चाहियें।

कोषपालों और शल्य चिकित्सकों के सम्बन्ध में गोरों और भारतीयों की अलग अलग श्रेणियां हैं। जो कोषपाल इंग्लैण्ड से ६ मास का प्रशिक्षण प्राप्त करके आते हैं, उन्हें ६०० या ७०० रुपये मिलते हैं किन्तु भारतीयों को, जो इंग्लैण्ड में इस प्रकार का प्रशिक्षण प्राप्त नहीं कर सकते हैं २५० रुपये से भी कम मिलता है। उन्हें निवृत्ति वेतन, उपदान, डाक्टरी सहायता आदि कोई भी सुविधा नहीं मिलती है। अंग्रेज कोषपालों तथा शल्य चिकित्सकों के परिवारों को रहने के लिये बम्बई में अच्छे फ्लैट दिये जाते हैं। माननीय मंत्री को इस विभेद को दूर करना चाहिये।

[श्री जोकीम आलवा]

चालक वृन्द को जहाज पर एक वर्ष की सेवा के बाद अपने घर वापस जाना पड़ता है और दो तीन वर्ष फिर प्रतीक्षा करनी पड़ती है। सरकार को यह चीज समाप्त करनी चाहिये। मंत्रालय को इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि एक वर्ष की नौकरी की अवधि पूरी करने के बाद अपने गांव को लौटने वाले नाविक को फिर से काम पाने के लिये कहीं दो-तीन वर्ष तक बेकार न बैठना पड़े। उसे कोई निवृत्ति-वेतन या उपदान तो मिलता ही नहीं है। उन्हें दूसरी बार काम पाने के लिये अपने छैः मास तक का वेतन रिश्वत में देना पड़ता है। जब तक हम इस रिश्वतखोरी को बन्द नहीं करते, तब तक व्यवस्था स्थापित न हो सकेगी।

रबीन्द्रनाथ ठाकुर और आचार्य प्रफुल्लचन्द्र राय ने भी पुरानी नौवहन कम्पनियों के बारे में लिखा है। आचार्य राय ने बताया है कि विदेशी कम्पनियों की गला-काटू प्रतियोगिता के कारण किस तरह बंगाल की खाड़ी में हुगली के किनारे भारतीय नौवहन कम्पनियां बर्बाद हुई थीं। वे बिलकुल ही समाप्त हो गई थीं। बाद में कुछ भारतीय धनिकों ने नौवहन का काम शुरू किया है, पर पुरानी कम्पनियां तो मिट सी गई थीं। अब उन कम्पनियों का क्या होगा जो पिछले युद्ध काल में तो जहाज रख सकती थीं, पर अब नये सिरे से कार्य आरम्भ करने के लिये जिनके पास साधन ही नहीं रहे हैं? सरकार उन्हें जहाज खरीदने के लिये २० लाख रुपया इस शर्त पर देने को तैयार है कि पांच लाख रुपये वह खुद जुटाये। पर, ये पांच लाख भी कहाँ से आयेगा? वे इतना भी नहीं कर सकते। सरकार को ही उन्हें सारी पूंजी बिना ब्याज के देनी चाहिये और उसे क्रिस्तों में उनसे वसूल करना चाहिये। या, फिर उनकी सहायता का और कोई रास्ता ढूँढा जाय। टाटा कम्पनी की तरह, आप इन्हें भी बिना ब्याज कर्ज दे सकते हैं। और यदि विदेशी कम्पनियों से प्रतियोगिता करने में उन्हें ब्याज की ऊंची दर के कारण घाटा होता है, तो ऐसी सहायता भी उन्हें दी जानी चाहिये, सरकार पंचवर्षीय योजना में पोत-निर्माण कारखानों के विकास के लिये २०-३० लाख रुपया देने जा रही है। ठीक है, लेकिन उसे ब्याज की दर भी घटानी चाहिये।

हो सकता है कि मेरे सुझाव कोई अधिक महत्व के न हों, पर उनको कार्यान्वित करने से हमारे नाविकों और उनके परिवारों को मदद अवश्य मिल सकेगी।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : (पटना-पूर्व) : मैं सरकार को इस बात के लिये धन्यवाद देती हूँ कि उसने एक रेल-कम-सी कोओर्डिनेशन कमेटी (रेलवे तथा समुद्र सहयोजन समिति) बनाई है और साथ ही साथ यह अनुरोध भी करती हूँ कि जब वह एक बिल शिपिंग (नौवहन) के बारे में, जिसका कि मंत्री महोदय ने जिक्र किया है, लायें तो इस कमेटी के जो सुझाव हों, जो इस की रिक्मेंडेशन्स (सिफारिशें) हों, उनको भी इस बिल में स्थान दें। साथ ही साथ, मैं यह भी प्रार्थना करना चाहती हूँ कि इस कमेटी की जो भी सिफारिशें हों, वे इन सिफारिशों को हमें बतलाने की भी कृपा करें जिससे कि हमें सब बातों पर गौर करने में आसानी हो सके और हम अपने सुझाव दे सकें। क्योंकि वह अपनी तरह की पहली कमेटी बनी है, इससे हम उम्मीद करते हैं कि हमें उससे बहुत फायदा होने वाला है।

अभी तो यह बहुत छोटा सा बिल है, इसलिये मैं सिर्फ तीन चार अहम बातों की तरफ सरकार का ध्यान दिलाना चाहती हूँ।

सबसे पहली बात जो मैं कहना चाहती हूँ वह कोयले के बारे में है। हमारे देश में जो कोयला आता जाता है वह ज्यादातर रेलों द्वारा आता जाता है। पिछले साल जो रेलवे शताब्दी पर रिपोर्ट निकली थी, उसके देखने से मालूम पड़ा कि रेलों को कोयला ढोने में घाटा होता है। लेकिन, मंत्री जी ने कहा था कि चूँकि कोयला देश के जीवन के लिये जरूरी चीज है, इसलिये हम घाटा सह कर भी कोयले को इधर से उधर पहुँचाने में मदद करते हैं और करेंगे। उन्होंने कहा कि हालाँकि रेलों से

कोयला इधर से उधर ले जाने में घाटा होता है लेकिन कोयले की दुलाई को वे सबसे ऊंचा स्थान देते हैं। हमारे देश में जो कोयला होता है उसका ९५ प्रतिशत कोयला हम अपने देश में ही खर्च कर लेते हैं। तो जो कोयला आप रेलों द्वारा ढोते हैं उससे रेलों को घाटा भी होता है, और उसकी वजह से माल ढोने में बाँटिल नैक (गतिरोध) भी हो जाता है। मेरा इलाका बिहार, कोयले का खजाना है। मैं जानती हूँ कि रेलवे को कोयला ढोने में बड़ी दिक्कत होती है। मैं नहीं समझती कि पिछले तीन-चार-पांच सालों में सरकार कोयले को पहुँचाने में और बाटिल नैक को कम करने में कामयाब हो सकी है। इसलिये, मैं कहती हूँ कि जो कोयला रेलों द्वारा पहुँचाया जाता है उसका बहुत सा हिस्सा कोस्टल (तटीय) जहाजों द्वारा क्यों न पहुँचाया जाय। सरकार कह सकती है कि ऐसा करने में कोयला पहुँचाने पर कुछ खर्च अधिक आयेगा। लेकिन, मैं कहती हूँ कि इसके सिवा आपके पास और कोई रास्ता नहीं है कि आप कोस्टल शिपिंग को मदद कर सकें। अगर आप कोस्टल शिपिंग की तरक्की करना चाहते हैं तो आप रेलवे के कोयले के कुछ हिस्से को कोस्टल शिपिंग की तरफ डाइवर्ट कर (भेज) दें। इससे एक लाभ तो यह होगा कि जो इस समय रेलों पर अधिक प्रेशर (दबाव) पड़ रहा है वह कम हो जायेगा और इस तरह बाटिल नैक की शिकायत कुछ हद तक दूर हो जायेगी, और कोस्टल शिपिंग की भी तरक्की हो सकेगी। यह सुझाव मैं आपके सामने रखना चाहती हूँ आप कह सकते हैं कि अगर हम जहाजों से कोयला पहुँचायेंगे तो इस पर खर्चा ज्यादा पड़ेगा और कंज्यूमर (उपभोक्ता) को कोयले की ज्यादा कीमत देनी पड़ेगी और इस प्रकार उस पर बोझ पड़ेगा। इसलिये मैं आप से कहती हूँ कि आप फ्रैट (भाड़े के लिये कोई डिफरेंशियल स्केल (साक्षेप मापमान) निकालिये और जहाजों को कोयला ढोने पर कुछ सबसिडी (वित्तीय सहायता) दीजिये। इस तरह से कंज्यूमर पर भी बोझ नहीं पड़ेगा। अगर जहाजों से कोयला भेजने पर दो आना या चार आना पर (प्रति) टन ज्यादा खर्चा आता हो तो आप उसी हिसाब से कुछ सबसिडी देने का प्रबन्ध कर सकते हैं। वैसे भी तो आप इन जहाजों को सबसिडी देते हैं। इसके अलावा, आप को रेलों द्वारा कोयला लाने ले जाने में भी तो घाटा हो रहा है। इसलिये मेरी सिफारिश है कि मान लीजिये कि रेल के मुकाबिले जहाज द्वारा कोयला पहुँचाने में यदि दो या तीन आना टन ज्यादा खर्चा पड़ता है, तो उतनी आप सबसिडी दे दें। यह ठीक है कि कुछ जगहों को केवल रेल से ही कोयला लाया जा सकता है, जैसे कि दिल्ली है, लेकिन बम्बई को तो जहाजों द्वारा आप कोयला भेज सकते हैं। अगर बम्बई जहाज द्वारा कोयला ले जाने पर कुछ अधिक खर्च होता है, तो आप सबसिडी दे कर उसकी कीमत को भी दिल्ली के बराबर बना सकते हैं। मैं समझती हूँ कि ऐसा करने से कोस्टल शिपिंग (तटीय नौवहन) को भी फायदा पहुँच सकता है और रेलों का बाँटिल नैक भी कम हो सकता है।

दूसरी बात मुझे रेल और जहाज की यात्रा के कोऑर्डिनेशन (सहयोजन) के बारे में कहनी है। अभी तक इन दोनों प्रकार की यात्राओं में कोई कोऑर्डिनेशन नहीं है। यह बहुत अहम बात है। अगर मुझे जहाज से जाना है और उसके बाद फिर रेलगाड़ी पर भी सफर करना है, तो अभी कोई ऐसी स्कीम नहीं है कि मुझे इस यात्रा में बार-बार टिकट न खरीदना पड़े और एक ही टिकट से मैं जहाज पर भी यात्रा कर सकूँ और रेल पर भी यात्रा कर सकूँ। अभी कोई ऐसी योजना नहीं है कि मुझे रेल-कम-सी टिकट मिल सके। मैं चाहती हूँ कि कोई ऐसी योजना बनानी चाहिये कि यदि कोई रेल और जहाज दोनों द्वारा यात्रा करना चाहता हो तो उसको तकलीफ न हो। यही नहीं, माल को ढोने के बारे में भी यही स्कीम होनी चाहिये। अभी मंत्री जी ने बताया कि जहाजों का ९५ प्रतिशत खर्च सरकार बरदाश्त करती है। तो, मैं समझती हूँ कि सरकार उनको मजबूर कर सकती है कि वे सरकार को इस योजना में मदद करें और रेल-कम-सी यात्रा या ट्रांसपोर्ट (यातायात) के लिये एक किराया मुकर्रर किया जाये।

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि आज कल यह होता है कि अगर जहाज कलकत्ते से कोयला लेकर बम्बई जाते हैं तो कभी-कभी उनको बम्बई से कलकत्ते खाली वापस आना होता है। इसका

[श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा]

मुख्य कारण यही है कि कोआर्डिनेशन की कमी है। अगर हम चाहते हैं कि हमारी कोस्टल शिपिंग डेवलप (विकसित) हो और इस प्रकार देश की उन्नति हो सकें, तो यह जरूरी है कि रेल और सी ट्रांसपोर्ट (समुद्र परिवहन) में पूरा-पूरा कोआर्डिनेशन होना चाहिये, और हमें ऐसा सिलसिला कायम करना चाहिये कि जो जहाज पूर्व से कोयला लेकर बम्बई की तरफ जाते हैं, वे वापसी में कांडला का नमक, या सौराष्ट्र का नमक, या और दूसरी चीजें, जिनको आप पश्चिम से पूर्व की तरफ रेलों द्वारा भेजते हैं, उनको आप इन जहाजों द्वारा पूर्व को भेजें। मैं तो आपके सामने यह भी सुझाव रखना चाहती हूँ कि अगर आप कांडला से या सौराष्ट्र से उत्तर प्रदेश को, या बिहार को नमक भेजना चाहते हैं तो उसको पहले बम्बई से कलकत्ते तक जहाज द्वारा भेजें और वहाँ से रेल द्वारा उत्तर प्रदेश या बिहार भेजें। हो सकता है कि इस में कुछ खर्चा ज्यादा पड़े और कुछ परेशानी भी हो। लेकिन, इसके अलावा कोस्टल शिपिंग को सहायता करने का और कोई रास्ता भी तो नहीं है। और मैं समझती हूँ कि अगर आप इस खर्च को कंज्यूमर के कन्धों पर भी डालें तो उसको एक सेर में एक दो पाई से ज्यादा नहीं देना पड़ेगा। और यह बोझ उसके लिये बहुत ज्यादा नहीं होना चाहिये।

मेरा एक और सुझाव है। आजकल हमारे बन्दरगाहों पर माल उतारने और चढ़ाने का आउट पुट (कुल परिमाण) बहुत गिरता जा रहा है और इस वजह से हमारी बड़ी बदनामी हो रही है। पिछले वर्ष जो इंटरनेशनल कानफरेंस (अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन) हुई थी, उसमें यह कहा गया था कि इंडियन पोर्ट्स (बंदरगाहों) के लिये फ्रेट (भाड़े) की दर कुछ बढ़ानी पड़ेगी, क्योंकि वहाँ पर विदेशों के जहाजों को बहुत समय तक पड़ा रहना पड़ता है, क्योंकि वहाँ सामान बहुत धीरे-धीरे उतारा जाता है। इसकी वजह से हमारा एक और नुकसान यह होता है कि हम अपना माल अच्छी तरह और जल्दी बाहर नहीं भेज सकते। अभी जापान को और पोलैण्ड को हमारे आइरन (लोहे) की जरूरत थी। लेकिन, हमारा माल चढ़ाने उतारने का आउट पुट कम होने से बन्दरगाहों पर बॉटिल नैक हो जाता है। न सामान उतर पाता है, न लद पाता है। इस प्रश्न पर विचार करने के लिये विशिष्ट कमेटी नियुक्त की गई थी और उसकी सिफारिशें आपके सामने हैं। उसकी एक सिफारिश यह है कि मजदूरों को आउट पुट के बेसिस (आधार) पर मजदूरी दी जानी चाहिये, मैं समझती थी कि इसके बारे में मंत्री जी अपने भाषण में कुछ कहेंगे, लेकिन उन्होंने इस विषय में कुछ नहीं कहा। लेकिन, मैं समझती हूँ कि जब रेलवे और ट्रांसपोर्ट पर बहस होगी तो उसके जवाब में वे इसके बारे में कुछ कहेंगे। मैं चाहती हूँ कि विशिष्ट कमेटी की इस सिफारिश को जरूर लागू किया जाये कि मजदूरों को आउट पुट के आधार पर मजदूरी दी जाये। मैं नहीं समझती कि इसमें कोई दिक्कत हो सकती है। अगर आप आउट पुट पर मजदूरी देंगे, तो मैं समझती हूँ कि डॉक लेबर (गोदी श्रमिक) अब से ज्यादा और अच्छा काम करेगा, और यह जो आये दिन का झंझट लगा रहता है यह दूर हो जायेगा।

यही चार पाँच बातें मुझे मुख्य रूप से कहनी हैं।

इन के अलावा, एक बहुत बड़ी बात और भी है। अभी आल्वा साहब ने कहा कि शिपिंग कम्पनियां बहुत पैसा खाती हैं। हो सकता है कि उनको मुझ से इस विषय में ज्यादा अनुभव हो, लेकिन मुझे तो उनकी हालत पर तरस आता है। शिपिंग कम्पनियां अधमरी हो रही हैं और उनके पास रुपया नहीं है। न उनको ट्रांसपोर्ट मिलता है कि जिससे वे अपनी हालत सुधार सकें। सन् १९५० से लेकर आज तक जहाजों की कीमतें दुगनी हो गई हैं। उनके पास ट्रांसपोर्ट इतना है नहीं कि उसके जरिये वे अपने इस लॉस (घाटे) को पूरा कर सकें। वे अपना फ्रेट १० प्रतिशत बढ़ाना चाहती थीं, लेकिन सरकार उनको ५ प्रतिशत से अधिक फ्रेट बढ़ाने की इजाजत नहीं देती है। ऐसी हालत में, मैं नहीं समझती कि शिपिंग कम्पनीज को बहुत ज्यादा नफ़ा हो रहा है। हम आये दिन यह सुनते हैं कि शिपिंग कम्पनीज घाटे में चल रही हैं। इसलिये, मेरा सुझाव है कि आप तहकीकात जारी रखें कि ये कम्पनियां रुपया

इधर-उधर न कर सकें, लेकिन मैं चाहती हूँ कि आप कोस्टल शिपिंग को मदद करें, क्योंकि मैं समझती हूँ कि उसकी हालत बहुत खराब है।

इसलिये मैं यह भी आप से अनुरोध करूँगी कि यह जो रेल-कम-सी कोआर्डिनेशन कमेटी बनी है, एक साइंटिफिक (वैज्ञानिक) ढंग से इस बात की जांच करे कि फ्रेट में क्या कमी होनी चाहिये, किराया कम होना चाहिये, उसके लिये अभी तक कोई तहकीकात नहीं की है कि क्या भाड़ा होना चाहिये। मैं आप से अनुरोध करूँगी कि इस प्रश्न पर विचार करने के लिये चाहे आप एक अलग कमेटी बनायें या उसी कमेटी को इस के लिये एम्पावर कर दें (अधिकार दे दें) कि वह एक साइंटिफिक ढंग से किराया मुकर्रर करे और जहाजों द्वारा सामान ढोने के लिये और पैसेजर्स (यात्रियों) को पहुँचाने के लिये ठीक तौर पर किराया बैठाये और मैं आप से अनुरोध करूँगी कि किरायों में आप रद्दोबदल ऐसे ही न करें, बल्कि उसके सम्बन्ध में अच्छी तरह से जांच-पड़ताल करा कर किराया तय करें। मैं समझती हूँ कि किराये में तबदीली करने की निहायत जरूरत है; खास कर उन जगहों पर जहाँ कि कोस्टिंग शिपिंग का सवाल है।

अभी हमारे यहां गंगा नदी बहती है, छोटी-छोटी जहाज दरिया में सामान पहुँचाने के लिये चलते हैं और लोगों को उससे बहुत लाभ होता है। मैंने सुना है और मैंने इसके बारे में एक सवाल भी दिया है और वह लोक-सभा के सामने उत्तर के लिये आयेगा, बशर्ते कि मिनिस्टर साहब उस पर अपनी मंजूरी दे देंगे और वह सवाल इस सम्बन्ध में है कि वहाँ के लोगों ने अपने जहाजों को चलाना बन्द कर दिया और अगर अभी बन्द नहीं कर दिया है तो वह इस बात से डरा रहे हैं कि वह अपने जहाज चलाना बन्द कर देंगे, क्योंकि उन जहाजों को चलाने में उन्हें बहुत घाटा हो रहा है और अगर उन्होंने अपने जहाज चलाने बन्द कर दिये तो यह बहुत बुरी बात होगी। मैं चाहती हूँ कि जो द्वितीय पंचवर्षीय योजना है उसमें ज्यादा से ज्यादा रिवर ट्रान्सपोर्ट (नदी परिवहन) की तरफ ध्यान दिया जाये और उसको बढ़ाया जाय और जहां पर छोटे-छोटे जहाज चल सकते हैं वहां सरकार उनको चलवाये, एक कोआर्डिनेशन स्कीम (सहकार्य योजना) उसके लिये भी चलानी चाहिये। हमारे देश में इतनी सारी नदियां हैं, अगर हम उनका कुछ उपयोग नहीं कर सके, तो यह हमारे लिये अक्लमंदी की बात नहीं होगी। मैं तो कहती हूँ कि इनलैंड ट्रान्सपोर्ट (अन्तर्देशीय परिवहन) यानी नदियों में जहाजों द्वारा सामान पहुँचाने की योजना को प्रोत्साहन देना चाहिये और ऐसा सिलसिला कायम करना चाहिये जिससे ज्यादा से ज्यादा सामान हम उनके द्वारा पहुँचा सकें। मैं तो समझती हूँ कि यह रिवर ट्रान्सपोर्ट का काम सरकार अपने हाथ में ले ले और यदि सरकार इस काम की जिम्मेदारी अपने हाथ में ले ले, तो यह काम ज्यादा आसानी और कुशलतापूर्वक हो सकता है। और, अगर इस तरह के रिवर ट्रान्सपोर्ट का प्रबन्ध सन्तोषजनक रीति से हो जाय तो कोई वजह नहीं है कि हम अपना सामान रेल के द्वारा भेजें और दूना भाड़ा भरें। इसलिये, मैं सरकार से अनुरोध करना चाहती हूँ कि मंत्री महोदय इनलैंड ट्रान्सपोर्ट की ओर विशेष ध्यान दें।

†श्री साधन गुप्त (कलकत्ता-दक्षिण-पूर्व) : इस विधेयक का उद्देश्य नौवहन नियंत्रण अधिनियम के प्रवर्तन की अवधि को बढ़ाना है और हम चाहते हैं कि यह अवधि बढ़ाई जाये, इसलिये मैं, श्री बसु का और इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। लेकिन, साथ ही मैं यह असन्तोष भी व्यक्त करना चाहता हूँ कि १९४७ से आज १९५६ तक बराबर ऐसा ही विधेयक प्रस्तुत किया जाता रहा है और इन पूरे नौ वर्षों में भी सरकार ने एक व्यापक वणिक नौवहन विधेयक को प्रस्तुत करने के अपने वचन को पूरा नहीं किया है। आशा है कि अब इन दो वर्षों में उसे पूरा किया जायेगा।

इस विधेयक में केवल तटीय नौवहन को ही लिया गया है, जैसे कि इस देश के लिये अन्य किसी प्रकार के नौवहन का कोई महत्व ही नहीं है। यह सही है कि पहले तटीय नौवहन विदेशी अधिकार में था

[श्री साधन गुप्त]

और अब हम कम से कम इस व्यवसाय को तो अपने अधिकार में लेने की चेष्टा कर रहे हैं। इससे विदेशों को जाने वाला हमारा बहुत सा धन बच जायेगा।

लेकिन, हमें सब से अधिक चिन्ता तटीय नौवहन की ही नहीं है। बाहर के देशों से होने वाले हमारे व्यापारिक नौवहन की समस्या हमारे लिये अधिक चिन्ता का विषय है। हमारा यह समस्त व्यापार विदेशी जहाजों द्वारा ही होता है और इस नौवहन के किराये के रूप में हमारे देश का करोड़ों रुपया बाहर चला जाता है। इस विदेशी गुलामी का हमें सदा के लिये अन्त करना है।

हम अपने देश के ही जहाज रखे बिना कैसे पूरी आर्थिक स्वतन्त्रता पा सकते हैं? हमारा समस्त विदेशी व्यापार विदेशियों के ही हाथों में है, और विदेशी कम्पनियाँ जब तब अपना किराया बढ़ाने की धमकियाँ दे कर हम पर अनुचित दबाव डाला करती हैं। वे हमारे देश के कर्मचारियों के साथ भी मनमानी करती हैं, और हम उन के विरुद्ध कुछ अधिक कर नहीं पाते हैं। यह एक बहुत असंतोषजनक स्थिति है, और इसीलिये एक व्यापक वणिक् नौवहन विधेयक की बहुत आवश्यकता है। मुझे पूरी आशा है कि उसके द्वारा हम तमाम त्रुटियों को दूर करके अपने व्यापारिक जहाजों के लिये एक उचित आधार बना सकेंगे। मुझे आशा है कि सरकार इसी चर्चा के दौरान में हमें ऐसे एक विधेयक को तैयार करने का आश्वासन देने की स्थिति में होगी।

तटीय नौवहन स्वयं भी बहुत आवश्यक है। यह भी आवश्यक है कि हमारा सारा तटीय व्यापार हमारे अपने जहाजों द्वारा ही किया जाये। लेकिन, इसका यह अर्थ नहीं है कि हम उसे व्यक्तिगत लोगों पर छोड़ दें। माननीय सदस्यों ने एकाधिकार, महसूल की ऊंची दरों, नौवहन के अधिक किरायों और निचली श्रेणी के यात्रियों के साथ होने वाले व्यवहार के बारे में शिकायतों की हैं। वे बिलकुल सही हैं। लेकिन, हम फिर भी उन्हीं निजी कम्पनियों के हाथ में अपने जहाजों को देने जा रहे हैं जिन्होंने कि इन सारी शिकायतों का मौका दिया था। कहा जा सकता है कि ऊंची दरों के होते हुए भी उन्हें मुनाफ़ा नहीं हो रहा है और इसी लिये उन को वित्तीय सहायता देनी पड़ती है। पता नहीं उन्हें मुनाफ़ा क्यों नहीं होता। मैं इस व्यापार की पेचीदगियों को तो नहीं समझता हूँ, पर हो सकता है कि मुनाफ़ा न होने की वजह या तो यह है कि वे व्यापार करना नहीं जानते हैं, या फिर यह है कि यह व्यापार ही लाभदायक नहीं है। कारण जो भी हो, यह बिलकुल जरूरी है कि इन शिकायतों को दूर करने के लिये इस व्यापार को सरकार को अपने ही अधिकार में ले लेना चाहिये। इसका राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये। हमने परिवहन के अधिकांश साधनों का राष्ट्रीयकरण कर ही दिया है। वर्तमान व्यक्तिगत मालिक या तो इन सभी शिकायतों को दूर करना नहीं चाहते हैं या वे कर ही नहीं सकते हैं। इसे सरकार ही कर सकती है। राष्ट्रीयकरण के विरुद्ध एक ही तर्क दिया जा सकता है कि सरकार को घाटा सहना पड़ेगा। लेकिन, आज भी सरकार निजी कम्पनियों को अधिकाधिक आर्थिक सहायता देकर और जहाज खरीदने के लिये कम ब्याज पर कर्ज देकर इस घाटे को सह रही है। तब फिर, राज्य ही क्यों न इस व्यापार को चलाये? राज्य शायद इसे और अच्छे तरीके पर चला सकेगा। राज्य का उद्देश्य भी मुनाफ़ा कमाना नहीं होगा और वह यात्रियों की सुविधाओं तथा पूरे देश की आवश्यकताओं की ओर अधिक ध्यान भी देगा। इसीलिये, मैं इसके शीघ्रातिशीघ्र राष्ट्रीयकरण का आग्रह करता हूँ। यह अधिक महंगा भी नहीं पड़ेगी, क्योंकि कर्जों में जो हमारा इतना रुपया आज फंसा हुआ है उस पर हमें तब क्षतिपूर्ति नहीं देनी पड़ेगी, और, उससे सभी प्रकार का भ्रष्टाचार भी बन्द हो जायेगा। विमान-कम्पनियों का राष्ट्रीयकरण करके हमने स्वयं यह अनुभव कर लिया है। वहाँ भी पहले काफ़ी भ्रष्टाचार फैला हुआ था। इसीलिये, मैं तटीय नौवहन के राष्ट्रीयकरण की आवाज़ उठा रहा हूँ। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस चर्चा के उत्तर में ही हमारे विदेशी व्यापार के लिये आवश्यक जहाजी बेड़े के निर्माण तथा निकट भविष्य में तटीय नौवहन के राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में आश्वासन देंगे।

†श्री अलगेशन : मेरा विचार है कि यह एक बहुत ही निर्दोष विधान है, लोक-सभा ने इसे जितना निर्दोष समझा है उससे भी कहीं अधिक निर्दोष है।

मैंने अपने भाषण के आरम्भ में भी कहा था कि यह अधिनियम उस एकीकृत नौवहन विधेयक का ही एक अंग बनेगा जिसे मैं इसी सत्र में सभा के सामने प्रस्तुत करूँगा। सब से अन्त में बोलने वाले वक्ता ने यह संदेह प्रकट किया कि मैं शायद उसमें और अधिक विलम्ब करूँ और शायद वह विधेयक दो वर्ष से पहले पारित ही न हो सके। वास्तव में तो कोई कारण नहीं दीखता कि यह अधिनियम स्वयं ही क्यों न रहे। कुछ वर्ष पहले, एक निर्णय किया गया था कि इसी अधिनियम को एकीकृत विधेयक में शामिल कर लिया जाये और इसीलिये हम प्रत्येक दो वर्ष बाद लोक-सभा में प्रस्ताव रखते आ रहे हैं कि इस अधिनियम के प्रवर्तन की अवधि को और बढ़ा दिया जाये। लेकिन, मुझे इस पर कोई पश्चाताप नहीं है, क्योंकि समय-समय पर इसकी अवधि बढ़ाने के लिये संसद् की स्वीकृति लेते समय संसद् को नौवहन के समय प्रश्न पर चर्चा करने का अवसर मिल जाता है। इसी दृष्टिकोण से, मैं इस अवसर का भी स्वागत करता हूँ।

सभी जानते हैं कि लोक-सभा इस बात के लिये उत्सुक है कि हमारे विदेशी व्यापार के अधिकांश भाग के लिये आवश्यक पर्याप्त नौभार हमारे पास होना चाहिये। यह अधिनियम तटीय नौवहन के सम्बन्ध में है, और तटीय व्यापार के लिये तटीय नौवहन को हमने भारतीयों के लिये सुरक्षित कर दिया है। कई शताब्दियों से यह एक अत्यावश्यक प्रश्न बना हुआ था। अब यह एक निष्पादित सत्य बन गया है और पिछले कुछ वर्षों से समूचा तटीय व्यापार भारतीय पोतों द्वारा ही किया जा रहा है। लेकिन, इस नीति के साथ ही साथ भारतीय नौवहन कम्पनियों पर एक दायित्व भी आ जाता है। एक माननीय महिला सदस्या ने कोयले के बारे में कहा था। वह इस समय यहाँ नहीं हैं। उन्होंने कहा था कि हमें तटीय जहाजों द्वारा कोयला ढोने की कोशिश करनी चाहिये। लेकिन, आज वास्तव में स्थिति यह है कि कोयला ढोने के लिये हर महीने १६-१७ तटीय जहाजों की जरूरत है, पर नौवहन कम्पनियाँ इतने जहाज जुटाने में असमर्थ हैं। वे केवल १२-१३ जहाज ही इस काम में लगा पाती हैं। इसी कठिनाई को दूर करने के लिये हमने नौवहन कम्पनियों को किराये पर जहाज लेने की अनुमति दे दी है। यह सही है कि कुछ समय पहले हमने ही यह कहा था कि इस वर्ष मार्च या अप्रैल के बाद किराये पर जहाज लेने की अनुमति नहीं दी जायेगी, लेकिन हमें छूट देनी पड़ी और इकट्ठे हो रहे आर्डरों को निबटाने के लिये नौवहन कम्पनियों को किराये पर जहाज लेने की अनुमति देनी पड़ी। यह प्रथा सदा ही नहीं बनी रहेगी। लेकिन, उन्हें या तो जहाजों के लिये आर्डर भेज देने चाहिये या पुराने जहाज खरीदने के समझौते कर लेने चाहिये, जिससे कि वर्तमान जहाजों के किराये पर लिये जाने की अवधि के समाप्त होते-होते उनके पास अपने जहाज हो जायें और तटीय व्यापार को अधिक विस्तृत किया जा सके। मुझे भरोसा है कि तटीय कम्पनियाँ इसे कर लेंगे और हमारे तटों पर पर्याप्त नौभार सुलभ हो जायेगा।

तैल-वाहक नौ-भार का भी जिक्र किया गया है। वास्तव में, यह भारतीय नौवहन को एक भारी कमी है। हमारे यहाँ तीन तैल-परिष्कारणियाँ हो जायेंगी। इनमें से दो में तो काम शुरू भी हो गया है और तीसरी में भी जल्दी ही शुरू होने वाला है। इस तैल को तटों पर ढोना पड़ेगा, और इसके लिये हमें तैल-वाहक जहाजों की आवश्यकता पड़ेगी। हालांकि हमने कुछ समय पहले इस सम्बन्ध में निर्णय किया था कि इसके लिये सरकारी व्यय पर कुछ तैल-वाहक ले लिये जायें और उन्हें ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन के द्वारा चलवाया जाये, लेकिन इसमें विलम्ब हो गया। यह इस कारण से कि तैल-परिष्कारणियों ने स्वयं अपनी ओर से यह इच्छा प्रकट की थी कि वे एक निजी कम्पनी बनाने का विचार कर रही थी और इसी विचार को लेकर भारतीय नौवहन कम्पनियों के साथ

[श्री अलगेशन]

बातचीत चलाना चाहती थीं। हमने इसके लिये पर्याप्त समय दिया, लेकिन मुझे खेद है कि उसका कोई फल नहीं निकला, और हमें तैल-वाहकों को प्राप्त करने का कार्य आरम्भ करना पड़ा। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि एक निजी कम्पनी इस व्यापार को संभालने के लिये तैयार हो गई। स्वाभाविक है कि वह सामान्य शर्तों पर कर्ज चाहती थी। हम इसके लिये सहर्ष तैयार हो गये। आज ही मुझे पता चला है कि उसने एक तैल-वाहक ढूँढ भी लिया है और जल्दी ही वह हमारे तटों पर चलने लगेगा। सरकार दो और तैल-वाहक लेना चाहती है। अभी तो अनुमान यह है कि हमारा तटीय तैल-व्यापार एक मोटे तौर पर २। तैल-वाहकों के लिये पर्याप्त होगा। यदि सरकार दो और तैल-वाहक प्राप्त कर लेती है, तो फिर ये तीनों तैल-वाहक तटीय तैल-व्यापार के लिये पर्याप्त होंगे, ऐसा अनुमान है।

हम जो दो तैल-वाहक लेंगे, वे ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन के द्वारा चलाये जायेंगे। इस प्रकार, सरकार के पास तीन में से दो तैल-वाहक उस के अपने होंगे, और उस तीसरे तैल-वाहक के बारे में भी, हमने कर्ज के समझौते में एक शर्त रखी है कि यदि सरकार चाहे तो तीन वर्ष के बाद उसे कम्पनी के अधिकार से हटा कर अपने अधिकार में ले सकती है और कम्पनी को इसके लिये तैयार रहना चाहिये। मैं समझता हूँ कि इससे माननीय सदस्य को सन्तुष्टि हो जायेगी।

†श्री के० के० बसु : तीन वर्ष बाद क्यों, अभी क्यों नहीं?

†श्री अलगेशन : केवल मांगने भर से ये तैल-वाहक नहीं मिल जायेंगे। उन्हें खोजना पड़ेगा। यदि इस काम के लिये किसी विदेशी पोत निर्माण कारखाने को आर्डर भी भेजें, तो भी हमें एक या दो वर्ष तक इसके लिये राह देखनी पड़ सकती है? केवल चाहने भर से हमें तैल-वाहक नहीं मिल सकते हैं।

मैं तटीय नौवहन के बारे में एक दो बातें कहूँगा। एक प्रमुख नौवहन समवाय मद्रास और रंगून के बीच जहाज़ चला रहा था। इस से उतनी आय नहीं होती थी जितनी कि किसी समय हुआ करती थी और कुछ समय बाद उसमें घाटा होने लगा, कुछ मास पूर्व समवाय ने जहाज़ चलाना बन्द कर दिया और जो लोग ब्रह्मा से भारत आया जाया करते थे उन्होंने बड़ा वावेला मचाया कि इस सुविधा के छिन जाने से उन्हें बड़ा कष्ट हो रहा था। वे सब मध्यम वर्ग के हैं और वे कलकत्ता जाकर वहाँ से रंगून या ब्रह्मा के किसी अन्य भाग में वायुयान द्वारा जाने की सामर्थ्य नहीं रखते हैं। अतः सरकार ने समवाय को एक अन्य जहाज़ चलाने पर राजी किया। उसने एक छोटा जहाज़ चलाना आरम्भ किया जो इस कार्य के लिये अधिक उपयुक्त न था और मरम्मत करने के लिये उसे भी बन्द करना पड़ा। इस लिये अब फिर बहुत शोर मचाया जा रहा है और ब्रह्मा में भारतीय प्रेस में लेख लिखे जा रहे हैं और हम से कहा गया है कि मार्च की समाप्ति तक पुनः जहाज़ चलाने लगेगा। अतः उन्हें एक मास तक प्रतीक्षा करनी पड़ेगी।

श्री आल्वा ने हज के लिये जाने वाले यात्रियों के यातायात के बारे में प्रश्न पूछा। अन्य व्यापारों का भी विकास हो रहा है। भारत और फारस की खाड़ी के बीच एक अन्तर्देशीय समवाय कार्य कर रहा है। इसे भी घाटा हुआ है और वह अब इस व्यापार को जारी रखने में असमर्थ है। अब वह इस व्यापार को बन्द करने का इरादा कर रहा है और ऐसा करना राष्ट्रीय दृष्टिकोण से अच्छा नहीं होगा। सौभाग्य से रूस और यूगोस्लाविया इत्यादि साम्यवादी देशों से हमारा व्यापार बढ़ रहा है और इन लाइनों पर हम अपने जहाज़ चलाना चाहते हैं। इसी प्रयोजन के लिये हम एक दूसरी निगम स्थापित करने के बारे में सोच रहे हैं जो भारत-लाल सागर भारत-ईरान और हज के यात्रियों के यातायात को सम्भाले। हम एकाएक समूची मांग को तो पूरा नहीं कर सकेंगे परन्तु हम उस समवाय

†मूल अंग्रेजी में

का बोझ हल्का कर देंगे जो हज के यात्रियों की मांग को पूरा कर रहा है। हम यात्रियों के इस महत्वपूर्ण यातायात के लिये, जो कि मौसमी होता है, अधिक सुविधायें दे सकेंगे। तमाम वर्ष जहाज चलाना आवश्यक नहीं है परन्तु फिर भी इसका बहुत महत्व है और इस मांग को हम अवश्य पूरा करेंगे। इसी प्रयोजन से हम एक दूसरा निगम स्थापित करने के बारे में विचार कर रहे हैं और इस कार्य में अधिक देर नहीं लगेगी।

मैं माननीय सदस्यों द्वारा उठाये गये अन्य एक दो प्रश्नों के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूँ। मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ कि श्री बसु ने नौवहन के राष्ट्रीयकरण का प्रश्न उठाया और उनके सहयोगियों ने इसका समर्थन किया। कुछ समय पहले जब लोक-सभा में भारतीय नौ-टन भार बढ़ाने सम्बन्धी संकल्प पर चर्चा हो रही थी तो उनके दल के उपनेता ने निजी समवायों को दी जाने वाली वित्तीय सहायता के बढ़ाये जाने का अनुरोध किया था। इतनी जल्दी यह परिवर्तन हो गया। उनके दल के सदस्य इस बात के लिये प्रसिद्ध हैं कि वे सभी एक ही बात कहते हैं और वह ग्रामोफोन रिकार्ड की तरह एक जैसी ही रहती है। कन्याकुमारी में रहने वाला व्यक्ति दिल्ली में अपने साथी द्वारा कही गई बात को ज्यों का त्यों दोहरा देता है। इसलिये जब उन्होंने नौवहन के राष्ट्रीयकरण की मांग की तो मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ। मैं चाहता हूँ कि वह अपने उपनेता के भाषण को पढ़ें जहाँ कि उन्होंने निजी समवायों को अधिक सहायता दिये जाने की मांग की है।

श्री के० के० बसु : इसे एक वर्ष हो चुका है।

श्री अलगेशन : एक वर्ष नहीं कुछ मास ही हुए हैं। इस बारे में मैं केवल इतना कहूँगा कि हम भारतीय नौवहन में से निजी क्षेत्र को समाप्त नहीं करना चाहते हैं। वे अपना कार्य जारी रखेंगे और जब वे इसे करने में असमर्थ रहेंगे तब सरकार इसे अपने हाथ में ले लेगी। इस सिलसिले में ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन का उल्लेख किया गया। इसमें ७४ प्रतिशत पूंजी सरकार ने लगाई है और शेष सिंधिया ने। शीघ्र ही सारी पूंजी सरकार की हो जायेगी और निगम का सारा प्रबन्ध सरकार ही करेगी। सिंधिया का विचार ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन को छोड़ देने का है और सरकार ही इसकी मालिक होगी और सारा प्रबन्ध वही करेगी। ऐसी हालत में निजी क्षेत्र को ठीक प्रकार कार्य करना चाहिये। मैं ने मद्रास-रंगून सेवा का उल्लेख किया। उस सेवा में घाटा हो रहा है, यह मैं बता चुका हूँ यदि व्यापार का कोई भाग घाटे में चलने लगे तो उसे घाटे को पूरा करने के लिये वित्तीय सहायता मांगने की आदत नहीं डाली जानी चाहिये। सरकार निजी व्यापारों को कहीं तक वित्तीय सहायता दे सकती है। ऐसी हालत में यदि निजी समवाय आगे नहीं बढ़ते हैं तो ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन अथवा किसी अन्य निगम को इस कार्य को सम्भालना होगा। मेरा यह अभिप्राय नहीं कि घाटे का सारा व्यापार सरकार ही सम्भाल लेगी। वहाँ इसे एक सुधारक जैसा कार्य करना होगा और मुझे इसमें सन्देह नहीं है कि सरकार और निजी क्षेत्र एक दूसरे की सहायता और सहयोग से टन-भार (टनेज) बढ़ाने में समर्थ होंगे।

श्री बसु ने यह ठीक ही कहा है कि हमने उन्हें बड़ी-बड़ी राशियां उधार दे रखी हैं। शायद दिया गया ऋण इन समवायों में लगी हुई कुल पूंजी से भी अधिक है। परन्तु तटीय लाइनों से हम साढ़े चार प्रतिशत व्याज लेते हैं और तटीय समवाय इसे कम भी कराना चाहते हैं। केवल समुद्र-पार चलने वाली लाइनों से हम ढाई प्रतिशत व्याज लेते हैं और इस बात में मैं माननीय सदस्यों से सहमत हूँ कि व्याज की दर घटाना स्वयं ही एक प्रकार की वित्तीय सहायता है। परन्तु प्रत्येक व्यक्ति जानता है कि समुद्र-पार लाइनों में जोखिम उठाना पड़ता है। प्रत्येक देश में नौवहन को एक पृथक ही आधार पर रखा जाता है और इसे वित्तीय सहायता आदि कई प्रकार की सहायता दी जाती है।

मूल अंग्रेजी में

[श्री अलगेशन]

वित्तीय सहायता देने के लिये साम्य मूल्य का भी उल्लेख किया गया। इस समय यह ब्रिटिश साम्य मूल्य के अनुसार है। नौवहन समवाय विश्व साम्य मूल्य के आधार पर वित्तीय सहायता प्राप्त करना चाहते थे क्योंकि वे अनुभव करते हैं कि ब्रिटिश साम्य मूल्य कुछ अधिक है। इस प्रकार वे विश्व के नौवहन याडों में प्रचलित निम्नतम दरों के आधार पर साम्य मूल्य निश्चित कराना चाहते हैं। हम इस प्रश्न पर विचार कर रहे हैं और यदि इस से हमारे नौवहन उद्योग को कोई उत्साह मिले तो चाहे हमें वित्तीय सहायता को बढ़ाना पड़े हम इसमें संकोच नहीं करेंगे और टन-भार को बढ़ायेंगे क्योंकि यह अत्यन्त आवश्यक है। मेरे महत्वाकांक्षी मित्र ने २०० करोड़ रुपये की व्यवस्था करके विश्व भर का टन-भार (टन्नेज) प्राप्त करने के लिये कहा है जिससे कि हम समुद्र-पार का, तटीय और आस पास का समस्त व्यापार स्वयं ही कर सकें। इस मांग को पूरा करना असम्भव है।

†श्री कामत (होशंगाबाद) : अगली पंचवर्षीय योजना में नहीं बल्कि तीसरी में।

†श्री अलगेशन : पर दूसरी योजना तो चल रही है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना की समाप्ति तक हमारा नौ लाख टन-भार प्राप्त करने का विचार है। कुछ समय हुआ जिस नौवहन नीति उपसमिति ने प्रतिवेदन दिया था उसकी इच्छा थी कि हम २० लाख टन-भार प्राप्त करें। जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा, द्वितीय योजना में ऐसा करना सम्भव नहीं है, तृतीय योजना में चाहे हम इसे प्राप्त कर लें। राष्ट्रीयकरण के नारे लगाने से ही काम नहीं चलेगा। हमें अधिक टन-भार प्राप्त करना है। इस सम्बन्ध में मैं यह बताना चाहता हूँ कि नौवहन समवायों ने विदेशी याडों और विजाग याड में २२ जहाजों के लिये आर्डर भेजे हैं जिनका कुल टन-भार लगभग १,२०,००० टन है। इससे हम ६ लाख का लक्ष्य प्राप्त कर लेंगे जो प्रथम पंचवर्षीय योजना में निर्धारित किया गया था।

†श्री के० के० बसु : उनका अंशदान कितना है ?

†श्री अलगेशन : उनका अंशदान जहाजों के मूल्य का १० या १५ प्रतिशत है। हमने ६० प्रतिशत तक का ऋण दे रखा है। मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूँ कि ऋण की राशियां पूर्णतः सुरक्षित हैं।

†श्री के० के० बसु : मुझे उनके सुरक्षित होने में सन्देह नहीं है।

†श्री अलगेशन : बहुत से विषय उठाये गये थे और सब को स्पष्ट करने के लिये मेरे पास पर्याप्त समय नहीं है।

†श्री के० के० बसु : विजाग में बनाये जाने वाले जहाजों के प्रमापीकरण के बारे में आपका क्या विचार है ?

†श्री अलगेशन : मुझे पता चला है कि प्रमापीकरण के विषय पर विचार किया गया था और भारतीय नौवहन समवाय हिन्दुस्तान शिपयार्ड में बनाये जाने वाले सभी जहाजों के प्रमापीकरण पर सहमत हैं। इससे विजाग का शिपयार्ड अपना कार्य अधिक सफलता से कर सकेगा। इस विषय में मैं अधिक कुछ नहीं कहना चाहता।

मेरे मित्र कह रहे थे कि उन समवायों में हमें एक निदेशक नियुक्त करना चाहिये। हम इसके लिये प्रयत्न कर रहे हैं। वे सब सहमत हैं कि उन समवायों के, जो हम से ऋण लेते हैं—ऐसा कोई समवाय नहीं है जिसने हम से ऋण न लिया हो—निदेशक बोर्ड में सरकार का एक निदेशक रखा जाये जिससे कि हमें समवाय के आन्तरिक कार्यसंचालन के बारे में पता चलता रहे और वह निदेशक इस बात का ध्यान रखे कि समवायों में कोई गड़बड़ तो नहीं होती है।

†मूल अंग्रेजी में

मेरे मित्र श्री गांधी ने किराये और माल के भाड़े का उल्लेख किया। इस अधिनियम के अन्तर्गत किराये और माल के भाड़े निश्चित करने की कोई व्यवस्था नहीं है। जब कभी आवश्यकता होती है यह कार्य किसी तदर्थ समिति अथवा नौवहन के महानिदेशक द्वारा किया जाता है। वह इस बात की जाँच करते हैं। जब कभी मांग की जाती है उसका परीक्षण किया जाता है। हम ने हाल ही में तटीय नौवहन समवायों को पाँच प्रतिशत माल भाड़ा बढ़ाने की स्वीकृति दी थी। उन्होंने १० प्रतिशत बढ़ाने की मांग की थी। हम चाहते थे कि वे रेल-जहाज सहयोजन समिति के प्रतिवेदन की प्रतीक्षा करते परन्तु उन्होंने अभ्यावेदन किया कि जहाज चलाने का खर्च बढ़ गया था अतः वे इस भाड़े पर काम को जारी नहीं रख सकते थे अतः हमें पाँच प्रतिशत भाड़ा बढ़ाने की अनुज्ञा देकर उनकी मांग किसी हद तक स्वीकार करनी पड़ी।

श्री आल्वा ने बड़े रुचिकर प्रश्न पूछे हैं। वह भारतीय नौवहन के पोषक हैं और सदा ही लोक-सभा में इसके सम्बन्ध में भाषण देते रहे हैं। उन्होंने छोटे बन्दरगाहों आदि के कई मामलों का उल्लेख किया। मैं उन्हें और अन्य सदस्यों को, जिनकी बातों का मैं उतर नहीं दे सका हूँ, आश्वासन देता हूँ कि उनकी प्रत्येक बात पर विचार किया जायेगा। इनमें से कई बातों की जा चुकी है और यदि आगे कुछ करने की आवश्यकता होगी तो उस पर कार्यवाही की जायेगी। मैं अपना प्रस्ताव सभा की स्वीकृति के लिये प्रस्तुत करता हूँ।

†सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि नौवहन नियंत्रण अधिनियम, १९४७ को अग्रेतर अवधि के लिये जारी रखने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड २ विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड १, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिया गया।

†श्री अलगेशन : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

†सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

†श्री बल्लाथरास (पुदुकोट्टै) : यह जान कर बड़ी प्रसन्नता होती है कि सरकार नौवहन उद्योग को धीरे-धीरे अपने हाथ में ले रही है। सन् १९४७ में जब प्रवर समिति ने यह विधेयक वापस भेजा था उस समय यह आशा प्रकट की गई थी कि सरकार नौवहन उद्योग का राष्ट्रीयकरण करने के प्रश्न पर विचार करेगी परन्तु गत नौ वर्षों में इस समस्या की जांच करने का कोई प्रयास नहीं किया गया है। अभी-अभी बीमा समवायों का राष्ट्रीयकरण किया गया है। इसकी प्रतिक्रिया के डर से शायद सरकार अभी नौवहन उद्योग का राष्ट्रीयकरण नहीं करना चाहेगी। फिर भी सरकार को चाहिये कि ६० प्रतिशत ऋण देने की बजाये सरकार इस कार्य को स्वयं ही सम्भाल ले और सब ऋणियों को दूर कर दे।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जो व्यवस्था की गई है वह कुछ अपर्याप्त होते हुए भी सन्तोषजनक है। गत वर्षों में भारतीय नौवहन ने ४,००,००० टन की वृद्धि हुई है। यदि ऐसी हालत रही तो समुद्र द्वारा व्यापार की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करना असम्भव होगा। यदि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में नौवहन उद्योग के लिये पर्याप्त अभ्यंश निश्चित करने की ओर ध्यान न दिया

†मूल अंग्रेजी में

[श्री वल्लाथरास]

गया तो नौवहन उद्योग और प्रक्रिया एशियाई नौवहन के बदलते हुए वर्तमान ढांचे के लिये उपयुक्त नहीं होगी ।

मेरे विचार से इस कार्य के लिये एक पृथक मंत्री होना चाहिये । प्राक्कलन समिति के प्रति-बेदन में भी यही विचार प्रकट किया गया है । आशा है कि सरकार इस पर ध्यान देगी ।

श्री अल्लगेशन : माननीय सदस्यों ने जो कुछ कहा उस के बारे में मुझे केवल इतनी बात कहनी है कि हिन्दुस्तान शिपयार्ड का पूर्णतः राष्ट्रीयकरण किया जा रहा है । हम जहाजों का निर्माण कर रहे हैं । उत्पादन चाहे अभी कम है परन्तु मुझे इसके बढ़ने का विश्वास है । इस विषय में कार्यवाही की जा रही है ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

पूँजी निर्गम (नियंत्रण का जारी रखना) संशोधन विधेयक

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि पूँजी निर्गम (नियंत्रण का जारी रखना) अधिनियम, १९४७ में आगे संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।”

जैसा कि लोक-सभा को ज्ञात है, पूँजी निर्गम नियंत्रण सर्वप्रथम मई १९४३ में भारत के रक्षा नियमों के अन्तर्गत लागू किया गया था । युद्ध की समाप्ति के पश्चात् उसको एक अध्यादेश द्वारा और उसके पश्चात् १९४७ में एक अधिनियम द्वारा तीन वर्ष की अवधि के लिये जारी रखा गया और १९५० और १९५२ में उसे पुनः क्रमवार बढ़ा दिया गया । अब उस अधिनियम की अवधि ३१ मार्च, १९५६ को समाप्त हो रही है ।

लोक-सभा को स्मरण होगा कि जब १९४३ में यह नियंत्रण प्रथम बार लागू किया गया था तो उसका उद्देश्य देश के नियोजन-योग्य संसाधनों का, युद्ध के प्रयत्न को आगे बढ़ाने तथा अन्य पूर्व-वर्तिता प्रयोजनों के लिये प्रयोग करने और मुद्रा-स्फीति का सामना करने की दृष्टि से, संरक्षण करना था । युद्ध समाप्त हो जाने के पश्चात् नियंत्रण आंशिक रूप में इस दूसरे प्रयोजन के लिये और आंशिक रूप में देश के उद्योग, व्यापार और कृषि संसाधनों के संतुलित विनियोजन की प्राप्ति के उद्देश्य से राष्ट्रीय विनियोजन नीति के विकास की ओर प्रारम्भिक कदम के रूप में जारी रखा गया । पूँजी निर्गम नियंत्रण ने इस उद्देश्य की पूर्ति में, न केवल संसाधनों को अनावश्यक परियोजनाओं में अथवा इस प्रकार विनियोजित किये जाने से रोक कर, जो सरकार की स्वीकृति नीतियों के प्रतिकूल हो, वरन् उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम १९५१ के क्षेत्र के बाहर के तथा ऐसे क्षेत्रों के विनियोजनों के जो पंचवर्षीय योजना के विनियोजन कार्यक्रम में प्रत्यक्षतः नहीं आते विनियमन और नियंत्रण के लिये एकमात्र वैध आधार जुटाकर भी, सहायता की है ।

इस विधेयक के मुख्य उद्देश्य के अतिरिक्त जो विनियोजन योग्य संसाधनों को अनावश्यक परियोजनाओं में लगाए जाने से रोकना है, नियंत्रण का प्रयोग कई अन्य प्रयोजनों के लिये भी किया गया है । इन में से अधिक महत्त्वपूर्ण प्रयोजन, जिन्हें सहायक प्रयोजन कहा जा सकता है, ये हैं बोनस के अंशों के निर्गम का विनियमन; कम्पनियों की पूँजी पुनर्गठन योजनाओं, ऐसे विलयन तथा एकीकरण सहित जिनमें पूँजी का प्रयोग अथवा पुनर्निर्गमन निहित रहता है, का विनियमन; कम्पनियों

मूल अंग्रेजी में

की पूँजी संरचना का विनियमन ताकि अंशों का व्यनुपातिक मताधिकारों सहित जारी करना आदि अवांछनीय कार्य रोके जा सकें और समवाय आरम्भण (कम्पनी फ्लोटेशन) में अच्छे तरीकों और प्रविधियों के अभिग्रहण को उत्साहित किया जा सके; पूँजी के अतिरिक्त निर्गमों के निबन्धनों और शर्तों, अर्थात् नए अंशों के निर्गम मूल्य, अभिगोपन (अन्डर राइटिंग) और दलाली के दाम (चाजेंज़) का विनियमन; पूँजी के निजी निर्गमों के समय का विनियमन और महाजनी और बीमा कम्पनियों, द्वारा पूँजी के निर्गम का विनियमन ।

अब मैं १९५२ से, जबकि वर्तमान अधिनियम की अवधि को बढ़ा दिया गया था, अब तक नियंत्रणों के कार्यकरण का संक्षिप्त प्रत्यालोचन करूँगा । ऐसे मामलों की संख्या जिनमें पूँजी निर्गम मंजूर किया गया था १९५२ में २५४ से बढ़कर १९५५ में २८६ हो गई जब कि बीच के वर्षों अर्थात् १९५३ और १९५४ की संख्यायें क्रमशः २३२ और २२० हैं । इन मंजूरीयों में अन्तर्निहित कुल धन राशि जो १९५२ में ३६.८ करोड़ रुपये थी बढ़कर १९५३ में ८१.४ करोड़ रुपये, १९५४ में ११०.६ करोड़ रुपये और १९५५ में १२५.४ करोड़ रुपये हो गई । मेरे पास प्रत्येक वर्ष के प्रारम्भिक निर्गम के नकदी या वस्तुरूप की और अतिरिक्त निर्गमों के नकदी या वस्तुरूप की और बोनस निर्गमों की अलग-अलग धन राशियों के आंकड़े मौजूद हैं और यदि कोई माननीय सदस्य ये आंकड़े बाद में चाहेंगे तो मैं उन्हें प्रस्तुत भी कर सकूँगा ।

इन अंशों का अधिकांश भाग साधारण अंशों के रूप में था और अंशों तथा निश्चित सूद वाली प्रत्याभूतियों के बीच मंजूर निर्गमों का वितरण १९५२ में ६७ प्रतिशत और १९५५ में ४५.५५ प्रतिशत के बीच भिन्न-भिन्न है ।

इन आंकड़ों से सम्बन्धित एक बात की ओर मैं लोक-सभा का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा । उद्धृत सम्मतियों के आंकड़ों में इन सम्मति आदेशों में कम्पनियों द्वारा उठाई गई पूँजी की वास्तविक धनराशि नहीं दिखाई गई है । जब कभी भी पूँजी का निर्गम मंजूर किया जाता है, कम्पनियों को, आमतौर से, मंजूर की गई धन राशि एकत्रित करने के लिये २४ महीनों का समय दिया जाता है और उनके लिये यह आवश्यक होता है कि वे वास्तव में एकत्रित की गई रकम का एक विवरण प्रथम १२ महीनों की समाप्ति पर और तत्पश्चात् प्रत्येक ६ महीनों की समाप्ति पर पूँजी निर्गम नियंत्रक को प्रस्तुत करें । इसलिये यदि कम्पनियाँ विवरणियों को नियमित रूप से प्रस्तुत कर देतीं तो भी सम्मति आदेशों के मुकाबले वास्तव में एकत्र की गई पूँजी का उस समय तक आकलन करना कठिन होता जब तक कि सम्मति आदेश की स्थिति से १२ महीने व्यतीत न हो जाते, फिर भी, व्यवहार में बहुत थोड़ी सी कम्पनियाँ विवरणियों को नियमित रूप से प्रस्तुत करती हैं और हाल के वर्षों में पूँजी निर्गम नियंत्रण के कार्यकरण के सम्बन्ध में हमारी एक महत्वपूर्ण समस्या बाद के कार्य के लिये प्रबन्धतन्त्र का पुनर्गठन और पुष्ट करती रही है । इस प्रयोजन के लिये हाल ही में संयुक्त स्कन्ध समवायों (ज्वाइंट स्टॉक कम्पनीज़) के पंजीयकों (रजिस्ट्रारों) के कार्यालयों में उपयुक्त पृथक विभाग स्थापित किये गये हैं और व्यापार तथा उद्योग संगठनों की सहायता मांगी गई है । हाल के इन विकासों के कारण मैं आशा करता हूँ और मुझे विश्वास है कि हमारे लिये अपने द्वारा जारी किए गए सम्मति आदेशों के मुकाबले वास्तव में एकत्र की गई पूँजी के सम्बन्ध में आंकड़े प्राप्त करना अधिक सरल होता जायेगा ।

इस अधिनियम के प्रशासन से सम्बन्धित एक अन्य विषय भी है जिसका मैं निर्देश करना चाहूँगा । पूँजी निर्गम (नियंत्रण का जारी रखना) अधिनियम, १९४७ की धारा ११ में एक परामर्शदात्री समिति के गठन की व्यवस्था है जिसमें अधिक से अधिक ५ व्यक्ति होंगे और जिसको केन्द्रीय सरकार इस अधिनियम के प्रशासन से उत्पन्न ऐसे किन्हीं भी मामलों को, जिनको वह उचित समझे, परामर्श के लिये निर्दिष्ट कर सकेगी । इस परामर्शदात्री समिति में संगठित व्यापार तथा उद्योग के तथा सामान्य जनता के प्रतिनिधि होते हैं और उसका सभापतित्व प्रायः ऐसे व्यक्ति द्वारा किया जाता है

[श्री सी० डी० दशमुख]

जिसको कम्पनी के मामलों, प्रबन्ध और समवाय वित्त (कम्पनी फाइनेन्स) का विस्तृत ज्ञान और अनुभव होता है। परामर्शदात्री समिति अलग-अलग प्रार्थनापत्रों या विशिष्ट मामलों पर विचार नहीं करती जिनको, जैसा कि माननीय सदस्य भी मानेंगे, अवश्य ही सरकार के निर्णय पर छोड़ दिया जाना चाहिये। परन्तु समिति से ऐसे निगमित विनियोजनों के सम्बन्ध में सदा ही परामर्श किया जाता है जिन पर सरकार समिति के विचार जानना आवश्यक समझे। विगत समय में सरकार को इस परामर्शदात्री समिति से जो सहायता मिली है वह अमूल्य रही है और मैं इस अवसर पर उन सेवाओं की अभिस्वीकृति करना चाहूँगा जो परामर्शदात्री समिति के सदस्यों ने प्रशासन को अर्पित की हैं।

लोक-सभा यह जानना चाहेगी कि १९५२ से, जब कि इस अधिनियम की अवधि बढ़ाई गई थी, अब तक पूँजी निर्गम नियंत्रण द्वारा किस हद तक अवांछनीय विनियोजनों का परीक्षण किया जा सका है। अस्वीकृत किए गये सम्मति के लिये प्रार्थनापत्रों में अन्तर्निहित पूँजी की कुल धनराशि सबसे अधिक १९५२ में थी जो कि ११२.५ करोड़ रुपये की थी, परन्तु मैं यह बता दूँ कि ऐसा मुख्यतः पचास-पचास करोड़ रुपये के दो गलत प्रार्थनापत्रों की अस्वीकृति के कारण हुआ। बाद के वर्षों में अस्वीकृत किये गये प्रार्थनापत्रों के अन्तर्गत धनराशियां १९५३ में ८.४ करोड़ रुपये, १९५४ में ६.४ करोड़ और १९५५ में २६ करोड़ रुपये थी। इसलिये गत चार वर्षों में यदि हम उन पचास-पचास करोड़ रुपयों के दो प्रार्थनापत्रों को निकाल दें तो अन्य अस्वीकृत किए गये प्रार्थनापत्रों में अन्तर्निहित कुल धनराशि ५३ करोड़ रुपये की होगी। दूसरे शब्दों में, उससे यह अर्थ निकालना उचित होगा कि यदि यह नियंत्रण लागू न रहा होता तो इस देश के पूँजी के सीमित संसाधनों पर पूँजी की इस अतिरिक्त धनराशि के लिये भी मांग रखी गई होती। यह तथ्य ही इस नियंत्रण को अनिश्चित काल तक के लिये जारी रखने के लिये पर्याप्त कारण है। परन्तु पंचवर्षीय योजना के संदर्भ में, जिसके लिये सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों क्षेत्रों में अनुमोदित परियोजनाओं की कार्यान्विति के लिये देश के समस्त विनियोजन योग्य संसाधनों के लगा देने की आवश्यकता होगी, पूँजी निर्गम नियंत्रण, प्रशासन की सूची में, योजना की आवश्यकताओं के अनुसार निधि के प्रवाह का विनियमन और संचालन के लिए, एक महत्त्वपूर्ण वित्तीय हथियार होगा। और मैं समझता हूँ कि इस हथियार का प्रभावपूर्ण और समझ से प्रयोग करने की आवश्यकता इस विषय पर स्वीकृत वर्तमान विचारधारा का अंग बन चुकी है। मैंने उद्देश्यों तथा कारणों के विवरण में इसका संक्षेप में संकेत किया है।

इन शब्दों के साथ मैं प्रस्ताव करता हूँ कि इस विधेयक पर विचार किया जाये।

†सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

इस विधेयक के लिये चार घंटे का समय रखा गया है।

तीन बजे सायंकाल सभा में गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक लिये जायेंगे।

†श्री अशोक मेहता (भंडारा) : मैं देश में पूँजी निर्गम पर नियंत्रण का स्वागत करता हूँ। वित्त मंत्री ने यह ठीक ही कहा है कि आज उसकी आवश्यकता पहले से भी अधिक है।

परन्तु मैं इन शक्तियों के प्रयोग का पुनरीक्षण करना चाहूँगा कि क्या उनका प्रयोग उसी रूप-रेखा के अनुसार किया गया है जो अभी माननीय वित्त मंत्री ने प्रस्तुत की।

हम सब इससे सहमत हैं कि आगामी वर्षों में हमें अपने देश के सीमित संसाधनों का प्रयोग सर्वोत्तम प्रयोजनों के लिये करना होगा। परन्तु मैं यह नहीं जानता कि मृदा-स्फीति का सामना करने के लिये इसकी कहाँ तक आवश्यकता पड़ेगी। स्फीति का भय बड़ा गम्भीर है और आगामी पांच वर्षों में मूल्यों में ३० से लेकर ४० प्रतिशत तक वृद्धि हो सकती है। ऐसी स्थिति में ये शक्तियाँ बहुत लाभकारी और आवश्यक होंगी।

†मूल अंग्रेजी में

जहाँ तक अनावश्यक प्रयोजनों के लिये संसाधनों के प्रयोगों को रोकने का सम्बन्ध है, मैं दो एक मामलों की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। उदाहरणार्थ १९५१-५२ में दो फिल्म कम्पनियों के लिये पांच-पांच करोड़ रुपये की मंजूरियां दी गई थीं। ये रकमें वास्तव में उठाई भी गई या नहीं, यह मुझे ज्ञात नहीं है। परन्तु मुझे आश्चर्य होता है कि जब संसाधन इतने कम हैं तो इन फिल्म कम्पनियों को १० करोड़ रुपये क्यों मंजूर किए गये।

फिर हमें बताया गया है कि इस विधेयक का प्रयोजन राष्ट्रीय विनियोजन नीति का विकास करना है। मैं इसके सम्बन्ध में तो बाद में कहूँगा। परन्तु जहाँ तक कृषि विनियोजनों का सम्बन्ध है उसके लिए इस वर्ष जो अलग से मंजूरी दी है वह कुल पूंजी का छोटा सा ही प्रतिशत है।

जहाँ तक बोनस अंशों के विनियमन का सम्बन्ध है, मैं नहीं समझता कि इन शक्तियों का अच्छी तरह प्रयोग किया गया है। १९४७ से लेकर १९५५ तक कुल ७३५ करोड़ रुपये की पूंजी एकत्र करने की अनुमति दी गई। यदि हम प्रत्येक वर्ष के प्रार्थियों की संख्या देखें तो हम पायेंगे कि उनकी संख्या में प्रति वर्ष कमी हुई है। भाग्यवश १९५५ में संख्या कुछ बढ़ी है। इस ७३५ करोड़ रुपये में से औद्योगिकों को ५४० करोड़ मिला और अन्य को १९२ करोड़, अर्थात् एक को ७३ प्रतिशत और दूसरों को २७ प्रतिशत।

मैं यह भी संकेत करना चाहूँगा कि १९४८ और १९५५ के बीच प्रारम्भिक निर्गम २६० करोड़ रुपये के होते हैं जबकि वर्तमान कम्पनियों को दिये गये और निर्गम ४२० करोड़ रुपये के हैं अर्थात् उनमें ३६ और ६४ का अनुपात है। इस तरह हम देखते हैं कि वर्तमान कम्पनियों को ही अधिक मंजूरियां दी गईं जो अपना विस्तार करने का प्रयत्न कर रही हैं।

भारत के संयुक्त स्कन्ध समवायों की प्रगति सम्बन्धी प्रतिवेदन से ज्ञात होता है कि नए औद्योगिक उद्यम बहुत कम हैं, अधिकतर पुराने उद्यमों का ही विस्तार हो रहा है। यह एक प्रकार का औद्योगिक समाजवाद है जो अभी भी जारी लगता है।

उक्त प्रतिवेदन के पृष्ठ ८ पर लिखा है कि "प्रदत्त पूंजी और उसमें परिवर्तनों के बीच सह-सम्बन्ध का गुणक ०.४३४३ निकलता है। इस हिसाब से ज्ञात होता है कि इन दो चलों के बीच महत्वपूर्ण सह-सम्बन्ध है।" इसका अर्थ यह है कि जितनी बड़ी कम्पनी होगी उसके विकास और विस्तार की उतनी ही अधिक सम्भावना होगी। उनमें से अधिकांश गैर-सरकारी क्षेत्र में हैं। क्या हमारी राष्ट्रीय नीति यह है कि बड़ी कम्पनियां अधिक बड़ी होती जायें?

मैं यह प्रश्न बहुत बार उठा चुका हूँ। जहाँ तक मैं समझ सका हूँ पिछली बार वित्त मंत्री ने यह कहा था कि यह मामला विचाराधीन है। मैं पूछता हूँ कि अब तक क्या उस सम्बन्ध में कोई नीति-निर्धारित की जा सकी है?

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि भारत में औद्योगिक उद्यम तथा वाणिज्यिक उद्यम अभी भी कुछ क्षेत्रों में ही केन्द्रित हैं। सन् १९०० में समस्त कम्पनियों की प्रदत्त पूंजी का ८६ प्रतिशत बम्बई, बंगाल और मद्रास में ही था। १९५५ में यह कम होकर ७३ प्रतिशत हो गया अर्थात् ५५ वर्षों में केन्द्रीयकरण में केवल १३ प्रतिशत कमी हुई है।

१९५३ और १९५५ के बीच ३१७.४ करोड़ रुपये के पूंजी निर्गमों की अनुमति दी गई थी जिसमें से १५४.३ करोड़ रुपये अथवा लगभग ४८.५ प्रतिशत बम्बई के और ७३.२ करोड़ रुपये अथवा २३ प्रतिशत पश्चिमी बंगाल के थे जबकि ४ छोटे राज्यों—मध्यप्रदेश, आसाम उड़ीसा और आन्ध्र के मिल कर कुल १२ करोड़ रुपये अथवा ३.८ प्रतिशत थे।

भाषावाद का जो विवाद अब खड़ा हुआ है उस का मूल देश के औद्योगिक उपक्रमों और औद्योगिक नेतृत्व के कुवितरण के कारण उत्पन्न होने वाला तनाव है। मैं माननीय वित्त मंत्री से "औद्योगिक

[श्री अशोक मेहता]

मोबिलिटी इन अमेरिकन बिज़नेस एण्ड इंडस्ट्री" (अमेरिकी व्यापार तथा उद्योग में व्यावसायिक परिवर्तन क्षमता) नामक पुस्तक को कई बातों को ओर ध्यान देने की प्रार्थना करूँगा। वास्तव में अमेरिका के व्यापार नेतृत्व की प्रतिशतता और भारत के व्यापार नेतृत्व की प्रतिशतता में अंतर है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूँगा कि वह भारत के विभिन्न खण्डों में व्यापार नेतृत्व का अनुपात मालूम करने का प्रयास करें। मैं समझता हूँ कि अमेरिका और भारत के आंकड़ों में बड़ा अंतर होगा।

श्री मोरे ने कहा था कि गुजरातियों की अपेक्षा महाराष्ट्रीय लोगों को उपक्रमों का विकास करने का पर्याप्त अवसर नहीं मिलता है। इस सामाजिक तनावों की सभा में कई बार अभिव्यक्ति की गई है। सरकार उचित राष्ट्रीय विनियोग नीति की रचना का दावा करती है, किन्तु जिस नीति में इन मूलभूत सामाजिक तत्वों का ध्यान न रखा गया हो, वह कोई उचित राष्ट्रीय नीति नहीं कहलाई जा सकती।

व्यापार में सामाजिक परिवर्तन क्षमता (सोशल मोबिलिटी इन बिज़नेस) की समस्या भी विचाराधीन है? अमेरिका में पिछले ३० वर्षों में सामाजिक परिवर्तन क्षमता को बढ़ाने के लिये बड़े-बड़े प्रयत्न किये गये हैं। तो भी किसी भूमिहीन श्रमिक का पुत्र व्यापारिक उपक्रम का नेता बनने में सफल नहीं हुआ है। किन्तु अन्य व्यवसायों में पर्याप्त सामाजिक परिवर्तन क्षमता है। किन्तु हमारे देश में उद्योगों का नियंत्रण कुछ खण्डों के कुछ एक वर्गों या वर्गों के कुछ चुने हुए लोगों तक ही सीमित है। वास्तविक राष्ट्रीय विनियोजन नीति के अन्तर्गत व्यापारिक उपक्रमों का प्रादेशिक वितरण ठीक ढंग से होना चाहिये और उपक्रमी लोगों को आगे आने का मौका मिलना चाहिये। इसलिये मैंने औद्योगिक बस्तियाँ (इंडस्ट्रियल एस्टेट्स) तथा व्यापार बस्तियाँ (ट्रेडिंग एस्टेट्स) स्थापित करने का समर्थन किया है ताकि उन प्रदेशों में उपक्रमियों का पता लग सके और लोगों को औद्योगिक काम करने का ज्ञान प्राप्त हो सके। मैं समस्त आर्थिक कार्रवाई का राष्ट्रीयकरण करने के पक्ष में नहीं हूँ। गैर-सरकारी क्षेत्र भी अत्यावश्यक है। किन्तु वह कुछ एक व्यक्तियों के हाथों में ही केन्द्रित नहीं रहना चाहिये यदि छोटे से छोटे व्यक्ति को भी उनमें काम करने और औद्योगिक तथा व्यापार उपक्रम के कार्य संचालन को सीखने का अवसर मिले, तभी वास्तव में आर्थिक विकास सम्भव है। आर्थिक विकास का अर्थ पूँजी का केन्द्रीकरण नहीं, बल्कि यह है कि अधिक से अधिक लोगों में काम करने की इच्छा और योग्यता उत्पन्न हो। परन्तु हमारी योजनाओं या राष्ट्रीय विनियोजन नीति में इन सब सुविधाओं का कोई उपबन्ध नहीं किया गया है।

१९५३-५५ में पूँजी जुटाने की जो अनुमति दी गई थी, उसके सम्बन्ध में प्रार्थनापत्र प्राप्त हुए हैं, उनमें से केवल ४४ प्रतिशत पूँजी ५ उद्योगों से आई है। इससे यह तो पता चलता है कि आधार बढ़ गया है किन्तु इसमें एक बड़ी त्रुटि यह है कि वितरण कुछ ही क्षेत्रों में केन्द्रित हो गया है।

भारत से बाहर के समवायों ने भी २२ प्रतिशत पूँजी जुटा ली है? मैं इसे अच्छी नीति नहीं समझता।

सन् १९१६-१७ और १९५४-५५ के अन्दर गैर-सरकारी समवायों की संख्या में ६५ गुना वृद्धि हुई है जब कि सरकारी समवायों में केवल चार गुना। इसी प्रकार गैर-सरकारी समवायों की प्रदत्त पूँजी में ग्यारह गुना वृद्धि हुई है तथा सरकारी समवायों में केवल ७.७ गुना। क्या यही राष्ट्रीय विनियोजन कार्यक्रम है?

देश में इंजीनियरी उद्योग का अंश बहुत कम है। मैं इंजीनियरी उद्योग के विकास न होने का कारण जानना चाहता हूँ। जब तक देश में इंजीनियरी और घड़ाई उद्योगों का विकास नहीं होता तब तक इस्पात संयंत्र स्थापित करने का कोई लाभ नहीं है। इंजीनियरी उद्योग की प्रदत्त पूँजी में कोई वृद्धि न होने से प्रतीत होता है कि कुछ न कुछ बात अवश्य है। हमें वित्त मंत्री से यह आशा नहीं थी कि

बहु केवल कुछ आंकड़े लेकर उपस्थित होंगे, बल्कि हम अपेक्षा करते थे कि वह इन जटिल समस्याओं को लेंगे, जो लगातार हमारी चिन्ता का विषय बनी हुई हैं। कई बार इन बातों की ओर ध्यान दिलाया गया है, किन्तु इन समाजिक बुराइयों की ओर कभी भी गम्भीरतापूर्वक ध्यान नहीं दिया गया है। मैं वित्त मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि उपलब्ध संसाधनों का किस प्रकार परिरक्षण कर रहे हैं और इन को अनावश्यक कामों की ओर से हटाकर अत्यावश्यक कामों में किस प्रकार लाने का प्रयत्न कर रहे हैं। चलचित्र उद्योग को जो अनुमति दी जा रही है, क्या वह राष्ट्रीय विनियोजन नीति का अंग है? अब कुछ एक बड़े उद्योगपतियों के ही हाथों में सारे उद्योग हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि उद्योगों को सब खण्डों में समुचित रूप से वितरित करने के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं। हम वित्त मंत्री की शक्तियों को जारी रखने के लिये उनकी मांग से सहमत हैं, किन्तु हम यह जानना चाहते हैं कि वह इन त्रुटियों को ठीक करने के लिये क्या कदम उठाना चाहते हैं।

†श्री सी० डी० देशमुख : क्या माननीय सदस्य यह समझते हैं कि पूंजी निर्गम पर हमारा यह जो नकारात्मक नियंत्रण है, उसके द्वारा हम ये सब उद्देश्य पूरे कर सकते हैं ?

†श्री अशोक मेहता : जब हम एक सामान्य राष्ट्रीय विनियोजन नीति को स्वीकार कर लेंगे तो हमें वित्त मंत्री को क्रियात्मक शक्तियाँ देने में कोई आपत्ति नहीं हो सकती।

†श्री सी० डी० देशमुख : हम यहां केवल एक संलेख की चर्चा कर रहे हैं। जो राष्ट्रीय विनियोजन नीति माननीय सदस्य चाहते हैं, उसे कई दूसरे संलेखों के द्वारा भी कार्यान्वित करना पड़ेगा। निस्सन्देह वे राष्ट्रीय योजना के अंग हैं, किन्तु वे इस प्रकार के विधान के अंग नहीं हैं। वह इस विधेयक के सम्बन्ध में चर्चा करते हुए, मुझ से उन सब बातों की कैसे आशा करते हैं।

†श्री अशोक मेहता : वित्त मंत्री ने भाषण आरम्भ करते समय इन शक्तियों की मांग बहुत से उद्देश्यों के लिये की थी, और उन उद्देश्यों की रूपरेखा भी प्रस्तुत की थी। पिछले ७ या ८ वर्षों से पूंजी निर्गम नियंत्रण का प्रवर्तन किया जा रहा है। मेरी धारणा यह है कि अधिनियम का संचालन उस ढंग से नहीं किया गया, जो व्यापक राष्ट्रीय नियोजन नीति के अनुकूल हो। मैं यह नहीं कहता कि केवल इसी विधान के द्वारा यह सब कुछ किया जा सकता है किन्तु मेरा यह विचार है कि यह विधान व्यापक उद्देश्यों के अनुरूप होना चाहिये। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि मैं ने राष्ट्रीय विनियोजन नीति के जो तत्व रखे हैं, उनसे वह कहां तक सहमत है। और यदि वह सहमत हैं, तो क्या इस अधिनियम का प्रवर्तन उस नीति के अनुसार हुआ है। यदि नहीं हुआ, तो अब वह उसमें सुधार करने के लिये क्या कदम उठाना चाहते हैं। चाहे यह संकुचित नियन्त्रण है, तो भी सामान्य नीति के साथ इसका उचित समन्वय होना चाहिये। क्या माननीय मंत्री यह स्वीकार करते हैं कि पिछले सात वर्षों में ऐसा नहीं हुआ है ?

†श्री सी० डी० देशमुख : उनके साथ मेरा ठीक यही झगड़ा है। अकले इसी अधिनियम के द्वारा ऐसा नहीं किया जा सकता था। हम तर्क के लिये कह सकते हैं कि राष्ट्रीय विनियोजन नीति को उचित रूप और स्वरूप देने के लिये और बहुत सी चीजों की जानी चाहिये थीं। मेरी समझ में अब भी यह बात नहीं आ रही है कि पूंजी निर्गम नियंत्रण जैसे नकारात्मक नियंत्रण के द्वारा ये सब वांछनीय उद्देश्य कैसे पूरे किये जा सकते थे। उदाहरण के लिये, मैं अभी कहूँगा कि हमने उद्योग विकास और विनियमन अधिनियम बनाया था, जिस के अन्तर्गत विकास परिषदों के द्वारा नवीन उद्योगों की स्थापना या विस्तार के लिये लाइसेंस दिये जाते हैं आदि, आदि। मैं कह सकता हूँ कि यह बिल्कुल स्वतन्त्र क्षेत्र है, जो मेरे साथी, वाणिज्य और उद्योग मंत्री से सम्बन्धित है। वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय तथा वित्त मंत्रालय के बीच इस मामले के बारे में मंत्री स्तर पर तथा अन्य स्तरों पर, समन्वय है। मुझे खेद है कि मैं भाषण सा दे रहा हूँ किन्तु मैं इस बात को अत्यन्त स्पष्ट कर देना चाहता हूँ

[श्री सी० डी० देशमुख]

क्योंकि मैं यह जानने के लिये उत्सुक हूँ कि माननीय सदस्य के जो लक्ष्य ध्यान में हैं, उसे प्राप्त करने के लिये इस अधिनियम विशेष को किस प्रकार संचालित किया जा सकता है या इस का संशोधन किया जा सकता है। इसीलिये मैं इन मामलों पर जोर दे रहा हूँ। उदाहरण के लिये, छोटे पैमाने के उद्योगों का बोर्ड है। मुझे पूर्ण निश्चय है कि हमने जो योजनाएं बनाई हैं और उनके खर्च के लिये जो धन निर्धारित किया है, उनके साथ यह बोर्ड इस अत्यन्त वांछनीय मामले में, जिसका माननीय सदस्य ने उल्लेख किया है, कुछ प्रगति कर सकेगा। किन्तु मैं अपने मार्ग दर्शन के लिये जानना चाहता हूँ कि इस अधिनियम विशेष में किस प्रकार परिवर्तन किया जा सकता है और अधिनियम के संशोधन हो जाने के उपरांत यह कैसे संचालित किया जा सकता है ताकि कुछ परिणाम (फल) प्राप्त किये जा सकें।

†सभापति महोदय : श्री अशोक मेहता माननीय मंत्री को अपने सुझाव भज दें। वह निश्चय ही उस पर विचार करेंगे।

†श्री अशोक मेहता : मेरा यह मत है कि इस अधिनियम को इस ढंग से चलाया जाए कि यह व्यापक राष्ट्रीय विनियोजन नीति के अनुरूप हो। उद्योगों का विकास और नियंत्रण वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय का विषय है; मुझे इस से कोई सरोकार नहीं। सरकार एक है। और हमने पांच वर्ष पहले आर्थिक योजना बनाई थी और पूँजी निर्गम (नियंत्रण) अधिनियम का संचालन ऐसा होना चाहिये था कि जिससे सामान्य नीति या हित की प्रगति होती, जो हमारा लक्ष्य है। सरकार को मंत्रालयों की शक्तियों का इस प्रकार समन्वय करना चाहिये था और ऐसी व्यवस्था करनी चाहिये थी कि यह विधान केवल मात्र विधान बन कर न रह जाता। कुछ गलती वाले प्रार्थनापत्रों को छोड़कर प्रायः सभी प्रार्थनापत्र स्वीकार कर लिये जाते हैं, इससे वे चारों उद्देश्य पूरे नहीं होते, जिनका उल्लेख माननीय मंत्री ने अपने प्रारम्भिक भाषण में किया था।

†श्री बंसल (झज्जर-रेवाड़ी) : श्री अशोक महता इस राष्ट्रीय विनियोजन नीति को उन चार सहायक नीतियों में से एक मानकर इसके लिये वित्त मंत्री को उत्तरदायी ठहरा रहे थे। मेरी धारणा यह है कि इस विधेयक का राष्ट्रीय विनियोजन नीति आदि से कोई सम्बन्ध नहीं है। इसका उद्देश्य तो केवल यह है कि इस अधिनियम को किस ढंग से कार्यान्वित किया जाए। इसका उद्देश्य यह था कि हमारे पूँजी संसाधनों का रक्षण किया जाये और उनको आवश्यक उपक्रमों में लगाया जाए— १९४३ तक युद्ध के लिये और तत्पश्चात् राष्ट्रीय विकास नीति के लिये। मैं नहीं समझता कि इस ने यह नीति पूरी की है। हो सकता है युद्ध के समय की हो। किन्तु वित्त मंत्री के कथन से भी इसका महत्वपूर्ण विधान होना सिद्ध नहीं होता। उन्होंने कहा है कि पिछले तीन चार वर्षों में पचास करोड़ रुपये का पूँजी निर्गम रोक़ा गया है। परन्तु यह आंकड़ा ठीक नहीं है क्योंकि इतनी राशि की तो अनुमति मांगी गई थी मेरे पास ठीक-ठीक आंकड़े तो नहीं हैं, परन्तु सम्भवतः उसका ५० प्रतिशत से अधिक नहीं रोक़ा गया। इस प्रकार तीन चार वर्षों में केवल २५ करोड़ रुपये का विनियोजन रोकना कोई बड़ी बात नहीं है। माननीय वित्त मंत्री ने स्वयं स्वीकार किया है कि उद्योग विकास और विनियमन अधिनियम और अन्य अधिनियमों ने इस दिशा में इस अधिनियम से कहीं अधिक काम किया है। इसलिये मैं समझता हूँ कि श्री अशोक मेहता के मन में जो राष्ट्रीय विनियोजन नीति है, वह उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम के अन्तर्गत आ जाती है, क्योंकि कुछ उद्योगों को छोड़कर प्रायः सभी उद्योग उस अधिनियम के अन्तर्गत आते हैं।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए]

उस अधिनियम के अन्तर्गत इस पहलू विशेष का भी संतोषजनक ध्यान रखा जाता है।

†मूल अंग्रेजी में

मुझे एक शिकायत है कि पूंजी निर्गम नियंत्रक प्रार्थनापत्रों का निपटारा करने में और मंजूरी देने में बहुत विलम्ब करता है। मैं जानना चाहता हूँ कि जो प्रार्थना पत्र लाइसेंस देने वाली समिति द्वारा स्वीकृत होते हैं, उन की मंजूरी में विलम्ब करने के क्या कारण होते हैं। मैं इस प्रकार के विलम्ब के अनेक उदाहरण दे सकता हूँ। मैंने सुना था कि इस विलम्ब को दूर करने के लिये कोई संयुक्त समिति बैठने वाली है। तथापि मैं वित्त मंत्री से निवेदन करूँगा कि वह इस होने वाली देर को रोकने की ओर ध्यान दें।

†श्री सी० डी० देशमुख : मैं माननीय सदस्य से पूछना चाहता हूँ कि क्या वह समझते हैं कि इन दोनों अधिनियमों का एक ही क्षेत्र है और पूंजी निर्गम की अनुमति मिलने से अपने आप लाइसेंस मिल जाना चाहिये। वास्तव में ऐसी बात नहीं है। उदाहरणार्थ, एक कम्पनी को लाइसेंस दिया जाता है। यदि वह कम्पनी अंश जारी करना चाहती है या किसी प्रकार का विशेष निर्गम करना चाहती है, तो वह पूंजी निर्गम का मामला होता है, और उद्योग विकास तथा विनियमन अधिनियम के अन्तर्गत लाइसेंस देने का मामला नहीं होता।

†श्री बंसल : मैं वित्त मंत्री से इस विषय में सहमत हूँ। किन्तु कुछ सीधे मामले होते हैं, जिनमें ऐसे निर्गमों की कोई झंझट नहीं होती। उन मामलों की ओर वित्त मंत्री को अवश्य ध्यान देना चाहिये।

†राजस्व और असैनिक व्यय मंत्री (श्री एम० सी० शाह) : माननीय सदस्य ऐसे मामले हमारे पास भेज दें, ताकि हम देख सकें कि क्या उनमें अनावश्यक विलम्ब हुआ है।

†श्री बंसल : मैं ऐसे मामले वित्त मंत्री को अवश्य भेज दूँगा। किन्तु कुछ क्षेत्रों में इन दोनों अधिनियमों का अतिच्छादन होता है, इसलिये उस क्षेत्र में अधिक समय व्यर्थ नहीं होना चाहिये।

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों सम्बन्धी समिति चवालीसवां प्रतिवेदन

†श्री आल्टेकर (उत्तर सतारा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ : "कि यह सभा गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों सम्बन्धी समिति के चवालीसवें प्रतिवेदन से, जो २२ फरवरी, १९५६, को लोक-सभा के समक्ष उपस्थित किया गया, सहमत है"।

इस प्रतिवेदन में चार विधेयकों का वर्गीकरण किया गया है। इन विधेयकों के लिये समय का आवंटन भी किया गया है। मैं प्रस्ताव करता हूँ कि लोक-सभा इस प्रतिवेदन से सहमत हो जाए।

सभापति महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये प्रस्तुत किया गया और स्वीकृत हुआ।

भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक*

(नई धारा १७०क का रखा जाना)

†डा० एन० बी० खरे (ग्वालियर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि भारतीय दण्ड संहिता, १८६० में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

सभापति महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया और स्वीकृत हुआ।

†डा० एन० बी० खरे : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

†मूल अंग्रेजी में

*भारत के असाधारण सूचना-पत्र, ता० २४-२-५६ में पृष्ठ.....पर प्रकाशित।

भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक*

(नई धारा ४२७क का रखा जाना)

†श्री आर० एन० सिंह (जिला गाजीपुर—पूर्व व जिला बलिया—दक्षिण-पश्चिम) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि भारतीय दण्ड संहिता, १८६०, में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

सभापति महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया और स्वीकृत हुआ।

†श्री आर० एन० सिंह : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

विधान मंडलों की कार्यवाही (प्रकाशन रक्षण) विधेयक*

†श्री फिरोज गांधी (जिला प्रतापगढ़—पश्चिम व जिला रायबरेली—पूर्व) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि संसद्, राज्य विधान मंडलों और उनकी समितियों की कार्यवाहियों के प्रतिवेदन के प्रकाशन की रक्षा करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

सभापति महोदय द्वारा प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया और स्वीकृत हुआ।

†श्री फिरोज गांधी : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक

(धारा ६५ के स्थान पर नई धारा रखना आदि)

†सभापति महोदय : अब हम १६ दिसम्बर, १९५५ को श्री टी० बी० विट्टल राव द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रस्ताव पर आगे विचार करेंगे। श्री टी० बी० विट्टलराव अपना भाषण जारी कर सकते हैं।

†श्री टी० बी० विट्टल राव (खम्मम्) : विधेयक में मोटर परिवहन में काम करने वालों की काम की शर्तों को विनियमित करने की मांग की गई है। इस बात को देखते हुए कि रेलवे परिवहन व्यवस्था देश के औद्योगिक और कृषि विकास की आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं कर सकी है, देश में सड़क परिवहन का बहुत विकास हो सकता है। यदि आप भारत के सड़क परिवहन आंकड़ों की तुलना अमेरिका, इंग्लैंड, फ्रांस, आदि देशों के सड़क परिवहन के आंकड़ों से करें तो विदित होगा कि हम बहुत पीछे हैं। हमारी जैसी बड़ी मात्रा में विकसित होने वाली आर्थिक व्यवस्था में सड़क परिवहन उद्योग के विकास की बहुत बड़ी गुंजाइश है क्योंकि यात्रियों और सामान के लिये भारत में रेलें आवश्यक परिवहन सुविधायें नहीं दे सकी हैं। भारत में एक लाख की जन संख्या के लिये उपलब्ध रेलवे की लम्बाई केवल नौ मील है जबकि यह लम्बाई अमेरिका में १३८ मील, इंग्लैंड में ३७ मील और कनाडा में २७२ मील है। इससे हमें यह विदित होता है कि सड़क परिवहन हमारे देश की अर्थव्यवस्था में कितना भाग ले सकता है।

आजकल हमारे देश में लगभग चार लाख व्यक्ति इस उद्योग में लगे हुए हैं और इनमें से लगभग ८०,००० मजदूर राष्ट्रीयकृत उपक्रमों में लगे हुए हैं। यह देखकर बड़ा आश्चर्य होता है कि अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन ने १९३६ में सड़क परिवहन में काम के विनियमन और विश्राम काल के बारे में सिफारिश संख्या ६७ स्वीकार की थी, परन्तु हमारी सरकार ने इस अभिसमय (कन्वेंशन) का अब तक अनुमोदन नहीं किया है और न ही मजदूरों की परिस्थितियों में सुधार किया है। मेरी

†मूल अंग्रेजी में

*भारत के असाधारण सूचना-पत्र, ता० २४-२-५६ में पृष्ठ.....पर प्रकाशित।

समझ में नहीं आता कि इन मजदूरों की उपेक्षा क्यों की जाती है। यदि हम इस ओर ध्यान दें कि सड़क परिवहन से कर के रूप में कितना धन प्राप्त होता है, तो विदित होगा कि कुल राशि ५६ करोड़ रुपये बनती है। फिर भी, इन लोगों के कल्याण के लिये सरकार ने कुछ नहीं किया है।

यद्यपि बहुत से राज्यों में सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण हो चुका है परन्तु फिर भी इस उद्योग के मजदूरों पर मजूरी भुगतान अधिनियम, औद्योगिक नियोजन स्थायी आदेश अधिनियम, कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम आदि बहुत से मजदूर सम्बन्धी विधान लागू नहीं होते हैं। हैदराबाद में सड़क परिवहन-मजदूरों की हालत अन्य राज्यों की अपेक्षा कुछ अच्छी है परन्तु फिर भी अभी बहुत कुछ किया जाना चाहिये। अभिप्राय यह है कि सरकारी और गैर-सरकारी सड़क परिवहन उद्योग मजदूरों को यथोचित सुविधायें न देकर बड़े-बड़े लाभ कमा रहे हैं। टी० बी० एस० जैसी मोटर परिवहन व्यवस्थाओं में मजदूरों के लिये कुछ सुविधायें हैं। परन्तु, समूचे भारत में देखने से पता लगता है कि यद्यपि गैर-सरकारी मोटर गाड़ी चलाने वालों का या राष्ट्रीयकृत उपक्रमों को काफी लाभ हो रहा है, परन्तु मजदूरों की हालतों में अधिक सुधार नहीं किया गया है। दूसरी ओर बजाय इसके कि मजदूरों की हालतों में सुधार किया जाये, हमारे परिवहन मंत्री, श्री एल० बी० शास्त्री ने पिछले सत्र में मोटर गाड़ी अधिनियम में संशोधन करने के लिये एक विधेयक पुरःस्थापित किया था और मैं उन खंडों का उल्लेख करूँगा जिनका प्रभाव मजदूरों की हालत पर पड़ता है। उस संशोधन करने वाले विधेयक में उन्होंने ड्राइवर (चालक) के लिये लाइसेंस फीस और नवकरण फीस ५ रुपये से ११ रुपये कर दी है और दुर्घटनाओं के लिये दंड भी बढ़ा दिया है।

मैंने जो विधेयक पुरःस्थापित किया है उसमें मैंने यह उपबन्ध किया है कि गाड़ी चलाने वाले किसी भी कामगर को, वह चाहे ड्राइवर हो या कंडक्टर, सात घंटे से अधिक काम न करना पड़े, क्योंकि इन ड्राइवरों को बड़ी बसों और दो मंजली बसों के चलाने से जल्दी थकावट हो जाती है तथा उन सड़कों पर बसों चलाने में, जिन पर यातायात बहुत रहता है, बहुत सावधान व सतर्क रहना पड़ता है जिससे जल्दी थकावट होती है। कारखाना या खान में अधिक समय तक काम करने की मजूरी देना साधारण सी बात है? मैंने यह उपबन्ध किया है कि अधिसमय में काम करने के लिये दुगना भुगतान किया जाना चाहिये। मैंने साप्ताहिक छुट्टी का भी उपबन्ध किया है। यह देखकर बहुत निराशा व दुःख होता है कि सरकारी उपक्रमों में भी, जिन से सरकार को पर्याप्त लाभ होता है, मजदूरों को साप्ताहिक छुट्टी नहीं दी जाती है। मैंने एक यह उपबन्ध किया है कि रात में काम करने के लिये दुगना भुगतान किया जाये। चिकित्सा सेवा के बारे में भी कोई उपबन्ध नहीं है और अन्य लोगों की भांति मजदूरों के लिये कैंटीन भी होने चाहिये। इसके अतिरिक्त, इन मजदूरों के लिये मैंने विश्राम-गृहों के उपबन्ध को प्रार्थना की है। जब ये मजदूर रात में मुख्य स्थान से ५० या ६० मील या अधिक दूर जाते हैं तो उन्हें विश्राम-गृह न होने के कारण अपनी मोटरों में ही सोना पड़ता है और उन पर रात में ऋतु का कुप्रभाव किसी भी समय पड़ सकता है। अतः मैं चाहता हूँ कि मोटर मजदूरों के लिये विश्राम-गृह होने चाहियें।

आजकल परिवहन मजदूरों को विशेषकर उन मजदूरों को जो गैर-सरकारी मालिकों के साथ काम करते हैं, कोई छुट्टी नहीं मिलती है। छुट्टी के लिये मैंने इस विधेयक में उपबन्ध किया है। यह स्वाभाविक है कि एक वर्ष या कुछ मास काम करने के बाद कुछ छुट्टी ली जाये जब कि आजकल इन मजदूरों को कोई छुट्टी नहीं मिलती है। इसके अतिरिक्त इस उद्योग में मजदूर वृद्ध होने तक काम करता है और जब वह अपना कर्तव्य निर्वहन करने में असमर्थ हो जाता है, तो उसे भविष्य निधि के उपबन्ध के बिना नौकरी से हटा दिया जाता है। कभी-कभी कुछ उपदान अवश्य दिया जाता है। मैंने एक उपबन्ध का सुझाव रखा है कि इस उद्योग में काम करने वाले व्यक्तियों को कर्मचारी भविष्य निधि का सदस्य बनाया जाये। मुझे पूर्ण आशा है कि मंत्री जी उक्त सुझाव से सहमत होंगे।

[श्री टी० बी० विट्टल राव]

अन्त में मैंने बीमा के लिये एक उपबन्ध किया है। इन मजदूरों को कड़े और खतरनाक काम करने पड़ते हैं और उनके साथ किसी दुर्घटना का होना, शारीरिक चोट आना, आदि बड़ी आसान सी बात है। मैंने यह उपबन्ध रखा है कि मालिकों की और से इन लोगों का बीमा होना चाहिए। जब तक कि सड़क परिवहन की इस बड़ी व्यवस्था में काम करने वाले लोगों का ठीक ध्यान नहीं रखा जाता और उनके काम करने की शर्तों को विनियमित करने वाले संविहित उपबन्ध नहीं बनाये जाते, तब तक मैं समझता हूँ कि लोगों के दिलों में द्वेष भाव की अग्नि धधकती रहेगी और उससे अनेकों औद्योगिक झगड़े उत्पन्न होते रहेंगे। अतः मैं प्रार्थना करता हूँ कि श्रम मंत्री कम से कम इस उद्योग में दी जाने वाली मजूरी की जांच करने के लिये एक न्यायिक समिति नियुक्त करेंगे।

†सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री बंसी लाल (जयपुर) : मैं विधेयक का विरोध करना चाहता हूँ। प्रस्तुत हुए विधेयक का अभिप्राय मोटर गाड़ी अधिनियम की धारा ६५ के स्थान पर कुछ अन्य उपबन्ध रखना है। विधेयक के प्रस्तुतकर्ता ने इस बात पर जोर दिया है कि बहुत से मालिकों द्वारा रखे गये मजदूरों की हालतें बहुत ही शोचनीय हैं। मुझे इस बात में संदेह है कि मोटर गाड़ी अधिनियम में यहां वहां संशोधन करने से हालत में सुधार हो सकता है। मेरी राय है कि मोटर परिवहन उद्योग में मजदूरों की शोचनीय हालत में केवल उद्योग का राष्ट्रीयकरण करने से ही सुधार हो सकता है। अब समय आ गया है कि सरकार देश में मोटर परिवहन उद्योग के राष्ट्रीयकरण के लिये कार्यवाही करे।

दूसरी ओर, मैं अपने माननीय मित्र को यह याद दिलाना चाहता हूँ कि सब ही परिवहन मालिक बड़े-बड़े पूंजीपति नहीं हैं। कुछ ऐसे भी हैं जिनकी कुल एक बस या एक ठेला है और वे उससे अपना जीवन निर्वाह करते हैं। फिर, कुछ ऐसे मार्ग हैं जिन पर एक या दो बसों का काम है परन्तु १०, १५ या २० बसों को अनुज्ञा (पर्मिट) दे दी गई है और इसके परिणामस्वरूप एक व्यक्ति की बारी एक सप्ताह, आदि में एक बार आती है। ऐसी परिस्थितियों में यह सम्भव नहीं है कि विधेयक में उल्लिखित सारी सुविधायें दी जा सकें। अतः इस थोड़े से विधान से कुछ नहीं हो सकता।

मेरे मित्र ने सुझाव दिया है कि इन मजदूरों का बीमा अनिवार्य होना चाहिये। परन्तु हमें बहुत सी बातों का ध्यान रखना है अर्थात् यह कि इन मजदूरों को क्या सुविधायें दी जा सकती हैं और क्या सुविधायें नहीं दी जा सकतीं। परिवहन मजदूरों की सहायता करना तब ही सम्भव हो सकता है जब कि सरकार इस का राष्ट्रीयकरण करे।

†श्री ए० क० गोपालन (कन्नूर) : मेरे मित्र ने अभी कहा था कि परिवहन का राष्ट्रीयकरण होना चाहिये और तब सब बुराइयां दूर हो जायेंगी। हम भी परिवहन के राष्ट्रीयकरण के विरुद्ध नहीं हैं। परन्तु मैं यह कहना चाहता हूँ कि भारत के कुछ ऐसे राज्य भी हैं जहां पर परिवहन का राष्ट्रीयकरण हो चुका है और तब भी मजदूरों की स्थितियां वैसी ही बनी हुई हैं। उदाहरणार्थ मद्रास और त्रावन-कोर-कोचीन को लीजिये, इन दोनों राज्यों में राष्ट्रीयकरण किया जा चुका है और स्थितियों में फिर भी अन्तर है। कुछ ऐसे संविहित उपबन्ध भी होने चाहियें ताकि स्थितियों में एकरूपता हो। परिवहन कर्मचारियों के लिये पिछले कई वर्षों से कुछ भी नहीं किया गया है।

सड़क परिवहन का हमारे देश की अर्थ व्यवस्था के विकास में एक महत्वपूर्ण स्थान है। इस से दूर के क्षेत्रों में सस्ते दामों पर परिवहन की व्यवस्था हो सकती है। परिवहन के सम्बन्ध में हम ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कुछ रुकम पृथक रखी है। इसलिये यह अत्यन्त आवश्यक है कि परिवहन कर्मचारियों की स्थितियों की जांच की जाये।

†मूल अंग्रेजी में

अंग्रेज सड़क परिवहन में दिलचस्पी नहीं रखते थे। वे रेलवे की ही चिन्ता करते थे और जहाँ रेलवे को अंग्रेजों का संरक्षण प्राप्त हुआ, सड़क परिवहन को भुलाया जाता रहा, यही कारण था कि उन्होंने १९३६ का मोटर गाड़ी अधिनियम अधिनियमित किया। परिवहन के राष्ट्रीयकरण से पूर्व इस अधिनियम को किसी और अधिनियम द्वारा प्रतिस्थापित करना होगा।

इसके दो कारण हैं। १९३६ के अधिनियम की धारा ६५ में एक सप्ताह में ५४ घंटे और प्रति दिन ६ घंटे काम करने की व्यवस्था है। दूसरे कारखानों में मजदूरों को ६ घंटे प्रतिदिन काम नहीं करना पड़ता है। यही नहीं परिवहन मजदूर को काम आरम्भ करने से काम समाप्त करने तक ६ नहीं बल्कि लगभग १२ घंटे प्रति दिन काम करना पड़ता है।

दूसरा कारण यह है कि १९३६ के अधिनियम में पुलिस को मनमानी करने के अधिकार मिल गए हैं और बसों को चलाना असम्भव हो गया है। केवल इतना कह कर कि रफ्तार तेज है या ब्रेक ठीक नहीं है बस को चलाने से रोक सकते हैं और परिणामस्वरूप नीचे से ऊपर तक उन्हें घूस देनी पड़ती है। मैं एक ऐसे व्यक्ति को जानता हूँ जिसके पास दस बसें हैं और उसे १२० रुपये प्रति दिन प्रत्येक व्यक्ति को घूस देनी पड़ती है। यदि वह ऐसा न करे तो उसे और अधिक रकम खर्च करनी पड़े।

इसलिये परिवहन और पुलिस के सिपाही को इस अधिनियम के अन्तर्गत जो अधिकार मिल गए हैं उन्हें उनसे वापस ले लिया जाय और कोई अन्य प्रशासनीय निकाय स्थापित किया जाय।

• बहुत से नगरों में जहाँ राष्ट्रीयकरण हो चुका है वहाँ पर अन्य मजदूरों पर जो साधारण विधियाँ लागू हैं, जैसे औद्योगिक विवाद अधिनियम और मजूरी भुगतान अधिनियम, वे परिवहन कार्यकर्ताओं पर लागू नहीं होतीं। इस विधेयक को पुरःस्थापित करने का यह एक और भी कारण है।

मेरे मित्र ने ऐसे व्यक्ति की चर्चा की है जिनके पास मोटर गाड़ियाँ कम संख्या में हैं परन्तु ऐसे २० या तीस व्यक्ति मिल कर एक संघ बना सकते हैं ताकि उन व्यक्तियों का खर्च कम हो।

इसके बाद मैं देश के भीतरी भागों में विश्राम-गृहों की व्यवस्था किये जाने के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। प्रायः बसों को ऐसे स्थानों पर ठहरना पड़ता है जहाँ मोटर चालक के चाय पीने तक के लिये कोई दुकान नहीं होती। कई बार चालकों (ड्राइवरों) अथवा कंडक्टरों को इन स्थानों पर रात को सोना पड़ता है। और वे इन स्थानों पर भलीभाँति सो नहीं सकते क्योंकि वह स्थान मलेरियाग्रस्त क्षेत्र हो सकता है। रात भर मच्छरों के कारण वे सो नहीं सकते। ऐसे स्थानों पर विश्राम-गृह न होने के कारण चालकों (ड्राइवरों) और कंडक्टरों को खुले में सोना पड़ता है; इसका न केवल उनके स्वास्थ्य पर बुरा प्रभाव पड़ता है बल्कि बसों के चलने और यात्रियों की सुरक्षा पर भी इन बातों का प्रभाव होता है। इसलिये परिवहन कर्मचारियों के लिये ऐसे स्थानों पर विश्राम गृह बनाया जाना आवश्यक है।

इन्हें बीमारी की छुट्टी और बीमारी की अवस्था में मिलने वाले लाभ भी प्रदान किये जाने चाहिये। दूसरे देशों में ऐसी आरोग्य शालायें होती हैं जहाँ परिवहन तथा रेलवे कर्मचारियों को अनिवार्य रूप से वहाँ जाकर वर्ष में कम से कम एक महीना आराम करने के लिये कहा जाता है। इसी प्रकार के लाभ हमारे कार्यकर्ताओं को भी मिलने चाहिये और इसी सम्बन्ध में खण्ड १६ में व्यवस्था की गई है।

भविष्य निधि और उपदान के लाभ भी परिवहन कर्मचारियों को मिलने चाहिये। विधेयक में कहा गया है कि कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम के उपबन्ध परिवहन कर्मचारियों पर भी लागू होने चाहिये। उपदान के सम्बन्ध में भी ऐसी ही व्यवस्था की गई है। जैसा कि प्रस्तुतकर्ता ने कहा था। परिवहन उद्योग में अत्यधिक लाभ उठाया जाता है। इन में से कर्मचारियों को भी लाभ पहुँचाया जा सकता है।

[श्री ए० के० गोपालन]

सभी मोटर गाड़ी परिवहन कर्मचारियों का अनिवार्य रूप से बीमा भी होना चाहिये। जैसा कि प्रत्यायोजित विधान के ज्ञापन में कहा गया है, मोटर परिवहन में दुर्घटनाओं की अधिक सम्भावनाएँ हैं। इसलिये सभी परिवहन कर्मचारियों का बीमा आवश्यक है। सभी सम्बन्धित दलों से परामर्श के पश्चात् बीमे की दर और बीमे की किस्त की अवधि आदि नियत की जा सकती है।

ये कुछ एक महत्वपूर्ण बातें थीं जिनकी ओर मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता था। या तो उन्हें इस विधेयक को स्वीकार कर लेना चाहिये या अपनी ओर से एक विधेयक पुरःस्थापित करना चाहिये जिस में मोटर परिवहन कर्मचारियों को सभी महत्वपूर्ण लाभ दिये जाने की व्यवस्था हो।

जब अंग्रेज इस देश में थे तब १९३६ का मोटर गाड़ी अधिनियम पारित किया गया था। इस अधिनियम में कई एक अभाव हैं और दोष हैं। १९४७ के पश्चात् हमने कुछ एक जो अधिनियम पारित किये हैं इस अधिनियम के कुछ उपबन्ध उनके प्रतिकूल भी हैं। हमारा देश स्वतन्त्र देश है और हम राष्ट्रीय पुननिर्माण की बात सोच रहे हैं। इसलिये मैं सरकार से इस प्रश्न पर नए दृष्टिकोण से सोचने का अनुरोध करूँगा।

[श्री बर्मन पीठासीन हुए]

श्री आर० आर० शास्त्री (जिला कानपुर—मध्य) : मैं आनरेबिल मेम्बर (माननीय सदस्य) विट्टल राव जी को इस बात के लिये बधाई देता हूँ कि उन्होंने इस महत्वपूर्ण विषय की ओर इस सदन का ध्यान आकर्षित किया है। उन्होंने मोटर वैहिकिल्स ऐक्ट (मोटर गाड़ी अधिनियम), सन् १९३६ की धारा ६५ में संशोधन रखा है और इस संशोधन द्वारा उन्होंने मोटर व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों की दशा पर विचार किया है। मेरा ख्याल यह है कि जो संशोधन उन्होंने रखा है और जो मांग उन्होंने इस विधेयक के जरिये से सदन के सामने पेश की है मेरा विश्वास है कि उसमें कोई ऐसी चीज़ नहीं है जो कि दूसरे व्यवसायों में काम करने वाले कर्मचारियों को प्राप्त न हो, या गवर्नमेंट ने जिस पर ख्याल न किया हो कि यह चीज़ मजदूरों को मिलनी चाहिये। सवाल यह उठता है कि जब दूसरे व्यवसायों के कर्मचारियों के सम्बन्ध में यह विचार किया जा सकता है कि उन को इतवार की छुट्टी मिलनी चाहिये, अगर उनसे ज्यादा काम लिया जाये तो उनको ओवर टाइम मिलना चाहिये, अगर वह घायल हो जाये तो उनको कम्पेन्सेशन (क्षतिपूर्ति) मिलना चाहिये, और जहाँ कहीं वह काम करते हैं वहाँ उनके उठने बैठने के लिये ठीक जगह होनी चाहिये, अगर वे बीमार पड़ जाते हैं तो उनको छुट्टी मिलनी चाहिये, अगर दूसरे व्यवसायों में काम करने वाले कर्मचारियों के लिए यह समझा जाता है कि एक इन्सान की जिन्दगी के लिये और खास तौर से एक मजदूर और कर्मचारी की जिन्दगी के लिये ये चीज़ें आवश्यक हैं, तो कोई वजह नहीं मालूम होती कि ट्रांसपोर्ट (परिवहन) में काम करने वाले कर्मचारियों के जीवन के लिये ये चीज़ें क्यों आवश्यक नहीं समझी जातीं। मैं माननीय सदस्य का भाषण बड़े ध्यान से सुन रहा था और सोच रहा था कि इस विषय में पता नहीं माननीय मंत्री जी क्या विचार रखते हों।

हम द्वितीय पंचवर्षीय योजना को शुरू करने जा रहे हैं और द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सब से बड़ा काम हमारे सामने यह है कि हम देश का उत्पादन बढ़ावें, देश का व्यवसाय बढ़ावें, और देश में जो उत्पादन हो उसको सुदूर गांवों तक पहुंचा सकें, और इसके लिये आप इस बात को मानेंगे कि ट्रांसपोर्ट का व्यवसाय ही ऐसा है कि जिसके जरिये से हम दूर दूर देहातों तक अपने माल को पहुंचा सकते हैं जब कभी यहां पर परिवहन मंत्री जी का भाषण हुआ है उन्होंने इस बात पर जोर दिया है और वास्तव में इस विषय पर उनका ध्यान आकर्षित हुआ है और वह विश्वास करते हैं कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ट्रांसपोर्ट का एक बहुत महत्वपूर्ण हिस्सा होगा। फिर सवाल यह उठता है कि अगर ऐसी हालत है तो

क्या वजह है कि इस व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों की दशा की ओर क्यों ध्यान न दिया जाये । जो सन् १९३६ का मोटर वैहीकिल्स ऐक्ट है उसमें बहुत सी और बातों की व्यवस्था है लेकिन जहां तक कर्मचारियों का सम्बन्ध है उनके केवल काम के घंटों के बारे में तो व्यवस्था है लेकिन और किसी बात के बारे में कोई व्यवस्था नहीं है कि उनकी क्या हालत हो । यहां तक मान लिया गया है कि व्यवसाय के प्रबन्ध में भी कर्मचारियों का हिस्सा होना चाहिये और आज देश में समाजवाद की धूम मची हुई है । आज यह कहा जा रहा है कि व्यवसाय में मेहनत करने वाला इन्सान समाज में उच्च स्थान प्राप्त करेगा । ऐसी स्थिति में ट्रांसपोर्ट व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों ने उम्मीद की थी कि जब सन् १९३६ के मोटर वैहीकिल्स ऐक्ट में सरकार संशोधन करेगी तो इस बात का जरूर ध्यान रखेगी कि कर्मचारियों की अवस्था में सुधार किया जाये । पर अफसोस कि मोटर वैहीकिल्स ऐक्ट सन् १९३६ जब संशोधन के लिये सदन के सामने सरकार द्वारा लाया गया तो उसमें यह चीज तो की गई कि उनके लाइसेंस को बढ़ा दिया जाये, सजायें बढ़ा दी जायें, पुलिस को ज्यादा पावर्स दी जायें, लेकिन आश्चर्य है कि सरकार का ध्यान इस व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों की ओर नहीं गया, उसने यह नहीं सोचा कि ये भी इन्सान हैं, इनके भी बाल-बच्चे हैं । और उसी का यह नतीजा है कि आज आप देश के किसी हिस्से में जायें और ट्रांसपोर्ट व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों से बात करें तो आपको मालूम होगा कि उनमें असंतोष है । हिन्दुस्तान में मजदूरों की रक्षा करने के लिये बहुत से कानून बने हुए हैं लेकिन उनमें से कोई भी कानून इन ट्रांसपोर्ट कर्मचारियों को लागू नहीं होता । अगर ये लोग अपनी मुसीबत को दूर कराने के लिये आवाज उठाते हैं तो कोई सुनवाई नहीं होती, अगर वे संघर्ष करते हैं तो उनको दंडित किया जाता है । अब प्रश्न यह है कि उनके झगड़ों को किस तरह से तै किया जाये । ट्रेड्स डिस्प्यूट्स ऐक्ट (उद्योग विवाद अधिनियम) उनको लागू नहीं होता । ऐसी हालत में उनके लिये दो ही रास्ते रह जाते हैं । या तो जो जुल्म उन पर होता है और उनका जो शोषण होता है उसको वे चुपचाप सहन करते रहें, और या उस के खिलाफ आवाज उठाकर दण्ड भोगें । जब ऐसी स्थिति पैदा हो जाती है और कर्मचारियों की कहीं सुनाई नहीं होती तो वे निराश हो जाते हैं और उन में असन्तोष पैदा हो जाता है और वे सोचते हैं कि एक-एक करके आवाज उठाने से हमारी नहीं होगी इसलिये हम सब मिल कर आवाज उठायें ताकि सरकार का ध्यान हमारी ओर आकर्षित हो ।

यही वजह है कि ट्रांसपोर्ट के कर्मचारियों में भी अभी जागृति आई है और उन्होंने यह महसूस किया है कि जब तक सारे देश के कर्मचारी एक साथ अपनी दशा की ओर जनता का ध्यान आकर्षित नहीं करेंगे तब तक शायद सरकार का ध्यान भी आकर्षित नहीं होगा । इसलिये सन् १९५५ में प्राइवेट सेक्टर के लोगों ने और पब्लिक सेक्टर के कर्मचारियों ने भी जो कि ट्रांसपोर्ट व्यवसाय में लगे थे, उन्होंने अपना एक अॉल इंडिया (अखिल भारतीय) संगठन बनाया । मैं सिर्फ एक बात पर ध्यान दिलाना चाहता हूँ और जोर देना चाहता हूँ कि आज ट्रांसपोर्ट के कर्मचारियों की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता और उनके प्रति उपेक्षा का व्यवहार बर्ता जाता है और इस नाते लोक-सभा के अन्दर इस विधेयक को पेश करके माननीय सदस्य ने गवर्नमेंट का ध्यान उनकी समस्या की ओर दिलाया है । अब समय आ गया है जब सरकार को उनकी हालत में सुधार करने के लिये आवश्यक क़दम उठाने चाहियें क्योंकि अगर सरकार का ध्यान उनकी ओर आकर्षित नहीं हुआ और किसी वक्त में परेशानी की हालत में उन्होंने अपनी आवाज उठाई, अगर कोई देशव्यापी प्रदर्शन किया तब गवर्नमेंट यह कहेगी कि प्रजातन्त्रवाद के इस युग में समाजवाद के इस युग में इन प्रदर्शनों की क्या आवश्यकता है । इसलिये आज जब वह अपनी आवाज उठाते हैं और हाथ पैर जोड़ कर अपनी बात कह रहे हैं तो सरकार को यह उचित है कि अगर उनकी बात जायज़ है तो उसकी ओर ध्यान दे और उनको राहत पहुँचाये और इसकी कोई वजह नहीं है कि जब वह प्रदर्शन करें और देशव्यापी आन्दोलन करें, तभी गवर्नमेंट उनकी बात को सुने, यह बात मुनासिब नहीं है । मैं तो

[श्री आर० आर० शास्त्री]

समझता हूँ कि जो बात जायज़ है, गवर्नमेंट को उस बात को तुरन्त सुनना चाहिये। हमारा ख्याल यह है कि प्राइवेट सेक्टर के कर्मचारियों ने भी अपनी कान्फ्रेंस की और अपनी मांगों का मस्विदा तैयार किया और हमारा ख्याल है कि उसको उन्होंने सरकार के पास भेजा होगा। पब्लिक सेक्टर के कर्मचारियों ने भी अपना अखिल भारतीय सम्मेलन बुलाया और मुझे उम्मीद है कि वहाँ पर जो प्रस्ताव पास हुए होंगे उनको सरकार के पास पहुँचाया होगा और मैं यह भी उम्मीद करता हूँ कि दोनों तरफ़ के कर्मचारियों ने जो अपने प्रस्ताव भेजे होंगे, उन पर सरकार ने विचार किया होगा, इसलिये मैं यह नहीं कह सकता हूँ कि आखिर को जो यह विधेयक पेश किया गया है उसके सम्बन्ध में सरकार की राय क्या है मुमकिन है कि सरकार यह कहे कि विधेयक जिस रूप में पेश किया गया है वह मुनासिब नहीं है, या उसका तरीका ग़लत है और उस पर वह जो खुद विधेयक लायेगी, वह इससे बहुत ज्यादा अच्छा होगा, तो मुझे इसमें भी कोई एतराज़ नहीं है। अगर हमारे माननीय सदस्य श्री टी० बी० विट्टल राव की मेहनत का यह नतीजा निकले कि गवर्नमेंट इस विधेयक को न स्वीकार करे और वह यह आश्वासन दे दे कि वह स्वयं अपनी ओर से इस सम्बन्ध में एक-विधेयक लोक-सभा में पेश करेगी। सरकार अगर इस तरह की घीषणा यहाँ पर कर सके कि वह खुद एक ऐसा विधेयक यहाँ पर ला रही है जिसके ज़रिये देश भर में ट्रान्सपोर्ट के जितने कर्मचारी हैं, उनकी सर्विस कंडिशन (सेवा की शर्तें) रेगुलेट (विनियमित) होंगी और उनको सुविधाएं दी जायेंगी, तो मैं समझता हूँ कि हमारे माननीय सदस्य ने जो इस विधेयक को तैयार करने में मेहनत की है वह सफल समझी जायगी। सारे देश के ट्रान्सपोर्ट के कर्मचारी बड़ी उत्सुकतापूर्वक देख रहे होंगे कि इस विधेयक के ज़रिये लोक-सभा में जो हमारी आवाज़ पहुँचाई गई है, उसके बारे में गवर्नमेंट का क्या जवाब है। मैं सरकार से और माननीय मंत्री से केवल एक ही अपील करूँगा कि हमारे और उनके बीच आवश्यक व्यवस्था करने के सम्बन्ध में उसके डिटेल्स के बारे में तो फ़र्क हो सकता है लेकिन अगर आप उनकी बात को सही समझते हैं तो आपको उसको स्वीकार करना चाहिये और आपको आश्वासन देना चाहिये कि वास्तव में इस सम्बन्ध में सरकार क्या करना चाहती है।

आज हम देखते हैं कि बन्दरगाहों, खानों और दूसरे उद्योगों में लगे हुए कर्मचारियों के वास्ते तो हम कायदे कानून बनाते हैं और उनकी सर्विस कंडिशन मजबूत है, फिर क्या वजह है कि हम कोई एक ऐसा अखिल भारतीय कानून नहीं बना सकते जिसके ज़रिये से इस व्यवसाय में काम करने वाले कर्मचारियों की दशा में कोई सुधार हो सके। आज हालत यह है कि अलग-अलग राज्यों में अलग-अलग कायदे कानून बने हुए हैं और एम्पलायर्स (नियोजकों) की मरज़ी पर है कि जिस तरीके से चाहें उनके साथ सलूक करें, मनमाने ढंग से उनके साथ वर्ताव करें और अगर कोई उनके रवैये के खिलाफ़ आवाज़ बुलन्द करे तो उसको जिस तरीके से चाहें दंडित करें और जिसका नतीजा यह होता है कि कर्मचारी लोग सज़ा भी पाते हैं और उनमें निराशा और परेशानी की भावना फैलती है और यह मानी हुई बात है और इस सिद्धान्त को सभी मानते हैं और सरकार भी मानती है कि जो काम करने वाला व्यक्ति है अगर उसके जीवन में सुख और शान्ति न हो, और उसके दिल में आनन्द न हो, तो उसको काम करने में उत्साह पैदा नहीं हो सकता। आप चाहे देशभक्ति और "देश संकट में है" कितने ही के नारे बुलन्द क्यों न करें लेकिन यह निश्चित जानिये कि जो मेहमत करने वाला इंसान है अगर उसके जीवन में सुख नहीं और शान्ति नहीं तो उसे अपने काम को करने की प्रेरणा नहीं मिल सकती। सारे देश में इस चीज़ को स्वीकार किया जा चुका है कि अगर देश का उत्पादन बढ़ाना हो और व्यवसाय की तरक्की करनी हो तो आवश्यकता इस बात की है कि जो मेहनत करने वाले लोग हैं, जो श्रमजीवी वर्ग हैं, उनको संतुष्ट रक्खा जाय और उनको काम करने के लिये प्रोत्साहन और प्रेरणा मिलनी चाहिये।

इस विधेयक में हमारे काम के घंटों की बाबत कहा गया है कि हमारे काम के घंटे निश्चित किये जायें जिससे आज जो हमारे कर्मचारियों से ज्यादा काम लिया जाता है, वह न हो सके। यह क्या इंसान है कि दूसरे व्यवसायों में जो काम करने वाले लोग हैं वह तो थोड़े घंटे काम करें लेकिन ट्रान्सपोर्ट विभाग में जो काम करने वाले कर्मचारी हैं वे ज्यादा घंटे काम करें? क्या मंत्री महोदय या सरकार यह समझती है कि ट्रान्सपोर्ट में काम करने वाले कर्मचारियों का काम अपेक्षाकृत बहुत हलका है और उसमें कोई ज्यादा मेहनत नहीं है? अगर सरकार का ऐसा ख्याल बना हुआ है, तो मैं उनको कहना चाहता हूँ कि आप बहुत बड़े भ्रम में हैं और ऐसा सोच कर आप ट्रान्सपोर्ट में काम करने वाले कर्मचारियों के साथ बहुत अन्याय कर रहे हैं। आप स्वयं अंदाज़ा लगायें कि जो ड्राइवर इंजन चलाता है या जो ड्राइवर मोटर चलाता है उसका काम कितना ज़ोखिम और मुश्किल है। हर क्षण उसकी निगाह चौकसी रहती है कि कहीं कोई ऐक्सिडेंट (दुर्घटना) न हो जाये और वह अपने काम से एक क्षण के लिये भी गाफ़िल नहीं हो सकता क्योंकि उसकी एक क्षण की जरा सी गफ़लत से काफ़ी जान और माल का नुकसान हो सकता है। यह बहुत जरूरी है कि उनसे ज्यादा घंटे काम नहीं लिया जाय। इस विधेयक के जरिये उनके काम के घंटे निश्चित करने की व्यवस्था की जा रही है। इसके अतिरिक्त इस विधेयक द्वारा यह भी मांग पेश की गई है कि हफ्ते में एक रोज़ की उनको छुट्टी मिलनी चाहिये और मेरा ख्याल है कि माननीय मंत्री इससे इंकार नहीं कर सकते कि एक इंसान जो रोज़ाना लगातार, ९, १० घंटे काम करे, तो उसको सप्ताह में एक दिन का अवकाश न मिले। और अगर हफ्ते में एक दिन की छुट्टी की मांग उनकी ओर से की जाती है तो क्या उसे गैर-क्रान्ती या नामुनासिब समझा जायगा। हफ्ते में एक दिन का आराम बिलकुल सही तौर पर वे मांगते हैं और इसलिये मांगते हैं ताकि वह बाकी दिनों में ज्यादा मेहनत और दिल लगाकर काम कर सकें। इस विधेयक के जरिये वे चाहते हैं कि उनकी दवादारू का भी इन्तजाम हो। आज सब जगह पर इस बात की आवाज़ उठाई जा रही है कि अगर काम करने वाले कर्मचारियों का सेवा कार्य करते हुए स्वास्थ्य खराब हो जाता है तो उनके इलाज और दवादारू का प्रबन्ध होना चाहिये, तो अगर ट्रान्सपोर्ट के कर्मचारी अपने लिये दवादारू के प्रबन्ध की मांग करते हैं, तो इसमें मुझे कोई अनुचित बात मालूम नहीं होती है।

कल रेलवे मिनिस्टर साहब ने जब यहां पर स्पीच दी तो उन्होंने रेलवे कर्मचारियों को दी जाने वाली चिकित्सा आदि सुविधाओं का जिक्र किया और बतलाया कि कर्मचारियों के लिये एक टी० बी० अस्पताल खोला जायगा और हमें यह सब सुन कर बड़ी खुशी हुई कि वे रेलवे कर्मचारियों को चिकित्सा और अन्य सुविधायें देने जा रहे हैं और उनकी दशा सुधारने में प्रयत्नशील हैं। लेकिन साथ ही आश्चर्य भी इस बात से होता है कि हालांकि वही रेलवे मिनिस्टर ट्रान्सपोर्ट के भी मिनिस्टर हैं, उन्होंने रेलवे के कर्मचारियों की दशा में सुधार करने के लिये जो योजना बतलाई और चिकित्सा आदि सुविधाओं का जिक्र किया, उससे सारे सदन को प्रसन्नता हुई और उनकी घोषणा का सारे देश के लोगों ने स्वागत किया है, लेकिन उनका ट्रान्सपोर्ट के कर्मचारियों की दशा सुधारने को ओर ध्यान न जाय, किसी तरह का उनके लिये क़ानून न बनाया जाय और किसी तरह का प्रबन्ध न किया जाय तो वह आश्चर्य और दुःख की बात है। साथ ही साथ कर्मचारी चाहते हैं कि उनको "हालिडेज़ विद पे" (वेतन सहित छुट्टियां) मिलें। काफ़ी संघर्षों के बाद मुल्क के मज़दूरों को यह छुट्टी का हक़ मिला और यह माना गया कि छुट्टी तनख्वाह के साथ मिले। अब अगर ट्रान्सपोर्ट में काम करने वाले इस मांग को पेश करते हैं तो इसमें कौन सी अनुचित बात है और ऐसी कौन सी गलत बात है जिसे इंकार किया जा सकता है। साथ ही साथ में अगर काम करने के सिलसिले में वे घायल हो जाते हैं, चोट लग जाती है और अस्पताल में दाखिल हो जाते हैं तो अगर उन दिनों का पैसा वे अपने एम्प्लायर्स से मांगते हैं तो क्या बेजा मांगते हैं। वर्कमैन कम्पेनसेशन ऐक्ट यहां पर पास हुआ और माननीय मंत्री ने यहां पर आश्वासन दिया कि हम कम्पेनसेशन ऐक्ट में शीघ्र सुधार करना चाहते हैं

[श्री आर० आर० शास्त्री]

उन्होंने ने यह भी बतलाया कि अपनी ड्यूटी अंजाम देने के सिलसिले में अगर कोई कर्मचारी घायल हो जाता है और अस्पताल में भर्ती हो जाता है, तो उसके इलाज के अलावा हम उसको कुछ कम्पेनसेशन या मुआविजा देने की व्यवस्था रखने का ख्याल रखते हैं तो क्या वजह है कि ट्रांसपोर्ट के कर्मचारी अगर यह अपनी मांग पेश करते हैं कि चोट लग जाने पर हमारा इलाज करने का इन्तजाम हो और उतने दिनों की छुट्टी वेतन सहित दी जाय तो क्या अनुचित मांगते हैं।

इसके अतिरिक्त प्राविडेंट फंड और ग्रेचुइटी की भी बात इस विधेयक में कही गई है। आप देखते हैं कि हमारे देश में ओल्ड एज पेंशन (वृद्धावस्था निवृत्ति वेतन) का कोई कानून नहीं है जिसका नतीजा यह होता है कि वह इंसान जो सारी ज़िन्दगी देश और समाज की सेवा करता है, बूढ़ा हो जाने के बाद अपने को असहाय पाता है और उसके लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है। ऐसी हालत में प्राविडेंट फंड (भविष्य निधि) और ग्रेचुइटी (उपदान) की मांग जो हम लोगों ने रखी है वह नितान्त आवश्यक है और सरकार को उसको मंजूर करने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। प्राविडेंट फंड और ग्रेचुइटी के रूप में बची हुई रकम बुढ़ापे में मुसीबत के वक्त उसके काम में आयेगी और इस चीज की व्यवस्था करने के बारे में यहां अगर ट्रांसपोर्ट के कर्मचारी मांग करते हैं तो मैं समझता हूँ कि वे कोई अनुचित मांग नहीं पेश करते हैं जब कि यहां पर कहा गया कि दूसरे व्यवसायों में लगे कर्मचारियों को इन की सुविधा प्राप्त है।

फिर ट्रांसपोर्ट के कर्मचारियों के लिये ही हमारे देश में चाहे कोई कानून न हो, लेकिन इस बात को आप मानेंगे कि संसार के दूसरे हिस्सों में, संसार के दूसरे देशों में, ट्रांसपोर्ट कर्मचारियों की ओर उनकी सरकारों का ध्यान गया। अभी जैसा बतलाया गया इंटरनेशनल लेबर आर्गनाइजेशन (अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन) ने एक कंवेशन मनाया। उसमें जहाँ और कर्मचारियों की ओर ध्यान गया वहाँ उन का ध्यान ट्रांसपोर्ट कर्मचारियों की ओर भी गया और उन के सम्बन्ध में भी आई० एल० ओ० ने विचार किया। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि कौन सी वजूहात हैं जिनकी वजह से इंटरनेशनल लेबर आर्गनाइजेशन के कंवेशन समझौता की बातों को हम ने ट्रांसपोर्ट कर्मचारियों के सम्बन्ध में नहीं माना ?

अभी मैं एक माननीय सदस्य का व्याख्यान सुन रहा था, और उनकी बात सुन कर मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ। उन्होंने इस आधार पर इस विधेयक का विरोध किया कि वह चाहते हैं कि पहले इस व्यवसाय का राष्ट्रीयकरण हो जाय। जब राष्ट्रीयकरण हो जायेगा तो उसके कर्मचारियों की दशा में सुधार होगा। यहां पर यह सवाल उठता है कि जहां पर ट्रांसपोर्ट का राष्ट्रीयकरण हो चुका है वहां भी कर्मचारियों की ओर से मांगें पेश की जा रही हैं, वहां पर भी कर्मचारियों की मुसीबतों को पेश किया जा रहा है, लेकिन उन स्थानों पर भी उन की मांगों को पूरा नहीं किया गया है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या जब तक सारे देश के ट्रांसपोर्ट का नेशनलाइजेशन (राष्ट्रीयकरण) न हो जाय तब तक ट्रांसपोर्ट कर्मचारियों की छोटी-छोटी मांगों को, जैसे हफ्ते में उन को छुट्टी दी जाय, बोमार पड़ जायें तो छुट्टी दे दी जाय, अगर घायल हो जायें उन की दवादारू का इन्तजाम किया जाय, न माना जाय ? अगर ऐसी बात है तो मैं पूछना चाहता हूँ कि जब अब तक सारे देश के दूसरे व्यवसायों का राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ है तो उनमें काम करने वाले कर्मचारियों के लिये छुट्टी का प्रबन्ध क्यों किया गया ? उनकी दवादारू का प्रबन्ध क्यों किया गया ? उनकी हफ्ते की छुट्टी का इन्जाम क्यों किया गया ? जिन व्यवसायों का अब तक राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ है अगर उनमें कर्मचारियों के जीवन को सुधारने की चीजें की गई हैं तो कोई वजह नहीं है कि राष्ट्रीयकरण न होने के कारण ट्रांसपोर्ट के कर्मचारियों की ओर ही सरकार का ध्यान न जाय।

मैं माननीय मंत्री जी से दरखास्त करता हूँ कि वास्तव में यह बड़ा अहम महत्वपूर्ण मसला (समस्या) है। यह व्यवसाय सारे देश में फैला हुआ है। यह कुल दस या बीस हजार मजदूरों का ही सवाल नहीं है बल्कि जैसा बताया गया, जो पब्लिक सेक्टर (सरकारी उद्योगक्षेत्र) है, नेशनलाइज्ड सेक्टर है, उस के अन्दर भी कोई ८० या ९० हजार आदमी काम करते हैं, प्राइवेट सेक्टर (गैर-सरकारी उद्योग क्षेत्र) में काम करने वाले जो लोग हैं उन की संख्या भी काफी है। वहाँ पर भी तीन या चार लाख आदमी काम करते हैं जो कि देश की अर्थव्यवस्था में इतना महत्वपूर्ण स्थान रखते हैं, अगर उनको मालिक की मर्जी पर छोड़ दिया जाय और उनके दिल में असन्तोष पैदा हो, तो यह राष्ट्र के हित में नहीं होगा, उससे तो देश का अहित ही होगा। इसलिये इस महत्वपूर्ण विषय की ओर माननीय मंत्री जी को अवश्य ध्यान देना चाहिये। मैं उम्मीद करूँगा कि जो विधेयक यहाँ पर पेश किया गया है उसको वह स्वीकार कर लेंगे।

इस बात के अन्दर कुछ कठिनाई हो सकती है, मैं इस बात को मानता हूँ। जैसा कि ध्यान दिलाया गया, बस ओनर्स (मालिक) और मोटर ओनर्स कोई बड़े पूंजीपति नहीं हैं, यह सही बात हो सकती है, बहुत से ओनर्स छोटे-छोटे आदमी भी हैं, लेकिन चूँकि छोटे-छोटे आदमी मोटरों के मालिक होते हैं, पूंजीपति नहीं होते हैं, इस कारण उनके कर्मचारियों का बीमार पड़ने पर इलाज न किया जाये, उनको इतवार को छुट्टी न दी जाय, उनको दूसरो सुविधाएँ न दी जायें, यह मुनासिब बात नहीं है। और अगर इस में कोई कठिनाई आती भी है तो उसकी ओर आप ध्यान दीजिये। जिस तरह से आप दूसरे मसलों को हल करते हैं, मुझे उम्मीद है कि इस मसले को भी हल कर सकते हैं। अगर गवर्नमेंट इस को हाथ में न ले सके और एक अच्छी चीज को भी न स्वीकार कर सके, तो भी मैं माननीय मंत्री जी से इतना जरूर चाहूँगा कि वह इस बात पर प्रकाश डालें कि ट्रांसपोर्ट कर्मचारियों के सम्बन्ध में सरकार क्या करने जा रही है और क्या कदम उठा कर उन की दशा में सुधार करना चाहती है। वह क्या कुछ करने जा रही है जिससे इस व्यवसाय में लगे तीन चार लाख आदमियों की दशा अच्छी हो सके और वह बेहतर जीवन बिता सकें।

†श्री नम्बियार (मयूरम): मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ मैं चाहता हूँ कि सरकार इस संशोधक विधेयक को स्वीकार कर ले।

†सभापति महोदय : सरकारी पक्ष और विधेयक के प्रस्तुतकर्ता दोनों को लगभग आध घंटे की आवश्यकता होगी और हमारे पास पौन घंटे का समय शेष है, इसी समय में मैं इस पक्ष के एक और सदस्य को बोलने का भी अवसर देना चाहता हूँ। इसलिये मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूँगा कि वह संक्षिप्त भाषण दें।

†श्री नम्बियार : जो व्यापक विधान अभी पुरःस्थापित किया जाना है उसके बारे में भी हम ने सुना है। दो वर्ष बीते मैंने इसी बात पर आय-व्ययक के समय परिवहन मंत्री से बातचीत की थी और उन्होंने बताया था कि सम्पूर्ण प्रश्न विचाराधीन है। ऐसा कोई कारण दिखाई नहीं देता कि सरकार एक ऐसा विधान क्यों न प्रस्तुत करे जिसमें एक मजदूर के न्यूनतम मूल अधिकारों को स्वीकार किया गया हो। जब देश में औद्योगिक श्रमिकों को अन्य सब वर्गों के किसी न किसी विधान के अन्तर्गत न्यूनतम अधिकारों को स्वीकार किया गया है तब परिवहन मजदूर ही क्यों कष्ट उठायें? उन्हें उनके मूल अधिकारों से वंचित रखने में क्या औचित्य है?

प्रस्तुतकर्ता ने मांग की है कि काम करने के लिये ७ घंटे प्रति दिन का उपबन्ध होना चाहिये। आजकल उन्हें ९ घंटे काम करना पड़ता है। १९३९ में अन्तर्राष्ट्रीय श्रम सम्मेलन ने कहा था कि काम

[श्री नम्बियार]

करने के अधिकतम घंटे सप्ताह में ४८ होने चाहियें और पांच घंटे से अधिक लगातार काम न लिया जाये, और सप्ताह में एक छुट्टी दी जानी चाहिये। परन्तु सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की सिफारिशों को भी स्वीकार नहीं किया। एक मोटर चालक के लिये काम के न्यूनतम घंटे नियत करने की दिशा में सरकार ने कुछ नहीं किया है। एक यात्री के तौर पर मैं जानता हूँ कि बस में यात्रा करना कैसा होता है। नई दिल्ली में सवेरे और शाम के समय जब अत्यधिक भीड़ होती है 'पुल-मैन' जैसी बड़ी बस के चालक (ड्राइवर) को डीजल इंजिन वाली इस बस के साथ कितनी कठिनाई होती है और आराम करने का अधिकार नहीं दिया जाता। वह आठ घंटे तक गाड़ी चलाता है। मद्रास नगर में भी कंडक्टर यात्रियों से पैसे तक इकट्ठे नहीं कर सकता। इतनी भीड़ होती है। मद्रास, दिल्ली बम्बई या कलकत्ता सभी स्थानों पर एक सी स्थिति है। ऐसी स्थिति में जरा कंडक्टर और चालक (ड्राइवर) पर क्या बीतती होगी उसका अंदाजा लगाइये। उन्हें उनके न्यूनतम मूल अधिकारों से वंचित नहीं रखा जाना चाहिये। सरकार एक व्यापक विधान पुरःस्थापित करेगी और यह विषय विचाराधीन है, इतना कहना पर्याप्त नहीं है। हमें खाली बातें नहीं करनी चाहियें। हमने इन संशोधनों द्वारा कुछ सुधारों का सुझाव दिया है और हमें इस स्थिति को देखना होगा।

सड़क परिवहन श्रमिकों की सेवा की कोई सुरक्षा नहीं है। मुझे एक भी ऐसा मामला मालूम नहीं जिसमें किसी बस के चालक या कंडक्टर को साधारण स्थितियों के अधीन नौकरी से अलग किये जाने के बाद दुबारा नौकरी मिली हो। सरकारी क्षेत्र में भी यही हाल है। त्रिवेन्द्रम में मैंने कई घंटों और दिनों तक श्रमिकों को वहां की स्थिति की चर्चा करते हुए सुना था। उसे एक प्रगतिशील राज्य समझा जाता है, जहां पर परिवहन का स्तर ऊंचा है। यदि वहां पर ऐसी स्थिति है तो गैर-सरकारी क्षेत्र का क्या हाल होगा जहां न्यूनतम अधिकार भी नहीं दिये जाते। इसलिये जिस प्रकार भी सम्भव हो, सेवा की सुरक्षा का विश्वास दिलाना ही होगा चाहे सरकार इस संशोधन को स्वीकार करे या न करे, उन्हें इस सम्बन्ध में तो गारंटी देनी ही होगी।

चालक (ड्राइवर) और अन्य श्रमिकों को कुछ सप्ताहिक अवकाश देने के प्रस्ताव का भी मैं समर्थन करता हूँ। छुट्टी क्या होती है उसको इस बात का ज्ञान मात्र नहीं होता, दीवाली हो या होली हो उसके लिये प्रत्येक दिन काम का दिन है। हमें यह देखना है कि उसे वेतन सहित वर्ष में कुछ छुट्टियां भी मिलती हैं। उसे बोनस नहीं मिलता, उपदान नहीं दिया जाता, मकान, हस्पताल या किसी और बात की सुविधायें प्रदान नहीं की जातीं। उसे तंग किया जाता है। छोटी से छोटी बात के लिये उसका चालान किया जाता है। टोपी पहनने न पहनने, दायें या बायें चलने, ठहरने और न ठहरने पर उसका चालान होता है। इन स्थितियों को बदलना होगा। चार लाख भारतीय श्रमिक सड़क परिवहन में काम करते हैं। इनकी संख्या रेलवे कर्मचारियों से आधी है, कम से कम १९५६ में स्वतन्त्रता प्राप्त करने के ७ वर्ष पश्चात् इन्हें अपने अधिकार मिलने चाहियें और इस विधेयक को स्वीकार किया जाना चाहिये।

†श्री बैंकरामन् (तंजौर) : मेरे आदरनीय मित्र श्री विठ्ठल राव ने परिवहन श्रमिकों के लिये जो विस्तृत संहिता तैयार की है उसके लिये मैं उन्हें बधाई देता हूँ। १९४८ में श्री जगजीवन राम ने, जो उस समय श्रम मंत्री थे, यह विश्वास दिलाया था कि वह परिवहन श्रमिकों को रोजगार की और दूसरी सुविधाएं प्रदान करने के लिये एक विधान पुरःस्थापित करेंगे। जैसा कि कई सदस्य कह चुके हैं हम अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के सदस्य हैं और इस संस्था के सम्मेलन में परिवहन श्रमिकों के सम्बन्ध में जो बातें स्वीकार की गई हैं हमें उनको लागू करना चाहिये। विशेषतः श्रमिकों के कल्याण से सम्बन्धित विषयों पर, जहां तक सरकार और कांग्रेस दल का सम्बन्ध है, विचारों में मतभेद नहीं हो सकता।

मेरे विचार में बागान श्रम अधिनियम जैसा एक पृथक विधेयक पुरःस्थापित किया जाना चाहिये। ऐसे पृथक विधेयक की पुरःस्थापना के कारण भी स्पष्ट है। परिवहन श्रमिकों की सेवाएं किसी कारखाने में काम करने वाले औद्योगिक श्रमिकों या किसी सार्थ में व्यापारिक कर्मचारी की सेवाओं से भिन्न होती हैं। इस कारण किसी उचित विधान की आवश्यकता और भी अधिक है।

किसी कारखाने के सम्बन्ध में हम कहते हैं कि वहां काम करने के घंटे आठ हैं। सवेरे आठ से बारह बजे तक और फिर अरकाश के पश्चात् १ बजे से पांच बजे तक। परन्तु जहां तक परिवहन का सम्बन्ध है, बस चालक को लीजिये बस चलाने और सभी प्रारम्भिक कार्य में उसका समय गिना जाए तो उसे अधिक समय तक काम करना पड़ता है। इसलिये यह कहना ही पर्याप्त न होगा कि काम करने के सात घंटे नियत कर दिये जायें परिवहन उद्योग की समस्याएं दूसरे उद्योगों से भिन्न और निराली हैं और कई बार बस चलाने में ही पौन घंटा तक लग जाता है।

फिर बस के मजदूर को एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाना होता है और उसी दिन वह अपने घर भी नहीं लौट सकता। इस स्थिति में वह समय भी जब वह अपने घर से बाहर रहता है उसके काम के घंटों में सम्मिलित किया जाना चाहिये और ऐसी आकस्मिकता के लिये भी आवश्यक उपबन्ध किया जाना चाहिये।

इसके अतिरिक्त कई अन्य समस्याएं भी हैं जैसे कि यातायात विभाग और श्रमिकों के बीच निरन्तर झगडा। मेरे मित्र श्री नम्बियार ने बताया था कि किस प्रकार पुलिस परिवहन सेवा के श्रमिकों को निरन्तर परेशान करती है। हम ऐसे मामलों को भी जानते हैं जिन में परिवहन कर्मचारियों को किसी खराब गाड़ी के कारण परेशान किया जाता है और वह खराब गाड़ी उसे अपने स्वामी द्वारा दी गई होती है। या पुलिस को ही उसके स्वामी से कोई छोटी मोटी डाह हो सकती है। जिस प्रकार हम कारखाने के श्रमिकों के अधिकारों की रक्षा करते हैं उसी प्रकार हमें परिवहन श्रमिक के अधिकारों की रक्षा भी करनी होगी।

मैं अन्त में केवल इतना कहना चाहता हूँ कि मेरे आदरनीय मित्र ने जो विधेयक पुरःस्थापित किया है उससे समस्या का समाधान नहीं होगा। अब यह सरकार पर है कि वह एक विस्तृत विधेयक प्रस्तुत करे जिसमें परिवहन श्रमिकों के रोजगार की स्थितियों की सभी बातों की चर्चा हो।

†श्री नम्बियार : इसी सत्र में ?

†श्री वेंकटरामन् : न केवल इसी सत्र में बल्कि कल ही। जितनी जल्दी सम्भव हो ऐसा किया जाना चाहिये। मैं विधेयक के सिद्धान्तों का समर्थन करता हूँ और सरकार से विस्तृत विधेयक पुरःस्थापित करने का अनुरोध करता हूँ।

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : ऐसा प्रतीत होता है कि इस विशिष्ट विषय क सम्बन्ध में कुछ माननीय सदस्यों के मन में कुछ भ्रम है। इस विषय का सम्बन्ध श्रम मंत्री से है परिवहन मंत्री से नहीं है। परिवहन मंत्री ने जो संशोधक विधेयक पुरःस्थापित किया है उसका सम्बन्ध यातायात का विनियमन, गाड़ियों के अनुज्ञापन और गाड़ी चलाने की अनुज्ञप्तियों से है। श्रम से सम्बन्धित विषयों से परिवहन मंत्री का कोई सम्बन्ध नहीं है।

चर्चाधीन विधेयक में जिस संशोधन का प्रस्ताव है मैं उस के सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूँ कि यह विषय दो वर्ष से अधिक समय से सरकार के विचाराधीन है। १९५४ में राज्य सभा में भी एक प्रश्न पूछा गया था और मैंने स्वयं वचन दिया था कि हम स्वयं एक ऐसा विधेयक पुरःस्थापित करने की सोच रहे हैं जिसमें विचाराधीन विधेयक में जिन विषयों की चर्चा की गई है वे

[श्री आबिद अली]

उपबन्ध भी होंगे। उस समय के बाद से काफ़ी कुछ किया जा चुका है। श्री ए० के० गोपालन द्वारा विधेयक पुरःस्थापित किए जाने के बाद या श्री टी० बी० विट्टल राव द्वारा वर्तमान विधेयक पुरःस्थापित किये जाने के बाद ऐसा किया गया हो यह बात नहीं है। हम जिस विधेयक को पुरःस्थापित करना चाहते हैं उसमें दोनों माननीय सदस्यों के विधेयकों में जिन विषयों की चर्चा की गई है उनमें से अधिकांश बातें होंगी जैसे कि इसमें काम के घंटे अथवा अवकाश का समय, विशेष परिस्थितियों की आवश्यकताओं के अनुसार काम के घंटों की परिसीमित संख्या का रखना, आराम का साप्ताहिक दिन, अधिक समय तक काम करने का भत्ता, चिकित्सा सुविधायें, कैंटीन जैसी कल्याणकारी सुविधायें, विश्राम गृह, विनोद सम्बन्धी सुविधायें और ऐसे व्यक्तियों को वर्दी वेतन सहित वार्षिक छुट्टी, बीमारी की छुट्टी, नौकरी की न्यूनतम आयु, नौजवानों का चिकित्सा परीक्षण और अन्य विशिष्ट उपबन्धों की भी चर्चा होगी। इस विषय को स्थायी श्रम समिति के समक्ष पहले ही रखा जा चुका है और समिति की बैठक १० अप्रैल को हो रही है। जैसा कि मैं पूर्व अवसरों पर भी कह चुका हूँ श्रम का विषय एक समवर्ती विषय है, भारत सरकार को ऐसे किसी भी संशोधन के विषय में राज्य सरकारों से विचार विमर्श करना होता है जो वर्तमान अधिनियमों में या किसी नए अधिनियम में किये जाने होते हैं। इसके अतिरिक्त जैसा कि हम वचन दे चुके हैं हमें सभी सम्बन्धित हितों से परामर्श करना होता है। विभिन्न स्तरों पर इस विषय पर दो वर्ष से अधिक समय से चर्चा की जा रही है और इस पर कुछ और समय दिया जाना आवश्यक है। श्री नम्बियार ने पूछा था कि क्या इस सत्र में एक विस्तृत विधेयक पुरःस्थापित किया जा सकता है और मेरे मित्र श्री वेंकटरामन् ने कहा था कि यदि ऐसा हो सके तो उन्हें प्रसन्नता होगी, परन्तु लोक-सभा को स्मरण रखना चाहिये कि सितम्बर में हम ने जिस औद्योगिक विवाद अधिनियम का संशोधन पुरःस्थापित किया था वह अभी तक यहां वाद-विवाद के लिये प्रस्तुत नहीं हो सका है। फिर तीन दर्जन से अधिक विधेयक लम्बित हैं। इसलिये केवल विधेयक की पुरःस्थापना से ही सन्तोष नहीं मिल सकता है। इसे पारित भी किया जाना चाहिये। यहाँ विधान के पारित होने में विलम्ब के कारण हम भी विधेयकों की पुरःस्थापना में कुछ सुस्त हो जाते हैं। इसलिये मैं माननीय सदस्यों से जो कार्य मंत्रणा समिति में है प्रार्थना करूँगा कि वे कुछ अधिक यथार्थवादी बनें और विधेयकों पर विचार के लिये कम घंटे रखें ताकि शीघ्रता से विधान की मंजिल तय करने के लिये विधेयकों में कुछ गति आ जाए।

करों की अदायगी के सम्बन्ध में बहुत कुछ कहा गया है। मैं नहीं कह सकता कि इन बातों का पारस्परिक सम्बन्ध कैसे है। आखिर, कर यात्रियों द्वारा ही दिये जाते हैं। निःसन्देह जैसा कि मेरे माननीय मित्र श्री वेंकटरामन् ने कहा था जो सुझाव दिए गए हैं हमें उन से पूर्ण सहानुभूति है और हम चाहते हैं कि इस विषय पर क्रियात्मक रूप में विचार हो। मुझे आशा है कि अब विरोधी पक्ष के माननीय सदस्यों को विश्वास हो गया होगा कि हम पर्याप्त गति से आगे बढ़ रहे हैं और शीघ्र ही विधेयक को पुरःस्थापित करना सम्भव होगा और तीव्रगति से विधेयक को पारित करना भी सम्भव होगा।

कुछ माननीय सदस्यों ने कहा है कि भारत का कोई भी अधिनियम परिवहन उद्योग के श्रमिकों पर लागू नहीं होता है। यह आश्चर्यजनक बात है, वे जानते हैं कि औद्योगिक विवाद अधिनियम परिवहन श्रमिकों पर भी लागू होता है। न्यूनतम मंजूरी अधिनियम उन पर लागू होता है। श्री आर० आर० शास्त्री ने जिस कर्मकार प्रतिकर अधिनियम की चर्चा की थी वह भी उन पर लागू होता है। एक माननीय सदस्य ने कहा था कि बम्बई में यदि इन श्रमिकों को तंग किया जाये तो उनके लिए कोई परित्राण नहीं है। जहां तक बी० ई० एस० टी० के कार्यकर्ताओं का सम्बन्ध है बम्बई औद्योगिक सम्पर्क अधिनियम उन पर लागू होता है। यदि किसी व्यक्ति को कोई शिकायत हो तो उसे उस

विषय के न्याय-निर्णयन के लिये सौंपे जाने के सम्बन्ध में सरकार से प्रार्थना करने की आवश्यकता नहीं है। वह सीधा श्रम न्यायालय में जाकर इस बात का निर्णय करा सकता है। परिवहन उद्योग के श्रमिक बहुत ही अधिक संगठित हैं और काफी समझदार हैं। जब विरोधी पक्ष के सदस्य कह रहे थे कि उनके साथ बुरा व्यवहार होता है तो उनकी यह बात सुन कर मुझे आश्चर्य हुआ था। माननीय सदस्य श्री नम्बियार ने कहा था कि उन्हें यह बताया गया है कि मैं श्रम आन्दोलन के साथ सम्बन्धित हूँ। जी हाँ, परिवहन श्रमिकों के साथ भी मेरा सम्बन्ध था।

उनसे मेरा कई वर्षों तक सम्बन्ध रहा है। मेरा अनुभव यह है कि इस उद्योग के कर्मचारी अत्यधिक संगठित हैं और उनके साथ कोई भी दुर्व्यवहार नहीं कर सकता। न ही केवल 'बैस्ट' अपितु बम्बई राज्य का सम्पूर्ण राज्य परिवहन अत्यन्त सुन्दर प्रकार से संगठित है और उन कर्मचारियों की सुरक्षा के लिये कई अधिनियम भी बने हुए हैं। उनका अपना एक संगठित संघ है। कुछ एक सदस्यों का यह कथन है कि परिवहन उद्योग यद्यपि एक राष्ट्रीय उद्योग है तथापि उसके कर्मचारियों को बहुत कम वेतन मिलता है। परन्तु वास्तविक स्थिति यह है कि जब बम्बई के राज्य निगम ने गैर-सरकारी बसों को अपने अधीन लिया था, तो उस समय पूर्ववर्ती प्रबन्ध के कुछ एक कर्मचारियों को दुगने से भी अधिक वेतन दिये गये थे। सम्भव है कि अन्य राज्यों में इसका प्रभाव कोई अत्यधिक लाभकारी सिद्ध न हुआ हो, परन्तु निश्चय ही इससे कर्मचारियों को लाभ हुआ है। वे उत्तर प्रदेश में अच्छी प्रकार से संगठित हैं; पंजाब में भी वे सुन्दर प्रकार से संगठित हैं।

एक यह प्रार्थना की गई है कि कर्मचारियों को भविष्य निधि सम्बन्धी सुविधा दी जाये, और वास्तव में उन्हें यह सुविधा मिलनी भी चाहिये। इसमें कोई सन्देह नहीं कि इस उद्योग के कर्मचारियों को भी वे सभी सुविधायें प्राप्त होनी चाहियें जो अन्य उद्योगों के कर्मचारी प्राप्त कर रहे हैं। अतः अन्य उद्योगों में लागू हो रही भविष्यनिधि योजना परिवहन उद्योग में भी लागू होगी और यह कार्य इस से सम्बन्धित एक प्रस्थापित विधेयक के लोक सभा में प्रस्तुत होने से पूर्व ही कर दिया जायेगा। परन्तु इसका यह अर्थ नहीं है कि आज कल परिवहन उद्योग के कर्मचारियों को यह सुविधा प्राप्त नहीं है। उनमें से बहुत से कर्मचारी यह सुविधा प्राप्त कर रहे हैं। हो सकता है कि किन्हीं दो चार व्यक्तियों को अभी तक यह सुविधा प्राप्त न हुई हो। परन्तु मैं निश्चित रूप से जानता हूँ कि उनकी बहु संख्या भविष्य निधि अधिनियमों के उपबन्धों से प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप में लाभ उठा रही हैं।

†श्री बेलायुधन (क्विलोन व मावेलिककरा-रक्षित-अनुसूचित जातियाँ) : त्रावनकोर-कोचीन में ऐसा नहीं है।

†श्री आबिद अली : यह बड़े दुर्भाग्य की बात है; इसका कारण यही है कि वहाँ पर कोई सबल नेतृत्व नहीं है। वहाँ के कर्मचारी अच्छी प्रकार से संगठित नहीं हैं। यदि वे अच्छी प्रकार से संगठित हो जायें तो वे अभी अपने वैध अधिकार प्राप्त कर सकते हैं। परन्तु वे तो सड़कों पर ऐसे मामलों के लिये पुकार रहे हैं जिनका उनसे कोई सम्बन्ध नहीं।

†श्री बेलायुधन : क्या मंत्री महोदय को ज्ञात है कि त्रावनकोर-कोचीन राज्य में अत्यन्त सुन्दर रूप से कार्य करने वाले परिवहन संघ हैं ?

†श्री आबिद अली : मैं न तो राजनीतिक शोषणों के सम्बन्ध में बोल रहा हूँ और न ही कार्मिक संघों के सम्बन्ध में। जहाँ तक इस विशेष संशोधन-विधेयक का सम्बन्ध है, इसमें धारा ६५ को संशोधित करने की अपेक्षा है। जैसा कि श्री वेंकटारामन् ने कहा है, इस विधेयक के लिये यह कोई उचित स्थान नहीं है, मैंने पहले ही एक पृथक अधिनियम का वचन दिया है जिसमें अधिक तर वे सभी उपबन्ध होंगे जिनकी ओर मैंने निर्देश किया है।

[श्री आबिद अली]

अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के अभिसमय के सम्बन्ध में यह प्रश्न पूछा गया था कि उसका अनुसमर्थन क्यों नहीं किया गया। इसका कारण यह है कि इस समय भारत में ऐसा कोई भी अधिनियम नहीं जो अभिसमय के उपबन्धों का रक्षण कर सके। इसकी कार्यान्विति के सम्बन्ध में जब तक कोई अधिनियम न बने, इस अभिसमय के अनुसमर्थन का कोई लाभ नहीं। उस विधेयक क, जिसे हम प्रस्तुत कर रहे हैं, विधि के रूप में पारित हो जाने के उपरान्त इस अभिसमय के अनुसमर्थन के बारे में विचार किया जायेगा।

कुछ समय पूर्व भारतीय राष्ट्रीय परिवहन कर्मचारी संघ से एक ज्ञापन प्राप्त हुआ था। वह ज्ञापन माननीय सदस्य द्वारा वर्तमान विधेयक प्रस्तुत किये जाने से बहुत पहले प्राप्त हो चुका था। किसी सदस्य द्वारा उस ज्ञापन की ओर निर्देश किया गया था इसीलिये मैं यह जानकारी दे रहा हूँ। उसमें जो कुछ कहा गया है उस पर सरकार भी विचार कर रही है।

श्री तम्बियार ने इस बात का उल्लेख किया है कि टोपी कैसी हो। हम जो विधेयक प्रस्तुत कर रहे हैं, उसमें इन बातों के सम्बन्ध में कुछ नहीं कहा जायेगा क्योंकि ये ही अनुशासन के मामले हैं और उनका सम्बन्ध मोटर गाड़ी अधिनियम में उल्लिखित मामलों से है। जहाँ तक चालकों तथा संचालकों के अनुशासन का सम्बन्ध है, हम चाहते हैं कि इसकी ओर पूरा ध्यान दिया जाये।

मैं आशा करता हूँ कि अब जब कि मैंने यह आश्वासन दे दिया है कि हम शीघ्र ही स्वयमेव एक संशोधन विधेयक प्रस्तुत करने का विचार कर रहे हैं जिसमें वे सभी उपबन्ध सम्मिलित होंगे जिनका मैंने अभी नाम लिया है, माननीय सदस्य इस विधेयक पर विचार करने पर अधिक बल नहीं देंगे।

श्री टी० बी० विठ्ठल राव : कल ही राष्ट्रपति के अभिभाषण पर हो रहे वाद-विवाद का उत्तर देते हुए प्रधान मंत्री ने हमारे देश की अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिष्ठा का उल्लेख किया था। मैं पूछना चाहता हूँ कि अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन में जब अभिसमयों के अनुसमर्थन का प्रश्न आयेगा तो उस समय हमारा प्रतिनिधि मण्डल क्या अनुभव करेगा ?

श्री आबिद अली : अभिसमयों की कार्यान्वित तथा अनुसमर्थन के सम्बन्ध में हमारा देश अन्य बहुत से देशों से अधिक लब्ध प्रतिष्ठ है।

श्री टी० बी० विठ्ठल राव : मैं आशा करता हूँ कि इस बार श्रम मंत्री भी उस सम्मेलन में उपस्थित होंगे। जब भी यह प्रश्न लिया जाये इन अभिसमयों का अनुसमर्थन किया जाये अन्यथा इस प्रकार के अभिसमय पारित करने से कोई लाभ नहीं।

उपमंत्री ने कुछ एक अधिनियमों का उल्लेख किया है, परन्तु मैं जानता हूँ कि वे अधिनियम केवल उन्हीं कर्मचारियों पर ही लागू होते हैं जो कि राष्ट्रीयकृत उद्योगों में हैं। गैर-सरकारी उद्योगों के कर्मचारियों को ये सुविधायें प्राप्त नहीं हैं। कार्यकर्ताओं को नौकरी के लिये कोई सुरक्षा प्राप्त नहीं। ये अधिनियम गैर-सरकारी उद्योगों पर लागू नहीं हो रहे हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या इस की जाँच करने के लिये कोई निरीक्षक नियुक्त किये गये हैं ?

जब श्री जगजीवन राम श्रम मंत्री थे उन्होंने ने एक आश्वासन दिया था। और अब उपमंत्री महोदय ने यह आश्वासन उस समय दिया है जब कि सरकार ने एक समाजवादी ढंग से समाज की स्थापना की घोषणा कर दी है। हम देखेंगे कि यह आश्वासन कब पूरा होगा। १९४८ में भी जब भविष्य निधि से सम्बन्धित एक गैर-सरकारी विधेयक प्रस्तुत किया गया था तो भी इसी प्रकार का एक आश्वासन दिया गया था, परन्तु हुआ यह कि कई वर्षों के उपरान्त १९५२ में जाकर भविष्य निधि अधिनियम

पारित किया गया ? और फिर १९५३ में एक संशोधन भी प्रस्तुत किया गया। चालकों के साथ पुलिस भयंकर अत्याचार कर रही है उनकी ओर भी कोई ध्यान नहीं दिया गया।

मेरे मित्र का यह कहना है कि इस विधेयक के परिणामस्वरूप कुछ एक मोटर संचालक (ओपरेटर) बेरोजगार हो जायेंगे, परन्तु मैं समझता हूँ कि ऐसा नहीं होगा। इस समय ऐसे मोटर-मालिकों की संख्या बहुत कम है जिनके पास कम संख्या में गाड़ियां हों। उनके लिये हम कुछ और उपाय निकालेंगे। अतः इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही करना आवश्यक है। हम १९५३ से यह सुनते आ रहे हैं कि एक व्यापक विधेयक प्रस्तुत किया जा रहा है। तो जब तक वह व्यापक विधेयक प्रस्तुत नहीं होता, हमें इसी संशोधन विधेयक को स्वीकार कर लेना चाहिये।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि मोटर गाड़ी अधिनियम १९३९ में आगे संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ।

अनुपूरक अनुदानों की मांगें

†राजस्व और प्रतिरक्षा व्यय मंत्री (श्री ए० सी० गुह) : वित्त मंत्री श्री सी० डी० देशमुख की ओर से मैं एक विवरण प्रस्तुत करना चाहता हूँ जिसमें १९५५-५६ के आय व्ययक (सामान्य) के सम्बन्ध में अनुपूरक अनुदानों की मांगें दर्शायी गई हैं।

†सभापति महोदय : यह क्रम पत्र में नहीं है इसे परिचालित किया जायेगा और इस पर बाद में विचार किया जायेगा।

श्री काशी विश्वनाथ मन्दिर विधेयक

श्री रघुनाथ सिंह (जिला बनारस-मध्य) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“बनारस के स्वर्ण मन्दिर नाम से प्रसिद्ध श्री काशी विश्वनाथ मन्दिर के अच्छे प्रशासन, प्रबन्ध और संरक्षण की व्यवस्था करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

मैं एक ऐसे विधेयक को आप के सम्मुख प्रस्तुत करता हूँ जिस में यह कहा गया है कि काशी विश्वनाथ मन्दिर का इंतजाम पंडों के हाथ से लेकर के एक ऐसी कमेटी के सुपुर्द किया जाय जिस कमेटी में कि पब्लिक का विश्वास हो और जो कमेटी, जो आधुनिक कानून हम ने पास किये हैं, उनके अनुसार काशी विश्वनाथ मन्दिर का इंतजाम कर सके।

आप को मालूम है कि जब हम ने भारत का संविधान पास किया तो उसमें हमने जो प्रस्तावना रक्खी उस में रक्खा है “और उपासना की स्वतन्त्रता”। भारत के संविधान की प्रस्तावना में हम ने उपासना की स्वतन्त्रता सभी व्यक्तियों को दी। उसमें हमने यह नहीं लिखा कि यह उपासना की स्वतन्त्रता केवल ब्राह्मणों को रहेगी, हरिजनों को नहीं रहेगी। उस के पश्चात् उसी संविधान के अनुच्छेद १७ में हम ने यह भी कहा :

“अस्पृश्यता का अन्त किया जाता है और उसका किसी भी रूप में आचरण निषिद्ध किया जाता है। अस्पृश्यता से उपजी किसी निर्योग्यता को लागू करना अपराध होगा जो विधि के अनुसार दंडनीय होगा।”

[श्री रघुनाथ सिंह]

इस अनुच्छेद को भी हम ने इसलिये रक्खा कि अस्पृश्यता के सिद्धांत को भारतवर्ष नहीं मानता। फिर भी हमारी समस्या हल नहीं हुई। तब हम ने शायद मई में एक दूसरा विधेयक पास किया जिस को कहते हैं "अनटचेबिलिटी आफ्नेसेज ऐक्ट, १९५५" (अस्पृश्यता अपराध विधेयक, १९५५)। इस ऐक्ट की धारा २ की उपधारा (डी) में हम ने रक्खा कि सार्वजनिक उपासना स्थान का अर्थ है वह स्थान जहाँ सार्वजनिक रूप से उपासना की जाये।

उसके पश्चात् अगर इस धारा के सिद्धांत को अवहेलना हो तो उसी ऐक्ट की धारा ३ के अनुसार वह छः महीने की सजा है। अर्थात् अगर कोई इस कानून का अतिक्रमण करे तो उस को छः महीने तक की सजा होगी।" इस सदन को मालूम है, सारे भारतवर्ष को मालूम है, कि बावजूद हमारे संविधान के, बावजूद इस १९५५ के कानून के, आज काशी विश्वनाथ मंदिर में हरिजन का प्रवेश नहीं हो सकता है। मनु की संतान हरिजन भी हैं और मनु की ही संतान ब्राह्मण भी हैं, क्षत्री भी हैं, लेकिन आज भी उस मंदिर में हरिजन भाइयों का प्रवेश नहीं हो सकता। जब वे प्रवेश करने के लिये जाते हैं तो उन पर डेले मारे जाते हैं, लाठी मारी जाती है, आज वहां पर हरिजन घायल हो रहे हैं। परन्तु शायद आज भारतवर्ष के कानून में इतनी शक्ति नहीं है कि इस गुंडेशाही को रोक सके। अतएव मेरे सामने कोई दूसरा चारा नहीं था सिवा इस के कि जब कि हमारा कानून हरिजनों के अधिकार की रक्षा करने में असमर्थ है, मानवता के अधिकार की रक्षा करने में असमर्थ है, तो मैं इस विधेयक को आप के सम्मुख लाऊं।

मैं आप को बतलाना चाहता हूँ कि भारतीय संस्कृति, हिन्दू संस्कृति के अनुसार जितने मनुष्य हैं, मनु सब से श्रेष्ठ थे, अग्रज थे। उन्हीं की संतान पुरुरवा ने, जो कि मनु के प्रपोत्र थे, काशी राज्य की स्थापना की। उनकी सातवीं पीढ़ी में काश्य राजा हुए, जिन के नाम पर काशी का नाम रक्खा गया।

‡श्री बेलायुधन (क्विलोन व मावेलिक्करा-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : क्या मन्दिर प्रवेश एक राज्य विषय नहीं है ?

‡विधि-कार्य मंत्री (श्री पाटस्कर) : यह समवर्ती सूची में है।

संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : कान्स्टिट्यूशन देखिये, कान्स्टिट्यूशन।

सरदार ए० एस० सहगल (बिलासपुर) : संविधान तो पढ़ना नहीं चाहते हैं।

श्री कामत (होशंगाबाद) : संविधान बनाया तो है।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं आप से निवेदन कर रहा था कि काशी का स्थान हिन्दुओं के जीवन में वही है जो कि यहूदियों के लिये फिलस्तीन का है, ईसाइयों के लिये यरुशलम का है और मुसलमानों के लिये मक्का का है। वैसे तो मैमफिस, एथेंज रोम भी बहुत पुराने हैं किन्तु काशी से बढ़ कर प्राचीन शहर शायद हो दुनिया में कोई हो। मैं आप का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ कि रामायण में भी और महाभारत में भी काशी का नाम आया है। इसी काशी में बड़े-बड़े महात्मा पैदा हुए, शंकराचार्य पैदा हुए, रामानन्द पैदा हुए और कबीर पैदा हुए जिन्होंने मानवता की संघ्या की गाथा गाई। हमारे सामने जितना भी पुराने से पुराना इतिहास है उसमें भी शिव मंदिर का जिक्र आता है। ह्यूनसांग जो कि यहां पर सातवीं शताब्दी में आए थे उन्होंने अपने विवरण में कहा है कि काशी में शिव की १०० फुट ऊंची मानव मूर्ति है। लेकिन उसके पश्चात् भारतवर्ष पराधीन हुआ। ११९३ में मुहम्मद गौरी ने जै चन्द को हराया। ११९४ में मुहम्मद गौरी के सिपासालार तथा भारत के प्रथम मुसलिम सम्राट कुतुबुद्दीन ऐबक ने बनारस के १००० मंदिरों को नष्ट किया और विश्वनाथ मन्दिर भी टूटा। उसी समय सारनाथ जहाँ कि बुद्ध ने पहले पहल अपना धर्म चक्र प्रवर्तित किया था

‡मूल अंग्रेजी में

वह भी तोड़ दिया गया। सारनाथ खंडहर हो गया लेकिन बुद्ध की मूर्ति कहीं नहीं थी। १४ वीं शताब्दी में किसी न किसी प्रकार काशी का विश्वनाथ मंदिर फिर से स्थापित हुआ। यह थोड़ी देर तक तो कायम रहा लेकिन १४९४ ई० में सिकन्दर लोदी ने जिन की मज्जार अभी भी लोदी कालोनी में बनी हुई है, इसको फिर तुड़वा दिया। इसके पश्चात् १५८५ में अकबर ने इस मन्दिर को बनाने की आज्ञा राजा टोडरमल को दी। उस वक्त राजा टोडरमल बंगाल जीत कर आ रहे थे और शायद उन को उस बंगाल की जीत के उपलक्ष्य में एक पुरस्कार के रूप में इस मंदिर को बनाने की आज्ञा दी गई। यह प्राचीन मंदिर जिसको कि सिकन्दर लोदी ने तुड़वा दिया था, फिर से अपने स्थान पर खड़ा हो गया। ६० वर्ष पश्चात् फिर इतिहास ने पल्टा खाया। १६६९ ई० में औरंगजेब की आज्ञा से इस मन्दिर को तीसरी बार तोड़ दिया गया और इसके स्थान पर एक मस्जिद बनाई गई जिस का नाम कि ज्ञान वापी मस्जिद है और जो आज भी वहां पर मौजूद है और जो उसी नाम से आज भी पुकारी जाती है। इसको आज भी दूर-दूर से लोग देखने के लिये आते हैं। इस मस्जिद का जो पिछला हिस्सा है वह मंदिर का हिस्सा है और आगे का जो हिस्सा है आज भी मौस्क के रूप में कायम है। १७५१ में जब मराठों का अभ्युदय हुआ तो उन्होंने इस बात का प्रयास किया कि इस मंदिर के स्थान पर जो मस्जिद बनाई गई है, उसको फिर से हस्तगत किया जाए ताकि वहां पर फिर से मंदिर की स्थापना की जा सके। १७५१ में दौलतराव सिन्धिया और मल्लरराव होल्कर ने यह प्रोपोजल (प्रस्थापना) रखी कि मस्जिद को तोड़ कर वहां एक मंदिर की स्थापना की जाये। इस पर काशी के ब्राह्मणों ने पेशवा के पास एक स्मृति पत्र भेजा, एक मैमोरेण्डम भेजा कि इस स्थान पर मस्जिद कायम रखी जाए तथा काशी विश्वनाथ का मन्दिर न बनाया जाए और मराठों की फौज जो वहां पहुँच गई है उसको वापस बुलाने का हुक्म दिया जाये। अतएव पेशवा की आज्ञा से मराठों की फौज वहां से वापस हो गई।

इसके बाद जब अंग्रेजों का शासन हिन्दुस्तान में स्थापित हुआ तो नाना फड़नवीस ने फिर से इस का प्रयास किया कि मन्दिर अपने प्राचीन स्थान पर फिर से बनाया जाए। टीपू सुल्तान के साथ उस वक्त अंग्रेजों का युद्ध हो रहा था। नाना फड़नवीस ने अंग्रेजों की सहायता इस आधार पर करने का वचन दिया कि यदि टीपू के विरुद्ध अंग्रेज जीत गए तो फिर से उसी मस्जिद के स्थान पर मंदिर बनाने की आज्ञा अंग्रेज दे देंगे। उस समय बनारस भी अंग्रेजों के अधीन आ चुका था। अंग्रेज इस युद्ध में जीत गए और टीपू सुल्तान हार गया मगर उन्होंने अपने वचन का पालन करने से इन्कार कर दिया। वार्न हैस्टिंग्स ने साफ इन्कार कर दिया कि मस्जिद के स्थान पर मंदिर बनाने की आज्ञा नहीं दी जा सकती। इसके पश्चात् १७८९ में महादाजी सिन्धिया ने फिर अंग्रेजों को परसुएड किया कि वे इस स्थान पर मंदिर बनाने की आज्ञा दे दें लेकिन वे सफल न हुए। उन्होंने यहां तक कहा कि वे मुआवजा देने के लिये तैयार हैं लेकिन उनकी यह बात भी नहीं मानी गई। आज जो लोग काशी गए हैं उनको मालूम होगा कि मस्जिद के परकोटे के अन्दर ज्ञान वापी है और यह प्राचीन मंदिर जिसको कई बार तोड़ा गया है, उसके स्थान पर एक मस्जिद बनी हुई है। १७८० ई० में हमारे बीच एक महान् विभूति आई जिसको कि अहल्या बाई के नाम से पुकारा जाता है। उन्होंने उसी अहाते की बगल में काशी विश्वनाथ का मन्दिर स्थापित किया जिसका नाम भी स्वर्ण मन्दिर है। आपको मैं यह भी बतलाना चाहता हूँ कि काशी विश्वनाथ मन्दिर की अहल्या बाई ने जो स्थापना की थी वह कवल हिन्दुओं के लिये नहीं की थी। अहल्या बाई का एक भी डाकुमेंट कोई भी प्रोड्यूस (प्रस्तुत) नहीं कर सकता जिसमें कि यह लिखा हो कि इस मंदिर में हरिजन नहीं जा सकते या कोई दूसरी जाति के लोग नहीं जा सकते। उन्होंने सब जातियों के लिये इस मंदिर की स्थापना की थी। १८२८ में बैजा बाई सिन्धिया ने वहीं पर ज्ञान वापी का पण्डप बनवाया।

आपको यह सुन कर आश्चर्य होगा कि यह काशी विश्वनाथ मन्दिर नहीं है यह तो हिन्दुओं की, सिक्खों की और मुसलमानों की त्रिवेणी है, संगम है, हम को सभ्यता की ओर वह ल जाता है। १८०० में

[श्री रघुनाथ सिंह]

सिख राजा रणजीत सिंह ने उसी अहल्या बाई के मन्दिर के ऊपर सोना चढ़ाया और अवध के नवाब न नौबतखाना बनवाया। आज भी जो शहनाई बजती है वह उन्हीं के खर्च से बजती है। साथ ही काशी विश्वनाथ का जो आफिस है वह भी उसी नौबतखाने में है। इसी प्रकार से आप यह भी देख सकते हैं कि इसमें हिन्दुओं का भी हाथ है, मुसलमानों का भी हाथ है और सिखों का भी हाथ है। जब ऐसी बात है तो क्या जो राम और कृष्ण को मानने वाले हैं उनका उसमें हाथ नहीं हो सकता ?

इसके पश्चात् १९वीं शताब्दी में महाराजा नेपाल ने वहां पर नन्दी की स्थापना की जिसको कि ज्ञान वापी में आप आज भी देख सकते हैं। इस प्रकार से यदि आप देखें तो आप को पता चलेगा कि भारतीय संस्कृति का, यह मंदिर द्योतक है। अगर मन्दिर के बाहर आप देखेंगे तो आप को यह लिखा हुआ मिलेगा कि जो आर्य धर्म को मानते हैं वही इस मंदिर में प्रवेश कर सकते हैं। मैं पूछता हूँ कि क्या इस आर्य शब्द की परिभाषा में हिन्दु नहीं आते, क्या हरिजन नहीं आते। चंडाल यदि हिन्दू हैं तो क्या कारण है कि उसको उस मंदिर में प्रवेश नहीं करने दिया जाता। जब कि सारे भारत वर्ष के मंदिरों में हरिजनों इत्यादि को प्रवेश करने की आज्ञा दे दी गई है तो प्रतिक्रियावादी शक्तियों का यह जो गढ़ है इसको भी हम तोड़ कर सांस लेंगे। यह जो पंडे लोग हैं जो कि इस मंदिर पर अपना अधिकार जमाये बैठे हैं और जो यह कहते हैं कि इन्दौर स्टेट की तरफ से यह उनको सौंपा गया, उनके पास कोई ताम्रपत्र नहीं है कोई लेख नहीं है जिससे यह सिद्ध हो सके कि इस मंदिर के मालिक यह पंडे लोग हैं।

लेकिन जैसा आप जानते हैं पंडे लोगों ने आकर उस पर कब्जा कर लिया। आज सुप्रीम कोर्ट में काशी विश्वनाथ मंदिर के सम्बन्ध में मुकदमेबाजी हो रही है। पंडे लोग आपस में लड़ते हैं। जो काशी विश्वनाथ मंदिर की आमदनी होती है उसका शायद बहुत ही थोड़ा हिस्सा मन्दिर के इम्प्रूवमेंट (सुधार) के वास्ते जाता हो क्योंकि मद्रास के चेट्टियर लोगों के नाटकोट क्षेत्रम के पैसे से रात्रि की और मध्याह्न की आर्ती होती है।

अब मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जब हमारा संविधान हमें अधिकार देता है, जब कानून हमें अधिकार देता है फिर जो भी इस मन्दिर में हरिजनों के ऊपर अत्याचार होता है उसके प्रतिकार के लिये सरकार क्या कर रही है। इस सिलसिले में आज तक एक आदमी भी गिरफ्तार नहीं हुआ है। जब इस मन्दिर में हरिजन लोग जाते हैं तो उनको पीटा जाता है और उनके साथ गुंडा शाही होती है पर इसके विरुद्ध आज कोई बोलने वाला नहीं है। इस असहाय स्थिति में इसके सिवा और कोई रास्ता नहीं है कि यह मन्दिर पब्लिक के इन्तिजाम में आना चाहिये।

मैं आप को यह बताना चाहता हूँ कि जब सरदार पटेल काशी गये और अभी हाल में जब श्री डेवर काशी गये तो वे काशी विश्वनाथ के मन्दिर में इसी लिये नहीं गये कि उसमें हरिजनों को जाने की इजाजत नहीं है। एक तरफ हमारा यह ऊंचा सिद्धान्त है और दूसरी तरफ हम इस मामले में कोई कार्रवाई करने में अपने को असमर्थ पा रहे हैं।

अब मैं आप को यह बतलाना चाहता हूँ कि बावजूद आपके सन् १९५५ के कानून के श्री करपात्री जी महाराज, जिनको मैं प्रतिक्रियावादी शक्तियां कहता हूँ, ने अदालत में हुक्म इम्तनाई यानी इंजेक्शन के लिये मुकद्मा दायर कर दिया और सिटी मुंसिफ की अदालत से हरिजनों के लिये यह इंजेक्शन जारी करवा दिया कि वे काशी विश्वनाथ के मन्दिर में नहीं जा सकते। हमने इसके खिलाफ अर्जी दी। वह अभी हाई कोर्ट के सामने है और अभी तक उस पर कोई फैसला नहीं हुआ है। हमने हाईकोर्ट में रिवीजन भी दायर किया लेकिन वह भी अभी पेंडिंग (निलम्बित) है। ऐसी हालत में हमें इस मानसिक रोग को दूर करने के लिये कोई न कोई औषधि करनी चाहिये। हम यह नहीं चाहते कि जो लोग वहां पर हरिजनों के मन्दिर प्रवेश पर विरोध करते हैं उनके साथ शक्ति की जाये।

हम तो चाहते हैं कि उनके हृदय की उदारता को अपील की जाय ताकि वे द्रवित हो जायें और समझें कि अब जमाना बदल रहा है और कोई कारण नहीं है कि हरिजन मन्दिरों में क्यों न जायें। इस काम के द्वारा सारा हिन्दू समाज एक सूत्र में बांधा जा सकेगा।

मैंने जो विधेयक आपके सामने रखा है वह बहुत साधारण है। उसमें एक परपीचुअल कमेटी की व्यवस्था की गई है। इस कमेटी में इन्दौर के महाराजा का एक प्रतिनिधि होगा क्योंकि यह उनके खानदान का मन्दिर है, एक प्रतिनिधि इसमें सिखों का होगा जो कि पंजाब असेम्बली द्वारा चुना जायगा क्योंकि इस मन्दिर में सिखों द्वारा सोना लगाया गया था, काशी के राजा होंगे, तीन सदस्य लोक-सभा के होंगे, एक सदस्य उत्तर प्रदेश असेम्बली का होगा, काशी के मेयर हिन्दू यूनीवर्सिटी बनारस का वाइस चांसलर, काशी विद्यापीठ का वाइस चांसलर और ऋषि वैली ट्रस्ट के हैड। साथ ही साथ मैंने इस विधेयक में यह भी व्यवस्था रखी है कि जो आदमी काशी विश्वनाथ मन्दिर के लिये एक लाख रुपया दे वह भी इस कमेटी में शामिल किया जाय। जब मेरा यह बिल प्रकाशित हुआ तो कुछ लोगों ने ऐतराज किया कि इसमें लोक-सभा या असेम्बली के प्रतिनिधि को नहीं रखना चाहिये क्योंकि इनमें से कोई भी मुसलमान हो सकता है। अभी कई वर्ष तक काशी विश्वनाथ के मन्दिर का प्रबन्ध कोर्ट के रिसीवर के हाथ में रहा था। अगर एक डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट, जो कि मुसलमान हो सकता था, सिख हो सकता था या ईसाई हो सकता था, वह इस मन्दिर का इन्तजाम कर सकता था तो कोई वजह नहीं है कि जनता द्वारा निर्वाचित प्रतिनिधि क्यों इस कमेटी में नहीं शामिल किया जा सकता चाहे वह किसी भी धर्म को मानने वाला क्यों न हो।

मेरा यह बिल प्रकाशित होने के बाद मुझे कहा गया कि उत्तर प्रदेश की सरकार इस प्रकार का बिल ला रही है इसलिये मैं इसको वापस ले लूँ। मुझे इसमें कुछ कहना नहीं है। यदि उत्तर प्रदेश सरकार इसका इन्तजाम अपने हाथ में ले ले तो मैं इस बिल को वापस ले सकता हूँ। लेकिन इतना तो मुझे कहना ही होगा कि जिस प्रकार अब तक इस मन्दिर के प्रबन्ध के साथ खिलवाड़ की जाती रही है वह आगे नहीं चल सकती। यदि यह पार्लियामेंट इस मन्दिर के प्रबन्ध को अपने हाथ में नहीं लेगी तो फिर वह भारतीय जनता को दोष न दे यदि वह सत्याग्रह करे या पिकेटिंग करे या जो जी में आये करे। मैं चाहता हूँ कि इस विधेयक को पास किया जाय ताकि इस मन्दिर का प्रबन्ध सार्वजनिक रूप से हो क्योंकि उस अवस्था में उसके अन्दर जितने हिन्दू हैं वे सब जा सकेंगे।

†सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) : वास्तव में, भारत में इस प्रकार के मन्दिरों की आवश्यकता है, क्योंकि उनसे अनेक प्रकार के प्रयोजन सिद्ध होते हैं। वे धार्मिक भक्ति तथा आध्यात्मिक सिद्धियों के महान केन्द्र हैं। और एक और विशेष बात यह है कि वे भारत की भवन निर्माण कला के सुन्दर नमूने हैं।

जैसा कि श्री रघुनाथ सिंह ने वर्णन किया है, इस मन्दिर का इतिहास अत्यन्त दुःखद है जो बताता है कि किसी समय हिन्दुओं और मुसलमानों के सम्बन्ध कितने गम्भीर तथा शोचनीय रहें हैं। आज हमें उन सभी बातों को भुला देना चाहिये।

परन्तु एक विशेष बात जो मुझे महान आनन्द देती है वह यह है कि यह मन्दिर हिन्दुओं, सिखों तथा मुसलमानों के समन्वय का एक सुन्दर प्रतीक है। मन्दिर का वर्तमान रूप हिन्दुओं, सिखों तथा मुसलमानों के संयुक्त प्रयत्नों का फल है। परन्तु इस मन्दिर की सर्वाधिक दुःखद बात यह है कि इस मन्दिर में हरिजनों को प्रवेश प्राप्त नहीं है। यह हमारे लिये अत्यन्त लज्जाजनक तथा अपमान-

[श्री डी० सी० शर्मा]

जनक बात है कि हरिजन भाइयों के उत्थान तथा उद्धार के लिये तथा उन्हें समानता के अधिकार देने के लिये इतने प्रयत्न करने के उपरान्त भी उन्हें अभी तक मन्दिरों में प्रवेश की अनुमति नहीं दी गई है। यह बात, वास्तव में, स्वतन्त्र भारत तथा हिन्दू धर्म के नाम पर एक भारी कलंक है। अतः मैं चाहता हूँ कि यह विधेयक विधि के रूप में स्वीकार किया जाये और काशी विश्वनाथ के मन्दिर में हरिजनों को प्रविष्टि होने की अनुमति दी जाये।

मैं चाहता हूँ कि देश के इन महान तथा सुन्दर मन्दिरों का प्रबन्ध अच्छी प्रकार से चले। कुछ समय पूर्व पंजाब में एक आन्दोलन प्रारम्भ हुआ था कि हिन्दुओं के सभी धार्मिक धर्मस्वों का उचित प्रकार से प्रबन्ध किया जाये। इस उद्देश्य के लिये एक प्रवर समिति भी नियुक्त की गई थी, जिसकी कई बैठकें भी हुई थीं परन्तु वे कोई सर्व सम्मत निर्णय न कर सकीं। प्रत्येक भारतीय की यही कामना है कि इन मन्दिरों के प्रबन्ध को सुधारा जाये।

‡सभापति महोदय : माननीय सदस्य और कितना समय लेंगे ?

‡श्री डी० सी० शर्मा : मैं कुछ समय और लूंगा।

‡सभापति महोदय : तो फिर हम आज सभा स्थगित करते हैं।

इसके पश्चात् लोक-सभा सोमवार, २७ फरवरी, १९५६ के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

[शुक्रवार, २४ फरवरी, १९५६]

	पृष्ठ
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	३५६
काफी अधिनियम में कतिपय संशोधन करने वाली अधिसूचना संख्या एस० आर० ओ० १५ दिनांक, ७ जनवरी, १९५६।	
राज्य-सभा से सन्देश	३५६
सचिव ने बताया कि राज्य-सभा से यह सन्देश प्राप्त हुआ है कि राज्य-सभा ने अपनी १७ फरवरी, १९५६ की बैठक में भारतीय लाख उपकर (संशोधन) विधेयक पारित कर दिया है।	
राज्य-सभा द्वारा पारित विधेयक सभा-पटल पर रखा गया	३५६
सचिव ने भारतीय लाख उपकर (संशोधन) विधेयक राज्य-सभा द्वारा पारित किये गये रूप में लोक-सभा पटल पर रखा।	
राज्य पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन के बारे में याचिकाएं ...	३५६-६०
सचिव ने बताया कि राज्य पुनर्गठन आयोग के प्रतिवेदन के बारे में दो याचिकाएं प्राप्त हुई हैं। प्रत्येक याचिका पर प्रार्थी के हस्ताक्षर हैं।	
विधेयक-पारित किया गया ...	३६०-७८
नौवहन नियंत्रण (जारी रखना) विधेयक पर विचार किया गया। खंड १ और २ स्वीकृत हुए और विधेयक पारित किया गया।	
विधेयक-विचाराधीन ...	३७८-८५
पूंजी निर्गम (नियंत्रण जारी रखना) संशोधन विधेयक पर विचार किया गया। विचार करने के प्रस्ताव पर चर्चा समाप्त नहीं हुई।	
अनुपूरक अनुदानों की मांगें ...	४०१
राजस्व तथा प्रतिरक्षा व्यय मंत्री (श्री ए० सी० गुहा) ने आय-व्ययक (सामान्य) १९५५-५६ के सम्बन्ध में अनुपूरक अनुदानों की मांगें बताने वाला एक विवरण उपस्थित किया।	
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति ...	३८५
चवालीसवां प्रतिवेदन स्वीकृत हुआ।	

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक—पुरःस्थापित ...

- (१) डा० एन० बी० खरे द्वारा भारतीय दंड संहिता (संशोधन) विधेयक (नई धारा १०७ क का रखा जाना) ।
- (२) श्री आर० एन० सिंह द्वारा भारतीय दंड संहिता (संशोधन) विधेयक (नई धारा ४२७ क का रखा जाना) ।
- (३) श्री फिरोज गांधी द्वारा विधान मंडलों की कार्यवाही (प्रकम्पन संरक्षण) विधेयक ।

गैर-सरकारी सदस्यों का विधेयक—अस्वीकृत

३८६-४०१

श्री टी० बी० विठ्ठल राव के मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक पर विचार किया गया । विचार करने का प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ ।

गैर-सरकारी सदस्यों का विधेयक—बिचाराधीन ...

४०१-०६

श्री रघुनाथ सिंह के श्री काशी विश्वनाथ मन्दिर पर विचार किया गया । विचार करने के प्रस्ताव पर चर्चा समाप्त नहीं हुई ।