

अंक १
संख्या २६



सत्यमेव जयते

सोमवार,
२३ जून, १९५२

1st Lok Sabha (First Session)

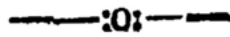
संसदीय वाद विवाद



लोक सभा

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

विषय-सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर
प्रश्नों के लिखित उत्तर

[पृष्ठ भाग १६०९—१६५५]
[पृष्ठ भाग १६५५—१६९०]

(मूल्य ४ आने)

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—दृष्ट और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

१६०९

१६१०

लोक सभा

सोमवार, २३ जून, १९५२

सदन की बैठक सवा आठ बजे समवेत हुई।
[अध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्न के मौखिक उत्तर

डाक विभाग के कर्मचारी (दण्ड)

* १०९५. सरदार हुक्म सिंह : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सन् १९५१-५२ में डाक तथा तार विभाग के किसी कर्मचारी को जनता के प्रति अशिष्ट होने के सम्बन्ध में कोई दण्ड दिया गया था; और

(ख) यदि हां, तो क्या दण्ड दिया गया ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां, कई मामलों में दण्ड दिया।

(ख) भर्त्सना से लेकर नौकरी से हटाने तक का दण्ड दिया गया है।

सरदार हुक्म सिंह : इस बीच में कितनी शिकायतें प्राप्त हुई थीं ?

श्री राज बहादुर : कुल ११४ शिकायतें हमारे सामने आयीं।

सरदार हुक्म सिंह : क्या दूसरे अपराध सिद्ध नहीं हुए ?

श्री राज बहादुर : जैसा मैं ने बतलाया यह उन शिकायतों की संख्या है जो हमारे सामने आयीं थीं।

सरदार हुक्म सिंह : कौन कौन से पदाधिकारियों ने 'शिष्टाचार सप्ताह' के दौरान में स्वयं जाकर कर्मचारियों के सम्मुख इस बात को प्रदर्शित किया कि शिष्टाचार किस प्रकार प्रदर्शित किया जाय ?

श्री राज बहादुर : मैं विस्तृत सूचना तो नहीं दे सकता किन्तु जिन अधिकारियों ने इसमें भाग लिया था उनमें डाक तथा तार विभाग के महा संचालक से लेकर छोटे अफसरों तक की श्रेणियों के पदाधिकारी थे।

सरदार हुक्म सिंह : भविष्य में, पदोन्नति के समय क्या यह शिष्ट-व्यवहार भी कोई विचारणीय पहलू होगा ?

श्री राज बहादुर : यद्यपि हम शिष्टता को यथोचित महत्ता देते हैं, मैं यह नहीं कह सकता कि सर्वथा इसी बात को पदोन्नति का आधार बनाया जा सकता है। इसमें सन्देह नहीं कि इस पर भी विचार किया जाएगा।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या यह सत्य है कि १७ मई, १९५२ को मैसूर के कुछ पदच्युत कर्मचारियों ने माननीय प्रधान मंत्री के पास अभ्यावेदन भेजा था ?

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न मुख्य प्रश्न से कहां उत्पन्न होता है ?

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : यह प्रश्न पदच्युत किए गये डाक कर्मचारियों से सम्बन्धित हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न कुछ अधिक व्यापक है।

पटसन का उत्पादन

*१०९६. सरदार हुक्म सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सन् १९५१-५२ में पटसन का उत्पादन निर्धारित लक्ष्य से भी अधिक हुआ ;

(ख) यदि हां, तो कितना अधिक; तथा

(ग) चालू वर्ष के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) जी हां।

(ख) लगभग १.१७ लाख गांठें।

(ग) चालू वर्ष के लिए, परीक्षणार्थ, पटसन के अतिरिक्त उत्पादन का लक्ष्य ५ लाख गांठ निर्धारित किया गया है।

सरदार हुक्म सिंह : पंच वर्षीय योजना के अंत में कितना लक्ष्य प्राप्त कर लेने की आशा है ?

श्री सतीश चन्द्र : पंच वर्षीय योजना के अंत में ५३.६ लाख गांठों का लक्ष्य है। इस वर्ष उत्पादन ४६.८ गांठ था।

सरदार हुक्म सिंह : क्या मूल्यों में मन्दी आ जाने का प्रभाव इस वर्ष पटसन के उत्पादन पर पड़ा है ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे पूर्व सूचना चाहिये। मूल्यों का जो भी दबाव पड़ा हो, उत्पादन में तो निश्चित ही वृद्धि हुई है।

पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय : सन् १९५१-५२ के लिए कितना लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

श्री सतीश चन्द्र : सन् १९५१-५२ के लिए ४५.६३ लाख गांठों का लक्ष्य निर्धारित किया गया था। उत्पादन इस लक्ष्य से १.१७ गांठ अधिक हुआ।

स्वास्थ्य मंत्री का स्वविवेकाधीन बजट अनुदान

*१०९७. सरदार हुक्म सिंह : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी कि सन् १९५१-५२ की स्वास्थ्य मंत्री का ३००,००० रु० का स्वविवेकाधीन बजट अनुदान किस प्रकार व्यय किया गया ?

(ख) इस निधि में से किन स्वयंसेवक संगठनों तथा संस्थाओं को आर्थिक सहायता दी गयी ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर)

(क) और (ख) सन् १९५१-५२ में स्वास्थ्य मंत्री के ३ लाख रुपए के स्वविवेकाधीन बजट अनुदान में से जिन जिन संगठनों तथा संस्थाओं को अनुदान दिए गये उनकी सूची दर्शाते हुए एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४७]

सरदार हुक्म सिंह : क्या विभिन्न संस्थाओं से आवेदन-पत्र आमंत्रित किए जाते हैं अथवा स्वास्थ्य मंत्री द्वारा अपनी मर्जी से अनुदान दिये जाते हैं ?

राजकुमारी अमृत कौर : कोई आवेदन पत्र आमंत्रित नहीं किए जाते। किन्तु आवश्यकता ग्रस्त संस्थाओं से स्वयं ही मुझे सहस्त्रों अर्जियां प्राप्त होती हैं।

सरदार हुक्म सिंह : क्या अनुदान के मात्र होने से पूर्व इन संगठनों को कोई शर्तें पूरी करनी पड़ती हैं अथवा यह बिल्कुल स्वास्थ्य मंत्री के स्वविवेक पर निर्भर है ?

राजकुमारी अमृत कौर : राज्य सरकारों से, जहां से कि ये अर्जियां आती हैं, परामर्श लिया जाता है और पूछताछ की जाती है कि इन संस्थाओं द्वारा अच्छा कार्य किया जा रहा है अथवा नहीं—केवल कुछ संस्थाओं के सम्बन्ध में यह नियम अपवाद है, जैसे कि कमला नेहरू अस्पताल, जिनके सम्बन्ध में मैं व्यक्तिगत रूप से जानती हूं। किन्तु इस बात का पूरा पूरा ध्यान रखा जाता है कि उन्हीं संस्थाओं को सहायता दी जाए जो अच्छा कार्य कर रही हैं और वास्तव में जिन्हें सहायता की आवश्यकता है।

सरदार हुक्म सिंह : गत वर्ष कितनी संस्थाओं से आवेदन-पत्र प्राप्त हुए और कितनों को सहायता दी गई ?

राजकुमारी अमृत कौर : कितनी संस्थाओं को अनुदान दिये गये, यह विस्तृत रूप से विवरण में दिया हुआ है। कितनी अर्जियां प्राप्त हुईं, यह तो इस समय में नहीं बतला सकती किन्तु उनकी संख्या बहुत अधिक थी।

श्री दामोदर मेनन : क्या इन अनुदानों को वितरित करने सम्बन्धी कोई नियम है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी नहीं। यह स्वविवेक से दी जाने वाली राशि है। इस पर कोई नियम लागू नहीं होते सिवाय इसके कि मंत्रालय से परामर्श लेना पड़ता है।

श्री अच्युतन : क्या मैं जान सकता हूं कि किसी गैर-सरकारी संतति-निरोध केन्द्र को भी कोई अनुदान दिया गया है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी नहीं।

चीनी का उत्पादन

*१०९८. श्री एस० एन० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१-५२ में चीनी का कुल कितना उत्पादन हुआ ;

(ख) जो अनुमान किया गया था उससे कितना अधिक उत्पादन हुआ ;

(ग) क्या इस वर्ष चीनी का औसत प्रतिशत उत्पादन गत वर्ष की अपेक्षा अधिक हुआ है ; और

(घ) यदि हां तो उत्पादन में हुई प्रतिशत वृद्धि कितनी है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) १४.४१ लाख टन (३१ मई, १९५२ तक)।

(ख) ५४ हजार टन (३१ मई, १९५२ तक)।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूं कि उपज प्रतिशत के आधार पर गन्ने के मूल्य का भुगतान करने की कोई प्रस्थापना है ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे ऐसी प्रस्थापना का पता नहीं है।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूं कि किसी अंतर्राष्ट्रीय संगठन के किन्हीं विशेषज्ञों ने गन्ना उत्पन्न करने वाले क्षेत्रों का निरीक्षण किया था तथा सरकार को यह परामर्श अथवा सुझाव दिया था कि अब समय आ गया है जब कि गन्ने का मूल्य गन्ने से प्राप्त चीनी की मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाए।

श्री सतीश चन्द्र : मुझे कोई जानकारी नहीं है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : क्या मैं जान सकता हूँ कि सन् १९५२ की प्रथम तिमाही में कितनी चीनी निर्यात की गयी ?

श्री सतीश चन्द्र : मुख्य प्रश्न उत्पादन से सम्बन्धित है और यह प्रश्न उससे उत्पन्न नहीं होता ।

श्री बूबरघसामी : श्रीमान् हमारे देश में सबसे अधिक चीनी किस राज्य में उत्पादित होती हैं ?

श्री सतीश चन्द्र : उत्तर प्रदेश में ।

अश्लील प्रकाशन

*१०९९. डा० एम० एम० दास : क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को विदित है कि भारत में विदेशों से आयातित अश्लील प्रकाशन बहुतायत से तथा आसानी से उपलब्ध है ;

(ख) क्या यह सत्य है कि एक राज्य सरकार ने भारत सरकार से उपयुक्त पग उठाने की प्रार्थना की है जिससे कि ऐसे प्रकाशन भारत में न आ सकें ; तथा

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

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) और (ग) जांच की जा रही हैं तथा समुद्र सीमाशुल्क अधिनियम एवं भारतीय दण्ड संहिता के अंतर्गत उपयुक्त कार्यवाही की जाएगी ।

(ख) जी हां ; उस राज्य सरकार ने अश्लील साहित्य के आयात पर लागू कानूनी प्रतिबन्ध के सम्बन्ध में सूचित करते हुए इस प्रकार के प्रकाशनों के विरुद्ध भारतीय दण्ड संहिता की धारा

२९२ के अंतर्गत कार्यवाही करने का परामर्श दिया है ।

डा० एम० एम० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार को जो सुझाव दिया या प्रार्थना की उस का वास्तविक स्वरूप क्या है ?

डा० काटजू : राज्य सरकार ने सुझाव दिया कि इन सभी प्रकाशनों के आयात पर समुद्र सीमाशुल्क अधिनियम के अंतर्गत रोक लगा दी जाये ।

डा० एम० एम० दास : मैं जान सकता हूँ कि ऐसा करने के लिये क्या कोई कार्यवाही की गई अथवा कोई निदेश दिये गये ?

डा० काटजू : किसी पुस्तक में इस प्रकार का निर्देश पहले ही मौजूद है और समुद्र सीमाशुल्क अधिकारी बराबर उपयुक्त कार्यवाही कर रहे हैं । वे इस आधार पर कार्यवाही करते हैं कि कोई प्रकाशन भारतीय दण्ड संहिता के प्रतिकूल पड़ता है अथवा नहीं । राज्य सरकार को सूचित कर दिया गया कि यह कहीं अच्छा होगा कि भारतीय दण्ड संहिता के अंतर्गत मुकदमा चलाया जाये तथा उपयुक्त दण्ड दिया जाये । इस पर राज्य सरकार ने कहा कि इस प्रकार के मामलों में न्यायिक निर्णय का पहले से अनुमान नहीं लगाया जा सकता है ।

डा० एम० एम० दास : मैं जान सकता हूँ कि जहां तक इन प्रकाशनों का पत्तनों से होकर चोरी-छुपे लाने का प्रश्न है, क्या इस अधिनियम को अधिक प्रभावपूर्ण तरीके से लागू करने का आदेश दे दिया गया है ?

डा० काटजू : इस सुझाव पर विचार करना होगा, समुद्र सीमाशुल्क अधिकारियों का विक्रय सम्बन्धी कार्य से कोई

प्रयोजन नहीं है और यह मामला पूर्णतया राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में है।

श्री बैलायुधन : मैं जान सकता हूँ कि ये अधिकतर अश्लील प्रकाशन संयुक्त राज्य अमेरिका से आते हैं ?

डा० काटजू : इनका संसार के सभी भागों से आयात होता है।

डा० एम० एम० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि राज्य सरकार द्वारा प्रार्थना किए जाने के बाद से पत्तनों से चोरी-छुपे ये प्रकाशन लाते हुए पकड़े गये हैं ?

डा० काटजू : मेरे पास कोई स्पष्ट सूचना नहीं है। मैंने सभी प्रान्तीय अधिकारियों से पत्र-व्यवहार किया है और मुझे सूचना मिली है कि समुद्र सीमाशुल्क अधिकारी इस प्रकार के प्रकाशन समय-समय पर पकड़ते रहे हैं।

श्री दाभी : श्रीमान्, मैं जान सकता हूँ कि इस देश में प्रकाशित पत्र पत्रिकाओं में बड़ी मात्रा में अश्लील विज्ञापन होते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। अगला प्रश्न।

संघ लोक सेवा आयोग

*११००. डा० एम० एम० दास : क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) गत तीन वित्तीय वर्षों में से प्रत्येक में संघ लोक सेवा आयोग पर किया गया व्यय;

(ख) आयोग में नियुक्त कुल कर्मचारियों की संख्या;

(ग) गत तीन वर्षों में से प्रत्येक में उम्मेदवारों द्वारा प्राप्त शुल्क;

(घ) गत तीन वर्षों में कुल उम्मेदवारों की संख्या; और

(ङ) इनमें से प्रत्येक वर्ष में उम्मेदवारों को मार्ग व्यय तथा अन्य भत्तों के रूप में दी गई राशियां ?

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) से (ङ) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५ अनुबन्ध संख्या ४८]

डा० एम० एम० दास : भाग (घ) के उत्तर में कहा गया है कि चुनाव द्वारा भर्ती होती है और प्रतियोगिता द्वारा भर्ती होती है। क्या मैं जान सकता हूँ कि प्रतियोगिता परीक्षा के परिणामों की तुलना करते समय चुनाव द्वारा किस प्रकार भर्ती होती है ?

डा० काटजू : जहां तक मेरा विचार है चुनाव द्वारा उन लोगों की भर्ती की जाती है जो पहले से ही उन स्थानों पर कार्य कर रहे होते हैं और प्रतियोगिता द्वारा भर्ती सदा प्रतियोगिता परीक्षा लेकर की जाती है जो कि एक लम्बी प्रक्रिया है।

डा० एम० एम० दास : श्रीमान्, क्या मैं यह समझूँ कि चुनाव द्वारा भर्ती पूरी तरह अधिकारियों की मर्जी—या कहिए विवेक—पर निर्भर है ?

डा० काटजू : यह लोक सेवा आयोग के विवेक पर निर्भर है जिस पर मुझे और आपको पूरा भरोसा है।

डा० एम० एम० दास : भाग (क) के उत्तर से विदित होता है कि प्रतिवर्ष एक लाख रुपये की वृद्धि होती है; क्या मैं इस वृद्धि का कारण जान सकता हूँ ?

डा० काटजू : आपका तात्पर्य शुल्क में वृद्धि से है ?

डा० एम० एम० दास : लोक सेवा आयोग के व्यय की वृद्धि से।

डा० काटजू : महंगाई भत्ते, वेतन आदि के कारण। प्रत्येक मद की पूरी तरह जांच की जाती है और तब पास किया जाता है।

डा० एम० एम० दास : मैं जात कर सकता हूँ कि क्या संघ लोक सेवा आयोग की सेवाएँ राज्य सरकारों को भी सौंपी जाती हैं और यदि हाँ तो किन शर्तों पर ?

डा० काटजू : समय-समय पर।

डा० गंगाधर शिव : मैं जान सकता हूँ कि १२ १/२ प्रतिशत स्थानों को अनुसूचित जातियों के उम्मेदवारों को देने सम्बन्धी अभिवेदन पर समुचित ध्यान दिया गया है ?

डा० काटजू : श्रीमान्, मेरा निवेदन है कि इस प्रश्न का सम्बन्ध व्यय से था, अनुसूचित जातियों से नहीं।

डा० एम० एम० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या उन राज्यों से कोई शुल्क लिया जाता है जो कि संघ लोक सेवा आयोग की सेवाओं का उपयोग करते हैं ?

डा० काटजू : मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है। यह मामला लोक सेवा आयोग के अधिकार के अन्तर्गत ही आता है।

कपास

*११०१. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१-५२ में कितने एकड़ भूमि कपास की खेती के अन्तर्गत थी ; और

(ख) उक्त काल में कुल कितनी रुई उत्पादित हुई ?

प्रधान मंत्री के सभासचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) सन् १९५१-५२ के रुई उत्पादन के अन्तिम प्राक्कलन के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं। चतुर्थ प्राक्कलन के आंकड़ों के अनुसार सन् १९५१-५२ में कुल १५१.३ लाख एकड़ भूमि कपास की खेती के अन्तर्गत थी।

(ख) अन्तिम प्राक्कलन के अवसर पर सन् १९५१-५२ में कुल ३३ लाख गांठ रुई के उत्पादन की आशा है।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि गत वर्ष रुई की खेती के अन्तर्गत कितनी अतिरिक्त भूमि लायी गई ?

श्री सतीश चन्द्र : इसके लिये मुझे पूर्वसूचना की आवश्यकता है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : मैं जान सकता हूँ कि कपास की किस्म तथा मात्रा में सुधार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है।

श्री सतीश चन्द्र : अच्छी किस्म के बीजों व खाद के वितरण तथा सिंचाई साधनों में वृद्धि आदि उपायों से यह किया जाता है।

श्री के० जी० देशमुख : आगामी वर्ष के लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार ने कपास की खेती के अन्तर्गत भूमि बढ़ाने के लिए कोई कदम उठाये हैं ?

श्री सतीश चन्द्र : जी हाँ। कपास की खेती के अन्तर्गत अधिक भूमि लाई जा रही है।

अन्तर्राष्ट्रीय गेहूं समझौता

*११०२. डा० राम सुभग सिंह : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या १९५२ की द्वितीय छमाही में भारत सरकार का विचार अन्तर्राष्ट्रीय गेहूं समझौते के अन्तर्गत गेहूं खरीदने का है ?

(ख) यदि हां, तो कितना गेहूं खरीदने का विचार है ?

(ग) क्या किसी देश को कोई आर्डर दिए गये हैं ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र : (क) जी हां ।

(ख) लगभग ८ लाख मीट्रिक टन ।

(ग) विदेशों में हमारे क्रय अधिकारियों के पास आवश्यक निदेश भेज दिये गये हैं और वे उपयुक्त समय पर विभिन्न देशों से खरीदारी कर लेंगे ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या श्रीमान्, मैं जान सकता हूँ कि इस समझौते के अन्तर्गत भारत कितना गेहूं खरीदने का हकदार है ?

श्री सतीश चन्द्र : १५ लाख टन ।

डा० राम सुभग सिंह : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि इस समझौते के अंतर्गत चालू वित्तीय वर्ष में अब तक कितना गेहूं क्रय किया गया है ?

श्री सतीश चन्द्र : अंतर्राष्ट्रीय गेहूं समझौता अगस्त से प्रारम्भ होता है यह अगस्त से जुलाई तक है । अतएव आगामी वर्ष की सारी खरीद अगस्त के पश्चात् की जायेगी ।

डा० राम सुभग सिंह : श्रीमान् क्या मैं जान सकता हूँ कि इस समझौते के अंतर्गत जो गेहूं खरीदा गया है उसके मूल्य में तथा अन्य देश में अमरीका कनाडा और आस्ट्रेलिया

से खरीदे गये गेहूं के मूल्य में क्या अन्तर है ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे इस प्रश्न के लिए पूर्वसूचना की आवश्यकता है ।

सरदार हुक्म सिंह : इस में से पाकिस्तान को कितनी मात्रा दी जायेगी ?

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न प्रस्तुत प्रश्न से नहीं उत्पन्न होता है । मैं समझता हूँ कि पहले उत्तर में स्थिति स्पष्ट कर दी गई थी ।

श्री सतीश चन्द्र : श्रीमान् इस प्रश्न का सम्बन्ध केवल अन्तर्राष्ट्रीय गेहूं समझौते के अन्तर्गत किये गये समझौते से ही है ।

हिली एकलाकमी रेलवे लाइन

*११०४. श्री ए० सी० गुहा : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे

(क) क्या हिली तथा रायगंज (पच्छिम दीनाजपुर पश्चिमी बंगाल) को एकलाकमी अथवा मालदा जिले के किसी अन्य स्थान से रेलवे लाइन द्वारा सम्बद्ध करने का कोई विचार है ;

(ख) यदि हां, तो काम के कब आरम्भ करने और कब तक समाप्त हो जाने की आशा है ;

(ग) क्या सरकार का कलकत्ता से पच्छिम दीनाजपुर और मालदा जिलों को मिलाते हुए कोई पूर्णरूपेण भारतीय रेलवे लाइन बनाने का विचार है ; तथा

(घ) यदि हां तो यह काम कब प्रारम्भ किया जायेगा और कब पूरा होगा ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) जी हां ।

(ख) परियोजना की पुनः जांच की जा रही है । अभी यह कहना सम्भव नहीं है कि कब इसे प्रारम्भ किया जायेगा और यदि किया जायगा तो वह कब पूर्ण होगी ।

(ग) इस समय कोई ऐसी प्रस्थापना नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

श्री ए० सा० गुहा : मैं जान सकता हूँ कि प्रस्थापनाओं की पुनः जांच करने के क्या कारण हैं? पहली योजना का क्या हुआ?

श्री एल० बी० शास्त्री : वास्तव में विभिन्न लाइनों के लिए भिन्न भिन्न प्रस्थापनाएँ थीं और अभी हाल में—मार्च १९५२ में किसी समय—हुई बैठक में केन्द्रीय यातायात समस्त परियोजनाओं पर पुनः विचार करते समय यह निर्णय किया कि पश्चिमी बंगाल सरकार के पदाधिकारियों का परामर्श लेते हुए इन परियोजनाओं की पुनः जांच की जाये। रेलवे प्रशासन को इस निर्णय को यथा शीघ्र कार्यान्वित करने के लिए अनुदेश दे दिए गये हैं।

श्री ए० सी० गुहा : भाग (ग) के उत्तर के सम्बन्ध में क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या माननीय मंत्री जी को विदित है कि कलकत्ते और उन भागों के सीधे सम्बन्धित न होने के कारण यातायात में काफी अवरोध उत्पन्न होता है, विशेषकर खाद्य-पदार्थों के यातायात में?

श्री एल० बी० शास्त्री : माननीय सदस्य का कथन कुछ सीमा तक सही है। किन्तु कठिनाई यह है कि कलकत्ते से सीधा सम्बन्ध स्थापित करने में गंगा के ऊपर एक पुल बनाना पड़ेगा। इस मामले पर विश्वेश्वरयया समिति द्वारा विचार किया जा रहा था। उक्त समिति ने रिपोर्ट प्रस्तुत की है, किन्तु यह सुझाव दिया है कि समस्त योजना के टेकनीक तथा आर्थिक प्रहलू पर पहले पूरी जांच की जानी चाहिए।

श्री ए० सी० गुहा : मैं जान सकता हूँ कि क्या केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग

को गंगा के ऊपर पुल बनाने की जांच करने का काम सौंपा गया था और यदि हां तो क्या उसने कोई रिपोर्ट प्रस्तुत की है?

श्री एल० बी० शास्त्री : विश्वेश्वरयया समिति ने अभी हाल में रिपोर्ट प्रस्तुत की है।

श्री ए० सी० गुहा : मेरा तात्पर्य केन्द्रीय जल तथा विद्युत समिति से है—क्या उसने भी इसी प्रकार की कोई जांच की थी और यदि हां तो क्या उसने कोई रिपोर्ट प्रस्तुत की है ;

श्री एल० बी० शास्त्री : मेरे पास यह जानकारी नहीं है।

बायलर्स का आयात

*११०५. पंडित एम० बी० भार्गव : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५१-५२ में भारत में विभिन्न रेलवे लाइनों पर कुल कितने और कितने मूल्य के बायलर्स का आयात किया गया तथा भारत की विभिन्न वर्कशापों में कितने बायलर्स बनाये गये ;

(ख) भारत में कौन कौन सी फैक्टरियां बायलर बना रही हैं?

(ग) भारत में इन बायलरों की औसत उत्पादन लागत क्या है?

(घ) भारत में आयातित बायलरों की तुलना में यह मूल्य कितना बैठता है?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) सन् १९५१-५२ में आयात किये गये बायलरों की संख्या तथा मूल्य और भारत में निर्मित बायलरों की संख्या देने वाला एक विवरण दिया जाता है :

हज़ार रुपये में

आयातित बायलर्स	संख्या	मुल्य
केन्द्रीय रेलवे	५	३,५१
पूर्वी रेलवे	८२	७७,०७
उत्तरी रेलवे	२२	१६,०७
उत्तर पूर्वी रेलवे	६	३,२३
पच्छिमी रेलवे	८	३,९८
दक्षिणी रेलवे	१२	९,८७
योग	१३५	१,१३,७३

भारत में निर्मित बायलर टाटा लोकोमोटिव
एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड १५

(ख) भारत में टाटा लोकोमोटिव एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी में बायलर निर्मित किए जा रहे हैं। हाल ही में मैसर्स टेक्सटाइल मशीनरी कारपोरेशन लिमिटेड, कलकत्ता को भी एक आर्डर दिया गया है। चिततरंजन में जिन इंजनों का निर्माण हो रहा है उनके लिए वहां बायलर भी बनाए जा रहे हैं।

(ग) उत्पादन लागत बायलर की किस्म के अनुसार भिन्न भिन्न होती है। अब तक जो दो प्रकार के बायलर पूरे हुए हैं उनमें से एक प्रकार के बायलर की लागत १.८७ लाख रुपए तथा दूसरे की १.०२ लाख रुपए है।

(घ) हाल में इस किस्म के बायलरों का आयात नहीं किया गया है किन्तु भारत में निर्मित बायलरों की लागत मूल्य उसी प्रकार के आयातित बायलरों से लगभग दुगना था।

पंडित एम० बी० भार्गव : मैं ज्ञात कर सकता हूं कि रेलों को वार्षिक कुल कितने बायलरों की आवश्यकता है और उनमें से कितने देसी साधनों से बनाये जाते हैं?

श्री एल० बी० शास्त्री : इंजनों के बायलरों की वार्षिक आवश्यकता १८० की है। जो इंजन २० से तीस वर्ष पुराने हो गये हैं उनके लिए अलग बायलरों की आवश्यकता होती है।

पंडित एम० बी० भार्गव : मैं जान सकता हूं कि क्या भारत में निर्मित बायलरों के कुछ भाग बाहर से भी आयात किये जाते हैं?

श्री एल० बी० शास्त्री : ' जहां तक मुझे विदित है, कुछ भागों का आयात करके बायलरों को यहां बनाया जाता है।

श्री बीरो : क्या यह सत्य नहीं है कि किसी समय अजमेर में बायलर बनाये जाते थे और उनका निर्माण अब बहां बन्द कर दिया गया है।

श्री एल० बी० शास्त्री : हो सकता है, किन्तु मुझे खेद है कि मुझे इस सम्बन्ध में कुछ पता नहीं है।

श्री एस० बी० रामस्वामी : क्या भारत में निर्मित बायलरों की लागत में कमी करने का कोई प्रयत्न किया जा रहा है?

श्री एल० बी० शास्त्री : हम सदा ही लागत में कमी करने का प्रयत्न करते रहे हैं।

श्री टी० एस० ए० चट्टियार : क्या सरकार भारत में उत्पादन की इस अधिक लागत के कारण बतला सकती है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : हम ने फैक्टरियां चालू कर दी हैं। काम नया है। कर्मचारी प्रशिक्षित नहीं हैं। इसलिए लागत कम करने में कुछ समय लगेगा।

सरदार हुक्म सिंह : लागत के अधिक होने के कारण क्या बायलर निर्मित करने वाली फैक्टरियों को कोई साहाय्य दिया जा रहा है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : जहां तक टैल्को (टाटा लोकोमोटिव एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी) का सम्बन्ध है, हम उसे पर्याप्त सहायता दे रहे हैं।

बाबू रामनारायण सिंह : यहां जो बायलर बनता है उस में दुगना खर्च होता है। क्या इसका पता लगाया गया है कि क्यों इतना खर्च होता है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : मैंने अभी अभी बतलाया कि काम नया-नया है, इस काम को करने वाले जानते भी नहीं। उनको अलग ट्रेनिंग देना पड़ती है और जब वे काम सीख जायेंगे तो फिर सारे खर्च में कमी आजाएगी।

बीज उत्पादक फार्म

*११०६, श्री एल० एन० मिश्र : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि पटसन उत्पादकों को, विशेष कर बिहार में, पटसन के बीज बहुत ऊंचे दाम पर उपलब्ध होते हैं ?

(ख) यदि ऐसा है, तो क्या सरकार का भारत के विभिन्न पटसन उत्पादन केन्द्रों में बीज की मात्रा में वृद्धि करने वाले फार्म खोलने का विचार है ?

(ग) यदि हां, तो इस मामले में क्या पग उठाये गये हैं ?

प्रधान मंत्री के सभासचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) पच्छिमी बंगाल उत्तर प्रदेश तथा आसाम ने पटसन के बीज उत्पादक फार्मों की स्थापना की है। उड़ीसा इस प्रकार का एक फार्म चालू वर्ष में स्थापित करने का विचार कर रहा है। बिहार सरकार का इस प्रकार का कोई फार्म स्थापित करने का विचार नहीं है।

श्री एल० एन० मिश्र : मैं जान सकता हूँ कि ये फार्म संघ-सरकार द्वारा स्थापित किये गये हैं तथा चलाये गये हैं अथवा राज्य सरकारों द्वारा ?

श्री सतीश चन्द्र : वे राज्य सरकारों द्वारा स्थापित किये जाते हैं किन्तु यदि राज्य सरकार आर्थिक सहायता चाहती है तो केन्द्र द्वारा उन्हें ब्याज रहित ऋण दिया जाता है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या ११०७
—श्री एम० आर० कृष्णा।

श्री पी० एन० राजभोज : वह अभी नहीं आये हैं।

अध्यक्ष महोदय : तो यह आखीर में आयेगा।

ढोरों की अमृत महल तथा हल्लीकर नसलें

*११०८ श्री मादिया गौडा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि ढोरों को अमृत महल तथा हल्लीकर को सुधारने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : अमृत महल तथा हल्लीकर नसलों के ढोरों में सुधार करने के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् तथा मैसूर सरकार

द्वारा स्वीकृत योजनाओं को दर्शाने वाला एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है।
[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४९]

श्री मादिया गौडा : मैं जान सकता हूँ कि क्या चरागाहों में सुधार करने का कार्य प्रारम्भ कर दिया गया है ?

श्री सतीश चन्द्र : यह राज्य सरकारों का काम है। ढोर प्रजनन तथा सुधार मुख्य रूप से राज्य सरकारों का ही विषय है। केन्द्रीय सरकार तो सहायता मांगने पर सहायता ही देती है।

श्री मादिया गौडा : इसके अतिरिक्त मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या अच्छी नसलों के सांडों का भरण-पोषण एक आवश्यक पग समझा जाता है

अध्यक्ष महोदय : पिछले उत्तर से माननीय सदस्य को विदित होगा कि यह राज्य सरकारों का कार्य है। व्यौरा पूछने से कोई लाभ नहीं।

श्री मादिया गौडा : अच्छी नसलों के सांडों का प्रश्न तथा

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य जो कुछ पूछना चाहते हैं वह प्रश्न लगभग राज्य सरकारों से सम्बन्धित है।

श्री सतीश चन्द्र : ढोरों के प्रजनन का सम्बन्ध राज्य सरकारों से है केन्द्रीय सरकार अथवा भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् उन्हें यथा सम्भव सहायता तथा परामर्श देते हैं। ढोरों की नसलें सुधारन के लिए अच्छे सांडों का भरणपोषण आवश्यक हैं।

राज कर्मचारी (अध्ययन)

*११०९. श्री पी० एन० राजभोज : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि राज कर्मचारियों को आफिस आने से पूर्व अथवा आफिस के पश्चात प्राइवेट कालेजों में अध्ययन करके विश्व विद्यालय अथवा असैनिक नभश्चरण विषय की अन्य परीक्षाएँ पास करने की मनाही है ;

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

(ग) देश में साक्षरता का प्रतिशत बहुत कम होते हुए, क्या यह वांछनीय नहीं है कि सरकारी कर्मचारियों को उच्चतर स्तर की शिक्षा प्राप्त करने के लिए अनुमति दी जानी चाहिये ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :
(क) से (ग). टेकनीकल कर्मचारियों को उड्डयन से सम्बन्धित टेकनीकल परीक्षाओं में बैठने की अनुमति है। अन्य मामलों में कर्मचारियों को कालेजों में दाखिल होने तथा परीक्षाओं में बैठने की अनुमति नहीं दी जाती यह सेवा-कार्य की आवश्यकताओं के अनुसार किया जाता है। किन्तु समस्त मामले पर एक सामान्य प्रश्न के रूप में आगे विचार किया जा रहा है।

जौनपुर-प्रतापगढ़-सुल्तानपुर
रेलवे लाइन

*१११३. श्री गणपति राम : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या जौनपुर-प्रतापगढ़-सुल्तानपुर रेलवे लाइन को पुनर्निर्मित किया जाने वाला है ;

(ख) यदि हां, तो काम कब प्रारम्भ किया जायेगा ; तथा

(ग) उक्त कार्य प्रारम्भ करने के लिए क्या भारत सरकार ने कोई अनुदान दिया है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) चूँकि जौनपुर और प्रतापगढ़ के मध्य कोई सीधी लाइन नहीं है और प्रतापगढ़ तथा सुल्तानपुर के मध्य पहले से ही लाइन मौजूद है, इसलिए जौनपुर-प्रतापगढ़-सुल्तानपुर रेलवे लाइन के पुर्ननिर्माण का प्रश्न नहीं उठता।

माननीय सदस्य का आशय कदाचित्त उत्तरेतिया सुल्तानपुर-जाफराबाद लाइन के सुल्तानपुर-जाफराबाद भाग पर जहाँ से बुद्धकाल में लाइन उखाड़ ली गयी थी पुनः लाइन बिछाने से है। इस पूरी लाइन को फिर से बिछाने का निश्चय कर लिया गया है।

(ख) उत्तरेतिया सुल्तानपुर-जाफराबाद लाइन को बिछाने की प्राथमिक कार्यवाही इस समय हाथ में है।

(ग) जी हाँ, १९५२-५३ के बजट में इस लाइन के पुर्ननिर्माण के लिए ७ लाख रुपए की व्यवस्था की गयी है।

श्री गणपति राम : मैं जान सकता हूँ कि क्या इस प्रयोजना के लिए कोई भूमि परिमाण भी किया गया है और यदि हाँ तो अब तक कितना रुपया खर्च किया गया है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : सौ सदन को पहले ही सूचित कर चुका हूँ कि लाइन के पुर्ननिर्माण के लिए हमने प्रारम्भिक कार्यवाही करली है और इससे अधिक ब्यौरा देना मेरे लिए कठिन है। किन्तु माननीय सदस्य निश्चित रहें कि रुपए की व्यवस्था कर दी गयी है और काम हाथ में लिया जा चुका है इस लिए उन्हें इस सम्बन्ध में परेशान होने की आवश्यकता नहीं है।

श्री गणपति राम : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस लाइन को पूर्ण यातायात के

लिए चालू करने योग्य बनाने में कितना समय लगेगा !

श्री एल० बी० शास्त्री : यह कहना कठिन है। माननीय सदस्य कुछ समय प्रतीक्षा करके देखें कि कार्य किस प्रकार प्रगति करता है।

बानिहाल सुरंगों का परिमाणन

*१११४. श्री गुलाम कादिर : क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या बानिहाल सुरंगों का परिमाणन पूरा हो चुका है ;

(ख) यदि हाँ, तो निर्माण कार्य कब प्रारम्भ होगा ;

(ग) इस सुरंग की कुल प्राक्कलित लागत क्या है ;

(घ) इसके पूरा होने में कितना समय लगेगा ; और

(ङ) किस फर्म को इसका ठेका दिया गया है ;

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) परिमाणन बिल्कुल हाल में ही प्रारम्भ हुआ है।

(ख) से (ङ). निर्माणका प्रश्न परिमाण की रिपोर्ट प्राप्त होने तथा उस पर विचार कर लिए जाने के पश्चात् ही उठेगा।

श्री गुलाम कादिर : मैं जान सकता हूँ कि यह रिपोर्ट कब तक तैयार हो जायगी और कब से उस पर अमल होना शुरू होगा ?

श्री एल० बी० शास्त्री : उम्मीद यह है कि इसकी रिपोर्ट अक्टूबर तक मिल जाएगी और अगर हम काम शुरू कर सके तो अगले साल दिसम्बर से काम शुरू कर सकेंगे।

गुलाम कादिर : क्या काश्मीर सरकार ने इस बारे में कोई सर्वे की है ?

श्री. एल० बी० | शास्त्री : यह तो काश्मीर के आनरेबल मंत्री (माननीय सदस्य) अच्छी तरह से जान सकते हैं।

निर्वाचनों के समय डाक सम्बन्धी सुविधायें

*१११६. श्री. एम० एल० द्विवेदी : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) डाक तथा तार विभाग ने सामान्य निर्वाचन के दिनों में जो अतिरिक्त सेवा की क्या उसके सम्बन्ध में जानकारी उपलब्ध है ;

(ख) इस कार्य के लिए कितना रुपया निर्धारित किया गया था और कितना व्यय किया गया ;

(ग) निर्वाचन के सम्बन्ध में जो डाक कर्मचारी विभिन्न कामों में लगाये गये थे क्या उनको अपना मत देने की सुविधा दी गयी थी; और

(घ) डाक कर्मचारियों पर निर्वाचनों के परिणामस्वरूप किया गया भत्ते, यात्रा व्यय तथा अन्य मदों का खर्चा ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५०]

कुछ अन्य मदों पर की गयी अतिरिक्त सेवा सम्बन्धी सूचना एकत्रित की जा रही है और बाद को प्रस्तुत की जायेगी।

(ख) इस प्रयोजन के लिए कोई विशिष्ट राशि नहीं रखी गयी थी। कुल व्यय सम्बन्धी सूचना संकलित की जा रही है।

(ग) जी हां।

(घ) सह सूचना उपलब्ध नहीं है। सरकार का इस सूचना को संकलित करने का इरादा नहीं है क्योंकि इस पर जो श्रम तथा व्यय लगेगा वह इसकी उपयोगिता से संगत नहीं होगा।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि निर्वाचनों के दौरान में डाक विभाग द्वारा दी गई सुविधाओं का जनता ने पूर्ण उपयोग किया ?

श्री राज बहादुर : हमें ऐसी आशा है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि निर्वाचन कार्य के लिये निर्धारित समस्त राशि व्यय कर दी गयी है अथवा उसमें से कुछ बचा है ?

श्री राज बहादुर : भाग (ख) के उत्तर में मैं पहले ही बतला चुका हूँ कि इस कार्य के लिए कोई राशि विशिष्ट रूप से नहीं रखी गयी थी।

रेल के इंजन

*१११७. श्री एन० बी० चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि चितरंजन में निर्मित इंजनों की लागत कितनी है और वह विदेशों से आयात किये गये इंजनों के मूल्य की तुलना में कैसे है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : चितरंजन में बनाये जाने वाले इंजन का अंततोगत्वा क्या मूल्य पड़ेगा इसका अभी अनुमान लगाना कठिन है यद्यपि यह आशा की जाती है कि इसी प्रकार के आयात किए जाने वाले इंजन के मूल्य की तुलना में, यहां बनाये गये इंजन का मूल्य ठीक ही होगा। इसी प्रकार के आयात किए जाने वाले इंजन का मूल्य

पांच लाख रुपए हैं प्रथम कुछ वर्षों में जब कि उत्पादन को सुदृढ़ बनाया जा रहा है और उसे फैक्टरी की पूर्ण क्षमता पर पहुंचाना है, निर्माण लागत बाहर से आयात किए गये इंजनों की अपेक्षा स्वभावतः अधिक ही होगी।

श्री एन० बी० चौधरी : मैं जान सकता हूं कि हमारे इंजनों के सारे भाग नहीं बनाये जाते हैं ?

श्री एल० बी० शास्त्री : जी हां, समस्त भागों को यहीं निर्मित करने की योजना है।

श्री एन० बी० चौधरी : मैं जान सकता हूं कि क्या इंजन निर्माण के लिए हमें कुछ सामग्री बाहर से भी आयात करनी पड़ती है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : जी नहीं। सब समान इस देश में उपलब्ध है।

स्टाफ कारें

* १११८. श्री के० सी० सोधिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) (१) सचिवालय में तथा (२) उनके मंत्रालय के अंतर्गत विभागों में इस समय कितनी कारें तथा ट्रक सरकारी खर्च पर काम में लाई जाती हैं, तथा

(ख) सन् १९५१-५२ में इन पर किया गया वार्षिक व्यय ;

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) (१) केवल तीन कारें।

(२) ६९ कारें और १९४ ट्रक।

(ख) सचिवालय में १५,८१३ रु० ६ आ० ३ पा० और मंत्रालय के अंतर्गत कार्यालयों में २०,६७,४२६ रु० १२ आ०।

श्री के० सी० सोधिया : सन् १९५१-५२ में कुल कितनी कारें प्रयुक्त हो रही थी ?

श्री सतीश चन्द्र : ६९ कारें और १९४ ट्रक।

श्री के० सी० सोधिया : खर्चा कितना आया ?

श्री सतीश चन्द्र : मैंने बतलाया कि आवर्ती व्यय २०,६७,४२६ रु० है।

श्री के० सी० सोधिया : सन् १९५१-५२ में कितनी बेच दी गयीं ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे कोई सूचना नहीं है।

डा० पी० एस० देशमुख : क्या अर्थ मंत्री जी बतला सकते हैं कि यह स्टाफ कार की बीमारी कब से शुरू हुई है ?

अध्यक्ष महोदय . मेरे विचार में मुझे इस प्रश्न की स्वीकृति नहीं देनी चाहिये।

श्री बैलायुधन : मैं जान सकता हूं कि कौन-कौन सी श्रेणों के सरकारी कर्मचारी इन कारों का प्रयोग कर सकते हैं ?

श्री सतीश चन्द्र : कर्तव्य पालन के समय समस्त गजटेड पदाधिकारी इन कारों को प्रयुक्त कर सकते हैं। खजांचियों द्वारा बैंक से रुपया लाने-लेजाने के लिये भी ये प्रयुक्त की जाती हैं।

श्री बैलायुधन : मैं जान सकता हूं...

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न...

नई दिल्ली नगरपालिका समिति

* १११९. श्री राधा रमण : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी :

(क) सरकार द्वारा नई दिल्ली नगरपालिका समिति को विभिन्न मदों के

अंतर्गत दिये गये अनुदानों की कुल राशि क्या है ?

(ख) उक्त कुल अनुदान विभाजन-पूर्व के दिनों की तुलना में कितना है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) गत आठ वर्षों में दिल्ली के मुख्य आयुक्त द्वारा दिल्ली नगरपालिका को दिए गये अनुदानों को दर्शाता हुआ एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५१]

(ख) नई दिल्ली नगरपालिका समिति द्वारा देश-विभाजन से पूर्व के तीन वर्षों में प्राप्त कुल अनुदानों तथा उसके द्वारा किये गये कुल व्यय का एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५२]

श्री राधा रमण : क्या मंत्री को विदित है, कि नई दिल्ली में सफ़ाई का स्तर गिर गया है ?

राजकुमारी अमृत कौर : पहले की अपेक्षा सफ़ाई में कुछ कमी आयी है और इसका कारण यहां की जनसंख्या में अतिशय वृद्धि होना है।

श्री राधा रमण : क्या मैं जान सकता हूं कि मंत्री जी ने विभिन्न स्थानों पर षड़े कूड़े के ढेर देखे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं समझता हूं कि यह विषय दिल्ली सरकार के अधीन आता है, केन्द्रीय सरकार के अधीन नहीं। ये प्रश्न दिल्ली राज्य की विधान-सभा में रक्खे जाने चाहियें।

श्री राधा रमण : चूंकि आप कहते हैं कि यह मामला राज्य विधान-सभा का है इसलिए मुझे आगे प्रश्न पूछने की आवश्यकता नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : वहां भी अनुमति हो तभी।

उड़ीसा में चीनी मिलें

*११२०. श्री संगण्णा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने को कृपा करेंगे :

(क) उड़ीसा राज्य में गत पांच वर्षों में से प्रत्येक में चीनी मिलों द्वारा उत्पादित चीनी की मात्रा ;

(ख) उसी काल में उड़ीसा में उपयोग की गयी चीनी की मात्रा ; तथा

(ग) उक्त काल में उड़ीसा में आयात की गयी और वहां से निर्यात की गयी चीनी की मात्रा ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (ग) अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५३]

श्री संगण्णा : श्रीमान्, मैं जान सकता हूं कि राज्य में उपभोग की जाने वाली चीनी स्थानीय मिलों से न दी जाकर बाहर से क्यों आयात की जा रही है ?

श्री सतीश चन्द्र : उड़ीसा की दो मिलों में से एक में जो बहुत छोटी है बहुत कम उत्पादन होता है। दूसरी मिल गन्ने की कमी के कारण काम नहीं कर रही है। चीनी उड़ीसा से निर्यात नहीं की जाती वरन् वहां बड़ी मात्रा में अन्य राज्यों से मंगायी जाती है।

श्री संगण्णा : उड़ीसा में चीनी का कुल कितना उत्पादन होता है ?

श्री सतीश चन्द्र : एक छोटी सी फैक्टरी है जिसका वार्षिक उत्पादन कभी २,५०० टन से अधिक नहीं हुआ है ?

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

श्री रघुवर्ष्या : श्रीमान्, मैं जान सकता हूँ कि इस देश में विदेशियों की कितनी चीनी मिलें हैं ?

श्री सतीश चन्द्र : यह संख्या मैं तत्काल नहीं बतला सकता ।

श्री रघुवर्ष्या : क्या यह सत्य है कि मद्रास में चीनी को कुछ मिलें, जैसे सोमाल-कोट, विदेशियों की हैं ?

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न केवल उड़ीसा तक ही सीमित है। उनके पास अन्य सूचना इस समय मौजूद नहीं है। अब अगला प्रश्न ।

उच्चतम न्यायालय के कार्यालय का संसद भवन से ले जाया जाना

*११२१. श्री आर० एस० तिवारी : क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय के कार्यालय को संसद भवन से ले जाया जा रहा है ;

(ख) यदि ले जाया जा रहा है, तो किस स्थान पर ले जाया जा रहा है ;

(ग) क्या उच्चतम न्यायालय दिल्ली में काम करता रहेगा या उसे किसी दूसरे स्थान पर ले जाने का विचार है ; और

(घ) किस कारण यह संसद भवन से ले जाया जा रहा है ?

गृह कार्य तथा राज्य-मंत्री (डा० काटजू) : (क) जी नहीं जब तक कि नया भवन न बन जाए, उच्चतम न्यायालय को यहां से ले जाना सम्भव नहीं है ।

(ख) मामला विचाराधीन है ।

(ग) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

(घ) इस समय उच्चतम न्यायालय के पास जो स्थान है उसकी संसद कार्य के लिए आवश्यकता है ।

श्री एन० सी० चटर्जी : क्या मैं जान सकता हूँ कि उच्चतम न्यायालय को बड़ीदा हाऊस ले जाने का प्रस्ताव अंतिम रूप से रद्द दिया गया है ?

डा० काटजू : बड़ीदा हाऊस इसके लिए उपयुक्त नहीं समझा गया ।

श्री एन० सी० चटर्जी : क्या हार्डिंग एवेन्यू पर उच्चतम न्यायालय के लिए कोई नवीन भवन बनाने की कोई योजना है ?

डा० काटजू : यह विचाराधीन है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि यह देखते हुए कि संसद के दोनों सदनों की यहां बैठक हो रही है, यदि उच्चतम न्यायालय को यहां से न हटाया गया तो हम सदस्यों तथा अन्य अधिकारियों के लिए अतिरिक्त स्थान का प्रबन्ध किस प्रकार कर सकेंगे ?

डा० काटजू : हम पूरी पूरी कोशिश कर रहे हैं ।

श्री एम० ए० आर्यंगार : क्या यह सत्य है कि हैदराबाद सरकार ने केन्द्रीय सरकार को उच्चतम न्यायालय के प्रयोजन के लिए हैदराबाद हाऊस बेचने का प्रस्ताव किया है ?

डा० काटजू : मैं ने यह नहीं सुना है ।

समुद्रपार संचरण सेवा

*११२२. श्री आर० एस० तिवारी : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) समुद्रपार बेतार संचरण सेवा के विस्तार सम्बन्धी पंच वर्षीय योजना को कब कार्यान्वित किया जायेगा ;

(ख) क्या ऐसा संचरण केन्द्र केवल कलकत्ता में ही स्थापित किया जायेगा या कुछ दूसरे स्थानों में भी ;

(ग) क्या कलकत्ता केन्द्र में रेडियो-टेलीफोन और रेडियो-फौटो सेवा के लिए कोई प्रबन्ध किया जाएगा ; और

(घ) क्या ऐसे सैट जनता के लिए भी उपलब्ध कर दिए जायेंगे ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर):

(क) उक्त योजना को कार्यान्वित करने की कार्यवाही पहले से ही आरंभ की जा चुकी है

(ख) दिल्ली, बम्बई तथा मद्रास के वर्तमान केन्द्र भी विकसित किए जायेंगे तथा उन का विस्तार किया जायेगा ।

(ग) प्रारम्भ में कलकत्ता स्टेशन केवल रेडियो-टेली फोन तथा बेतार के तार की सेवाएँ प्रदान करेगा ।

(घ) यह सेवा जनता के लिए उपलब्ध होगी ।

श्री आर० एस० तिवारी: इससे साधारण जनता को सुविधा मिलेगी या नहीं ?

श्री राज बहादुर: मिलेगी ।

रेलवे बस्तियों में श्रम-कल्याण कार्य

*११२३. **श्री धुलेकर:** क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) गढिया फ़ाटक, पुलिया नं० ९ तथा झांसी वर्कशाप (केन्द्रीय रेलवे) के निकट सीपरी बाजार की रेलवे बस्तियों में सरकार प्रतिवर्ष कितना रूपया व्यय करती है ;

(ख) यह रूपया किन किन मदों पर खर्च किया जाता है ;

(ग) सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में स्वास्थ्य तथा शिक्षा पर किया गया व्यय कितना है ; और

(घ) इस प्रयोजन के लिए रक्खे गये कर्मचारी वर्ग की संख्या क्या है तथा वे किस प्रकार के हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री): (क) से (घ) गढिया फ़ाटक, पुलिया नं० ९ तथा सीपरी बाजार की बस्तियां रेलवे बस्तियां नहीं हैं । ये क्षेत्र १५ जनवरी, १९५० से उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा झांसी नगरपालिका के अन्तर्गत कर दिए गये हैं । इसलिए इन बस्तियों पर केन्द्रीय सरकार द्वारा यय किए जाने का प्रश्न नहीं उठता ।

श्री धुलेकर: क्या सरकार को विदित है कि रेलवे मजदूरों के दस हजार परिवार इन बस्तियों में रहते हैं ?

श्री एल० बी० शास्त्री: जी हां, बहुत से रहते हैं ।

श्री धुलेकर: क्या यह सरकार का कर्तव्य नहीं है कि इन बस्तियों को देखने के लिए स्वास्थ्य परिदर्शक तथा डाक्टर नियुक्त किये जायें ?

अध्यक्ष महोदय: शान्ति, शान्ति । यह दर्क करना है । माननीय सदस्य जानकारी ज्ञात कर सकते हैं ।

श्री धुलेकर: क्या सरकार को विदित है कि इन तीनों बस्तियों में कोई भी सरकारी अथवा नगरपालिका का चिकित्सालय नहीं है जो उन्हें डाक्टरी सहायता पहुंचा सके ।

श्री एल० बी० शास्त्री: इस के लिए झांसी के नागरिकों को राज्य सरकार से कहना चाहिये ।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूँ कि क्या इन बस्तियों के रेलवे कर्मचारियों को मकान भत्ता भी मिलता है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : मुझे कोई सूचना नहीं है ।

श्री एस० सी० सामन्त : यह देखते हुए कि इन बस्तियों में रेलवे कर्मचारी बहुत बड़ी संख्या में रह रहे हैं, क्या सरकार का विचार वहाँ अस्पताल और स्कूल खोलने का है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : वास्तव में यह झांसी नगरपालिका का कार्य है, किन्तु मैं समझता हूँ कि शहर में अस्पताल तथा अन्य सुविधायें मौजूद हैं ।

हड्डी का चूरा करने वाली फैक्टरियाँ

*११२५. श्री बलबन्त सिन्हा महता : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में हड्डियों का चूरा करने वाली फैक्टरियों की कुल संख्या कितनी है;

(ख) उनमें से कितनी फैक्टरियाँ हड्डी की खाद तैयार करती हैं; और

(ग) कौन से राज्य में सबसे अधिक उत्पादन होता है ?

प्रधान मंत्री के सभा-सचिव (श्री सतीश चन्द्र) :

(क) ५२

(ख) सब

(ग) पच्छिमी बंगाल

श्री बलबन्त सिन्हा महता : मैं ज्ञात कर सकता हूँ कि देश में हड्डी कितनी मात्रा में उपलब्ध है, कितनी बाहर निर्यात की जाती है और इसके निर्यात पर प्रतिबन्ध क्यों नहीं लगाया जाता ?

श्री सतीश चन्द्र : कुल १ ½ लाख टन हड्डी एकत्र की जाती है यद्यपि जो मात्रा देश में उपलब्ध है वह इससे कहीं अधिक हो सकती है ।

श्री बलबन्त सिन्हा महता : क्या सरकार को विदित है आंशिक रूप से तैयार की हुई हड्डी की खाद निर्यात की जाती है ? और हड्डियाँ ज्यों के त्यों निर्यात की जाती हैं अथवा चूरों के रूप में ?

श्री सतीश चन्द्र : हड्डियों की खाद निर्यात नहीं की जाती किन्तु विशिष्ट आकार का चूरा निर्यात किया जाता है ।

श्री बलबन्त सिन्हा महता : जब कि यह चीज़ हमारी राष्ट्रीय सम्पत्ति का एक स्रोत है तो इसका निर्यात क्यों नहीं बन्द कर दिया जाता ?

श्री सतीश चन्द्र : हमारे कृषकों में सुपरफास्फेट्स की मांग अधिक नहीं है । इसे निर्यात कर के हम विदेशी मुद्रा का अर्जन करते हैं । सुपरफास्फेट्स की थोड़ी मात्रा निर्यात करना भी लाभादायक है । हड्डियों का चूरा करने की प्रक्रिया में जो हड्डी की खाद निकलती है उसका केवल २५ प्रतिशत हमारे कृषक प्रयोग करते हैं । जब तक कि देश में और अधिक ऐसे उद्योग विकसित न हों जो इसका प्रयोग कर सकें, हमें हड्डी के और अधिक चूरे की आवश्यकता नहीं होगी ।

श्री वेंकटारमन् : माननीय मंत्री जी द्वारा की गई फैक्टरियों की कुल संख्या में से कितनी शक्ति-परिचालित है और कितनी बिना शक्ति-परिचालित ?

श्री सतीश चन्द्र : मेरे पास इस सम्बन्ध में कोई निश्चित सूचना नहीं है किन्तु मेरा ख्याल है कि वे सब शक्ति-परिचालित हैं ।

डा० पी० एस० देशमुख : माननीय मंत्री जी ने सबसे अधिक उत्पादन करने वाले राज्य का नाम बतलाया। क्या मैं जान सकता हूँ कि कौन से राज्य में इसका सबसे अधिक उपयोग होता है ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे कोई सूचना नहीं है।

श्री सारंगधर दास : यह ध्यान में रखते हुए कि फौस्फेट भूमि से प्राप्त वनस्पति खाद्य है जो निर्यात न किया जा कर भूमि में ही जाना चाहिये, क्या सरकार हड्डियों के निर्यात को बन्द करने पर विचार करेगी ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य कार्यवाही के लिये सुझाव दे रहे हैं।

श्री यू० एम० त्रिवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि ऐसा क्यों है कि कुछ राज्यों में तो हड्डियों की खाद के उद्योग को संरक्षण दिया जाता है और कुछ में नहीं ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे कोई सूचना नहीं है। संरक्षण सम्बन्धी प्रश्न वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय को सम्बोधित किया जाना चाहिये।

श्री पी० एन० राजभोज : क्या यह बोन मील (हड्डी का खाद) भारत में ही इस्तेमाल किया जाता है या दूसरे देशों को भी एक्सपोर्ट (निर्यात) किया जाता है ?

श्री सतीश चन्द्र : मैंने पहले ही अर्ज किया कि बोन मील हड्डी का खाद दूसरे देशों को एक्सपोर्ट (निर्यात) नहीं किया जाता है।

उदयपुर हिम्मत नगर रेलवे लाइन

*११२६. **श्री बलवन्त सिन्हा महता :** क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे

(क) क्या प्रस्तावित उदयपुर-हिम्मत-नगर लाइन के लिए कोई यातायात परिमाणन किया गया है ;

(ख) क्या इस लाइन को आर्थिक रूप से लाभदायक पाया गया ; तथा

(ग) यदि उपर्युक्त भाग ख का उत्तर नकारात्मक हो तो किन आधारों पर यह निदान निकाला गया ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) जी हां।

(ख) पता लगा है कि योजना में लाभ होने की आशा नहीं है।

(ग) प्राक्कलित निर्माण लागत प्रत्याशित यातायात तथा कार्यकरण-व्यय को ध्यान में रखा गया है लगाई गई पूँजी पर २ प्रतिशत की भी नकद आय होने की आशा नहीं है।

श्री बलवन्त सिन्हा महता : क्या राजस्थान सरकार द्वारा यह अभ्यावेदन किया गया था कि समस्त मामले पर पुनः जांच की जाये क्योंकि पहली जांच में खनिज-पदार्थ आदि अधिकांश अर्थिक पहलुओं पर विचार नहीं किया गया था ?

श्री एल० बी० शास्त्री : इस सम्बन्ध में मेरे पास कोई जानकारी नहीं है, किन्तु यदि इस प्रकार का कोई अभ्यावेदन किया गया होगा तो हम निश्चय ही उस पर विचार करेंगे।

धान रागी आदि के समाहार मूल्य

*११२७. **मादिया गौडा :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्रि यह बतलाने की कृपा करेंगे।

(क) मद्रास, मैसूर, बम्बई और हैदराबाद में (१) धान (२) रागी (३) जोला के समाहार मूल्य क्या है ?

(ख) विभिन्न राज्यों में एक ही चीज के समाहार मूल्यों में अन्तर होने का कारण क्या है, तथा

(ग) क्या प्रत्येक का भाव उस की लागत को ध्यान में रखते हुये निर्धारित किया जाता है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ५ अनुबन्ध संख्या ५४]

(ख) विभिन्न राज्यों में भावों का अन्तर इस कारण है कि प्रत्येक राज्य में फसल की दशा, उस राज्य की आर्थिक हालत, प्रचलित बाजार भाव तथा अन्य प्रतियोगी फसलों की मूल्य-प्रवृत्ति आदि बातों को विचार में रख कर वसूली के भाव निर्धारित किये जाते हैं।

(ग) लागत मूल्य सम्बन्धी आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

श्री मादिया गौडा : क्या माननीय मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भावों में इस विभिन्नता के कारण एक राज्य से दूसरे राज्य में चोरी छुपे जो अनाज ले जाया जाता है क्या उसे रोकना सम्भव नहीं हो सका है ?

श्री सतीश चन्द्र : यह चीज बिलकुल तो रोकी नहीं जा सकती ; इस बात का प्रत्येक प्रयत्न किया जाता है कि चौर्यानिनयन न हो — प्रत्येक राज्य के चारों ओर घेरा रहता है । किन्तु अंतर-राज्यीय प्रतिबन्ध धीरे-धीरे हटाये जा रहे हैं और आशा है माननीय सदस्य को इससे कुछ सांत्वना होगी ।

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख) : श्रीमान् मैं इतना और कहना चाहता हूँ कि भाव निर्धारित करते समय इस बात का

प्रयत्न किया जाता है कि सीमान्त जिलों में भाव वहीं हों जिससे कि चौर्यानिनयन हो सके ।

श्री ए० एम० टामस : मैं जान सकता हूँ कि मध्य प्रदेश तथा उत्तर प्रदेश में प्रचलित भाव उपरोक्त राज्यों में प्रचलित भाव की तुलना में क्या है ?

श्री सतीश चन्द्र : इस समय तो मैं केवल मद्रास, बम्बई, मैसूर और हैदराबाद में प्रचलित भावों की तुलना कर सकता हूँ क्योंकि प्रश्न इन्हीं राज्यों से सम्बन्धित है ।

श्री बैलायुधन : जिन प्रचलित दरों का माननीय सभा सचिव ने निर्देश किया क्या उनमें चोर बाजारी दरें भी शामिल हैं ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति ! यह प्रश्न उचित नहीं है ।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : माननीय वित्त मंत्री ने बतलाया कि सीमान्त जिलों में मूल्य बराबर रखे गये हैं । क्या मैं जान सकता हूँ कि सीमान्त क्षेत्रों में क्या अन्य क्षेत्रों से भिन्न भाव हैं ?

श्री सी० डी० देशमुख : जी हां ।

श्री पी० एन० राजभोज : क्या इस चायनीज पैडी (चीनी धान) का तजुर्बा काश्मीर में भी किया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य प्रश्न की परिधि के बाहर की बात पूछ रहे हैं ।

चीनी धान

*११२८. **श्री मादिया गौडा :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) मैसूर राज्य में चीनी धान की कितनी किस्मों की खेती का प्रयोग किया गया है ;

(ख) प्रत्येक किस्म पर किस सीमा तक प्रयोग हुआ है ; तथा

(ग) इन प्रयोगों का परिणाम क्या हुआ है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) चार ।

(ख) प्रत्येक किस्म से सम्बन्धित ठीक-ठीक आंकड़े इकट्ठे किये जा रहे हैं । इनका प्रयोग केवल सरकारी फार्मों पर ही किया गया है ।

(ग) वे स्थानीय किस्मों से २ या ३ सप्ताह पूर्व अर्थात् लगभग १०० दिन में परिपक्व हो जाती हैं ।

श्री पी० एन० राजभोज : क्या इस चाइनीज पैडी (चीनी धान) की पैदावार का तजुर्बा काश्मीर में भी किया गया है ?

श्री सतीश चन्द्र : मेरे पास जो इन्फार्मेशन (सूचना) है उस के मुताबिक काश्मीर और मैसूर में मुख्य तौर से इस पर तजुर्बा किया गया है ।

श्री पी० एन० राजभोज : क्या चाइनीज पैडी के उत्पादन से पैदावार काफ़ी बढ़ गई है ?

श्री सतीश चन्द्र : अभी तो वह बिल्कुल ऐक्सपैरीमेंटल स्टेज (परीक्षण प्रक्रिया) है, सिवा सरकारी ऐक्सपैरीमेंटल फ़ार्म्स के यह धान अभी किसानों के खेतों तक नहीं पहुंचा है ।

श्री मादिया गौडा : क्या मैं जान सकता हूँ कि ये परीक्षण राज्य के विभिन्न भाग में तथा विभिन्न प्रकार की भूमि पर किये जाते हैं ?

श्री सतीश चन्द्र : इस प्रकार की दस किस्मों पर विभिन्न स्थानों में प्रयोग हो रहा है ।

दिल्ली में हत्याएं तथा डकैतियां

***११२९ श्री राधा रमण :** क्या गृह-कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५०-५१ और १९५१-५२ में दिल्ली में हत्याओं तथा डकैतियों के कितने मामले हुए ;

(ख) उनमें से कितने दिन-दहाड़े हुए ; तथा

(ग) सरकार द्वारा उन्हें रॉकॉन् के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

गृह कार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) और (ख) एक विवरण में सदन पटल पर रखता हूँ । [देखिए परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५५]

(ग) पैदल तथा सचल दस्ते रात और दिन के लिए अपराध रोकने के प्रयोजन से नियत कर दिये गये हैं बदमाशों की पकड़-धकड़ के लिए एक विशेष कर्म-चारीवर्ग नियुक्त किया गया है ।

श्री राधा रमण : मैं जान सकता हूँ कि अपराधों के इन आंकड़ों की पुलिस की संख्या-वृद्धि से क्या तुलना है ?

डा० काटजू : मैं समझता हूँ कि जैसे-जैसे पुलिस में वृद्धि होती है, अपराध कम होते हैं ।

श्री बुवराघसामी : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि भारत में सन् १९५०-५१ और १९५१-५२ में कुल कितनी हत्याएँ हुयीं ?

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया जा सकता ।

श्री राधा रमण : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या माननीय मंत्री जी को विदित है कि तिमारपुर तथा दिल्ली के सीमा-क्षेत्र में लोगों के जीवन तथा सम्पत्ति को खतरा

पैदा हो गया है और उन्होंने ने इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार को कोई अभिवेदन दिया है ?

डा० काटजू : मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है ।

विन्ध्य प्रदेश से चावल का निर्यात

*११३०. श्री बी० डी० शास्त्री : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विन्ध्य प्रदेश से चावल के निर्यात के लिये कोई योजना है;

(ख) यदि है, तो कितनी मात्रा में निर्यात का विचार है; और

(ग) १९५१-५२ में विन्ध्य प्रदेश में चावल की कुल उपज ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) जी हां, खाद्यान्नों के वितरण का केन्द्रीय बुनियादी योजना के अंतर्गत, विन्ध्य प्रदेश के लिए चावल का निर्यात कोटा निर्धारित है ।

(ख) सन् १९५२ के दौरान में केन्द्र द्वारा विन्ध्य प्रदेश के लिए ८००० टन का निर्यात कोटा निर्धारित किया है ।

(ग) १९५१-५२ के अंतिम प्राक्कलन के अनुसार विन्ध्य प्रदेश का चावल उत्पादन २,०७,००० टन है । इसमें सुधार की गुंजाइश है ।

श्री बी० डी० शास्त्री : चावल निर्यात के वाद क्या विन्ध्य प्रदेश में उतना चावल रहेगा कि उस के जिलों में पूरी सप्लाई हो सके ?

श्री सतीश चन्द्र : विन्ध्य प्रदेश की ज़रूरत पर पूरा तार सगर करने के बाद एक्सपोर्ट (निर्यात) कोटा नियत किया जाता है । अगर कभी फसल को खराबी की

वजह से दूसरी परिस्थिति होती है तब उस का ध्यान भी किया जाता है ।

श्री बी० डी० शास्त्री : क्या सरकार को यह भी सूचना मिली है कि विन्ध्य प्रदेश के सीधी जिले में एक बहुत बड़ा अकाल है ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे इस की तो कुछ खबर नहीं है । लेकिन १९५२ में जो विन्ध्य प्रदेश का ८ हजार टन का कोटा था उस में से सिर्फ एक हजार टन अभी लिया गया है और बाकी अभी नहीं लिया गया है ।

श्री बी० डी० शास्त्री : सन् १९५०-५१ में कितना उत्पादन था, क्या यह बतलाया जा सकता है ?

श्री सतीश चन्द्र : सन् १९५०-५१ में उत्पादन कम था । मुझे ठीक संख्या याद नहीं है लेकिन फसल खराब होने से उत्पादन बहुत कम था ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या माननीय मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि विन्ध्य प्रदेश में चावल एक जिले से दूसरे जिले में जाने की मनाही है ?

श्री सतीश चन्द्र : इस का तो नोटिस चाहिये ।

श्री आर० एस० तिवारी : क्या मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि चावल के बदले में विन्ध्य प्रदेश ने गेहूं मांगा है ?

श्री सतीश चन्द्र : जी हां । विन्ध्य प्रदेश को चार हजार टन गेहूं दिया जाने वाला था । उस में से दो हजार टन पहुंच भी चुका है ।

श्री आर० एस० तिवारी : उस ने इस साल गेहूं मांगा है या नहीं ?

श्री सतीश चन्द्र : मुझे इस के बारे में कुछ पता नहीं है । अगर फसल ठीक हो तो विन्ध्य प्रदेश एक सैल्फ सफिशियेंट प्राविन्स

(आत्म-निर्भर प्रान्त) है, लेकिन अगर उस को वाकई जरूरत होगी तो जरूर दिया जायेगा।

श्री नामधारी : यह ध्यान में रखते हुए कि चावल ऋषियों और महात्माओं का भोजन है तथा प्रतिभाशाली मस्तिष्क पैदा करता है, क्या सरकार चावल-उत्पादन को प्रोत्साहित करेगी ?

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य का प्रश्न नहीं समझ सका। क्या माननीय मंत्री जी की समझ में आया ?

श्री सतीश चन्द्र : मेरा तो ख्याल है कि पंजाब के लोगों को चावल में बहुत कम दिलचस्पी है।

अध्यक्ष महोदय : अब हम अगला प्रश्न लेंगे।

आहार-पोषण गवेषणा संस्था, कोनूर

*११३१. श्री सी आर० नरसिंहन : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी :

(क) क्या आहार-पोषण गवेषणा संस्था को कोनूर से किसी अन्य स्थान पर ले जाने का प्रस्ताव है ;

(ख) इसके कारण ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) जी हां।

(ख) कारण ये हैं :

(१) वर्तमान स्थान प्रयोगशालाओं के लिए पर्याप्त नहीं है और वर्तमान इमारत में और अधिक विस्तार करने की गुंजाइश नहीं है ;

(२) प्रस्तुत प्रयोगशालाओं को अन्य सम्बन्धित वैज्ञानिक कार्यवाइयों के सम्पर्क से अलग रह कर कार्य करना पड़ता है जिसका

परिणाम यह होता है कि प्रयोगशालाओं के कार्यकर्ताओं को बड़ी असुविधा होती है ; और

(३) कोनूर में उपलब्ध चिकित्सिक सुविधायें बहुत अपर्याप्त हैं जिस से कि भारत में बड़े पैमाने पर प्रचलित आहार-जन्य विकारों पर अनुसंधान करने के लिए पर्याप्त सामग्री नहीं मिल पाती।

श्री सी० आर० नरसिंहन : क्या राज्य सरकार ने इस मामले में कोई अभिवेदन दिया है ?

राजकुमारी अमृत कौर : जी हां। पहले राज्य सरकार से यह पूछा गया क्या वह हमें कोई जमीन दे सकती है जिस से कि हम इस संस्था को कोनूर से मद्रास ले जा सकें। दुर्भाग्यवश, जमीन केवल अत्यन्त ऊंचे मूल्य पर ही उपलब्ध थी। उसके बाद प्रबन्धक वर्ग ने अपनी बैठक में इस संस्था को हैदराबाद ले जाने का निर्णय किया। मद्रास सरकार ने फिर अभिवेदन दिया है तथा जमीन और सुविधाएं प्रस्तुत की हैं और इस समय वहां के मुख्य मंत्री से हमारी बात चीत चल रही है।

श्री वेंकटारमन : यह आहार-पोषण गवेषणा संस्था कितने वर्ष से कोनूर में है ?

राजकुमारी अमृत कौर : यह अपने प्रारम्भ से ही वहां पर है। मुझे यह नहीं विदित है कि यह कब प्रारम्भ हुई थी।

श्री वेंकटारमन : क्या मैं जान सकता हूं कि इस संस्था द्वारा कितनी महत्वपूर्ण रिपोर्टें निकाली गयी हैं ?

राजकुमारी अमृत कौर : मैं ऐसी रिपोर्टों की ठीक-ठीक संख्या तो नहीं

बतला सकती किन्तु गत वर्ष ही एक बहुत अच्छी रिपोर्ट निकाली गयी थी।

श्री बैंकटारमन : क्या मैं जान सकता हूँ कि इसे वर्तमान स्थान से हटाने की क्यों आवश्यकता पड़ गयी ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति।

श्री एस० वी० रामास्वामी : क्या कोनूर का मौसम आहार-पोषण पर गवेषणा करने के लिए उपयुक्त नहीं है ?

राजकुमारी अमृत कौर : मैं नहीं समझती कि आहार-पोषण सम्बन्धी गवेषणा मौसम पर निर्भर है। यह अनेक अन्य सुविधाओं पर निर्भर है और हम इस संस्था को कोनूर से इसलिये हटाना चाहते हैं कि वहां वे सुविधायें उपलब्ध नहीं हैं।

श्री एस० वी० रामास्वामी : क्या कोनूर में अतिरिक्त स्थान मिलने की कठिनाई है ?

अध्यक्ष महोदय : एक कारण उन्होंने यह भी बतलाया है।

डा० एम० एम० दास : मैं जान सकता हूँ कि केंद्रीय सरकार के अंतर्गत आहार-पोषण सम्बन्धित गवेषणा करने वाली संस्था केवल यह कोनूर वाली संस्था है, अथवा कोई और संस्था भी है ?

राजकुमारी अमृत कौर : स्वास्थ्य मंत्रालय के अंतर्गत केवल यही एक संस्था है किन्तु खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के अंतर्गत एक और भी है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

चीनी मिलों का लाभ

*११०३. डा० पी० एस० देशमुख : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री निम्नलिखित का

व्यौरा देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखने की कृपा करेंगे :

(क) भारत की चीनी मिलों को सन् १९४५-४६, १९४९-५०, १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में प्राप्त सकल लाभ;

(ख) इन में से प्रत्येक वर्ष में घोषित लाभांश ; तथा

(ग) प्रबन्धक-संचालकों के नाम ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (ग) : सूचना एकत्रित की जा रही है।

संघ लोक सेवा आयोग की असिस्टेंट ग्रेड परीक्षा

*११०७. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) दिसम्बर, १९५१ में संघ लोक सेवा आयोग की असिस्टेंट ग्रेड परीक्षा में बैठे उम्मीदवारों की संख्या ;

(ख) उनमें से कितनों ने उक्त परीक्षा में अर्हता प्राप्त की ; तथा

(ग) क्या इस परीक्षा में पास होने के अंक ४० प्रतिशत से बढ़ा कर ५० प्रतिशत कर दिए गये हैं ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू)

(क) २९७३।

(ख) ६३३ ने अर्हता प्राप्त की।

(ग) जी हां।

बोंगरगांव-गोहाटी रेलवे लाइन

*१११०. जनाब अमजद अली : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि ब्रह्मपुत्र नदी पर पुल बना कर जोगीघोषा तथा पंचरत्न होते हुए बोंगरगांव को गोहाटी से सम्बद्ध करते हुए कोई रेलवे लाइन बनाने का प्रस्ताव है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : उत्तर हां में है।

ब्रह्मपुत्र नदी पर पुल

*११११. जनाब अमजद अली : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या ब्रह्मपुत्र नदी पर जोगी धोपा से पंचरत्न तक पुल बनाने के सम्बन्ध में कोई परिमाणन किया गया था ;

(ख) यदि हां तो कब ;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई प्राक्कलन तैयार किया गया था ;

(घ) क्या काम प्रारम्भ किए जाने की स्वीकृति दी जा चुकी है ; और

(ङ) काम कब प्रारम्भ करने की सम्भावना है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) और (ख) : सन् १९४७ में जोगीधोपा पर एक पुल बनाने का विचार था, किन्तु देश के विभाजन तथा उसके परिणामस्वरूप नदी के तल में छिद्र करने के आवश्यक उपकरणों की कमी के कारण अग्रेतर खोजबीन स्थगित कर दी गयी है।

(ग) कोई प्राक्कलन तैयार नहीं किया गया था।

(घ) जी नहीं।

(ङ) इस समय जो हालत है उसके अनुसार आगामी कुछ वर्षों में काम प्रारम्भ करने की कोई सम्भावना नहीं है।

ट्रैक्टर

*१११२. कर्नल जैदी : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भारत में ट्रैक्टर बनाने की कोई योजना है ; तथा

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में क्या प्रगति हुई है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द) : (क) और (ख). विभिन्न पक्षों द्वारा ट्रैक्टर बनाने की कई योजनाएँ प्रस्तुत की गई थीं किन्तु उन में से तीन ही अस्तित्व में रह सकी हैं।

उड़ीसा की एक फर्म ने एक जर्मन फर्म के साझे में इस देश में ट्रैक्टर निर्माण करने का प्रस्ताव किया है। उत्पादन इस वर्ष के अंत तक प्रारम्भ होने की आशा है। मद्रास की एक फर्म अपनी मद्रास की मोटर गाड़ी जोड़ने की फॅक्टरी में एक प्रसिद्ध ब्रिटिश मार्का ट्रैक्टरों को जोड़ती है। विभिन्न भाग अलग-अलग प्राप्त होते हैं और इस फॅक्टरी में जोड़े जाते हैं। इसकी कार्य क्षमता १२ ट्रैक्टर प्रतिदिन अर्थात् ३,००० ट्रैक्टर प्रतिवर्ष की है। इस फर्म ने यह भी प्रस्ताव किया है कि वह धीरे धीरे ट्रैक्टरों के विभिन्न भागों के निर्माण में भी प्रगति करेगी। बम्बई की एक फर्म अमरीका के एक प्रसिद्ध ट्रैक्टर निर्माणकर्ता के साझे में बम्बई में एक फॅक्टरी स्थापित करने के लिए बातचीत कर रही है। यह समझा जाता है कि यह फर्म, भारतीय दशाओं के अनुकूल ट्रैक्टर बनाने के लिए विभिन्न प्रकार के इंजनों पर प्रयोग कर रही है।

जनगणना रिपोर्ट

*१११५. प्रो० अग्रवाल : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१ की जनगणना की विस्तृत रिपोर्ट कब तक प्रकाशित होने की आशा है ;

(ख) सन् १९५१ की जनगणना में कुल कितना रुपया व्यय हुआ ;

(ग) क्या जनगणना के आंकड़ों में ये आंकड़े भी होंगे कि विभिन्न छोटे पैमाने

के ग्राम्य तथा कुटीर उद्योगों में कितने कितने व्यक्ति लगे हुए हैं ; तथा

(घ) क्या १९५१ की जनगणना के आंकड़े यह जानकारी भी देंगे कि भारत में कितने व्यक्ति ऐसे हैं जिनके पास कोई नियमित रोजगार नहीं है और कितने ऐसे हैं जो बिल्कुल बेरोजगार हैं ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) सन् १९५१ की जनगणना के कुछ प्रकाशन तो प्रकाशित हो भी चुके हैं और सदन के पुस्तकालय में हैं। शेष लगभग सभी प्रकाशनों के चालू वित्तीय वर्ष के अंत तक प्रकाशित हो जाने की आशा है।

(ख) सन् १९५१ की जनगणना से सम्बन्धित कार्य अभी पूरा नहीं हुआ है। सम्पूर्ण व्यय १ करोड़, ५० लाख रुपये होने की सम्भावना है।

(ग) जनगणना के साथ छोटे उद्योगों सम्बन्धी कोई जानकारी एकत्रित नहीं की गई थी। राज्य सरकारों द्वारा १९५१ की जनगणना से पूर्व अथवा उसी के साथ छोटे पैमाने के उद्योगों की गणना की गई थी। इस गणना का परिणाम, राज्य सरकारों द्वारा—यदि वे चाहें तो—जिला गणना पुस्तिकाओं में दिया जायेगा।

(घ) यह विषय सन् १९५१ की जनगणना से सम्बन्धित निर्गमित प्रश्नोत्तरी में सम्मिलित नहीं किया गया था। कुछ राज्य सरकारों ने बेकारी के सम्बन्ध में आंकड़े एकत्रित किए हैं।

तुंग वृक्ष

*११२४. **जनाब अमजद अली :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ५ जून, १९५२ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५१८ के

उत्तर को निर्देश करते हुए यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) आसाम राज्य में चीनी उद्भव के तुंगवृक्षों की खेती कब प्रारम्भ की गई थी ; तथा

(ख) क्या तुंग तेल व्यापारिक रूप से लाभप्रद है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द) : (क) तुंग की खेती आसाम में सर्वप्रथम सन् १९२८-२९ में प्रारम्भ की गयी थी।

(ख) जी हां। चूंकि यह तेल जल-सिद्ध वस्तुओं, रोगन तथा वारनिश उद्योगों में बड़ा उपयोगी है, भारत में इसे बड़ा अच्छा बाजार मिल जाता है।

नेपाल सीमा (राष्ट्रीय राजमार्ग)

*११३२. **श्री बिभूति मिश्र :** क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या बिहार में नेपाल सीमा के भारतीय भाग की ओर कोई राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने की प्रस्थापना है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : जी नहीं।

नादियाद कपध्वज नेरो गेज रेलवे (मुसाफिरी सुविधायें)

*११३३. **श्री दाभी :** क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या नादियाद-कपध्वज नेरो गेज रेलवे लाइन पर मुसाफिरी सुविधाएं देने के लिए सन् १९५१-५२ में कोई राशि निर्धारित की गई थी और। अथवा सन् १९५२-५३ के लिए कोई राशि निर्धारित की गई है ?

(ख) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक हो तो (i) सन्

• १९५१-५२ में कितनी राशि निर्धारित की गई थी और १९५२-५३ के लिए कितनी की जाने को है, (ii) सन् १९५१-५२ में क्या सुविधाएँ प्रदान की गयीं और सन् १९५२-५३ में क्या सुविधाएँ दी जाने को हैं ; और

(ग) इस रेलवे में इस समय क्या मुसाफिरी सुविधाएँ प्राप्त हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) इस लाइन पर मुसाफिरी सुविधाओं के लिए सन् १९५१-५२ में कोई राशि विशेष रूप से नहीं निर्धारित की गई थी। सन् १९५२-५३ में १०,००० रुपये व्यय करने का विचार है।

(ख) सन् १९५२-५३ में कथालाल स्टेशन पर अतिरिक्त बेंचें तथा कथालाल व बीना के प्रतीक्षालयों में सीमेंट कंकरीट के फर्श बिछाने की योजना है। रेलवे प्रशासन इस बात की जांच कर रहा है कि निर्धारित राशि में से और क्या क्या काम किया जा सकता है।

(ग) समस्त स्टेशनों पर तीसरी श्रेणी के प्रतीक्षालयों तथा पाखानों का प्रबन्ध है। कपध्वज में एक उच्च श्रेणी का प्रतीक्षालय भी है तथा तोरना पर पानी का नल है। बीना, महुधा, कथालाल, तोरना और कपध्वज में सीमेंट कंकरीट की बेंचों की व्यवस्था है और महुधा में सीमेंट कंकरीट के फर्श का प्रतीक्षालय है।

सूखे प्रदेशों में भूमि

*११३४. श्री चिनारिया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में ऐसी जमीन का क्षेत्रफल जहां औसत वार्षिक वर्षा ३०" से कम होती है;

(ख) दोहरी फसलों के क्षेत्र को छोड़ कर उपयुक्त जमीन का क्षेत्रफल जहां सिंचाई से खेती होती है ; और

(ग) विभिन्न योजनाओं के परिणाम स्वरूप इस सूखी जमीन का कितना भाग आगामी दस वर्षों में सिंचाई के अंतर्गत आ जाएगा।

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) २७ करोड़, ५२ लाख एकड़ (सकल क्षेत्र)।

(ख) १ करोड़, ३७ लाख, ३३ हजार एकड़ (लगभग)।

(ग) इस क्षेत्र में पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत समस्त परियोजनाओं द्वारा, सन १९५५-५६ तक, पूर्ण विकास होने पर, २० लाख, ७२ हजार एकड़ अतिरिक्त भूमि सिंचाई के अन्तर्गत लाई जाएगी।

उत्तर प्रदेश में राशनिंग

*११३५. श्री सिंहासन सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश खाद्य के मामले में बचत का क्षेत्र है अथवा आत्मनिर्भर है अथवा कमी का क्षेत्र है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : गत कुछ वर्षों में खाद्यान्नों के वितरण सम्बन्धी बुनयादी योजना के अंतर्गत आयात तथा निर्यात के आधार पर, सब बातों को देखते हुए उत्तर प्रदेश को कमी क्षेत्र माना जा सकता है।

डिंडीगल-गुडालूर रेलवे लाइन

*११३६. श्री के० एस० गौडर : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या डिंडीगल से गुडालूर तक एक नई रेलवे लाइन बनाने की कोई योजना है ;

(ख) यदि हां, तो यह योजना इस समय किस स्थिति पर है ; और

(ग) लाइन का निर्माण कब प्रारम्भ किया जाएगा ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) केन्द्रीय यातायात पर्षद् द्वारा एक इस प्रकार की योजना पर विचार किया गया था। मदुरा-थैनी लाइन को बढ़ाते हुए उसके आगे थैनी तथा गुडालूर भाग में रेल की लाइन बिछाना स्वीकार किया गया है और डिंडीगल व थैनी के मध्य के शेष भाग में लाइन बिछाने की प्रस्थापना त्याग दी गयी।

(ख) केन्द्रीय यातायात पर्षद् के निर्णय के अनुसार थैनी-गुडालूर लाइन के निर्माण पर अक्टूबर १९५२ में पुनर्विचार किया जाएगा।

(ग) इस समय मैं यह बतलाने की स्थिति में नहीं हूँ कि निर्माण कब हाथ में लिया जाएगा।

चलते फिरते डाक घर

*११३८. श्री रघुरामय्या : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१-५२ में स्थापित चलते फिरते डाकघरों की संख्या ;

(ख) वे किन किन राज्यों में स्थापित किये गये ; तथा

(ग) इन डाकघरों पर किया गया व्यय ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ४।

(ख) दिल्ली, मद्रास और उत्तर प्रदेश।

(ग) दिल्ली—१,१२२ रु० १० आ०
३ पाई प्रति मास

मद्रास— ९७१ रु० १२ आ०
प्रति मास

कानपुर—५६२ रु० ६ आ०
प्रति मास

(२ चलते फिरते डाकघर)

भारतीय शस्त्र अधिनियम, १८७८

*११३९. श्री बादशाह गुप्त : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भारतीय शस्त्र अधिनियम, १८७८ तथा उसके अंतर्गत बनाये गये नियमों के संशोधन करने की कोई प्रस्थापना विचाराधीन है ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : इस समय तो भारतीय शस्त्र अधिनियम, १८७८ में संशोधन करने का कोई विचार नहीं है। इसके अंतर्गत बनाये गये नियमों में समय समय पर परिवर्तन होता रहा है। उनका नवीनतम संस्करण "भारतीय शस्त्र नियमावलि १९५१" है जिस में कि संवैधानिक परिवर्तनों द्वारा अपेक्षित रद्दोबदल कर दी गई हैं। भारतीय शस्त्र अधिनियम १८७८ को भाग 'ख' के राज्यों पर लागू कर दि जाने के परिणामस्वरूप जो संशोधन इन नियमों के अंतर्गत आवश्यक हो गए हैं, उन पर विचार किया जा रहा है।

अवकाश नियम

*११४०. श्री बिट्टल राव : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या छुट्टियों के उदार बनाये गये नियम केन्द्रीय रेलवे के भूतपूर्व एन० एस० रेलवे भाग में लागू कर दिये गये हैं अथवा नहीं; तथा

(ख) यदि हां, तो क्या (ख) अप्रैल, १९५० से भूतलक्षी प्रभाव से लागू किये जायेंगे ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) उदार बनाये गये छुट्टी सम्बन्धी नियम केन्द्रीय रेलवे के भूतपूर्व एन० एस० रेलवे भाग पर भी लागू कर दिए गये हैं परन्तु एकीकरण (१-४-१९५०) से पूर्व के कर्मचारीवर्ग को इस बात का विकल्प दिया गया है कि वे चाहें तो छुट्टियों के वर्तमान नियमों को स्वीकार कर सकते हैं अथवा नवीन नियमों को।

(ख) जी हां। उन लोगों के सम्बन्ध में, जो उदार किये गये नियम स्वीकार करें, इन नियमों को १-४-५० से भूतलक्षी प्रभाव से लागू किया जायेगा।

कुरनूल जिले में ढोरों की मृत्यु

*११४१. श्री शेषगिरि राव : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री रायलासीमा की नयी समस्याओं के सम्बन्ध में अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३४ के सम्बन्ध में ६ जून १९५२ को दिये गये उत्तर को निर्दिष्ट करके यह बतलाने की कृपा करेंगे : कि क्या यह सत्य है कि कुरनूल जिले में इससे भी अधिक संख्या में ढोरों की मृत्यु हुई थी तथा सुगालियों पर बहुत प्रभाव पड़ा था ;

(ख) क्या यह सत्य है कि कृषि-श्रमिकों को दी जाने वाली सहायता पूर्णतया अस्तव्यस्त होगयी तथा गरीब लोगों पर बहुत मुसीबत पड़ी ; और

(ग) (१) सुगालियों तथा (२) कृषि-श्रमिकों के नुकसान तथा मुसीबतों को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गयी है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (ग) सूचना राज्य सरकार से मंगायी गयी है तथा प्राप्त होने पर सदन पटल पर रख दी जाएगी।

मद्रास के तटीय क्षेत्रों में अकाल स्थिति

*११४२. श्री राजगोपाल राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) मद्रास राज्य में चिपुरुपल्ली तालुक तथा श्रीकाकुलम के तटीय क्षेत्र में क्या अकाल स्थिति विद्यमान है ; और

(ख) यदि हां, तो इस अकाल स्थिति का निवारण करने के लिए सरकार क्या पग उठा रही है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

लोक लेखा समिति की रिपोर्टें

२२८. श्री एम० एल० द्विवेदी : (क) क्या रेल मंत्री लोक लेखा समिति द्वारा १९४८-४९ के लेखे पर प्रस्तुत की गयी द्वितीय रिपोर्ट के पृष्ठ १३ पर पैरा (ii) को निर्दिष्ट करके सदन पटल पर उन कार्यों की एक सूची रखेंगे जो कार्यकारी विभागों द्वारा कोड नियमों की उपेक्षा करते हुए बिना विस्तृत प्राक्कलन तैयार किए ही प्रारम्भ किये गये थे ?

(ख) क्या यह देखने की कोई व्यवस्था नहीं है कि ये विभाग किसी भी परियोजना को जिसमें लोक राजस्व से रूपया निकालना हो तब तक प्रारम्भ न कर सकें तथा उस पर रूपया व्यय न कर

सकें जब तक कि उसके सम्बन्ध में विस्तृत प्राक्कलन तैयार न कर लिए जायें और उसकी स्वीकृति न मिल जाए ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री): (क) इस प्रकार के कार्यों की सूची भारतीय रेलों के विनियोग लेखे (१९४८-४९) भाग २ में दी हुई है।

(ख) यह देखने की व्यवस्था मौजूद है कि केवल अपवादस्वरूप मामलों के अतिरिक्त बिना विस्तृत प्राक्कलन तैयार किए कोई प्राक्कलन तैयार न किया जाए। विशिष्ट मामलों में ये कार्य तभी प्रारम्भ किए जाते हैं जब कि सक्षम अधिकारियों की प्रशासनात्मक स्वीकृति मिल जाती है।

रेलवे की अनाज की दूकानें

२२९. श्री राजगोपाल राव : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में रेलवे की अनाज की दुकानों में कुल कितनी हानि हुई, तथा

(ख) इन दुकानों की कुल आमद तथा इस आमद पर हुयी प्रतिशत हानि कितनी है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) सन् १९५०-५१ में लगभग ९ करोड़, ४८ लाख रुपये और १९५१-५२ में लगभग १० करोड़ २३ लाख रुपये।

(ख) सन् १९५०-५१ में अनाज तथा अन्य वस्तुओं को कुल १६ करोड़, १५ लाख की लागत पर खरीदा गया तथा ८ करोड़, २९ लाख में बेचा गया ; ऊपरी खर्च मिलाकर कुल हानि उतनी हुई जो कि ऊपर भाग (क) में बतलायी

गयी है। लागत मूल्य पर प्रतिशत हानि सन् १९५०-५१ में ५९ थी।

सन् १९५१-५२ में अनाज तथा अन्य वस्तुओं को कुल १७ करोड़, ९७ लाख की लागत में खरीदा गया तथा ९ करोड़, ४८ लाख में बेचा गया। लागत मूल्य पर प्रतिशत हानि ५७ थी।

सन् १९५१-५२ के समस्त आंकड़े पुरानी रियासत की रेलों को मिला कर हैं किन्तु लगभग हैं क्योंकि गत तीन मास के वास्तविक आंकड़े तत्काल उपलब्ध नहीं हैं।

पंजाब और हिमाचल प्रदेश में

डाक व तार घर

२३०. श्री हेम राज : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) पंजाब और हिमाचल प्रदेश में सन् १९५०-५१ तथा १९५१-५२ में जिलेवार कितने डाक तथा तार घर खोले गये ;

(ख) उनमें से कितने शहरी क्षेत्रों में और कितने ग्राम्य क्षेत्रों में खोले गये हैं ;

(ग) वे कुल कितने क्षेत्र तथा कितनी जन-संख्या को लाभ पहुंचा रहे हैं ;

(घ) सरकार का इन राज्यों में सन् १९५२-५३ में कितने डाक घर खोलने का इरादा है ; तथा

(ङ) इनमें से कितने शहरी क्षेत्रों में तथा कितने ग्राम्य क्षेत्रों में खोले जायेंगे ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) और (ख) अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५६]

(ग) नये डाक व तार घरों द्वारा कितने क्षेत्र में सेवा की जा रही है इस सम्बन्ध में सूचना उपलब्ध नहीं है। जनसंख्या के सम्बन्ध में यह आशा की जाती है कि नए डाक व तार घरों से पंजाब में लगभग ६ लाख व्यक्तियों तथा हिमाचल प्रदेश में आधे लाख व्यक्तियों को लाभ पहुंचा है।

(घ) तथा (ङ) कोई संख्या निर्धारित नहीं की गयी है। ग्राम्य क्षेत्रों में, पंजाब तथा हिमाचल प्रदेश में २,००० या अधिक जनसंख्या वाले अब ऐसे कोई गांव नहीं हैं जहां कि डाक घर न हों।

सरकारी कर्मचारियों के आचरण नियम

२३१. सरदार लाल सिंह : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सरकारी कर्मचारियों के आचरण नियमों को भारत के संविधान से संगत बनाने के लिए सरकार उन्हें दोहराने का विचार कर रही है;

(ख) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक हो तो क्या उन्हें जारी करने से पूर्व संसद की स्वीकृति ली जायेगी ; तथा

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो इसका कारण ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) जी हां। (ख) और (ग) संशोधित नियम संविधान के अनुच्छेद ३०९ के परन्तुक के अंतर्गत राष्ट्रपति द्वारा बनाए जायेंगे जिसके लिए कि संसद की स्वीकृति अपेक्षित नहीं है। किन्तु संशोधित नियमों की प्रतियां, प्रकाशित होने पर संसद के पुस्तकालय में रखी जाएंगी तथा सदन पटल पर भी रखी जाएंगी।

असैनिक सेवा (वर्गीकरण नियंत्रण तथा अपील) नियम

२३२. सरदार लाल सिंह : क्या गृह कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत के संविधान के उपबन्धों को देखते हुए, क्या सरकार असैनिक सेवा (वर्गीकरण नियंत्रण तथा अपील) नियमों को संशोधित करने का विचार कर रही है ; तथा

(ख) यदि हां, तो ये संशोधन कब जारी किए जायेंगे ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काटजू) : (क) जी हां।

(ख) इस समय अनेक सेवा संगठन योजनाओं को बनाने व लागू करने का कार्य हो रहा है। इस कार्य के पूरा हो जाने के पश्चात् ही सेवाओं का अंतिम वर्गीकरण तथा नियंत्रक अधिकारियों का निर्धारण किया जा सकता है। जहां तक अनुशासनात्मक कार्यवाही का प्रश्न है, माननीय सदस्य का ध्यान मेरे द्वारा ५ जून, १९५२ को अतारांकित प्रश्न संख्या ९६ के उत्तर की ओर आकर्षित किया जाता है। इन कारणों से प्रश्न के इस भाग का निश्चित उत्तर देना सम्भव नहीं है।

दिबियापुर-फफूंद रेलवे लाइन

२३३. श्री बादशाह गुप्त : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि इटावा जिले में दिबियापुर-फफूंद से मैनपुरी तथा एटा जिलों को मिलाती हुई रेलवे लाइन बनाने की कोई योजना सरकार के विचारार्थान थी ;

(ख) यह योजना इस समय किस अवस्था पर है ; तथा

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई परिमाण भी किया गया था ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) और (ख) जी हां। उत्तर प्रदेश सरकार ने मैनपुरी, एटा, कासगंज, डिबाई तथा अनूपशहर होते हुए फ्रूंद और बलन्दशहर के मध्य एक रेलवे सम्बन्ध स्थापित करने की सिफारिश की थी। केन्द्रीय यातायात पर्वद् द्वारा इस योजना पर विचार किया गया था और उसने इसे त्याग दिया।

(ग) कोई परिमाण नहीं किया गया था।

विशेष शिकायत संगठन

२३४. श्री एस० सो० सामन्त : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१-५२ में विशेष शिकायत संगठन की उपपत्तियों के परिणामस्वरूप डाक तथा तार विभाग के कितने कर्मचारी बर्खास्त किये गये ;

(ख) इस संगठन द्वारा कितने कर्मचारियों को दोषी पाया गया और उनके विरुद्ध अन्य क्या कार्यवाही की गयी ; तथा

(ग) इस संगठन को सच्ची सूचना तथा गम्भीर शिकायतें प्रदान करने वाले कितने व्यक्तियों को पुरस्कृत किया गया ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ५।

(ख) २२८, १ बर्खास्तगी के ५ मामलों के अतिरिक्त अन्य व्यक्तियों को निम्न-लिखित दण्ड दिए गये :

५—नौकरी से अलग कर दिए गये।

५—सरकार को जो आर्थिक हानि हुई वह राशी उनके वेतन से काट ली गयी।

६—वेतन कम कर दिया गया।

४—निम्न पदों पर उतार दिये गये।

३२—वेतन बृद्धि रोक दी गयी।

७—पदोन्नति के लिए अनुपयुक्त घोषित किए गये।

६९—फटकार दी गयी।

शेष—चेतावनी दी गयी।

(ग) किसी की नहीं।

लम्बे रेशे वाली कपास

३२५. श्री एस० सो० सामन्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) पच्छिमो बंगाल में इस वर्ष कितने एकड़ भूमि के लम्बे रेशे वाली कपास की खेती के अंतर्गत लायी जाने की आशा है ;

(ख) कितनी भूमि परती भूमि है ;

(ग) उन जिलों के नाम जहां यह कपास उगाई जायेगी ;

(घ) प्रत्येक जिले में कितने एकड़ भूमि इसके लिए चुनी गई ; तथा

(ङ) कितनी भूमि गत वर्ष कपास की खेती के अंतर्गत लाई गयी ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) ५,००० एकड़।

(ख) लगभग सभी क्षेत्र परती भूमि का है ?

(ग) और (घ) अब तक प्रत्येक जिले में कितना क्षेत्र इस कार्य के लिए चुना गया यह दर्शाते हुए एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है।

(ङ) ३,००० एकड़।

विवरण

उन जिलों के नाम जहां सन् १९५२-५३ में कपास उगाई जायेगी	चुनी गई भूमि का क्षेत्र
१	२
	एकड़
मिदनापुर (उत्तर)	६५०
मिदनापुर (दक्षिण)	३००
बोंकुरा	५००
बीरभूम	४००
बर्दवान	२५०
मुर्शिदाबाद-नदिया	३००
जलपाईगुड़ी	२००
मालदा पच्छिमी दिनाजपुर	३५०
२४ परगना	१५०
योग	३,४००

नोट:—योजना यह है कि समस्त राज्य में ५,००० एकड़ अतिरिक्त भूमि खेती के अन्तर्गत लाई जाये। अब तक ३,४०० एकड़ भूमि इस कार्य के लिए चुनी गयी है। शेष १,६०० एकड़ भूमि का चुनाव किया जा रहा है।

खड़गपुर में भूमिखंडों का पट्टा

२३६. श्री एस० सी० सामन्त : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि गोल बाजार, खड़गपुर, में सागमंडी के आसपास नये अस्थाई मकानादि बनाने के लिये रेलवे के कुछ भूमिखंडों को पट्टे पर लेने के लिए अर्जियां आमंत्रित की गयी थीं ?

(ख) यदि हां, तो कितनी अर्जियां प्राप्त हुयीं और कितने व्यक्तियों को जमीनें दी गयीं ?

(ग) क्या अस्थाई मकानादि बनाने के कोई नकशे इन लोगों को दिये गये हैं ?

(घ) क्या यह सत्य है कि इन लोगों को यह सूचित किया गया था कि यदि वे छः मास के अन्दर मकान नहीं बनायेंगे तो प्लाट उनसे वापस ले लिये जायेंगे ?

(ङ) क्या ये लोग नियमित रूप से जमीनों का किराया दे रहे हैं ?

(च) विभिन्न मदों पर जमीन के प्रत्येक भूमिखंड के लिए कितना रुपया लिया गया ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) उत्तर स्वीकारात्मक है।

(ख) ८२८ अर्जियां प्राप्त हुई थीं जिनमें से ११३ स्वीकृत की गयीं। इन में से केवल ७३ आवेदकों ने जमानत का रुपया जमा किया और उन्हें प्लाट दे दिये गये।

(ग) नकशे केवल ४९ व्यक्तियों को दिये गये हैं क्योंकि शेष २४ प्लाटों की आवश्यकता मल-वाहक नाला बनाने के सम्बन्ध में होने की सम्भावना है।

(घ) उत्तर स्वीकारात्मक है।

(ङ) केवल १५ व्यक्तियों ने अगस्त १९५१ से लगातार किराया दिया है।

(च) किराये की दर, मकानादि बनने के समय तक तो १ रु० ५ आने प्रति १०० वर्ग फीट प्रति मास है। मकान बन जाने के पश्चात् यह दर २ रु० १० आने प्रति १०० वर्ग फीट प्रति मास होगी।

कलकत्ता में टेलीफोन दरें

२३७. श्री एस० सी० गुहा : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) कलकत्ता में, भारत के अन्य नगरों की तुलना में टेलीफोन की दरें क्या हैं;

(ख) क्या कलकत्ते की टेलीफोन दरों पर कोई विशेष अधिकार लगाया गया है ?

(ग) यदि हां, तो—

(१) इसका कारण; तथा

(२) वे दरें क्या हैं; तथा

(घ) अन्य बड़े नगरों की तुलना में कलकत्ता के टेलीफोनों से प्राप्त राजस्व की राशि कितनी है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर)

(क) मैं अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखता हूँ। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५७]

(ख) और (ग). कलकत्ते की दरें अन्य नगरों से अधिक हैं। किन्तु कलकत्ते की ये दरें वही हैं जो सन् १९४३ में सरकार द्वारा वहाँ की टेलीफोन व्यवस्था ली जाने के समय थी, केवल यह अन्तर किया गया है कि जो टेलीफोन वाले मास में ९० से अधिक बार टेलीफोन करते हैं उनका मासिक निर्धारित किराया १५ रु० से १४ रु० प्रति मास कर दिया गया है। “अपने टेलीफोन का स्वामित्व प्राप्त करो” योजना के अन्तर्गत जो रुपया जमा करना पड़ता है तथा उसकी जो दरें हैं, वे कलकत्ते में बम्बई के ही बराबर हैं किन्तु भारत के अन्य नगरों से अधिक हैं क्योंकि कलकत्ते की टेलीफोन व्यवस्था बहुत विस्तृत

है और इसलिए वहाँ के लोग अधिक दूर तक फोन कर सकते हैं।

(ख) चार बड़े नगरों, कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और मद्रास में ली जाने वाली दर सदन पटल पर रखे गये विवरण में दी हुई है।

रेल दुर्घटनायें (क्षतिपूर्ति)

२३८. पंडित एम० बी० भार्गव : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१-५२ में रेलों के भिड़ जाने के परिणामस्वरूप हुई दुर्घटनाएं;

(ख) इन दुर्घटनाओं में जन तथा धन की कितनी हानि हुई;

(ग) सन् १९५०-५१ में हुई दुर्घटनाओं से इसकी तुलना ;

(घ) प्रभावित व्यक्तियों ने प्रतिकर के रूप में कितनी राशि के दावे पेश किये, और (१) आपसी शान्तिमय समझौते तथा (२) न्यायालय के विनिश्चय के फलस्वरूप रेलवे प्रशासन ने कुल कितनी राशि दी ; तथा

(ङ) विभिन्न न्यायालयों में दुर्घटना सम्बन्धी ऐसे मामलों की संख्या जो अब भी विचाराधीन है और उनमें दावा की गयी क्षतिपूर्ति की राशि ;

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) पांच ऐसी गम्भीर दुर्घटनायें हुयीं जिनमें से प्रत्येक में लोग हताहत हुए, तथा अथवा रेलवे सम्पत्ति को २०,००० रुपये अथवा अधिक की हानि हुई।

(ख) रेलवे सम्पत्ति को हुई लगभग हानि १,७७,१०० रुपये थी। बारह व्यक्तियों की जानें गयीं।

(ग) सन् १९५०-५१ में भी इस प्रकार की गम्भीर दुर्घटनाओं की संख्या पांच थी अर्थात् सन् १९५१-५२ के ही बराबर ।

(घ) और (ङ). रेलों की दुर्घटनाओं से जो क्षति होती है उसके सम्बन्ध में किए गये दावों का निर्णयन भारतीय रेल अधिनियम की धारा ८२ बी के अन्तर्गत नियुक्त किए गये दावा आयुक्तों द्वारा किया जाता है । इसलिए शान्तिमय समझौते अथवा किसी न्यायालय के निर्णय का प्रश्न ही नहीं उठता । प्रश्न के भाग (क) में पूछी गयी क्षतिपूर्ण राशि की मात्रा तथा दावा आयुक्तों द्वारा वास्तव में दी गई राशि की मात्रा एवम् विचाराधीन मामलों के सम्बन्ध में सूचना प्राप्त होने पर सदन पटल पर रख दी जाएगी ।

रेलवे दावे

२३९. पंडित एम० बी० भार्गव : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१-५२ के प्रारम्भ में रेलवे प्रशासन के विरुद्ध कितनी राशि के कुल कितने दावे माल के खो जाने, जिसके नाम माल भेजा गया हो उसे माल न मिलने अथवा ग़लत व्यक्ति को माल दे दिये जाने के सम्बन्ध में थे और उक्त वर्ष के अन्त में कितनी राशि के कितने दावे अनिर्णीत रहे;

(ख) इन दावों को तय करने में रेलवे प्रशासन द्वारा लिया गया औसत समय;

(ग) ऐसे दावों की संख्या, और उनकी कुल राशि, जो दो वर्ष हो जाने पर भी अभी विचाराधीन हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) सन् १९५१-५२ के

प्रारम्भ में इस प्रकार के कुल दावों की संख्या ६९,१९९ थी और इस वर्ष के अन्त में अनिर्णीत दावों की संख्या ७४,८७७ थी ।

रेलवे प्रशासन द्वारा इस प्रकार के पृथक आंकड़े नहीं रख जाते कि लोगों द्वारा किए गये दावों पर कुल कितनी राशि क्षति पूर्ति के रूप में दी गयी ;

(ख) सन् १९५१-५२ में इस प्रकार के दावों को निबटाने में लिया गया औसत समय विभिन्न रेलों पर ६१ और ८७ दिन के बीच है ।

(ग) सन् १९५१-५२ के अन्त में ऐसे दावों की संख्या जो दो वर्ष से अधिक काल से विचाराधीन थे, १,९३२ थी ।

वाणिज्यक तथा प्राइवेट विमान चालक

२४०. श्री बर्मन : (क) क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में इस समय वाणिज्यक तथा प्राइवेट प्रशिक्षित विमान चालक कितने हैं ?

(ख) किन-किन स्थानों पर प्रशिक्षण दिया जाता है ?

(ग) दाखिले के सम्बन्ध में शिक्षा, उम्र, शारीरिक अवस्था, चरित्र तथा बुद्धि के सम्बन्ध में क्या योग्यताएँ रखी गयी हैं ?

(घ) किस न्यूनतम कसौटी पर प्रशिक्षार्थी को अर्हता प्राप्त विमान चालक प्रमाणित कर दिया जाता है ?

(ङ) क्या इस सम्बन्ध में समय-समय पर जांच होती रहती है कि विमान-चालक ने अपनी योग्यता का वह स्तर बनाए रक्खा है अथवा नहीं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ३१ मई, १९५२ को क्रमशः
४१९ और ५७० ।

(ख) वे स्थान जहां प्रशिक्षण दिया
जाता है ये हैं :

- (१) दिल्ली फ्लाईंग क्लब, नई दिल्ली,
- (२) बम्बई फ्लाईंग क्लब, बम्बई,
- (३) मद्रास फ्लाईंग क्लब, मद्रास,
- (४) बंगाल फ्लाईंग क्लब, कलकत्ता
(बैरकपुर),
- (५) बिहार फ्लाईंग क्लब, पटना,
- (६) उड़ीसा फ्लाईंग क्लब, भुवनेश्वर,
- (७) हिन्द प्रोविशियल फ्लाईंग क्लब,
लखनऊ, जिसके उपकेन्द्र कानपुर
तथा इलाहाबाद में भी हैं,

(८) नार्दन इंडिया फ्लाईंग क्लब,
जालंधर,

(९) मध्य प्रदेश फ्लाईंग क्लब,
नागपुर,

(१०) गवर्नमेंट फ्लाईंग ट्रेनिंग स्कूल,
बंगलौर,

(११) हैदराबाद स्टेट ऐयरो-क्लब,
वेगमपेट, हैदराबाद (इस समय
काम बन्द कर रक्खा है),

(१२) सिविल ऐविएशन ट्रेनिंग सेंटर
इलाहाबाद (इसमें केवल
वाणिज्यक 'बी' श्रेणी के विमान-
चालकों को प्रशिक्षण दिया जाता
है) ।

(ग) दाखिले के लिए शिक्षा, उम्र,
शारीरिक अवस्था, चरित्र तथा बुद्धि सम्बन्धी
योग्यतायें ये हैं ।

१ शिक्षा सम्बन्धी योग्यता

फ्लाईंग क्लब
सिविल ऐविएशन ट्रेनिंग सेंटर,
इलाहाबाद

कोई बन्धन नहीं हैं
गणित, भौतिक शास्त्र अथवा रसायन शास्त्र
को लेकर इंटर पास ।

२ आयु

फ्लाईंग क्लब
सिविल ऐविएशन ट्रेनिंग सेंटर,
इलाहाबाद

कोई निर्बंधन नहीं है ।

१८-२३ वर्ष । वैमानिक शास्त्र (ऐरोनोटिक्स)
इंजीनियरिंग, गणित अथवा भौतिक शास्त्र
में डिग्री प्राप्त उम्मेदवारों के लिए उम्र
२५ वर्ष तक बढ़ा दी गई है ।

३ शारीरिक योग्यता.....

जसा कि भारतीय विमान नियम, १९३७
की अनुसूची (II) की धारा 'क' के पैरा ४
तथा धारा 'ग' के पैरा ४ में निर्धारित है ।

(४) बुद्धि तथा चरित्र

प्रशिक्षकों का चरित्र तथा बुद्धि अच्छी होनी
चाहिए । (सिविल ऐविएशन ट्रेनिंग सेंटर
इलाहाबाद द्वारा उम्मीदवारों के दाखिले के
समय ली जाने वाली इन्टरव्यू के अवसर पर
इन बातों को परीक्षित कर लिया जाता है ।)

(घ) प्राइवेट तथा वाणिज्यिक विमान चालकों से अपेक्षित न्यूनतम बातें भारतीय विमान नियम १९३७ की धारा 'क' और 'ग' में दी हुई हैं।

(ङ) जी हां।

गन्ना (उत्पादन)

२४१. श्री झूलन सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में प्रति एकड़ औसत गन्ना उत्पादन के नवीनतम उपलब्ध आंकड़े;

(ख) उक्त काल में प्रति सौ मन गन्नों से प्राप्त चीनी की औसत मात्रा बोरो में;

(ग) संसार के अन्य गन्ना उत्पादक देशों, विशेष कर जावा, हवाई तथा क्यूबा में गन्ने का औसत उत्पादन प्रति एकड़ तथा प्रति सौ मन गन्ने से औसत चीनी उत्पादन;

(घ) विभिन्नता के कारण; तथा

(ङ) जहां तक देश की जलवायु सम्बन्धी परिस्थितियों में सम्भव हो उस हद तक इस विभिन्नता को दूर करने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं अथवा किए जाने का विचार है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) सन् १९४९-५० में १३.५ टन प्रति एकड़।

(ख) २.७५ मन प्रति बोरे के ३.६३ बोरे अथवा ९.९८ प्रतिशत।

(ग) विभिन्न देशों में प्रति एकड़ गन्ने का औसत उत्पादन तथा गन्ने से प्राप्त चीनी की प्रतिशत मात्रा इस प्रकार है :

देश का नाम	गन्ने की प्रति एकड़ औसत उपज टनों में	गन्ने से प्रतिशत चीनी उत्पादन
क्यूबा	१७.१२	१२.२५
प्यूरटो रीका	२४.१६	१२.२३
हवाई	६२.०५	१०.४६
जावा	५६.००	११.४९
आस्ट्रेलिया	२१.३४	१४.३३
मौरीशस	१९.६३	१२.०८

(घ) अन्य देशों की तुलना में भारत में प्रति एकड़ कम गन्ना उत्पादित होने तथा कम चीनी निकलने के निम्नलिखित कारण हैं :

(१) गन्ने की फसल उगाने में बहुधा घनी खेती के स्थान पर विस्तृत खेती की जाती है ;

(२) अधिक अच्छे किस्म का गन्ना उगाने के लिए आवश्यक पर्याप्त खाद तथा कृषिसार न मिल पाना ;

(३) अच्छे गन्ने के रोग रहित बीजों की अनुपलब्धता ;

(४) गन्ने की खेती के लिए आवश्यक अच्छे औजारों की अनुपलब्धता ;

(५) पर्याप्त सिंचाई साधनों की अनुपलब्धता ; और

(६) जलवायु परिस्थितियों की विविधता ?

(ङ) प्रति एकड़ उपज बढ़ाने तथा गन्नों से अधिक चीनी प्राप्त करने के प्रयोजन से एक पंच वर्षीय गन्ना विकास योजना

मुख्य गन्ना उत्पादक राज्यों में क्रियान्वित की जा रही है जिसका खर्च आंशिक रूप से, केन्द्र द्वारा और आंशिक रूप से सम्बन्धित राज्य सरकारों द्वारा वहन किया जाएगा।

सिंचाई के साधनों में वृद्धि करने तथा सामान्य कृषि परिस्थिति को सुधारने की भी कई योजनाएं राज्य सरकारों द्वारा कार्यान्वित की जा रही हैं अथवा उनके विचाराधीन हैं।

उत्तर प्रदेश में चावल का उत्पादन

२४२. श्री गणपति राम : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) उत्तर प्रदेश में सन् १९५१-५२ में कितने एकड़ भूमि खेती के अन्तर्गत लाई गयी; तथा

(ख) प्रति एकड़ कितना चावल उत्पन्न होता है ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) ८,६१७,००० एकड़।

(ख) साफ किये हुए चावल के रूप में ३९९ पौंड अथवा ४.८ मन प्रति-एकड़।

अतिरिक्त अन्न उगाने वाले राज्य

२४३. श्री क० जी० देशमुख : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) उन राज्यों के नाम क्रमवार, जो अपनी आवश्यकता से अधिक अन्न उगाते हैं; तथा

(ख) सन् १९५१-५२ में उक्त राज्यों से भारत सरकार को कितना अन्न प्राप्त हुआ ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) बेसिक योजना के अंतर्गत गत तीन वर्षों की निर्यात-आयात के आधार पर निम्नलिखित राज्य,

क्रमवार, अपनी आवश्यकता से अधिक अन्न उगाते हैं :

उड़ीसा, पेप्सू, पंजाब, कुर्ग, विन्ध्य प्रदेश, मध्य प्रदेश, मध्य भारत, भोपाल और मनीपुर।

(ख) बेसिक योजना कलेंडर वर्ष के आधार पर तैयार की जाती है। सन् १९५१ में इन राज्यों से यद्यपि १४०,००० टन अन्न की मात्रा प्राप्त हुयी, तथापि अन्य प्रकार के अन्नों के रूप में उन्हें १५४,००० टन अनाज की मात्रा दी भी गयी।

अनुसूचित आदिम जातियां

२४४. श्री बादशाह गुप्त : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) उन स्थानों के नाम जहां अनुसूचित आदिम जातियां रहती पायी गयी हैं; तथा

(ख) प्रत्येक स्थान पर उनकी संख्या ?

गृहकार्य तथा राज्य (मंत्री डा० काटजू) :

(क) और (ख). इस सम्बन्ध में जो भी सूचना उपलब्ध है वह संविधान (अनुसूचित आदिम जातियां) आदेश, १९५०, संविधान (अनुसूचित आदिम जातियां) (भाग 'ग' राज्य) आदेश, १९५१ तथा गृहकार्य मंत्रालय की अधिसूचना संख्या २/३९/५० पब्लिक और २/३८/५० पब्लिक, दिनांक क्रमशः २८ सितम्बर तथा ५ अक्टूबर, १९५०, में जो सब भारत-गजट में प्रकाशित हो चुके हैं, दी हुई है। आगे सूचना सन् १९५१ के जनगणना प्रकाशनों के प्रकाशित होने पर उपलब्ध होगी।

उड़ीसा में रेलवे की ज़मीनें

२४५. श्री संगणना : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) उड़ीसा राज्य के प्रत्येक ज़िले में जहां से होकर भूतपूर्व बी० एन० रेलवे लाइन गुजरती है, लाइन के दोनों ओर कितनी बेकार ज़मीन पड़ी हुई है ;

(ख) क्या इधर कोई कोई बेकार ज़मीनें खेती के लिये पट्टे पर दी गयी हैं ; तथा

(ग) यदि हां, तो ऐसी ज़मीनों का वार्षिक किराया क्या है ?

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : (क) सिविल जिलेवार सूचना उपलब्ध नहीं है। जो ज़मीनें उड़ीसा के प्रत्येक रेलवे इंजीनियरिंग जिले में खेती के योग्य हैं उनके विषय में जानकारी उपलब्ध है और निम्नोक्त प्रकार है :

चकधरपुर ज़िला	१५६५.६७ एकड़
कटक ज़िला	१०८२.३८ एकड़
टिटलागढ़ ज़िला	७.१० एकड़
	<hr/>
	२६५५.१५ एकड़

(ख) इस भूमि को कृषि के लिए पट्टे पर उठाने का कार्य नागरिक प्रशासन द्वारा किया जाता है। अब तक कटक इंजीनियरिंग जिले में ९६६.१९ एकड़ भूमि तथा टिटलागढ़ इंजीनियरिंग जिले में ४.२० एकड़ भूमि उड़ीसा राज्य को दी गयी है। नागरिक प्रशासन ने यह सूचना नहीं दी है कि इनमें से कितनी भूमि वास्तव में किसानों को पट्टे पर दी गयी है।

(ग) किसानों को पट्टे पर दी गयी भूमि का क्षेत्र तथा उड़ीसा सरकार द्वारा निर्धारित किराए की मात्रा अभी रेलवे को नहीं सूचित की गयी है।

भारत का मानचित्र

२४६. श्री लल्लन्त सिन्हा मेहता : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) भारत सरकार भारत का नया मानचित्र कब जनता के सम्मुख लाने का विचार रखती है ;

(ख) क्या इस देश के पूर्वी तथा पश्चिमी सीमान्त की सुनिश्चित रेखाएं भी रहेंगी ;

(ग) क्या यह हिन्दी में भी प्रकाशित किया जायेगा ; तथा

(ङ) यदि हां, तो कब ?

प्रधान मंत्री के सभासचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) नवम्बर, १९५१ से एक नवीन भारत मानचित्र (१"=४० मील) जनता के विक्रयार्थ बाज़ार में मौजूद है।

(ख) जी नहीं, इसमें केवल अस्थाई सीमारेखाएं ही अंकित की गयी हैं।

(ग) जी हां।

(घ) अगस्त, १९५२ के प्रथम सप्ताह में।

अनुसूचित जातियां

२४७. श्री निरंजन जैना : क्या गृहकार्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि सन् १९५२-५३ के लिये अनुसूचित जातियों के सामाजिक, आर्थिक तथा शैक्षिक विकास के हेतु भारत सरकार का कितनी राशि मंजूर करने का विचार है तथा प्रत्येक राज्य के लिये कितनी राशि स्वीकृत की जायेगी ?

गृहकार्य तथा राज्य मंत्री (डा० काठजू) : कोई राशि मंजूर करने का विचार नहीं है। अनुसूचित जातियों का

कल्याण राज्य सरकारों का उत्तरदायित्व है तथा इस प्रयोजन के लिए संविधान में केन्द्र द्वारा कोई राशि मंजूर करने की अपेक्षा नहीं की गयी है।

गन्ने की खेती के अंतर्गत भूमि

२४८. श्री बिभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सन् १९५१-५२ तथा १९५०-५१ में भारत में गन्ने की खेती के अंतर्गत राज्यवार कुल कितनी भूमि थी; तथा

(ख) देश में राज्यवार, प्रति एकड़ गन्ने की औसत उपज कितनी थी ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). उपलब्ध जानकारी देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ५८]

केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन

२४९. श्री चण्डक : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन योजना के अनुसार १ जनवरी १९४७ के बाद

मध्य प्रदेश को कितने ट्रैक्टर भेजे गये ?

(ख) भेजे गये ट्रैक्टरों की लागत क्या थी ?

(ग) लागत का कितना हिस्सा मध्य प्रदेश सरकार द्वारा वहन किया गया था ?

(घ) इन ट्रैक्टरों द्वारा जोती गयी भूमि एकड़ों में कितनी है ?

(ङ) जोती गई भूमि में कितनी सरकारी है और कितनी किसानों की ?

(च) ट्रैक्टरों के लिए किसानों से लिए गये किराएकी दर क्या है ?

(छ) आजकल कितने ट्रैक्टर काम कर रहे हैं ?

प्रधान मंत्री के सभा सचिव (श्री सतीश चन्द्र) : (क) केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन द्वारा मध्य प्रदेश में भूमि उद्धार का कार्य सर्वप्रथम सन् १९४७-४८ की भूमि उद्धार ऋतु (जनवरी से मई, १९४८) में प्रारम्भ किया गया था। सन् १९४७-४८ तथा बाद के प्रत्येक वर्ष में उक्त राज्य में प्रयुक्त किए ट्रैक्टरों की संख्या इस प्रकार है :

वर्ष	ट्रैक्टरों की किस्म तथा संख्या	ट्रैक्टरों की कुल संख्या
१९४७-४८	माडल डी ७—३२	३२
१९४८-४९	माडल डी ७—९६	९६
१९४९-५०	माडल डी ७—५०	
	” डी ८— १	
	„ एच डी १९— १५	
	„ ऐफ डी ई—३०	१०६
१९५०-५१	माडल डी ७—४९	
	” डी ८— १	
	„ एच डी १९—३०	
	„ ऐफ डी ई —३०	११०
१९५१-५२	माडल डी ७—११	
	„ एच डी १९—३०	
	„ ऐफ डी ई —३०	७१

इनके अतिरिक्त भूमि उद्धार सम्बन्धी विभिन्न कार्यों के लिए हल्के ट्रैक्टर भी काम में लाये गये थे।

(ख) राज्य में कार्य में लाये जाने वाले ऐच डी१९ ट्रैक्टरों का मूल्य ६९,४९० रु० प्रति ट्रैक्टर है तथा ऐफ डी ई ट्रैक्टरों का मूल्य प्रति ट्रैक्टर ५४,५८० रु० है। डी७ तथा डी८ ट्रैक्टर पुराने हैं जो कि इकट्ठी राशि देकर अमरीकी सेना के बचे हुए सामान में से खरीद लिए गये थे और प्रति ट्रैक्टर का लगभग मूल्य १०,५०० रु० है। किन्तु इन ट्रैक्टरों की मरम्मत आदि में भी बाढ़ को खर्चा करना पड़ा था।

(ग) मध्य प्रदेश सरकार इन ट्रैक्टरों के मूल्य पर कोई राशि खर्च नहीं करती। न-हानि-न-लाभ आधार पर राज्य सरकार से केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन द्वारा जो शुल्क लिया जाता है उस में ट्रैक्टरों की लागत मूल्यपात (घिसाई) मद के अंतर्गत रक्खी जाती है। ट्रैक्टरों की मूल्यपात (घिसाई) राशि, प्रति ट्रैक्टर का जीवन १०,००० काम के घंटे मान कर फँलाई जाती है।

(घ) इस राज्य में पांच वर्ष में केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन ने २,४८,७८४ एकड़

भूमि को खेती योग्य बनाया है। इसमें से १,७६,००९ एकड़ भूमि १९५०-५१ के मौसम के अंत तक कृषि योग्य बनाई गयी थी, और यद्यपि इस सम्बन्ध में राज्य सरकार से ठीक ठीक सूचना प्राप्त नहीं हुई है, समस्त क्षेत्र खेती के अन्तर्गत ले आया गया होगा। मौसम में जो जमीन कृषि योग्य बनाने से शेष रह गयी है, वह आगामी रबी के मौसम में कृषि के अंतर्गत लायी जाएगी।

(ङ) इस सम्बन्ध में राज्य सरकार से सूचना मांगी गयी है तथा प्राप्त होते ही सदन पटल पर रख दी जायगी।

(च) इस सूचना की भी राज्य सरकार से मिलने की प्रतीक्षा की जा रही है। इस समय वे जो दर केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन द्वारा राज्य सरकार से वसूल की जाती है वह ५२ रु० प्रति एकड़ है, किन्तु राज्य सरकार किसानों से क्या दर वसूल करती है यह नहीं मालूम।

(छ) सन् १९५१-५२ के भूमि-उद्धार मौसम में, जो अभी हाल ही में समाप्त हुआ है, राज्य में ७१ ट्रैक्टर काम में लाये गये थे।



सोमवार,
२३ जून, १९५२

संसदीय वाद विवाद



1st

लोक सभा

पहला सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

संसदीय वाद विवाद

(भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही)

शासकीय वृत्तान्त

१७२३

१७२४

लोक सभा

सोमवार, २३ जून १९५२

सदन की बैठक सवा आठ बजे
समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्न और उत्तर

(देखिए भाग १)

९-१५ म० पू०

श्री ए० एस० नन्दकर की मृत्यु

अध्यक्ष महोदय : सदन को यह सुन कर दुख होगा कि लोक सभा के सदस्य श्री अनन्त सेवलराम नन्दकर का नासिक में २२ जून १९५२ को स्वर्गवास हो गया। सदन उनके परिवार के प्रति समवेदना प्रकट करता है। सदस्यगण दिवंगत के प्रति सम्मान के लिए एक मिनट खड़े होंगे।

विशेषाधिकार का प्रश्न

विशेषाधिकार समिति को डा० एस०

सिन्हा द्वारा पटल पर रखे

गए कुछ पत्रों का निबन्ध

अध्यक्ष महोदय : ग्यारह तारीख को 'रक्षा' सम्बन्धी मांग के सिलसिले में बोलते हुए

माननीय सदस्य डा० एस० सिन्हा ने, माननीय सदस्य श्रीमती रेणु चक्रवर्ती के दस तारीख के भाषण के बारे में कहा था कि उनका भाषण लेमिन नामक व्यक्ति के एक लेख की नकल है। इस वक्तव्य से सदन के एक भाग में कुछ हलचल सी मच गई और श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने डा० सिन्हा से उन पत्रों को पटल पर रखने की चुनौती दी जिस से कि वह सिद्ध यह कर सकें कि उनका भाषण किसी लेख की नकल नहीं है। इस सिलसिले में उपाध्यक्ष ने यह कहा कि यदि कोई माननीय सदस्य सदन में किसी पत्र का निर्देश करते हैं या उसमें से कुछ पढ़ कर सुनाते हैं तो उन्हें उस पत्र को सदन पटल पर रखना होगा। उसके बाद यह बात यहीं खत्म हो गई। किसी ने यह प्रश्न नहीं उठाया।

दूसरे दिन डा० सिन्हा ने सदन पटल पर पत्र रखे। १७ तारीख को श्री ए० के० गोपालन ने एक पत्र लिखकर मुझ से कहा कि वह सदन के विशेषाधिकार भंग होने का प्रश्न उठाना चाहते थे क्योंकि डा० सिन्हा ने श्रीमती रेणु चक्रवर्ती के विरुद्ध कुछ कड़े आरोप लगाये हैं कि उन्होंने जो भाषण दिया था वह उन का अपना नहीं था। उन्होंने कहा कि जो पत्र रखे गए हैं वे झूठे हैं और जाली हैं और सदन पटल पर झूठे पत्र दुर्भावना से प्रेरित हो कर रखे गए हैं। उनका कहना

[अध्यक्ष महोदय]

है कि यह सब श्रीमती रेणु चक्रवर्ती को और उनके साथ सदन को भी जनता की दृष्टि में नीचे गिराने के उद्देश्य से किया गया है।

इस समय में इस विषय पर कुछ नहीं कह सकता। जब तक इन पत्रों की सत्यता और प्रामाणिकता का फैसला नहीं हो जाता, इस पर कुछ नहीं कहा जा सकता। विषय की गंभीरता को दृष्टि में रखते हुए मैंने यही अच्छा समझा कि इसे सदन की विशेषाधिकार समिति को सौंप दिया जाये। समिति केवल इन पत्रों की प्रामाणिकता की जांच न करेगी बल्कि अन्य मामलों के साथ साथ यह भी देखेगी कि सदन का विशेषाधिकार भंग हुआ है या नहीं।

सदन पटल पर रखा गया पत्र स्थायी समितियों की बैठकों के बारे में विवरण

सांसद कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिन्हा) : मैं अनुपूरक विवरण, जिस में पहली फरवरी से ३१ मार्च १९५२ तक के काल में विभिन्न मंत्रालयों से संबद्ध स्थायी समितियों की बैठक और उनमें उठाये गए विषय दिए गये हैं। सदन पटल पर रखता हूँ। [देखिए परिशिष्ट ७, अनुबन्ध संख्या ३९]

डा० एस० पी० मुखर्जी (कलकत्ता दक्षिण-पूर्व) : श्रीमान्, आपने कहा था कि स्थायी समितियों के बारे में अन्तिम निर्णय करने से पहले, सदन की राय ली जायगी। अब स्थिति क्या है ?

अध्यक्ष महोदय : इस बारे में जब कोई प्रस्ताव आयेगा तो उस पर चर्चा

हो सकेगी। मेरे विचार में इस पर एक प्रश्न हुआ था और प्रधान मंत्री ने कहा था कि वह इन्हें समाप्त करना सोच रहे हैं। इस पर चर्चा करने के लिये आगे बहुत से मौके आयेंगे।

श्री राधेलाल ब्यास (उज्जैन) : अभी एक मामला विशेषाधिकार समिति को सौंपा गया। जिन माननीय सदस्य ने यह प्रश्न उठाया है वह इस समिति के भी सदस्य हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या वह इस समिति के काम में भाग लेंगे और उन्हें अपना मत देने का अधिकार होगा।

अध्यक्ष महोदय : यह तो वही समिति निर्णय करेगी कि वह किस प्रक्रिया का अनुसरण करेगी। माननीय सदस्य स्वयं भी इस पर विचार करेंगे कि उन्हें समिति में कहीं तक भाग लेना चाहिये। परन्तु निर्णय जो कुछ भी हो, माननीय सदस्य को अपनी बात कहने का पूरा अधिकार है। वैसे भी हमारा सम्बन्ध किसी और चीज से नहीं, हमारा सम्बन्ध तो विशेषाधिकार के मामलों से है। मैं यहां फिर यह दोहराना चाहता हूँ कि यह प्रश्न किसी दल के आधार पर नहीं लिया जाना चाहिये। यह तो सारे सदन के विशेषाधिकार का प्रश्न है, इसलिये प्रयत्न यही होना चाहिये कि यहां जो बातें हों या निर्णय हों वे आगे के लिये हमारा ठीक प्रकार से पथ-प्रदर्शन कर सकें।

समितियों के चुनाव

आंक समिति

सांसद कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिन्हा) द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया

गया कि वित्तीय वर्ष १९५२-५३ के लिए आंक समिति के लिए सदन में से २५ सदस्यों को चुना जाये ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ और सदन द्वारा स्वीकृत किया गया ।

लोक लेखा समिति

श्री सत्य नारायण सिन्हा द्वारा प्रस्ताव किया गया कि वित्तीय वर्ष १९५२-५३ के सम्बन्ध में लोक समिति के लिए सदन में से १५ सदस्यों को चुना जाये ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ और सदन द्वारा स्वीकृत किया गया ।

अध्यक्ष महोदय : इन चुनावों का कार्यक्रम यह है :

नाम निर्देशन तिथि चुनाव तिथि
(१) आंक समिति २६-६-५२ ३०-६-५२
(२) लोक लेखा समिति ,, ,,

सामान्य आयव्ययक—अनुदानों की मांगें

मांग संख्या ५
संचरण मंत्रालय— ६,९५,००० रुपये

मांग संख्या ६
भारतीय डाक व तार विभाग
(कार्यवाहक व्यय सहित)—२८,८४,
१९,००० रुपये ।

मांग संख्या ७
ऋतु विज्ञान— ८१,००,००० रुपये

मांग संख्या ८
विदेश संचरण सेवा—५४,४०,००० रुपये

मांग संख्या ९
नभश्चरण— १,८९,३०,००० रुपये

मांग संख्या १०
संचरण मंत्रालय के अन्तर्गत
फुटकर व्यय— ३,६४,००० रुपये

मांग संख्या १०५
भारतीय डाक व तार पर पूंजी
व्यय (राजस्व में से पूरा न
किया जाने वाला)—६,४३,१२,००० रुपये

मांग संख्या १०६
असैनिक नभश्चरण पर पूंजी
व्यय— १,२७,७५,००० रुपये

मांग संख्या १०७
संचरण मंत्रालय सम्बन्धी अन्य
पूंजी व्यय— ३५,३४,००० रुपये

कार्य कुशलता

श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर) :
'संचरण मंत्रालय' सम्बन्धी मांग में सौ रुपये
की कटौती की जाये ।

मितव्ययता और छटनी

श्री एस० एस० मोरे : 'संचरण
मंत्रालय' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की
कटौती की जाये ।

डाक कर्मचारियों की शिकायतें

श्री के० सुब्रह्मण्यम् (विजियानगरम्) :
'भारतीय डाक व तार विभाग' संबंधी मांग
में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

सन् १९४६ की हड़ताल के समय के वेतन

श्री के० सुब्रह्मण्यम् : 'भारतीय डाक व
तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये
की कटौती की जाये ।

पत्रों का सेंसर

श्री आर० एन० एस० देव (कालाहांदी-बोलनगर) : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

ग्राम्य डाक घर

श्री एस० एस० मोरे : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

कर्मचारियों को केन्द्रीय वतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार महंगाई भत्ता दिया जाना

श्री विट्टल राव (खम्मम) : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

राजकोषीय नीति

श्री विट्टल राव : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

कर्मचारियों पर कार्य-भार

श्री विट्टल राव : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

ग्राम्य जनता के लिए मौसम सम्बन्धी जानकारी

श्री बी० एस० मूर्ति (एलूरु) : 'ऋतु विज्ञान' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

वायु बुधटनाओं की बारम्बरता

श्री के० सुब्रह्मण्यम् : 'नभश्चरण' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

नीति

श्री रामजी वर्मा (जिला देवरिया—पूर्व) : 'भारतीय डाक व तार पर पूंजी व्यय' (राजस्व में से पूरा न किया जाने वाला) सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

उड़ीसा में ग्राम्य डाक घर

डा० नटवर पांडे (सम्बलपुर) : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

निम्न श्रेणी के कर्मचारियों की शिकायतें

डा० नटवर पांडे : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

पत्रों व तारों का सेंसर

डा० नटवर पांडे : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

रविवार को सुविधायें

श्री पोकर साहेब (मलप्पुरम) : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

मनीआर्डर कमीशन

श्री पोकर साहेब : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

ग्राम्य क्षेत्रों में डाकघर तथा सेविंग बैंक

श्री वाघमारे (परभणी) : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

मदथवाडा, हैदराबाद, के डाकघरों का अकुशल कर्मचारियों के कारण कुप्रबन्ध श्री बाघमारे : 'भारतीय डाक व तार विभाग' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

मालाबार को वायु सेवा

श्री पोकर साहेब : 'नभश्चरण' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

नीति तथा संचालन

श्री जयपाल सिंह (राजी पश्चिम—रक्षित अनुसूचित जनजातियाँ) : 'नभश्चरण' सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये ।

अध्यक्ष महोदय : अब हम चर्चा आरंभ करेंगे । यह सारे कटौती प्रस्ताव सदन के सामने हैं ।

श्री जयपाल सिंह : श्रीमान्, मैं नभश्चरण के बारे में कई बार अपने विचार प्रगट कर चुका हूँ । नागरिक विमान चालन में अप्राविधिक संचालन की मैं बहुत कटु आलोचना करता रहा हूँ । स्वतंत्रता प्राप्ति के समय हमारी विमान-चालन सेवा का स्तर बहुत ऊंचा था परन्तु अब दिन पर दिन दशा बिगड़ती ही जा रही है । प्रतिदिन हम दुर्घटनाओं की खबरें सुनते हैं । इस वर्ष के पहले चार महीनों में तीन बड़ी बड़ी दुर्घटनायें हुईं । पहले के समय में इतनी जल्दी जल्दी दुर्घटनायें नहीं हुआ करती थीं । मैं पहले भी कह चुका हूँ कि इस का कारण अप्राविधिक संचालन है । माननीय मंत्री ने स्वयं इसे माना है । मैं देखता हूँ कि नागरिक विमान-चालन जो एक बहुत टेकनिकल विषय है अब भी खतरनाक लोगों के हाथ में है । मैं यह नहीं कहता कि वायुयान दुर्घटनायें होंगी ही नहीं । मेरा कहना यह है कि जब हमें स्पष्ट दिखाई देता है कि यह अप्राविधिक संचालन के कारण है तो सरकार को इसे रोकना चाहिये और यात्रियों की जीवन

रक्षा करनी चाहिये । व्यापारिक वायु सेवा के बारे में ही नहीं परन्तु नागरिक उड्डयन में भी यह देखता हूँ कि पहले जैसा अनुशासन और नियंत्रण अब नहीं रहा है । उड्डयन क्लबों में भी पहले बहुत होशियार प्रशिक्षणार्थी निकलते थे परन्तु अब वहाँ भी यह बात नहीं रही । मैं सरकार से पूछना चाहता हूँ कि वह इस मामले में क्या कदम उठा रही है । मैंने कल ही एक प्रश्न पूछा था कि कोई प्रशिक्षण-संचालक है या नहीं उत्तर में कहा गया है कि "हां है" । परन्तु मुझे ज्ञात है पिछले दो वर्ष से कोई प्रशिक्षण संचालक नहीं है । मैं चाहता हूँ कि सदन को इस प्रकार की गलत सूचना न दी जाया करे । यदि कोई संचालक है तो मुझे उसका नाम बताया जाये । जब कोई प्रशिक्षण संचालक नहीं है तो आप समझ सकते हैं कि देश में प्रशिक्षण की क्या दशा होगी । अप्राविधिक संचालन के बारे में मैं पहले बहुत कुछ कह चुका हूँ । मैं संचरण मंत्रालय को ही इतनी सारी दुर्घटनाओं के लिये उत्तरदायी ठहराता हूँ ।

मुझे खेद है कि असैनिक नभश्चरण विभाग को रक्षा मंत्रालय के साथ संबद्ध नहीं किया गया है । विभागों को फिर से बांटे जाने के समय मुझे आशा थी कि शायद असैनिक नभश्चरण रक्षा मंत्रालय को सौंप दिया जायेगा । परन्तु ऐसा नहीं हुआ । मैं ऐसा इसलिये चाहता हूँ कि इस समय संचरण मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय दोनों में बहुत खैचा-तानी हो रही है जिससे देश को नुकसान पहुंच रहा है । यह बात सबको मालूम है कि असैनिक नभश्चरण निदेशालय ने हवाई अड्डों के मामलों में रक्षा मंत्रालय का नाक में दम कर रखा है । नागरिक उड्डयन विभाग हमेशा इस मामले में रोड़े अटकाता रहा है । यदि इस विभाग को रक्षा मंत्रालय को दे दिया जाये तो काम में कोई बाधा नहीं होगी ।

[श्री जयपाल सिंह]

उड्डयन क्लबों के बारे में सरकार को कोई निश्चित नीति नहीं है। सरकार इन क्लबों को १५ लाख रुपये की सहायता दे रही है। मैं पूछता हूँ कि क्या यह सहायता जरूरत मन्द क्लबों को दी जा रही है या यों ही रुपया फेंका जा रहा है। हिन्द प्रोविन्शियल (प्रान्तीय) फ़्लाइंग क्लबों को या बम्बई फ़्लाइंग क्लब को लीजिये। उन्हें किसी सहायता की आवश्यकता नहीं है। फिर भी उन्हें दी जा रही है। इसके विपरीत जिन क्लबों को रुपये की जरूरत है उन्हें नहीं दिया जा रहा है। सरकार की कोई नीति नहीं है। फ़्लाइंग क्लबों को इसलिये बनाया गया था कि लोगों में हवाई यात्रा में रुचि उत्पन्न हो; परन्तु हम देखते हैं कि सरकार इन क्लबों के काम में हस्तक्षेप कर रही है। कहा गया था कि इलाहाबाद के नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र में शुरू से कोई प्रशिक्षण नहीं दिया जायेगा। परन्तु ऐसा नहीं हो रहा; सरकार स्वयं इन फ़्लाइंग क्लबों से होड़ लगा रही है।

अब व्यापारिक चालकों को लीजिये। इलाहाबाद में सरकार बहुत खर्चा उठाकर ऐसे चालक तैयार कर रही है जिन्हें नौकरी नहीं मिल सकती। 'बी' लाइसेंस वाले चालक पर १४,००० रुपया खर्च होता है। ऐसे ८० चालक आजकल बेकार घूम रहे हैं और शीघ्र ही १०० और निकलने वाले हैं। मैं पूछता हूँ इसमें क्या बुद्धिमता है? ये रुपया क्यों फेंका जा रहा है। मैं माननीय चरण मंत्री से इसका उत्तर चाहता हूँ।

फिर, हमारे पास ७० कर्टिस कमान्डो पड़े हुये हैं। कुछ समय पूर्व एक पार्टी ने १० लाख डालर में इन्हें लेने के लिये कहा था। परन्तु असेनिक नभश्चरण निदेशालय में यह प्रस्ताव नहीं मना और अब यह

कर्टिस कमान्डो बम्बई में किसी को बेचे गये हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि इनके बारे में क्या स्थिति है। क्या उन्हें बेच दिया है या वे वहीं पड़े हैं। जिस समय उन्हें इतना अच्छा मूल्य मिल रहा था तो सरकार ने क्यों नहीं माना? और अब सरकार उनके बारे में क्या कर रही है।

अन्त में, मैं सरकार से कहूंगा कि वह उन बीसियों हवाई अड्डों के बारे में कोई निश्चय करे जिनकी इस समय देखभाल नहीं हो रही है। इस मामले में रक्षा मंत्रालय तथा अन्य मंत्रालयों में बड़ी खैबातानी चल रही थी। इन अड्डों पर करोड़ों रुपया लग चुका है। अब उनको क्यों छोड़ दिया गया है। क्या सरकार दस लाख रुपये भी खर्च नहीं कर सकती।

श्री रघुबीर सहाय (जिला ऐटा—उत्तर—पूर्व व जिला बदायूँ—पूर्व) : मैं केवल डाक व तार विभाग के बारे में ही बोलूंगा। मुझे यह कहने में हर्ष होता है कि इस विभाग ने बहुत काफ़ी उन्नति की है और जनता को इसके कार्य से संतोष है।

गत वर्ष संचरण मंत्री ने कहा था कि १५ अगस्त १९४७ से १२,४९१ नये डाकखाने खोले गये हैं जिनमें से ११,३६६ गांवों में खोले गये हैं। इस वर्ष ५००० नये डाकखाने सरकार ने खोले हैं। यह काफ़ी संतोष जनक प्रगति है। सरकार ने अपनी नीति बताते हुए यह कहा था कि हर एक ऐसे गांव में जिसकी जनसंख्या २००० या अधिक है डाकखाने खोल दिये जायेंगे। परन्तु आर्थिक कठिनाइयों के कारण ऐसा नहीं हो सका है और अब भी १००० गांव बचते हैं। मेरा निश्चय है कि सरकार को इन गांवों

में भी डाकखाने खोलने के कदम उठाने चाहिये।

मुझे इस बात की भी प्रसन्नता है कि विभाग ने हर एक कार्य में उन्नति की है रजिस्ट्री, मनीआर्डर, सेविंग बैंक, नेशनल सेविंग सर्टिफिकेट, तार, टेलीफून, ट्रंककाल आदि सब ही चीजों में निरन्तर उन्नति होती रही है। कहीं कहीं तो १९३८-३९ के मुकाबले में १९५१-५२ में काम बुगुना बढ़ गया है। डाक व तार विभाग के लिये वास्तव में यह प्रशंसनीय है।

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

गत चुनावों के समय डाक व तार विभाग ने हमें अस्थायी टेलीफोन लगाने की सुविधा दी थी, यह सुविधा सारे उम्मीदवारों को चाहे वे संसद् के लिये हों या राज्य-विधान सभाओं के लिये, दी गई थी। लोगों को इससे बड़ा आराम मिला और उनकी बहुत कुछ तकलीफें दूर हो गईं और काफी रुपया भी बच गया।

इन सब बातों के साथ, एक चीज है जो वास्तव में कुछ चिन्ताजनक है, वह यह कि जैसा गत वर्ष उस समय के माननीय संचरण मंत्री ने कहा था, जहां तक पोस्ट-कार्ड मनीआर्डर, रजिस्टर्ड पत्रों तथा गांवों में डाकखाने खोलने का सम्बन्ध है, सरकार को इनसे घाटा हो रहा है। हमसे कहा गया था कि गत वर्ष इन पर दो करोड़ का घाटा हुआ। यह एक गम्भीर मामला है और सरकार को इस पर पूरी सावधानी से कार्य करना चाहिये। परन्तु मैं समझता हूँ कि सदन इस बात में मुझसे सहमत होगा कि चाहे कुछ हो, सरकार द्वारा और सुविधायें दी जानी चाहिये और अधिक

डाक व तार घर खोले जाने चाहिये और वर्तमान दरों में बृद्धि नहीं होनी चाहिये।

आयव्ययक से पता चलता है कि संचरण मंत्रालय शीर्षक के अन्तर्गत १ करोड़ से अधिक की बचत है। मेरा निवेदन है कि इसको सामान्य निधि में मिला देने के बजाय मंत्रालय स्वयं इसे अपने पास रखे और जब यह कुछ और रुपया बचा सके तो जनता की मांग पूरी करने के लिये उसे और अधिक सुविधाएं देनी चाहिये। यह रुपया गांवों में डाकखाने खोलने तथा तहसील के प्रधान केन्द्रों और जिलों के प्रधान केन्द्रों में सम्बन्ध स्थापित करने के लिये टेलीग्राफ तार लगाने के काम में लाना चाहिये। मुझे यह कहने में खेद होता है कि ऐसे बहुत जिले हैं और मेरा अपना जिला बदायूँ भी ऐसा ही है जहां कि तहसील के प्रधान केन्द्रों का जिलों के प्रधान केन्द्रों से टेलीग्राफ का सम्बन्ध नहीं है मेरा निवेदन है कि सरकार द्वारा इसकी व्यवस्था की जानी चाहिये।

एक और बात को मैं कहना चाहता हूँ वह यह कि कुछ स्थानों पर डाकखानों की इमारतें इतनी भद्दी हैं कि वे हमारी सरकार को शोभा नहीं देती। मेरा निवेदन है कि इन इमारतों की मरम्मत करने और उन में सुन्दरता लाने का शीघ्र से शीघ्र प्रयत्न किया जाना चाहिये। मैं यह भी सुझाव देता हूँ कि हिन्दी में तार भेजने की सुविधा को और अधिक स्थानों तक बढ़ाया जाना चाहिये। दूसरी बात यह है कि यद्यपि हमारा डाक व तार विभाग लोगों को काफी सुविधायें देता है परन्तु इन सुविधाओं का ठीक प्रकार से प्रचार नहीं किया जाता जिस के कारण हमारे यहां के गांवों के लोग अभी नहीं जानते कि डाकखाना उनको क्या क्या सुविधायें देता है। मेरा सुझाव है कि छोटी छोटी पुस्तिकाएँ

[श्री रघुवीर सहाय]

हिन्दी या अन्य प्रान्तीय भाषाओं में छापी जानी चाहिये और उनको सारे देश में बांटना चाहिये जिस से लोग विभाग की प्रगति को समझ सकें।

पत्रों के सेंसर के बारे में कुछ कहा गया है मेरे विचार में इस विषय पर चर्चा करने का समय तब अ.येगा जब हम गृह-कार्य मंत्रालय को लेंगे क्योंकि इसी मंत्रालय के आदेशों से पत्रों का सेंसर किया जाता है। मेरा सुझाव यह है कि यदि पत्रों को सेंसर किया जाये तो इस बात की सावधानी रखनी चाहिये कि पत्रों को उनके स्थानों पर अनावश्यक बिलम्ब के पहुँचा दिया जाये।

अन्त में, मैं माननीय मंत्री को इस विभाग के सुन्दर संचालन पर बधाई देता हूँ।

श्री विट्टल राव : मेरा एक कटीती प्रस्ताव डाक व तार विभाग की राज कोषीय नीति के बारे में है। बड़े बड़े दुर्भाग्य का विषय है कि इतने बड़े विभाग का कोई निश्चित राजकोषीय नीति नहीं है। गत वर्ष माननीय श्री किदवाई ने कहा था कि लोग चाहते हैं कि इस विभाग को लोकहित के आधार पर चलाया जाये और इसलिये हमें उसमें भ्रम सहायता देने में हिचकिचाना नहीं चाहिये। अब रिपोर्ट में मैंने पढ़ा कि डाक व तार विभाग एक वाणिज्यिक विभाग है परन्तु इसकी आय सामान्य से अलग नहीं की गई है यह कुछ अजीब सी चीज भालूम पड़ती है। हमें सब से अधिक निराशा तो इस बात से है कि इस विभाग को आत्म निर्भर बनाने या इस के लाभ में से कुछ भाग को ले लेने की कोई योजना नहीं बनाई जा रही है। इस बात का भी कोई प्रयत्न नहीं किया जा रहा है कि नये डाकखाने खोलने से जो घाटा हो रहा है उसे कैसे पूरा किया जाये। सरकार तो अंग्रेजों द्वारा

अपनायी गई प्रणाली पर ही चल रही है। हमारी मांग हमेशा से यह रही है कि संचरण सेवाओं को लोक हितकारी सेवायें समझा जाना चाहिये और आवश्यकता हो तो सामान्य आय में से सहायता ली जानी चाहिये।

आवकल स्थिति कुछ अजीब सी है। ज्यों ज्यों कार्य बढ़ रहा है, आय कम हो रही है। गत छः वर्षों में विभाग को नकद लाभ ११.२० करोड़ से ३.८७ करोड़ रह गया है और यह तब है जब कि टेलीफोन सेवाओं से लाभ होने लगा है। सरकार ने इन सब बातों पर विचार करने का कोई प्रयत्न नहीं किया है।

डाक व तार विभाग को आय देने वाला विभाग नहीं समझना चाहिये; इस की सेवायें तो लोक हितकारी सेवायें होनी चाहियें। हर वर्ष हम गांवों में डाकखाने खोलने की बात सुनते हैं परन्तु फिर कहा जाता है कि धन की कमी के कारण यह नहीं हो सका। और यही विभाग है जिसे सामान्य आय में अपनी अतिरिक्त आय देने के लिये रूपया मिल जाता है। समझ में नहीं आता क्या बात है। नये डाकखाने खोलने के लिये जनता मांग कर रही है। आशा है सरकार इस बारे में कोई योजना लायेगी।

हम शासन में अकुशलता के बारे में बहुत कुछ सुनते हैं पर क्या कभी सरकार ने इसके कारण ढूँढ निकालने की परवाह की है। अधिकारी गण अपनी जिम्मेदारी बिचारे कर्कों और छोटे कर्मचारियों पर लाद देते हैं। कहा गया है डाकखानों से सम्बन्धित शिकायत विभाग खुलने से

शिकायतों में काफी कमी हो गई हैं। परन्तु शिकायतें इस विभाग के खुलने से कम नहीं हुई हैं वरन् शरणार्थियों के पुनर्वास तथा उनके दावों के निबटारे के कारण हुई हैं। शिकायत विभाग अकुशलता दूर नहीं कर सकता। अकुशलता के कारण कुछ और हैं। एक तो कर्मचारियों की बहुत कमी है। दूसरे कर्मचारियों के काम करने के लिये ठीक प्रबन्ध नहीं है। मैं दिल्ली स्टेशन पर आर० एम० एस० के कार्यालय में गया वहाँ क्लर्कों को इधर-उधर जाने तक के लिये काफी जगह नहीं है। नियमों के अनुसार जितना स्थान मिलना चाहिये वह उन्हें नहीं दिया जाता। दूसरे कार्यालयों में फ्रनीचर की कमी है। जिसके कारण कर्मचारियों को बड़ी तकलीफ होती है।

कुछ दिन हुए मैं देर तक काम करने के लिये जो रुपया मिलता है उसकी दर देखा रहा था। इस दर के अनुसार एक घंटा अधिक काम करने के २ आन मिलते हैं। ज़रा देखिये रेलवे का छोटा से छोटा कर्मचारी भी २ आने पाता है और वह भी। यदि हिसाब लगाया जाय तो पता चलेगा कि एक डाक कर्मचारी अपनी नौकरी के ३० साल में २०.९ साल काम अधिक करता है, इसी प्रकार अन्य कर्मचारी भी करते हैं। यह बहुत अनुचित बात है कि इन्हें इतनी कम दर पर रुपया दिया जाता है। तरक्की के भी मौके कम हैं। कर्मचारियों में से ९५ प्रतिशत को निम्न श्रेणी के पदों पर ही पेंशन मिल जाती है। फिर लेखन-सामग्री के लिये जो भत्ता दिया जाता है वह भी बहुत थोड़ा है।

जहाँ तक रहने के लिये मकानों का प्रश्न है, हालत बहुत बुरी है। दिल्ली भर

में डाकियों और निम्न वर्ग के कर्मचारियों के लिये कोई मकान नहीं है। ४७,३९९ डाक व तार घरों तथा टेलीफोन एक्सचेंजों में केवल १४४ टिफिन रूम तथा १३५ केन्टीन है। एक जगह तो डाकखाना एक गैराज में है। शांचालय का भी कोई प्रबन्ध नहीं है। कहते हैं कि कलकत्ते में तो, डाकखानों में पीने के पानी तक की व्यवस्था नहीं है।

वेतन आयोग द्वारा जो विभिन्न सिफारिशों की गई थीं उनकी जांच करने के लिये एक विशेषज्ञ समिति १९४८ में बनाई गई थी। इस समिति ने कुछ सिफारिशों की थीं। जिन सिफारिशों को क्रियान्वित करने में रुपया नहीं लगता था उन्हें तो क्रियान्वित कर लिया गया और जिनमें रुपया लगता था उन्हें टाल दिया गया है। अंग्रेज भी ऐसा ही करते थे।

मेरा सुझाव है कि इस डाक व तार विभाग के सारे काम की और इसकी राजकोषीय नीति की जांच के लिये एक संसदीय आयोग नियुक्त होना चाहिये।

श्री राम दास (होशियारपुर—रक्षित—
अनुसूचित जातियाँ) : विभाग की रिपोर्ट से पता चलता है कि इसने गत चुनाव के समय बड़ा अच्छा काम किया। वास्तव में यदि यह विभाग भली प्रकार कार्य न करे तो सारे शासन में गड़बड़ हो सकती है। रिपोर्ट से यह भी पता चलता है कि गत चुनावों में डाक सम्बन्धी कार्य करने के लिये कोई अलग कर्मचारी नियुक्त नहीं किये गये थे और न ही कोई अतिरिक्त व्यय हुआ था।

मुझे प्रभारी मंत्री महोदय से एक निवेदन करना है। विभाग में इस समय लगभग दो लाख कर्मचारी हैं जिनमें से २७ प्रतिशत अभी

[श्री राम दास]

तक अस्थायी हैं। अस्थायी होने के कारण इन कर्मचारियों को अपने कुछेक भत्तों आदि में नुकसान उठाना पड़ता है। यह विभाग सदैव बचत दिखाता है और सरकार को अतिरिक्त रुपया देता है। इसलिये यह कहना तो ठीक न होगा कि रुपया नहीं है। सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह कर्मचारियों की भलाई के लिये भी कुछ रुपया व्यय करे।

माननीय मंत्री ने हरेक गांव में, जिस की जनसंख्या २,००० से अधिक है डाकखाना स्थापित करके बड़ा अच्छा कार्य किया है। परन्तु तार घर की गांवों में कोई व्यवस्था नहीं है जिसके कारण गांव बालो को बड़ा कष्ट उठाना पड़ता है। कहीं कहीं तो डाकखाने भी नहीं हैं। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह ग्रामीण क्षेत्रों में डाकखाने और तार घर खोलने में पूर्ण उदारता से काम करें क्योंकि गांवों की उन्नति इस पर बहुत कुछ निर्भर है।

जहां तक नम्र व्यवहार का प्रश्न है डाकखानों में इस दिशा में काफी तरक्की हुई है। फिर भी कुछ कमियां हैं। लोगों को मनीआर्डर व राजस्ट्री के लिये घंटों खड़ा रहना पड़ता है। ऐसी भी शिकायतें आती हैं कि जब तक डाकखाने वालों को कुछ दिया न जाय वे मनीआर्डर या राजस्ट्री में जल्दी नहीं करते। निवृत्ति-बेतन पाने वालों की दशा बहुत खराब है। ये बिचारे बहुत दूर दूर से आते हैं और इनको रोज टाल दिया जाता है। इनके बारे में शीघ्र कदम उठाया जाना चाहिये।

निम्न श्रेणी के कर्मचारियों को शिकायत है—और यह ठीक शिकायत है—

कि उन्हें वर्दियां ठीक समय पर नहीं दी जाती हैं। जाड़ों की वर्दी गर्मी में और गर्मी की जाड़ों में दी जाती है। इसके कारण कर्मचारियों को कुछ फायदा नहीं होता और सरकार का रुपया खर्च हो ही जाता है। इस विषय में ठीक प्रबन्ध होना चाहिये।

इस विभाग ने अपना कार्य बहुत अच्छी तरह किया है और हम उसकी प्रशंसा करते हैं। गत चुनाव में इस विभाग ने 'चलते डाकखानों' का प्रयोग किया था जो बहुत सफल प्रयोग रहा। मेरा सुझाव है कि उन गांवों में जहां स्थायी डाकखाने अभी नये स्थापित किये जा रहे हैं, वहां इन 'चलते डाकखानों' की व्यवस्था हो जाय तो बहुत अच्छा रहेगा।

श्री रामजी वर्मा : माननीय उपाध्यक्ष जी, कम्युनिकेशन (संचरण) विभाग राष्ट्र के लिए उतना ही आवश्यक है जितना कि मानव शरीर के लिए नाड़ीजाल आवश्यक होता है। जिस तरह से नाड़ी हमारे शरीर में खून का संचार करती है और वह हमारे शरीर के लिए बहुत ही आवश्यक है उसी तरह से एक राष्ट्र के लिए कम्युनिकेशन विभाग नाड़ी का काम देता है और वह रक्त की तरह सारे देश में शक्ति और सुबिधा का संचार करती है। सरकार के अधीन यह विभाग आज इस समय उपेक्षित दशा में पहुंच गया है उस से इस सरकार के बारे में मालूम हो जाता है कि सरकार की भी वही दशा हो गई है। उस से साफ है सरकार की नीति भी इसी तरह से हो गई होगी।

अंग्रेजों के चले जाने के बाद जब हमारी सरकार के हाथ में राष्ट्र की बागडोर आई

तो सब लोगों को यही आशा थी कि वह चारों ओर से उन्नति करेंगी। और इस विभाग में हर प्रकार की उन्नति होगी। आज जो हमारे सामने कम्युनिकेशन विभाग की डिमांड (मांग) रखी गई है उस में ही पोस्ट, तार विभाग की मांग है, जो २८ करोड़ ८४ लाख की है और जो सब से बड़ी डिमांड है।

लेकिन मैं आप का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ कि पोस्टल डिपार्टमेंट (डाक विभाग) के किसी विभाग में काम करने वाले आदमियों को आप देखिये। डाक का थैला ढोने वाले या गाड़ी वाले किसी भी आवमी को आप देखिये तो मालूम होता है कि इस मुल्क में यह लावारिस महकमा है, कोई इसका मालिक नहीं है। लावारिस बच्चे की जो हालत होती है वही हालत इस महकमे में काम करने वाले अधिकारियों की भी है।

स्वराज्य होने के बाद मालूम हुआ कि सन् १९४८ में सरकार की तरफ से कोई कमेटी बनी जिस का जिक्र हमारे पूर्व वक्ता ने किया है। लेकिन उसकी रिपोर्ट इसी तरह बिना कुछ किये ताक में रख दी गई है और उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। साप्ताहिक छुट्टी आदि की दो एक सुविधायें उन को दी गईं, जिन में एक भी पैसे की ज़रूरत नहीं होती थी। लेकिन जहां अर्थ से सम्बन्ध हुआ आप ने अपना हाथ ऐसे ही खींच लिया जैसे कोई बनिया खींच लेता है। इस तरह के बनियेपन से आप चलना चाहते हैं। इस तरह से यदि आप कम्युनिकेशन को अपने मुल्क में बढ़ाना चाहते हैं तो मुझे आप की नीति पर, आप के ढंग पर तरस आता है। आप को अपना यह तरीका बदलना होगा। एक साथी ने यह बहुत ठीक सुझाव रखा कि पार्लियामेंटरी कमीशन या कमेटी आप बनाइये और उसके सामने इस महकमे की

जितनी बातें हैं और इस महकमे वालों को जितनी सुविधायें दी जा सकें वह सामने रखिये और जो कुछ सुविधायें आप उन को दे सकें वह दीजिये। यदि आप कहते हैं कि और महकमों की तरह यदि इस म आमदनी होगी तभी सुविधा दे सकते हैं वरना नहीं, यह नहीं हो सकता। यदि यह महकमा राष्ट्र के लिए आवश्यक है, सरकार के लिए आवश्यक है, जनता के लिए आवश्यक है तो और डिपार्टमेंटों की तरह ही आप को इस के साथ विशेष व्यवहार करना पड़ेगा।

मैं इस के सम्बन्ध में एक और पहलू भी आप के सामने रखना चाहता हूँ। आप की उपेक्षा दृष्टि का ही यह फल है कि इस डिपार्टमेंट में भी जो बहुत अंश में निर्दोष समझा जाता था, करप्शन (भ्रष्टाचार) बढ़ रहा है। यह करप्शन इसलिए बढ़ रहा है कि आपने इस महकमे के कर्मचारियों की तरफ ध्यान नहीं दिया। देहात में ऐसी शिकायतें आती हैं कि बीस बीस रुपये का मनीआर्डर होता है तो १५ रुपये ही दिये जाते हैं और दस्तखत बनवा लिये जाते हैं। इस डिपार्टमेंट में यह करप्शन नया नया घुस रहा है। अगर आप इस महकमे के अधिकारियों को सुविधा नहीं देंगे तो दूसरा डिपार्टमेंट आप को खोलना पड़ेगा करप्शन रोकने के लिये। इसके लिये भी आप कोई डिपार्टमेंट बनाइये और यह देखिये कि कहां कहां करप्शन होता है, उसका पता लगाइये और फिर जो कुछ सुधार करना हो कीजिये इस सम्बन्ध में और साथियों ने बहुत कुछ कह दिया है। मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि पार्लियामेंटरी कमीशन या कमेटी आप बनाइये और जो कुछ सुधार आप इस में कर सकें और सुविधा इम्पलायीज को आप दे सकें वह अवश्व दीजिये।

इस प्रसंग में एक बात बरबस याद आती है। कुछ दिन पहले इस महकमे के

[श्री रामजी वर्मा]

लोगों ने अपनी बातें आप तक पहुंचाने के लिये एक छोटी सी हड़ताल की थी। उस को बहुत दिन हो गये। इसके पूर्व माननीय रफी साहब जब इस विभाग के इंचार्ज थे और हमारे नेता जयप्रकाश बाबू ने इस सवाल को उठाया था तो लोगों की आशायें बहुत बढ़ गई थीं और मालूम होता था कि यह सवाल हल हो जायगा। परन्तु अन्त में यह एक अप्रिय प्रसंग है कि बहुत आशायें उड़ा कर भी आप ने उनको अन्त में निराश कर दिया। बहुत छोटी सी उन की मांग थी और मैं सरकार से आज भी अर्ज करना चाहता हूँ कि इस की सुनवाई आप कर दीजिये, वह बहुत छोटी सी चीज है। इस से उन में उत्साह बढ़ेगा और अगर आप रोकते हैं तो यह एक गुनाह बेलज्जत होगा। इन को आप जरूर हड़ताल के समय की वेतन भी दे दीजिये।

मैं एक चीज और कहना चाहता हूँ। वह इस बहकमे के तार विभाग के सम्बन्ध में है। इस मुल्क से अंग्रेजी राज्य तो चला गया, लेकिन अंग्रेजी भाषा की गुलामी आज भी गांव गांव में लबी हुई है। अभी देहात में भी जो तार दिये जाते हैं वह अंग्रेजी में दिये जाते हैं। अंग्रेजों के जाने के बाद अंग्रेजी को रखने का मोह शहरों में भले ही हो, हमारी पार्लियामेंट में बैठने वाले कुछ साथियों में जरूर है और वह इस के लिये लड़ते हैं, लेकिन मुझे हैरत होती है जब ख्वामख्वाह आप देहाती लोगों पर भी अंग्रेजी भाषा लादे हुए हैं। वह इसे एक क्षण भी नहीं चाहते। हिन्दुस्तान के किसी कौने में जनता नहीं चाहती कि अंग्रेजी में तार भेज जायें। लेकिन आप उन पर इसे बरबस लादे हुए हैं। कृपा करके आप अंग्रेजी जल्द से जल्द हटाइये और इन तारों को हिन्दी में जाने दीजिये या और प्रान्तीय भाषाओं में जाने दीजिये।

मैं एक बात आप के सामने और बताना चाहता हूँ। दस दिन की बात है कि इलाहाबाद में एक साथी टैलिग्राफिक मनीआर्डर करने गये। उन्हें बताया गया कि हिन्दी में तार तो भेजा जा सकता है, लेकिन मनीआर्डर तार से हिन्दी में नहीं भेजा जा सकता। तीन घंटे तक हुज्जत करने के बाद उन को मजबूर किया गया कि अंग्रेजी में तार दें। लेकिन वह कुछ अकड़ के आदमी थे। तार देने के बाद भी उन्होंने पता लगाया और अन्त में बस्ता खोलने के बाद सरकारी आदेश मिला जिसके अनुसार मनीआर्डर भी तार द्वारा हिन्दी में भेजा जा सकता था। यह हुआ, मगर बेचारों को कितनी परेशानी उठानी पड़ी। आप के महकमे के लोगों को मालूम तक नहीं है कि आप के क्या आदेश हैं। जरा इस पर भी आप गौर कीजिये।

मैं एक बात आप से और ऐविएशन (नभश्चरण) के एयर मेल सर्विस (हवाई डाक सेवा) के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। हमारे साथियों ने इस सम्बन्ध में भी बहुत कुछ कह दिया है। मैं आप का ध्यान एक छोटी सी बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ।

एयर मेल सर्विस के दिल्ली से कलकत्ते जाने के दो रास्ते हैं, एक तो यहां से लखनऊ, लखनऊ से बनारस और पटना होते हुए और एक सीधा दिल्ली से कलकत्ता को है। मेरी आप से यह दर्खावस्त है कि आपने जो रेलवे की रिग्रूपिंग (पुनः वर्गीकरण) की है और छः जोन्स बनाये हैं उन में से एक का हैंडक्वार्टर आप ने गोरखपुर में बनाया है महज्ज यही एयरमेल सर्विस नहीं है। अगर इस लाइन को गोरखपुर से लाया जाये तो इस में आपकी कोई क्षति नहीं होगी। आप समझते होंगे कि गोरखपुर छोटी जगह है,

लेकिन मैं आप को बताऊं कि कमर्शियल और इंडस्ट्रियल दोनों प्वाइन्ट आफ व्यु (दृष्टिकोण) से उसका बड़ा महत्व है। गोरखपुर कमिश्नरी के अन्दर करीब पच्चीस मिलें हैं। यदि गोंडा को भी मिला दिया जाय तो मैं समझता हूँ कि करीब ३२ मिलें हो जायेंगी। तेल की मिल हैं, जूट की मिल हैं, आयरन फ्राउडरी भी बरहज में बनने ही वाली है, आप को ऐयर मेल स्टेशन बनाने में कोई असुविधा नहीं होगी क्योंकि गोरखपुर में एक बहुत शानदार एरोड्रोम भी है, और इंटरनेशनल प्वाइन्ट आफ व्यु से भी गोरखपुर के निकट कसिया बड़े महत्व की जगह है। इसलिये मेरी आप से दख्वास्त है कि यह जो लाइन जाती है उस को सीधे न भेज कर दस मिनट के लिए गोरखपुर में स्टेशन मान कर रोका जाय तो इस से जनता को बहुत फायदा होगा और आ.की भी कोई हानि नहीं होगी। इंडियन नेशनल एअरवेज की जो लाइन दिल्ली से कलकत्ते जाती है वह गोरखपुर के रास्ते से हो कर जा सकती है।

सूफ़ी मोहम्मद अकबर (जम्मू तथा काश्मीर) : भारत सरकार ने जम्मू तथा काश्मीर के राज्य में कई बहुत अच्छी सड़कें बनाई हैं, विशेष रूप से जम्मू को पठान कोट से मिलाने वाली ६० मील लम्बी सड़क भारत की सर्वोत्तम सड़कों में से है। भारत सरकार ने काश्मीर के नगरों और गांवों में बहुत से डाक और तार घर खोले हैं। वहां से भारत के लिए एक नियमित हवाई सर्विस भी है। रावी, चिनाव और उभय नदियों पर पक्के पुल भी बनवाये गये हैं।

श्रीमान्, काश्मीर में भारत सरकार ने जो यह उपरोक्त सुविधायें दी हैं वे वास्तव में सराहनीय हैं। ब्रिटिश काल में इन बातों की ओर बहुत कम ध्यान दिया गया

था। भारत सरकार ने काश्मीर के आर्थिक, सामाजिक व सांस्कृतिक जीवन में इन सुविधाओं को प्रदान करके बहुत कुछ उन्नति कर दी है। इसके लिए मैं उन को हार्दिक बधाई देता हूँ।

इन सब बातों के होते हुए भी, मैं एक कमी की ओर ध्यान आकर्षित करवाऊंगा। वह कमी यह है कि जाड़ों में बनीहाल दर्रा कई महीनों के लिए बन्द हो जाता है जिस से काश्मीर औ उसके सीमान्त प्रदेश जम्मू तथा शेष भारत से एक दम कट जाते हैं। इस के कारण लोगों को बहुत तकलीफ़ उठानी पड़ती है और उन्हें आर्थिक तथा वाणिज्यिक कठिनाइयां बहुत अधिक उठानी पड़ती हैं। सारे काश्मीर की दशा खराब हो जाती है। सब से बड़ी कठिनाई यह है कि वहां सामान ले जाना और वहां से लाना असम्भव हो जाता है। श्रीमान्, इस से न केवल लोगों की आर्थिक स्थिति ही बिगड़ती है, अपितु देश के सुरक्षा भी खतरे में पड़ जाती है। अतः यह आवश्यक है कि इस कमी को दूर किया जाये। बनीहाल दर्रे से ही काश्मीर की घाटी और जम्मू तथा शेष भारत के बीच सम्पर्क स्थापित होता है। इसे दूर करने का एक ही तरीका है और वह यह कि बनीहाल पहाड़ों में से होकर एक सुरंग खोदी जाये। इसके लिए चालू आयव्ययक में ही उपबन्ध हो जाना चाहिये। श्रीमान्, इस सुरंग के बन जाने से काश्मीर के जीवन में एक नया उत्साह पैदा हो जायेगा और वहां के लोग बहुत कुछ उन्नत हो सकेंगे। पाकिस्तान द्वारा अधिकृत काश्मीरी क्षेत्रों में रहने वाले एक तर्क यह भी रखते हैं कि भारत और काश्मीर को पूरे साल मिलाये रखने का कोई मार्ग नहीं है। इस चीज़ से उन लोगों की यह बेतुकी दलील भी खत्म हो जायेगी। मैं बाशा करता हूँ कि सरकार

[सूफ़ी मुहम्मद अकबर]

शीघ्र से शीघ्र इस दिशा में कदम उठायेगी। मुझे इतना ही कहना है।

संचरण मंत्री (श्री जगजीवन राम) :
मैं उन माननीय सदस्यों को बधाई देता हूँ जिन्होंने मेरे मंत्रालय की उसकी कार्य कुशलता के कारण प्रशंसा की है। विभाग के बारे में कुछ भिन्न मत भी प्रगट किये गये हैं जिन्हें मैं उचित समय पर लूंगा। जैसा कि ठीक ही कहा गया है, डाक व तार विभाग एक ऐसा विभाग है जिसे वाणिज्यिक विभाग कहा गया है, परन्तु वास्तव में इसे एक लोक हितकारी विभाग के रूप में काम करना होता है और यही सारी कठिनाई है। कुछ माननीय सदस्यों ने इस विभाग के लिये पृथक वित्तीय व्यवस्था के प्रश्न को उठाया है। उनका सुझाव है कि इसकी आय सामान्य आय से अलग कर देनी चाहिये जिससे कि ऐसे स्थानों पर भी, जहाँ कि नये डाक व तार घर खोलने में नुकसान होता हो, इन्हें खोलने के लिये सरकार के पास काफ़ी रूपया हो जाये। यह एक ऐसा प्रश्न है जिस के बारे में बहुत कुछ सोच विचार करना होगा; अतः मैं इस विषय पर कोई निश्चित उत्तर नहीं दे सकूंगा। मुझे इस बारे में माननीय वित्त मंत्री के साथ विस्तार पूर्वक परामर्श करना होगा।

एक लोक हितकारी विभाग होने के नाते, डाक व तार विभाग को यह देखना चाहिये कि डाक सुविधायें सारे देश को प्राप्त हों। इसके बावजूद भी कि विभाग ने बहुत से नये डाकखाने व तार घर खोल दिये हैं, अब भी ऐसे क्षेत्र हैं जहाँ मीलों तक यह सुविधायें नहीं हैं और लोग इनकी मांग कर रहे हैं। हर एक गांव एक डाकखाना चाहता है और यह मांग उचित ही है।

परन्तु हम डाकखानों की संख्या बढ़ाना ही चाहते हैं। हमारे लिये कुछ सीमायें या कठिनाइयां हैं। यह सीमायें केवल वित्तीय ही नहीं वरन् प्राकृतिक सीमायें भी हैं। ऐसे कई बड़े-बड़े क्षेत्र हैं जहाँ इतना विकास नहीं हुआ है कि डाक ले जाने वाला व्यक्ति वहाँ आ जा सके। कुछ दिन हुए मैं इस बात की जांच कर रहा था कि उड़ीसा के कुछ भागों में हम अभी तक अतिरिक्त विभागीय डाकखाने क्यों नहीं खोल सके हैं; मुझे पता लगा कि वहाँ जंगली जानवर भी इतने अधिक हैं कि कोई व्यक्ति उन क्षेत्रों में जाकर अपने प्राण खतरे में नहीं डाल सकता। इसलिये इन क्षेत्रों में डाक सम्बंधी व्यवस्था स्थापित करना संभव नहीं, भले ही हम इसके लिये वित्त का प्रबन्ध क्यों न कर लें। मैं यहाँ विस्तृत आंकड़े देना नहीं चाहता। यदि माननीय सदस्य उन्हें दी गई उस पुस्तिका को पढ़ें जिसमें डाक व तार विभाग की कार्यवाहियों की चर्चा है, तो उन्हें पता लगेगा कि ग्राम्य डाकखानों में कितनी अधिक वृद्धि हुई है। हमारे कार्यक्रम के अनुसार चालू वर्ष में हम २००० या अधिक जनसंख्या वाले शेष गांवों में डाकखाने खोल देंगे। यदि राज्य सरकारों और अन्य सम्बन्धित मंत्रालयों के सहयोग से उपरोक्त कठिनाइयां हट जाती हैं तो हम और आगे बढ़ सकते हैं और २००० से कम वाले गांवों में भी डाकखाने खोल सकते हैं।

टेलीफोन कार्यालयों के बारे में भी यही बात है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि अब भी कुछेक जिलों के प्रधान केन्द्र ऐसे हैं जहाँ टेलीफोन एक्सचेंज नहीं हैं। यह ठीक है। मेरा विचार है कि ४६ जिलों के प्रधान केन्द्र ऐसे हैं जहाँ टेलीफोन एक्सचेंज नहीं हैं या पब्लिक के लिये टेलीफोन करने की व्यवस्था नहीं है। परन्तु इसमें अधिकतर

प्रधान केन्द्र उन राज्यों में है जो पहले देशी रियासतें कहलाते थे और जो संघ में हाल ही में मिले हैं। श्री रघुबीर सहाय ने यू० पी० के अपने जिले का निर्देश किया था। शायद यू० पी० के इतने सारे जिलों में से एक तो उनके जिले में और दूसरे एक और जिले में टेलीफोन एक्सचेंज नहीं है। चालू वर्ष में हम इस बात का पूरा प्रयत्न करेंगे कि जिलों के प्रधान केन्द्रों में या तो एक टेलीफोन एक्सचेंज स्थापित हो जाये या पब्लिक के लिये टेलीफोन करने की व्यवस्था हो जाये।

इसके बाद, डाक व तार विभाग के कर्मचारियों की शिकायतों के बारे में कहा गया। जब मेरे माननीय मित्र श्री विट्टल राव इस विषय पर बोल रहे थे तो मैं सोच रहा था कि वह कुछ महत्वपूर्ण वाद-विषय उठायेंगे; परन्तु उन्होंने ऐसा नहीं किया। उन्होंने कहा कि कर्मचारियों की संख्या कम है जिसके कारण उन पर बहुत काम रहता है। उन्होंने इस बात की शिकायत की कि स्थान की कमी है और यह भी कहा कि उनके यहां जो डाकखाने हैं उन में फरनीचर भी टूटा हुआ है। यदि उन्होंने आयव्ययक देखा होता तो शायद वह कर्मचारियों की संख्या और स्थान की कमी की बात न उठाते।

स्थान की समस्या एक बहुत बड़ी समस्या है—विशेषतः उस विभाग के लिये जिसका कि कार्यक्षेत्र देश भर में फैला हो। स्पष्ट है कि स्थान के बारे में कठिनाई होगी।

हमारे कुछ डाकखाने बहुत समय पहले के बने हुए हैं। आप ज़रा ख्याल कीजिये कि उस ज़माने में डाक सम्बन्धी संचरण और डाकखानों में काम की क्या हालत होगी? साक्षरता बढ़ने से उद्योगों के विकास से

लोगों में इधर-उधर जाने की आदत से, हमारे संचरण सम्बन्धी कार्यों में बहुत वृद्धि हुई है। दुर्भाग्य से स्थान में इतनी वृद्धि नहीं हो सकी। यह सच है और मैं इसे मानता हूँ कि जब तक कार्यालयों में समुचित स्थान की व्यवस्था न होगी कर्मचारियों की कार्य-कुशलता पर इसका बराबर प्रभाव ही पड़ेगा। परन्तु साथ ही मैं यह भी देखता हूँ कि समस्या बहुत बड़ी है। गत कई वर्षों से—कहीं कहीं तो १०० वर्ष हो गये हैं—कार्यालयों का स्थान वही रहा है, हालांकि उस में वृद्धि होनी चाहिये थी। हम आयव्ययक में इस के लिये पूरी उदारता के साथ व्यवस्था करने की कोशिश कर रहे हैं, यद्यपि यह व्यवस्था हमारी ज़रूरतों के हिसाब से बहुत कम होगी।

कर्मचारियों के मकानों के बारे में भी यही बात है। ऐसे बहुत से कर्मचारी हैं जिन्हें हम मकान नहीं दे सके हैं, यद्यपि हमने इसके लिये आयव्ययक में कुछ उपबन्ध किया है। परन्तु मैं इस बात को मानता हूँ कि हमारी वर्तमान आवश्यकताओं की दृष्टि से यह बहुत कम है। अगले पांच वर्षों के लिये हमारी एक विकास योजना है। मैं इसका पूरा प्रयत्न करूंगा कि कार्यालयों का स्थान बढ़ाया जाये और कर्मचारियों के लिये भी मकानों की अधिक से अधिक व्यवस्था हो।

श्री विट्टल राव : वायदे तो बहुत किये जाते हैं मगर उन्हें पूरा करने में उतनी तत्परता नहीं दिखाई जाती है।

श्री जगजीवन राम : मैं नहीं कह सकता कि यह चीज़ हम पर लागू होती है या दूसरी ओर बैठे हुए सदस्यों पर। समय ही इसको बता सकेगा। जब तक कोई आदमी बराबर वायदे किये जाये और यह फ़िक्र न करे कि इन वायदों को उसे

[श्री जगजीवन राम].

पूरा भी करना है, तब तक तो वह वायदे किये चला जा सकता है। हमारी कठिनाई यह है कि हम वही वायदे करते हैं, जिनको हम समझते हैं, कि पूरा किया जा सकता है। इसीलिये मैं यह बात कह रहा हूँ कि हम जो कुछ भी व्यवस्था कर रहे हैं उसे हमारी थोड़ी सी जरूरतें ही पूरी होंगी। हम अपनी जिम्मेदारियां समझते हैं। हम जानते हैं कि जो वायदे हम करते हैं उन्हें हमें पूरा भी करना होगा। मुझे कर्मचारियों की कठिनाइयां मालूम हैं। मुझे पता है कि कुछ कार्यालय ऐसे हैं जहां स्थान की बहुत कमी है और कर्मचारी आसानी से चल फिर भी नहीं सकते। इस हालत को सुधारना है। इसमें समय लगेगा, चाहे हम इसके लिये पूरे पूरे प्रयत्न ही बयों न करें।

कर्मचारियों की कमी का जहां तक प्रश्न है, मैं सदन को विश्वास दिलाता हूँ कि हमारे खुद के हित में और विभाग की कार्य कुशलता के हित में, हमें कर्मचारियों की पर्याप्त संख्या की व्यवस्था करनी होगी। विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट के बारे में दो माननीय सदस्यों ने शिकायत की है और ठीक ही शिकायत की है। परन्तु मैं सदन को बता दूँ कि विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट की जांच हो गई है और उसके उन भागों को, जिनमें अतिरिक्त व्यय करने का प्रश्न नहीं है, क्रियान्वित किया जा चुका है। समिति की रिपोर्ट के अन्य भागों की भी विभाग द्वारा जांच हो गई है और वे अब सरकार के विचाराधीन हैं; मैं सदन को विश्वास दिला सकता हूँ कि इस विषय में शीघ्र ही निर्णय किया जाने वाला है।

जहां तक हिन्दी के तारों का प्रश्न है, मैं खुद इस विषय को काफी महत्व देता हूँ। हिन्दी के तारों के लिये तारघरों में

जो सुविधायें दी गई हैं उनके बारे में सूचना प्राप्त करने पर पता चलता है कि इसका परिणाम बहुत उत्साहजनक नहीं है। हमने कई स्थानों पर हिन्दी के तार भेजने की व्यवस्था की है इन तारों की फ्रीस भी काफी कम कर दी गई है परन्तु लोगों ने इस में विशेष रुचि नहीं दिखाई है। मैं सदन को विश्वास दिलाता हूँ कि तारघरों में हिन्दी का प्रयोग और अधिक बढ़ाने के लिये पूरा प्रयत्न किया जायेगा।

लाला अचिन्त राम (हिसार) :
तारों की फ्रीस कम कर दीजिये।

श्री जगजीवन राम : फ्रीस तो अंग्रेजी के तारों के आधार पर ही ली जाती है यानी एक शब्द के लिये एक आना। संयोजकों का कुछ भी नहीं लिया जाता। मैं माननीय सदस्यों के सुझावों को ध्यान में रखूंगा। हम इन तारों के बारे में सुविधायें तो शायद और दे सकते हैं परन्तु फ्रीस में कमी करना, मेरे विचार में, सम्भव नहीं हो सकेगा।

मैं समझता हूँ कि डाक व तार विभाग के बारे में यही बातें उठाई गई थीं। एक या दो बातें और कह दूँ। वर्दियों के बारे में कहा गया था कि ये देर से मिलती हैं। गर्मियों की सर्दियों में मिलती हैं और सर्दियों की गर्मियों में। यह भी कहा गया कि वर्दियां ठीक सिली नहीं होतीं। मैं नहीं जानता कि देर से वर्दियां मिलने की बात कहां तक सही है। परन्तु मैं स्वयं इस बात पर विचार कर रहा हूँ कि इन वर्दियों के बनाने का काम एक ही स्थान पर न रख कर भिन्न भिन्न स्थानों में बांट दिया जाये जिससे कि वर्दियां समय पर मिल सकें और पहनने वाले के लिये सिल भी ठीक सकें।

इससे अधिक मैं इस समय इस मामले पर नहीं कह सकता ।

कर्मचारियों को जो कष्ट हैं उन के बारे में, मैं यहां बता देना चाहता हूं कि मेरा सदा यह प्रयत्न रहेगा कि विभाग के कर्मचारियों को अधिक से अधिक सुविधायें प्राप्त हों । यहां मेरे पास उन सुविधाओं के बारे में कुछ आंकड़े हैं जो हम डाक व तार विभाग के कर्मचारियों को दे रहे हैं । उन पर जो रूपया खर्च हो रहा है उसके आंकड़े भी मौजूद हैं । मैं इन्हें पढ़ कर सुनाना नहीं चाहता । मैं स्वयं अनुभव करता हूं कि ये सुविधायें अर बढ़ाई जायें । हमारे यहां कई कैंटीन (उपहारगृह) हैं । मैं आंकड़े इसलिये नहीं बता रहा हूं कि यह उस पुस्तिका में मौजूद हैं जो बांटी गई हैं । हम डाकियों की सहकारी सभाओं की संख्या बढ़ा सकते हैं जिससे मेरे मित्र श्री रामदास को र्दियां देर से मिलने की शिकायत नहीं रहेगी । यह काम डाकियों की सहकारी सभायें संभाल सकती हैं । परन्तु इन सब बातों में समय लगेगा ।

आज जब मैं यह देखता हूं कि डाक व तार कर्मचारियों के संघ आवश्यकता से अधिक हैं तो मुझे कुछ दुख सा होता है, इसलिये नहीं मुझे इतने सारे संघों से निबटना होगा बल्कि इसलिये कि इन कार्मिक संघों में इतनी अधिक प्रतिद्वंदिता है कि एक संघ जो मांग करता है, दूसरा संघ फौरन ही उसको काट कर देता है । इसलिये उनके स्वयं के हित में यही ठीक होगा कि वे अपना एक संघ बनायें जिससे कि उनकी शक्ति बढ़े और जब भी उन्हें सरकार से कुछ मांग करनी हो तो उनकी आवाज़ में अधिक बल हो । ऐसा करने से वे एक दूसरे के लिये कुछ क्रियात्मक कार्य भी कर सकेंगे । डाक व तार संघों को इस बात पर

गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये कि क्या उनका केवल यही काम है कि अपने कर्मचारियों की शिकायतें सरकार के सामने रखें या उन्हें कुछ क्रियात्मक कार्य भी करन चाहियें जिनसे कर्मचारियों की दशा में अन्य प्रकार से उन्नति भी हो । यह तब ही हो सकता है जब संघों की संख्या कम हो । उनमें प्रतिद्वंदिता न हो, और वे अपनी मांग कर्मचारियों के कल्याण को और उनकी सदस्यता बढ़ाने को दृष्टि में रख कर प्रस्तुत करें । उन्हें बिल्कुल कार्मिक संघों के आधार पर ही कार्य नहीं करना चाहिये । अतः मैं यह सुझाव पूरी सद्भावना के साथ कर रहा हूं ।

निस्सन्देह, वर्तमान प्रसंग में, एक नियोजक के लिये यही अधिक लाभप्रद है कि संघों की संख्या—प्रतिद्वंदी संघों की संख्या—अधिक से अधिक हो । इसलिये, यदि मैं केवल एक नियोजक के रूप में ही कार्य करूं तो मुझे तो अधिक से अधिक संघों के होने में ही फ़ायदा है जिससे मैं एक संघ को दूसरे से हमेशा लड़वाता रहूं । परन्तु मैं ऐसा नहीं चाहता । मैं चाहता हूं कि डाक व तार विभाग के कर्मचारियों का एक सच्चा संघ बने । इन कर्मचारियों के संघों का संगठन करने वाले नेताओं को इस बात पर विशेष ध्यान देना चाहिये और सोचना चाहिये कि क्या यह उनके हित में नहीं है कि संघों की संख्या कम हो—यह संघ चाहे कार्य-आधार पर हों या प्रदेश-आधार पर—और इन संघों में सदस्यों की संख्या अधिक हो जिससे उनकी शक्ति में वृद्धि हो । डाक व तार विभाग के बारे में मैं इतना ही कहूंगा ।

अब मैं असैनिक नभश्चरण के बारे में कुछ कहूंगा और इस सिलसिले में मैं अपने मित्र श्री जयपाल सिंह की बातों का विशेष निर्देश करूंगा जो दिल्ली उड्डयन

[श्री जगजीवन राम]

क्लब के प्रधान हैं। उन्होंने सरकार की कटु शब्दों में आलोचना की है। मैं उन्हें उसी प्रकार से जवाब नहीं दूंगा। मैं जानता हूँ कि उन्होंने ऐसा क्यों किया। दुर्भाग्य से वह एक ऐसी जगह के उद्भयन क्लब के प्रधान हैं जो अभी कुछ समय पहले तक 'केन्द्रीय प्रशासित क्षेत्र' था। उनको जो निराशा हुई है उसका मुख्य कारण यह है कि वह उस उद्भयन क्लब के प्रधान हैं जो दिल्ली में स्थित है जहां शिली सरकार से कोई अर्थ सहायता या अनुदान उपलब्ध नहीं है। उन्होंने अत्रैतिक नभश्चरण विभाग की नीति और संचालन की आलोचना की है। उन्होंने कहा है कि एक शैर टैकनिकल संचालक की नियुक्ति के समय से अत्रैतिक नभश्चरण विभाग को दशा बिगड़ती गई है और इस समय में दुर्घटनाएँ भी बहुत हुई हैं। वह इससे आगे बढ़ गये। मैं तो सोच रहा था कि शायद वह कुछ जिम्मेदारी से बोल रहे हैं मगर उन्होंने इन सारी दुर्घटनाओं का दोष अत्रैतिक नभश्चरण विभाग पर ही रख दिया। मैं उनका भाषण बहुत सावधानी से सुन रहा था और सोच रहा था कि शायद वह कुछ उदाहरण देंगे जिन से पता लग सकेगा कि हाल ही की इन दुर्घटनाओं के होने में अत्रैतिक नभश्चरण विभाग की कहां तक गलती या ढिलाई थी। परन्तु उन्होंने ऐसा कोई उदाहरण नहीं दिया।

उन्होंने न केवल यही कहा कि विभाग ही इन दुर्घटनाओं के लिये उत्तरदायी है और कोई ऐसा उदाहरण नहीं दिया जिस से, प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप में, इन में से किसी दुर्घटना का सम्बन्ध स्थापित किया जा सके।

इतना ही नहीं। इन दुर्घटनाओं की जांच केवल मंत्रालय के अधिकारियों

द्वारा ही नहीं हुई है। दिल्ली की हाल ही की दुर्घटना की भारत की उच्चतम न्यायालय के एक न्यायाधीश द्वारा जांच की गई थी और उन्होंने क्या पता लगाया? क्या जांच की रिपोर्ट में कहीं पर भी उन्होंने यह कहा है कि यह दुर्घटना संबंधित मंत्रालय या विभाग की किसी गलती या ढिलाई के कारण हुई है? ऐसा कहीं नहीं कहा गया है। इतनी जल्दी जल्दी दुर्घटनाओं के होने पर मूझे खेद है और हर व्यक्ति को खेद होगा। अन्य उन्नत देशों में दुर्घटनाओं के चक्कर से मुकाबला करके तो धीरज नहीं बंधाया जा सकता। इंग्लैंड या अमरीका में दुर्घटनाओं के आंकड़ों से मुकाबला करके इस मनोवैज्ञानिक भय को दूर नहीं किया जा सकता। हालांकि मेरे पास आंकड़े हैं मगर मैं उन को पढ़ कर नहीं सुनाऊंगा। मैं यह पढ़ कर बता सकता हूँ कि हवाई कम्पनियों के जीवन में दुर्घटनाओं का एक चक्कर सा आता है और उस के लिये कोई युक्तियुक्त कारण देना बहुत कठिन होता है; संभव है यही बात इन दुर्घटनाओं के बारे में भी कही जा सकती हो। परन्तु मैं ऐसा नहीं कर रहा। दुर्भाग्य से उन जहाजों के चालक अब जीवित नहीं हैं। जो भी व्यक्ति इन दुर्घटनाओं के कारणों की जांच करता है, उसे परिस्थितिक साक्ष्य या निष्कर्षों पर ही निर्भर होना पड़ता है। इससे अधिक कुछ नहीं। दुर्घटना का वास्तविक कारण बतलाने की स्थिति में कोई नहीं होता। हाल की जांच में भी उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश महोदय ने अपनी रिपोर्ट में बड़ी सावधानी से काम लिया है यद्यपि उन्होंने कुछ कारण ज्ञात करने की कोशिश की है। चूंकि उनके पास विश्वासनीय तथ्यों की कमी थी इसलिये उन्होंने स्पष्ट या अन्तिम रूप से यह नहीं कहा है कि इस दुर्घटना का कारण यह

हैं। अन्ततः हम मानवी निर्बलता पर ही पहुँचते हैं। मैं इस बात की पूरी तरह जांच करता रहा हूँ कि क्या कोई ऐसी बात है जिसका हमारे असैनिक नभश्चरण संचालक से सीधा सम्बन्ध हो सकता है या जिसका प्रबन्धकर्त्ताओं से अथवा अनुभव के अभाव से या उड्डयन घंटों की अपर्याप्त संख्या से या चालकों की थकान से या कम्पनी के बन्धकों के दोष से सीधा सम्बन्ध हो सकता है। चालकों की योग्यताओं के बारे में मैंने पूरी पूरी जांच की है। मैं इस समय इन दुर्घटनाओं का अपने विभाग की या कम्पनी की किसी प्रकार की ढिलाई से सीधा सम्बन्ध स्थापित नहीं कर सकता। दुर्भाग्य से यह दुर्घटनायें घटी हैं; हमें अब भविष्य के लिए ऐसे कदम उठाने हैं जिन से इन दुर्घटनाओं से बचा जा सके। यही मैं करन जा रहा हूँ।

उड्डयन क्लबों के बारे में भी कहना चाहता हूँ। उड्डयन क्लब लोगों में उड्डयन के प्रति रूचि उत्पन्न करने के लिये आरंभ किये गये थे और हम इसे प्रोत्साहन देते रहे हैं। मैं इस विषय में विस्तृत रूप से कुछ कहना नहीं चाहता। उस पुस्तिका में, जिसे परिचालित किया गया है, यह सब दिया गया है। कई अवसरों पर हमने बताया है कि हम उड्डयन क्लबों को किस आधार पर अनुदान तथा सहायता देते हैं। अन्य राज्यों में उड्डयन क्लबों को केन्द्रीय सरकार से तथा राज्य सरकार से भी सहायता मिली है। दुर्भाग्य से, चूँकि दिल्ली एक केन्द्रीय प्रशासित क्षेत्र में स्थित है, इसलिये उसे केवल केन्द्रीय सरकार से ही सहायता मिल सकती है, राज्य सरकार से नहीं। इसी कारण दिल्ली उड्डयन क्लब के प्रधान और सदस्यों को वित्तीय कठिनाई हुई है। हमने उनको उदार हो कर सहायता दी है। और पिछले तीन सालों में

जब जब वे हमारे पास आये हम न उन्हें अतिरिक्त सहायता दी है। इस साल भी वे हमारे पास आये हैं और निस्सन्देह मैं उनकी प्रार्थना पर सहानुभूति पूर्वक विचार करूँगा। परन्तु मैं अपने मित्र श्री जयपाल सिंह से यह कह देना चाहता हूँ कि हवाई कम्पनियों के लिये चालकों या क्लास 'ए' के चालकों को तैयार करने में उड्डयन क्लबों की नीति उद्देश्यरहित रही है। चूँकि इस सहायता की कुछ हद तक सम्बन्ध इन प्रशिक्षणार्थियों के उड्डयन घंटों से है, कुछ उड्डयन क्लबों द्वारा प्रशिक्षणार्थियों की, उन्हें इस बात का विश्वास दिलाकर कि लाइसेंस मिलते ही उन्हें ८०० रु० या १००० रु० की नौकरी मिल जायेगी, संख्या बढ़ाने का प्रयत्न किया गया है जिसका नतीजा यह हुआ है कि चालकों की संख्या बहुत हो गई है। हमारी आँर देश की हवाई कम्पनियों की जरूरतों की अपेक्षा से संख्या बहुत अधिक है। यदि इन चालकों को आज नौकरी नहीं मिल रही है तो उड्डयन क्लबों पर ही इसकी जिम्मेदारी है। मेरे पास आंकड़े हैं परन्तु मैं उन्हें पढ़ कर सुनाना नहीं चाहता। मुझे मालूम है कि जब कि इलाहबाद में सरकार द्वारा चलाये गये प्रशिक्षण केन्द्र से लगभग ६ चालक निकले हैं उड्डयन क्लबों से एक वर्ष के अन्दर १९६ चालक निकले हैं जो हमारी जरूरतों से कहीं ज्यादा हैं। इस समय मैं इससे अधिक कुछ कहना नहीं चाहता मैं इन उड्डयन क्लबों के और उन में चालकों के प्रशिक्षण के प्रश्न पर पूर्ण गम्भीरता से विचार कर रहा हूँ। मैं चाहता हूँ कि चालकों का प्रशिक्षण उचित आधार पर हो जो हमारी आवश्यकताओं के अनुसार हो ताकि मध्य श्रेणी की जनता के उस वर्ग के लोगों में बेकारी न रहे जो एक बहुत मंहगे प्रशिक्षण के बाद और अपनी सारी धन दौलत लगा कर लाइसेंस प्राप्त करते हैं। चूँकि

[श्री जगजीवन राम]

उड्डयन क्लबों का सारा प्रश्न एक समिति को सौंप दिया गया है जिसमें उड्डयन क्लबों के समर्थकों के प्रतिनिधि हैं जो यह चाहते हैं कि उड्डयन क्लब बिल्कुल स्वतंत्र हों और सरकार का उन पर ज़रा भी नियंत्रण न हो, इसलिये मैं इस मामले को इस समिति पर ही छोड़ता हूँ। उस समिति की रिपोर्ट आने पर ही मैं कुछ निश्चय करूँगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। निस्सन्देह हमारे नागरिक उड्डयन के महासंचालक एक गैरटेकनिकल व्यक्ति हैं। यही एक ऐसा देश नहीं है जहाँ कि नागरिक उड्डयन का महासंचालक गैरटेकनिकल व्यक्ति है। अन्य देशों में भी ऐसा है। इंग्लैंड और अमरीका में महासंचालक गैरटेकनिकल व्यक्ति हैं। यह तो एक बिल्कुल प्रशासनिक कार्य है और यदि महासंचालक को टेकनिकल परामर्शदाता दे दिया जाए तो इस प्रकार का कोई डर नहीं होना चाहिये कि एक गैरटेकनिकल महासंचालक अपना कार्य ठीक प्रकार से नहीं कर सकेगा। हर एक टेकनिकल विभाग के अध्यक्ष के पद पर आप केवल टेकनिकल व्यक्ति की ही नियुक्ति नहीं कर सकते क्योंकि उसका अधिकतर कार्य ज्ञान से सम्बन्धित होता है।

असैनिक नभश्चरण ओर उड्डयन क्लबों के बारे में हमारी निश्चित नीति यही है कि असैनिक नभश्चरण को प्रोत्साहन दिया जाय। श्री जयपाल सिंह ने सुझाव दिया कि नागरिक उड्डयन रक्षा मंत्रालय को दे दिया जाय। उन्होंने यह भी कहा कि इन दो मंत्रालयों में हमेशा झगड़ा रहता है। पहले तो, मैं यह बता दूँ कि यह बात बिल्कुल गलत है कि इन दो मंत्रालयों में झगड़ा है। हमने अपनी ऐसी ध्यवस्था कर रखी है जिससे दोनों मंत्रालयों में पूरे सहयोग से

काय होता है। श्री जयपाल सिंह इस बात को मानेंगे कि यदि हम चाहते हैं कि इस देश में नागरिक उड्डयन उन्नति करे, कि असैनिक नभश्चरण देश की दूसरी रक्षा-पंक्ति बने और बाह्य एवं आन्तरिक सकट के समय वह संचरण का साधन बने, ता, जैसा अन्य देशों में हुआ है, हमें उसे अपने ही तरीके पर विकसित करना होगा।

श्री जयपाल सिंह: मैं ने यह पूछा था कि उन उड्डयन क्लबों को अर्थ सहायता क्यों दी जाती है जो जरूरतमन्द नहीं हैं और मैंने यह भी पूछा था कि 'कर्टिस कमान्डोज़' का क्या हुआ।

श्री जगजीवन राम: मुझे खेद है कि मैं उस बात को भूल गया। उड्डयन क्लबों के बारे में मैं उससे अधिक कुछ नहीं कहना चाहता जो मैं पहले कह चुका हूँ। जहाँ तक 'कर्टिस कमान्डोज़' का प्रश्न है, पहले तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस मामले का संचरण मंत्रालय से कोई सम्बन्ध नहीं है। वे इस समय निर्माण, गृह व्यवस्था और रसद मंत्रालय के पास हैं। इन 'कर्टिस कमान्डोज़' को बेचने के लिये, उन्होंने विज्ञापन दे दिया है। यह तो एक पुरानी बात है जिस पर मैं इस समय कुछ नहीं कहना चाहता। शायद श्री जयपाल सिंह का मालूम है कि उन्हें किस प्रकार बेचा गया था और किस प्रकार वह आदमी बाद में मुकर गया। अब फिर से उनके बारे में विज्ञापन दे दिया गया है और उन्हें बेच दिया जायगा। कम से कम, मेरे मंत्रालय का इससे कोई सम्बन्ध नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: अब मैं कटौती प्रस्तावों को सदन के समक्ष मतदान के लिए प्रस्तुत करूँगा।

कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये और
अस्वीकृत हुए

अध्यक्ष महोदय : अब मैं मांगों पर
मत लूंगा। प्रश्न है कि :

“३१ मार्च १९५३ को समाप्त होने वाले वर्ष में आदेश पत्र के स्तम्भ दो में उल्लिखित मांग संख्या ५, ६, ७, ८, ९, १०, १०५, १०६, और १०७ के निमित्त, जो व्यय होगा उसकी पूर्ति के लिये उक्त आदेश पत्र के स्तम्भ तीन में तदनुरूप दिखाई गई अन्यान्य परिमाण तक की राशिवां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सदन यातायात मंत्रालय की मांगों पर चर्चा करेगा।

मांग संख्या ८९

यातायात मंत्रालय— २२,२३,००० रुपये

मांग संख्या ९०

पत्तन तथा पौत मार्ग
प्रदर्शन— ४६,०५,००० रुपये

मांग संख्या ९१

प्रकाश स्तम्भ तथा प्रकाश
पौत— २९,०६,००० रुपये

मांग संख्या ९२

केन्द्रीय सड़क निधि—
३,६७,६५,००० रुपये

मांग संख्या ९३

संचरण (राष्ट्रीय राजमार्गों
सहित)— २,९८,७९,००० रुपये

मांग संख्या ९४

यातायात मंत्रालय के अन्तर्गत
फुटकर व्यय— १,५१,००० रुपये

मांग संख्या १२७

पत्तनों पर पूंजी
व्यय— १,७०,००,००० रुपये

मांग संख्या १२८

सड़कों पर पूंजी व्यय —
४,५५,२०,००० रुपये

मांग संख्या १२९

यातायात मंत्रालय सम्बन्धी अन्य
पूंजी व्यय— ७८,९९,००० रुपये

इति

श्री रामजी वर्मा : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“‘यातायात मंत्रालय’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये को कटौती की जाय।”

राष्ट्रीय राजपथों का निर्माण

श्री एन० पी० दामोदरन (तेलिचरी) :
मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“‘संचरण (राष्ट्रीय राजपथों सहित)’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाय।”

हिमालय क्षेत्र में राष्ट्रीय राजपथ

श्रीमती कमलेन्दुमती शाह (जिला गढ़वाल—पश्चिम व जिला टिहरी गढ़वाल व जिला बिजनौर—उत्तर) : मैं प्रस्ताव करती हूँ कि :

“‘संचरण (राष्ट्रीय राजपथों सहित)’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये की कटौती की जाये।”

यातायात सम्बन्धी सामान्य नीति

सरदार हुक्म सिंह (कपूरथला-भटिंडा) :
मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

[सरदार हुक्म सिंह]

“यातायात मंत्रालय’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये को कटौती की जाये।”

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण

सरदार हुक्म सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“‘यातायात मंत्रालय’ सम्बन्धी मांग में १०० रुपये को कटौती की जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : इन मांगों और कटौती प्रस्तावों पर अब सदस्यगण चर्चा कर सकते हैं।

श्रीमती कमलेन्दुमती शाह : सबसे पहले मैं उस जिले के बारे में कहूंगी जिसका मैंने चुनाव के जमाने में दौरा किया था।

मैं यह निश्चित रूप से कह सकती हूँ कि जहाँ तक कठिनाइयों और पिछड़ेपन का प्रश्न है इस जिले के मुक्ताबले में कोई दूसरा जिला नहीं हो सकता। चुनाव के समय अपने दौरे में मुझे वहाँ के लोगों के साथ उठने बैठने और खाने पीने का मौका मिला। तब मैंने देखा कि उन बेचारों को क्या तकलीफें हैं। मुझे खेद है कि मैं उन लोगों की प्रतिनिधि हूँ क्योंकि उनकी प्रतिनिधि होते हुए भी मैं उनके लिए कुछ कर सकने में असमर्थ हूँ। जब तक उनकी आवाज़ सुनी नहीं जाती तब तक मैं यह अपना कर्तव्य समझती हूँ कि उनकी कठिनाइयाँ यहाँ सामने रखूँ।

उस प्रदेश में लोगों की तकलीफों की ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है और खतरा इस बात का है कि उन्हें कहीं पूरी तरह से भुला नहीं दिया जाये। वहाँ की सड़कों का हाल बहुत बुरा है। मैं वहाँ इस स्याल से चली थी कि अधिकतर सड़क ढंडियों या घोड़े पर कहेगी परन्तु मुझे ज्यादातर पैदल ही चलना पड़ा क्योंकि वहाँ

की सड़कों एक फुट से ज्यादा चौड़ी नहीं थीं। यदि हमारी सड़कों की यह दशा रहेगी तो गांव वाले इस बात की आशा कैसे कर सकते हैं कि बाहर की प्रगतिशील दुनियाँ से उन्हें सहायता मिलेगी। बहुत से स्थानों में नमक जैसी साधारण वस्तु नहीं मिलती पीने का पानी भी कई जगह उपलब्ध नहीं होता। कोई बात बढ़ा कर नहीं कह रही हूँ। कोई भी व्यक्ति वहाँ जाकर इस दशा को देख सकता है। मुझे यह कहने में गर्व होता है—और कोई भी इस बात को मना नहीं कर सकता—कि गढ़वाल के सैनिक भारत में ही नहीं सारी दुनियाँ में अपना सानी नहीं रखते। मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि वे इन लोगों के लिए अच्छी परिस्थितियाँ उत्पन्न करें जिससे कि वे उन्नति कर सकें।

इन लोगों के प्रतिनिधि होने के नाते हमारा यह कर्तव्य है कि हम आपके सामने वहाँ की वास्तविक स्थिति रखें। हमारा सरकार से अनुरोध है कि वहाँ का हालत पर उचित ध्यान दिया जाये। वहाँ के लोग जानवरों से बुरा जीवन व्यतीत कर रहे हैं। अतः मैं सत्तारूढ़ दल को अपने वचन का स्मरण कराऊंगी और कहूंगी कि हिमालय-क्षेत्र में से होकर गंगा और जमुना के किनारे एक सड़क बनाई जाये। यही कदम उठाकर, कार्यवाही शुरू की जाये जिससे वह जिला अन्य जिलों की भाँति उन्नति कर सके।

यह कहना ठीक नहीं होगा—जैसा कि चुनाव से भी प्रगट हो गया है कि महाराजा के राज्य में दशा इससे भी बुरी थी। अगर यह सच भी हो तो भी इससे काम नहीं चलता। यदि हम अपने गांवों में पूरी संचरण-व्यवस्था कर दें और वहाँ बिजली का भी प्रबन्ध कर दें तो उनकी बहुत कुछ तरक्की हो सकेगी।

मैं सरकार से आशा करती हूँ कि वह इस मामले पर शीघ्र कदम उठायेगी।

श्री एम० डी० जोशी (रत्नागिरी दक्षिण) : यातायात की चार शाखाएँ हैं—रेल, सड़क, जहाज और वायुयान। रेलों के बारे में तो सदन में पहले काफ़ी कहा जा चुका है। मैं केवल समुद्री परिवहन या तटीय परिवहन के बारे में ही कहूँगा। कोलाबा और रत्नागिरी जिलों में, कोलाबा के एक-दो तालुकों को छोड़कर, संचरण और यातायात की व्यवस्था बड़ी शोचनीय है। रत्नागिरी जिले की दशा तो बहुत ही बुरी है। वहाँ कोई रेलवे है न कोई राष्ट्रीय राज-पथ। केवल एक प्रान्तीय सड़क है जो बम्बई से गोआ जाती है और जो वास्तव में ब्रैल-गाड़ियों के लिये बनाई गई थी। कोलाबा और रत्नागिरी जिले के लोग अपने रोज़गार तथा अन्य सुविधाओं के मामले में बम्बई शहर पर निर्भर करते हैं। इसीलिये हमें बम्बई अवश्य आना जाना पड़ता है। हमें बम्बई समुद्री मार्ग से जाना पड़ता था क्योंकि १९४० तक कोई अच्छी सड़क वहाँ के लिये नहीं थी। ब्रिटिश सरकार के ज़माने में यह जिले हमारे यहाँ के नेताओं को नज़रबन्द करने के काम में लाये जाते थे। चूँकि रत्नागिरी सब जगहों से कटा हुआ था—वहाँ किसी प्रकार के संचरण का उचित व्यवस्था नहीं थी—इस लिये सब तरह के “खतरनाक” लोगों को वहाँ लाकर बन्द कर दिया जाता था। पुराने ज़माने में तो यह बात चल सकती थी परन्तु अब नहीं चलनी चाहिये। यह एक काफ़ी बड़ा क्षेत्र है जो ३५० मील लम्बा और तीस चालीस मील चौड़ा है। अतः इसकी उपेक्षा करना उचित नहीं।

जहाँ तक परिवहन का प्रश्न है, हम मुख्यतः समुद्री मार्ग पर निर्भर करते हैं। यह समुद्री मार्ग वर्ष १८७५ से चालू हुआ था जब बम्बई स्टीम नैवीगेशन कम्पनी

स्थापित हुई थी। यद्यपि यह कम्पनी बरसों काम कर रही थी, इस ने तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधाओं की ओर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया। कई वर्ष बाद कुछ और कम्पनियों ने, जैसे स्वदेशी कम्पनी, दी इंडियन को-ओपरेटिव नैवीगेशन कम्पनी ने भी अपने जहाज चलाये पर किसी ने भी इन यात्रियों की ओर ध्यान नहीं दिया। इस के बाद सर्वशक्तिमान सिन्धिया स्टीम नैवीगेशन कम्पनी आई जिसने धीरे-धीरे सारी कम्पनियों को अपने कब्जे में कर लिया। लोगों को इस कम्पनी से बहुत निराशा हुई क्योंकि इसने किराया एक रुपये छः आने से एक दम ५ रुपये कर दिया। इस का बहुत कुछ विरोध किया गया। हम से कहा गया कि लड़ाई के जमाने में कम्पनी को छेड़ना ठीक नहीं। लेकिन १९४९ में फिर यह किराया ५ रु० से ७½ रुपये कर दिया गया। इस पर भारत सरकार के वाणिज्य विभाग से शिकायत की गई और इस मामले की जांच की गई। उस जांच का आखिर क्या हुआ, यह कुछ पता नहीं। हम ने सुना है कि उनकी एक सिफारिश यह भी थी कि किराया कम किया जाय। कम्पनी ने अब अपना किराया ८½ प्रतिशत कम किया है। मैं माननीय यातायात मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि इस समिति की रिपोर्ट अब तक क्यों प्रकाशित नहीं हुई है और उसकी सिफारिशों को क्यों नहीं बताया गया है?

डेक यात्रियों यानी तीसरे दर्जे के यात्रियों की ओर बहुत सी कठिनाइयाँ हैं। शायद ऐसा समझा गया होगा कि चूँकि कोंकण एक अज्ञात सा प्रदेश है अतः इस के बारे में कोई विशेष चिन्ता न की जाय। वर्ष १९५० में सरकार ने एक ‘डेक यात्री समिति’ बनाई थी। इस की रिपोर्ट सरकार के विचाराधीन है। इस समिति ने

[श्री एम० डी० केशी]

एक बड़ा महत्वपूर्ण सुझाव दिया है कि डेक यात्री को आठ वर्ग फुट तो अपने लिए उठने बैठने का स्थान (फ्लोट स्पेस) और चार वर्ग फुट खुला स्थान (एयरिंग स्पेस) दिया जाना चाहिए। परन्तु अभी तक सि.कारिश को कार्यान्वित नहीं किया गया है।

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

मैं माननीय यातायात मंत्री से निवेदन करूंगा कि कोंकण में यात्रियों की सुविधाओं के लिए एक स्थाई समिति बना दी जाये।

अब मैं थोड़ा राष्ट्रीय राजपथों के बारे में कहूंगा। मुझे पता नहीं कि वहां एक रेलवे लाइन बनाने की योजना के बारे में सरकार क्या कर रही है। परन्तु मैं मंत्री महोदय से यह अवश्य कहूंगा कि वहां एक राष्ट्रीय राजपथ का निर्माण किया जाये जिस की बहुत आवश्यकता है।

छोटे पत्तनों का जहां तक सम्बन्ध है सरकार को चाहिये कि इन सारे पत्तनों का उचित रूप से विकास करे और कुछेक पत्तनों को, जो वास्तव में इस योग्य हैं बड़े पत्तनों में परिवर्तित करे। इन छोटे पत्तनों में कहीं कहीं रेत इकट्ठी हो जाती है जिस से बहुत बाधा पड़ती है इसकी भी पूरी व्यवस्था की जानी चाहिए। अन्त में, मैं सरकार से यह निवेदन भी करूंगा कि रत्नागिरी में एक हवाई अड्डा खोला जाये। इसकी भी वहां बहुत जरूरत है। रक्षा और हवाई व्यापार की दृष्टि से भी एक हवाई अड्डा खोला जाना आवश्यक है।

श्री वैलायुधन (क्विलोन व मावेलिककरा
—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : जहां तक

राष्ट्र निर्माण कार्यक्रम का सम्बन्ध है, परिवहन का विषय क बहुत ही महत्वपूर्ण एवं आवश्यक विषय है। राज्यों और केन्द्र के आयव्ययकों को देखने से पता चलता है कि परिवहन को जो धनराशि दी गई है वह अन्य बातों के लिए दी गई राशियों के मुकाबले में बहुत ही थोड़ी है। इस से पता चलता है कि सरकार द्वारा इस विषय की ओर उचित ध्यान नहीं दिया जा रहा है। रेलवे के बाद सब से महत्वपूर्ण परिवहन सड़क परिवहन ही है। इस वर्ष आय-व्ययक में हम ने इस के लिए ६.५ करोड़ रुपये की व्यवस्था की है। जिस में से ५ करोड़ राष्ट्रीय राजपथों के लिए है। राष्ट्रीय राजपथों का जहां तक प्रश्न है, सुनने में तो यह बहुत बड़ी चीज लगती है परन्तु वास्तव में इन राजपथों की दशा बहुत बुरी है। त्रावणकोर-कोचीन के लिए बर्तमान आयव्ययक में सरकार ने चार लाख रुपये का प्रबन्ध किया है। मुझे पता चला है कि त्रावणकोर-कोचीन राज्य केन्द्रीय सरकार से और अधिक रुपये की मांग कर रहा है।

इसके बाद मैं जहाज-निर्माण उद्योग को लेता हूं। पुराने जमाने में हमारे यहां बहुत सारे जहाज थे और हमारा समुद्री बेड़ा बहुत शक्तिशाली था। परन्तु आज हालत बिल्कुल दूसरी है। सरकार ने देश में जहाज निर्माण उद्योग की उन्नति के लिए क्या किया है? कुछेक मामलों में तो सरकार ने बिल्कुल धांधली बाजी से काम किया है। विशाखापटनम् के जहाजी यार्ड को देख कर मुझे पता लगा कि सरकार ने सिन्धिया स्टीम नौवीगेशन कम्पनी के साथ मिल कर करोड़ों रुपया बर्बाद किया है। भारत सरकार ने १९४९ में इस यार्ड को खरीदने का इरादा किया और

इसकी कीमत आंकने के लिये एक फ्रांसीसी फर्म को बुलाया। सिन्धिया कम्पनी ने भी खर्च को दृष्टी में रखते हुए कम्पनी को चलाने की असमर्थता प्रगट की। उस समय जो कीमत आंकी गई थी वह चार या पांच करोड़ रुपये थी। परन्तु सरकार ने उस समय क्या किया? १९५० में सरकार ने अपना विचार बदल डाला और इस यार्ड को सिन्धिया कम्पनी के पास ही रहने दिया। कम्पनी को तीन जहाज बनाने के लिये ५८ रुपये का आर्डर दिया गया। बाद में तीन और जहाज बनाने के लिये भी आर्डर दिया गया। सरकार ने जहाज-रानी के लिये एक महा संचालक, एक उप महा संचालक तथा अन्य कई अधिकारियों की नियुक्ति की। परन्तु इस यार्ड की हालत क्या है? कम्पनी को १५ करोड़ रुपये की सहायता देने के बावजूद भी, सरकार को उस यार्ड को ले लेने का निश्चय करना पड़ा। इस सहायता के बाद भी सरकार ने इसे क्यों लिया?

अब मैं कुछ शब्द दिल्ली यातायात प्राधिकार के बारे में कहूंगा। मुझे राष्ट्रीयकरण में कोई रुचि नहीं। गत अबसर पर मैं ने राष्ट्रीयकरण का विरोध किया था क्योंकि मैं समझता हूँ कि वर्तमान सरकार एक पूंजीपतियों की सरकार होने के नाते राष्ट्रीयकरण का भार नहीं संभाल सकती। आप ही देखिये दिल्ली परिवहन प्राधिकार के कारण भारत सरकार को और हमारी जनता को कितना नुकसान हुआ है। जब दिल्ली यातायात प्राधिकार ने जी० एन० आई० टी० की बसें को लिया था तो हमारे पास लगभग १९० बसें थीं। उसके बाद हमने धीरे धीरे राके २४७ बसें और लीं। हमारे पास कुल बसें लगभग ४३८ थीं, परन्तु इनमें से १३० दिल्ली यातायात आधिकार के आदेश से रद्दी कर दी गई,

१२५ कार पड़ी हुई हैं जिनमें से २५ रद्दी घोषित कर दी जाने वाली हैं। केवल १८० बसें चल रही हैं। दिल्ली यातायात प्राधिकार ने बस सर्विस लेकर यात्रियों को ही नहीं सरकार को भी नुकसान पहुंचाया है। छोटी छोटी मरम्मत और पुर्जों के लिये बसें महीनों बेकार पड़ी रहती हैं।

कर्मचारियों की दशा देखिये। हमें बताया गया है कि मजदूर संघ के साथ जनरल मैनेजर। डिप्टी जनरल मैनेजर तथा अन्य अधिकारियों ने बहुत बुरा बर्ताव किया। दिल्ली यातायात प्राधिकार मोटर गाड़ी अधिनियम का पालन नहीं करता। मेरी माननीय मंत्री से प्रार्थना है कि वह दिल्ली परिवहन प्राधिकार के काम की जांच के लिये संसद-सदस्यों की एक समिति बनायें। यह समिति उन्हें बहुत कुछ बातें बता सकेगी।

पंडित लिंगराज मिश्र (खुर्दा) : वर्ष १९५१-५२ के सम्बन्ध में यातायात मंत्रालय की रिपोर्ट से यह देख कर मुझे बहुत प्रसन्नता हुई कि विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिये जो प्रयत्न किये गये हैं उनके परिणाम बहुत उत्साहजनक रहे हैं। रिपोर्ट के अनुसार १९५१ में लगभग २०,००० पर्यटक भारत में आये। गत तीन या चार वर्षों में पर्यटकों की संख्या बढ़ती ही रही है। दूतावासों के जरिये अपने देश के सुन्दर तथा गौरवपूर्ण स्थानों के प्रचार का जो काम हो रहा है, वह प्रशंसनीय है। परन्तु इस संबन्ध में यातायात मंत्रालय को एक बात हमेशा याद रखनी होगी; वह यह कि इन स्थानों में पर्यटकों के लिये उचित सुविधाओं की व्यवस्था और रहने आदि का उचित प्रबन्ध होना चाहिये। यदि यह नहीं होगा तो पर्यटकों की संख्या में वृद्धि नहीं हो सकती।

[पंडित लिंगराज मिश्र]

मुझे यह जानकर प्रसन्नता है कि अपने यहां के सुन्दर तथा दर्शनीय स्थानों की प्रकाशना में कोणार्क को, जो कला, शिल्प एवं स्थापत्य की दृष्टि से एक अद्भुत स्थान है, उचित स्थान दिया गया है। परन्तु पर्यटकों को कोणार्क तक जाने के लिये क्या सुविधाय दी जाती है ? वहां के लिये एक २८ मील लम्बी कच्ची सड़क है जो पीपली से कोणार्क जाती है। इस सड़क को केवल पांच महीने काम में लाया जा सकता है। कुछ मास हुए मद्रास के पुराने राज्यपाल, जो कोणार्क जा रहे थे, वहां तक पहुंच ही न पाये और उन्हें बीच में से वापस आना पड़ा। हमारे प्रधान मंत्री को भी, जो लेडी माउन्ट बैटन के साथ गये थे, वहां का अनुभव होगा। भारत के राष्ट्रपति से, जब वह उड़ीसा गये थे, इस बारे में मांग की गई थी कि कोणार्क के लिये पक्की सड़क बनवाई जाये। अतः मेरा सरकार से निवेदन है कि वह इस सड़क को बनाने के लिये शीघ्र कदम उठाये।

मुझे खेद है कि शिक्षा मंत्रालय द्वारा नियुक्त कोणार्क समिति की सिफारिशों के बारे में जो मेरी जानकारी थी उसकी पुष्टि से संबंधित प्रश्न का उत्तर मुझे नहीं दिया गया है। मुझे पता चला है कि उस समिति ने भी कोणार्क में एक पक्की सड़क बनवाने को प्रथम स्थान दिया है। सुना है कि राज्य सरकार ने आर्थिक कठिनाइयों को देखते हुए केन्द्र से इस सड़क को पक्का बनवाने के बारे में विशेष रूपया मंजूर करने के लिये कहा था। निस्सन्देह इसमें काफी रूपया लगेगा क्योंकि यह सड़क तीन नदियों को पार करती है जिन पर पुल बनवाने होंगे। परन्तु केन्द्र ने इस बारे में विशेष सहानुभूति नहीं दिखाई। उसने

लागत का एक तिहाई हिस्सा ही पेशगी देना मंजूर किया, जिसके कारण वह योजना अभी यों ही पड़ी है।

मैं अब माननीय यातायात मंत्री से अनुरोध करता हूं कि यह योजना केन्द्र द्वारा संभाली जानी चाहिये और अगले वर्ष इस पर कार्य शुरू हो जाना चाहिये। मैं माननीय यातायात मंत्री तथा वित्त मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे कोणार्क जायें जिससे उन्हें वहां की स्थिति का पता लगे और जिससे वे अगले वर्ष के आयव्ययक में उसकी व्यवस्था करें। यदि सारा रूपया एक वर्ष में नहीं दिया जा सकता है तो उसे दो या तीन वर्षों में फैला दिया जाये।

सरदार हुक्म सिंह : मैं केवल सड़क परिवहन के संबंध में ही बोलूंगा। इस विषय में सरकार की नीति न तो कभी निश्चित रही है न ही सामान्य।

सन् १९३५ के अधिनियम के अन्तर्गत परिवहन का विषय राज्य सरकारों के अधीन था; केन्द्र से इसका कोई संबंध नहीं था। सड़क परिवहन के बारे में एक सामान्य नीति अपनाने के लिये पहला कदम १९३९ में उठाया गया था जब मोटर गाड़ी अधिनियम पारित हुआ था इस अधिनियम के अनुसार प्रादेशिक एवं राज्य अधिकारियों को ही यह काम दिया गया था कि वे तीन वर्ष के लिये परमिट जारी करें। इसके अनुसार १९४६ तक परमिट जारी किये जाते रहे। जब महायुद्ध समाप्त हो गया तो कुछ राज्यों ने अपने यहां के लिये निर्माण एवं विकास योजनायें बनाईं और इसके लिये उन्हें रूपये की आवश्यकता पड़ी रूपये के लिये उन्होंने सड़क परिवहन को हाथ

में लेना ही सबसे लाभप्रद समझा। तो कुछ सरकारों ने तीन वर्ष के परमिट के बजाये चार महीने के अस्थायी परमिट जारी किये। यह कानून के विरुद्ध चीज थी क्योंकि अस्थायी परमिट खास खास अवसरों के लिये ही दिये जाते थे। पंजाब में विशेष रूप से चार चार महीने के लिये परमिट दिये गये। यह चीज १९५० तक चलती रही। यू० पी० में तो परमिट दिये ही नहीं गये। १९४६ में केन्द्रीय सरकार ने इसी सदन में यह घोषणा की कि सरकार की नीति इस परिवहन को त्रियक्षीय आधार पर संगठित करने की है और रेलवे और राज्यों के अंश (शेयर) ५१ प्रतिशत होने चाहिये और गैर-सरकारी चालकों के ४९ प्रतिशत ताकि इस परिवहन के चलाने में पूरा सहयोग हो सके। इस नीति के घोषित हो जाने पर भी कुछ राज्य अपनी मनमानी करते रहे। यू० पी० सरकार के पास कुछ बसें थीं। उसने कहा कि गैर-सरकारी चालक बसें नहीं चला रहे हैं इसलिये वह ही कुछ मार्गों पर अपनी बस चलायेगी। और इस तरह उसने कई मार्गों पर बसें चलानी शुरू कर दीं। वहां का राष्ट्रीयकरण इस प्रकार है।

पहले तो यू० पी० सरकार की नीति यह थी कि जब किसी चालक को एक मार्ग से हटाया जाता था तो उस दूसरा मार्ग दे दिया जाता था। परन्तु धीरे धीरे यह बन्द हो गया और चालकों को अपने मार्ग से हटा कर, बिना उनकी बसों को खरीदे, छोड़ दिया जाता था। इस पर मामला इलाहाबाद उच्च न्यायालय तक गया। वहां यह बात निश्चित हुई कि यू० पी० सरकार अपने अधिकारों का दुरुपयोग कर रही है। अतः

यू० पी० सरकार ने और कुछ अन्य सरकारों ने फिर से तीन वर्ष के परमिट देने आरंभ कर दिये। परन्तु पुरानी नीति फिर से अपना ली गई और चालकों को अपने मार्गों से बिना उनकी बसों और वर्कशाप आदि को लिये, हटाया जाने लगा। इस पर केन्द्रीय धारा सभा में कुछ कानून बनाने का प्रयत्न किया गया। १९४८ में जब एक विधेयक पारित किया गया तो पता लगा कि उसमें कई दोष हैं। इस पर १९५० में फिर प्रयत्न किया गया। फिर एक प्रवर समिति नियुक्त की गई। उस समय श्री सन्थानम् ने हमें विश्वास दिलाया था कि वह जल्दी ही एक कानून बनायेंगे और मोटर गाड़ी अधिनियम में संशोधन करेंगे और प्रवर समिति की बातों को भी ध्यान में रखेंगे। प्रवर समिति ने कहा था कि जब कोई मार्ग लिया जाये तो यह कह देना ठीक नहीं कि परमिट मोटर-बसों के स्वामियों की सम्पत्ति नहीं है। १९५० में संविधान लागू हो गया था इसलिये इस बात पर जोर दिया गया कि इसके लिये प्रतिकर मिलना चाहिये। ब्रिटिश अधिनियम, विशेषतः धारा ५४ को भी निर्दिष्ट किया गया और सदन को विश्वास दिलाया गया कि शीघ्र ही एक कानून बनाया जायेगा जिसमें इन सब बातों का और नियमों का उपबन्ध होगा। और उन राज्य सरकारों को, जो राष्ट्रीयकरण की नीति अपनायें, इन नियमों का पालन करना होगा। सरकार ने इस बात को मान लिया था कि परिवहन के मामले में संबन्धित केन्द्रीय मंत्री और राज्य के विभिन्न अधिकारियों के परस्पर परामर्श के बिना कोई बड़ा फैसला नहीं किया जायेगा। अतः केन्द्रीय सरकार इस मामले में दखल दे सकती है और राज्य सरकारों को ऐसे

[सरदार हुक्म सिंह]

मार्ग का अनुसरण करने के लिए कह सकती है जो सब को मान्य हो। यदि सरकार राष्ट्रीय है तो यह याद रखना चाहिये कि ये चालक भी भारत के नागरिक हैं। वर्ष १९५०-५१ की रिपोर्ट में कहा गया था कि इस संबन्ध में उन्नी सत्र में कानून बनाया जायेगा। परन्तु वह सत्र भी निकल गया और उसके बाद कई सत्र निकल गये किन्तु कुछ नहीं हो पाया। मेरा सरकार से निवेदन है कि इन लोगों के बारे में निश्चित नीति की शीघ्र घोषणा की जानी चाहिये। उन के बारे में यह ख्याल नहीं होना चाहिये कि वे पूजिबति हैं। ये लोग राष्ट्रीयकरण के विरोधी नहीं हैं। परन्तु उन्हें यह बता दिया जाना चाहिये कि यह कब होगा और क्या उन की बसें आदि सरकार लेगी। अतः मेरा माननीय मंत्री से निवेदन है कि वह इस बारे में शीघ्र ही कानून पास करें।

मैं माननीय मंत्री से यह भी कहूंगा कि यदि राज्य राष्ट्रीयकरण करना ही चाहते हैं तो वे नये मार्गों पर बसें चला सकते हैं। हर राज्य में नये मार्गों के विकास के लिए बहुत व्यापक क्षेत्र है। दिल्ली के आसपास ही कई क्षेत्र ऐसे हैं जहां नये मार्ग खोले जा सकते हैं। अलवर से गुड़गांव के बीच कोई मार्ग नहीं है और यहां अकाल की सी हालत भी रहती है। अतः इन नये मार्गों को खाला जाना भी नितांत आवश्यक है। इन मार्गों का सरकार राष्ट्रीयकरण कर सकती है और इन पर अपनी बसें चला सकती है और इस प्रकार इन लोगों को जो बड़ी अच्छी तरह अपनी सर्विसें चला रहे हैं अपने रोजगार से न उखाड़ा जाये।

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० पी० शास्त्री) : चेरमन महोदय मेरे पास

समय इतना कम है कि जो बहुत सी जरूरी बातें माननीय सदस्यों ने कही हैं उन सब के बारे में अपना मत प्रकट कर सकता कठिन है। लेकिन दो तीन बातें खास हैं जिन का मैं यहां जबाब देना पसन्द करूंगा।

पहली बात जो कही गई है वह नेशनल हाईवेज (राष्ट्रीय राजपथों) के बारे में है। आम तौर पर यह समझा जाता है कि हम स्टेट्स की तमाम सड़कों को बहुत आसानी से नेशनल हाईवेज में शामिल कर सकते हैं। महारानी साहिबा ने जो शायद गढ़वाल से आती हैं, यह कहा कि गढ़वाल की सड़कों को नेशनल हाईवेज में शामिल करना चाहिये। मांग उन को ठीक और मुनासिब होगी इस में मुझे कोई सन्देह नहीं है, लेकिन सबाल यह कि क्या हम नेशनल हाईवेज में स्टेट्स की सारी सड़कों की ले लें और स्टेट्स के लिये जो उन की जिम्मेदारी है उस जिम्मेदारी से उन को बिल्कुल अलग रखें। सड़कों को नेशनल हाईवेज में शामिल करने की कुछ शर्तें हैं और वह शर्तें यह हैं कि कोई सड़क एक प्रदेश की राजधानी से दूसरे प्रदेश की राजधानी को मिलाती हो, या कोई सड़क बड़े बड़े अन्दर-गाहों तक जाती हो या किसी विदेशी मुल्क के अन्दर तक या उसकी सीमा तक जाती हो ऐसी सड़कों को हम नेशनल हाईवेज में लेते हैं और शामिल करते हैं।

तो हिमाचल प्रदेश में रामपुर और चीनौ वगैरह से तिब्बत को जो सड़क जाती है उस के बारे में हम विचार कर रहे हैं कि उस का काम अपने हाथ में लें। लेकिन उस में गवर्नमेंट की काफी दिक्कतें हैं। पहाड़ी इलाके में सड़के बनाने में काफी खर्च पड़ता है। ऐसी सूत्र में हमारे लिये यह आसान नहीं है कि उस काम को हम लें फिर भी उसकी जरूरत को बहुत ज्यादा समझते हुए हाथ में लिया है। अभी हाल में

मुझे यह जान कर खुशी हुई कि करीब १०० यूनिवर्सिटियों और कालेजों के नवजवान लड़के अपनी गर्मियों की छट्टी में वहां गये और उस सड़क पर एक महीने से काम कर रहे हैं। उन का काम तो बहुत ज्यादा नहीं होगा लेकिन उन के जाने से फायदा यह हुआ है कि हिमाचल प्रदेश के हजारों आदमी सड़कों को बनाने के काम में लगे हुए हैं और आज जरूरत इस बात की है कि ऐसे कामों में जनता के लोग मदद करें इन सड़कों को बनाने में अगर वे और कोई मदद नहीं कर सकते तो कम से कम शरीर से जो मदद कर सकते हैं करें। वह सड़क हमारी पांच साला योजना में नहीं है लेकिन मुझे खुशी है कि फाईनेंस मिनिस्टर साहब के सामने जब इस सड़क के महत्व की बात रखी गई तो उन्होंने यह स्वीकार किया कि इस के लिये वह किसी न किसी शकल में रुपया निकालने का प्रयत्न करेंगे जहां तक गढ़वाल की बात है, उत्तरा प्रदेश की सरकार ने जो पांच साल की योजना नेशनल हाईवेज में शामिल करने के लिये हमारे पास भेजी है, उस पांच साल की योजना में गढ़वाल की सड़कों का कोई जिक्र नहीं है। इसलिये यह बात साफ है कि उस को महत्व खुद उत्तर प्रदेश की सरकार उस हद तक नहीं देती जिस हद तक माननीय सदस्यों ने अभी इस हाऊस में बतलाया था।

साथ ही यह बात भी मैं बतला देना चाहता हूं कि इन हाईवेज के लिये हम ने एक पांच साल की योजना बनाई है, एक प्लान (योजना) बनाया है और हमारी योजना, उस बड़ी योजना की एक शाखा है क्योंकि सारे देश के जो तमाम सेक्टर्स (भाग) हैं, जो तमाम शाखायें हैं, उन में एक शाखा के रूप में ही इस यातायात के काम को और नेशनल हाईवेज के काम को चला सकते हैं, उस की कोई स्वतंत्र सत्ता नहीं हो सकती, इस के लिये कोई अलग जगह नहीं हो सकती

इसलिये इस पांच साल की योजना में हमने करीब २५ करोड़ रुपया पांच करोड़ फी साल के हिसाब से खर्च करने का प्रबन्ध किया है और उस २५ करोड़ में से करीब ४ करोड़ तो हम खर्च कर चुके हैं। और इस वक्त हमारे पास करीब २० करोड़ रुपया बाकी रहता है। इस २० करोड़ का हम अगले चार सालों में ५.५ करोड़ के हिसाब से कार्यक्रम बनायेंगे। मैं उस के व्यौरे में नहीं जाना चाहता क्योंकि उस के लिये समय नहीं है, लेकिन यदि माननीय सदस्य जानना चाहें कि कौन कौन सा हमारा प्लान है, कौन कौन सी हमारी योजना है तो मैं खुशी से उन्हें बताऊंगा। इस वक्त इस नेशनल हाईवेज के अन्दर जितनी मील सड़कें हम बनाना चाहते हैं, वह १३,४०० मील है और उस १३,४०० मील में, जैसा कि शायद एक सदस्य ने बताया, १६०० मील ऐसे हैं जहां कि टुकड़ों को हमें पूरा करना है जिसे कि मिस्सिंग लिंक (बचे हुए टुकड़े) के नाम से कहते हैं और इन पर काफी छोटे और बड़े पुल भी बनाने हैं। तो इस तरह से इस काम के लिये जो हमारे पास २० करोड़ रुपया बचता है वह नाकाफो है फिर भी जितना रुपया हमारे पास है उस के अन्दर हम इस काम को ज्यादा से ज्यादा आगे बढ़ाने की कोशिश करेंगे। यह जो पांच साल का हमारा प्लान बना हुआ है इस में सड़कों की सूची हर प्रदेश की सरकार से, हर स्टेट गवर्नमेन्ट से, सलाह कर के बनाई गई है और काफी विचार कर के प्रदेशों की सरकारों ने अपनी रायें भेजी हैं। इतना ही नहीं, इस हाऊस की पार्लियामेंटरी कमेटियां भी कई बैठों जिन कमेटियों ने इस नेशनल हाईवेज की तमाम सूचियों को देखा और उन की फैंहरिस्त तैयार की। इसलिये मैं समझता हूं कि इस भवन के सदस्यों को इस बात में कोई शक नहीं

[श्री एल० वी० शास्त्री]

होगा कि हम ने किसी खास ख्याल से, किसी पक्षगत से, किसी और विचार से इस नेशनल हाईवेज की जो योजना है उसे नहीं अपनाया है।

मैं इतना और कहना चाहता हूँ कि जहाँ तक छोटी मोटी सड़कों या ऐसी सड़कों का ताल्लुक है जो कि प्रान्तीय सरकारें बनाना चाहती हैं, जैसे कि गढ़वाल का जिक्र आया, और जिन के ऊपर बहुत ज्यादा खर्च हो तथा जिस के लिये प्रान्तीय सरकारें बहुत अहमियत दें, तो उन के लिये हम अपने रोड फंड (सड़क निधि) से भी रुपया देते हैं, और हम ने हर प्रान्तीय सरकार को काफी दिया भी है। हमारा कुल क्रेडिट रिजर्व फंड (रक्षित निधि) में ६ करोड़ रुपया अभी रहा है और उस में से हमने ५ करोड़ रुपया प्रान्तीय सरकार को दिया है, तो इस तरह से जो और प्रदेश की सड़कें हैं उन के लिये भी हम यहां से रोड फंड से रुपया देते हैं। इतना ही नहीं हम ने इस बात का भी फैसला किया है और कार्यक्रम बनाया है कि जो गांव की सड़कें हैं, और जिन को कि मुख्य सड़कों से मिलाना है, उस के लिये भी आइन्दा रोड फंड से रुपया दें। क्योंकि यह एक तर्फा तरीका कि नेशनल हाईवेज पहले बनें फिर प्रदेशों की सड़कें बनें और उस के बाद गांव का कहीं किसा से मेल न बैठे, कितना नुकसान का काम हो सकता है, यह आप समझ सकते हैं कि और इस से गांव की तरक्की में बाधा पड़ेगी। इस लिये हमने तय किया है कि हर साल १५ लाख रुपये से २० लाख रुपये तक गांव की सड़कों के लिए प्रदेशों को देने का इंतजाम करेंगे।

शिपिंग (नौपरिवहन) के बारे में जहाजों के बारे में हमारे माननीय सदस्य

ने कोंकण का जिक्र अभी किया था। उन्होंने यह कहा कि वहां सड़कें नहीं हैं। और इसलिये वहां बड़े बड़े विद्वान उत्पन्न होते हैं। उन्होंने तो गायद यह नहीं कहा किसी और मित्र ने कहा, लेकिन मैं तो यह नहीं कह सकता कि इस के कारण कुछ विद्या या बुद्धि बढ़ती है, फिर भी मैं यह कहना चाहता हूँ कि हालांकि कोंकण हमारे नेशनल हाईवेज के अन्दर नहीं आता है मगर हम इन सड़कों के सिलसिले में रोड फंड रिजर्व से देने की बात का विचार करेंगे और हम प्रदेश की सरकार को लिख सकते हैं कि अगर वह रोड फंड रिजर्व से इस सड़क के लिये लेना चाहें तो लिखें और मैं इस बात को भी कह सकता हूँ कि उस सड़क पर जो खर्च होगा उसका ५० फी सदी हम यहां से देने का विचार करेंगे।

उन्होंने ड्रेजिंग [(रेत निकालना) की बात कही और यह कहा कि जो छोटे छोटे पोर्ट्स (बन्दरगाह) हैं, उन की ड्रेजिंग का इंतजाम होना चाहिये खास कर बम्बई प्रदेश में। जो बात उन्होंने कही वह बात ठीक है और मैं उन को बताना चाहता हूँ कि हम भी इस फैसले पर पहुंचे हैं कि वहां की ड्रेजिंग का ठीक इंतजाम किया जाय, लेकिन एक्सपोर्ट्स ड्रेजर्स हमें बाहर से बुलाने हैं और उस के लिए, विशेषज्ञों के लिये हम ने युनाइटेड नेशंस टेकनिकल असिस्टेंस एडमिनिस्ट्रेशन (संयुक्त राष्ट्र टेकनिकल सहायता प्रशासन) को लिखा है और वह इस पर विचार कर रहा है और जैसे ही उस का प्रबन्ध वहां से हो जायेगा हम इस काम को शुरू करेंगे।

अब मैं इस ब्यौरे में जाऊँ कि इस जमाने में कितनी तरक्की शिपिंग में

हुई, कोस्टल ट्रेड (तटीय व्यापार) में हुई, कोस्टल शिपिंग (तटीय नौपरिवहन) में हुई, और साथ ही साथ ओवरसीज ट्रेडिंग (विदेशी व्यापार) में हुई। मैं मजबूर हूँ कि समय की कमी की वजह से मैं इन सब बातों को विस्तारपूर्वक नहीं कह सकता हूँ। लेकिन हमारी और गवर्नमेंट की बराबर इस बात की कोशिश है कि हम ओवरसीज ट्रेड को बढ़ायें। इस के लिये गवर्नमेंट ने एक ईस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन कायम किया है और इस कारपोरेशन की आथराइज्ड कैपिटल (अधिकृत पूंजी) करीब १० करोड़ रुपये की है। इस में सरकार के ७४ फी सदी हिस्से हैं और सिन्धिया के २६ फी सदी हैं। यह कारपोरेशन इस वक्त हिन्दुस्तान और आस्ट्रेलिया के बीच, हिन्दुस्तान और मलाया के बीच अपने जहाज भेजता है और अपना रोजगार चलाता है। इस के अलावा आप जानते हैं कि इंडियन स्टीम शिपिंग कम्पनी जो इस देश में है, वह खास तौर से ओवरसीज ट्रेड चला रही है। यह कम्पनी भारत ब्रह्मा के बीच, भारत सिलोन के बीच, भारत और पाकिस्तान के बीच और दूसरे देशों से व्यापार कर रही है। इस के साथ साथ यह कम्पनी यूनाइटेड किंगडम (संयुक्त राष्ट्र ब्रिटेन) के साथ भी व्यापार कर रही है। यह जो दो कम्पनियाँ मैं ने अभी आप को बतलाई यह अपना काम चला रही हैं। हमारा इन के जरिये से कितना व्यापार हो रहा है इसके सम्बन्ध में पूरी जानकारी और आंकड़े मेरे पास हैं, मगर मैं इस वक्त आप के सामने नहीं रखूंगा।

एक बात हमारे वैलायुधन साहब ने बड़े जोर से फरमाई और कहा कि इस शिप ट्रेडिंग (जहाजी निर्माण) में हमारा

लाखों और करोड़ों रुपया बरबाद हो रहा है। वह जब कभी बोलते हैं तो लाखों और करोड़ों से नीचे की बात तो कभी कहते ही नहीं। कभी वह यह भी सोचते हैं कि किस मौके पर कैसी बात कहनी चाहिये। और किस बात का किस विभाग से सम्बन्ध है। मुझे इतना अफसोस है कि एक पार्लियामेंट के सदस्य होने के नाते उन को इस बात की जानकारी होनी चाहिये। जब उन्होंने करप्शन का जिक्र किया तो मुझे बहुत ही अफसोस हुआ कि वह किस डिपार्टमेंट के सम्बन्ध में कह रहे हैं। मेरा उस से तो कोई सम्बन्ध नहीं है। लेकिन उन को तो कुछ न कुछ अपने भाषण में करप्शन के विषय में कहना ही था चाहे उस का मतलब हो या न हो। जब तक वह इस तरह की बातें नहीं कहते तब तक उनकी ज़बान खुश नहीं होती। तो इसलिये मैं समझता हूँ कि कभी कभी इसकी चर्चा चली लेकिन मैं इस के व्यौरे में नहीं जाना चाहता हूँ मगर उन्होंने जो बातें कहीं वह मेरे विभाग से ताल्लुक नहीं रखती हैं। अगर वह इस तरह की बात कहना मुनासिब समझते हूँ तो जरूर कहें उन को कोई नहीं रोक सकता है लेकिन जैसा मैंने कहा कि एक जिम्मेदार व्यक्ति को इस तरह की बात कहना उचित नहीं है जब कि वह उस डिपार्टमेंट से ताल्लुक न रखती हों। उन को कहने से पहिले सोच लेना चाहिये था कि वह किस डिपार्टमेंट की बात कर रहे हैं।

एक बात हमारे मित्र हुक्म सिंह जी ने परमिट के सिलसिले में कही। वह सवाल बिल्कुल मुनासिब सवाल है। लेकिन वह जानते हैं कि इस वक्त हर प्रान्तीय सरकार करीब करीब इस बात की कोशिश कर रही है कि वह रोड ट्रान्सपोर्ट (सड़क यातायात) का राष्ट्रीयकरण करें। इस

[श्री एल० बी० शास्त्री]

बात को मूलभूत रूप से उठाना या न उठाना, और इस वक्त इस पर बहस करना या उस का फैसला करना एक मुश्किल बात है। पिछली पार्लियामेन्ट में इस बात का फैसला किया गया था कि ट्रान्सपोर्ट को नेशनलाइज़ (राष्ट्रीयकृत) किया जाय। लेकिन एक ऐक्ट कारपोरेशन का बनाया जा रहा है और उस कारपोरेशन के जरिये राष्ट्रीयकरण का काम चलाने की बात की जायेगी। इसलिये अब उस योजना के पीछे जाना एक मुश्किल बात है। लेकिन मैं यह मानता हूँ कि कहीं कहीं परमिट के सिलसिले में आपरेटर्स को दिक्कतें उठानी पड़ीं। कभी कभी चार चार महीने का परमिट दिया गया और चाहा तो उस को रिन्यू (फिर से जारी) किया या न किया। इस तरह से भी उन लोगों को तकलीफ होती थी। जैसा अभी आपने कहा कि ट्रान्सपोर्ट बिल्कुल बन्द हो गया और सरकार ने रोक दिया। लेकिन अब वह बात नहीं है। हाईकोर्ट ने इस बात का फैसला आपरेटर्स के हक में दिया है और उस फैसले के बाद सरकार ने सब को परमिट वापस दे दिये हैं। लेकिन उन्हें मालूम होना चाहिये कि उत्तर प्रदेश की सरकार ने इस बारे में एक ऐक्ट बना लिया है। इस ऐक्ट के मातहत वह अपने रोड ट्रान्सपोर्ट को नेशनलाइज़ कर रही है और इस ऐक्ट के मातहत अब वह आगे जो प्राइवेट ट्रक या प्राइवेट बसें हैं, उन के साथ वह इस कानून के जरिये कार्यवाही करेगी। मगर जहां तक उस सवाल का ताल्लुक है यह सवाल खास तौर से राज्यों की सरकारों से ताल्लुक रखता है। हमारे लिये इस में दखल देना मुश्किल बात होगी। लेकिन मैं यह कहने को तैयार हूँ कि जो हमारी सेंट्रल ट्रान्सपोर्ट एडवाइजरी कौंसिल

(केन्द्रीय परिवहन परामर्शदात्री परिषद्) है, जो साल में एक या दो बार बैठती है और उस में हर प्रान्त के ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर (यातायात मंत्री) आते हैं उस समय इस बारे में कुछ सवाल मालूम किये जा सकते हैं। इस सवाल का जहां तक मूल सिद्धान्त का ताल्लुक है कि हमारी क्या नीति हो, हम नेशनलाइज़ करने जा रहे हैं या नहीं करने जा रहे हैं। तो जब अगली ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टरों की या ट्रान्सपोर्ट कमिश्नरों की बैठक होगी तो उस समय इस मामले को उठाया जा सकता है कि प्राइवेट ट्रकों का क्या किया जायेगा और किस तरह की नीति इन सब लोगों के लिये अख्तियार की जायेगी। इस बात की कोशिश की जायेगी कि एक ही नीति सारे देश के लिये लागू की जाये।

१ म० प०

सरदार हुक्म सिंह : मैं अर्ज करूंगा कि पिछले साल की रिपोर्ट में और इस साल की रिपोर्ट में यह लिखा गया है कि एक ऐक्ट तैयार कर दिया गया है जिस से कि मोटर ऐक्ट में तरमीम की जाये। कमेटी ने जो सिफारिशें की थीं वह भी सब उस में रखी गई थीं और वह सब उस रिपोर्ट में हैं। पिछले साल कहा गया था कि इस सेशन में यह पास हो जायेगा। आया मिनिस्टर साहब इरादा रखते हैं कि इस ऐक्ट को इसी सेशन में या अगले सेशन में लायें। इस वक्त वह ऐक्ट किस मंजिल पर है।

श्री एल० बी० शास्त्री : मुझे अफसोस है कि इस बारे में मुझे पूरी जानकारी नहीं है। बहरहाल इस सेशन में उस को लाने का इरादा नहीं है लेकिन मैं उस की डिटेल्स (विवरण) को पूरी तरह से जल्द से जल्द देखूंगा।

सरदार हुक्म सिंह : क्या मिनिस्टर साहब यह बतला सकते हैं कि जो रिपोर्ट इस बारे में निकली थी क्या गवर्नमेंट उस पर कायम है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : लेकिन मैं यह समझता हूँ कि बेसिक (मूल) बात यह मान ली गई है ट्रान्सपोर्ट को नेशनलाइज़ किया जाना चाहिये। मगर साथ ही साथ प्राइवेट औपरेटर्स को इस बात का मौका दिया जा सकता है कि जो सरकार नई सड़कें खोल रही है उन पर उन को चलाने का मौका दिया जाये ताकि वह इस बात का मौका पा सकें कि उनको अपना काम खत्म करना है और वह इस बीच में अपने लिये कोई दूसरा जरिया निकाल लें। यह बात मुमकिन नहीं है कि औपरेटर्स को आपरेटिव सोसाइटी बना कर अपना काम जारी रखें। लेकिन वह बात जरूर मुमकिन है कि नेशनलाइज़ करते समय प्राइवेट औपरेटर्स को कितनी सहूलियत दी जा सकती है जिस से उनका भी काम होता रहे और हमारा भी काम होता रहे। धीरे-धीरे हम कुछ वर्षों में सब जगह रोड ट्रान्सपोर्ट को नेशनलाइज़ कर दें। पहले हम बस सर्विस नेशनलाइज़ कर दें और बाद को गुड्स सर्विस को भी नेशनलाइज़ कर दें। तो इस तरह से कुछ समय मिल जाता है जिस में कि प्राइवेट औपरेटर्स अपना फैसला कर सकते हैं हम अपनी ओर से हर तरह की सहूलियतें औपरेटर्स को देने की कोशिश करना चाहते हैं।

सरदार हुक्म सिंह : मैं आप से यह पूछना चाहता हूँ कि आप यह पालिसी बतला दें जिस से औपरेटर्स को पता चल जाये कि उन का फ्यूचर (भविष्य) क्या है।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं आखीर में एक दो बातें कहूंगा। एक तो डैक

पैसेजर्स के बारे में अभी माननीय सदस्यों ने मेरा ध्यान दिलाया है। मैं उनका बड़ा अनुग्रहीत हूँ कि उन्होंने इस अहम बात पर मेरा ध्यान दिलाया है। जिस समय मैं डैक पैसेजर्स की तकलीफ के बारे में सोचता हूँ तो मुझे यह याद आ जाता है कि उन की तकलीफ के सामने रेलवे के तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की तकलीफ कुछ भी नहीं है।

काफी सहूलियत के साथ थर्ड क्लास का मुसाफिर सफर करता है; लेकिन डैक पैसेजर तो आदमी की तरह सफर नहीं करता है और बहुत ही खराब हालत है। मुझे खुशी है कि अभी हाल ही में डैक पैसेजर कमेटी की रिपोर्ट हमारे सामने आई। मैं जानता हूँ कि उस में जो जहाजों के मालिक हैं और जो कंपनियां हैं उनका भी ताल्लुक इस से है और इस में काफी दिक्कत पड़ती है किसी फैसले पर आने के लिये अगर गवर्नमेंट को सीधे फैसला करना हो तो आसानी होती है, लेकिन जहां दूसरों का भी सम्बन्ध होता है वहां दिक्कत पड़ती है। फिर भी हम इस मामले को उठाना चाहते हैं और मैंने अभी दो रोज हुए फायनेंस मिनिस्ट्री को अपना एक नोट भी भेजा है। इस बात पर जोर देते हुए कि हमें इस मामले को उठाना चाहिये और जो सिफारिशें डैक पैसेजर कमेटी ने दी हैं उन को देखना चाहिये। जिस हद तक उस में हम आगे जा सकते हैं हमें जाने का प्रयत्न करना है।

श्री लिंगराज मिश्रजी ने उड़ीसा के सिलसिले में कहा। अब मैं उस के बारे में क्या कहूँ। समय बचाने के लिये केवल यही कहूंगा कि जो बातें उन्होंने कही हैं, मैं उन्हें यह विश्वास दिलाना चाहता हूँ, कि मैं उन्हें, देखूंगा और अगर उस में कुछ

[श्री एल० बी० शास्त्री]

करने की कोई बात होगी तो जितना भी हो सकता है मैं करने का प्रयत्न करूंगा।

दिल्ली ट्रान्सपोर्ट के बारे में श्री बैलायुधन ने कुछ बातें कहीं। मुझे हाउस से छिपाने की कोई बात नहीं है। मैं साफ यह कहना चाहता हूँ कि मुझे खुद इस बात से संतोष नहीं है। जिस तरह से दिल्ली ट्रान्सपोर्ट सर्विस अपना काम चला रही है उस से मुझे इतमीनान नहीं है। मगर यह बात जरूर है कि उस का काम दिल्ली ट्रान्सपोर्ट अथारिटी चलाती है। काफी हद तक उस को आटोनामी और आजादी है। इसलिये हम उस के रोज के काम में दखल नहीं देते। लेकिन फिर भी हमारा उस से कुछ सम्बन्ध है और उस सम्बन्ध के नाते मैं चाहता हूँ कि दिल्ली ट्रान्सपोर्ट का काम अच्छा चले। उस में सफर करने वालों को आराम और सुविधा मिले तथा साथ ही साथ मैं यह भी चाहता हूँ कि उस में कुछ नुकसान न हो। अगर ऐसे कन्सर्न (कम्पनी) घाटे से चलें और जनता को सुख पहुंचाने के लिये और आराम देने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो मेरी निजी राय है कि यह भी हो सकता है, लेकिन अगर दोनों काम किये जा सकते हैं कि जनता को सुविधा भी पहुंचे और साथ ही साथ किसी कन्सर्न को घाटा न हो तो, जैसा मैं ने पहले भी कहा, यह हमारे लिये आर्थिक दृष्टि से बिल्कुल उचित और मुनासिब है। इसलिये मैं दिल्ली ट्रान्सपोर्ट सर्विस के काम को देखना चाहता हूँ और मुझे भरोसा है कि हम जल्दी ही उस के काम को सुधारेंगे और जो उस की कमियां हैं उन को दूर करने की कोशिश करेंगे।

अगर मेरे माननीय सदस्य रुष्ट और नाराज न हों तो मैं एक बात कह कर खत्म करना चाहता हूँ। अभी कुछ दिन

हुए दिल्ली ट्रान्सपोर्ट सर्विस में एक स्ट्राइक (हड़ताल) हुआ था। जहां तक मैं ने देखा है वह स्ट्राइक बिल्कुल गैर जरूरी बात थी और मैं यह कह सकता हूँ कि किसी हद तक तो वह बिल्कुल अनुचित और गैरमुनासिब बात थी। लेकिन मुझे अफसोस इस बात का है कि हमारे पार्लियामेन्ट के विरोधी दल के, कम्युनिस्ट पार्टी के, एक दो सदस्य वहां गये। उन की मीटिंग में उन्होंने व्याख्यान दिये। मैं मना तो नहीं कर सकता हूँ। हर एक को अख्तियार है कि वह जा कर ऐसे मौके पर अपनी स्पीच दे और जो कहना चाहे कहे। अगर मुझे दिक्कत यह पड़ती है कि उन माननीय सदस्यों का एक ड्यूएल रोल (दोहरा दायित्व) है और उस के नाते जब अपने सामने उन से बात करनी पड़ती है तो दिक्कत होती है। मेरे कहने का मतलब यह है कि अभी तीन चार रोज हुए कम्युनिस्ट पार्टी के लीडर महोदय ने मुझे कहा कि वह मुझ से डी० टी० ऐस० के बारे में बातचीत करना चाहते हैं। मैं ने कहा कि बड़े शौक से वह बात कर सकते हैं। मैं उसी दिन बाहर इलाहाबाद जा रहा था, इस लिये मेरा बातें करना सम्भव नहीं था। मैं ने इस कारण ट्रान्सपोर्ट सेक्रेटरी से उन के इंटरव्यू का इन्तजाम कर दिया। मुझे इस में कोई दिक्कत नहीं। लेकिन सारा सवाल यह होता है कि यूनियन के लीडर की हैसियत से अगर कोई हमारे पास आता है तो उसका भी कुछ कर्तव्य हो जाता है, फरायज है, वह उन्हें परा करता है। फिर अधिकारी भी उसी तरह उस का जवाब देते हैं। लेकिन एक एम० पी० के अधिकार और अख्तियारात उस उन से ज्यादा है और एम० पी० निहायत

आजादी के साथ हर मसले पर, हर विषय पर हम से बात चीत कर सकते हैं। तो उन का बहैसियत एक यूनियन लीडर के वहां जा कर काम करना और उन की बातें फिर हमारे सामने एम० पी० के रूप में लाना, मुझे उचित नहीं लगता। यह ठीक है कि यूनियन के लीडर की हैसियत से आप का हक है कि आप उस यूनियन को चलायें और गवर्नमेंट से लड़ें। लेकिन फिर ट्रान्सपोर्ट आथारिटी को मौका देना चाहिये कि उसी नाते वह भी काम करे। लेकिन आप चाह कि यूनियन लीडर ही तरह एक जगह काम करें और फिर बहैसियत एम० पी० हम से बात चीत करें, तो फिर उस में हमें स्वभावतः दिक्कत पड़ती है। इस विषय में मैं कुछ अधिक कहना नहीं चाहता। मैं उन के ऊपर और हाउस के ऊपर इस बात का फैसला छोड़ना चाहता हूँ कि वह यह निणय करें कि यह कहां तक मुनासिब होगा कि वह अपने दोनों रोल रखते हुए इन कामों में हिस्सा लें और उसे चलायें।

मैं ने आप का काफी समय ले लिया और वक्त भी ज्यादा निकल गया। एक दो बातें और जरूरी रह गई हैं। मगर मुझे अफसोस है कि मुझे उन्हें छोड़ना पड़ेगा। आपने मुझे बोलने दिया और मैं

हिन्दी में बोला, इस के लिये आप को धन्यवाद का अवसर देता हूँ।

सभापति महोदय : अब कटौती प्रस्तावों को सदन के समक्ष मतदान के लिए प्रस्तुत करूंगा।

कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये और अस्वीकृत हुए।

सभापति महोदय : अब मैं मांगों को सदन के समक्ष मतदान के लिए रखूंगा। प्रश्न यह है कि :

“३१ मार्च, १९५३ को समाप्त होने वाले वर्ष में आदेशपत्र के स्तम्भ दो में उल्लिखित मांग संख्या ८९, ९०, ९१, ९२, ९३, ९४, १२७, १२८ तथा १२९ के निमित्त जो व्यय होगा उस की पूर्ति के लिए उन्हें आदेशपत्र के स्तम्भ तीन में तदनुरूप दिखाई गई अन्यान्य परिमाण तक की राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

इस के पश्चात् सदन की बैठक बुधवार २५ जून, १९५२ के सवा दस बजे कत के लिए स्थगित हो गई।