

लोक-सभा वाद - विवाद

2nd Lok Sabha
(Fourth Session)



(खण्ड १४ में अंक ३१ से अंक ४० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

६२ नये पैसे (देश में)

३ शिलिंग (विदेश में)

विषय-सूची

(द्वितीय माला, खण्ड १४—अंक ३१ से ४०—२५ मार्च से ७ अप्रैल १९५८)

अंक ३१—मंगलवार, २५ मार्च, १९५८	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न* संख्या ११८४ से ११९०, ११९२, ११९५, १२०० से १२०६, १२०८ से १२११ और १२१४	३०८१—३१०६
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ११९१, ११९३, ११९४, ११९६ से ११९९, १२०७, १२१२ और १२१३	३१०६—१०
अतारांकित प्रश्न संख्या १६२४ से १६६०	३११०—२३
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३१२३—२४
इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के डकोटा विमान की दुर्घटना के बारे में वक्तव्य	३१२४
प्रश्न के उत्तरों का स्पष्टीकरण	३१२५
अनुदानों की मांगें—	
सिंचाई तथा विद्युत् मंत्रालय	३१२५—७३
दैनिक संक्षेपिका	३१७४—७७
अंक ३२—बुधवार, २६ मार्च, १९५८	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न* संख्या १२१५, १२१७, १२१८, १२२०, १२२२ और १२२४ से १२३५	३१७९—३२०२
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ८	३२०३—०४
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १२१६, १३१९, १२२१, १२२३ और १२३६ से १२४२	३२०४—०९
अतारांकित प्रश्न संख्या १६६१ से १७१४	२०९—३४

सभा पटल पर रखे गये पत्र	३२३४-३६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति	
अठारहवां प्रतिवेदन	३२३७
अनुदानों की मांगें	३२३७-७६
सिंचाई और विद्युत मंत्रालय	७२३७-४५
परिवहन तथा संचार मंत्रालय	३२४५-७६
दैनिक संक्षेपिका	३२७७-८१

अंक ३३—गुरुवार, २७ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न* संख्या १२४३ से १२४७, १२४९ से १२५३, १२५५ १२५७ से १२५९, १२६१ और १२६२	३२८३-३३०७
--	-----------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२४८, १२५४, १२५६, १२६०, १२६३ से १२७७ और १२७९ से १२८२	३३०७-१६
अतारांकित प्रश्न संख्या १७१५ से १७६४	३३१६-३७

स्थगन प्रस्ताव

(१) रायचूर रेलवे स्टेशन पर गोली काण्ड	३३३७-३८
(२) आसाम-पाकिस्तान सीमा पर युद्ध-विराम करार का उल्लंघन	३३३८-३९
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	३३३९
अनूपूरक प्रश्न के उत्तर की शुद्धि	३३३९
२४-३-५९ को हुई डकोटा विमान की दुर्घटना के बारे में वक्तव्य	३३४०-४१

अनुदानों की मांगें—

परिवहन तथा संचार मंत्रालय	३३४१-९९
कार्य मंत्रणा समिति	
बाईसवां प्रतिवेदन	३३९९
दैनिक संक्षेपिका	३४००-०३

अंक ३४—शुक्रवार, २८ मार्च, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न* संख्या १२८३ से १२८६, १२८८, १२९० से १२९२, १२९४, १२९६ से १२९८, १३१५, १२९९ से १३०१ १३०४, १३०६, १३०८ और १३१० से १३१३	३४०५-३१
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ९ और १०	३४३१-३४

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या १२८७, १२८६, १२६३, १२६५, १३०२, १३०३, १३०५, १३०७, १३०६, १३१४, १३१६ . . .	३४३४-३८
अतारांकित प्रश्न संख्या १७६५ से १८०८ . . .	३४३८-५३
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३४५३-५४
सभा का कार्य	३४५४-५५
सदर बाजार में अग्नि कांड के बारे में वक्तव्य	३४५४-५५
व्यापार तथा पण्य चिह्न विधेयक:—पुर:स्थापित खान	३४५६
तथा खनिज (विनियमन तथा विकास) संशोधन विधेयक, १६५८-पुर:स्थापित	३४५६
कार्य मंत्रणा समिति	
बाईसवां प्रतिवेदन	३४५७
अनुदानों की मांगें	३४५७-८२
परिवहन और संचार मंत्रालय	३४५७-७६
निर्माण आवास और संभरण मंत्रालय	३४७७-८२
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति	
अठारहवां प्रतिवेदन	३४८२
पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास के बारे में संकल्प	३४८२-६६
राज्यपाल के पद पर कार्य कर चुके व्यक्तियों पर प्रतिबन्ध लगाने के बारे में संकल्प	३५००-०३
दैनिक संक्षेपिका	३५०४-०८

अंक ३५--सोमवार, ३१ मार्च, १६५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर--

तारांकित प्रश्न* संख्या १३१७ से १३१६, १३२१, १३२२, १३२५ से १३३०, १३३३ से १३३७, १३४१, १३४४ और १३४५	३५०६-३६
---	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या १३२०, १३२३, १३२४, १३३१, १३३२, १३३८ से १३४०, १३४२, १३४३ और १३४६ से १३५४	३५३६-४४
अतारांकित प्रश्न संख्या १८०६ से १८४३ और १८४५ से १८५५	३५४४-६८
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	३५६८
प्राक्कलन समिति	
पांचवां प्रतिवेदन	३५६८
अबिलम्बनीय लोक महत्व के कार्य की ओर ध्यान दिलाना--	
पाकिस्तानी सैनिकों द्वारा गोली चलाया जाना	३५६६-७०

	पृष्ठ
अनुदानों की मांगें	३५७०-३६२०
निर्माण, आवास तथा संभरण मंत्रालय	३५६०-२६१३
इस्पात, खान और इन्धन मंत्रालय	३६१४-२०
दैनिक संक्षेपिका	३६२१-२४
अंक ३६--मंगलवार, १ अप्रैल, १९५८	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर --	
तारांकित प्रश्न* संख्या १३५५ से १३५८, १३६० से १३६३, १३६६, १३६८, १३७०, से १३७६ और १३७८ से १३८४	३६२५-५०
प्रश्नों के लिखित उत्तर--	
तारांकित प्रश्न संख्या १३५६, १३६४, १३६५, १३६७, १३६९, १३७७ और १३८५ से १३९१	३६५०-५५
अतारांकित प्रश्न संख्या १८५६ से १९१७	३६५५-८२
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	३६८२
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना--	
जम्मू-पठानकोट सड़क के निकट विस्फोट	३६८२
अनुदानों की मांगें	
इस्पात, खान और इंधन मंत्रालय	३६८२-३७१८
दैनिक संक्षेपिका	३७११-२२
अंक ३७--बुधवार, २ अप्रैल, १९५८	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर--	
तारांकित प्रश्न* संख्या १३९३ से १३९६, १४०१ से १४०८, १४१०, १४११, १४१४, १४१६ और १४१८	३७२३-४८
प्रश्नों के लिखित उत्तर--	
तारांकित प्रश्न संख्या १३९२, १४००, १४०६, १४१२, १४१३, १४१५, १४१७ और १४१९ से १४२३	३७४६-५३
अतारांकित प्रश्न संख्या १९१८ से १९६६	३७५३-७०
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३७७०-७१
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति	
छात्र प्रतिवेदन	३७७१
अनुदानों की मांगें	
इस्पात, खान और इंधन मंत्रालय	३७७२-३८२३
खाद्य तथा कृषि मंत्रालय	३७८३-३८२३
दैनिक संक्षेपिका	३८२४-२७

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

गुरुवार, २७ मार्च, १९५८

लोक सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

दामोदर घाटी निगम के प्रधान कार्यालय का हटाया जाना

+

†*१२४३. { श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा :
पंडित द्वा० ना० तिवारी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १९ दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या १९३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दामोदर घाटी निगम के प्रधान-कार्यालय को कलकत्ते से हटाकर बिहार ले जाने के प्रस्ताव के संबंध में इस समय क्या स्थिति है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : बिहार सरकार के इस प्रस्ताव पर कि दामोदर घाटी निगम के प्रधान कार्यालय को बिहार में ले आने के प्रस्ताव के बारे में अभी कुछ निर्णय नहीं हुआ है। इस मामले पर भाग लेने वाली सरकारों के अगले सम्मेलन में चर्चा की जायेगी। अभी इस सम्मेलन के लिये कोई तिथि नहीं निश्चित हुई है।

†श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा : मूल रूप से जो योजना तैयार की गयी थी वह यह थी कि जब तक निर्माण कार्य जारी रहे तब तक तो कार्यालय कलकत्ते में रहे और बाद में उसे बिहार ले जाया जाये। प्रश्न संख्या १९३६ के उत्तर में मंत्री महोदय ने यही उत्तर दिया था। क्या इस संबंध में शीघ्र निर्णय किये जाने की कोई संभावना है ?

†श्री स० का० पाटिल : दामोदर घाटी निगम ने १९५३ में एक जांच समिति नियुक्त की थी। उन्होंने यह सिफारिश की थी कि प्रधान कार्यालय को मैथोन ले जाया जाना चाहिये और उस के एक भाग को रांची या किसी अन्य स्थान पर ले जाया जाना चाहिये। इसके बाद वर्षों चर्चा चलती रही। विशेष कठिनाइयां बताई गयी हैं और अब उनकी बैठक फिर हो रही है। अभी कोई अंतिम निर्णय तो नहीं हुआ है और यह करने का मौका तो हमेशा रहेगा ही।

†श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा : जब बिहार के किसी भाग में ले जाने का एक बार निर्णय हो चुका है तो कौन सी कठिनाइयां मुख्यतः बाधक हो रही हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

३२८३

†श्री स० का० पाटिल : दामोदर घाटी निगम तक में बिहार का एक प्रतिनिधि है और सन्तोषप्रद हल निकालने के लिये दोनों सरकारों के प्रतिनिधि इन कठिनाइयों के बारे में चर्चा कर रहे हैं। हमें इस बात की वज़हें बतायीं गयी हैं कि इसे बिहार में क्यों न ले जाया जाय लेकिन इसकी काफी लम्बी दास्तान है।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या रांची में ली गयी जमीन और वहां जमा की गयी सामग्री आदि सबका निबटारा कर दिया गया है ?

†श्री स० का० पाटिल : बिना पूव सूचना मिले मैं इसके बारे में कुछ न कह सकूंगा लेकिन मैं अपने माननीय मित्र को यह विश्वास दिलाता हूँ कि रांची में एक काम चलाऊ प्राशासकीय कार्यालय रखने का प्रस्ताव है और यह जल्दी ही काम करने लगेगा।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी : दामोदर घाटी निगम का प्रधान कार्यालय कलकत्ते में रहने पर इसका कार्य-क्षेत्र क्या होगा ?

†श्री स० का० पाटिल : जहां तक कार्यक्षेत्र का संबंध है, इसके कलकत्ते में रहने की वजह से बाहरी दुनियां से अन्य स्थानों की अपेक्षा कहां शीघ्रता से सम्पर्क कायम किया जा सकता है। यही उनका दावा है लेकिन सरकार इसे नहीं मानती क्योंकि यह विचाराधीन है। वह अन्तिम रूप से यह निर्णय करने के लिये फिर मिल रहे हैं कि इसके बारे में क्या किया जाना चाहिये।

†श्री बर्मन : निर्माण पूरा हो जाने के बाद क्या सरकार ने मौजूदा इंजीनियरिंग विभाग को छोड़ कर जो इस समय मौजूदा भवनों में ही चल रहा है—प्रधान कार्यालय के लिये व्यापक निर्माण करना आवश्यक समझा है ?

†श्री स० का० पाटिल : यही तो उन बहुत से कारणों में से एक है जिनकी वजह से दामोदर घाटी निगम यह कहता आ रहा है कि जिन ८५० व्यक्तियों को वहां से हटाकर ले जाया जायेगा उनके लिये रहने के स्थान की व्यवस्था में बहुत धन लगेगा। यही वह मुख्य कारण है जिसकी वजह से प्रधान कार्यालय को किसी अन्य स्थान पर ले जाने की इच्छा नहीं है।

†श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा : क्या यह ठीक नहीं है कि कलकत्ते में पहले से ही काफी भीड़-भाड़ है ?

†श्री स० का० पाटिल : यह ८५० व्यक्ति तो काफी मजे में कलकत्ते में रह रहे हैं।

†अध्यक्ष महोदय : कलकत्ते में सुविधा यह है कि दामोदर घाटी निगम का एक भाग भी वहां है।

पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण समिति

+

† १२४४. { श्री भक्त दर्शन :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १५ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १९९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट पर इस बीच विचार कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या समिति की सिफारिशों और उन पर किये गये निर्णयों का एक विवरण सभा-पटल पर रखा जायेगा ;

(ग) इस रिपोर्ट के सम्बन्ध में विभिन्न राज्य-सरकारों की प्रतिक्रिया क्या है ;
और

(घ) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

† कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) से (घ). सभा की टेबिल पर एक विवरण रख दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या १४]

श्री भक्त दर्शन : अध्यक्ष महोदय, इससे पहले कि मैं अपना पूरक प्रश्न पूछूं आपकी आज्ञा से मैं एक व्यवस्था का प्रश्न प्वाइंट ऑफ़ ऑर्डर रेज करना चाहता हूं और वह यह है कि यह रिपोर्ट जो इस कमेटी की है यह संसद् की लाइब्रेरी में १३-१-५८ को पहुंच गई थी और सदन की मेज़ पर १७-३-५८ को यह रक्खी गई तो क्या यह उचित होगा कि जब तक यह रिपोर्ट सदन की मेज़ पर न रक्खी जाय तब तक वह पार्लियामेंट लाइब्रेरी में पहुंचा दी जाय।

† अध्यक्ष महोदय : इतना विलम्ब क्यों हुआ है ? इसे तो १७ मार्च ही को सभा-पटल पर रख दिया गया था।

† खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : हमारे पास छपे हुए प्रतिवेदन की कुछ प्रतियां थीं, और इसलिये हमने शीघ्र से शीघ्र इन्हें पुस्तकालय में रख दिया। जब हमारे पास और प्रतियां आ गयीं तो हमने उन्हें सभा-पटल पर रख दिया।

† श्री ब्रजराज सिंह : क्या इसे सभा-पटल पर रखने से पहले पुस्तकालय में रखना उचित है ?

† श्री तंगामणि : इसे १७ मार्च को सभा पटल पर रखा गया था।

† अध्यक्ष महोदय : उसे पुस्तकालय में कब रखा गया था ?

† श्री भक्त दर्शन : १३-१-१९५८ को। उसे १७ मार्च को सभा पटल पर रखा गया।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य ने सिर्फ़ यही प्रश्न उठाया था कि उसे सभा-पटल पर रखने से पहले पुस्तकालय में क्यों रखा गया। यही बात है न ?

†डा० राम सुभग सिंह : सिर्फ़ इतना ही नहीं है। सभा की बैठक के पहले दिन ही उस प्रतिवेदन को सभा-पटल पर नहीं रखा गया।

†अध्यक्ष महोदय : यह दूसरी बात है। १३ जनवरी, १९५८ को सभा की बैठक नहीं हो रही थी और इसलिये बात सिर्फ़ इतनी सी थी कि वह उसे सभा की बैठक होने तक सरकार के पास ही नहीं रखना चाहते थे। जिस समय सभा की बैठक न होती हो उस समय अध्यादेश तक जारी कर दिये जाते हैं। ऐसी स्थिति में ऐसी बातों की शिकायत नहीं की जानी चाहिये जो सदस्यों की सुविधा की दृष्टि से की गयी हों। इसलिये १३ जनवरी को उसे पुस्तकालय में रखना ठीक और उचित ही था। जब भी सभा की बैठक न होती हो और सरकार प्रतियां रखने के लिये तैयार हो ऐसे समय के लिये मैं उन्हें सलाह दूंगा कि प्रतियां सभा-पटल पर रखने के लिये सभा की बैठक होने की प्रतीक्षा किये बिना वह उसकी एक प्रति पुस्तकालय में रख दें। यह प्रतियां पुस्तकालय में रखी जाते ही मैं कार्यालय को 'समाचार' में इसका उल्लेख करने के लिये कह दूंगा और माननीय सदस्यों को यह सूचना दे दी जायेगी कि अमुक-अमुक प्रतिवेदन की प्रतियां पुस्तकालय में रख दी गयी हैं ताकि यदि वे चाहे तो उन्हें ले लें। जहां तक सभा की बैठक होते ही इन्हें सभा-पटल पर न रखने का संबंध है, मैं मंत्री महोदयों से यह आग्रह करूंगा कि वे सभा की बैठक होते ही एक प्रति यहां पटल पर रख दें और आराम से अन्य प्रतियां दें। उन्हें सभी प्रतियां मिलने तक प्रतीक्षा करने की आवश्यकता नहीं है।

श्री भक्त दर्शन : इस विवरण में यह बतलाया गया है कि एक विधेयक तैयार किया जा रहा है, इस सम्बन्ध में एक बिल तैयार किया जा रहा है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या गवर्नमेंट यह बताने की कृपा करेगी कि इस सेशन में या अगले सेशन में उसे पेश किया जा सकेगा ?

श्री मो० बें० कृष्णप्पा : बिल इस समय तैयार हो रहा है अगर वह तैयार हो गया तो इसी सेशन में आ जायगा वरना दूसरे सेशन में आयेगा।

श्री भक्त दर्शन : एक प्रश्न और है। इस कमेटी ने यह सिफारिश की थी कि इस देश से जो बंदरों का निर्यात और देशों को होता है तो उन देशों के विचार समय २ पर मंगाये कि वहां पर उनके मानवी व्यवहार होता है कि नहीं और मैं जानना चाहता हूं कि इस बारे में कोई कदम उठाये जा रहे हैं कि नहीं ?

अध्यक्ष महोदय : बंदरों के बारे में पूछते हैं।

श्री अ० प्र० जैन : कामर्स एंड इंडस्ट्री मिनिस्ट्री ने इस बारे में जानकारी हासिल की है और उनको ऐसा पता लगा कि बंदरों की यहां से ले जाने में पहले जो हालत थी वह अब बहुत कुछ सुधरी है।

†श्री बी० चं० शर्मा : क्या इस बात की रोकथाम के लिये कुछ व्यवस्था की जायेगी कि संबंधित राज्य इस समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित कर रहे या हैं नहीं ?

†मूल अंग्रेजी में

श्री अ० प्र० जैन : हमारा फ़ेडरल कांस्टीट्यूशन है और इसके अन्दर स्टेट्स की अपनी जिम्मेदारियां हैं और उनके यहां स्टेट्स लेजिस्लेचर्स हैं। हमारी कुछ दूसरी जिम्मेदारी है और उन जिम्मेदारियों के सम्बन्ध में अपनी पार्लियामेंट को जवाबदेह हैं। हम उन की तवज्जह दिलाते हैं, उनसे कहते हैं, लेकिन यह हमारी ताकत और अधिकार में नहीं कि हम उन को मजबूर कर सकें।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या प्रस्तावित विधेयक को ज्यों का त्यों सभा में पुरःस्था-पित किया जायेगा या इसे राज्यों की राय जानने के लिये परिचालित किया जायेगा ?

†श्री अ० प्र० जैन : यह विधेयक केवल उन्हीं मदों के विषय में होगा जिनका संबंध केन्द्र से है इसलिये इसे राज्यों को भेजना आवश्यक नहीं होगा। लेकिन यदि आवश्यक हुआ तो हम निश्चय ही उनकी राय ले लेंगे।

सेठ गोविन्द दास : प्रतिवेदन के सम्बन्ध में जो बातचीत अभी हो रही है उस में अभी मंत्री जी ने यह भी कहा कि इस विषय में एक विधेयक लाने का सरकार विचार कर रही है। इस प्रतिवेदन में कुछ और बातें होनी चाहियें थीं, वे नहीं हैं। तो क्या इस विधेयक में और भी बातों पर विचार किया जायेगा, जैसे, मैं एक ही दृष्टांत देता हूं, कि जो सरकारी डेरी फोर्म हैं उनमें जो बछड़े पैदा होते हैं वे बछड़े जिस दिन पैदा होते हैं उसी दिन बेच दिये जाते हैं। जिस का मतलब यह निकलता है कि वे मार डाले जाते हैं। गोवंश के साथ यह बड़ी से बड़ी ज्यादाती हो रही है। मैं जानना चाहता हूं कि जो विधेयक पेश किया जायेगा उस में कोई ऐसी बात कही जायेगी कि इस तरह की चीज न की जाय सरकारी डेरी फार्मों में।

श्री अ० प्र० जैन : जो कानून हम बनाने जा रहे हैं वह उन्हीं बातों से सम्बन्धित होगा जिन की सिफारिश इस रिपोर्ट में की गई है। और कोई बातें उस में लाने का हमारा इरादा नहीं है।

नौवहन एकीकरण समिति

+

†*१२४५. { श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री श्रीनारायण दास :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) परिवहन विभाग तथा अन्य मंत्रालयों के बीच प्रभावपूर्ण सम्पर्क सुनिश्चित करने के लिये नौवहन एकीकरण समिति नियुक्त करने में कितनी प्रगति हुई है ; और

(ख) क्या सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों में आयात और निर्यात विभागों में समन्वय के प्रयोजन के लिये क्या कुछ सम्पर्क अधिकारी नियुक्त किया जा रहे हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) नौवहन एकीकरण समिति की स्थापना जनवरी, १९५८ में ही की जा चुकी है।

(ख) संबंधित समवायों ने सरकारी खाते पर आने जाने वाले माल के आयात और निर्यात के लिये भारतीय पोतों पर स्थान सुरक्षित करने में समिति की सहायता करने के लिये दो सम्पर्क अधिकारी नियुक्त किये हैं, जिनमें से एक सरकारी क्षेत्र की और दूसरा गैर-सरकारी क्षेत्र के भारतीय नौवहन समवायों करता है। यह समिति गैर-सरकारी खाते आने जाने वाली माल संबंधी समस्याओं का निबटारा नहीं करती।

†श्री रामेश्वर टांटिया : सरकारी माल के आयात और निर्यात दोनों के लिये १९५७ में कितने विदेशी पोत विशेष रूप के किराये पर लिये गये थे और उनको कितना भाड़ा और विलम्ब शुल्क दिया गया था ?

†श्री राज बहादुर : बिना पूर्व सूचना दिये इतने लम्बे प्रश्न का उत्तर देना मेरे लिये संभव नहीं है ?

†श्री रामेश्वर टांटिया : क्या भाड़े का भुगतान रूपों में करने के संबंध में नौवहन प्रतिष्ठानों से कुछ बातचीत की गयी है ?

†श्री राज बहादुर : भाड़े का भुगतान रूपों में करने के संबंध में विदेशी नौवहन करने वालों से बातचीत होने का मुझे कुछ पता नहीं।

†श्री रामनाथन् चेट्टियार : क्या चैम्बर्स आफ कामर्स एण्ड ट्रेड संघों के प्रतिनिधियों को भी इस सम्पर्क समिति में रखा जायेगा ?

†श्री राज बहादुर : गैर-सरकारी क्षेत्र के नौवहन समवायों ने एक सम्पर्क अधिकारी नियुक्त किया है और यही सम्पर्क अधिकारी आवश्यक सम्पर्क की व्यवस्था कर देगा।

†श्री जोकीम आल्वा : जब भी किसी मंत्रालय को कोई नौवहन संबंधी समस्या होती है तो क्या वह परिवहन मंत्रालय से सीधे सम्पर्क करता है या वह सीधे भारतीय नौवहन मालिकों के पास जाता है ?

†श्री राज बहादुर : मोटे तौर पर सम्पर्क समिति का यही तो प्रयोजन है।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या इस समिति को उस विलम्ब शुल्क के संबंध में विचार करने का अधिकार होगा जो सरकार ने पिछले वर्ष माल उतारते समय दिया था ?

†श्री राज बहादुर : प्रश्न यह है कि हम सरकारी माल ढोने के लिये भारतीय नौवहन का अधिकतम उपयोग कर सकते हैं या नहीं। यह समिति इसीलिये बनी है।

गेहूँ का आयात

†*१२४६. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में गेहूँ के आयात का क्या कार्यक्रम है; और

(ख) उपयुक्त अवधि में गेहूँ का आयात करने के लिये कितनी विदेशी मुद्रायें व्यय की जायेंगी ?

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). संभव है कि अमरीका और कनाडा से हुए चालू करारों में वे ५ लाख टन गेहूँ का आयात अगले वित्तीय वर्ष के आरम्भ में शेष रह जाये। मुख्यतः इसके भाड़े के लिये लगभग २ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्राओं की आवश्यकता पड़ेगी। और कितना गेहूँ मंगाया जायेगा और इसके लिये कितनी विदेशी मुद्राओं की आवश्यकता पड़ेगी यह और आगे संभरण के लिये निर्यात करने वाले देशों के साथ होने वाले करारों की शर्तों पर निर्भर करेगा। १९५८-५९ के आय-व्ययक में लगभग ७७ करोड़ रुपये की लागत के लगभग २० लाख टन गेहूँ के आयात का उपबंध किया गया है—इसमें से लगभग १३ करोड़ रुपये का व्यय विदेशी मुद्राओं के रूप में किया जायेगा।

†श्री दी० चं० शर्मा : जहां तक गेहूँ के संभरण का प्रश्न है क्या सरकार अमरीका और कनाडा के अलावा अन्य देशों से भी बातचीत कर रही है।

†श्री अ० म० थामस : कनाडा और अमरीका को छोड़कर हमने किसी अन्य देश से करार नहीं किया है।

†श्री दी० चं० शर्मा : १९५८-५९ के आयात १९५७ और १९५८ में किये गये आयात की तुलना में कैसे बैठते हैं। क्या आयात का झुकाव कुछ वृद्धि की ओर है?

†श्री अ० म० थामस : जी नहीं। जैसा कि हाल में सभा के समक्ष आयी अनुपूरक मांगों से स्पष्ट है, १९५७-५८ के पुनरीक्षित प्राक्कलनों में लगभग ३० लाख टन गेहूँ और ५ टन चावल की ढुलाई का उपबन्ध है और इसकी कुल लागत १५९ करोड़ रुपये होगी जिसमें से विदेशी मुद्राओं का व्यय लगभग ३८ करोड़ रुपये होगा। आय-व्ययक के अनुसार १९५८-५९ में हमारा २० लाख टन गेहूँ और पांच लाख टन चावल का आयात करने का कार्यक्रम है।

†श्री सिंहासन सिंह : क्या सरकार ने मेहता समिति की सिफारिश के अनुसार अनाज का आयात कम करके उस धन का उपयोग उर्वरकों का आयात करने के संबंध में कुछ कार्यावाही की है?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : वास्तव में खाद्य के आयात पर हमें जो विदेशी मुद्रायें खर्च करनी पड़ती हैं उनमें कमी होती जा रही है। १९५६-५७ में यह ४८ करोड़ रुपये थी, १९५७-५८ में यह ४३ करोड़ रुपये रह गयी। १९५८-५९ के आय-व्ययक में हमने ३६ करोड़ रुपये रखे हैं। लेकिन यह बात मैं स्पष्ट कर दूँ कि उर्वरकों के आयात पर इसका कोई प्रभाव नहीं है।

†श्री सिंहासन सिंह : समिति की यह सिफारिश थी कि खाद्य का आयात करने के स्थान पर हमें उस धन का उपयोग उर्वरकों का आयात करने में करना चाहिये ताकि हम अपनी पैदावार बढ़ा सकें। क्या सरकार ने प्रश्न के उस पहलू पर विचार किया है? क्या खाद्य के आयात में कमी कर उस धन का उपयोग उर्वरकों का आयात करने में किया जायेगा?

†श्री अ० प्र० जैन : यह एक ऐसा प्रश्न है जिसका उत्तर यहां प्रश्न काल में नहीं दिया जा सकता। मैं खाद्य तथा कृषि मंत्रालय संबंधी अनुदानों की मांगों पर १ और २ अप्रैल को होने वाली बहस के समय स्थिति स्पष्ट कर दूंगा।

†श्री तिरुमल राव : क्या सरकार ने आगामी दो वर्षों में बाहर से किये जाने वाले आयात के परिमाण के संबंध में खाद्यान्न जांच समिति की सिफारिशों पर कुछ नीति विषयक निर्णय किया है ?

†श्री अ० प्र० जैन : जी नहीं, इस मामले में हमने कुछ भी निर्णय नहीं किया है। यह ठीक है कि आयात के कार्यक्रम पर विचार करते समय हम खाद्यान्न जांच समिति की सिफारिशों का ध्यान रखते हैं।

†श्री चे० रा० पट्टाभिरामन् : क्या सरकार को खाद्यान्नों के आयात पर व्यय होने वाली विदेशी मुद्राओं के विषय में योजना आयोग द्वारा निकाले गये आंकड़ों का पता है ?

†श्री अ० प्र० जैन : जी हां, मुझे मालूम है। मेरा ख्याल है कि योजना आयोग द्वारा दिये गये आंकड़ों से कुछ भ्रमपूर्ण धारणा बनती है।

†श्री चे० रा० पट्टाभिरामन् : यह आंकड़े भिन्न हैं।

†श्री अ० प्र० जैन : जब वह यह कहते हैं कि १९५६-५७ का आयात १०२ करोड़ रुपयों का होगा तो यह धारणा बनती है कि इस पूरी राशि की विदेशी मुद्रायें व्यय होगी। वास्तव में इसका कुछ अंश रुपयों में व्यय होगा और कुछ विदेशी मुद्राओं में। विदेशी मुद्राओं में व्यय हुई राशि ४० करोड़ रुपये है, १०२ करोड़ रुपये नहीं।

सेठ गोविन्द दास : केवल इस साल हमारी गेहूं की और चावल की फसल खराब हुई है। किदवाई साहब के जमाने में यह उम्मीद की जाती थी कि हम बाहर से अनाज मंगाना बहुत जल्द बन्द कर सकेंगे। एक साल फसल खराब हुई है यह ठीक है, लेकिन क्या हम यह बराबर बाहर से अनाज मंगाना जारी रखेंगे या यह आशा की जाती है कि कभी बन्द कर सकेंगे? और अगर बन्द कर सकेंगे तो कब तक ?

श्री अ० प्र० जैन : हमारी बराबर यह कोशिश है कि हम बाहर से जितना कम अनाज मंगाएँ उतना अच्छा है। लेकिन मैं यह नहीं कह सकता कि फलां तारीख से बन्द कर दिया जायेगा, मैं इसके बारे में कोई तारीख मुकर्रर नहीं कर सकता क्योंकि ऐसा करना एक बहुत लम्बी बात कहना होगा। प्लान के बहुत सारे स्ट्रेसेज और स्ट्रेन्स हैं और उनकी वजह से कुछ मंगाने की जरूरत पड़ जाती है। तो इसको किस वक्त बन्द कर सकेंगे या बन्द नहीं कर सकेंगे यह तो नहीं कहा जा सकता, लेकिन बन्द करने की कोशिश करेंगे।

†श्री चे० रा० पट्टाभिरामन् : क्या बर्मा से स्टॉलिंग के स्थान पर रुपये के रूप में भुगतान के बारे में बातचीत करना असंभव है ?

†श्री अ० प्र० जैन : यह फिर एक जटिल प्रश्न है क्योंकि हमारा बर्मा के साथ व्यापार का एक निश्चित ढंग है। बर्मा केवल दो ही वस्तुओं का निर्यात करता है—एक तो चावल और दूसरी लकड़ी। अब यदि हमें बर्मा को किसी चीज का निर्यात करना है तो स्वाभाविक रूप से उनसे चावल और लकड़ी का आयात करना पड़ेगा। यों भुगतान का हिसाब चाहे स्टॉलिंग में लगाया जाये या किसी अन्य मुद्रा में लेकिन जिस हद तक खरीद की जाती है उस एक दूसरे के सामने दिखाना होगा।

†श्री पु० र० पटेल : क्या आयात किये गये अनाजों को राज-सहायता प्राप्त मूल्यों पर बेचा जायेगा ? यदि हां तो किस दर पर और सरकार को कितना घाटा होगा ?

†श्री अ० प्र० जैन : घाटे का हिसाब उस कीमत का पता चलने पर ही लगाया जा सकता है जिस पर हम अनाज का आयात करेंगे । विश्व के बाजारों में भाव चढ़ते-उतरते रहते हैं । माननीय सदस्य को पता होगा कि देश के भीतर अब तक हम गेहूं १४ रुपये मन और और चावल १६ रुपये मन बेचते रहे हैं । हमारे कुछ करार विदेशी करार हैं, जैसे चावल के आयात के लिये बर्मा से हुआ करार : लेकिन अन्य अनाजों का भाव विश्व के बाजार में प्रचलित भावों पर निर्भर करेगा जिसके घाटे का हिसाब लगाना संभव नहीं है ।

अस्वीकार्य सिक्के

†*१२४७. डा० राम सुभग सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डाक घरों के महानिदेशक ने एक परिपत्र निकाल कर डाक घरों को कुछ सिक्के स्वीकार न करने का निदेश दिया है; और

(ख) यदि हां, तो इसी परिपत्र के अनुसार कौन-कौन से सिक्के स्वीकार्य नहीं हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां ।

(ख) १९४० के पहले के मान चांदी के रुपये अठन्नियां, चवन्नियां और दुवन्नियां वैध मुद्रायें नहीं रह गयी हैं ।

†श्री जोकीम आल्वा : डाक खानों को इस बात में क्या कठिनाई है कि वह इन सिक्कों को ले लें और उन्हें राज्य-बैंक को भेज देने की उनसे व्यवस्था कर लें ? इनके डाकखानों में न लिये जाने से गांवों के लोगों को बड़ी कठिनाई होती है ।

†श्री राज बहादुर : हमें वित्त मंत्रालय की हिदायतों की सीमाओं के भीतर रह कर ही काम करना पड़ता है जिनके अनुसार अवैध घोषित किये गये सिक्कों को रिजर्व बैंक में देना पड़ता है ।

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय को इस सुझाव पर विचार करना चाहिये । कितने गांववाले रिजर्व बैंक जा सकते हैं ? जो भी कठिनाई हो उसे कम से कम स्तर तक घटाया जाना चाहिये । आखिर कठिनाई तो इसी मंत्रालय को होती है ।

†श्री राज बहादुर : यह बात सिर्फ डाकघरों पर ही नहीं सब संस्थाओं पर लागू होती है ।

†अध्यक्ष महोदय : जहां तक मंत्री महोदय डाक घरों के भार साधक हैं । उन्हें कोई असुविधा मत होने दीजिये ।

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : यदि असुविधा हो तो हम निश्चय ही वित्त मंत्रालय से, या यदि आवश्यकता पड़ी तो संबंधित बैंकों से इस बात को उठायेंगे । स्वाभाविक रूप से हमें वित्त मंत्रालय से इस बात को उठाना होगा और हम यह चाहेंगे कि इससे कम से कम असुविधा हो ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या वित्त मंत्रालय या संचार मंत्रालय ने इस परिपत्र को जारी करने से पहले इसका काफी प्रचार किया था ?

†श्री राज बहादुर : इसका काफी प्रचार किया गया था ।

†श्री सिंहासन सिंह : यदि सरकारी विभाग अपनी ही मुद्रा को लेने से इंकार कर दे तो जनता का क्या होगा ? लाखों करोड़ों लोग ऐसे हैं जो रिजर्व बैंक में जाकर अपना रुपया नहीं रखते ।

†अध्यक्ष महोदय : यह तो तर्क है । मंत्री महोदय कह तो रहे हैं कि वह यह बात उठायेंगे ।

†श्री तंगामणि : क्या डाकखाने पीली दुआन्नियां भी नहीं लेते ?

†श्री राज बहादुर : मेरे ख्याल से आर्डर में उनका भी उल्लेख है । उनमें पीली दुआन्नियां भी हैं ।

†श्री साधन गुप्त : यह परिपत्र कब जारी हुआ था और इसे जारी करने से पहले चेतावनी की अवधि क्या थी ? यह चेतावनी किस रूप में दी गयी थी ?

†श्री राज बहादुर : मैं विभिन्न आर्डरों और अधिसूचनाओं के बारे में बता देता हूँ । ११ अक्टूबर १९४० की अधिसूचना चांदी के रुपयों और अठन्नियां के बारे में थी । १ अक्टूबर १९४२ और १६ नवम्बर १९४२ की अधिसूचनायें मान चांदी की चवन्नियों के विषय में थीं और १९४७ के भारतीय चलार्थ अधिनियम द्वारा संशोधित रूप में भारतीय चलार्थ अधिनियम, १९०६ की धारा ४ और १२ के निरसन से दुआन्नियां वेध मुद्रा न रह गयीं ।

†श्री साधन गुप्त : इसके लिये दी गयी चेतावनी की अवधि कितनी थी ?

†श्री त्यागी : यह मूक चेतावनी थी ।

†श्री राज बहादुर : संसद् ने अधिनियम पारित किया था और वह सूचना पत्र में प्रकाशित हुआ था ।

†अध्यक्ष महोदय : अपने निर्वाचन क्षेत्रों में जाने पर माननीय सदस्यों को यह बताना चाहिये कि उन्होंने कौन-कौन से कानून बनाये हैं और जनता को यह बताना चाहिये कि उन्हें किस प्रकार का व्यवहार करना चाहिये । यह काम सिर्फ सरकार का ही नहीं है ।

†श्री साधन गुप्त : माननीय सदस्य तो अपने पूरे कार्य-काल में अपने कुछ निर्वाचन क्षेत्रों में नहीं पहुँच सकेंगे । इन निर्वाचन क्षेत्रों की संख्या ४००० से ५००० तक है ।

†अध्यक्ष महोदय : उन्हें निर्वाचन क्षेत्रों की संख्या कम करने के लिये आन्दोलन करना चाहिये ।

आम

†*१२४६. श्री रघुनाथ सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् आमों की किस्म में सुधार करने की दृष्टि से सहारनपुर में कोई परीक्षात्मक योजना चालू करना चाहती है ?

†कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : जी हां। सहारनपुर में आम व लीची की किस्मों में सुधार करने की दृष्टि से एक प्रादेशिक, फल गवेषणा केन्द्र स्थापित करने का विचार है। इस योजना का व्यय केन्द्रीय व राज्य दोनों सरकारें देंगी। यह केन्द्र द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित मुख्य-मुख्य फलों के गवेषणा कार्य को बढ़ाने की योजना के अन्तर्गत खोला जा रहा है।

श्री रघुनाथ सिंह : जहां तक हम लोगों को मालूम है सहारनपुर का आम कुछ अच्छा नहीं होता। बम्बई का एलफाजों और बनारस का लंगड़ा आम अच्छा होता है। तो बनारस में या बम्बई में इस तरह की चीज स्थापित करना अच्छा होता। सहारनपुर के बारे में तो कुछ मालूम नहीं है कि वहां आम अच्छा होता है या नहीं। और लीची देहरादून की अच्छी होती है। तो जहां जो चीज अच्छी होती है वहां यह चीज ओपिन करनी चाहिए।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य खाद्य मंत्रालय की मांगों पर चर्चा के समय बनारस के बारे में फिर प्रचार कर सकते हैं।

डा० राम सुभग सिंह : लंगड़ा बनारस का आम नहीं है, वह तो नार्थ बिहार का है।

†श्रीमती रेणुका राय : माल्दा।

†श्री त्यागी : सहारनपुर का विशेष महत्व है।

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : सहारनपुर में पहले से एक गवेषणा केन्द्र है। उसने अनेक फलों के संबंध में बड़ा अच्छा कार्य किया है जिससे सम्पूर्ण उत्तर प्रदेश को काफी लाभ हुआ है, विशेषकर देहरादून को जो कि उसके बहुत समीप पड़ता है।

विचार यह है कि मुख्य प्रादेशिक केन्द्र उसी स्थान पर खोला जाये जहां पर पहले कुछ कार्य किया जा चुका हो। वहां उपकेन्द्र भी हैं। यदि बनारस या किसी अन्य शहर में ऐसे केन्द्र खोलने की आवश्यकता होगी तो हम उस प्रश्न पर भी विचार करने को तैयार हैं।

बम्बई में राष्ट्रीय राजपथ

†*१२५०. श्री आसर : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में बम्बई में कोई राष्ट्रीय राजपथ बनाये जायेंगे और

(ख) यदि हां, तो कितने तथा उन पर क्या व्यय होगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख). बम्बई राज्य में इस अवधि में कोई नया राष्ट्रीय राजपथ तो नहीं बनाया जायेगा, किन्तु राज्य में वर्तमान राजपथों को ३०० मील की सड़कों द्वारा आपस में मिला दिया जायेगा। इन सड़कों पर २८६ लाख रुपये व्यय होने का अनुमान लगाया गया है।

†श्री आसर : क्या सरकार को ज्ञात है कि बम्बई सरकार ने केन्द्रीय सरकार से कोई अनुदान न मिलने के कारण बम्बई-गोआ सड़क का बनाना स्थगित कर दिया है ?

†श्री राज बहादुर : यदि माननीय सदस्य का आशय पश्चिमी तट की सड़क से है तो हम उसके लिये आवश्यक धन दे रहे हैं । जैसे ही हमें वित्त मंत्रालय अथवा योजना आयोग से रुपया मिलता है, हम बम्बई सरकार को भेज देते हैं ।

†श्री पु० र० पटेल : उत्तरी गुजरात की सड़क कब बननी शुरू हुई थी व यह कब पूरी हो जायेगी ? इसमें कितने वर्ष और लगेंगे ?

†श्री राज बहादुर : यदि माननीय सदस्य यह बता सकें कि उनका तात्पर्य किस विशेष राष्ट्रीय राजपथ से है तो उन्हें इस प्रश्न का उत्तर दिया जा सकता है ।

†श्री सोनावने : इन राजपथों को ठीक हालत में रखने के लिये क्या उपाय किये जाते हैं क्योंकि प्रतिवर्ष मानसून के दिनों में बाढ़ आ जाने से ये सड़कें खराब हो जाती हैं, खास कर शोलापुर नगर के समीप की सड़कों की बड़ी दुर्दशा हो जाती है ।

†अध्यक्ष महोदय : क्या आप नये राजपथों के बारे में यह जानकारी पूछ रहे हैं ?

†श्री सोनावने : जी नहीं ।

†अध्यक्ष महोदय : तब इसका इस प्रश्न से क्या संबंध है ?

†श्री दासप्पा : क्या यह सच है कि राज्य सरकार निगम को सीमेंट के व्यापार में जो ५ करोड़ रुपये का लाभ हुआ है उससे भिन्न भिन्न राज्यों को कुछ अधिक राशि मिलने की आशा है ।

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : माननीय सदस्य कल तक प्रतीक्षा करे शायद हम कल इस संबंध में सभी योजनाओं के बारे में कुछ जानकारी दे सकेंगे ।

†श्री याज्ञिक : क्या मैं जान सकता हूं कि अभी तक बम्बई-अहमदाबाद राजपथ क्यों नहीं पूरा हुआ है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न इस प्रश्न से कैसे उत्पन्न होता है ?

†श्री याज्ञिक : यह बम्बई का राष्ट्रीय राजपथ है ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य मूल प्रश्न पढ़ने का कष्ट करें । इसमें पूछा गया है कि क्या बम्बई राज्य में द्वितीय पंच वर्षीय योजना काल में कोई नये राष्ट्रीय राजपथ बनाये जायेंगे ।

†श्री याज्ञिक : यह नया राजपथ है क्योंकि यह अभी तक पूरा नहीं हुआ है । यह पछने २० वर्ष से खटाई में पड़ा है । १९३७ में जब प्रथम मंत्रिमंडल बना था तब इसे बनाने की घोषणा की गई थी ।

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय उत्तर दे सकते हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री राज बहादुर : बम्बई राज्य में ६ राष्ट्रीय राजपथ हैं । यह राजपथ मुझे अहमदाबाद—कांडला राजपथ नं० ८ ए लगता है । मैं पहले बता चुका हूँ कि संसद् द्वारा अनुमोदित राशियों में से हमें राजपथों के लिये अनुदान दिये जाते हैं । हम उन्हें अपने अधीनस्थ राजपथों पर व्यय करते हैं ।

†श्री याज्ञिक : मैं बम्बई—अहमदाबाद राजपथ के बारे में पूछ रहा हूँ ।

†अध्यक्ष महोदय : क्या यह राजपथ वहां है ?

†श्री राज बहादुर : मेरी सूची में ये राजपथ दिये गये हैं : बम्बई—आगरा, बम्बई—मद्रास—बंगलौर, बम्बई—कलकत्ता, बनारस कुमारी अन्तरीप बरास्ते नागपुर, बम्बई—दिल्ली बरास्ते जयपुर, अहमदाबाद—काण्डला, राजकोट—पोरबन्दर, पूना—विजयवाड़ा—हैदराबाद, नासिक—पूना ।

†अध्यक्ष महोदय : इस राजपथ का इनमें कहीं जिक्र नहीं है ।

†श्री आसर : इनके लिये राज्य सरकार को कब धन दिया जायेगा ।

†श्री राज बहादुर : यह राशि प्रतिवर्ष के आय व्ययक द्वारा दी जाती है ।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न । श्री आचार ।

†श्री पु० र० पटेल : जैसा कि माननीय मंत्री ने कहा है

†अध्यक्ष महोदय : मैं अगले प्रश्न के लिये कह चुका हूँ ।

रेलवे स्टेशनों पर साइन बोर्ड

†*१२५१. श्री आचार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल में मंजेश्वर और कासरगोड के बीच स्टेशनों के लाइन बोर्डों को कन्नड़ से बदल कर मलायालम भाषा में कर दिया गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि जब से १९०६ से यह लाइन खुली है तब से इन स्टेशनों पर कन्नड़ भाषा में ही बोर्ड रहे हैं ; और

(ग) यदि हां, तो यह परिवर्तन किन कारणों से किया गया है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां ।

(ख) वहां पर काफी लम्बे अरसे से कन्नड़ के नाम रहे हैं ।

(ग) इस क्षेत्र के केरल राज्य में मिलने के कारण यह परिवर्तन किया गया है ।

परन्तु, क्योंकि केरल सरकार ने कन्नड़ भाषा को भी इस क्षेत्र की प्रादेशिक भाषा के रूप में स्वीकार कर लिया है, इसलिये इन साइन बोर्डों पर कन्नड़ भाषा के नाम दोबारा लिखवाये जा रहे हैं ।

†श्री आचार : ये नाम किन किन स्टेशनों पर बदले जा रहे हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : क्या आपके पास स्टेशनों की सूची है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : जी हां ।

†अध्यक्ष महोदय : ये कितने हैं ?

†श्री शाहनवाज़ खां : पांच । कासरगोड, कुदुबु हाल्ट, कुम्बला, मंगलायाड़ी और मंजेश्वर ।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

†अध्यक्ष महोदय : मलयालम के नाम हटा दिये गये हैं और उनकी जगह दोबारा कन्नड़ लिपि में नाम लिख दिये गये हैं । अगला प्रश्न ।

गन्ने की कीमत का भुगतान न किया जाना

+

†*१२५२. { श्री विश्वनाथ राय :
श्री रामजी वर्मा :

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

(क) क्या यह सच है कि १९५६-५७ में जिन गन्ना उत्पादकों ने चीनी मिलों को गन्ना दिया था उनमें से मिलों ने अधिकांश को उसकी कीमत नहीं चुकाई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उनको शीघ्र मूल्य चुकाये जाने के संबंध में कोई कदम उठाये हैं ; और

(ग) क्या मंत्री महोदय इस संबंध में एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि १९५६-५७ के पेरेने के सीजन के बाद से भिन्न भिन्न मिलों द्वारा गन्ना उत्पादकों को कितना रुपया चुकाया जाना बाकी था ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या १५]

†श्री विश्वनाथ राय : विवरण में यह कहा गया है कि गन्ना उत्पादकों को लगभग १०० करोड़ रुपया दिया जाना बाकी था । सरकार ने उनको रुपये की अदायगी के मामले में किस लिये इतनी लापरवाही दिखाई है ?

†श्री अ० म० थामस : सरकार हमेशा इस बात का ध्यान रखती रही है । सभा को विदित होगा कि १९५६-५७ के 'सीजन' के अन्त में कुल गन्ने की ऋय का लगभग १.४ प्रतिशत मूल्य चुकाया जाना बाकी था । किन्तु अब यह राशि केवल .२३ प्रतिशत रह गई है । अब हम यह नहीं कह सकते कि यह बकाया राशि बहुत अधिक है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री विश्वनाथ राय : सरकार उन्हें तुरन्त भुगतान करने के लिये कोई कदम क्यों नहीं उठा रही है जबकि किसानों को कई संस्थाओं से लिये हुए ऋणों पर ब्याज देना पड़ रहा है ?

†श्री अ० म० थामस : हम शीघ्र कार्यवाही कर रहे हैं । केन्द्रीय सरकार ने १९५३ में गन्ना नियन्त्रण आदेश भी जारी किया था इसके अनुसार गन्ने की कीमत डिलिवरी के १४ दिनों के भीतर चुकाना जरूरी है ।

†श्री च० द० पांडे : क्या सरकार को ज्ञात है कि देहरादून जिले में तराई तथा डोईवाला क्षेत्रों में मिलों ने गन्ने की कीमत में से दो आने प्रति मन कम कर दिये हैं क्योंकि उनका कहना था कि उनको दिया गया गन्ना घटिया किस्म का था, और उसमें से अपेक्षाकृत कम चीनी उत्पन्न हुई है ? किन्तु बाद में यह पता लगने पर कि उसमें से पूरी चीनी निकली थी, सरकार ने यह निश्चय किया कि उन्हें पूरी राशि दी जाये । क्या वह रकम दे दी गई है ? यदि नहीं तो क्यों नहीं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : कुछ मिलों ने दे दी है । कुछ ने नहीं भी दी है । हम ने उनसे कहा है कि यदि वे यह रकम शीघ्र ही नहीं दे देंगे तो हम उनके विरुद्ध अन्य कार्यवाही करेंगे ।

†श्री त्यागी : देहरादून जिले में डोईवाला में एक मिल है यह मिल मंत्रालय द्वारा चलाई जा रही है । इस मिल ने भी २ आने की कटौती की थी । और यह मिल उत्तर प्रदेश की अन्य मिलों की अपेक्षा बहुत नीचे औसतन मूल्य पर गन्ना खरीदती है । क्या इस मिल ने इस वर्ष की आय में से किसानों को उनके मूल्यों में से दो आने के हिसाब से काटी गई राशि का भुगतान करना शुरू कर दिया है

†श्री अ० प्र० जैन : जी नहीं । हम वार्षिक आधार पर गन्ने का मूल्य निर्धारित करते हैं । जिस वर्ष जो मूल्य निश्चित किया जाता है वही मूल्य दिया जाता है ।

†श्री त्यागी : मैं जानना चाहता था कि क्या इस मिल ने अपनी दो आने वाली बकाया राशि चुका दी है । अब पहले वाला मिल मालिक नहीं रहा है और उसके स्थान पर सरकार इस मिल को चला रही है । इसलिये क्या उसके द्वारा काटी गई राशि को सरकार किसानों को वापस दे रही है ?

†श्री अ० प्र० जैन : उस मिल में उस वर्ष बहुत कम चीनी निकली थी । इसलिये जिन उत्पादकों ने उस मिल को गन्ना दिया था उनको दो आने वाली कटौती राशि प्राप्त करने का हकदार नहीं समझा गया । किन्तु तराई की मिल में इसका उल्टा हिसाब था । वहां पर कुछ मिलों ने भुगतान कर दिया है और कुछ ने नहीं । देहरादून के उत्पादकों को यह राशि लौटाने का निश्चय नहीं किया गया था ।

†श्री त्यागी : क्या यह सामान्य बात नहीं है कि गन्ने से निकलने वाली चीनी की मात्रा प्रातिवर्ष घटती बढ़ती रहती है ? क्या यह सम्भव है कि दो वर्षों के उत्पादन में इतना अन्तर पड़ जाये कि एक वर्ष तो १०.५ प्रतिशत चीनी निकले और दूसरे वर्ष १२ प्रतिशत ? इतना अन्तर कैसे पड़ा ?

†श्री अ० प्र० जैन : गन्ने से निकलने वाली चीनी की मात्रा प्रतिवर्ष घटती बढ़ती रहती है । मैं यह नहीं बता सकता कि इस मामले में केवल गन्ने का ही दोष था या इसका कोई अन्य कारण था । किन्तु यह निश्चित है कि उसमें से इतनी चीनी निकली ।

†श्री त्यागी : क्या यह सच नहीं है

डा० राम सुभग सिंह उठे—

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । डा० राम सुभग सिंह जी बैठ जायें । मंत्री महोदय से गन्ने की कीमतों के बारे में प्रश्न पूछा गया है । एक प्रश्न यह था कि जो रुपया गलती से काट लिया गया था वह उत्पादकों को वापस दे दिया गया है या नहीं । जहां देहरादून की मिल का संबंध है मंत्री महोदय ने बताया है कि वहां पर गन्ने से चीनी की बहुत कम मात्रा निकली है इसलिये वहां के संभरणकर्ता उत्पादकों को यह राशि नहीं लौटाई गई है । उसके बाद उन्होंने यह प्रश्न किया है कि क्या प्रतिवर्ष मात्रा में इतनी कमी हो सकती है ? निःसन्देह ऐसा हो सकता है जैसे यदि किसी वर्ष पूरी वर्षा न हो अथवा ऐसे ही इसके अनेक कारण हो सकते हैं । क्या देहरादून मिल में दो आने की इस कटौती के आधार पर हम यहां पर वाद ववाद बढ़ाते जयेंगे ? मैं समझता हूं हमें ऐसे एकाकी मामलों में अधिक चर्चा में नहीं पड़ना चाहिये मंत्री से पृथक् रूप से विचार विमर्श किया जा सकता है ।

†श्री त्यागी : औचित्य प्रश्न के सम्बन्ध में श्रीमान् । उस मिल का और देहरादून की मिल का मामला एक ही जैसा है । * * * * *

†अध्यक्ष महोदय : श्री हेडा ।

†श्री हेडा : कुछ मिलों ने 'सिसमा' फार्मूला स्वीकार कर लिया है जिसके अनुसार वे कीमत का कुछ भाग मिल के 'बोनस' के रूप में देते हैं । माननीय मंत्री ने कहा है कि बकाया राशि कुछ अधिक नहीं है । इसलिये क्या मैं यह जान सकता हूं कि बकाया राशि की गणना करते समय 'बोनस' के रूप में देय राशि भी इसमें शामिल की गई है या नहीं तथा ऐसी राशि के भुगतान की क्या प्रणाली है ?

†श्री अ० प्र० जैन : 'सिसमा' फार्मूला' अथवा 'बोनस फार्मूला' के अन्तर्गत जो राशि देय है उसको इस बकाया राशि की गणना करते समय नहीं गिना गया है । इसका उत्तर देने के लिये मुझे पृथक् सूचना चाहिये ।

†श्री विश्वनाथ राय : श्रीमान् एक प्रश्न यह बड़ा महत्वपूर्ण प्रश्न है ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य पहले ही चार पांच प्रश्न पूछे चुके हैं ।

श्री ब्रजराज सिंह : क्या यह सच है कि शूगर फेक्ट्रीस ने किसानों को इसलिये बकाया नहीं अदा किया है क्योंकि उन्होंने एक बड़ी रकम कांग्रेस के चुनाव फंड में अदा की थी ?

†अध्यक्ष महोदय : यह एक अन्य व्यंग है ।

†श्री ब्रजराज सिंह : इसमें कोई व्यंग नहीं है । यह एक तथ्य है ।

***अध्यक्ष के आदेशानुसार निकाल दिये गये ।

†मूल प्रश्नेजी में

†अध्यक्ष महोदय : यहां पर सभी तथ्यों का उल्लेख करना उचित नहीं है ।

†श्री ब्रजराज सिंह : यह एक सचाई है । इसीलिये मैंने इसका यहां पर जिक्र किया है ।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

सहकारी समितियां

†*१२५३. श्री संगण्णा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में सर मेलकाम डालिंग ने, जो कि योजना आयोग में कोलम्बो योजना की ओर से परामर्शदाता का काम कर रहे हैं, सहकारी समितियों के बारे में जो सिफारिशों की थीं क्या सरकार ने उन पर विचार कर लिया है ; और

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

†कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) जी हां ।

(ख) यह रिपोर्ट सब राज्य सरकारों को भेज दी गई है । राज्य सरकारें अपनी नीति निर्धारित करते समय सर मेलकाम डालिंग की सिफारिशों का ध्यान रखेंगी ।

†श्री संगण्णा : सिफारिश करते समय किन किन तथ्यों व आंकड़ों को ध्यान में रखा गया है ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : उन्होंने सम्पूर्ण ग्राम ऋण प्रणाली व सहकारी संस्थाओं के ढांचे का अध्ययन किया और यह सिफारिश की ।

†श्री संगण्णा : अपनी रिपोर्ट में उन्होंने वर्तमान सहकारी संस्थाओं की कुछ अनियमितताओं एवं दोषों की ओर भी संकेत किया है । सरकार ने उन दोषों को सुधारने के लिये क्या कदम उठाये हैं ।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : जैसा कि मुख्य प्रश्न के उत्तर में कहा गया है, उनकी रिपोर्ट राज्य सरकारों को भेज दी गई है । सहकारी संस्थाओं का संगठन व संचालन राज्य सरकारें ही करती हैं । इसलिये हमने उन से इन सिफारिशों की ओर ध्यान देने व उन पर आवश्यक कार्यवाही करने के लिये कहा है ।

†श्री पाणिग्रही : क्या समिति ने भारतवर्ष में सहकारी आन्दोलन के कार्यक्रम के दोषों के बारे में भी कुछ कहा है ? यदि हां, तो क्या उसके सुधार के संबंध में भी कुछ सुझाव दिये गये हैं ?

†श्री अ० प्र० जैन : ये सिफारिशें समिति ने नहीं की हैं । यह सिफारिशें कोलम्बो योजना सहायता के अन्तर्गत आने वाले एक व्यक्ति का कार्य है । हम राज्य सरकारों से सभी सुझाव मानने के लिये नहीं कह सकते हैं । इसलिये हम ने उन से कहा है कि वे जिन सुझावों को आवश्यक समझें, उन्हें कार्यान्वित करने की कोशिश करें ।

†मूल अंग्रेजी में

कैरिज व वैगन स्टाफ के लिये ओवरटाइम भत्ता

+

†*१२५५. { श्री प्रभात कार :
श्री स० भ० बनर्जी :
श्री मोहम्मद इलियास :
श्री सरजू पांडे :
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री गणपति राम :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलों के सिक लाइनों पर काम करने वाले कैरिज व वैगन स्टाफ को सप्ताह में ४८ घंटे से अधिक काम करने की दशा में ओवरटाइम भत्ता दिया जाता है जबकि उसी शेड के ट्रेन पार्सिंग और वार्शिंग लाइनों पर काम करने वाले कैरिज व वैगन स्टाफ को यह भत्ता नहीं दिया जाता है ; और

(ख) यदि हां, तो इस विभेद के क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां ।

(ख) 'लोको शैडों' कैरिज और वैगन डिपो और सिक साइडिंग्स में सप्ताह में ४८ घंटे से अधिक काम करने वाले कर्मचारियों को ओवरटाइम भत्ता दिया जाता है । यह भत्ता इसलिये दिया जाता है कि उनको फैक्टरी अधिनियमों के उपबन्धों के अनुसार कुछ सहायता मिल सके । यद्यपि वे 'फैक्टरी अधिनियम' में नहीं शामिल किये गये हैं फिर भी उनका कार्य फैक्ट्रियों की तरह का होता है । परन्तु गाड़ियों का परीक्षण कार्य व धुलाई का कार्य फैक्ट्रियों के काम की तरह नहीं होता । इसकी काम करने की परिस्थितियां बिल्कुल भिन्न हैं । इसलिये इन लोगों को यह भत्ता नहीं दिया जाता है । किन्तु इन्हें अन्य कर्मचारियों की भांति 'सेवा नियोजन विनियमों' के अन्तर्गत जितना ओवरटाइम भत्ता देय होता है वह दिया जाता है ।

†श्री सिंहासन सिंह : क्या 'वाणिज्यिक कर्मचारियों' को भी यह अधिसमय भत्ता दिया जाता जो कि ८ घंटे की बजाये प्रायः १० या १२ घंटे तक काम करते रहते हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : वास्तव में यह एक सर्वथा पृथक् प्रश्न है । किन्तु जब कभी भी यह भत्ता देय होता है, यह दिया जाता है ।

†श्री तंगामणि : वार्शिंग लाइन में काम करने वाले व कैरिज व वैगन शेडों में काम करने वाले कर्मचारियों को कितना ओवर टाइम भत्ता दिया जाता है ? क्या उनको फैक्टरी एक्ट के अनुसार ओवरटाइम के लिये दुगना भत्ता दिया जाता है या क्योंकि वे फैक्टरी एक्ट के अन्तर्गत नहीं आते हैं इसलिये किसी अन्य दर से ?

†अध्यक्ष महोदय : यानि यह ओवर टाइम भत्ता किस आधार पर दिया जाता है ?

†श्री शाहनवाज खां : उन्हें सामान्य दर से ड्योढ़ा भत्ता दिया जाता है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री याज्ञिक : क्या यह ओवरटाइम काम उनसे जबरदस्ती कराया जाता है या वे स्वेच्छा से करते हैं ?

†श्री शाहनवाज़ खां : किसी को मजबूर करने का कोई सवाल ही नहीं है। कभी-कभी रेलों की कार्यकुशलता बनाये रखने के लिये व गाड़ियों को ठीक समय पर चलाने के उन्हें अधिक समय तक कार्य करना पड़ता है। इसके लिये उन्हें पर्याप्त राशि दे दी जाती है।

†श्री सिंहासन सिंह : क्या रेलवे को कार्यकुशलता बनाये रखने के लिये जो भी कर्मचारी जब कभी भी अधिक समय तक काम करें उन सबको ओवरटाइम भत्ता देने का सरकार का क्या कोई विचार है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह एक कार्यार्थ सुझाव है।

†श्री त्रि० कु० चौधरी : क्या सरकार को विभिन्न रेलों में काम करने वाले कैरिज व वैन स्टॉफ से ओवरटाइम भत्ते के कम होने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ?

†श्री शाहनवाज़ खां : मुझे इस समय किसी ऐसे अभ्यावेदन के मिलने की सूचना नहीं है। हो सकता हो कार्यालय के पास ऐसा कोई अभ्यावेदन आया हो। किन्तु मुझे इस समय इस संबंध में कोई जानकारी नहीं है।

†श्री प्रभात कार : जब दोनों श्रेणियों के कर्मचारियों को समान रूप से काम के सामान्य घंटों से अतिरिक्त काम करना पड़ता है तब दोनों को यह भत्ता भिन्न-भिन्न दर से क्यों दिया जाता है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : कौन सी दो श्रेणियां ?

†श्री प्रभात कार : एक जो फ़ैक्टरी एक्ट के अन्तर्गत आते हैं जिनको कि सामान्य वेतन से दुगना भत्ता दिया जाता है तथा दूसरे वे लोग जिन्हें कि १ 1/4 गुणा के आधार पर भत्ता दिया जाता है। यह भेद भाव क्यों है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : केवल पश्चिम रेलवे के कुछ कैरिज व वैन डिपो फ़ैक्टरी एक्ट के अन्तर्गत आते हैं; वहां पर उन लोगों को एक्ट के अनुसार दुगना भत्ता दिया जाता है। हम श्रम मंत्रालय से इस बिशय पर लिखापढ़ी कर रहे हैं और इस विभेद को दूर करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

मसुलीपत्तम पत्तन से लौह अयस्क का निर्यात

† १२५७. श्री हेडा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मसुलीपत्तम पत्तन से १९५६-५७ और १९५७-५८ में कितने लौह अयस्क का निर्यात किया गया है ;

(ख) क्या इस कार्य के लिये पत्तन की पूर्ण क्षमता का उपयोग किया गया है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क)

१९५६-५७ २,७०,८१७ टन

१९५७-५८ २,३५,५४६ टन

(फरवरी, १९५८ के अन्त तक)

(ख) जी हां, लगभग पूर्ण क्षमता के अनुसार ही पत्तन का उपयोग हुआ है। यदि द्वितीय योजना में मसलीपत्तम के विकास संबंधी योजनाओं की पूर्ण क्रियान्वित की गई तो पत्तन की अधिकतम क्षमता में ५० प्रतिशत वृद्धि हो जायेगी।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†श्री हेडा : माननीय मंत्री ने पत्तन विकास संबंधी योजना की ओर पहले ही निर्देश किया है। क्या यह योजना पहले स्वीकृत की जा चुकी है और यदि हां, तो कार्य कब आरम्भ किया जायेगा और समय अनुसूची क्या है ?

†श्री राज बहादुर : जैसा मैंने कहा है, यदि योजना की क्रियान्वित कर पत्तन का विकास किया जाये तो इसकी क्षमता में पचास प्रतिशत वृद्धि हो जायेगी। माननीय सदस्य जानते हैं कि छोटे पत्तनों के विकास का उत्तरदायित्व अधिकांश राज्य सरकारों पर है। हम केवल इस कार्य के लिये वित्तीय सहायता देते हैं।

†श्री हेडा : क्या नौका परिवहन—लौह अयस्क क्षेत्र से चलकर पत्तन क्षेत्र तक और फिर उसे स्टीमरों तक पहुंचाने वाली नौका व्यवस्था पर भी विचार किया गया है और यदि हां, तो जल परिवहन में किस प्रकार सुधार किया जा रहा है ?

†श्री राज बहादुर : यह सच है कि जल मार्ग से भी लौह अयस्क भेजा जाता है। यह देशी नावों की सहायता से बैजवाडा से ४५ मील की दूरी तक जाता है। इसका माध्यम कृष्णा जिले में गगियापेट होकर है। यह स्थान बैजवाडा से ५२ मील की दूरी पर है।

†श्री हेडा : क्या मसुलीपत्तम में भाण्डागार स्थान की कमी है और यदि हां, तो सरकार इसमें किस प्रकार सुधार कर रही है ?

†श्री राज बहादुर : मैं नहीं समझता कि भाण्डागार की कमी है किन्तु यह सच है कि पत्तन किनारे से पांच मील दूर है और इस बात पर विचार किया जा रहा है कि लौह अयस्क का स्टॉक किनारे के समीप हो।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी : एक प्रश्न पूछूं।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने अनेक प्रश्नों की अनुमति दे दी है।

कोचीन पत्तन के लिये प्रशासनिक समिति

†*१२५८. श्री कोडियान : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खलासियों के नावों का पंजीयन करने और उन्हें बारी बारी से काम देने के लिये कोचीन पत्तन में स्थापित प्रशासनिक समिति ने अपना कार्य आरम्भ कर दिया है ; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख) . केन्द्रीय सरकार औद्योगिक अधिकरण के पंचाट के अधीन स्थापित प्रशासनिक समिति १९५४ से अपना कार्य कर रही है। श्रमिकों के पंजीयन एवं उन्हें काम वितरण करने के अतिरिक्त इसने पंचाट की अन्य सब शर्तें क्रियान्वित कर दी हैं। श्रमिक प्रतिनिधियों में परस्पर समझौते के अभाव से समिति श्रमिक पंजीयन एवं काम वितरण आरम्भ नहीं कर सकी।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री कोडियान : प्रशासनिक समिति में विभिन्न श्रमिक संघों के प्रतिनिधियों ने क्या दृष्टिकोण अपनाया था ?

†श्री राज बहादुर : जहां तक नाम पंजीयन का संबंध है प्रत्येक श्रमिक संघ की यह इच्छा थी कि भले ही वे पंजीयन के पात्र हैं अथवा नहीं उनके सब सदस्यों के नामों का पंजीयन किया जाना चाहिये। यदि इस संबंध में न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित नियमों की परवाह न करते हुये यदि ऐसा किया जाता तो इन श्रमिकों की संख्या ३,००० या ४,००० तक पहुंच जाती जबकि आवश्यकता केवल १,३०० या १,४०० श्रमिकों की ही है।

†श्री नारायणन् कुट्टि मेनन : इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि समिति में गत्यावरोध उत्पन्न हो गया है और इसकी बैठक विगत एक वर्ष से नहीं हुई है क्या सरकार पत्तन में नैमित्तिक श्रमिकों की भरती के संबंध में पंचाट की क्रियान्विति के लिये किसी अन्य उपाय का आश्रय ले रही है।

†श्री राज बहादुर : मेरा विचार है कि समिति की मीटिंग होती रही है। जैसा मैंने कहा था यह पंजीयन के अतिरिक्त अन्य सब निर्धारित कार्य कर रही है।

†श्री नारायणन् कुट्टि मेनन : माननीय मंत्री जी ने कहा कि श्रमिकों के पंजीयन के अतिरिक्त पंचाट की अन्य सब बातें क्रियान्वित कर दी गई हैं। क्या नियोजकों द्वारा पंचाट की यह सिफारिश क्रियान्वित कर दी गई है कि गोदामों में नियोजित श्रमिकों का हाजरी का रजिस्टर रहे ?

†श्री राज बहादुर : यही तो विवाद का मूल है। यदि हाजरी के रजिस्टर में उनका नाम हो अथवा उनके नामों में पंजीकृत कर दिया जाये तो सारी बात ही समाप्त हो जायेगी।

सामुदायिक विकास कार्यक्रम का पुनः प्रावस्थाभाजन^१

†*१२५६. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सामुदायिक विकास मंत्री १८ फरवरी, १९५८ के अल्प सूचना प्रश्न संख्या २ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि सामुदायिक विकास परियोजनाओं के बारे में १ अप्रैल, १९५८ से पुनरीक्षित व्यवस्था लागू करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) : राज्यों से उत्तर अभी प्राप्त हुए हैं और इन प्रस्तावों पर अभी अन्तिम निर्णय किया जा रहा है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या इन प्रस्तावों को कार्यान्वित करने की तिथि स्थगित की जायेगी, और यदि हां, तो किस तिथि तक इन प्रस्तावों को स्थगित किया जायेगा ?

†श्री सु० कु० डे : प्रस्ताव को स्थगित करने की कोई सम्भावना नहीं है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : यह कहा गया था कि यह प्रस्ताव १ अप्रैल से लागू हो रहा है।

†श्री सु० कु० डे : अभी भी यह आशा है कि उस तिथि को यह लागू हो जायेगा।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : किन महत्वपूर्ण परिवर्तनों के होने की संभावना है ?

†श्री सु० कु० डे : सर्व प्रथम तो कार्यक्रम १९६१ से अक्टूबर, १९६३ तक बढ़ जायेगा। दूसरे सभी राष्ट्रीय विस्तार सेवा खण्ड सामुदायिक विकास खण्डों में अपने आप ही परिवर्तित हो जायेंगे।

तीसरा परिवर्तन यह है कि अब जिसे गहनोत्तर प्रावस्था कहा जाता है उसका स्थान एक द्वितीय चरण लेगा और वित्त की कुछ अधिक व्यवस्था होगी।

†श्री पाणिग्रही : क्या श्री जयप्रकाश नारायण द्वारा सामुदायिक विकास मंत्रालय के साथ बातचीत करने के बाद कोरापुर में ८०० ग्रामदान गांवों में सामुदायिक विकास कार्य को ग्रामदान आन्दोलन में मिलाने के लिये कोई प्रबन्ध किये गए हैं ?

†श्री सु० कु० डे : यह पूर्णतः एक पृथक प्रश्न है। कोरापुर के ऐसे गांवों में जहां ग्रामदान अधिकारी राज्य सरकार की सहकारिता के इच्छुक हैं वहां उड़ीसा सरकार सहकार करने के लिये यथासम्भव पूर्ण रूप से प्रयत्न कर रही है।

†श्री तंगामणि : इस पुनर्वास्थाभाजन तथा अवधि बढ़ाने के फलस्वरूप १९५८-५९ में सामुदायिक विकास योजना के अन्तर्गत खण्डों की संख्या कितनी होगी ?

†श्री सु० कु० डे : १ अप्रैल को दो सौ नये खण्डों में काम होने लगेगा।

†डा० राम सुभग सिंह : १ अप्रैल ! (हंसी)

†श्री सु० कु० डे : जहां तक सरकार का संबंध है महीनों तथा तिथियों में कोई विभेद नहीं किया जाता है।

†अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में वे २ अप्रैल को ही काम शुरू करेंगे।

†श्री हेम बरुआ : उन्होंने मूर्ख दिवस को क्यों चुना है ?

†श्री हरिश्चन्द्र मायूर : क्या श्री बी० जी० राव के विमति टिप्पण पर विचार किया गया है और उस पर कोई निर्णय किया गया है और यदि हां तो वह निर्णय क्या है ?

†श्री सु० कु० डे : मेरे विचार में उस पर प्रधान मंत्री द्वारा विचार किया गया था और सम्भवतः वह अपनी राय प्रेस को पहिले ही बता चुके हैं।

अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन

+

†*१२६१. { श्री स० चं० सामन्त :
श्रीमती इला पालचौधरी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन ने भारत सरकार से यह प्रार्थना की है कि रेलवे कर्मचारियों की शिकायतें सरकार को निर्देश करने के लिये तुरंत ही एक कार्य प्रणाली की व्यवस्था की जानी चाहिये ;

(ख) यदि हां तो तथ्य क्या हैं ; और

(ग) क्या सरकार ने यह प्रार्थना स्वीकार कर ली है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग) : नई दिल्ली में १९ तथा २० नवम्बर १९५७ को भारतीय रेलवे कर्मचारी राष्ट्रीय फेडरेशन तथा अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन के प्रतिनिधियों की बैठक के बाद सरकार द्वारा २३ नम्बर १९५७ को जारी की गई प्रेस विज्ञप्ति की एक प्रति लोक-सभा पटल पर रखी जाती है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या १६]

†मल अंग्रेजी में

†श्री स० चं० सामन्त : क्या इस बीच कोई विवाद उत्पन्न हुआ है और यदि हां तो उनका किस प्रकार निबटारा किया गया है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : जहां तक मुझे मालूम है कोई गम्भीर विवाद उत्पन्न नहीं हुआ है। अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन यह चाहता था कि उन्हें पृथक रूप से मान्यता प्रदान की जाये और वे रेलवे बोर्ड स्तर पर प्रत्यक्ष बातचीत के लिये सुविधायें चाहते थे। उन्हें यह सुझाव दिया गया है कि वे इस दिशा में संयुक्त समिति की एक उप समिति नियुक्त करके उन्हें कार्यवाही करनी चाहिये जिस में उनका एक प्रतिनिधि रेलवे बोर्ड से बातचीत करने के लिये शामिल होगा।

†श्री स० चं० सामन्त : मैं यह जानना चाहता था कि १९५६ के करार के अनुसार दोनों पक्ष कार्य कर रहे थे परन्तु क्या इस बीच कोई विवाद उत्पन्न हुआ है और यदि हां तो उन्हें कैसे निबटारा किया गया है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : दोनों संधों के सभी स्तरों पर न्यूनाधिक पूर्ण विलयन के लिये १९५६ में एकता संबंधी बातचीत हुई थी और एक निश्चित कार्य प्रणाली का सुझाव दिया गया था उस कार्य प्रणाली के संबंध में कुछ मतभेद हुआ है। परन्तु एक प्रेक्षक के समक्ष वाद विवाद के लिये व्यवस्था की जा चुकी है और यदि मतभेद दूर न हुये तो फिर मतभेदों को एक मध्यस्थ के सामने रखा जायेगा हम एक मध्यस्थ पहिले ही नियुक्त कर चुके हैं और उन्होंने इस कार्य को स्वीकार कर लिया है ; और उनकी नियुक्ति की शीघ्र ही घोषणा कर दी जायेगी।

†श्री तंगामणि : क्या अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन अब भी संविलयन संबंधी बातचीत समाप्त होने से पूर्व अपने संधान के अभिज्ञान के लिये अपनी मांग फिर दोहरा रहा है और क्या निश्चित कार्यक्रम के अनुसार जुलाई, १९५८ से पहिले संविलयन संबंधी वार्ता समाप्त हो जायेगी ?

†श्री शाहनवाज़ खां : अभी मैं यह नहीं कह सकता हूं यह इस बात पर निर्भर है कि दोनों संध मिल कर किस प्रकार कार्य करते हैं परन्तु हमने एक निश्चित तिथि नियत की है और उस तिथि तक बातचीत समाप्त हो जानी चाहिये।

†श्री तंगामणि : मेरा प्रश्न यह था कि क्या अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन एक अभिज्ञात संस्था नहीं है और बातचीत में कोई रुकावट पैदा हुई है और क्या जुलाई १९५८ से पहले इस संविलयन की कोई सम्भावना नहीं है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : हमें अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन की बार बार की जाने वाली यह मांग मालूम है। माननीय सदस्य को मालूम है कि एक समय अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन तथा अन्य संध संविलीन थे और जब उन्हें संविलीन किया गया और इस प्रकार राष्ट्रीय संधान बना तो अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन का अस्तित्व खत्म हो गया था ; संधान पुनः प्रवर्तित हुआ होगा परन्तु रेलवे मंत्रालय ने अभी तक पुनः प्रवर्तन को स्वीकार नहीं किया है।

†श्री हेम बरुआ : माननीय उपमंत्री ने जो कुछ कहा है अर्थात् एक उप-समिति एक संध के लिये गठित की जा रही है उसे देखते हुए क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सब दो उप समितियां होंगी और यदि हां तो सरकार का संयुक्त समिति से उप समितियों के कार्य को किस प्रकार सहयोजित करने का प्रस्ताव है ?

†श्री शाहनवाज खां : मैं समझ नहीं सका कि दो उप समितियां कैसे होंगी । हमारा विचार दो नहीं बल्कि एक उप समिति अर्थात् दोनों का प्रतिनिधित्व करने वाली एक संयुक्त उप-समिति गठित करने का है ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या १९५६ के करार के अनुसार अगली जुलाई में चुनाव किया जायेगा और यदि हां तो क्या चुनाव के लिये किसी प्रेक्षक को नियुक्त किया जायेगा ?

†श्री शाहनवाज खां : जी हां ; जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं एक प्रेक्षक तथा एक मध्यस्थ नियुक्त किये जा चुके हैं ।

†श्री स० चं० सामन्त : चुनाव के लिये ?

†श्री शाहनवाज खां : सभी बातों के लिये ।

अननुसूचित विमान समवाय

+

†*१२६२. { श्री कुन्हन :
श्री नारायणन कुट्टि मेनन :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अननुसूचित विमान समवायों के कर्मचारियों द्वारा भारत सरकार को उन विमान सेवाओं में कर्मचारी परिस्थितियों के संबंध में कोई ज्ञापन प्रस्तुत किया गया है ;

(ख) यदि हां तो उनकी मांगें क्या हैं और

(ग) इस संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हुमायूं कबीर) : (क) जी हां ।

(ख) कर्मचारियों की मुख्य मांग यह है कि अननुसूचित विमान परिवहन उद्योग का राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये ।

(ग) अननुसूचित प्रवर्तनों के संबंध में सरकार की मूल नीति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है ।

†श्री कुन्हन : क्या यह सच है कि न्यूनतम मजूरी विधियां तथा अन्य कर्मचारियों को प्राप्य सुविधायें

†श्री हुमायूं कबीर : मैं सुन नहीं सकता हूं ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को अपने टिप्पण देर कर अपने अनुपूरक प्रश्न नहीं पढ़ने चाहियें । उन्हें अपने कागजों को पढ़े बिना ही प्रश्न पूछने चाहियें । मुझे कोई आपत्ति नहीं है ; माननीय सदस्य कागज को उठा कर पढ़ें ।

†एक माननीय सदस्य : उन की कठिनाई भाषा के संबंध में है ।

†अध्यक्ष महोदय : जब वह नीचे देखते हैं तो कोई भी उन्हें नहीं सुन सकता है ।

†श्री कुन्हन : क्या यह सच है कि न्यूनतम मजूरी विधियां तथा अन्य विमान समवाय कर्मचारी को प्राप्य अन्य सुविधायें इन विमान समवाय कर्मचारियों को नहीं दी जाती हैं ?

†श्री हुमायूं कबीर : मैं प्रश्न समझ नहीं सका हूं ।

†श्री कि० कु० चौधरी : क्या मैं इसे दोहरा दूं ? क्या यह सच है

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य की इस प्रकार सहायता नहीं की जानी चाहिये। प्रश्न का घंटा समाप्त हुआ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

जहाजों के कप्तानों तथा इंजीनियरों का प्रशिक्षण^१

†*१२४८. श्री झूलन सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जहाजों के अतिरिक्त कप्तानों तथा जहाजों के प्रथम श्रेणी के अतिरिक्त इंजीनियरों के लिये भारत में प्रशिक्षण की व्यवस्था करने की योजना में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में विकास कार्यक्रम को देखते हुए भारतीय नौवहन के लिये अतिरिक्त कर्मचारियों के संबंध में प्रशिक्षण सुविधायों में किस सीमा तक वृद्धि हुई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख) लोक सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या १७]

हिमाचल प्रदेश में परिवहन व्यय

१२५४. श्री पद्म बेव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिमाचल प्रदेश में राष्ट्रीयकृत परिवहन द्वारा यात्रियों के किराये और सामान के भाड़े पर ६ प्रतिशत कर लिया जाता है ;

(ख) क्या सरकार को विदित है कि इसका खाद्यान्नों पर बहुत प्रभाव पड़ा है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का इस कर को कम से कम खाद्यान्नों पर से हटा लेने का विचार है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) मांगी गई सूचना सभा पटल पर रखे गये एक विवरण में प्रस्तुत कर दी गई है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या १८]

रेल के टिकटों से संबंधित कपट रोकने वाला विभाग^२

†*१२५६. श्री दामानी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे में रेल के टिकटों से संबंधित कपट रोकने वाला विभाग नामक कोई संगठन स्थापित किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसे किस प्रकार का कार्य सौंपा गया है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां।

(ख) इसका मुख्य संबंध जाली टिकट बनाने, टिकटों का दुबारा बेचने तथा पास और पी० टी० ओ० का कुप्रयोग करने जैसे कपटों से है।

†मूल अंग्रेजी में

^१Training of shipmasters and Engineers.

^२Anti-Ticket Fraud Section.

कोसी बांध

†*१२६०. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री शोभा राम :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग द्वारा कोसी पर बांध के निर्माण-कार्य को अन्तिम रूप से अनुमोदित किया जा चुका है ;

(ख) क्या इस के निर्माण-स्थान, डिजाइन तथा ऊंचाई आदि के मामले में कोई परिवर्तन किया गया है ;

(ग) यदि हां, तो इस प्रकार किये गये परिवर्तनों का स्वरूप क्या है ;

(घ) क्या इस के निर्माण के लिये किसी कार्यक्रम को अनुमोदित किया गया, और यदि हां, तो वह कार्यक्रम क्या है ?

(ङ) क्या प्राक्कलित व्यय में कोई वृद्धि हुई है; और

(च) यदि हां, तो पुनरीक्षित प्राक्कलित खर्च की कुल रकम कितनी है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) से (च). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिस में अपेक्षित जानकारी दी गई है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या १६]

रेलवे कर्मचारियों से प्राप्त अभ्यावेदनों का निबटारा

†*१२६३. श्री तंगामणि : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण रेलवे के जनरल मैनेजर को निदेश जारी किये गये थे कि रेलवे कर्मचारियों से प्राप्त अभ्यावेदनों के संबंध में शीघ्रता से निर्णय करके उन्हें निबटाया जाये;

(ख) इस प्रकार के कितने अभ्यावेदन छः महीने से अधिक समय से और एक वर्ष से अधिक समय से जनरल मैनेजर तथा डिवीजन अधीक्षकों के समक्ष लम्बित हैं ; और

(ग) क्या जनरल मैनेजरो के हाल ही के सम्मेलन में विलम्ब को दूर करने के संबंध में कोई निर्णय किया गया था ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां। सभी रेलों को निदेश जारी किये गये थे।

(ख)

	छः महीने से अधिक समय से	एक वर्ष से अधिक समय से
जनरल मैनेजर	११	४
डिवीजन अधीक्षक	१३८	..

(ग) इस विषय पर वाद विवाद नहीं हुआ था।

†मूल अंग्रेजी में

नागार्जुनसागर परियोजना शिविर में हैजे का प्रकोप

†*१२६४. डा० क० ब० मेनन : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या नागार्जुनसागर परियोजना शिविर में हैजे का रोग व्यापक रूप में फैला है ;
(ख) यदि हां, तो महामारी को रोकने के लिये सरकार क्या कार्यवाहियां कर रही है ;

और

(ग) क्या किसी व्यक्ति की मृत्यु हुई है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जी, हां । यह रोग व्यापक रूप में ११ फरवरी, १९५८ से १४ मार्च, १९५८ तक फैला था ।

(ख) (१) सामूहिक रूप से टीके लगाये गये थे ।

(२) नई बस्तियों में साफ किये हुए तथा क्लोरीन युक्त जल की व्यवस्था के लिये अतिरिक्त नलों का प्रबन्ध किया गया था ।

(३) लोक स्वास्थ्य तथा अरोग्य-कर्मचारी वृन्द की संख्या बढ़ाई गई थी ।

(४) परिपूर्ण सफाई रखने के लिये और अन्य स्वास्थ्यकारी कार्यवाहियां अपनाने के लिये लोगों को शिक्षा देने की दृष्टि से बड़े पैमाने पर प्रचार कार्य किया गया था ।

(ग) ३६ व्यक्तियों की मृत्यु हुई थी ।

विस्थापित व्यक्तियों की पोस्टल इन्श्योरेंस पालिसियां

†*१२६५. श्री गोरे : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस प्रकार के विस्थापित व्यक्तियों की कुल संख्या कितनी है जिनके पास पोस्टल इन्श्योरेंस पालिसियां हैं और जिन्होंने ३१ मार्च, १९५८ के बाद प्रव्रजन किया था ;

(ख) क्या यह सच है कि पाकिस्तान सरकार ने परिपक्व बीमा-पत्रों (मैच्योर पालिसीज) की देय राशि देने से इनकार कर दिया है और इस आधार पर सभी बीमा-पत्रों को जब्त कर लिया है कि कुछ महीनों की बीमे की किस्तें पाकिस्तान में नहीं दी गई थीं ; और

(ग) क्या भारत सरकार ने भारत में बीमे की इन किस्तों को स्वीकार किया है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) लगभग १५० ।

(ख) मालूम नहीं है ।

(ग) जी हां, लेकिन पाकिस्तान के साथ करार के अधीन रहते हुए स्वीकार किया है ।

कुल्लू घाटी में फल परिरक्षण कारखाना

†*१२६६. श्री हेम राज : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २८ नवम्बर १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या ६०६ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुल्लू में एक फल परिरक्षण कारखाना स्थापित करने के लिये पंजाब सरकार से योजना वापस मिल चुकी है ; और

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

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) पुनरीक्षण योजना अभी तक प्राप्त नहीं हुई है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

चावल का वितरण

†*१२६७. श्रीमती सुचेता कृपालानी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जब से दिल्ली को पंजाब चावल जाने में सम्मिलित किया गया है तब से २५ फरवरी, १९५८ तक पंजाब से दिल्ली में चावल की कितनी मात्रा लाई गई थी ; और

(ख) क्या यह सच है कि पंजाब से दिल्ली में चावल का स्टॉक न भेजे जाने के कारण दिल्ली के चावल उपभोक्ताओं को पंजाब के चावल के मूल्य की अपेक्षा कुछ अधिक मूल्य पर घटिया चावल स्वीकार करना पड़ रहा है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) २५ फरवरी, १९५८ तक चावल का कोई स्टॉक नहीं भेजा गया था परन्तु उस के बाद से कुछ चावल आना शुरू हो गया था ।

(ख) पश्चिमी उत्तर प्रदेश से दिल्ली में चावल आता रहा है और अच्छी किस्मों का चावल प्राप्य है । तथापि पंजाब की अपेक्षा दाम कुछ अधिक हैं लेकिन पंजाब में सरकार को चावल की वसूली करने देने के लिये क्योंकि पंजाब को अलग कर दिया गया था इसलिये अधिक मूल्य होना स्वाभाविक ही है । पंजाब से चावल का अधिक स्टॉक दिल्ली आने पर मूल्यों में कमी होनी ही चाहिये ।

सरहिन्द तथा राजस्थान नहरें

†*१२६८. सरदार इकबाल सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १२ नवम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १०३ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सरहिन्द तथा राजस्थान नहर परियोजनाओं के लिये १९५७-५८ तथा १९५८-५९ में कितने ऋणों की मंजूरी दी गई है ; और

(ख) द्वितीय पंच वर्षीय योजना में दोनों नहरों पर कितनी रकम खर्च करने का प्रस्ताव है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) १९५७-५८ के लिये सरहिन्द पूरक परियोजना के लिये किसी ऋण की मंजूरी नहीं दी गई है । राजस्थान नहर परियोजना के लिये १९५७-५८ में २५ लाख रुपये के एक ऋण की मंजूरी दी गई है । १९५८-५९ के लिये ऋण की मंजूरी देने का प्रश्न इस चरण पर उत्पन्न नहीं होता है ।

(ख) द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सरहिन्द नहर परियोजना के लिये ५.५० करोड़ रुपये और राजस्थान नहर परियोजना के लिये २२ करोड़ रुपये की व्यवस्था है ।

मनीपुर में लितान जल विद्युत् परियोजना

†*१२६६. श्री ले० अचौ सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री ११ सितम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १६६३ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनीपुर में थौबल नदी पर लितान जलविद्युत् परियोजना के सर्वेक्षण कार्य में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) १९५७-५८ में परियोजना के लिये आवंटित राशि में से कितनी रकम खर्च की जायेगी ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) लितान जल विद्युत् परियोजना के संबंध में जांच पड़ताल का कार्य इस कारण अस्थायी रूप से बन्द कर दिया गया है कि अब तक जो सर्वेक्षण तथा अनुसंधान कार्य किया गया था उस से यह पता चला है कि प्रस्तावित योजना आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद होगी ।

येल रोक नदी के विकास जैसी वैकल्पिक संभावनाओं पर विचार किया जा रहा है ।

(ख) १९५७-५८ में फरवरी, १९५८ के अन्त तक लगभग १६,५०० रुपये खर्च हुए थे।

कुरडुवाडी-मिराज रेलवे लाइन

†*१२७०. { श्री द० अ० कट्टी :
श्री भा० कृ० गायकवाड़ :
श्री आस्रर :

क्या रेलवे मंत्री १६ दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या २०२३ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मिराज से कुरडुवाडी तक रेलवे लाइन के परिवर्तन के लिये इंजीनियरी संबंधी तथा यातायात संबंधी सर्वेक्षण के कार्य में क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या रेलवे मंत्रालय द्वारा जारी की गई हिदायतों के अनुसार रेलवे प्रशासनों ने इंजीनियरिंग तथा यातायात दृष्टिकोण से कथित रेलवे को अथनी से ले जाने से संबंधित सुझाव पर अपने विचार अभिव्यक्त किये हैं ; और

(ग) यदि कोई टिप्पण प्राप्त नहीं हुआ है तो इस सुझाव के संबंध में रेलवे प्रशासनों को अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में कितना समय लगेगा ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) सर्वेक्षणों के संबंध में क्षेत्र कार्य पूरा कर लिया गया है । रेलवे बोर्ड को प्रतिवेदन प्रस्तुत करने से पूर्व रेलवे प्रशासन द्वारा सर्वेक्षण को अन्तिम रूप दिया जा रहा है और प्राक्कलनों की पड़ताल की जा रही है ।

(ख) तथा (ग). रेलवे ने सुझाव के संबंध में छानबीन की है परन्तु लगभग दो महीने के समय में सर्वेक्षण संबंधी प्रतिवेदन प्राप्त होने की आशा है और तब तक परिणामों के लिये प्रतीक्षा करनी होगी ।

रेलवे इंजनों की टक्कर

*१२७१. सरदार अ० सि० सहगल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २५ फरवरी, १९५८ को प्रातः काल लगभग २ बजे दाघा-पाड़ा और बिलहा स्टेशनों के बीच दो इंजनों की टक्कर हो गयी ;

(ख) इसमें कितने व्यक्ति घायल हुए और कितने मरे ;

(ग) टक्कर के क्या कारण थे ; और

(घ) इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप रेलवे को कितनी क्षति हुई ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां ।

(ख) कोई मरा नहीं । सिर्फ सात आदमी घायल हुये, जिनमें छः दोनों इंजनों में काम करने वाले कर्मचारी और एक जिला परिवहन निरीक्षक थे । पांच को हल्की और २ को गहरी चोटें आईं ।

(ग) दुर्घटना की खास वजह यह थी कि अप खाली इंजन का ड्राइवर इंजन को उस रफ्तार से तेज ले जा रहा था, जो संचार बिल्कुल बन्द हो जाने की हालत में इंजनों के लिये नियत है । एक दूसरी वजह यह भी थी कि डाउन खाली इंजन के सामने की तेज बत्ती बुझ गयी थी ।

(घ) सिर्फ १९,००० रुपये ।

नौवहन शुल्क तथा विलम्ब शुल्क

†*१२७२. श्री त्यागी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६-५७ तथा १९५७-५८ में माल के आयात के लिये भारतीय तथा विदेशी नौवहन समवायों को नौवहन शुल्क के रूप में कुल कितनी रकम दी गई थी और दी जानी थी ; और

(ख) इसी अवधि में भारतीय तथा विदेशी समवायों के विलम्ब शुल्क की कुल कितनी रकम दी गई थी और दी जानी थी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख) - गैर सरकारी तौर पर किये गये आयातों के संबंध में सरकार को कोई जानकारी नहीं है ।

सरकारी लेखे पर किये गये आयातों के संबंध में अब तक एकत्रित की गई जानकारी लोक-सभा पटल पर रखी जाती है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २०] अन्य मंत्रालयों आदि के संबंध में अग्रेतर जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथा सम्भव शीघ्र ही प्रदान की जायेगी ।

मद्रास में तपेदिक सम्बन्धी कार्यकर्त्ताओं का सम्मेलन

†*१२७३. श्री गजेन्द्र प्रसाद सिन्हा : क्या स्वास्थ्य मंत्री लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे कि जिसमें जनवरी, १९५८ में मद्रास में हुए तपेदिक संबंधी कार्यकर्त्ताओं के सम्मेलन की महत्वपूर्ण सिफारिशें दिखाई गई हों ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : जनवरी, १९५८ में मद्रास में हुए तपेदिक संबंधी कार्यकर्ताओं के सम्मेलन द्वारा कोई सिफारिश नहीं की गई थी। सम्मेलन में तपेदिक विरोधी कार्य के संबंध में वाद विवाद किया गया था और विचारों का आदान प्रदान किया गया था लेकिन कोई विशिष्ट सिफारिश नहीं की गई थी।

तथापि, भारत की तपेदिक सन्धा की स्थायी प्राविधिक समिति ने सम्मेलन में प्रस्तुत पत्रों का पुनर्विलोकन किया था और लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें उस समिति द्वारा पारित संकल्प दिये गये हैं। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २१।]

उत्तर प्रदेश में सहकारी चीनी मिलें

१२७४. { श्री भक्त दर्शन :
श्री स० च० सामन्त :

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

- (क) क्या उत्तर प्रदेश में भी सरकारी चीनी मिलें खोलने के लिये कोई लाइसेंस दिये गये हैं ;
- (ख) यदि हां, तो ये लाइसेंस किन किन स्थानों के लिये दिये गये हैं ; और
- (ग) इनके अतिरिक्त किन किन स्थानों पर सहकारी चीनी मिल खोलने का प्रश्न विचाराधीन है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) और (ख). जी, हां। इंडस्ट्रीज (डेवलपमेंट एण्ड रेगुलेशन) एक्ट, १९५१ के अधीन (१) बागपत (ज़िला मेरठ) ; (२) बाज़पुर (ज़िला नैनीताल) ; और (३) सरसावा (ज़िला सहारनपुर) में सहकारी चीनी की मिलें चालू करने के लिये अभी तक तान लाइसेंस दिये गये हैं।

(ग) पलिया कलां, ज़िला खेरी।

'डकोटा' विमानों में पेट्रोल की खपत

†*१२७५. डा० राम सुभग सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि हाल में की गई पड़ताल के कारण 'डकोटा' विमानों तथा इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के विमानों में पेट्रोल की खपत बहुत कम हो गई है; और
- (ख) यदि हां, तो इस पड़ताल से पहले 'डकोटा' विमानों में इतना अधिक पेट्रोल क्यों लगता था ; और
- (ग) 'डकोटा' व अन्य विमानों में पेट्रोल की वर्तमान औसत खपत कितनी है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हुमायूं कबीर) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) आई० ए० सी० के चार्ज में 'डकोटा' व अन्य विमानों की पेट्रोल की औसत खपत के संबंध में सभा पर एक विवरण रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २२।]

गंगा नदी पर पुल का निर्माण

*१२७६. { श्री रघुनाथ सिंह :
पंडित कृ० चं० शर्मा :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय-राज-पथ संख्या २४ पर गङ्गामुक्तेश्वर में गंगा नदी पर पुल बनाने की कोई योजना है ; और

(ख) यदि हां, तो यह पुल कब तक बनकर तैयार हो जायेगा ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी, हां।

(ख) लगभग सन् १९६० के अन्त तक।

बम्बई राज्य में बसीन के समीप लाइट हाउस का निर्माण

†*१२७७. श्री आसर् : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार बम्बई राज्य में बसीन के समीप करनाला में एक बड़ा लाइट हाउस बनाने का विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो इस का निर्माण कब शुरू किया जायेगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां। यह उत्तम प्वाइन्ट में बनाया जायेगा।

(ख) इस का निर्माण कार्य चालू है तथा इस के लिये योरुप से शीशे के यन्त्र व अन्य संबंधित मशीनरी भी आ गई है।

लाहौरी दरवाजे पर रेल के ऊपर का पुल

*१२७८. { श्री भक्त दर्शन :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री बी० चं० शर्मा :
श्री वाजपेयी :

क्या रेलवे मंत्री ११ दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १००६ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में लाहौरी दरवाजे पर रेल के ऊपरी पुल का पुनर्निमाण करने में इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

(ख) इस पर कुल कितना धन व्यय किया जा रहा है और रेलवे प्रशासन और सड़क विभाग के मध्य इसका बटवारा किस प्रकार किया जा रहा है ; और

(ग) यदि पुनर्निमाण कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है तो देर से देर कब तक इसके पूरा हो जाने की आशा है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) सड़क चौड़ी करने का रेलवे के हिस्से का काम पूरा हो चुका है। पैदल चलने वाले के लिये पटरी बनाने का रेलवे का काम भी पूरा हो चुका है। सिर्फ ओखला नहर साइडिंग के पुल^१ पर पैदल चलने वालों के लिये पटरी बनाना बाकी है क्योंकि पी० डब्ल्यू० डी० ने आने जाने के लिये दूसरी सड़क^२ अभी नहीं बनायी है।

(ख) इस के लिये रेलवे ने २,०६,०७१ रुपये अनुमानित खर्च की मंजूरी दी थी, जिसमें से १,८३,०७१ रुपये दिल्ली राज्य पी० डब्ल्यू० डी० और २६,००० रु० रेलवे लगायेगी।

(ग) रेलवे के हिस्से का बाकी काम शुरू किया जा रहा है, और उम्मीद है कि यह जून, १९५८ तक पूरा हो जायेगा।

अन्दमान और निकोबार द्वीपसमूह में लाइट हाउस

†*१२८०. { डा० राम सुभग सिंह :
डा० रघुनाथ सिंह :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का अन्दमान व निकोबार द्वीप समूह में रेडियो बेकन्स और लाइट हाउस बनाने का कोई विचार है ;

(ख) यदि हां, तो वहां पर कितने बेकन्स व लाइट हाउस बनाये जायेंगे ; और

(ग) क्या इस संबंध में कोई प्रारम्भिक सर्वेक्षण किया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां।

(ख) १० लाइट हाउस व २ रेडियो बेकन्स।

(ग) अभी तक नहीं किन्तु शीघ्र ही एक सर्वेक्षण करने की व्यवस्था की जा रही है।

दिल्ली-वाराणसी हिन्दी टेलीप्रिन्टर लाइन

*१२८१. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली-वाराणसी हिन्दी टेलीप्रिन्टर लाइन पर प्रेस सूचना विभाग का कार्य कब से नियमित रूप से आरम्भ हो जायेगा ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : हिन्दी टेलीप्रिन्टर लाइन, १ फरवरी, १९५८, से प्रेस सूचना विभाग^३ को उपलब्ध की जा चुकी है और तब तक से यह नियमित रूप से काम कर रही है।

चलती गाड़ियों में पार्सलों की चोरी

†*१२८२. { श्री आसर :
श्री विश्वनाथ राय :
श्री तंगामणि :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ५ मार्च, १९५८ की रात को पटना और जहनाबाद के बीच पटना-टाटानगर जनता पैसेंजर गाड़ी में आर० एम० एस० के डिब्बे में से पार्सलों की कोई चोरी हुई थी; और

†मूल अंग्रेजी में

^१Overbridge.

^२Diversion.

(ख) यदि हां, तो यह चोरी किन परिस्थितियों में हुई तथा इसमें कितनी हानि हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां ।

(ख) इस गाड़ी के पटना स्टेशन से चलने के कोई ७ मिनट बाद दो व्यक्ति आर०एम० एस० के डिब्बे की उलटी तरफ से डिब्बों में घुस आये । उस समय आर० एम० एस० डिब्बे में केवल दो कर्मचारी थे । उन्होंने कर्मचारियों से इन्ड्योर्ड पार्सलों के बारे में बताने के लिये कहा । उनके इन्कार करने पर उन्होंने उन पर पिस्तौल तान दिये और उन्हें डिब्बे के अन्दर जहां पार्सल वगैरह पड़े थे चलने को कहा । इस के बाद उन्होंने डाक की थैलियों को खोल कर उनमें से इन्ड्योर्ड पार्सल निकाल लिये । इसमें पटना विश्वविद्यालय के कुछ प्रश्न पत्र भी थे ।

ये परीक्षा पत्र १०० रुपये के लिये बीमाकृत थे । एक जेवरों का पैकेट भी था । यह ५०० रुपये के लिये बीमाकृत था । अन्य चुराई गई चीजों की अभी सूचना नहीं मिल सकी है ।

इण्डियन लाइट हाउस डिपार्टमेंट

१७१५. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन लाइट हाउस डिपार्टमेंट का नाम "दि डिपार्टमेंट आफ लाइट हाउसेज एण्ड लाइट शिप्स" कर देने से क्या कोई अन्तर आया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस से व्यय में वृद्धि हुई है अथवा कमी ;

(ग) क्या इस परिवर्तन से वदाधिकारियों के वेतनों तथा भत्तों अथवा उनको दी जाने वाली सुविधाओं में कोई अन्तर आया है ;

(घ) यदि हां, तो क्या ; और

(ङ) इस परिवर्तन से किन-किन पदों में परिवर्तन हुआ है तथा नये वेतन-क्रम क्या हैं ।

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (घ) . इस विभाग का नाम बदलने का खास कारण यह है कि विभिन्न अधिकारियों द्वारा इसे मुस्तलिफ नामों से पुकारा जाने लगा था, जिससे घपला सा पैदा हो गया था । इस का नया नाम अन्तर्राष्ट्रीय व्यवहार पर रखा गया है । नाम बदलने से कुछ भी खर्चा नहीं बढ़ा है और न ही इसकी वजह से अधिकारियों के वेतन अथवा विशेष अधिकारों में कोई परिवर्तन हुआ है ।

(ङ). एक विवरण साथ में लगा दिया गया है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २३]

लाइट हाउस

१७१६. श्री म० ला० द्विवेदी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) लाइट हाउसों में काम आने वाली कौन-कौन सी मशीनों और उपकरण भारत में बनाये जाते हैं और कौन-कौन से विदेशों से मंगाये जाते हैं ;

(ख) १९५६-५७ में कौन-कौन से उपकरण किन-किन देशों से मंगाये गये ; और

(ग) इस आयात पर कितनी विदेशी मुद्रा व्यय की गई ?

†मूल अंग्रेजी में

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) : दो विवरण साथ में लगा दिये गये हैं। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २४]

राजस्थान में नदियों का उपयोग

†१७१७. श्री दामानी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग के पास राजस्थान में नदियों के जल को उपयोग में लाने के लिये कितनी योजनाएं पड़ी हुई हैं ; और

(ख) १९५६-५७ में कितनी योजनाओं को अनुमोदित किया गया है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : केन्द्रीय तथा जल विद्युत् आयोग राजस्थान के संबंध में द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सिंचाई की योजनाओं के अन्तर्गत निम्नलिखित योजनाओं की जांच कर रहा है :

- | | |
|---|----------------------|
| १. राणा प्रताप सागर बांध चम्बल परियोजना स्टेज २. | . बहुप्रयोजनीय योजना |
| २. माही सिंचाई परियोजना | . सिंचाई योजना |
| ३. वल्लभनगर के समीप बेराच सिंचाई परियोजना | . " " |
| ४. बारगांव के समीप बेराच परियोजना | . " " |
| ५. बागाह सिंचाई योजना | . " " |

(ख) केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने १९५६-५७ के दौरान में राजस्थान के सम्बन्ध में निम्नलिखित दो योजनाओं को परामर्शदात्री समिति व योजना आयोग के अनुमोदन के लिये भेजा है :

१. जाखम सिंचाई परियोजना
२. भरतपुर फीडर योजना

योजना आयोग ने भरतपुर फीडर योजना का अनुमोदन कर दिया है। उन्होंने जाखम योजना को भी अशतः स्वीकार कर लिया है। उन्होंने इस योजना के बारे में मुख्य बांध के नीचे 'पिक अप' वेयर व सिंचाई की नहरें बनाने की बात स्वीकार कर ली है।

'असिस्टेंट ट्रेन एग्जामिनर्स' के पदों का समाप्त किया जाना

- †१७१८. { श्री स० म० बनर्जी :
श्री प्रभात कार :
श्री मोहम्मद इलियास :
श्री सरजू पांडे :
श्री गणपति राम :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे को छोड़ कर शेष सभी रेलों में 'असिस्टेंट ट्रेन एग्जामिनर्स' का अभिधान समाप्त कर दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या मध्य रेलवे को भी ऐसा करने के लिये अनुदेश दिये गये हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) तथा (ख). जी हां, मध्य रेलवे को छोड़ कर शेष सभी रेलों पर 'असिस्टेंट ट्रेन एग्जामिनर्स' का अभिधान समाप्त कर दिया गया है। मध्य रेलवे को भी शीघ्र ही ऐसा करने के लिये आदेश जारी किया गया है।

ट्रंक टेलीफोन एक्सचेंज, बीकानेर

†१७१६. श्री कर्णो सिंहजी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री १६ दिसम्बर, १९५७ के अतारंकित प्रश्न संख्या १६७६ के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि २१, २२, २५ फरवरी और ४ मार्च, १९५८ को बीकानेर और दिल्ली के बीच ट्रंक टेलीफोन लाइन के बन्द होने के क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २५]

मेटुपलायम रेलवे स्टेशन

†१७२०. श्री नंजण्ण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे पर स्थित मेटुपलायम के स्टेशन में सुधार करने के लिये मेटुपलायम नगरपालिका, मद्रास राज्य, ने क्या प्रार्थना की है ; और

(ख) इस पर कब विचार किया जायेगा व कब क्रियान्वित किया जायेगा ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) मेटुपलायम नगरपालिका ने लाइन के आर पार जाने के लिये लाइन के ऊपर से एक पुल बनाने के लिये व स्टेशन पर तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये एक प्रतीक्षा-गृह बनाने के लिये कहा है।

(ग) इन कार्यों को १९५७-५८ के कार्यों में सम्मिलित किया गया था किन्तु सिमेन्ट व इस्पात की कमी के कारण इन्हें नहीं किया जा सकता है। जैसे ही इन वस्तुओं की स्थिति कुछ सुधर जायेगी हम यह कार्य शुरू कर देंगे।

बम्बई राज्य को उर्वरक का संभरण

†१७२१. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७-५८ के दौरान में केन्द्रीय सरकार ने बम्बई राज्य को अब तक उर्वरकों की कुल कितनी सप्लाई की है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : अपेक्षित सूचना नीचे दी जाती है।

उर्वरकों का नाम	संभरित मात्रा (टनों में) १९५७-५८ (१ मार्च तक)
सलफेट आफ़ अमोनिया	७४,८००
यूरिया	४,२५०
ए. सलफेट नाइट्रेट	४,१४०
केलशियम अमोनियम नाइट्रेट	१५
क्यूरिएट आफ़ पोटाश	१८
कुल	८३,२३३

†मूल अंग्रेजी में

उत्तर प्रदेश में चीनी की मिलें

†१७२२. { श्री स० म० बनर्जी :
श्री तंगामणि :

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

- (क) उत्तर प्रदेश में कितनी चीनी मिलें हैं;
(ख) प्रत्येक मिल की गन्ना पेरने की क्षमता कितनी है ; और
(ग) १९५६-५७ में कितनी चीनी का उत्पादन हुआ ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) ६८

(ख) तथा (ग). अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २६]

दक्षिण रेलवे की आय

†१७२३. श्री तंगामणि : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दक्षिणी रेलवे के १ जून, १९५७ से जनवरी १९५८ के अन्त तक प्रत्येक मास में कितनी आय हुई है तथा उसे १९५६-५७ में इन्हीं मासों में कितनी आय हुई थी ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :

(लाखों में)

मास	१९५६-५७	१९५७-५८
जून	४,५८	४,०६
जुलाई	४,२७	४,३२
अगस्त	३,८५	४,४२
सितम्बर	४,२३	४,३२
अक्तूबर	३,६६	४,४०
नवम्बर	३,७७	४,३०
दिसम्बर	४,०७	४,२५
जनवरी	४,२६	४,७०
कुल	३३,०२	३४,८०

खतरे की जंजीर का खींचा जाना

†१७२४. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री अनिरुद्ध सिंह :
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७ के दौरान में रेलों में जोनवार, यात्रियों ने खतरे की जंजीर खींच कर गाड़ी को अनधिकृत रूप से कितनी बार रोका ;

†मिल अंग्रेजी में

(ख) किस जोन में इस प्रकार से गाड़ियों को सब से ज्यादा दफा रोका गया है ;

(ग) कितने मामलों में अपराधियों को कैद किया गया है व दण्ड दिया गया है ;

और

(घ) गाड़ी को अधिकतम कितने समय के लिये रुकना पड़ा है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) एक विवरण संलग्न किया जाता है ।
[देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २७]

(ख) मध्य रेलवे में ऐसे मामले सब से अधिक हुए हैं । वहां पर १९५७ में ८,८७४ बार गाड़ियों को इस प्रकार रोका गया है ।

(ग) मामलों की संख्या जिन में कि लोग पकड़े गये . . . १७५३

मामलों की संख्या जिन में लोगों को दण्ड दिया गया है ४५

(घ) १ घंटा ५२ मिनट

‘कम्पोस्ट’ तथा हरी खाद

†१७२५. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७-५८ के दौरान में ‘कम्पोस्ट’ तथा हरी खाद के निर्माण में कितनी प्रगति हुई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण लोक-सभा के पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २८]

पंजाब में गन्ने की फसल

†१७२६. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५६-५७ और १९५७-५८ में “लाली रोग” की बीमारी के कारण पंजाब में गन्ने की फसल को कितनी हानि हुई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : पंजाब में ‘लाली’ रोग की बीमारी के कारण गन्ने की फसल को अधिक हानि नहीं हुई है । १९५६-५७ और १९५७-५८ में क्रमशः इसमें १०० एकड़ व १५० एकड़ भूमि पर प्रभाव पड़ा है । जब कि सम्पूर्ण राज्य में ४.६२ लाख एकड़ में गन्ने की खेती होती है ।

दिल्ली में उर्वरक

१७२७. श्री नवल प्रभाकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारों ने दिली के किसानों को उर्वरक खरीदने के लिये अल्पावधि ऋण दिये हैं ;

(ख) यदि हां, तो ये ऋण किन शर्तों पर दिये गये हैं ; और

(ग) यह ऋण प्रति एकड़ कितना दिया गया है ?

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) से (ग). दिल्ली प्रशासन में उर्वरकों को बांटने के मौजूदा तरीके के अनुसार, दिल्ली स्टेट कोआपरेटिव फेडरेशन लिमिटेड को, कर्जों पर उर्वरक दिये जाते हैं, जो किसानों को उनकी समितियों द्वारा उधार पर बांटे जाते हैं और किसानों से कर्जों की वसूली सीधी समितियों द्वारा की जाती है। इसलिये उर्वरकों को खरीदने के लिये किसानों को अल्पकालीन ऋण नहीं दिये जाते हैं।

उर्वरक

१७२८. श्री नवल प्रभाकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली राज्य के किसानों में सुपर फास्फेट उर्वरक को लोक-प्रिय बनाने के लिये कोई अनुदान देने का सरकार का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो कितने किसानों को ; और

(ग) उन को किस प्रकार से सहायता दी जायेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) जी हां।

(ख) संख्या मालूम नहीं है।

(ग) उर्वरकों की बांट, दिल्ली स्टेट कोआपरेटिव फेडरेशन लिमिटेड, दिल्ली द्वारा की जाती है, जिस से ७३ सदस्य सहकारी समितियां संबद्ध हैं।

दिल्ली के समस्त किसानों को, जो सहायता मांगते हैं, उन को सहकारी समितियों द्वारा उर्वरक सब्सिडाइज्ड रेट्स पर मिलते हैं। इस समय फास्फेटिक उर्वरकों की लागत पर २५ प्रतिशत की दर से सहायता दी जा रही है। १९५७-५८ में ६२ टन सुपरफास्फेट को बांटने के लिये ५५२० रुपये की सहायता मंजूर की गई है।

पंजाब में बाढ़ पीड़ित क्षेत्रों में सुधार

†१७२९. श्री दी० चं० शर्मा : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब राज्य में बाढ़ पीड़ित क्षेत्रों, जैसे कि जिला गुरदासपुर, में नरोट जयमल सिंह क्षेत्रों में, स्थायी सुधार करने के लिये सरकार के पास कितनी तथा क्या क्या योजनाएं हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : पंजाब सरकार ने, जिससे हमने इस संबन्ध में परामर्श किया था, इस के उत्तर में यह लिखा है कि वह चक अन्धर की रक्षा के लिये रावी नदी के किनारे पर तटबन्दी की एक योजना बना रही है। इस योजना पर १३.३ लाख रुपये व्यय आने का अनुमान लगाया गया है तथा यह योजना आगामी बाढ़ की ऋतु से पहले पूर्ण हो जायेगी। इस योजना से गुरदासपुर जिले के नरोट जयमल सिंह क्षेत्र को भी रक्षण प्राप्त हो जायेगा।

होशियारपुर जिले में कीरतपुर में विभागातिरिक्त डाकघर

†१७३०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री १६ दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या १७२७ के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या अब कीरतपुर के विभागातिरिक्त ब्रांच कार्यालय को ऊंचे ग्रेड का डाकघर बना दिया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : कीरतपुर के विभागातिरिक्त ब्रांच डाकघर को १३-१-१९५८ से विभागातिरिक्त सब-पोस्ट आफिस बना दिया गया है ।

जगाधरी रेलवे वर्कशाप

†१७३१. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
(क) इस समय जगाधरी रेलवे वर्कशाप में कुल कितने कर्मचारी काम कर रहे हैं ;
(ख) उन में से कितने अनुसूचित जाति के कर्मचारी हैं ; और
(ग) ये अनुसूचित जाति के कर्मचारी किस श्रेणी के कर्मचारियों का काम कर रहे हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) २,२३५ । यह संख्या ३१-१-१९५८ की है ।

(ख) २००

(ग) (१) कर्क	.	.	.	.	.	.	१
२. सीनीयर चार्जमेन	.	.	.	.	.	.	१
३. मिस्तरी	.	.	.	.	.	.	६
४. कुशल कारीगर	.	.	.	.	.	.	२४
५. अर्ध कुशल कारीगर	.	.	.	.	.	.	५३
६. अ-कुशल कारीगर	.	.	.	.	.	.	११५

अंग्रेजी और हिन्दी संकेतकार

१७३२. श्री म० ला० द्विवेदी: क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एक भाषा, अर्थात् अंग्रेजी और दो भाषाओं, अर्थात् हिन्दी और अंग्रेजी के संकेतकारों के वेतनक्रमों में क्या अन्तर है और इस अन्तर के क्या कारण हैं ;

(ख) क्या हिन्दी संकेतकारों के वेतनक्रम आदि में सुधार करने का प्रश्न विचाराधीन है ; और

(ग) यदि हां, तो उरुआ व्यौरा क्या है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) संकेतकारों के वेतन क्रमों में कोई अन्तर नहीं है । ऐसे डाक-संकेतकारों, तार संकेतकारों^१

†मूल अंग्रेजी में

^१Telegraphists

और तारपालों को, जिन्होंने २५ सितम्बर, १९५३ तक १० वर्ष से अधिक नौकरी पूरी कर ली है तथा जिन्होंने हिन्दी मोर्स कोड में योग्यता प्राप्त कर ली है या जो इसमें योग्यता प्राप्त कर लेंगे, ५० रुपये का मानदेय^१ दिया जाता है। देश में हिन्दी तार-व्यवस्था को व्यापक करने के कार्य में आसानी पैदा करने के लिये अंग्रेजी के अलावा हिन्दी मोर्स कोड में योग्यता प्राप्त करने का प्रलोभन देने के प्रयोजनार्थ संकेतकों को ५० रुपये का यह मानदेय दिये जाने की मंजूरी दी गई है।

(ख) जी नहीं।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता।

जहाज उद्योग में विनियोजन

†१७३३. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत के जहाज उद्योग में सरकारी अथवा गैर-सरकारी क्षेत्र में कुल कितनी भारतीय पूंजी लगी हुई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : गैर-सरकारी क्षेत्र (प्राइवेट सैक्टर) में अनेक जहाजी कम्पनियों की प्रदत्त पूंजी में भारतीय राष्ट्रजनों का १५५४.८२ लाख रुपया लगा हुआ है। भारत सरकार ने सरकारी क्षेत्र के पूर्वी तथा पश्चिमी दो निगमों में ६०० लाख रुपये की पूंजी का विनियोजन किया हुआ है। इसके अतिरिक्त भारत सरकार ने गैर-सरकारी क्षेत्र की प्राइवेट कम्पनियों को ऋणों के रूप में २४६६.१६ लाख रुपया दिया हुआ है तथा सरकारी क्षेत्र को १६२.५० लाख रुपया ऋण के रूप में दिया हुआ है। इसमें गैर-सरकारी क्षेत्र ने अपने ऋण में ३४०.८७ लाख रुपये वापस किये हैं और सरकारी क्षेत्र ने ३४.११ लाख रुपये।

रेलवे निरीक्षणालय (इंस्पेक्टर)

†१७३४. { डा० राम सुभग सिंह :
श्री वाजपेयी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार संयुक्तराष्ट्र संघ की 'इकाफे' (एशिया और सुदूर पूर्व के लिये आर्थिक आयोग) संस्था की अन्तर्देशीय परिवहन समिति की उस सिफारिश का ज्ञान है जिसमें उसने यह कहा है कि रेलवे में सुरक्षा के लिये निरीक्षणालय (इंस्पेक्टर) संगठन नामक एक पृथक् विभाग का निर्माण किया जाना चाहिये ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस सुझाव पर विचार किया है और वह किस निश्चय पर पहुंची है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) अभी तक हमें 'इकाफे' (एशिया और सुदूर पूर्व के लिये आर्थिक आयोग) की अन्तर्देशीय परिवहन समिति की रिपोर्ट नहीं मिली है।

कदाचित् इसकी एक उपसमिति ने इस प्रश्न पर विचार किया है। भारत में पहले से ही एक पृथक् 'रेलवे निरीक्षणालय (इंस्पेक्टर)' संगठन कार्य कर रहा है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

† मूल अंग्रेजी में

^१Telegraph masters.

^२Honorarium.

‘अधिक अन्न उपजाओ’ कार्यक्रम

†१७३५. श्री रघुनाथ सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५६-५७ के दौरान में केन्द्र ने कितने राज्यों को ‘अधिक अन्न उपजाओ’ कार्यक्रम के अन्तर्गत ऋण दिये हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : एक विवरण सभा के पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या २६]

स्टेशन मास्टर

†१७३६. श्री सुबिमन घोष : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ३१ दिसम्बर, १९५७ को २६०—३५० के वेतन क्रम में कितने स्टेशन मास्टर काम कर रहे थे ; और

(ख) इन में से कितनों को स्टेशन मास्टरों के निचली श्रेणी में से पदोन्नत करके इस वेतन क्रम में लाया गया था तथा कितने व्यक्ति रेलवे कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों में से आये थे और कितने सीधे भर्ती किये गये थे ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) १३६

(ख) निचले दर्जे से लिये गये व्यक्तियों की संख्या १२७

अन्य श्रेणियों से लाये गये व्यक्तियों की संख्या ६

सीधे भर्ती किये गये व्यक्तियों की संख्या कोई नहीं

रियायती पास

†१७३७. श्री आसर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे विभाग अपने नियमों के अनुसार केवल अखिल भारतीय परिवहन प्रयोक्ता सम्मेलन के सदस्यों के लिये ही रियायती पास जारी कर सकता है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को ज्ञात है कि इस सम्मेलन के सदस्यों के परिवारों के लिये भी रियायती पास जारी किये गये हैं ; और

(ग) यदि हां, तो ये पास कैसे व किन-किन नियमों के अन्तर्गत जारी किये गये ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जो व्यक्ति इस सम्मेलन में भाग ले रहे थे उन्हें इस शर्त पर रियायत दी गई थी कि वे सम्मेलन के सचिव से एक ऐसा प्रमाणपत्र लावें कि वे सम्मेलन में भाग ले रहे हैं और वे नियमों के अन्तर्गत रियायत के पात्र हैं।

(ख) जिन लोगों के पास ऐसे प्रमाण पत्र थे केवल उन्हीं लोगों को रियायत दी गई है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

† मूल अंग्रेजी में

दिघवाड़ा में सार्वजनिक टेलीफोन घर

†१७३८. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार के छपरा सर्कल में दिघवारा में जिस सार्वजनिक टेलीफोन घर के खोले जाने की स्वीकृति दी गई थी वह अभी तक नहीं खुला है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके न खुलने के क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) जी हां ।

(ख) दिघवाड़ा में सार्वजनिक टेलीफोन घर का खोला जाना मुजफ्फरपुर-छपरा के बीच सीधी ट्रंक लाइन खुलने पर निर्भर था । इस योजना के लिये अभी कई आवश्यक वस्तुयें मिलने की प्रतीक्षा की जा रही है । इनको शीघ्र इकट्ठा करने और १९५८-५९ के प्रारम्भ में कार्य शुरू करने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं ।

डाक व तार घर

†१७३९. सरदार इकबाल सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ के बजट में पंजाब में डाकघर तार घर टेलीफोन एक्सचेंज व सार्वजनिक टेलीफोन घर खोलने के लिये कितनी राशि का उपबन्ध किया गया है ; और

(ख) इन कामों के लिये राज्य के प्रत्येक सर्कल को कितनी राशि दी गई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) १९५८-५९ के बजट प्राक्कलनों में डाक व तार विभाग के लिये नये डाक घर खोलने के लिये कुल ४ लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है । इस राशि का सर्कलवार वितरण नहीं किया गया है । यह कार्य मई या जून १९५८ में प्रत्येक सर्कल के विस्तृत प्रस्तावों, उसके १९५७-५८ के कार्यों और अन्य ऐसे संगत कारकों को देखने के बाद किया जायेगा ।

१९५८-५९ के बजट प्राक्कलनों में पंजाब सर्कल के लिये 'मुख्य कार्यों' के लिये निम्नलिखित राशियों का उपबन्ध किया गया है : —

नये तार घर खोलने के लिये	३६,६०० रुपये
नये टेलीफोन एक्सचेंज खोलने के लिये	९०,५०० रुपये

इसके अतिरिक्त पंजाब सर्कल के तारघरों व टेलीफोन घरों के सम्बन्ध में 'लघुकार्य' (एक लाख रुपये व्यय अथवा उससे कम व्यय के कार्य) के लिये ३६,२६,००० रुपये की एक और एकमुस्त राशि देने का भी उपबन्ध किया गया है । इस निधि में से सर्कल अथवा डायरेक्टर जनरल वर्ष के दौरान में से आवश्यकतानुसार राशियों का विनियोग करते रहते हैं । इस निधि में से नये तारघर व नये टेलीफोन कार्यालय खोलने के लिये कितनी वास्तविक राशि का विनियोग किया जायेगा यह बात अभी तक निश्चित नहीं हुई है ।

सर्कलों को 'संधारण कार्यों' तथा अन्य छोटे-छोटे कार्यों के लिये भी पथक् राशियां दी जाती हैं। उनको इस कार्य के लिये कुल जितनी राशि दी जाती है उसका विनियोग सर्कल स्वयं करते हैं।

(ख) यह सूचना अभी उपलब्ध नहीं हो सकती है क्योंकि 'मुख्य कार्यों' तथा 'विशेष लघु कार्यों' के लिये, जो कि सर्कल के मुख्य पदाधिकारी की स्वीकृति से बाहर होते हैं, उसी समय राशियां आवंटित की जाती हैं जब कि वर्ष के दौरान में उनके लिये स्वीकृति मिल जाती है।

रेलवे सुरक्षा बल

†१७४०. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० च० सामन्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे सुरक्षा बल में अनुसूचित जातियों व अनुसूचित आदिम जातियों के लिये कोई सुरक्षित स्थान हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या दक्षिण पूर्व रेलवे में १९५७-५८ में इन स्थानों को भरा गया है ;

(ग) रेलवे सुरक्षा बल में भर्ती के लिये किन अर्हताओं की आवश्यकता है ;

(घ) क्या यह सच है कि दक्षिण पूर्व रेलवे में भर्ती के समय अनुसूचित आदिम जातियों के अधिकांश उम्मीदवारों को इस आधार पर अयोग्य करार दिया गया है कि उनका कद पर्याप्त नहीं था ;

(ङ) यदि हां, तो क्या सरकार रेलवे सुरक्षा बल में भर्ती के लिये अनुसूचित आदिमजातियों के उम्मीदवारों के लिये कद सम्बन्धी नियम को बदलने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) जी हां।

(ख) सभी स्थान नहीं भरे गये।

(ग) अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न किया गया है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३०]

(घ) जी हां। किन्तु विशेष अर्हता रखने वाले उम्मीदवारों के लिये कद की शर्त में छूट दे दी गई थी।

(ङ) विषय विचाराधीन है।

रेलवे दुर्घटनाएं

†१७४१. { श्री तंगामणि :
श्री स० म० बनर्जी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७ में शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे में कितनी दुर्घटनायें हुई हैं ; और

(ख) इन में कुल कितने व्यक्ति मरे तथा कुल कितनी राशि प्रतिकर में दी गई ?

† मूल अंग्रेजी में

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) छः दुर्घटनायें हुई हैं ।

(१) गाड़ियों का टकराना	१ बार
(२) गाड़ियों का पटरी से उतर जाना	३ बार
(३) गाड़ियों का रेलवे लाइन से पार जाने वाले यातायात से टकराना	२ बार

कुल ६

(ख)

	मृतकों की संख्या	घायलों की संख्या		प्रतिकर में दी गई राशि
		गहरी चोटें	मामूली चोटें	
(१) गाड़ियों के टकराने की दुर्घटनाओं में	कोई नहीं	कोई नहीं	कोई नहीं	कुछ नहीं
(२) गाड़ियों के पटरी से उतर जाने की दुर्घटनाओं में	"	"	"	"
(३) गाड़ियों के सड़क पर से पार जाने वाले यातायात के साथ टकराने की दुर्घटनाओं में	१	३	२२	"
कुल	१	३	२२	कुछ नहीं

“विश्व के मानसूनों” सम्बन्धी गोष्ठी

†१७४२. श्री दामानी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में दिल्ली में विश्व के मानसूनों (मानसून्स आफ दि वर्ल्ड) के बारे में तीन दिन की गोष्ठी हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो इस बैठक में किन-किन विशिष्ट बातों पर चर्चा की गई थी ;

(ग) क्या पहले भी इस प्रकार का कोई सम्मेलन हुआ था जिसमें भारत ने भाग लिया हो ;

(घ) कृत्रिम वर्षा सम्बन्धी किसी बात पर चर्चा की गई थी ; और

(ङ) यदि हां, तो क्या निष्कर्ष निकला ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हुमायूं कबीर) : (क) जी हां ।

(ख) मानसून के विभिन्न पहलुओं से सम्बन्धित निम्नलिखित सात खण्डों के अधीन ३७ पत्र पढ़े गये :—

१. मानसून का ऋतु-विज्ञान—सतही और ऊपरीवाय ।

†मूल अंग्रेजी में

२. मानसून और सामान्य परिचालन ।
३. मानसून की प्रावैगिकी ।
४. मानसून का निम्नन और अस्थिरता ।
५. मानसून की वर्षा और मेघ ।
६. मानसून की परिवर्तनशीलता ।
७. मानसून सम्बन्धी भविष्यवाणी—विस्तृत और दूरगामी ।

(ग) जी नहीं । “मानसूनस आफ दि वर्ल्ड” के सम्बन्ध में यह पहली विचार गोष्ठी थी ।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

कर्मचारियों की भर्ती

†१७४३. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या रेलवे मंत्री यह बतायेंगे कि क्या यह सच है कि पूर्व रेलवे प्रेस के सभी पदों पर भर्ती काम दिलाऊ दफ्तर या रेलवे सेवा आयोग कलकत्ते के परामर्श से नहीं की जाती ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों, अर्थात् क्लर्कों, टाइपिस्टों, कापी होल्डरों आदि की नियुक्ति रेलवे सेवा आयोग, कलकत्ता द्वारा की जाती है । कुशल (तृतीय श्रेणी के) अर्द्ध-कुशल और अकुशल कर्मचारियों की भर्ती विभागीय चुनाव बोर्ड की मार्फत की जाती है । भारतीय रेलवे की प्रथा के अनुसार नियोजन सूचना की एक प्रति संलग्न काम दिलाऊ दफ्तर को भेज दी जाती है और नियुक्ति के लिये इस दफ्तर द्वारा भेजे गये अभ्यर्थियों पर उन अभ्यर्थियों के साथ-साथ विचार कर लिया जाता है जिन्होंने अपनी अर्जियां सीधे रेलवे प्रशासन को भेजी थीं ।

बम्बई राज्य में उचित मूल्य वाली दूकानें

†१७४४. { श्री आसार :
श्री पांगरकर :

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

- (क) बम्बई राज्य में इस समय उचित मूल्य वाली कुल कितनी दूकानें हैं ;
- (ख) इन में से कितनी बम्बई नगर में हैं; और
- (ग) उनमें अनाज किन भावों पर बेचा जाता है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) १ मार्च, १९५८ को बम्बई राज्य में उचित मूल्य वाली कुल ५,३४८ दूकानें कार्य कर रही थीं ;

(ख) १,४९६

†मूल अंग्रेजी में

(ग) राज्य में उचित मूल्य वाली दूकानों से दिये जाने वाले गेहूं और चावल के फुटकर भाव यह हैं :

केन्द्र	गेहूं (फी मन)	सामान्य चावल जैसे बर्मा, या अमरीकी मध्यम या पंजाब द्वारा (फी मन)	पंजाब बेगमी चावल (फी मन)	बढ़िया अम- रीकी चावल (फी मन)
१. बृहत्तर	१५.०० रु०	*१७.०० रु०	१६.०० रु०	...
बम्बई	१५.६० रु०	१८.४० रु०		२२.०० ० (मिलने पर)

*इस समय पंजाब का बेगमी चावल उचित मूल्य वाली दूकानों की मार्फत दिया जा रहा है। क्योंकि कुछ दूकानों के पास बर्मा के चावल का पहले का स्टॉक है इसलिये उस किस्म का चावल भी दिया जा रहा है।

बम्बई राज्य में छोटी सिंचाई परियोजनायें

†१७४५. श्री आसर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना में बम्बई राज्य में कुछ नयी छोटी सिंचाई परियोजनाओं का निर्माण करने का प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो उनका नाम क्या है; और

(ग) द्वितीय पंच वर्षीय योजना में छोटे सिंचाई कार्यों के लिये बम्बई राज्य को कितनी राशि दी गयी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) जी हां।

(ख) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें योजनाओं के नाम दे दिये गये हैं [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३१]

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये बम्बई राज्य को १२४७.६६ लाख रुपयों की राशि दी गयी है।

बम्बई राज्य में डेरी और पशुपालन का विकास

†१७४६. श्री आसर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डेरी और पशु-पालन के विकास के लिये केन्द्र ने बम्बई राज्य को प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान में कितनी वित्तीय सहायता दी थी ;

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में इसी प्रयोजन के लिये कितनी राशि मंजूर की गयी है; और

(ग) बम्बई राज्य में इस समय प्रतिदिन एक व्यक्ति पर दूध और दुग्ध-पदार्थों की अनुमानित खपत कितनी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) ५.७७ लाख रुपये ।

(ख) ५०.३४ लाख रुपये ;

(ग) १९५१ की जन-गणना के आधार पर प्रति व्यक्ति औसत दैनिक खपत ३.७१ औंस है ।

बम्बई में ग्रामों का परिरक्षण

†१७४७. श्री आसर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि बम्बई के रत्नगिरि जिले में विश्वविख्यात अलफोंसों ग्राम बहुत बड़ी तादाद में पैदा होता है ;

(ख) क्या सरकार को पता है कि इन ग्रामों के परिरक्षण की कोई योजना न होने के कारण लगभग आधी फसल नष्ट हो जाती है जिससे भारी नुकसान होता है; और

(ग) क्या सरकार द्वितीय पंचवर्षीय योजना-काल में इन ग्रामों के परिरक्षण की किसी योजना पर विचार करेगी ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): (क) अनुमान है कि रत्नगिरि जिले में लगभग ८००० एकड़ क्षेत्र में अलफोंसों ग्राम पैदा होता है ।

(ख) और (ग) फल परिरक्षण योजना के विकास के संबन्ध में विचार करने के लिये भारत सरकार ने जिस तालिका को नियुक्त किया था उसकी सिफारिश पर फलों के परिरक्षण और उन्हें डिब्बों में बन्द करने वाले २०० छोटे और ५ बड़े कारखानों की स्थापना के लिये राज्य सरकारों को ऋण देने की एक योजना इस मंत्रालय ने बनायी है । द्वितीय पंच वर्षीय योजना में इस योजना के लिये ५५ लाख रुपयों का उपबन्ध किया गया है ।

निपानी के डाकखाने के लिये भवन का निर्माण

†१७४८. { श्री द० अ० कट्टी :
श्री दिगे :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने मैसूर राज्य में बेलगांव जिले में निपानी में डाकखाने के लिये भवन निर्माण की मंजूरी दे दी है; और

(ख) यदि हां, तो इस भवन का निर्माण अब तक क्यों नहीं शुरू किया गया ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) मौजूदा किराये की इमारत में अधिक किराया देकर उपयुक्त परिवर्तन कराने का प्रश्न विचाराधीन है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना

१७४९. श्री नरवेद स्नातक : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली स्थित अंशदायी स्वास्थ्य सेवा औषधालय कर्मचारियों की सेवा के लिये प्रति दिन कितने घंटे खुले रहते हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) ये औषधालय किन-किन छुट्टियों के दिन पूरे दिन और आधे दिन के लिये बन्द रहते हैं ;

(ग) क्या उपरोक्त व्यवस्था और काम के घंटे पर्याप्त हैं; और

(घ) क्या अन्य सरकारी अस्पताल प्रतिदिन इतने ही घंटे खुले रहते हैं और इतने ही दिन की छुट्टियां मनाते हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना के अधीन औषधालय छः घंटे खुले रहते हैं ; जैसे—

	प्रातः	सायं
गर्मियों में	७ बजे से ११ बजे तक	५.३० से ७.३० बजे तक
सर्दियों में	८ बजे से १२ बजे तक	५.३० से ७.३० बजे तक

(ख) अंशदायी स्वास्थ्य सेवा औषधालयों में १९५७ के अन्तर्गत मनाई गई छुट्टियों की एक सूची सभा की मेज पर रख दी गई है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३२] इसके अतिरिक्त रविवार के दिन औषधालय बन्द रहते हैं ।

(ग) जी हां ।

(घ) एक विवरण, जिसमें विलिंगडन, सफदरजंग और अविन अस्पतालों में काम के घंटे तथा उनमें मनाई जाने वाली छुट्टियां दिखाई गई हैं, सभा की मेज पर रख दिया गया । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३२]

भाड़े की दर और बर्मा का चावल

†१७५०. श्री हेडा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सिंधिया स्टीम नेवीगेशन कम्पनी ने यह शिकायत की है कि बर्मा से चार लाख टन चावल की ढुलाई के लिये सरकार ने जो दर मंजूर की थी वह अलाभप्रद है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने संचालन व्यय की जांच की है; और

(ग) यह मामला इस समय किस स्थिति में है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) यह बात मान ली जाती है कि माननीय सदस्य का तात्पर्य १९५८ में बर्मा के साथ हुये करार के अधीन मिलने वाले चावल की ढुलाई के लिये हुये समझौते से है । यदि ऐसा है, तो यह नहीं कहा जा सकता कि सरकार ने ४० रुपये प्रति टन की जिस बुनियादी दर का प्रस्ताव किया था वह अलाभप्रद थी क्योंकि ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कम्पनी ने उसे मंजूर कर लिया था और सिंधिया कम्पनी सहित अन्य भारतीय नौ-वहन कम्पनियों ने भी बड़ा मोल-तौल करने के बाद इसे मान लिया था ।

बम्बई राज्य सड़क परिवहन निगम

†१७५१. श्री जाधव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार ने बम्बई राज्य सड़क परिवहन निगम में कितनी पूंजी लगायी है;

†मूल अंग्रेजी में

- (ख) उपर्युक्त राज्य में विभिन्न क्षेत्रों में कितनी-कितनी यात्री और माल बसें चलती हैं ;
 (ग) निगम की कुल पूंजी कितनी है ;
 (घ) १९५६-५७ और १९५७-५८ में निगम की कुल आय कितनी थी और उसे कितना शुद्ध लाभ हुआ ; और
 (ङ) निगम में कितने कर्मचारी काम कर रहे हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) ३८७.३० लाख रुपये (३१ मार्च, १९५७ को) ।

(ख) बम्बई राज्य सड़क परिवहन निगम अपने क्षेत्र में ३१ जनवरी को २६४६ बसें और ६२७ माल ढोने वाले वाहन चला रहा था ।

(ग) १४७५.२६ लाख पये (३१ मार्च, १९५७ को) ।

(घ) १९५६-५७ और १९५७-५८ में निगम की कुल आय और शुद्ध लाभ क्रमशः ११५७.७८ (अनुमानित) लाख रुपये और ६६.१३ लाख रुपये तथा १०६६.१ लाख रुपये (अनुमानित) और २५.१ लाख रुपये (अनुमानित) है । १९५६-५७ सम्बन्धी जानकारी मूल-बम्बई राज्य सड़क परिवहन के लिये ६ महीनों (अर्थात् अप्रैल से दिसम्बर, १९५६) के विषय में और अवशिष्ट निगम के लिये शेष तीन महीनों (अर्थात् जनवरी से मार्च, १९५७) के विषय में है । १९५७-५८ सम्बन्धी आंकड़े निगम के उस वर्ष के बजट प्राक्कलनों पर आधारित हैं ।

(ङ) १६,२४७ ।

उड़ीसा में पशु-पालन और पशु-चिकित्सा की योजनायें

†१७५२. श्री कुम्भार : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार ने पशु पालन और पशु-चिकित्सा योजनाओं के लिये उड़ीसा राज्य को प्रथम पंचवर्षीय योजना काल में और अब तक किस प्रकार की सहायता दी है; और

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना की समाप्ति से पहले किस प्रकार की सहायता दी जाने वाली है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३३]

(ख) जिन योजनाओं के लिये भारत सरकार से वित्तीय सहायता प्राप्त की जा सकती है और जो योजनाओं के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल के अधीन अनुमोदित अधिकतम सीमाओं के अधीन होती हैं, उनके लिये राज्य सरकारों के मांगने पर ऋण और अनुदान दिये जाते हैं ।

नंगल बांध का पर्यटक केन्द्र के रूप में विकास

†१७५३. श्री बलजीत सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नंगल बांध को पर्यटक केन्द्र बनाने के लिये अब तक क्या कार्यवाही की गयी है; और

(ख) इस प्रयोजन के लिये १९५७-५८ में कितनी राशि आवंटित की गयी थी ?

†मूल धड़ेजी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) पंजाब सरकार ने पर्यटकों को सुविधा प्रदान करने के लिये नंगल में एक जनसम्पर्क अधिकारी नियुक्त किया है। यह दर्शकों के लिये अनुमति पत्र जारी करता है और उनके लिये स्थान का प्रबन्ध करता है। दर्शकों की संख्या बहुत अधिक होने के कारण राज्य-सरकार के सहयोग से वहाँ एक पर्यटक-ब्यूरो खोलने का विचार है जिसमें पर्याप्त जानकारी और दिखाने वाले कर्मचारी रहें ताकि दर्शकों पर पूरा ध्यान दिया जा सके और उन्हें पूरी जानकारी मिले। पूरे राज्य में चलने वाली और दिल्ली की बस सर्विस से भी नंगल का सम्पर्क स्थापित कर दिया गया है।

पर्यटन सम्बन्धी द्वितीय पंचवर्षीय योजना में भाखड़ा-नंगल में अल्प-आय वर्ग के लिये एक (२५ शय्याओं वाले) विश्रामगृह के निर्माण का उपबन्ध है जिसके लिये केन्द्रीय और राज्य सरकारें मिल जुल कर वित्त व्यवस्था करेंगी। यह योजना राज्य की योजना का ही एक अंग है और १९५८-५९ में इसका कार्य आरम्भ किया जाने वाला है। उनसे इसे अविलम्बनीय मान कर कार्य आरम्भ करने के लिये कहा गया है। ऐसा समझा जाता है कि नंगल में विश्रामगृह के लिये जमीन तो चुन भी ली गयी है।

(ख) नंगल बांध को पर्यटकों के केन्द्र के रूप में विकसित करने के लिये १९५७-५८ में केन्द्रीय सरकार ने कुछ भी रखा नहीं दिया है, क्योंकि राज्य सरकार से ब्यौरेवार योजना नहीं मिली थी। अल्प आय वर्ग के लिये विश्राम-गृह के निर्माण पर होने वाले व्यय में से केन्द्र का अंश पूरा करने के लिये १९५८-५९ के बजट प्राक्कलनों में ३५,००० रुपयों का उपबन्ध किया गया है। १९५८-५९ के प्रचार कार्यक्रम में "चन्डीगढ़-भाखड़ा-नंगल-अमृतसर" नामक फोल्डर की अंग्रेजी, हिन्दी और नौ अन्य भाषाओं में (२ लाख प्रतियाँ) छापने की बात शामिल है।

दिल्ली और बीकानेर के बीच डाक-सेवायें

†१७५४. श्री कर्णो सिंहजी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि साधारण पत्रों को दिल्ली से बीकानेर और बीकानेर से दिल्ली पहुंचाने में दो दिन क्यों लग जाते हैं जब कि रेलगाड़ी में सिर्फ १२ घंटे लगते हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : दिल्ली और बीकानेर के बीच चिट्टियों के निपटारे की व्यवस्था का विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३४]

गवेषणा योजनायें

†१७५५. श्री कर्णो सिंहजी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अप्रैल, १९४९ और ३१ मार्च, १९५७ के बीच राजस्थान सरकार से कितनी और किस प्रकार की गवेषणा योजनायें प्राप्त हुईं और भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् द्वारा अनुमोदित हुई हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : अपेक्षित जानकारी का विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३५]

पंजाब में गहन खेती

†१७५६. श्री दलजीत सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गहन खेती के लिये प्रथम पंचवर्षीय योजना के अधीन पंजाब को कुल कितनी राशि दी गयी थी;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इसी प्रयोजन के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन कितनी राशि दी गयी है;

(ग) क्या पंजाब सरकार ने केन्द्रीय सरकार से इस प्रयोजन के लिये अतिरिक्त राशि देने के लिये कहा है; और

(घ) यदि हां, तो कितनी ?

†स्वास्थ्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन:) (क) प्रथम पंचवर्षीय योजना में ५०६.४६ लाख रुपये दिये गये थे ।

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन ५८७.४६ लाख रुपयों की राशि दी गयी है ।

(ग) राज्य-सरकार ने कुछ योजनाओं के लिये १९५७-५८ में ४.६६ लाख रुपयों की अतिरिक्त राशि मांगी थी लेकिन यह मंजूर नहीं की जा सकी क्योंकि उस वर्ष के लिये निर्धारित अधिकतम राशि समाप्त हो चुकी थी ।

१९५८-५९ के लिये राज्य-सरकार ने २००.१३ लाख रुपयों का राशि मांगी थी, जिसमें से १४५.४३ लाख रुपयों का योजना आयोग के परामर्श से अनुमोदन कर दिया गया है ।

हिमाचल प्रदेश में परिवहन

†१७५७. श्री हेमराज : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री, २० नवम्बर, १९५७ के अतारंकित प्रश्न संख्या ४४८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तब से हिमाचल प्रदेश प्रशासन ने अत और बंजर के बीच यात्री परिवहन सेवा चालू करने के सम्बन्ध में कुछ अंतिम निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो यह सेवा कब से चालू होगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

सड़क परिवहन निगम

†१७५८. श्री हेमराज : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री २० नवम्बर, १९५७ के अतारंकित प्रश्न संख्या ४४७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार और हिमाचल प्रदेश प्रशासन द्वारा संयुक्त रूप से एक सड़क परिवहन निगम बनाने के प्रस्ताव को अन्तिम रूप प्रदान किया जा चुका है; और

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य विशेषतायें क्या हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

पंजाब में भाण्डागार

†१७५९. श्री बलजीत सिंह : क्या स्वास्थ्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब में भाण्डागारों के निर्माण के लिये कौन-कौन से स्थान चुने गये हैं; और

(ख) उनमें से प्रत्येक की लागत का बरोरा क्या है ?

†मूल प्रश्न में

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)**: (क) अभी अन्तिम रूप से चुनाव तो नहीं हुआ है लेकिन केन्द्रीय भाण्डागार-व्यवस्था निगम ने अस्थायी तौर पर यह निश्चय किया है कि पंजाब राज्य के निम्नलिखित स्थानों में भाण्डागार बनाये जायें :

१. मोगा ।
२. करनाल या अमोर ।

(ख) ५००० टन की क्षमता वाले प्रत्येक भाण्डागार की प्राक्कलित लागत, जिसमें जमीन और साथ की अन्य इमारतों की कीमत भी शामिल है, लगभग ५ लाख पये होगी ।

हिमाचल प्रदेश में वनों का विकास

†**१७६०. श्री दलजीत सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ में वनों के विकास के लिये हिमाचल प्रदेश को कितनी राशि दी गयी है; और

(ख) कितनी राशि के अनुदान दिये गये हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)**: (क) ७.४८ लाख का अनुदान ।

(ख) ब्यौरेवार याजनायें मिलने पर उनके अनुमोदित होने के बाद उपर्युक्त अधिकतम सीमा तक राशियां मंजूर कर दी जायेंगी ।

दिल्ली-मद्रास डि-लक्स गाड़ी

†**१७६१. श्री तंगामणि** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली से मद्रास के बीच चलने वाली डि-लक्स गाड़ियों की औसत दैनिक आय तीसरे दर्जे का साधारण डिब्बा लगाये जाने के बाद से बढ़ गयी है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार वायु-अनुकूलित डिब्बों के साथ-साथ दूसरे दर्जे के साधारण डिब्बे लगाना शुरू करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जानकारी एकत्र की जा रही है और लोक-सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

(ख) सरकार की नीति वायु अनुकूलित यात्रा से भिन्न अन्य श्रेणियों की संख्या घटा कर दो कर देने की है । इस नीति के अनुसरण में दूसरे दर्जे के स्थान धीरे धीरे रेलवे से खतम किये जा रहे हैं । ऐसी परिस्थिति में सरकार इन गाड़ियों में भी दूसरे दर्जे के डिब्बे लगाना शुरू करने के प्रश्न पर विचार करने के लिये तैयार नहीं है ।

दक्षिणी अर्काट जिले (मद्रास) के डाकखाने

†**१७६२. श्री इलयापेरुमाल** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मद्रास के दक्षिणी अर्काट जिले में इस समय कितने डाकखाने गैर-सरकारी भवनों में कार्य कर रहे हैं;

- (ख) १९५२ से १९५७ तक सरकार ने इनके किराये के रूप में कितनी राशि दी है;
- (ग) क्या इन डाकखानों के लिये भवन निर्माण का कोई प्रस्ताव है ;
- (घ) यदि हां, तो उनमें से कितनों का निर्माण हो रहा है; और
- (ङ) अब तक कितनी राशि व्यय हुई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ङ)-
लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ३६]

चीनी मिलें

†१७६३. सरदार इकबाल सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश की कितनी चीनी मिलों ने नवम्बर, १९५७ में कार्य आरम्भ किया है;
- (ख) इस महीने में पेरी गयी ईख से कितनी चीनी का उत्पादन हुआ;
- (ग) कितनी चीनी मिलें ईख का दाम १ रुपये ७ आने प्रति मन की दर से दे रही हैं और कितनी उससे कम या ज्यादा दाम दे रही हैं; और
- (घ) यदि मूल्यों में कुछ अन्तर हो तो वह क्यों है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : : (क) ६०.

(ख) १५ कारखानों का, जिन्होंने पेराई अक्टूबर, १९५७ में आरम्भ कर दी थी, उत्पादन मिला कर १.०५ लाख टन ।

(ग) नवम्बर, १९५७ में जो १०५ कारखाने काम कर रहे थे उनमें से ६२ ने मिल के फाटक पर दी गयी ईख के लिये १ रुपये ७ आने प्रति मन की दर से और बाहर के स्टेशनों पर दी गयी ईख के लिये १ रुपये ५ आने प्रति मन की दर से दाम दिये । शेष १३ कारखानों में से, जो सब के सब बम्बई राज्य में हैं, ८ ने ईख के लिये १ रुपया ११ आने की दर से दाम दिये । तीन सहकारी समितियों ने अपने सदस्य-उत्पादकों को पेशगी भुगतान किया और वास्तव में कितनी कीमत दी जाये इसका निश्चय पेराई का सीजन खतम होने के बाद किया जायेगा । दो मिलों ने इस अवधि में बाहर के उत्पादकों से बिल्कुल भी ईख नहीं ली और अपने ही फार्म की ईख पेरी ।

(घ) सरकार ने बाहर के रेल केन्द्रों पर दी जाने वाली ईख के लिये १ रुपये ५ आने प्रति मन और मिल के फाटक तक पहुंचायी जाने वाली ईख के लिये १ रुपया सात आने प्रति मन की अधिकतम कीमत निर्धारित की है । दो आने की यह छूट बाहरी रेल केन्द्रों से मिलों तक ढुलाई के खर्च को पूरा करने के लिये दी जाती है । बम्बई राज्य की अधिकांश मिलों के पास अपने खुद के ईख के फार्म हैं और औसतन वह अपनी कुल आवश्यकता का केवल २० प्रतिशत भाग बाहरी उत्पादकों से खरीदते हैं । राज्य सरकार ने सम्बन्धित चीनी मिलों की राय और केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन से यह व्यवस्था की है कि राज्य की मिलें बाहरी उत्पादकों से खरीदी गयी ईख के लिये १ रुपये ११ आने प्रति मन (या ४६ रुपये प्रति टन) की बढ़ी हुई दर पर दाम दें लेकिन शर्त यह है कि केन्द्रीय सरकार ने ईख का दाम चीनी के दाम से सम्बन्धित करने का जो फार्मूला निकाला है उसके अनुसार यदि कुछ अतिरिक्त राशि इन पर देय होगी तो इन्हें वह नहीं देनी पड़ेगी ।

नंगल बांध पर डाक तथा तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

†१७६४. श्री बलजीत सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब में नंगल बांध पर डाक तथा तार कर्मचारियों के क्वार्टरों का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो क्यों ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं ।

(ख) डाक तथा तार विभाग के कुल ४८ कर्मचारियों में से ३ सब-पोस्ट मास्टर्स और एक तार-कार्यालय के भारसाधक के पास अपने कार्यालयों से संलग्न निवास-स्थान हैं ।

शेष ४४ कर्मचारियों के लिये पंजाब पी० डब्ल्यू० डी० के सिंचाई विभाग ने प्रत्येक कर्मचारी के लिये ३४ क्वार्टर दिये हैं ।

अभी विभागीय क्वार्टरों का निर्माण करने की आवश्यकता नहीं प्रतीत होती ।

स्थगन प्रस्ताव

रायचूर रेलवे स्टेशन पर गोलीकाण्ड

†अध्यक्ष महोदय : मुझे एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना मिली है । रायचूर रेलवे स्टेशन पर सशस्त्र सैनिकों ने गोली चलाई जिसके परिणामस्वरूप लगभग १४ व्यक्ति घायल हुए । यह स्थगन प्रस्ताव उसी के बारे में है क्या माननीय मंत्री इस मामले के बारे में कुछ कहना चाहते हैं ?

†प्रतिरक्षा उपमंत्री (सरदार मजीठिया) : अध्यक्ष महोदय, इस घटना के सम्बन्ध में मुझे बहुत खेद है । घटना इस प्रकार है कि एक गैर-कमीशन प्राप्त अधिकारी ने स्टेशन पर तीन बार गोली चलाई जिसके परिणामस्वरूप कई लोग जख्मी हो गये । अभी तक हमें पता नहीं कि लोगों को किस प्रकार की चोटें आई हैं । यह बात सच है कि १४ व्यक्तियों को चोटें आई हैं पर हमें यह पता नहीं कि इन सभी व्यक्तियों को गोलियों से ही चोटें आई या गोलियों से केवल कुछ व्यक्तियों को चोटें आई और बाकी लोग भगदड़ के कारण जख्मी हुए । परन्तु यह बात सच है कि केवल एक गैर-कमीशन प्राप्त अधिकारी ने ही गोली चलाई थी, सारी टुकड़ी ने नहीं । यह टुकड़ी सशस्त्र सेना की नहीं थी बल्कि यह प्रतिरक्षा मंत्रालय की सुरक्षा टुकड़ी थी । यह बता कर कि यह टुकड़ी सशस्त्र सेना की नहीं थी हम किसी उत्तरदायित्व से भागना नहीं चाहते । पर यह सच है कि केवल एक गैर-कमीशन प्राप्त अधिकारी ही इस मामले में अन्तर्गस्त था, सारी टुकड़ी नहीं । अतः यह कोई गदर या इस प्रकार की अन्य कोई घटना नहीं थी ।

एक जांच न्यायालय बैठा दिया गया है जिसमें रेलवे मंत्रालय के लोग भी हैं । इस समय मैं अधिक कुछ नहीं कहना चाहता क्योंकि उससे जांच न्यायालय पर प्रभाव पड़ सकता है । जांच न्यायालय साक्ष्य ले रहा है और एक प्रतिवेदन प्रस्तुत करेगा । मैं केवल इतना ही कह सकता हूँ कि जिस व्यक्ति ने यह अविवेकपूर्ण कार्य किया है उसके विरुद्ध कठोर कार्यवाही की जायेगी । इस समय इससे अधिक मैं कुछ भी नहीं कहना चाहता ।

†मूल अंग्रेजी में

†डा० राम सुभग सिंह (सहसराम) : क्या उस व्यक्ति को गिरफ्तार कर लिया गया है जिसने गोली चलाई थी ?

†सरदार मजीठिया : जी हां, उसके शस्त्र छीन लिये गये हैं और वह हिरासत में है ।

†श्री ब्रजराज सिंह (फिरोजाबाद) : क्या जांच न्यायालय का प्रतिवेदन सभा को उपलब्ध कराया जायेगा ?

†सरदार मजीठिया : जब प्रतिवेदन मंत्रालय को उपलब्ध हो जायेगा तो हम उसका अध्ययन करेंगे और सभा में एक विस्तृत वक्तव्य देंगे ।

†श्री वाजपेयी (बलरामपुर) : क्या उस अधिकारी ने शराब पी रखी थी ?

†सरदार मजीठिया : पूर्वधारणा के आधार पर कुछ भी कहना सर्वथा अनुचित है । जांच न्यायालय सभी तथ्यों तथा व्यौरों का अध्ययन करके अपने निर्णय व सिफारिशें देगा । मैं सभा से निवेदन करूंगा कि वह प्रतिवेदन के प्राप्त होने के समय तक प्रतीक्षा करे । प्रतिवेदन प्राप्त होने पर हम अवश्य ही सभा को जानकारी देंगे ।

†श्री प्रभात कार (हुगली) : इस जांच न्यायालय में कौन-कौन लोग हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : क्या यह एक सैनिक जांच न्यायालय है ?

†सरदार मजीठिया : यह सैनिक मामला नहीं है । यह प्रतिरक्षा मंत्रालय की सुरक्षा टुकड़ी का मामला है । इस न्यायालय में तीन सैनिक पदाधिकारी हैं और रेलवे मंत्रालय का एक प्रतिनिधि है ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री द्वारा दिये गये वक्तव्य को ध्यान में रखते हुए मैं स्थगन प्रस्ताव के लिए अनुमति नहीं दे सकता ।

आसाम-पाकिस्तान सीमा पर युद्ध-विराम करार का उल्लंघन

†अध्यक्ष महोदय : आसाम-पाकिस्तान सीमा पर हुए गोलीकाण्ड के बारे में भी कुछ स्थगन प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं । प्रत्यक्षतः वे नियम विरुद्ध हैं क्योंकि ऐसी घटनायें लगातार हो ही रही हैं । यहां एक विशेष मामले का यानी २१ मार्च को हुए युद्ध-विराम करार के उल्लंघन में, २६ मार्च, १९५८ को आसाम क्षेत्र में महिसादुन-मदनपुर में हुई घटना का उल्लेख किया गया है । क्या माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में कोई वक्तव्य दे सकती हैं ?

†वैदेशिक-कार्य उपमंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : श्रीमान्, पूर्वी पाकिस्तान और आसाम के बीच की सीमा पर ११ मार्च को आरम्भ हुये गोलीकाण्ड के सिलसिले में ही यह घटना है । उस समय से लगातार गोली चलाने की घटनायें होती रही हैं और २१ मार्च को दोनों पक्षों के अधिकारियों के बीच एक युद्ध-विराम करार हो गया था । और यह गोलीकाण्ड उस युद्ध-विराम करार का उल्लंघन है । किसी व्यक्ति की मृत्यु नहीं हुई है । ऐसी घटनायें प्रति वर्ष होती हैं क्योंकि इस स्थान के सम्बन्ध में भारत और पाकिस्तान के बीच सीमा सम्बन्धी विवाद चल रहा है । नदी को दोनों क्षेत्रों की सीमा माना गया है पर पाकिस्तान का दावा है कि नदी की मध्य धार सीमा है । अतः जब कभी चार भूमि निकल आती है और उस पर खेती शुरू हो जाती है तो फसल काटने के समय पर पाकिस्तानी नागरिक सैनिकों तथा पुलिस के लोगों की सहायता से हमारे राज्यक्षेत्र पर आक्रमण कर देते हैं ।

†मल अंग्रेजी में

३१ तारीख के लिए एक प्रश्न गृहीत किया जा चुका है और इस महीने की ३१ तारीख को प्रधान मंत्री एक विस्तृत वक्तव्य देंगे।

†श्री हेम बरुआ (गौहाटी) : यह इस प्रकार की पहली घटना नहीं है। १९५७ के उत्तरार्द्ध में ऐसी २७ घटनायें हो चुकी हैं। ११ मार्च को फिर वही बातें शुरू हो गईं। २१ मार्च को युद्ध विराम करार हुआ और २६ को इस करार का उल्लंघन करके फिर गोली चलाई गई। सरकार हर बार यही उत्तर देती है कि हम पाकिस्तान सरकार के पास शिकायत भेज रहे हैं। पर इतना ही काफी नहीं है। हमें अपनी सीमा की रक्षा करनी चाहिए और वहां सैनिक टुकड़ी रखनी चाहिए। अभी तक केवल १८० मील का सीमांकन किया गया है। शेष सीमा का भी सीमांकन किया जाना चाहिए। हम अब तक अपनी कमजोरी दिखाते आये हैं। जब तक हम कोई सख्त कदम नहीं उठायेंगे, ये चीजें चलती रहेंगी।

†अध्यक्ष महोदय : ३१ मार्च को यह प्रश्न लिया जायेगा। उस समय अनुपूरक प्रश्न भी पूछे जा सकेंगे। अतः मैं इस स्थगन प्रस्ताव पर अनुमति देने की आवश्यकता नहीं समझता।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था नियम

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : मैं अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था अधिनियम, १९५६ की धारा २८ का उपधारा (३) के अन्तर्गत १५ मार्च, १९५८ की अधिसूचना संख्या जी० एम० आर० १३५ में प्रकाशित अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था नियम, १९५८ की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ।

[पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी०—६१६/५८]

हिन्दुस्तान शिपयार्ड प्राइवेट लिमिटेड का वार्षिक प्रतिवेदन

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं समवाय अधिनियम, १९५६ की धारा ६३६ की उपधारा (१) के अन्तर्गत हिन्दुस्तान शिपयार्ड प्राइवेट लिमिटेड के वर्ष १९५६-५७ के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति लेखा-परीक्षित लेखे सहित, सभा-पटल पर रखता हूँ।

[पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी०—६२०/५८]

अनुपूरक प्रश्न के उत्तर की शुद्धि

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : श्रीमान्, हावड़ा गुड्स एकाउण्ट्स आफिस में अष्टाचार के सम्बन्ध में तारांकित प्रश्न संख्या ६७० पर १४-३-१९५८ को श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने एक अनुपूरक प्रश्न पूछा था; उसके उत्तर में कुछ अशुद्धि थी जिसका मुझे बहुत खेद है। उस समय मैंने जानकारी दी थी कि एक पदाधिकारी को नौकरी से निकाल दिया गया है और एक को मुअ्तिल कर दिया गया है। ठीक स्थिति यह है कि चार कर्मचारियों को मुअ्तिल कर दिया गया है।

२४ मार्च, १९५८ को डकोटा विमान की दुर्घटना

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हुमायूँ कबीर) : श्रीमान्, २५-३-१९५८ को मैंने एक वक्तव्य दिया था, जो कि उसके पहले वाले दिन आई० ए० सी० एसो-शियेट्स नामक एक गैर सरकारी संस्था द्वारा चालित एक डकोटा विमान की दुर्घटना के बारे में था, और वादा किया था कि जब अतिरिक्त जानकारी उपलब्ध होगी तो सभा के सामने उपस्थित करूँगा ।

२५ मार्च को भी लापता डकोटा की ढूँढ होती रही । २५ मार्च, १९५८ को १३.३५ बजे बी० टी०/सी० बी० सी० विमान ने काठमाण्डू से लगभग १५ मील दक्षिण/दक्षिण पूर्व (२७.३२ उत्तर, ८५.२८ पूर्व) एक स्थान पर दुर्घटनाग्रस्त विमान को ढूँढ निकाला । यह स्थान मार्ग से लगभग १० मील दूर पड़ता है और इसी कारण उस विमान द्वारा अन्तिम बार जो रेडियो समाचार मिला था उसके आधार पर इस विमान का पता लगाने में कठिनाई हो रही थी और देर हो रही थी । इस मार्ग के इस पार से उस पार तक ऊँचे ऊँचे पहाड़ फैले हुए हैं । जिस स्थान पर यह दुर्घटना हुई है वहाँ पर पहाड़ों की ऊँचाई ९,००० फीट है अर्थात् सिमरा से काठमाण्डू वाले सीधे मार्ग पर पड़ने वाले पहाड़ों की ऊँचाई से लगभग १,५०० फीट अधिक ऊँचाई है । इस समय दुर्घटना का कोई भी कारण बताना समय से पूर्व होगा पर साधारण कारण यही मालूम होता है कि बादलों तथा वर्षा के कारण सामने का मार्ग न दिखाई पड़ने के परिणामस्वरूप विमान ऊँची पहाड़ियों से टकरा गया होगा ।

विमान में जो व्यक्ति थे उनके नाम नीचे दिये जाते हैं :—

१. श्री आर० मणि
२. श्री आर० प्रसाद
३. श्री के० भाई
४. श्री एन० एस० गोस्वामी
५. श्री जी० दास
६. श्री पी० सागर
७. श्री एस० लाल
८. श्री डब्ल्यू० डी० प्रकाश
९. श्री आर० दास
१०. श्री एस० एम० सरोगी
११. श्रीमती एस० देवी
१२. मास्टर बसन्त
१३. श्री के० लाल
१४. श्री जे० लाल
१५. श्री बी० भाई
१६. श्री एस० एन० मिश्र
१७. श्री बी० बहादुर

श्री वाई० आर० मल्होत्रा, असैनिक उड्डयन विभाग के मुख्य दुर्घटना निरीक्षक, दुर्घटना क्षेत्र के लिए रवाना हो चुके हैं ।

मैं बहुत ही दुःख के साथ यह बताना चाहता हूँ कि २६-३-५८ को लगभग ४ बजे हमें काठमण्डू से एक संदेश मिला था जिससे पता लगा कि भूमि खोज दल ने बताया है कि कोई भी व्यक्ति नहीं बचा है ।

अनुदानों की मांगें—जारी परिवहन तथा संचार मंत्रालय—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब सभा परिवहन तथा संचार मंत्रालय सम्बन्धी अनुदानों की मांगों पर अग्रेतर चर्चा आरम्भ करेगी ।

श्री रेशम लाल जांगड़े अपना भाषण जारी करें ।

श्री जांगड़े (बिलासपुर) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं कह रहा था कि रेलवे मंत्रालय से परिवहन मंत्रालय को पृथक् कर दिया गया इस से हमारी ग्रामीण जनता को विशेष लाभ होगा और शासन का ध्यान ग्रामीण जनता की ओर विशेष रूप से आकर्षित होगा । सन् १९४३ में नागपुर योजना के अनुसार ३ लाख, ३१ हजार मील लम्बी सड़कें बनाने की योजना थी और हमें आशा है कि सन् १९६१ तक ३ लाख, ३१ हजार मील लम्बी सड़कों के निर्माण का जो हमारा निर्णय है वहां तक हम पहुंच जायेंगे । पर हमें इस बात का दुःख है कि राष्ट्रीय राजपथ, नेशनल हाईवेज अभी तक हम केवल १३ हजार मील तक ही ले सके हैं और २० हजार मील जो कि नागपुर योजना में शामिल था वहां तक हम नहीं पहुंच सके हैं और न कोई राष्ट्रीय राजपथ बढ़ाया गया है । केवल छूटी हुई सम्बन्धित सड़कों, मिंसिंग लिक्स, को और जो सड़कें खराब हो चुकीं हैं उन की ही मरम्मत करने में हम ने थोड़ा सा खर्च किया है । इस तरीके से राष्ट्रीय राजपथों के सम्बन्ध में हमारी सरकार ने कोई विशेष उन्नति नहीं की है । हम ने देखा है कि सन् १९५१ में २ लाख, ४८ हजार मील लम्बी सड़कें थीं और १९५६ में २ लाख, ८० हजार मील लम्बी सड़कें हुईं । इस प्रकार हम देखेंगे कि हमने सड़कों की लम्बाई के बारे में कोई ज्यादा उन्नति नहीं की, हम ने सड़कें अधिक नहीं बनाईं । मुझे इस बात का दुःख है कि हम अपनी ग्रामीण सड़कों के आंकड़े पूरे नहीं कर पाये हैं और न शासन की तरफ से या निधि की तरफ से ही सड़कों की लम्बाई में कोई वृद्धि हुई है । इस के उपरान्त १८ करोड़ रु० जो अन्तर्प्रदेशिक और आर्थिक महत्व की सड़कों के लिये निधि के क्रम में रक्खा गया था, उस के लिये भी हमारी एस्टिमेट्स कमेटी का कहना है, उस का निर्णय है, कि शासन ने कुछ खर्च नहीं किया और अब तक उस में कोई प्रगति नहीं हुई है । इसी प्रकार से आप देखेंगे कि राष्ट्रीय सड़क निधि सेन्ट्रल रोड फंड, जो कि विभिन्न राज्यों को दिया जाता है, उस का भी राज्यों ने कोई विशेष लाभ नहीं उठाया और हम ने सड़कों के मामले में कोई विशेष उन्नति नहीं की है ।

इस के उपरान्त आप देखेंगे कि ग्रामीण सड़कों के लिये हम ने केवल ६० लाख रु० निधि में रक्खा है । ५ लाख देहातों के लिये ६० लाख रु० रक्खा गया । उस में भी एक तिहाई देहातों के द्वारा किया जायेगा, एक तिहाई राज्य शासन द्वारा और एक तिहाई केन्द्र द्वारा किया जायेगा । यह बात मुझे अच्छी नहीं लगती । मैं समझता हूँ कि देहाती सड़कों के लिये केन्द्रीय शासन को काफी रुपया निधि के रूप में निर्धारित करना चाहिये ।

[श्री: जांगड़े]

हमें यह भी देखने को मिलता है कि जो सड़कें देहातों में बनाई गई हैं वे दूसरी बरसात के आने पर या तो धुल जाती हैं या खराब हो जाती हैं। उन को कायम रखने की पृवृत्ति न प्रान्तीय शासन में दिखाई देती है और न केन्द्रीय शासन में दिखाई देती है। इस लिये जब तक हम देहाती सड़कों को कायम न रख सकें, जब तक हम उन को मेनटेन (देखभाल व मरम्मत) न कर सकें, तब तक उन का बनाना हमें, फ़िजूल मालूम होता है। कुछ दिनों से बसों का, यानी सड़क यातायात, रोड ट्रान्सपोर्ट का राष्ट्रीयकरण करने के सम्बन्ध में चर्चा चल रही थी, पर हमें दुःख के साथ कहना पड़ता है कि अभी भी इस देश में कई ऐसी राज्य सरकारें हैं जिन्होंने सड़क यातायात का राष्ट्रीयकरण नहीं किया है। यदि उनका राष्ट्रीयकरण नहीं हो सकता तो कम से कम उन को इस निधि में ज्यादा धन लगाने की ज़रूरत है। मैं यह सलाह देना चाहूंगा कि उस में कम से कम ५१ प्रतिशत नियंत्रण सरकार का होना चाहिये क्योंकि आज हम देखते हैं कि आज देहात के जो यात्री होते हैं उन की बड़ी दुर्दशा होती है। न उन के लिए बस स्टैंड हैं, न बस स्टाप हैं। न उन के लिये विश्राम की जगह होती है। यात्री ठूस ठूस कर भर दिये जाते हैं। और उन से जो किराया लिया जाता है वह रेल यात्रा का ८ या १० गुना होता है। इसके उपरान्त भी प्राइवेट बस ओनर्स हैं वे हमारे यात्रियों को पूरी सुविधा नहीं देते। इसलिये मैं शासन से अनुरोध करूंगा कि वह हमारे सड़क यातायात का खास कर शीघ्र ही राष्ट्रीयकरण करें।

राज्य पुनर्गठन के बाद इस बात की ओर बड़ा जोर दिया गया था कि मध्य प्रदेश में परिवहन और यातायात की विशेष सुविधा दी जाय। हम देख रहे हैं कि चार पांच वर्षों से मध्य प्रदेश को सेंट्रल रोड फंड से या सेंट्रल रिज़र्व फंड से या अन्तर्देशीय आर्थिक महत्व के फंड से कुछ ज्यादा नहीं मिला है और वहां कोई नई सड़कें नहीं बनाई जा रही हैं। हम ने यह भी देखा है कि नर्बदा नदी पर होशंगाबाद, नरसिंहपुर और खंडवा में जो पुल बनने थे वे भी लटके पड़े हैं। उन में से एक भी पुल नहीं बन रहा है। खंडवा में ८ पिलर्स बन गये हैं। मुझे पता लगा है कि जिस ठेकेदार को उस का ठेका दिया गया है उस को कुछ भी अनुभव नहीं है। इसलिये उस में वहां गति बहुत धीमी है। इस प्रकार से वहां पर काम चल रहा है। यदि आप मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय राजपथ नहीं बनायेंगे तो इस से आप उस का महत्व कम करेंगे। आज राष्ट्रीय राजपथों की हालत बहुत खराब है। नैशनल हाइवे नं० ६ राजगांव से ले कर रायपुर द्रुग की हालत बहुत खराब है। इसके उपरान्त नेशनल हाइवे नं० ४३ जो कि झांसी और सागर को जाता है, उस में भोपाल भी आता है जो कि मध्य प्रदेश की राजधानी हो गया। पर भोपाल को किसी भी राष्ट्रीय राजपथ से जोड़ा नहीं गया है। ग्वालियर का भी भोपाल से सीधा सम्बन्ध नहीं है। बरसात में सड़क यातायात बन्द हो जाता है। इसलिये मैं अनुरोध करूंगा कि सागर से भोपाल और झांसी से ग्वालियर को राष्ट्रीय राजपथ के द्वारा जोड़ दिया जाय। आप देखेंगे कि पूर्वी हिस्सा स्वाभाविक कारणों से और दूसरे कारणों से भी मध्य प्रदेश से बिल्कुल अलग हो जाता है। उस स्थान में एक भी राष्ट्रीय राज पथ नहीं है। अम्बिकापुर से जदगलपुर तक जिस की लम्बाई ४०० मील से अधिक है, वह भी राष्ट्रीय राजपथ नहीं है वह ६० फीसदी आदिवासियों और हरिजनों का क्षेत्र है। मैं अनुरोध करूंगा बनारस से अम्बिकापुर, अम्बिकापुर से रायगढ़ और रायगढ़ से रायपुर तक एक राष्ट्रीय राजपथ निर्धारित किया जाय। एस्टिमेट्स कमेटी ने भी यह सुझाव दिया है कि हम ने राष्ट्रीय राजपथों के सम्बन्ध में कोई विशेष प्रगति नहीं की है। इसी प्रकार से आप देखेंगे

मध्य प्रदेश, जो कि क्षेत्र के विचार से देश में दूसरे नम्बर का प्रदेश है, उस की राजधानी भोपाल से जो कमिश्नरियों का केन्द्र है, अपने साभागों से कोई सीधा सम्पर्क नहीं है। भोपाल से बिलासपुर, बिलासपुर से रायपुर जाने के लिये कोई सीधा मार्ग नहीं है। भोपाल से बिलासपुर, बिलासपुर से जबलपुर, जबलपुर से मांडला और मांडला से जबलपुर और बिलासपुर का मार्क जोड़ दिया जाय तो मेरा अनुमान यह है कि लोग रेल में जाने के बजाय बसों में जाना ज्यादा पसन्द करेंगे क्योंकि उन के सफर में कम से कम डेढ़ सौ मील की बचत हो सकती है। आज रेलगाड़ी में सफर करने से बिलासपुर और भोपाल की लम्बाई ४६४ मील होती है। यदि भोपाल से जबलपुर और जबलपुर से मांडला जोड़ते हुए बिलासपुर की सड़क को राष्ट्रीय राजपथ मान लिया जाय तो मेरा अनुमान है कि ३५० मील में ही हम इतने लम्बे दौरे को पूरा कर सकेंगे। मैं समझता हूँ कि केन्द्रीय सरकार इस को मंजूर कर लेगी।

इसके उपरान्त मैं यह कहना चाहता हूँ कि बैलगाड़ियाँ जो गाड़ीवान हैं उन की आज बहुत दुर्दशा है। देहात के लोग बैलगाड़ियों से अपनी रोजी कमाने वाले हैं। ट्रक वालों ने उन की बड़ी दुर्दशा कर डाली है। क्या अच्छा होता दस पंद्रह मील की लम्बाई तक केवल बैलगाड़ियों को ही समान ढोने का एकाधिकार मिल जाता ताकि ट्रक वालों का दबाव उन पर न पड़ने पावे। मैं यह भी कहूँगा कि सेन्ट्रल रोड रिसर्च इन्स्टिट्यूट यानी केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्था ने जो खोज निकाली है, उस में बीस, पच्चीस वर्षों से बैलगाड़ियों के चक्कों, टायर या बैलगाड़ियों के डिजाइन के सम्बन्ध में अनुसंधान कर के कोई खोज नहीं निकाली है और यदि निकाली भी है तो यह देहातों को उपलब्ध नहीं है। मैं चाहूँगा कि इस सम्बन्ध में भी केन्द्रीय रोड रिसर्च इन्स्टिट्यूट कोई खोज निकाले। इसी प्रकार से मैंने सुना था कि राजस्थान में भी सड़कों की बड़ी दुर्दशा है। वहाँ पर ऐसा पता लगा है कि रेत को स्टैबिलाइज कर के उस का उपयोग सड़कों के लिये किया जा सकता है। मैं जानना चाहूँगा कि इस सम्बन्ध में कितनी प्रगति हुई है।

इसके उपरान्त मैं आप डाक तार विभाग की ओर आता हूँ इस के सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि हम ने डाकघरों की संख्या तो बढ़ा दी है, पर इस के साथ साथ शिकायतों की संख्या बढ़ती जा रही है। सेन्ट्रल जोन में शिकायतों की संख्या पहले से ज्यादा बढ़ रही है। जो मनीआर्डर देहातों में भेजे जाते हैं वे महीनों तक प्राप्तकर्ता को नहीं मिल पाते हैं। इसका कारण क्या है यह मेरी समझ में नहीं आता।

इसके उपरान्त मैं यह कहना चाहता हूँ कि देहातों में डाक की डिलीवरी भी बहुत देर में होती है।

आपने देहातों में तारघर खोलने का प्रयत्न किया है और मैं समझता हूँ कि अभी हमारे देश में ५७०० तार घर और १२६ डिपार्टमेंटल टेलीग्राफ आफिसेज हैं, फिर भी अभी बहुत से स्थान छूट गये हैं। तहसील हैडक्वार्टर्स में तारघर हैं पर ऐसे बहुत से क्षेत्र हैं जिनकी जनसंख्या दो दो और तीन तीन लाख है पर उस क्षेत्र में कोई तारघर नहीं है। यह दुःख का विषय है। आप देखेंगे कि कई स्थानों से तो पचास मील के भीतर कोई तारघर नहीं है। आपने डाकघरों के लिए यह नियम बनाया है कि दो मील के अन्दर डाकघर हो या २००० की जनसंख्या के बीच एक डाकघर हो या किसी गांव से ५ मील से ज्यादा दूर डाकघर न हो, इसी तरह की शर्त आपको तारघर के लिए भी रखना चाहिए कि जिस क्षेत्र की आबादी ५० हजार हो वहाँ पर एक तारघर अवश्य हो या किसी भी गांव से

[श्री जांगड़े]

तारघर १५ या २० मील से अधिक दूर न हो। यदि आप ऐसा नियम बनावेंगे तभी आप इस देश के उन क्षेत्रों में तारघर खोल सकते हैं जहां कि न रेलें जाती हैं और न जहां सड़कें हैं। अगर ऐसी शर्त आप नहीं लगायेंगे तो अभी भी ऐसे बहुत से क्षेत्र रह जायेंगे कि जहां तार घर नहीं होगा।

हमने यह भी देखा कि जहां रेलवे जाती है वहां दस मील के अन्दर टेलीफोन एक्सचेंज मिलेगा। पर ऐसे कम स्थान नहीं हैं जहां रेलें नहीं गयी हैं। वहां पर ५० मील के अन्दर तारघर नहीं हैं। मैं उदारहरण के तौर पर कहूंगा कि रायपुर जिले में, बिलासपुर जिले में, मंडला जिले में, बस्तरपुर जिले में, सरगोजा जिले में ऐसे स्थान हैं जहां २५ या ३० मील के अन्दर कोई तारघर नहीं है। ऐसे ऐसे क्षेत्र हैं जहां की जनसंख्या २ लाख है पर उस क्षेत्र में कोई तारघर नहीं है।

यह भी देखा गया है कि एक एक केन्द्रीय पोस्ट आफिस के अंडर में पचास पचास साठ साठ आफिसेज होते हैं। उन पर नियंत्रण की बहुत ढिलाई होती है। इस कारण देहात वालों को पन्द्रह पन्द्रह दिन तक मनीआर्डर नहीं मिलते।

आपको इन आफिसेज की जगह पर उप डाकघर बनाने चाहियें। मैंने पिछले साल भी यह सुझाव दिया था पर इस पर कोई अमल नहीं हुआ। इन उपडाकघरों को बनाने के लिए आपने बहुत सी शर्तें रखी हैं। मैं समझता हूं कि बिना शर्त के आपको इस प्रकार के उपडाकघर खोलने का प्रबन्ध करना चाहिए ताकि देहात वालों को सुविधा हो सके।

आप देखेंगे कि भोपाल मध्यप्रदेश की राजधानी तो बन गयी है पर वहां से तार का सीधा सम्बन्ध नहीं है। इसका परिणाम यह होता है कि अगर आप वहां के लिए तार भेजें तो उसके पहुंचने में २४ घंटे से ज्यादा देर तक हो जाती है। भोपाल से बिलासपुर और रायपुर कमिश्नरी को सीधा तार का सम्बन्ध नहीं है। रायपुर से बिलासपुर को सीधा सम्बन्ध नहीं है। बिलासपुर में एक एअरोड्रोम (हवाई अड्डा) है। पिछली बार वहां पर हुमायूँ कबीर साहब गये थे। वहां पर सीधा सम्बन्ध तार का न होने से मौसम की सूचना देने में कठिनाई हुई। यह छोटी सी चीज है। बिलासपुर एअरोड्रोम को टेलीफोन करने का प्रबन्ध नहीं है। यह एअरोड्रोम तो केन्द्रीय शासन द्वारा चलाया जाता है। यहां पर तो टेलीफोन कनेक्शन की सख्त आवश्यकता महसूस होती है।

हमें खुशी है कि ग्वालियर और भोपाल को और राजकोट और भावनगर को आटो-मैटिक टेलीफोन एक्सचेंज दिया जा रहा है।

भोपाल के पोस्ट आफिस और तारघर की कार्यकुशलता को भी ज्यादा बढ़ाने की आवश्यकता हम महसूस करते हैं।

मध्यभारत के रतलाम और उज्जैन जिलों में आलोट और मणिपुर में पी० सी० ओज्ज० खोलने की मांग दो साल से चली आ रही है। बत वर्ष भी इसके बारे में कहा गया था।

ग्वालियर में जं० जूनियर डाक इंस्पेक्टर रह गये हैं उनको क्लर्कों के नीचे काम करना पड़ता है। यह तौहीन की बात है।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि डिवीजन में रेडियो सेट इंस्पेक्टर रहता है। उसे बहुत जगह जाना पड़ता है। पर उसे मदद देने के लिए एक चपरासी तक नहीं दिया जाता।

जो उम्मीदवार डेप्यूटेशन पर ब्रांच आफिसेज से सरकिल आफिस को जाते हैं, यानी जो आपके एम्पलाइज ब्रांच आफिसेज से केन्द्रीय आफिसेज में आते हैं उनके वेतन में वृद्धि नहीं होती और न उनकी पदोन्नति ही होती है। इस प्रकार की शिकायतें आपके पास भी आयी होंगी।

जिन उम्मीदवारों को पोस्टल विभाग की ओर से टेलीग्राफ ट्रेनिंग के लिए भेजा जाता है उनको न वेतन मिलता है और उनकी पदोन्नति भी नहीं होती। इस प्रकार के उदाहरण आपको नागपुर में मिलेंगे।

इसी प्रकार से मैं कहना चाहता हूँ कि आपने जो डिपार्टमेंटल पोस्ट आफिसेज खोले हैं वहां पर मेल कैरियर्स काम कर रहे हैं। पुराने जमाने में जो मेल कैरियर काम करते थे उनका वेतन २५ रुपया मासिक है और नये काम पर आये हैं उनका वेतन ४० रुपया है। इसमें क्यों भेद किया जाता है यह मेरी समझ में नहीं आता। शायद वेतन आयोग इस पर विचार करेगा।

बिलासपुर, रायपुर और रायगढ़ में पोस्ट आफिसों की इमारतें बड़ी खराब हैं। रायगढ़ में तो बरसात के दिनों में पानी अन्दर आ जाता है और दीमक फाइलों को चट कर जाती है। उन इमारतों में हवा की कमी है, बड़ा कंजेशन है और वहां पर बहुत मच्छर हैं। इन इमारतों की हालत बहुत खराब है। इसके अलावा रायपुर, बिलासपुर और रायगढ़ में डुपलीकेटर्स की आवश्यकता है। इनके बिना कारेसपांडेंस को एक जगह से दूसरी जगह भेजने में कठिनाई होती है। इस कठिनाई को दूर करने के लिए इन स्थानों के पोस्ट आफिसों को शीघ्र डुपलीकेटर मशीनें देने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

तारों के पहुंचने में अक्सर बहुत देर लग जाती है। कहा जाता है कि अगर एक स्थान एक डिवीजन में है और दूसरा दूसरे डिवीजन में है तो देर लगती है। चाहे वे दोनों स्थान पास पास ही हों पर इस डिवीजन के भेद के कारण वहां तार पहुंचने में बहुत समय लग जाता है। यह कैसे होता है यह मेरी समझ में नहीं आता। पर इस कमी को दूर करना चाहिए।

हिन्दी तारों के बारे में कहा गया है कि उनमें बढ़ोतरी हो रही है। आप देखेंगे कि सौ दो सौ तार भेजे गये हैं। इसमें क्या उन्नति की बात है। अक्सर यह देखा गया है कि अगर कोई हिन्दी में तार देना चाहता है तो बाबू लोग कहते हैं कि आप हिन्दी में तार क्यों देते हैं वह देर से पहुंचेगा। अंग्रेजी का तार जल्दी पहुंचता है और हिन्दी के तार में ज्यादा समय लगता है। इसीलिए लोग हिन्दी में तार कम भेजते हैं और हिन्दी के तारघरों की उन्नति नहीं हो रही है।

†श्री मी० ह० मसानी (रांची-पूर्व) : मैं सड़क परिवहन विकास की मांग संबंधी कटौती प्रस्ताव संख्या ८६१ पर बोलना चाहता हूँ। भविष्य में इस संबंध में तीन ऐसे काम हुये हैं जिनके लिये यह मंत्रालय बधाई का पात्र है; एक—नौवहन के विकास के लिए छूट २५% से बढ़ा कर ४०% कर दी गई है; दूसरा—राज्य व्यापार निगम द्वारा ९ 1/२ करोड़

[श्री. मी० रू० मसार्न]

का लाभ ; और तीसरा—अन्तर्राज्यीय परिवहन आयोग की स्थापना । पर इस आयोग को बहुत अपर्याप्त अधिकार दिये गये हैं । अतः मेरा सुझाव है कि मोटर गाड़ी (संशोधन) अधिनियम, १९५६ की धारा ५३(ग) के अधीन जो नियम बनाने जायें उनके द्वारा इस आयोग को पर्याप्त अधिकार दिये जायें । जिस प्रकार रेलवे विभाग के लिए रेलवे बोर्ड की स्थिति है उसी प्रकार सड़क परिवहन के लिए इस आयोग की स्थिति होनी चाहिए तभी काम अच्छी तरह हो सकेगा ।

अब हमें इस बात पर विचार करना चाहिए कि सरकार रेलवे पर कितना धन व्यय कर रही है और उस से कितना लाभ हो रहा है और सड़क परिवहन पर कितना खर्च कर रही है । प्रथम योजना में हमने रेलवे पर ४२४ करोड़ की राशि व्यय की । इसमें १४० करोड़ सामान्य राजस्व से लिया गया और २८४ करोड़ रेलवे ने स्वयं दिये । इसका लाभ यह हुआ कि १९५५-५६ में हम ११५० लाख टन माल ढो सके जब कि १९५०-५१ में हमने केवल ६२० लाख टन सामान ढोया था । ५ वर्षों में २३० लाख टन की वृद्धि हुई । दूसरी योजना में रेलवे को सामान्य राजस्व से ७५० करोड़ दिया गया है अर्थात् पहली योजना से ५ गुना अधिक दिया गया है । आशा है कि १९६०-६१ में हम १६२० लाख टन माल ढो सकेंगे अर्थात् १९५५-५६ की तुलना में केवल ४७० लाख टन की वृद्धि होगी । आप देख सकते हैं कि ५ गुना अधिक राशि लगा कर केवल दो गुना अधिक माल भेजने की व्यवस्था हो जायेगी । योजना आयोग का कहना है कि हमें ६०० करोड़ का विदेशी विनियम का घाटा रहेगा । इसमें से रेलवे की आवश्यकताओं पर ४२५ करोड़ का व्यय होगा साथ ही देश में उत्पन्न १३.२ लाख टन इस्पात में से लगभग १० लाख टन इस्पात रेलवे ले लेगी । अतः आप स्पष्ट देख सकते हैं कि देश के संसाधनों का एक बड़ा बहुत अनुपात से अधिक भाग रेलवे पर व्यय किया जा रहा है । यदि परिवहन मंत्रालय चाहे तो इससे कम धन खर्च करके उससे अधिक काम देश को उपलब्ध करा सकता है ।

इस समय हमारे देश में १४,००० मील राष्ट्रीय राजमार्ग है जिनमें से २,००० मील मार्ग को १९६०-६१ तक दोहरा बना देने की योजना है । यह सड़कें ७०,००० से ७५,००० तक अतिरिक्त ट्रकों को अर्थात् ४०० लाख टन से ५०० लाख टन माल ढोने की क्षमता वाली है यदि इनका ठीक प्रकार विकास किया जाये । यह ४०० लाख टन से ५०० लाख टन की क्षमता लगभग उतनी है जितनी रेलवे की होगी जब कि उस पर इतनी बड़ी राशि व्यय करनी पड़ेगी जिसका मैं उल्लेख कर चुका हूँ ।

अब प्रश्न यह है कि इन सड़कों से इतना परिवहन क्यों नहीं होता । इस संबंध में दो मुख्य कठिनाइयां हैं । सबसे बड़ी कठिनाई तो मार्ग में पड़ने वाले पुलों की है । १२२ बड़े पुल बनाने की योजना है जिसमें से ६६ पुल दूसरी योजना में और ५६ पुल तीसरी योजना में बनाने की योजना है ।

ग्रांड ट्रंक रोड के एक पुल का उदाहरण लीजिये । मुरादाबाद का पुल दिन में एक-एक घंटे तक खुलता व बन्द होता रहता है क्योंकि कोई न कोई गाड़ी आती जाती ही रहती है । रात के ६ बजे से सुबह ३ या ४ बजे तक तो लगभग सारा यातायात बन्द रहता है । यह हाल आप की ग्रांड ट्रंक रोड का है तो बताइये कि अन्य सड़कों की क्या स्थिति होगी । इस प्रकार सड़क परिवहन में एक सबसे बड़ी कठिनाई पुलों की कमी है ।

द्वितीय पंच वर्षीय योजना में पुलों के लिये जो राशि आवण्टित की गयी है वह बहुत ही थोड़ी है। दूसरी योजना में थोड़ा ही काम हो पायेगा। शेष काम तीसरी योजना में भी होगा। इस प्रकार हमें ७ वर्ष तक कम से कम प्रतीक्षा करनी होगी। मेरा सुझाव है कि इस समस्या के संबंध में सरकार को कुछ विशेष रवैया अख्तियार करना चाहिये। अमरीका से हमें कुछ सहायता मिलने वाली है पर उसमें से कुछ भी धन इन पुलों के लिये नहीं रखा गया है यदि इस संबंध में सरकार कुछ अन्तरिम उपाय करना चाहे तो मेरा सुझाव है कि जो नाले या नदियां गर्मियों में सूख जाती हैं उनमें होकर मार्ग बना दिया जाये ताकि मोटर परिवहन हो सके। एक दूसरा उपाय यह भी है हो सकता है कि रेलवे पुलों के पास ट्रकों को रेल की ट्रकों पर लाद कर पुल पार कराने की व्यवस्था कर दी जाये।

अब दूसरी कठिनाई की बात लिजिए। यह ट्रकों की कमी के संमंध में है। हमारे देश में इस समय केवल १,३०,००० गाड़ियां हैं। १,७०,००० गाड़ियों की कमी है। इनका आयात करने में लगभग ७५ करोड़ विदेशी मुद्रा की आवश्यकता पड़ेगी। यदि रेलवे के लिये किये गये ४२५ करोड़ के आवण्टन में से २० प्रतिशत अर्थात् ८० करोड़ ट्रकों के लिये निकाल दिया जाये तो यह काम पूरा हो सकता है। इस प्रकार ८० करोड़ की राशि ट्रकों में लगाने से ट्रक रेलवे की अपेक्षा अधिक सेवा कर सकेंगी। इस संबंध में एक और दृष्टिकोण है और वह है रोजगार की व्यवस्था करने का। सड़क परिवहन रेलवे परिवहन की व्यवस्था अधिक रोजगार की व्यवस्था कर सकेगा।

उपभोक्ता की दृष्टि से भी सड़क परिवहन लाभदायक है। ट्रकें एक दिन में लगभग १५० या २०० मील तक सामान ढोती हैं पर रेल से केवल ४८ या ५० मील तक प्रतिदिन सामान ढोया जाता है। अतः ट्रकों द्वारा रेल के समय के एक तिहाई समय में सामान पहुंच सकता है। इसके अलावा और भी लाभ हैं जैसे; समय की बचत ठीक स्थान तक माल पहुंचाने में खर्च की बचत; सामान की चोरी न होना; माल की पैकिंग आदि में अधिक खर्च व परेशानी न होना आदि।

अतः मैंने जो कुछ बताया है वह केवल इसलिये बताया है कि परिवहन व संचार मंत्रालय जो काम कर रहा है उसे और प्रोत्साहन मिले। यदि मंत्री महोदय इस आधार पर अपनी मांग पेश करें कि रेलवे पर देश का अधिक धन व्यय हो रहा है और लाभ उससे कम हो रहा है और यदि सड़क परिवहन के विकास के लिये रेलवे के धन में से कमी करके सड़क परिवहन में कुछ धन लगाया जाये तो तुलनात्मक दृष्टि से अधिक लाभ होगा।

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी): अध्यक्ष महोदय, मसानी साहब ने बड़े सुन्दर शब्दों में रोड ट्रांसपोर्ट के बारे में कहा है। मैं इस हाउस को यह बताना चाहता हूं कि रोड ट्रांसपोर्ट के ऊपर कुल १,३२२ करोड़ रुपया लगा है जबकि रेलवे में ६७५ करोड़ रुपया लगा है और हमारी शिपिंग पर सिर्फ २०५ करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट है। इस तरह आप देखेंगे कि हिन्दुस्तान में सब से ज्यादा रुपया रोड ट्रांसपोर्ट पर लगा है उसके बाद रेलवे आता है और सब से कम इन्वेस्टमेंट शिपिंग पर है।

श्री ब्रजराज सिंह (फिरोजाबाद): रेलवे पर १,४०० करोड़ रुपया है।

श्री रघुनाथ सिंह: कैपिटल इन्वेस्टमेंट केवल ८७५ करोड़ है।

मैं सदन का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूं कि शिपिंग के बारे में जितनी तरक्की होनी चाहिये थी वह अभी तक नहीं हुई है। दुनिया इस समय एक एटामिक एज में है और वह स्पूटिनक की रफतार से चल रही है जबकि हमारी शिपिंग की स्पीड एक स्टीम इंजिन—और वह भी एक थर्ड क्लास स्टीम इंजिन—की तरह है। यह बात मैं थोड़े में समझाना चाहता हूं।

[श्री: रघुनाथ सिंह]

इस समय दुनिया में २०,५७७ जहाज हैं जिन में हमारा कोटा सिर्फ १३१ जहाजों का है। इससे आप जरा ख्याल करें कि हम कहां स्टैंड करते हैं। इसके अलावा इस वक्त दुनिया में ११ करोड़ जी० आर० टी० के जहाज हैं जिस में हमारा कोटा ५,७६,००० जी० आर० टी० का है अर्थात् आधे परसेंट से भी कम। इसके अलावा हम ने इस साल फारेन शिपयाइज में २३ जहाजों का आर्डर दिया है जिन का टनेज है ६३,७०० जी० आर० टी० और इस देश के शिपयाइज में ६ शिप्स बन रहे हैं जिन का टनेज २१,२०० जी० आर० टी० है। ११ करोड़ जी० आर० टी० के वर्ल्ड टनेज में पार साल ८४ लाख जी० आर० टी० की वृद्धि हुई अर्थात् दुनिया ने १९५६ की अपेक्षा १९५७ में ५० लाख जी० आर० टी० के जहाज ज्यादा बनाए जब कि हिन्दुस्तान की तादाद जो कि ट्रांसपोर्ट कमेटी की तरफ से दी गई है सिर्फ ५५ हजार जी० आर० टी० के करीब है। यह हमारी अवस्था है। और इसके आधार पर हम सोचते हैं कि हम दुनिया की शिपिंग मार्केट में काम्पीट करें। इसके मुकाबले में आप देखिये कि २५ लाख टन के जहाज जापान ने बनाए; १४ लाख टन के यू० के० ने बनाये और १२ लाख टन के जहाज जर्मनी ने बनाए।

इसके बाद आप यह देखिए कि इस वक्त दुनिया में टैंकरों की परसटेज ४६.१ है अर्थात् दुनिया में जितने जहाज बन रहे हैं उनमें आधी तादाद टैंकरों की है। हिन्दुस्तान तीन में रिफाइनरीज (शोधनशालाएं) हैं लेकिन हमारे पास सिर्फ एक टैंकर है। जो टैंकर हैं वे फारेन कम्पनियों (विदेशी समवाय) के हैं और हम उनको रुपया दे रहे हैं। वह क्यों दे रहे हैं? हम लोग पिछले पांच साल से चिल्ला चिल्ला कर परेशान हैं कि हिन्दुस्तान ओवर-सी क्रेट में १५५ करोड़ रुपया देता है जिस में से हिन्दुस्तानी कम्पनियों का हिस्सा सिर्फ १६ करोड़ रुपया है और १३० करोड़ रुपया हम फारेन कम्पनियों को देते हैं। वह हम क्यों देते हैं? क्यों नहीं हम दस बीस पचास करोड़ रुपये इन्वेस्ट कर के टैंकरों की व्यवस्था करते और रिफाइनरीज को तेल सप्लाई करते? आपको कहीं बाहर नहीं जाना है—मार्केट आप के घर में है। फारेन कम्पनियों के बजाय हिन्दुस्तानी कम्पनियों के द्वारा तेल सप्लाई कर के आप काफी फारेन एक्सचेंज (विदेशी मुद्रा) सेव कर सकते हैं लेकिन ऐसा नहीं किया जा रहा है। पता नहीं क्या मामला है।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि हमारे सामने जो सब से बड़ी समस्या है वह सिर्फ हमारे सामने ही नहीं है वह सारी वर्ल्ड के सामने है। पनामा, लाइबेरिया आदि पांच छः नेशन्ज को पैनलीभोंको कहा जाता है। उनका जिक्र मैं इस लिये करना चाहता हूं कि इन देशों में न इनकम-टैक्स (आयकर) है न वैल्यू-टैक्स (धन कर) है और न कैपिटल गेन्ज टैक्स (पूंजीगत लाभ कर) है—कोई टैक्स नहीं है। यह तो एक मुसल्लमा बात है—मानी हुई बात है कि जो लोग जहाजों से काम लेना चाहते हैं वे उन कम्पनियों से सौदा पटा लेंगे जिन के रेट सस्ते हैं। लेकिन हमारे यहां शिपिंग के ऊपर कैपिटल गेन्ज टैक्स लगा हुआ है। हम ने लास्ट यीअर बड़ी कोशिश की तो शिपिंग (नोवहन) को वैल्यू टैक्स से एग्जैम्प्ट (विमुक्त) कर दिया गया लेकिन कैपिटल गेन्ज टैक्स अब भी उस पर लदा हुआ है। मैं यह चाहता हूं कि शिपिंग पर से कैपिटल गेन्ज टैक्स को भी हटा देना चाहिये। यू० एस० ए०; यू० के०; जर्मनी या जापान में कहीं भी कैपिटल गेन्ज टैक्स शिपिंग पर नहीं लगाया गया है। आप टैक्स लगा कर शिपिंग की हत्या न करें। एक तरफ आप ४० परसेंट रीबेट की बात करते हैं और दूसरी तरफ इनकम टैक्स के रूप में कैपिटल गेन्ज टैक्स के रूप में आप शिपिंग कम्पनियों से रुपया लेते हैं। यह बात ठीक नहीं है और मैं इस्तद्गुआ करता हूं कि इसको हटा दिया जाय।

वर्ल्ड शिपिंग में हमारा शेयर आधे परसेंट है और पनामा आदि छोटे छोटे देशों का शेयर साढ़े ग्यारह परसेंट है। ऐसा क्यों है? फारेन शिपिंग कम्पनियां—यू० के०; अमरीका; जर्मनी की शिपिंग

कम्पनियां—छोटे छोटे मुल्कों में अपनी शिपिंग का रजिस्ट्रेशन कराती हैं। आप भी अपनी मार्केट को खोलिये—अगर दुनिया का कोई मुल्क आपके पास आए और रजिस्ट्रेशन कराना चाहे तो उसको एलाऊ (अनुमति) कीजिए। उसमें नुकसान क्या है? अगर कोई देश आता है आप के साथ सहयोग करना चाहता है और देश में अपनी कम्पनी फ्लोट करना चाहता है तो उसको पूरा सहयोग देना चाहिये। इस वक्त रिफाइनरीज में ६० परसेंट फारेन कैपिटल है। जब आप रिफाइनरीज के लिये ६० परसेंट एलाऊ करते हैं तो मेरी समझ में नहीं आता कि शिपिंग की उन्नति के लिये ५१ परसेंट ४९ परसेंट आप क्यों नहीं रखते? क्यों नहीं आप फारेन कैपिटल (विदेशी पूंजी) को इनवाइट करते कि वह हिन्दुस्तान में फारेन शिपिंग कम्पनियों को फ्लोट करे। आप को उस में अधिकार होगा और फारेन एक्सचेंज आप के हाथ में आयगा।

सैकण्ड शिपयार्ड की बात हम बहुत दिनों से सुनते रहे हैं। हम पहाड़ खोदने चले थे उसमें से चुहिया निकली। जुलाई १९५७ में यू० के० से यहां कुछ लोग आये कि एन्क्वायरी की जाय कि वह शिपयार्ड (जहाजों का कारखाना) कहां हो। फिर वे नवम्बर में आये। साल भर हो रहा है लेकिन आज तक उस की रिपोर्ट देखने का हम लोगों को सौभाग्य नहीं मिला। एक वर्ष का समय हमने यह फैसला करने में बिता दिया कि सैकण्ड शिपयार्ड कहां होगा और एक वर्ष में दुनिया ने ८० लाख टन के जहाज बना कर फैंक दिये। आप एक शिपयार्ड की बात करते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान में दस शिपयार्ड हो सकते हैं। आप की थ्योरी क्या है? थ्योरी यह है कि हम अपना आयरन और जापान को एक्सपोर्ट करेंगे यानी हम हिन्दुस्तान के धन को दूसरों को देना चाहते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां तीन स्टील प्लांट (इस्पात के कारखाने) हैं उनका स्टील शिपिंग इंडस्ट्री में लगाइये। जब जापान; इटली; जर्मनी और यू० के० अपनी शिपिंग इंडस्ट्री को डेवलप कर सकते हैं तो आप भी हिन्दुस्तान में जहाज बनाइये और अगर आप के जहाज सस्ते होंगे तो सारी दुनिया उनको खरीदने के लिये आप के पास आयगी। इस बात का ख्याल रखना चाहिये कि जल्दी से जल्दी सैकण्ड शिपयार्ड ही नहीं दो तीन और शिपयार्ड हिन्दुस्तान में बनाए जायें। इस बात को भुला देना चाहिये कि हमारे यहां जो आयरन ओर होगा उसको हम जापान को एक्सपोर्ट करेंगे। बहुत से माननीय सदस्य अपनी सारी थ्योरी ही इस बात पर बेस करते हैं पर जो पोर्ट बनेगा उसके द्वारा हम अपने आयरन ओर को एक्सपोर्ट करेंगे। मैं तो यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां स्टील तैयार हो उसके जहाज बनाइये उनको बेचिए और दूसरे देशों का रुपया अपने पास लाइये।

मुझे एक बात और कहनी है। शास्त्री जी पर हम लोगों ने बहुत बार जोर डाला है कि कुछ लोन ले लीजिए। २४३ करोड़ और ६३ लाख रुपये का फारेन लोन हिन्दुस्तान पर है जिसका ढाई से छः परसेंट सूद हम देते हैं। १३० करोड़ रुपया आप ओवरसी फ्रेट के रूप में फारेन कम्पनियों को देते हैं। क्यों नहीं आप १००, २०० करोड़ रुपया बाहर से लोन लें? आप ने २४३ करोड़ रुपया लोन लिया है। ढाई परसेंट से लेकर छः परसेंट तक इंटिरेस्ट आप देते हैं। आप क्यों नहीं शिपिंग इंडस्ट्री की उन्नति के लिये लोन लेते और लोन लेकर के आप शिपयार्ड बनाते। आपको चाहिये कि आप लोन लेकर भी शिपिंग इंडस्ट्री की उन्नति करें। अगर आप शिपिंग की उन्नति करेंगे तो आपकी आमदनी बढ़ेगी आपकी लक्ष्मी हिन्दुस्तान से बाहर नहीं जाएगी जो लक्ष्मी इस समय बाहर जा रही है वह यही रहेगी आपके धन में वृद्धि होगी आप देश की रक्षा अच्छी तरह से कर सकेंगे। मैं चाहता हूं आप उदार नीति अखत्यार करें और अगर बाहर से लोन मिल सकता हो तो उसको प्राप्त करने की चेष्टा करें।

जहां फारेन पार्टिसिपेशन (विदेशी सहभाग) का ताल्लुक है शास्त्री जी ने तथा राज बहादुर जी ने एक कदम उठाया है। लेकिन मैं चाहता हूं वह बोल्ड स्टेप लें। मैं कहना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान की बहुत सी कम्पनियां ऐसी हैं जो कि यह नहीं चाहती कि दूसरी कम्पनियां यहां पर

[श्री रघुनाथ सिंह]

कायम हों वे यहां पर आवें क्योंकि यह उनके इंटिरेस्ट में नहीं है। मैं इस बात को नहीं मानता हूँ और आपको भी इसे नहीं मानना चाहिये। अगर रिफाइनरीज में फारेन कैपिटल लग सकता है लिवरब्रदर्स में लग सकता है रिमिगटंस में लग सकता है तो शिपिंग में भी फारेन कैपिटल आ सकता है उसको शिपिंग के मामले में आमंत्रित किया जा सकता है और इसमें कोई हर्ज की बात नहीं है।

त्यागी जी ने एक सवाल पूछा था जो कि स्टार्ड क्वेश्चन नम्बर १२७२ था। उसमें उन्होंने गवर्नमेंट से यह पूछा था कि फारेन शिपिंग कम्पनीस को कितना डेमरेज अदा करना पड़ा है। इसके जवाब में यह बताया गया है कि दो करोड़ चौबीस लाख रुपये एक बरस के अन्दर देने पड़े हैं। इसमें रेले शामिल नहीं हैं। शिपिंग का जहां तक ताल्लुक है दो करोड़ चौबीस लाख रुपया बतौर डैमरेज के आपको फारेन कम्पनियों को अदा करना पड़ा है। मैं इस बात को मानता हूँ कि स्वेज कैनल डिसप्यूट की वजह से भी यहां कुछ कनजैशन बढ़ गया होगा। लेकिन सन् १९५६ के जो आंकड़े दिये गये थे वे भी इसी तरह के थे। १९५७ में भी यही हाल रहा। मैं पूछना चाहता हूँ कि यह किस का रुपया है जो इस तरह से जाया किया जा रहा है? यह हिन्दुस्तान का ही तो रुपया है। यह रुपया चाहे आपकी जेब में से जाए चाहे हमारी जेब में से जाए जाता यह समुद्र पार ही है। यह विदेशों को ही जाता है। आपको इस बात का प्रयास करना है कि यह रुपया बाहर न जाए यह यहीं रहे। यह तभी हो सकता है जब पोर्ट्स हम सुन्दर ढंग से डिविलेपमेंट करें।

जहां तक शिपयार्ड्स का संबंध है आप अकसर विशाखापत्तनम का जिक्र करते हैं। सभी माननीय सदस्य जानते हैं और अध्यक्ष महोदय आप भी जानते हैं कि विशाखापत्तनम से किसी भी आदमी को सन्तोष नहीं हुआ है। वहां पर जिस तरह से कार्य हो रहा है उससे कोई भी सन्तुष्ट नहीं है। हम वहां साल में बनायेंगे ५-६ जहाज? ७५,००० टन का हमारे दूसरे प्लान में टारगेट है और हमने कहा है कि हम इतने जहाज बनायेंगे। आपका एक शिपयार्ड से काम नहीं चलेगा। उस विशाखापत्तनम की या तो आप तरक्की करें उसका विकास करें ताकि वहां पर पांच-पांच छः-छः जहाज एक साथ बन सकें ताकि भारत जो आज ३१ जहाज बाहर ले मंगा रहा है उनको उसे बाहर से मंगाने की जरूरत न रहे। यह जो जहाज हम बाहर से मंगा रहे हैं इसका मूल्य हिन्दुस्तान को ही तो अदा करना है। हमारा रुपया ही बाहर जाएगा हमारी लक्ष्मी ही बाहर जाएगी। इसलिये क्यों न हम इस बात का प्रयास करें कि ३१ जहाज या २० जहाज या ४० जहाज जितने भी जहाजों की हमें आवश्यकता हो हम हिन्दुस्तान में ही तैयार करें। हम तीन-तीन स्टील प्लांट्स लगाने जा रहे हैं आज चारों तरफ से यह आवाज उठ रही है कि स्टील चाहिये। और आप बाहर भेजने को सोच रहे हैं। क्या यह सब आप इसलिये कर रहे हैं कि आप विदेशों की मदद करना चाहते हैं? अमरीका में अध्यक्ष महोदय एक कहावत है जिसका मतलब यह है कि अमरीका ने जब जापान को सक्पे बेचा था वही बुलैट्स के रूप में बन्दूकों के रूप में जापानी सिपाहियों के हाथ में आया और सैकिड वर्ल्ड वार में उसी को उन्होंने अमरीकी सिपाहियों की छतियों में दागा उसका उन्हीं के खिलाफ उपयोग किया। आप स्टील बनाना चाहते हैं क्या यह सब इसलिये करना चाहते हैं कि आप दूसरों का घर भरें? क्या आप यह सब कुछ दूसरे देशों को शक्तिशाली बनाने के लिये कर रहे हैं? अगर आप इसलिये यह सब कुछ कर रहे हैं तो मैं यह कहूंगा कि आपकी पालिसी गलत है आपको इस नीति पर नहीं चलना चाहिये यह नीति देश के लिये घातक सिद्ध होगी। जो स्टील होगा और जो ओर होगी उसका उपयोग हमें ही करना चाहिये और उसका उपयोग हम तभी कर सकते हैं जब हिन्दुस्तान में शिपिंग इंडस्ट्री की उन्नति होगी हम ज्यादा से ज्यादा शिपयार्ड हिन्दुस्तान में बनायेंगे।

आपको इस काम में जापान से सहयोग लेना चाहिये इटली से लेना चाहिये जर्मनी से लेना चाहिये। आपने एक कमिशन यू० के० से बुलाया। आपको यू० के० की हालत मालूम है? वह

बहुत पीछे है, दे आर प्रोड्यूसिंग दी लीस्ट । यू० के० ने सिर्फ १४ लाख टन के जहाज १९५७ में बनाये जबकि जापान ने २४ लाख टन के जहाज बनाये । आज जापान सारे वर्ल्ड की शिपिंग मार्किट को कैपचर करता जा रहा है । उससे आप क्यों सहयोग प्राप्त नहीं करते हैं ? एशियाई देशों से ही हमें पहले सहयोग करने की कोशिश करनी चाहिये । क्यों नहीं आज हम उसके साथ हाथ मिलाते हैं ? क्यों नहीं हम उनके टैक्नीशियंस (प्रविधिज्ञ) को यहां बुलाते हैं या अपने टैक्नीशियंस को वहां भेजते हैं ? क्यों नहीं हम इटली, जर्मनी इत्यादि से कहते हैं कि हम तुम्हारे सहयोग के साथ हिन्दुस्तान में शिपयार्ड बनाने के इच्छुक हैं और आओ हम आपस में सहयोग करें ।

मैंने एक प्रश्न किया था जिसमें मैंने यह कहा था कि अगर शिपयार्ड प्राइवेट सेक्टर में हो तो क्या हर्ज है ? अगर हिन्दुस्तान में कुछ लोग फारेन कम्पनियों के साथ मिल करके शिपयार्ड बनाना चाहते हैं तो क्यों नहीं उनको ऐसा करने का मौका दिया जाता है ? अगर आप लिवर ब्रादर्स को इस तरह का मौका प्रदान करते हैं रिमिंगटंस को मौका देते हैं तो आपको ऐसी कम्पनियों को भी अवश्य मौका देना चाहिये जोकि आपके देश के विकास में सहायक सिद्ध हो सकती हैं जोकि आपके लिये फारेन एक्सचेंज कमा सकती हैं, जोकि आपका रुपया दूसरे मुल्कों में जाने से बचा सकती हैं ? मैं चाहता हूं आप इस पर संजीदगी से विचार करें ।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि शास्त्री जी ने जो एक ठोस कदम उठाया है वह राज बहादुर जी के समय में जारी रहेगा और पाटिल साहब जो इस मंत्रालय का कार्यभार सम्भालने जा रहे हैं उनके समय में भी शिपिंग की काफी तरक्की होगी । इसका एक बड़ा कारण यह भी है कि वह बम्बई के रहने वाले हैं और बम्बई में हमारी शिपिंग इंडस्ट्री को बड़ा महत्वपूर्ण स्थान प्राप्त है ।

†श्री चे० रा० पट्टाभिरामन् : (कुम्बकोणम) : मैं परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं और इसके प्रशासन के केवल तीन या चार पहलुओं को लूंगा ।

संविधान में यह उपबंध किया गया है कि कुछ बारह मासी नदियों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया जाएगा । इनका सर्वेक्षण भी हो रहा है किन्तु यह कार्य शीघ्र होना चाहिये ।

राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने पर न केवल रेल तथा सड़क द्वारा यातायात में भीड़ कम हो जाएगी वरन् खुश्क क्षेत्रों में पानी भी ले जाया जा सकेगा । दंडकारण्य में ही जलमार्ग बहुत सुगमता से लेजाया जा सकता है और उससे खुश्क क्षेत्र में पानी पहुंच सकता है ।

राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित होने पर बहुत से नाविकों और मछेरों को काम मिल जाएगा और नावों की समय समय पर जांच हुआ करेगी जिससे नित्य प्रति होने वाले नौका कांड नहीं हुआ करेंगे ।

रूस में अन्तर्देशीय जलमार्गों के सुन्दर उदाहरण है । यहां भी एक बड़े रापजनीत्सिज़ ने कहा है कि तम्परापरणी और कावेरी को गंगा से मिला देना चाहिये । यह कल्पना मात्र नहीं वरन् यह तो बहुत संभव है । गोदावरी प्रणाली की रूपरेखा तो तैयार भी हो चुकी है । सारी योजना का विभाजन करके आप को यह कार्य आरम्भ कर देना चाहिये । चाहे यह काम तृतीय योजना में किया जाए किन्तु इसका सर्वेक्षण आरम्भ हो जाना चाहिये ।

[श्री चे० रा० पट्टाभिरामन्]

अंग्रेजों ने बर्किंगम नहर बहुत सुन्दर चीज बनाई थी किन्तु अब उसमें रेत इकट्ठी हुई-हुई है और उसे साफ नहीं किया जाता और नही उसे पत्तन के साथ मिलाया गया है। यदि उसमें सफाई की जाए तो बड़ी नौकाएं भी चल सकती हैं।

इसी प्रकार वेदारण्यम नहर है जिसका उल्लेख यूनानी पुस्तकों में मिलता है। उसमें भी रेत भरी पड़ी है।

अब मैं पत्तनों के विषय को लेता हूं। जिन परियोजनाओं का सर्वेक्षण हो चुका है यदि उन्हें आरम्भ कर दिया जाए तो समुद्री यातायात की स्थिति में सुधार हो सकता है। मद्रास में विशाखापटनम और कांडला पत्तनों पर अच्छा काम हो रहा है। यदि आप सेतु समुद्रम, तूतीकोरोन और मालवी पत्तनों की परियोजनाओं को कार्यान्वित कर दें तो एक ओर तो लंका कठिनाई में पड़ जाएगा और वह भारतीयों के साथ बुरा व्यवहार नहीं कर सकेगा तथा दूसरी ओर गोआ भी रास्ते पर आजाएगा।

भारतीय नौवहन व्यवसाय में श्री चिडाम्बरम पिल्ले एक महान अग्रनायक हुआ है, जिसे अंग्रेजों की प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ा था। अब स्थिति बदल चुकी है और हम विदेशी मुद्रा लगा कर अधिकाधिक नौवहन समवाय स्थापित करने चाहिये ताकि हमें भाड़े के रूप में करोड़ों रुपया विदेशी समवायों को न देना पड़े।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

विशाखापटनम में यातायात का ऐसा अवरोध रहता है कि करोड़ों रुपया डेमेरेज के भुगतान में ही देना पड़ता है। अतः अधिकाधिक पत्तनों की आवश्यकता है।

जहां तक सड़कों का सम्बन्ध है आपको अधिकाधिक सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करना चाहिये। मद्रास रामेश्वरम तथा कुमारी अन्तरीप की सड़क पर अच्छा काम हो रहा है किन्तु कुछ पुलों में देरी की जा रही है। इस सड़क के बनने पर कलकत्ता से कुमारी अन्तरीप तक यातायात हो सकेगी। डेल्टा के क्षेत्र की सड़कों की स्थिति बहुत खराब है। उन पर खर्च अधिक आता है अतः राज्य सरकार नहीं कर सकती। केन्द्रीय सरकार को यह काम अपने हाथ में लेना चाहिये।

कुछ पुल है जहां सड़क सम्बन्धी यातायात में अवरोध पैदा हो जाता है। परिवहन मंत्रालय को वे पुल रेलवे विभाग से ले लेने चाहिये। दिल्ली में सफदरजंग के समीप फाटक पर जहाजों के उतरने और रेल गाड़ियों के कारण यातायात अवरुद्ध हो जाता है। अतः वहां नीचे का पुल बनाना चाहिये। वैसे तो विदेशों की तरह आपको ये हवाई अड्डे नगर से बाहर ही बनाने चाहिये।

पर्यटन सम्बन्धी कार्य के लिए मैं मंत्रालय को बधाई देता हूं। किन्तु कुछ जगहों की ओर ध्यान नहीं दिया गया उदाहरणतः हमारे क्षेत्र का कोदाईकनल—कारडायम क्षेत्र में एक सुन्दर झील है यह स्थान समुद्र तल से ६००० या ७००० फुट ऊंचा है।

डाक तथा तार विभाग में बहुत अच्छा काम हो रहा है किन्तु एक दो बातों की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

भारत ही एक ऐसा देश है जहां ट्रंक काल करवाने में इतना अधिक समय लग जाता है। अमरीका में न्यूयार्क से सानफ्रांसिस्को जैसे दूरस्थ नगर को ट्रंक काल करने में भी दो या $1\frac{1}{4}$ मिनट का समय लगेगा। भारत में सेवा अच्छी नहीं। टेलीफोन संचालक शिष्टाचारपूर्ण व्यवहार नहीं करते। अतः उन्हें शिष्टता सिखानी चाहिये तथा शीघ्र काम करना सिखाना चाहिये।

पंडित ठाकुर दास भार्गव (हिसार): उपाध्यक्ष महोदय, आज इस मिनिस्ट्री की डिमांड्स (मांगों) के ऊपर बोलते हुए मैं एक ऐसे मामले की तरफ तवज्जह दिलाना चाहता हूँ जिसके कि बारे में मामला बहुत दफा एथारिटीज के पास गया तो लेकिन उसको ठीक से हल नहीं किया गया और उसके लिए जरूरी कदम नहीं उठाये गये।

श्री मसानी ने अभी थोड़ी देर पहले इस हाउस में रोड्स सरफेस ट्रान्सपोर्ट (सड़क द्वारा परिवहन) का काफी डिटेल में जिक्र किया। उसके अलावा यहां पर एयरोप्लेन्स का और शिपिंग का भी जिक्र हमने सुना। लेकिन मैं उस मामले की तरफ तवज्जह दिलाना चाहता हूँ जो कि दरअसल कौमन मैन का मामला है।

इस देश में एक करोड़ बैलगाड़ियां चलती हैं और शायद उससे भी ज्यादा चलती हैं और वह बैलगाड़ियां शायद सारी रेलवे, सारे इनलैंड वाटरवेज (अन्तर्देशीय जलमार्ग) और जितने भी मींस आफ कम्युनिकेशंस (यातायात के साधन) हैं उनको सबको मिला कर भी ज्यादा कारोमद साबित होती हैं और ज्यादा पैसेंजर्स और माल ढोती हैं। बमुकाबले रेलवे के और दूसरे मींस आफ ट्रैफिक के उनकी तरफ सबसे कम तवज्जह दी जाती है। लाखों करोड़ों आदमी उन बैलगाड़ियों पर यात्रा करते हैं और उनके जरिए अपने सब तरह के काम चलाते हैं। बोझा ढोने के सम्बन्ध में बहुत से लोग नहीं जानते कि किस तरीके से देश का काम चलता है। लोग यहां रलों को देखते हैं, जहाजों को देखते हैं या नई २ लारीज को देखते हैं।

मैंने अभी एक किताब को पढ़ा जिसमें कि लारियों का जिक्र किया गया है। श्री मसानी ने लारीज के वास्ते ७५ करोड़ की मांग की है जब कि उस किताब में लारियों के वास्ते ४०० करोड़ रुपये की मांग थी ताकि इस देश में अधिक से अधिक लारियां आयें और हमारा सारा काम इन लारियों के जरिए चलाया जाये। अब मैं पूछना चाहता हूँ कि हमारे देश में जो बुलक-कार्ट्स और बैल मौजूद हैं उनका क्या बनेगा? यह नहीं हो सकता कि इस देश के अन्दर बैलों से काम नलिया जाये। अगर हमारे देश के अन्दर बैल न हों तो सब लोग भूखे ही मर जाये क्योंकि हमारे देश में खेतीबाड़ी इन्हीं बैलों के जरिए होती है। यह कहना कि हमारे देश में बैलों की तादाद ज्यादा है दुरुस्त नहीं है। आज मौका नहीं है कि मैं उसके बारे में और कुछ ज्यादा डिटेल में आपको बताऊँ। लेकिन यह वाकया है कि आज भी हमारे देश में बैलों की कमी है और सारे लोग खेती नहीं कर सकते क्योंकि सबके पास बुलक्स नहीं होते। बैलों के एक्विपमेंट यज (अच्छा प्रयोग) की तरफ तवज्जह दी जानी बहुत जरूरी है और उनका एक्विपमेंट यूज इसी तरीके पर हो सकता है कि हम बैलगाड़ियों की ओर अधिक तवज्जह दें। यह गवर्नमेंट की फीगर्स हैं कि लारियों और दीगर रेल वगैरा की बनिस्बत इस देश में बैलगाड़ियां ज्यादा चलती हैं और हर साल तकरीबन २ लाख बैलगाड़ियां और बढ़ जाती हैं। दिल्ली के अन्दर जो लोग बाहर से आते हैं वे शायद ऊंटगाड़ियों को देख कर यह समझते होंगे कि जैसे यह कोई म्युजियम की चीज हो लेकिन मैं बतलाना चाहता हूँ कि आज भी हमारे मुल्क में बहुत तादाद में ऊंटगाड़ियां चलती हैं और उनके जरिए बोझा ढोया जाता है और लोग यात्रा करते हैं। आज भी यह बैलगाड़ियां और ऊंटगाड़ियां बहुत मुफीद काम कर रही हैं और देश

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

के अन्दर अगर यह गाड़ियां न होतीं तो यहां का काम काज चलना नामुमकिन था। इस वास्ते हमारा सबका फर्ज है कि हम इस तरीके से काम करें जिसमें यह बैलगाड़ियां इग्नोर न हों और उनकी बेहतरों के वास्ते जो कुछ हम कर सकत हैं करें।

जनाबवाला, यह मामला गवर्नमेंट के सामने आया और गवर्नमेंट ने सन् १९४४ में एक बुलक-काटर्स सब कमेटी (बैल गाड़ी समिति) बनाई और उस बुलक काटर्स सब कमेटी ने ६ वर्ष तक काम किया, पांच पेपर्स निकाले। उसकी एक बड़ी भारी तजवीज यह थी कि लकड़ी के पहियों पर जो लोहे के टायर लगें वे ३ इंच या साढ़े ३ इंच हों ताकि रोड्स सरफेस को भी नुकसान न पहुंचे और आसानी से माल ढोने का काम उनसे लिया जा सके। इसके बाद सन् १९५१ में यह तजवीज हुई कि उनके टायर्स बड़े कर दिये जाय और उसके लिए ट्रान्सपोर्ट ऐडवाइजरी कौंसिल (परिवहन मंत्रण परिषद्) ने ५०००० रुपया मंजूर किया लेकिन आज सात वर्ष उसको गुजर गये अभी तक एक पहिया भी उस नमूने का नहीं बन पाया है जिस नमूने का पहिया बनाने की तजवीज थी। यहां पर यह मामला खत्म नहीं हुआ। उसके बाद जब हमारे प्राइम मिनिस्टर साहब चीन देश तशरोफ ले गये और उन्होंने देखा कि वहां की कंट्री काटर्स में रबर के टायर लगे हुए हैं और उसके कारण जानवरों को बहुत सहूलियत होती थी और वे आसानी से काफी अधिक बोझा रबर टायर लगे होने की वजह से ढो लेते थे। आज भी इस बात का अंदाजा लगाया गया है कि एक बैल जो कि १६ से २५ मन तक बोझा ढोता है वही बैल अगर उसकी गाड़ी के टायर्स रबर के बन जायें तो वह ५० से ६५ मन तक बोझा ढो सकता है। आज भी मेरठ जिले में और रायबरेली जिले में बहुत सी गाड़ियां रबर टायर्स से चलती हैं लेकिन देखना यह है कि यह रबर टायर्स हमारे देश में कहां से आ सकते हैं। ५६० रुपये में रबर के टायर्स का एक सैट मिलता है और आज हमारे देश की जैसी हालत है उसमें हर एक जमींदार की फाइनैन्शिएल पोजीशन ऐसी नहीं है कि वह ५६० रुपये लगा करके एक गाड़ी तैयार करे और उसको काम में लाये। इसका इलाज यही हो सकता था कि यहां पर रबर टायर्स कहीं से सैकेंडहैंड मंगवाये जाते या यहां पर हासिल किये जावें। अच्छा तो यह होता यह प्लांटेशन बढ़ाई जाती और इस देश में रबर टायर बनते और गाड़ियों में रबर टायर्स लगाये जाते। चुनांचे यह तजवीज भी की गई कि २ करोड़ रुपये से एक लाख बुलक-काटर्स के वास्ते रबर के टायर्स बनाये जायें। या मंगवाए जाएं। इसके ऊपर रोड्स कमेटी ने यह ऐतराज उठाया कि चूंकि यह रुपया रोड्स फंड का है इसलिए वह इस काम में नहीं आ सकता। एक तरीके से फंडामेंटल आब्जेक्शन कमेटी ने कर दिया। जब यह मामला ला मिनिस्ट्री के पास गया तो उन्होंने इस आब्जेक्शन से एग्री नहीं किया और कहा कि चूंकि यह रुपया कंसालिडेटेड फंड आफ इंडिया (भारत की संचित निधि) का है इसलिए इसका इस्तेमाल किया जा सकता है। लीगल मामला तो तय हो गया लेकिन वह काम कुछ आगे बढ़ा नहीं क्योंकि शहरों के लोग जो कि मोटरों में बैठ कर जाने वाले हैं वे जमींदारों की क्या समस्याएं और क्या कठिनाइयां हैं और उनको कैसे हल किया जा सकता है इसको क्या जानें। प्लानिंग कमिशन को यह मामला दिया गया और उसने सन् १९५२ में यह राय दी कि यह प्रैक्टिकेबुल प्रापोजीशन नहीं है और वह खत्म कर दिया गया। एस्टीमेट्स कमेटी ने अपनी ६०वीं रिपोर्ट में इसको देखा सन् १९५६ में यह तजवीज हुई कि २ लाख रुपये से इसको नये सिरे से इसमें जान डाल कर चलाया जायें और जैसे हमारी पंजाबी मसल मशहूर है "सौ का सठ", पिछले साल केवल ६६ हजार रुपये की इस काम के लिए मंजूरी हुई कि ५० काटर्स के ऊपर इसका तजुर्बा किया

जाये लेकिन आज तक वह तजुर्बा नहीं किया गया। कई एक आदमी उसके पीछे पड़े हुए हैं और हमारे राज बहादुर साहब कई दफा इस हाउस में फरमा चुके हैं, मडहाउस में वे पैदा हुए थे और इस नाते वे किसानों और हमारे जमींदारों की तकलीफों को बखूबी जानते हैं और उन्होंने इस सिलसिले में अपने डिपार्टमेंट में कोशिश की इस मामले को फरोग दिया जाये लेकिन माहौल कुछ इस तरीके का बना हुआ है कि बावजूद उनकी कोशिशों के कोई एप्रोशिएबुल प्राग्रेस उस सिलसिले में नहीं हो पाई है।

दूसरे मुल्कों में मसलन अमरीका वगैरह में सेकेंड हैंड टायर्स १०० रुपये के अन्दर दस्त्याब हो सकते हैं और ५० रुपये उसके ऊपर ड्यूटी लगेगी और मैं समझता हूँ कि हमारे मुल्क में उन सेकेंड हैंड टायर्स का इस्तेमाल हो सकता है और इस तरह काफी रुपये की बचत हो सकती है। मुझे मालूम हुआ है कि इस डिपार्टमेंट के सेक्रेटरी साहब जो कि पोर्ट्स वगैरह का सामान खरीटने के सम्बन्ध में अमरीका तशरीफ ले गये हैं, वे इस बारे में भी वहां पर तहकीकात कर लेंगे। लेकिन मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि यह मामला इस तरीके से तय होने वाला नहीं है। उसके लिए खास तौर पर एक तजवीज की जानी चाहिए थी। मुझे अफसोस के साथ यह चीज कहनी पड़ती है कि हमारे जो आफिसर्स हैं और ज्यादातर वे शहर के होते हैं उनका ज्यादातर ध्यान बड़ी २ चीजों जैसे वाइकाउंट, सुपर कांस्ट्रक्शन और स्काई मास्टर्स की ओर रहता है और उनके सामने बुलक-काटर्स को कौन पूछे। लेकिन मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि अगर जानवर न हों और आप भले ही २७०० सिंदरी फैक्टरीज क्यों न यहां पर बना लें तब भी इस देश में उतनी खाद की भी पैदावार नहीं हो सकती जितनी कि यहां पर जानवरों से पैदा होती है। आपको अपने देश के कैटिल्स की तरफ तवज्जह करनी होगी। आज रेलों के ऊपर करोड़ों रुपये खर्च किये जाते हैं तब भी रेलों के अन्दर वह तमाम सहूलियतें नहीं मिल सकतीं जो कि इन पशुओं द्वारा ढोयी जाने वाली गाड़ियों में मिलती हैं। आप यह क्यों भूल जाते हैं कि हमारा भारत देश गांवों का देश है और यह किसानों और जमींदारों का देश है। यहां पर लारियां लाने की बात कही जाती है और सारा ट्रान्सपोर्ट लारियों के जरिए ढोने की बात कही जाती है लेकिन उसमें कितना देश का खर्च होगा इसकी तरफ किसी का ध्यान नहीं जाता है।

दोतीन वर्ष हुए श्री मोहन लाल सक्सेना ने अपनी जगह से यह आवाज उठाई थी और उन्होंने यह तजवीज पेश की थी कि २०० मील के ऊपर जहां माल ले जाना हो वहां पर बैलगाड़ियों को इस्तेमाल किया जाये। ३० मील से लेकर २०० मील तक का जहां तक सवाल है, आप लारीज का इस्तेमाल करें, लेकिन ३० मील से नीचे यह काम बैलगाड़ियों से लिया जाये ताकि देश के अन्दर ठीक से को-आर्डिनेशन (समन्वय) हो सके और सब मामला ठीक हो सके। लेकिन आप की तरफ से कोई तवज्जह नहीं हुई। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि यह मामला बड़ी अहमियत का है और हम चाहते हैं कि जहां तक हो सके हमारी मिनिस्ट्री इसकी तरफ पूरी तवज्जह दे। यह मिनिस्ट्री रात दिन सिवा कामनमैन के फायदे के और कोई जिक्र नहीं करती, लेकिन जब रियली कामनमैन का सवाल आता है तो चश्म पोशी हो जाती है। इसकी तरफ उसने कोई तवज्जह नहीं की। अगर हमारे यहां दूसरे मुल्कों से सेकेंड हैंड रबर का माल नहीं आ सकता तो यहां जितने रबर टायर खराब हो जाते हैं उनके ऊपर गवर्नमेंट अपना कब्जा जमाये और जितनी बैलगाड़ियां हों उनके पहिये के लिये उनको ठीक कर के मोहैया करे। और अगर दूसरे मुल्कों से आना मुमकिन हो तो उनको मंगवाना चाहिये, जिस से यह कंजेशन भी कम होगा और जो तरह तरह के कंजेशन चल रहे हैं वह सब रिलीव हो जायेंगे। मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि मैं उन बेचारे जानवरों की आवाज को बुलन्द करता

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

हूं, उन बुलककार्ट मालिकों की आवाज को बुलन्द करता हूं जिनको मेरे जैसा एक निकम्मा नुमाइन्दा ही मिला है। मैंने यहां पर एक भी आवाज नहीं सुनी जो बैलगाड़ियों के बारे में कुछ कह रही हो। इस बैलगाड़ी के बारे में जरूर तवज्जह दी जानी चाहिये। जितनी तवज्जह दी जायेगी इस तरफ उतनी ही कम होगी। आज इसका तजुर्बा भी ही गया, आप मेरठ जा कर देखिये। जनाब वाला! आपको मालूम है कि झोटा जो होता है वह काटने के ही काम में आता है। ५ रु० में वह कसाइयों को दे दिया जाता है। लेकिन बैलगाड़ी में रबर टायर लगने के बाद आज वही झोटा उनमें चलता है। अभी वह काम सिर्फ दो तीन जिलों में हुआ है। लेकिन जब तक इसको युनिवर्सली नहीं किया जायेगा, सब जगह बैलगाड़ियों में रबर टायर नहीं लगेंगे, तब तक यह मामला तय नहीं होगा। अब तक की जो तजवीजें हैं उनमें से किसी को तो अमल में लाया जाये। मैं अर्ज करना चाहता हूं कि इसको बिल्कुल नजरअन्दाज न किया जाये।

इन अल्फाज के साथ मैं अपने मिनिस्टर साहब की खिदमत में अर्ज करूंगा कि इसकी तरफ खास तवज्जह दें और जो उनके सेक्रेट्री साहब जो अमरीका गये हुए हैं, उनको हुक्म दे दिये जायें कि वे इस मामले की पूरी तहकीकात करके आयें कि वहां रबर टायर मिल सकते हैं या नहीं। ऐसा न हो कि वह और कामों में मसरूफ रहें और इसकी तरफ तवज्जह न दें।

†श्री नारायणन् कुट्टि मेनन (मुकुन्दपुरम्): इस मंत्रालय की मांगों पर बोलते हुये मैं यह चाहता था कि पंचवर्षीय योजना के आरम्भ से ही जिस प्रकार अव्यवस्थित ढंग से यह मंत्रालय चल रहा है, उस पर प्रकाश डालूं पर चूंकि मुझे उससे भी अधिक महत्वपूर्ण बातें कहनी हैं, परिवहन मंत्रालय के संचालन के सम्बन्ध में मैं अधिक विस्तार से कुछ भी नहीं कहूंगा। गत सत्र में जब एक योजना आयोग सम्बन्धी संकल्प पर सदस्य द्वारा संशोधन प्रस्तुत किया गया कि प्रत्येक योजना के पूर्ण होने के पश्चात् २ वर्ष का समय खाली छोड़ कर नयी योजना शुरू की जाये तो प्रधानमंत्री आवेश में आ गये थे। परन्तु आवेश में आने से पूर्व उन्हें यह सोच लेना चाहिए था कि उनके ही विभाग में कितनी गड़बड़ी चल रही है। देश में परिवहन कार्य किस प्रकार अव्यवस्थित ढंग से चल रहा है, इस पर कई वक्ताओं ने अपने विचार प्रकट किये हैं। अभी कल ही परिवहन मंत्री यह शिकायत कर रहे थे कि उन्हें कांडला पत्तन के सम्बन्ध में रेलवे मंत्रालय का समोचित सहयोग प्राप्त नहीं हो रहा है और अब उनका विचार है कि कांडला पत्तन के लिए परिवहन संबंधी आवश्यकताओं के लिए उन्हें योजना आयोग द्वारा रेलवे मंत्रालय तक अपनी मांग पहुंचानी चाहिए। कल ही सिंचाई और विद्युत मंत्री कह रहे थे कि सिंचाई के सम्बन्ध में सम्बद्ध मंत्रालयों के कार्यों में परस्पर कोई समन्वय नहीं है। अतः अब वह समय आ गया है कि इस ओर ध्यान देकर सड़क, रेलवे तथा परिवहन सम्बन्धी गतिविधियों का पूर्ण समन्वय करने का कार्यक्रम बनाया जाये। अन्यथा योजना के अन्त में स्थिति बड़ी शोचनीय हो जायेगी।

मंत्रालय की परम्परा यह रही है कि जब कभी किसी त्रुटि या गलती की ओर ध्यान आकृष्ट करवाया जाता है तो उस पर विचार भी किया जाता है और उसे सुधारने का आश्वासन भी दिया जाता है। परन्तु थोड़े ही समय के पश्चात् सब कुछ भुला दिया जाता है। आठ हेरोन विमानों की खरीद वाले मामले को ले लीजिए, ये विमान बिल्कुल व्यर्थ पड़े हैं, इससे तो अच्छा यह था कि डिकौटा विमान खरीदे गये होते। हम इनका प्रयोग नहीं कर रहे हैं।

मंत्री महोदय को यह पता करना चाहिए कि क्या उन्हें यह जानकारी दी गयी थी कि इन विमानों की खरीद से सरकार को काफी हानि रहेगी। मंत्री महोदय ने यह भी आश्वासन दिया था कि मामले की जांच की जायेगी। प्राक्कलन समिति ने सारे बातों की छानबीन कर यही परिणाम निकाला कि इन हेरोन विमानों की खरीद में कुछ घपलेबाजी की गई है। समिति ने कहा कि जांच करके ७४ लाख की हानि की जिम्मेदारी किसी व्यक्ति पर डाली जाये। इसके बाद ऐसा लगता है कि मंत्रालय इस संबंध में बिल्कुल सोया पड़ा हुआ है।

जब कोई गोलमाल होता है, तो उसका किसी को पता नहीं चलता क्योंकि किसी उत्तरदायी प्राधिकार के ज्ञान के बिना ही इस प्रकार की खरीदें कर ली जाती हैं। इस प्रकार सरकारी रूपया नष्ट किया जाता है। जब गोलमाल का पता लगता है तो मंत्रालय बिल्कुल चुप्पी साध लेता है। मैं मंत्री महोदय से यह प्रार्थना करूंगा कि उन्हें यह मामला स्पष्ट करना चाहिए कि इस जानकारी के बावजूद कि इससे हानि होगी, हेरोन विमानों की खरीद क्यों की गयी। ऐसी स्थिति में मुझे यह मांग करने का अधिकार है कि सारे मामले की जांच करके यह निश्चय किया जाये कि आखिर इस ७४ लाख के घाटे की जिम्मेदारी किस पर है। आशा है कि मंत्री महोदय स्थिति स्पष्ट करेंगे। मंत्री महोदय की फाइलों से यह आंकड़े उपलब्ध हैं जिनसे स्पष्ट है कि हेरोन और डकोटा के चालन व्यय में अन्तर है। डकोटा का चालन व्यय कम है और उसमें अधिक व्यक्ति बैठ सकते हैं। इन हालात में सरकारी पैसे के दुरूपयोग का आरोप सरकार पर आता है, इस लिए पूरी जांच की जानी चाहिए।

अब मैं हिन्दुस्तान नावांगण की शोचनीय अवस्था का उल्लेख करना चाहता हूँ। ११ वर्ष की आजादी के बाद भी देश में यही एक नावांगण है। यहां से जो भी जहाज समुद्र में उतरता है वह ठीक काम ही नहीं करता, और उसे वापिस लाना पड़ता है, इस तरह बाद की मरम्मत आदि पर लाखों रुपये खर्च करने पड़ते हैं; सरकार के साथ हुये एक करार के अधीन फ्रेंच इंजीनियरों और परामर्शदाताओं की सहायता से उनकी देखरेख में नावांगण का काम होता रहा है। सरकार का कहना है कि जब तक करार की अवधि समाप्त नहीं हो जायेगी इन इंजीनियरों व परामर्शदाताओं को वापस नहीं भेजा जा सकता। इस प्रकार के अनभिज्ञ व्यक्तियों के साथ करार करके सरकारी संपदा नष्ट किया जाता है। इसकी जिम्मेदारी किस पर डाली जायेगी? जिसकी भी जिम्मेदारी हो उसको सजा मिलनी ही चाहिए। लाखों रुपयों के सरकारी धन का इस प्रकार दुरूपयोग नहीं होना चाहिये। भूतपूर्व वित्त मंत्री की तरह इस मामले में चाहे मंत्री महोदय निर्दोष हों, परन्तु मामला सारा संसद् के समक्ष आना ही चाहिए।

कोचीन पत्तन के पास पुल बनाने के लिए २७ लाख का आवण्टन किया गया है। इसे अरूर का पुल कहते हैं। यह पुल केरल की मुख्य सड़कों को आपस में मिलाता है। एक वर्ष काम कराने के पश्चात् निर्माण कार्य बन्द कर दिया गया। जब इसका कारण पूछा गया तो यह जानते हुये भी कि सभा में सच ही कहना चाहिए, मंत्री महोदय ने कहा कि थ्रम की कठिनाइयों के कारण ठेकेदारों ने काम बन्द कर दिया। पर सच बात यह नहीं थी, कारण कुछ और ही था। स्थिति यह थी कि ठेकेदार एक व्यापारी का ३२००० रु० का ऋणी था। व्यापारी ने अदालत में दावा करके सब मशीन व माल की कुर्की करा ली। काम बन्द हो गया। मंत्री महोदय की फाइलों में यह जानकारी थी कि जिस ठेकेदार को ठेका दिया जा रहा है उसकी आर्थिक योग्यता इसको पूरा करने योग्य नहीं है। परन्तु फिर भी उसे २७ लाख का ठेका दिया गया। कोई तो इसके लिए उत्तरदायी होगा ही? सारा दोष सरकार कहे

[श्री नारायणन् कुट्टि मेनन]

है अतः इस बात का पता लगाया जाना चाहिए कि इसके लिए उत्तरदायी कौन है ? उत्तरदायी को समुचित दण्ड दिया जाना चाहिए ।

अन्तिम बात में इस मंत्रालय के श्रम सम्बन्धी दृष्टिकोण के बारे में करना चाहता हूँ । गोदी और पत्तन श्रमिक संघ ने हड़ताल कर दी है । काफी प्रयत्नों के बावजूद कोई समझौता नहीं हो सका । संघ के स्वर्गीय मंत्री श्री डी मैलो ने मांगें काफी कम कर दी थीं, परन्तु फिर भी सरकार टस से मस नहीं हुई । कोचीन पत्तन पर ३० जनवरी से सत्याग्रह हो रहा है, परन्तु मंत्री महोदय इससे इन्कार करते हैं । ४१० श्रमिकों पर यह आरोप लगा गया है कि उन्होंने सत्याग्रह किया है । श्रमिकों ने इसका उत्तर भी दिया है । इस प्रकार की गति से श्रमिकों में सन्तोष नहीं हो सकता और न ही उनमें उत्साह हो सकता है कि योजना कार्य को पूरा किया जाये ।

यह मंत्रालय देश का दूसरा बड़ा नियोजक है । श्रम मंत्री के सभापतित्व में हुये १५वें भारतीय श्रम सम्मेलन में, जिसमें कि मंत्री महोदय भी उपस्थित थे, यह निश्चय हुआ था सरकार श्रम विवादों के संबंध में यह प्रयत्न करेगी कि सब मामले शांति पूर्वक ढंग से हल किये जायें । परन्तु सरकार की ओर से न कुछ किया गया है और न ही कुछ किये जाने की आशा है । यदि कोई प्रयत्न किया भी जाता है, तो अनमना सा उत्तर मिलता है कि कोशिश की जायेगी और श्रमिकों पर दोषारोपण किया जाता है । मैं सरकार से अपील करूँगा कि वह अपनी श्रम नीति पर पुनः विचार करे क्योंकि अन्त में तो सरकार को श्रमिकों की मांगें स्वीकार करनी ही होंगी । परन्तु समय पर मांगें स्वीकार हो जाने से उनके हृदय में सरकार के लिए सद्भावना पैदा होगी । आज तो श्रमिक वर्ग का यही विचार है कि उसकी हितों की ओर समुचित ध्यान नहीं दिया जाता और योजना को कार्यान्वित करने के लिए उनके सहयोग का आह्वान किया जाता है । यदि सरकार चाहती है कि श्रमिकों में योजना के लिए उत्साह और सहयोग की भावना उत्पन्न हो, तो उसे उनके हितों का ध्यान रखना ही होगा । सभी विभागों के श्रमिकों के विवादों का शीघ्र ही कोई निर्णय किया जाना चाहिए । अन्त में मैं पुनः इस बात पर जोर देता हूँ कि हेरोन, हिन्दुस्तान नवांगण तथा अरूर के पुल के मामलों की पूरी जांच करके दोषी व्यक्तियों को सजा दी जानी चाहिए ।

श्री अ० वैरावन (तंजोर): मैं परिवहन तथा संचार मंत्रालय के कार्यों की सराहना करता हूँ परन्तु मुझे खेद है कि कई नगरों को मिलाने वाली "पूर्व तटीय सड़क" अभी तक नहीं बन पाई है । इसे प्रथम पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित किया गया था, परन्तु बाद में इसे छोड़ दिया गया । इस तटीय सड़क को फिर से पूरी बनाने की आवश्यकता नहीं है । काम यह है कि स्थानीय बोर्डों की देखभाल में जो सड़कें हैं उनको पुलों द्वारा मिला कर तथा ५०, ६० मील की कच्ची सड़कों को पक्की बना कर उन्हें राज मार्ग में मिलाना है । देश के कुछ उद्योगों के विकास के साथ इस सड़क का बड़ा महत्वपूर्ण सम्बन्ध है, इस लिए मैं इस पर जोर दे रहा हूँ । ५०० से ६०० मील लम्बे पूर्वी तट की प्रतिरक्षा की दृष्टि से भी यह सड़क बड़ी महत्वपूर्ण है । केन्द्रीय उत्पादनशुल्क विभाग वालों की भी शिकायत है कि सड़क के अभाव के कारण तस्कर व्यापार को रोकना कठिन हो रहा है ।

इसके अतिरिक्त यहां बहुत से नमक के कारखाने हैं, सड़क के अभाव के कारण उन्हें परिवहन सुविधायें उपलब्ध नहीं हो रही हैं । इस कारण उन कारखानों की प्रगति रूक रही है । इसी प्रकार और कई प्रकार की व्यापारिक चीजों के आदान प्रदान के लिए परिवहन का अभाव हो रहा है । इन सब

मूल तामिल के अंग्रेजी अनुवाद से अनूदि ।

बातों को देखते हुये तटीय सड़क का होना परम आवश्यक है। पूर्वी तट के मीन व्यापार के लिए भी यह बड़े महत्व की बात है। इस व्यवसाय के लोगों की आर्थिक दशा को सुधारने का यही एक उपाय है।

इसके अतिरिक्त पूर्वी तट पर समुद्री तूफान आते रहते हैं। सड़क न होने के कारण समुद्री तूफान के फलस्वरूप गांवों का परस्पर संबंध विच्छेद हो जाता है। और ऐसी परिस्थिति में गत बार इन ग्रामों को हवाई जहाजों से खाना पहुंचाया गया था। साथ ही यह तटीय स्थान शहरों से २० से ३० मील तक की दूरी पर हैं। यहां के रहने वालों की प्रारम्भिक आवश्यकताओं के लिए यह जरूरी है कि सड़कों की व्यवस्था हो। मेरी प्रार्थना है कि इस सड़क के निर्माण को द्वितीय पंच वर्षीय योजना में कार्यान्वित किये जाने के लिए अवश्य लिया जाना चाहिए। इससे बहुत लाभ पहुंचेगा।

श्री बांगशी ठाकुर (त्रिपुरा—रक्षित—अनुसूचित आदिम जातियां) : गत ११ वर्षों में हमने काफी प्रगति की है और हम अपने लक्ष्य—समाजवादी समाज का निर्माण—की ओर बढ़ रहे हैं। सभी प्रकार के परिवर्तन आ रहे हैं और भविष्य में आते रहेंगे। परिवहन और संचार भी इस परिवर्तन से अछूते नहीं रहेंगे। नयी-नयी सड़कों और नवीन जहाजों का निर्माण हुआ। हवाई यात्रा की सुविधाओं में भी वृद्धि हुई है। परिवहन तथा संचार के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि कई एक पिछड़े हुये क्षेत्र इस मामले में अभी बहुत पीछे हैं। विभाजन के पश्चात उन्हें इस सम्बन्ध में बहुत कम सुविधायें प्राप्त हुई हैं।

छोटे बड़े सभी प्रकार के उद्योगों द्वारा त्रिपुरा की आर्थिक अवस्था काफी अच्छी हो जाती परन्तु वहां संचार और परिवहन की सुविधायें उपलब्ध न हो सकीं। इसके बिना त्रिपुरा की प्रगति सम्भव नहीं। द्वितीय पंच वर्षीय योजना में इस कार्य के लिए ३ करोड़ की व्यवस्था की गयी है, कुछ राशि खर्च भी की गयी है परन्तु अभी बहुत सी सड़कें अपूर्ण पड़ी हैं। कुछ ऐसी सड़कें हैं जिन पर केवल शीत काल में तो यातायात होता है परन्तु वर्षा में बन्द कर दिया जाता है। इससे बहुत ही भारी क्षति का सामना करना पड़ा है। त्रिपुरा में लोगों द्वारा निर्माण की गयी ३०० मील की लम्बी सड़क को भी पुलों इत्यादि की सहायता से अभी इस योग्य नहीं बनाया गया कि उस पर जीप इत्यादि चल सके। इस कठिनाई से त्रिपुरा में जीवन अभिशाप बना हुआ है। पाकिस्तान के मार्ग से आयात—निर्यात असम्भव ही है, परन्तु फिर भी पाक-रेलवे का उपयोग करना ही पड़ता है, और इस प्रकार वे हमसे कई करोड़ ले जाते हैं। इसका भारतो जनता को ही वहन करना पड़ता है। इस सम्बन्ध में और भी कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। परिवहन के अभाव में कई प्रकार के फल नष्ट हो जाते हैं।

इन हालात में मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि सड़क का निर्माण तुरन्त शुरू करा दिया जाये तथा कैलाश शहर धर्मनगर, सड़क व उदयपुर सड़क का निर्माण तुरन्त शुरू करा दिया जाये तथा भारत और त्रिपुरा के बीच इण्डियन एअर लाइन्स कारपोरेशन की जनता सेवा आरंभ कर दी जाये।

†श्री मो० ब० ठाकुर (पाटन) : हम सिद्धान्तों की बहुत ऊंची ऊंची बातें करते हैं। परन्तु अपने समाज की रीढ़ की हड्डी—कृषिकों—को बिलकुल भूल जाते हैं। हमारी कथनी और करनी में बड़ा अन्तर रहता है। कागजों पर खूब प्रचार है कि कृषिकों के लिए बहुत कुछ किया जा रहा है, परन्तु वास्तविकता यह है कि उनकी तथा उनके परिवारों की नितान्त उपेक्षा की जा रही है। नगरों में रहने वालों का सभी ऐश्वर्यों और सुविधाओं पर एकाधिकार है, परन्तु इन गरीबों के लिए कुछ भी नहीं। उन्हें भूखा रह कर 'अधिक अन्न उपजाओ' का लक्ष्य पूरा करना है। देश की ८० से ९० प्रतिशत जनता की इस प्रकार उपेक्षा करना लोकतंत्र नहीं कहला सकता। जब तक हम संचार और परिवहन का विकास कर ग्रामों में सुविधायें नहीं देंगे, द्वितीय योजना सफल नहीं हो सकती।

कई ग्रामों में तो पैदल चलने के मार्ग भी नहीं हैं। ग्रामों में लोग भयंकर रोगों से ग्रस्त हैं परन्तु उनके इलाज का कोई साधन नहीं, वहां प्रसूति गृहों की भी व्यवस्था नहीं है। वर्षा ऋतु में लोग बीमार पड़ जायें तो महीनों घर में ही रहना पड़ता है। गुजरात के कई ग्रामों में तपेदिक है और ८० प्रतिशत रोगी बहुत बुरी तरह से मर जाते हैं कोई अस्पताल या परिवहन नहीं है। गरीब देहातियों की उपज नगरों में लाने की कोई व्यवस्था नहीं है। मध्यस्थ लोग इन गरीबों को खूब लूटते हैं। यदि परिवहन की सुविधा हो तो उन्हें इन मध्यस्थों से बचाया जा सकता है। यदि वे कृषक अपनी उपज बैलगाड़ियों पर नगरों में लायें तो भी यह मध्यस्थ अपना दो आना पया वसूल कर ही लेते हैं। किसानों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

गुजरात के देहाती इलाके की सड़कों के सम्बन्ध में भी मैं कुछ कहना चाहता हूँ। हमारे यहां बम्बई-दिल्ली सड़क का निर्माण हो रहा है। परन्तु उससे कोई लाभ नहीं होता, और लम्बा रास्ता कम नहीं हुआ। इसका कारण यह है कि एक विशेष व्यक्ति की भूमि को बचाया जाना था। काफी शोर किया गया परन्तु कोई सुनवाई न हुई। उत्तर गुजरात में जो सड़क बनी है, यद्यपि उसे पक्की बनाया गया है परन्तु वह कच्ची सड़क से भी बुरी है। वैसे भी गुजरात में सड़क निर्माण की स्थिति बड़ी शोचनीय है। गुजरात पाक-सीमा के बिलकुल निकट है। यदि हमने सड़कों का विकास न किया तो न जाने युद्ध के समय स्थिति क्या हो जाये। इसलिए मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि समुचित सड़कों का निर्माण किया जाना चाहिए।

दो-एक मिनिट में असैनिक उड्डयन के बारे में लूंगा। १४ मार्च १९५८ को मैंने एक अज्ञात प्रश्न पूछा था जो बम्बई-दिल्ली वाइकाउंट सर्विस के बारे में था। मंत्री महोदय ने एक टालू जवाब दे कर टाल दिया। यहां लोगों को काफी समय खड़ा रहना पड़ता है। यदि कोई महत्वपूर्ण व्यक्ति सफर कर रहा हो तो विमान को कुछ देर से उड़ाया जाता है। इसके विपरीत, जैसा कि एक यात्री ने मुझे बताया कि साधारण यात्रियों को चंगवे के बाहर खड़ा किया जाता है। यह भेदभाव क्यों है ?

पंडित द्वा० ना० तिवारी (केसरिया) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान बिहार की ओर ले जाना चाहता हूँ।

†एक माननीय सदस्य : सभा में गणपूर्ति नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में

†उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है । अब गणपूर्ति हो गई है । माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

पंडित डा० ना० तिवारी : उपाध्यक्ष जी, मैं अभी आपका ध्यान पटना की ओर ले जाना चाहता था । जब मैं पटना में जाता हूँ तो देखता हूँ कि एक मकान पर गंगा ब्रह्मपुत्र ट्रांसपोर्ट बोर्ड का साइनबोर्ड लगा हुआ है । वह साइनबोर्ड बरसों से टंगा हुआ है । समझ में नहीं आता कि वहां पर कोई आदमी भी रहता है या कुछ काम भी होता है या कि ऐसे ही दिखलाने के लिए ही साइनबोर्ड टांग दिया गया है । बिहार में हालत यह है कि नार्थ और साउथ बिहार को मिलाने वाली गंगा नदी दिन ब दिन सूखती जा रही है, बालू भरता जा रहा है । जो रेलवे स्टीमर का चल रहा है वह मुश्किल से इस पार से उस पार आ जा सकता है । कभी कभी तो उसको अपनी जेटों पर लगने के लिए घंटों लग जाते हैं । गवर्नमेंट से यह मालूम हुआ कि गंगा ब्रह्मपुत्र ट्रांसपोर्ट बोर्ड की परफ से सर्वे हो गया है और ड्रिजिंग होगा और इस नदी को इलाहाबाद से कलकता तक नेवोगेबिल बनाया जायेगा, लेकिन दो तीन वर्षों से जब से यह बोर्ड बना है कुछ काम हुआ या नहीं इसका कोई ब्यौरा हम लोगों को मिलता नहीं है । अगर यह काम साइनबोर्ड तक ही होना है तो इसको बन्द कर देना अच्छा होगा जिसमें कि पैसा तो बरबाद न हो । अगर ऐसा नहीं है तो वहां का काम सुचारू रूप से चलना चाहिए ।

अभी बिहार असेम्बली से एक रिज्योल्यूशन पास हुआ कि जो कम्पनी बिहार में गंगा में यातायात के लिए जहाज चलाती है उस कम्पनी ने नोटिस दिया है कि वह ३१ दिसम्बर से अपना जहाज बन्द कर देगी । बहुत से लोग गवर्नमेंट के पास आये, रिप्रेजेंटेशन दिया कि उस रास्ते को बन्द न किया जाये और किसी भी उपाय से उसको चालू रखा जाये लेकिन अफ़ोस के साथ कहना पड़ता है कि अभी तक कोई उपाय नहीं मिला है । नार्थ बिहार और साउथ बिहार में यों तो अन्तर केवल गंगा का है लेकिन अगर किसी चीज को थल मार्ग से नार्थ बिहार से साउथ बिहार को भेजना हो तो उसको बड़े लम्बे रास्ते से भेजना पड़ता है और उसको सैकड़ों मील का चक्कर लगना पड़ता है । उसको मुगलसराय, बनारस, छररा होकर जाना होगा । यदि गवर्नमेंट के पास जहाज हों तो हमारे कंट्री क्राफ्ट (देशी नावें) हैं, देशी नौकायें हैं, उनका ही कुछ ऐसा इन्तिजाम किया जाये कि इस पार से उस पार सामान आ जा सके और हम लोगों को सुविधा हो जाये । इसके न होने से हम लोगों को जो नार्थ बिहार में रहते हैं बड़ी दिक्कत उठानी पड़ती है । न कभी समय पर सीमेंट मिलता है, न लोहा मिलता है । चूंकि मुकामा पर कोई पुल नहीं बना है इसलिए गाड़ियां नीची नहीं जा सकतीं और बनारस व मडुआडी होकर जाती हैं और उस लाइन की ट्रांसपोर्ट की शक्ति इतनी कम है कि कुछ स्टेशनों को छोड़कर वह अधिक स्टेशनों की डिमांड मीट नहीं कर सकती । लेकिन गंगा में इस पार से उस पार तक नाव का यातायात होने से हम लोगों का काम बन सकता था । मैं मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि जब तक वह छोटे छोटे जहाजों का इन्तिजाम नहीं कर सकते तो इसका कुछ दूसरा इन्तिजाम करें । कुछ लाइसेंस बोट्स रखें जो गवर्नमेंट के कंट्रोल में इस पार से उस पार सामान ला और ले जा सकें । इससे भी हम लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी ।

नार्थ बिहार में रोड ट्रांसपोर्ट की बड़ी कमी है । एक तो सड़कें अच्छी नहीं हैं । दूसरे जो यहां से सड़कों के लिए पैसा मिलता है वह इतना कम होता है कि जिससे वहां

[पंडित द्वा० न० तिवारी]

पर लोगों का काम नहीं चल सकता । मैं यह नहीं कहता कि आप वहां पर सारी सड़कें पक्की कर दें । लेकिन जिस तरह से देश के दूसरे हिस्सों में आप सड़कें बनाते हैं उसी तरह से नार्थ बिहार में भी रोड ट्रांसपोर्ट के लिए कुछ सड़कें बना दें जिसमें कि जहां पर न जहाज जाता है और न रेल जाती है वहां पर रोड ट्रांसपोर्ट से काम चल सके ।

पोस्ट आफिसेज : जो लोग अखबार पढ़ने वाले हैं और खासकर जब ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री के लोग बिहार के पेपर देखते होंगे, और खासकर इंडियन नेशन, तो वे रोज ही एक लम्बा चिट्ठा पोस्ट आफिसेज की शिकायतों का देखते होंगे । अमुक को मनीआर्डर नहीं मिला, इतने लोगों को रजिस्ट्री चिट्ठियां नहीं मिलीं, सात दिन के बाद तार मिला, एक्सप्रेस डिलीवरी लैटर आर्डिनरी डिलीवरी लैटर से बाद में मिलता है । कई बार यहां पर प्रश्न भी किये गये । न मालूम उसकी इन्क्वायरी होती है या नहीं । अखबार में जो छपता है उसकी तरफ कोई तवज्जह दी जाती है या नहीं दी जाती । मालूम हुआ कि इन्क्वायरी तो होती ही है । तब फिर उसमें सुधार क्यों नहीं हो रहा ? हम और राज्यों के अखबारों में इस तरह की चीजें नहीं देखते जितनी कि पटना में हुआ करती हैं ।

श्री बजर्राज सिंह : लखनऊ में भी होती हैं ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : लखनऊ के अखबारों में तो यह बात मिलती नहीं ।

श्री बजर्राज सिंह: कल ही निकला है ।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : लेकिन पटना में यह बहुत ज्यादा हुआ करता है । क्या पटना का जोन अनमैनेजिएबिल (प्रबन्ध के अयोग्य) हो गया है कि कंट्रोल नहीं किया जा सकता ? वहां पर ऐसी ज्यादा गलतियां क्यों होती हैं ।

पोस्ट आफिस का रूल यह है कि अगर आप मनीआर्डर भेजें और आपका मनआर्डर न पहुंचे और आप एक बरस तक लिखा पढ़ी न करें तो वह रुपया आपको नहीं मिलता, लिखा पढ़ी करने के बाद भी । इस रूल से यह होता है कि जो देहात के रहने वाले लोग हैं जिनके पास मनीआर्डर नहीं पहुंचता और अगर कहीं एक बरस बीत गया और उसके बाद वे लिखा पढ़ी करते हैं तो लिखते लिखते हार जाते हैं उनको रुपया नहीं मिलता । उनको डिपार्टमेंट की तरफ से जवाब मिलता है कि चूंकि आपका मामला टाइम बाई हो गया इसलिए आपका रुपया नहीं मिल सकता । इस नियम को तो बदलना चाहिए । और सब जगह तीन साल में तमादी होती है पर पोस्ट आफिस में एक ही बरस में तमादी हो जाती है । इस नियम को बदलना चाहिए जिसमें लोगों की तकलीफ दूर हो सके ।

मैं समझता था कि पोस्ट आफिस के समान ईमानदार डिपार्टमेंट गवर्नमेंट में कोई दूसरा नहीं है । सात आठ बरस पहले कभी कोई शिकायत नहीं मिलती थी । लेकिन अब इधर कुछ ऐसी शिकायतें आने लगी हैं । रेलवे में घूस को दस्तूरी कहा जाता है और उसके नाम से कुछ लिया जाता है । लेकिन अब पोस्ट आफिस में तो मनीआर्डर के मनीआर्डर ही गायब हो जाते हैं । इश्योरेंस गायब हो जाते हैं । पटना के एक एडवोकेट हैं बजरंग सहाय । उन्होंने अपने सन इन ला को दो सौ रुपये का मनीआर्डर भेजा था, पर उसे डेढ़ सौ रुपया ही मिला और ५० रुपया नहीं मिला । न मालूम यह कैसे हो गया । मनीआर्डर

फार्म में जब २०० रुपया लिखा था तो कम कैसे दिया गया । मालूम होता है कि फार्म ही बदल दिया गया था । वह बेचारे लिखा पढ़ी करते करते रह गये । आखिर उनको नोटिस देना पड़ा । मालूम नहीं उनको रुपया मिला या नहीं । तो ऐसी हरकतें होती हैं जिससे इस डिपार्टमेंट का जो ऊंचा नाम था वह नीचा गिरता जाता है । मैं मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि पटना में जो इस तरह की खामियां पायी जाती हैं उनकी तरफ अधिक ध्यान दें जिसमें कि आज जो रुपया भेजने वालों और पाने वालों को दिक्कत होती है वह दूर हो सकें ।

पोस्ट आफिस एक्सपेंशन : मैं मानता हूं कि आजादी के बाद बड़े धड़ल्ले से पोस्ट आफिसों का एक्सपेंशन हुआ है । बहुत से नये पोस्ट आफिस खोले गये हैं । और सन् ४७ और आज के पोस्ट आफिसों की तुलना की जाये तो आज सन् ४७ से पोस्ट आफिसों की संख्या दूनी से भी अधिक होगी । लेकिन मैं कहता हूं कि इस दौड़ को अब बन्द कीजिये । आप इन पोस्ट आफिसों को कंसालिडेट कीजिये । मैं नहीं चाहता कि आप इन एर्फिशेंट पोस्ट आफिस कायम करें जहां कि लोगों की चिट्ठियां एक एक हफ्ते तक नहीं मिलतीं । पहले जो पोस्ट आफिस में चिट्ठियां आती थीं उनके लिए बीट के दिन बंधे हुए थे ।

यह निश्चित रहता था कि अमुक दिन को अमुक गांव में चिट्ठियां पहुंचेंगी । लेकिन अधिक पोस्ट-आफिस खोलने से यह व्यवस्था हट गई है । अब यह सब पोस्ट आफिसिज की जवाबदेही नहीं है—यह अब ई० डी० आफिसिज की जवाबदेही है । वे लोग पाकेट में चिट्ठियां रखते हैं और बाजारों में जाते हैं । अगर कोई मिला, तो दिया, नहीं तो वे चिट्ठियां फिर पाकेट में चली आती हैं । पहले दो तीन दिन में चिट्ठी मिलती थी, लेकिन आज वे हफ्तों बाद मिलती हैं । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि लोग सुविधा चाहते हैं—वे केवल संख्या नहीं चाहते हैं । वे यह नहीं चाहते हैं कि पोस्ट-आफिसिज की संख्या में वृद्धि तो हो जाय, लेकिन उन को मिलने वाली सुविधाओं में कमी हो । यह केवल चिट्ठियों की ही बात नहीं है, मनी-आर्डर्स के बारे में भी यही शिकायत है । इस सदन में कई माननीय सदस्यों ने कहा है कि मनी-आर्डर्स महीनों बाद मिलते हैं । इस अवस्था में अधिक पोस्ट आफिस खोलने का क्या फायदा है ? मुफ्त का पैसा बर्बाद होता है । इस से अच्छा तो यह होगा कि हर एक पोस्ट-आफिस में दो चार साइकलिस्ट्स रखे जायें, जो कि चिट्ठियों को समय पर बांट सकें । मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि आप पोस्ट-आफिसिज को न बढ़ा कर उन को कानसालिडेट करें, इस बात का ख्याल रखें कि उनमें एफिशिएन्सी आ गई है या नहीं । जब यह हो चुके, तब कदम आगे बढ़ाइये । ऐसा न हो कि हम आगे बढ़ते जायें और पीछे सफाया होता जाय, पीछे काम खत्म होता जाय ।

जहां तक पब्लिक काल आफिसिज का सम्बन्ध है, जहां जहां इम्पार्टेंट पोस्ट-आफिसिज हैं, वहां वे खोले जाते हैं, लेकिन उस में भी कोई एक सिलसिला नहीं है । जो बड़ी इम्पार्टेंट जगहें हैं, वहां तो खोलते नहीं हैं और जहां के लोग जरा कोशिश कर लेते हैं, उन लैस इम्पार्टेंट जगहों में भी पब्लिक काल आफिसिज खोल दिए जाते हैं । चन्द मिनट पहले मैंने एक चिट्ठी मिनिस्टर साहब को दिखाई थी, जो कि मरचेंट्स एसोसियेशन, दिववाड़ा, डिस्ट्रिक्ट सारन, बिहार को लिखी गई । पहले मार्च, १९५७ में मन्जूरी हुई थी । बाद में जब उन्होंने लिखा कि हमारे यहां पब्लिक काल आफिस क्यों नहीं खोलते हैं, तो उन को जवाब दिया गया—

“निर्माण के लिए आवश्यक सामग्री इकठ्ठा हो जाने के बाद दीघवाड़ा में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय खोला जायेगा ।”

[पंडित द्वा० ना० तिवारी]

इतना समय व्यतीत हो चुका है, लेकिन कुछ नहीं किया गया है। चिट्ठी लिखी जाती है, तो उस का कोई जवाब नहीं मिलता कि कितने दिनों में स्टोर्ज आयेंगे। आज भी बहुत से पब्लिक काल आफिस ऐसी जगहों पर खुले हुए हैं, जो आर्डिनरी जगहें हैं, जो बहुत इम्पार्टेंट नहीं हैं, लेकिन वह स्थान एक बहुत इम्पार्टेंट मार्केट है, तो भी वहां कुछ नहीं किया गया है। मैं कहूंगा कि इस बारे में भा. कोई एक सिलसिला रखिए। गवर्नमेंट के पास सब इन्फॉर्मेशन है, उस को मालूम है कि कौन इम्पार्टेंट जगह है। यह कोई छिपी हुई बात नहीं है। उन जगहों पर आप पब्लिक काल आफिस खोलने की व्यवस्था कीजिए। लोगों की तरफ से पैरवी के लिए न ठहरिये।

अन्त में दो बातें कहना चाहता हूं कि गंगा ब्रह्मपुत्र इनलैंड ट्रांसपोर्ट बोर्ड के काम को इम्प्रूवमेंट करने का प्रयत्न कीजिए।

श्री ब्रजराज सिंह : वाइंड अप कर दीजिए।

पंडित द्वा० ना० तिवारी : अगर वह इम्प्रूव न हो सके, तो उस को वाइंड अप कर दीजिये। पटना में इस पार से उस पार जाने की सुविधाओं में वृद्धि करने का प्रयत्न किया जाय। बिहार का प्रदेश नार्थ बिहार, और साउथ बिहार में बटा हुआ है। उन की दूरी को मिटान और वहां यातायात साधन बढ़ाने की व्यवस्था की जानी चाहिए। हमारे यहां से पोस्ट-आफिसिज की शिकायतें आ रही हैं। अखबारों में आप पढ़ते होंगे। उन को दूर करने की कोशिश कीजिए।

श्री वाजपेयी (बलरामपुर) : अनेक सदस्यों ने इस बात पर बल दिया है कि पंच-वर्षीय योजना के काल में अधिक यात्रियों और बढ़ते हुए माल को ढोने के लिए रेलों पर जो भार पड़ेगा, उस का वितरण जिस मात्रा में जल-मार्गों और सड़कों में होना चाहिए था, उतना नहीं किया गया है। जल-मार्गों के विस्तार के सम्बन्ध में जो भी नीति अपनाई गई है, उस में काफी सुधार की गुंजाइश है। सम्पूर्ण देश में सड़कों का जाल फैलाने के लिए जो प्रयत्न होना चाहिए था, वह अभी तक नहीं किया गया है। मुझे आशा है कि इस सम्बन्ध में सरकार एक राष्ट्रीय यातायात नीति का निर्धारण करने का प्रयत्न करेगी, जिस में रेल-मार्गों के साथ साथ जल और थल मार्गों से यातायात की व्यवस्था को भी संतुलित स्थान दिया जायगा।

कुछ दिन हुए इसी सदन में पोस्ट एंड टेलिग्राफ एक्ट में एक संशोधन लाया गया था। उस समय कुछ विरोधी सदस्यों ने सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर आकृष्ट किया था कि उक्त अधिनियम के अन्तर्गत चिट्ठियों को सैन्सर करने की जो व्यवस्था है, उसका दुरुपयोग किया जाता है। मैं उस दिन इस सदन में उपस्थित नहीं था, अन्यथा उनकी आवाज के साथ अपनी आवाज मिला कर मैं यह कहता

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं माननीय सदस्य की जानकारी के लिए इतना निवेदन कर दू कि उस अधिनियम में सैन्सरशिप का तनिक सा भी अधिकार विभाग को नहीं दिया गया है।

श्री ब्रजराज सिंह : इस की चर्चा की गई थी।

श्री राज बहादुर : चर्चा चली थी, लेकिन मेरे ह्याल में वह चर्चा न्यायसंगत नहीं थी।

श्री वाजपेयी : खैर, अगर उस दिन न्यायसंगत नहीं थी, तो आज तो न्यायसंगत है।

मेरा आरोप है कि विरोधी दलों की और जहां तक मेरे दल का सम्बन्ध है

श्री रामम् (नरसापुर) : अध्यक्ष महोदय, "विरोधी" शब्द अनपार्लियामेंटरी है। इस शब्द का प्रयोग संस्कृत, तेलगु और अन्य भाषाओं में "एनिमी" के रूप में हुआ है। "अपोजीशन" को "एनिमी" नहीं मानते हैं। इसके लिए "प्रतिपक्षी" शब्द उपयुक्त है।

उपाध्यक्ष महोदय : जब वह "विरोधी सदस्य" कहते हैं, तो इस हाउस के सारे सदस्य 'अपोजीशन' ही समझते हैं।

श्री वाजपेयी : मैं भी विरोधियों में से हूँ।

सरकार-विरोधी सदस्यों की चिट्ठियां—विशेषकर राजनीतिक दलों के प्रमुख कार्यकर्ताओं की चिट्ठियां—सैंसर की जाती हैं। यह मेरा स्पष्ट आरोप है और यदि मंत्री महोदय उम कर्मचारियों को अभय-दान दें, जो इस कार्य में संलग्न हैं तो मैं इस आरोप को प्रमाणित करने के लिए तैयार हूँ। यद्यपि अधिनियम के अन्तर्गत जो व्यवस्था की गई है, उसमें सैंसरशिप के लिए जो नियम बनाए गए हैं, उन नियमों का भी पालन नहीं किया जाता है और इन्टैलिजेंस डिपार्टमेंट की ओर से कुछ नाम भेज दिए जाते हैं, जिन के नामों पर आने वाली चिट्ठियां खोली जाती हैं और देर से डिलिवर की जाती हैं। मैं नहीं समझता कि यह किस कारण किया जाता है। स्वतंत्र देश में शान्तिपूर्ण वैधानिक मार्गों से शासन में परिवर्तन करने वाले दल अपनी गतिविधियां स्वतंत्र रूप से चला सकें, इस बात की गारण्टी देना शासन का कर्तव्य है। लेकिन अभी तक अंग्रेजी राज के समय का कानून बना हुआ है। कानून में संशोधन करना तो अलग रहा, ऐसे तरीके अपनाये जाते हैं जिन्हें लोकतंत्र के अनुकूल नहीं कहा जा सकता है। मैं समझता हूँ इस सम्बन्ध में शासन को अपनी नीति स्पष्ट करनी चाहिए। अगर वह सरकार विरोधी दलों के प्रमुख कार्यकर्ताओं की चिट्ठियों को सैंसर करना चाहता है तो खुले रूप से यह काम करे और हमें भी इसकी सूचना दे। हम कोई गुप्त काम नहीं करते। जो भी विरोध चलता है वैधानिक मर्यादाओं के भीतर चलता है। अगर आप को शक है कि हम कोई गुप्त काम करते हैं तो जो अधिनियम में व्यवस्था की गई है, सैंसरशिप के अन्तर्गत, उसका पालन किया जाना चाहिए। मेरा आरोप यह है कि उस व्यवस्था का भी पालन नहीं किया जाता।

अनेक माननीय सदस्यों ने सम्पूर्ण देश में यातायात के साधनों की कौसी कमी है, इसका उल्लेख किया है। उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस सम्बन्ध में दिल्ली और नई दिल्ली की जो कठिनाइयां हैं उनकी ओर माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकृषित करना चाहता हूँ। जो भी हमारे सामने रिपोर्ट रखी गई है, उसके अनुसार दिल्ली में अभी तक यातायात की कोई संतोषजनक व्यवस्था नहीं की जा सकी है। ५३४ बसें चल रही हैं जो केवल २६,४७५ आदमियों को एक समय ढोती हैं। जिस गति से दिल्ली की आबादी बढ़ी है, सम्पूर्ण देश के कोने कोने से व्यक्ति भारत की राजधानी में आते हैं, उसे देखते हुए जो भी बसों की व्यवस्था है, बड़ी अपर्याप्त है। आवश्यकता इस बात की है कि बसों की संख्या बढ़ाई जाए। आधा आधा घंटा खड़े रहने के बाद भी आप बस पकड़ सकेंगे यह निश्चयपूर्वक नहीं कहा जा सकता है।

इसके साथ ही जो बारह साल से कम उम्र के बच्चे हैं, उनके लिए बसों में आधी टिकट की व्यवस्था नहीं की गई है। मैं समझता हूँ रिपोर्ट के अनुसार दिल्ली ट्रांसपोर्ट आथोरिटी को लाभ हो रहा है। १९५७-५८ में काफी लाभ दिखाया गया है। यदि बच्चों को इस प्रकार की सुविधा दी जाए तो बहुत अच्छा होगा।

कुछ दिन हुए मेरे मित्र श्री नवल प्रभाकर ने इस तरह का एक प्रश्न किया था कि बम्बई और कलकत्ते में बसों के जो किराये हैं उनमें और दिल्ली के किरायों में क्या अन्तर है। इसके उत्तर में जो

[श्री बाजपेयी]

विवरण सदन में रखा गया उससे यह पता लगता है कि यहां पर किराये अधिक हैं। उस उत्तर से यह नहीं ज्ञात होता कि शासन के सामने ऐसी कौन सी कठिनाइयां हैं जिन के कारण यहां की बसों के किराये सभी मार्गों पर बम्बई और कलकत्ते की बसों के किरायों के अनुरूप नहीं लाए जा सके हैं।

और भी बसों से यात्रा करने वालों को कठिनाइयों का अनुभव होता है। देखा ऐसा जाता है कि अगर कोई यात्री बस में शिकायत की किताब मांगता है तो उसे शिकायत की किताब नहीं दी जाती और यदि किसी तरह से शिकायत लिख भी दी जाती है तो उसकी जांच नहीं की जाती। मैं अपने व्यवहृत अनुभव से कह सकता हूं कि मैंने दो शिकायतें दर्ज की थीं और उनके सम्बन्ध में क्या हुआ, इसकी कम से कम मुझे जानकारी नहीं है। अगर डी० टी० एस० के अधिकारी जनता की शिकायतों के प्रति इसी प्रकार उपेक्षा की नीति अपनायेंगे तो कभी संघर्ष की स्थिति भी पैदा हो सकती है।

जो रिपोर्ट रखी गई है उसमें डी० टी० एस० के कर्मचारियों द्वारा विनय समाप्त मनाने की बात कही गई है। विनय सप्ताह प्रतिवर्ष चलता रहता है और कर्मचारियों में विनय का अभाव ही देखा जाता है।

डी० टी० एस० में भ्रष्टाचार काफी मात्रा में है। हमारे गृह-कार्य मंत्रालय के राज्य मंत्री श्री दातार साहब ने इस बात को स्वीकार किया कि जब मंत्री महोदय हारू-अल-रशीद की तरह से वेश बदल कर डी० टी० एस० की बसों में सफर करने गए तो उन्हें पता लगा कि बहुत से विद्यार्थी बसों में कम दाम देकर बिना टिकट लिए हुए लम्बी लम्बी यात्रा करते हैं और जो भी पैसा होता है उसमें से कुछ तो विद्यार्थियों के लिए बच जाता है और कुछ जो बस को चलाने वाले कंडक्टर होते हैं उनकी जेबों में चला जाता है। इस सम्बन्ध में दृढ़ता की नीति अपनाई जानी चाहिए। इस तरह से विद्यार्थियों की नैतिकता भी गिरती है और कर्मचारियों को भी भ्रष्टाचार का मौका मिलता है।

बसों के कुछ ऐसे स्टाप हैं जहां पर हाथ का इशारा देने से बस खड़ा होती है। वहां पर लिखा हुआ है "बाई रिक्वेस्ट"। लेकिन मैंने स्वयं देखा है कि बस खाली है, स्टाप पर लोग खड़े हैं और बस की प्रतीक्षा कर रहे हैं, मगर हाथ देने के बाद भी बस नहीं रुकती और आगे बढ़ती चली जाती है। जब बसे कम हैं तो इस सम्बन्ध में कर्मचारियों को दृढ़ता से हिदायत दी जानी चाहिए।

अन्त में मैं एक बात कहना चाहता हूं जिस का संकेत मैंने अपने कटीती प्रस्ताव में किया है। पोस्ट एंड टेलीग्राफ के डायरेक्टोरेट में जो सेकिंड डिविजन के ग्रेड के क्लर्क हैं उनकी कुछ कनफर्मेशंस की गई हैं। कनफर्मेशंस किस आधार पर की गई हैं, न तो कर्मचारी समझते हैं और न शायद जिन्होंने कनफर्मेशंस किये हैं, वे ही। उनको ठीक तरह से समझा सकते हैं। जो लोग पुराने सर्विस में हैं उनकी उपेक्षा कर दी गई है और १०-१०, १२-१२ साल से काम करने वाले कर्मचारी जो डायरेक्टोरेट में ले लिए गए उनकी यह कह कर के कनफर्म नहीं किया गया है कि जब से वह डायरेक्टोरेट में आये हैं तब से उनकी सर्विस मानी जायगी। अब उन्होंने डायरेक्टोरेट में आकर तो सर्विस शुरू नहीं की। वे छुट्टे ० पोस्ट आफिज में थे, अपनी योग्यता के कारण वह डायरेक्टोरेट में बुलाये गये। उनके बाद जो लोग नियुक्त किये गये हैं उन्हें कनफर्म कर दिया गया है।

प्रमोशंस के सम्बन्ध में भी इसी प्रकार की नीति अपनाई गई है जो कि गृह-मंत्रालय द्वारा निर्धारित नियमों के भी विरुद्ध है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस तरह की जहां भी कठिनाइयां उत्पन्न होती हैं, कर्मचारियों में जो असन्तोष पैदा होता है उसकी ठीक तरीके से जांच की जानी चाहिए और उनका असन्तोष यदि उचित हो तो उसके निराकरण का प्रयत्न किया जाना चाहिए।

श्री दातार ने इस बात को स्वीकार किया था कि डायरेक्टोरेट में जो कनफर्मेशंस किये गये हैं उनमें ६ कनफर्मेशंस गलत हैं और उन्होंने आश्वासन दिया था कि उनको ठीक कर दिया जायगा मगर ठीक ऐसे किया गया है कि जो ६ लोग कनफर्म किये गये हैं वे भी सीनियरिटी के हिसाब से कनफर्म नहीं किये गये हैं। अगर पुराने कर्मचारियों की उम्मीद होगी तो हम उनसे अच्छे कार्य की आशा नहीं कर सकते। इस ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करते हुए मैं समाप्त करता हूँ।

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हुमायूँ कबीर) : मैं अपनी बात बहुत संक्षेप में कहूंगा। मेरे अधीन पांच विभागों में से तीन का उल्लेख नहीं हुआ है। उनमें से दो विज्ञान सम्बन्धी विभाग हैं यथा समुद्र पार संचार सेवा विभाग और ऋतु विज्ञान विभाग। मैं केवल यह बताना चाहूंगा कि हमारे पास बहुत योग्य टेक्नीकल अधिकारी हैं जिन्होंने प्रशंसनीय कार्य किया है। बेधशालाओं के महानिदेशक को अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त हुई है और वे दो बार एक महत्वपूर्ण समिति के अध्यक्ष चुने गये हैं। समुद्र पार संचार विभाग के अधिकारियों ने रेडियो संचार की एक जटिल प्रणाली स्थापित की है जिसके लिये वे प्रशंसा के पात्र हैं।

रेलवे निरीक्षण विभाग का भी उल्लेख नहीं किया गया है। हमने हाल में ही गाड़ियों में सुरक्षा की अधिक अच्छी तरकीबें लागू करने के सम्बन्ध में ज्येष्ठ पदाधिकारियों से वार्ता करी थी। उन्होंने कुछ बहुमूल्य सुझाव दिये जो मंत्रालय के विचाराधीन हैं। उनमें से एक सुझाव है कि रेलवे सुरक्षा परामर्शदातृ बोर्ड का निर्माण किया जाये। मुझे विश्वास है कि यदि इन सभी सुझावों को क्रियान्वित किया जायेगा तो गाड़ियों में सुरक्षा की पर्याप्त वृद्धि होगी।

अब मैं दो विभागों का उल्लेख करता हूँ जिनका जिक्र किया गया। पहिले मैं अन्तर्देशीय जलपथ को लेता हूँ। भारत सरकार के अन्तर्देशीय जलपथ पर समवर्ती अधिकार प्राप्त हैं, लेकिन देशी नावें जो नदियों के यातायात का अधिकांश माल वहन करती हैं, राज्य सरकारों के अधीन हैं। दुखद दुर्घटनायें जो नित्य प्रति होती रहती हैं, और जिनका सदस्यों ने भी उल्लेख किया है, देशी नावों पर ही होती हैं। हम राज्य सरकारों को केवल सलाह ही दे सकते हैं। हमने अभी हाल उन्हें जो तीन सुझाव दिये हैं उनसे भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं की आशंका कम होगी। पहला सुझाव यात्री तथा माल ढोने वाली नावों का अधिक बार निरीक्षण करना है। दूसरा सुझाव समुद्री जहाजों की भांति देशी नावों में भी रक्षित निशान रखना है। ये दुर्घटनायें यात्रियों के नाव में एक ओर से दूसरी ओर जाने के कारण भी होती हैं, अतः तीसरा सुझाव यह है कि यात्रियों के खड़े होने के स्थान पर ऐसी बाड़ लगाई जाय जिससे एक ओर के यात्री दूसरी ओर न जा सकें। यद्यपि इससे उतरने व चढ़ने में शीघ्रता नहीं हो सकेगी तथापि दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण दूर हो जायेगा।

बिहार के एक माननीय मित्र ने गंगा और ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड का जिक्र किया है वे जानते हैं कि इस क्षेत्र में बहुत समय से कठिनाई रही है। इस क्षेत्र में चलने वाली

[श्री हुमायूं कबीर]

स्टीमर कम्पनी को बहुत घाटा रहा है और उसने बन्द करने की मांग की है। जब सभी लोगों ने यह कहा कि इस यातायात से लाभ हो सकता है तो हमने राज्य सरकार और अन्य कम्पनियों से इस काम को लेने को कहा। लेकिन कोई आगे नहीं बढ़ा। इससे ज्ञात होता है कि वास्तव में कुछ कठिनाई है। जब तक कोई आगे न बढ़े हम इस समस्या को स्वयं नहीं सुलझा सकते हैं। हमारे पास 'पुशर टम्स' (खींचने वाली नावें) हैं जिन्हें गंगा के ऊपरी भाग में चलाने की सिफारिश की गई है। हम उन्हें पटना और राजमहल के बीच गंगा के निचले भाग में भी भेज सकते हैं। हमें इस सम्बन्ध में अभी तक बिहार सरकार का कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। उत्तर प्राप्त होने पर समुचित कार्यवाही की जायेगी।

नदी के सर्वेक्षण करने और मिट्टी निकालने का प्रश्न भी उठा था। मुझे सभा को यह बतलाते हुए हर्ष होता है कि एक मिट्टी निकालने का यंत्र पटना भेज दिया गया है। इस प्रकार हम बिहार में जल यातायात की समस्या को हल करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

दक्षिण के कुछ माननीय मित्रों ने उस क्षेत्र को सिंचाई की सुविधायें देने के सम्बन्ध में उल्लेख किया था। मैं सभा को इससे पहिले भी वृहद् योजना के सम्बन्ध में बता चुका हूँ। वस्तुतः इसे वृहद् योजना कहना ठीक नहीं है हमारी महत्वाकांक्षा केवल यह है कि ब्रह्मपुत्र, गंगा, महानदी, गोदावरी और कावेरी के जल को मिला दिया जाय, लेकिन उस सम्बन्ध में भौतिक कठिनाइयों पर विचार नहीं किया गया है। तथापि इसके लिये सिंचाई और नौ परिवहन की नहरें बनाने पर बहुत बड़ी राशि व्यय करनी पड़ेगी और समुचित यातायात सर्वेक्षण करना होगा।

वस्तुतः मैं स्वयं देश के अन्तर्देशीय जल परिवहन के विकास से संतुष्ट नहीं हूँ। और इस विभाग में मुझे निराशा होती है। इस निराशा का एक कारण यह भी है कि समस्त विश्व में अन्तर्देशीय जल परिवहन यातायात के अन्य साधनों की प्रतियोगिता नहीं कर पा रहा है। आज के युग में हम विमानों से यातायात की बात सोचते हैं। इस दृष्टि से भी यह समस्या बहुत कठिन है। इसलिये सभा इस बात से सहमत होगी कि करोड़ों रुपये व्यय करने के पूर्व समुचित यातायात सर्वेक्षण कर लिया जाये। हमने इस प्रयोजन के लिये मद्रास और आंध्र सरकार को सहायता दी है। इस समय बकिंघम नहर और वेदारण्यम नहर का सर्वेक्षण किया जा रहा है। हम उड़ीसा की नहरों की भी जांच पड़ताल कर रहे हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य इस सम्बन्ध में अधिक व्यय नहीं करना चाहेंगे क्योंकि यदि एक बार व्यय हो जायेगा तो वह राशि पुनः वापस नहीं आ सकती है। किन्तु साथ ही साथ हम यातायात की इस प्रणाली को जीवित रखने का भी भरसक प्रयत्न करेंगे।

असैनिक उड्डयन के सम्बन्ध में कई बातें कही गई हैं। मैं सर्व प्रथम इंडियन एयर-लाइन्स कारपोरेशन को हुई हानि को लेता हूँ। सभा में इस सम्बन्ध में निरंतर प्रश्न पूछे जाते हैं। यद्यपि मैंने पिछले वर्ष इस सम्बन्ध में पर्याप्त स्पष्टीकरण कर दिया था तथापि इस वर्ष भी इस सम्बन्ध में प्रश्न पूछे गये।

पहला प्रश्न खर्चीले प्रशासन से सम्बन्धित है। मैंने पिछले वर्ष सभा को बताया था कि राष्ट्रीयकरण के पूर्व २५०० ६० या इससे अधिक वेतन पाने वाले अधिकारियों की संख्या कारपोरेशन में २४ थी। पिछले वर्ष ऐसे अधिकारियों की संख्या ११ थी, उनमें अध्यक्ष को छोड़कर

अधिकारियों को अधिकतम वेतन २३०० रु० मासिक था। तब से अग्रेतर कमी हुई है। मेरे विचार से अधिकारियों की संख्या कम करने का यह प्रयत्न भविष्य में भी जारी रहेगा और भविष्य में इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन अधिक संतोषजनक रूप से कार्य कर सकेगा।

एक माननीय सदस्य ने यह कहा था कि भूतपूर्व गैर-सरकारी कम्पनियों को लाभ हो रहा था जब कि कारपोरेशन को घाटा हो रहा है। पिछले वर्ष भी मैंने सभा को बताया था कि १९५२ में गैर-सरकारी कम्पनियों को कुल ७५ लाख का घाटा हुआ था। तब से कार्य बहुत बढ़ गया है। १९५२ की अपेक्षा १९५६-५७ में इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने अपनी अनुसूचित सेवाओं में २० प्रतिशत अधिक यात्रियों, ५ प्रतिशत अधिक सामान, ४७ प्रतिशत अधिक डाक और प्रति टन मील में २२ प्रतिशत राजस्व का उपार्जन किया। इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन की कई अनुसूचित सेवाएँ भी चालू रहीं, तथापि १९५६-५७ में उसे केवल ३५.७४ लाख रुपये की हानि हुई। कुल हानि १०८ लाख रुपये की हुई जब कि इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने ११२ लाख रुपये ईंधन पर कर के रूप में चुकाये। इसलिये मैंने सभा को बताया था कि यद्यपि एक दृष्टि से घाटा हो रहा है, तथापि दूसरी दृष्टि से उसे घाटा नहीं हो रहा है। क्योंकि उसे अपनी देनगी अदा करने के लिये लोक राजस्व से राशि नहीं लेनी होती है।

मैंने सभा को यह भी बताया था कि उस समय नीति सम्बन्धी दो निर्णयों के कारण प्रशासन का व्यय बहुत बढ़ गया था। हमने गैर-सरकारी कम्पनियों की अपेक्षा सेवा की अच्छी शर्तें रखी थीं और अल्प वेतन भोगी कर्मचारियों की वेतन वृद्धि की थी।

लोक निगम होने के नाते इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन अलाभकारी क्षेत्रों में भी कुछ सुविधायें प्रदान कर रहा है, गैर-सरकारी कम्पनियाँ हानि वाले क्षेत्र में अपना काम बन्द कर सकती हैं लेकिन इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ऐसा नहीं कर सकता है। उसे हानि उठा कर भी ऐसी सेवाएँ जारी रखनी होती हैं।

इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन का जिक्र करते हुए मैं हाल में हुए दो सुधारों का भी जिक्र करूँगा। पिछले वर्ष मैंने निगम के अध्यक्ष तथा उनके सहयोगियों को विभिन्न सेवाओं के एकीकरण पर बधाई दी थी। आजकल कारपोरेशन के महाप्रबन्धक के रूप में भारतीय वायु सेना के एक बुद्धिमान अधिकारी जो टैक्नीकल जानकार भी हैं, काम कर रहे हैं। टैक्नीकल मामलों के जानकार होने के नाते उन्हें अन्य असैनिक कर्मचारियों से अधिक ज्ञान है और वे विमान चालकों से समतापूर्वक बातचीत कर सकते हैं।

पिछले महीनों से इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के विमान उत्तरी पूर्वी सीमान्त अभिकरण में भी काम करने लगे हैं। एक डेढ़ वर्ष पूर्व उन्होंने वहाँ काम करना बन्द कर दिया था। इससे न केवल आर्थिक हानि हुई अपितु इससे निगम के नैतिक चरित्र पर भी धब्बा लगा, क्योंकि यह एक प्रकार की स्वीकारोक्ति थी कि कारपोरेशन एक ऐसा कार्य नहीं कर सकता जो गैर-सरकारी कम्पनियाँ करती थीं।

गैर-सरकारी विमान समवायों के समर्थकों ने इस बात को बहुत महत्व दिया था कि गैर-सरकारी विमान चालक ही उत्तरी पूर्वी सीमान्त अभिकरण से सम्बन्ध स्थापित रख सके हैं। अतः उन्हें पूरा प्रोत्साहन दिया जाना चाहिये। अब इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने वहाँ कार्य प्रारम्भ कर दिया है और वस्तुतः आशातीत कार्य कर रहे हैं। आशा थी कि प्रथम दो तीन महीनों

[श्री हुमायूं कबीर]

में वह प्रति माह ५०० टन के हिसाब से सामान ले जायेंगे। लेकिन वे इस सीमा को पहिले ही पार कर चुके हैं। मेरा विश्वास है कि अप्रैल माह तक वे प्रति माह १००० टन माल ले जाने में समर्थ हो जायेंगे।

दूसरी बात यह है कि प्रबन्धकों और कर्मचारियों के पारस्परिक सम्बन्धों में सुधार हुआ है। विरोधी पक्ष के सदस्य भी इंडियन एयरलाइन्स के श्रमिकों के सम्बन्ध में अधिक नहीं कह सके हैं। मुझे आशा है इस सम्बन्ध में आगे और सुधार होगा।

हमने कुछ समय पूर्व यह सुझाव रखा था कि कोई भी कर्मचारी चाहे वह दक्ष हो अथवा अदक्ष इंडियन एयरलाइन्स के कार्यों में सुधार करने के सम्बन्ध में सुझाव दे सकता है। और यदि वह सुझाव मान लिया जाय तो उस व्यक्ति को उचित आदर दिया जाय। मेरे विचार से हमारे अभी हाल के निश्चय से भी उनके नैतिक चरित्र का विकास होगा। हमारा विश्वास है कि यदि अन्य विभागों से अधिकारियों को लम्बी अवधि के लिये प्रतिनियुक्त किया जाता है तो उससे संगठन के कर्मचारियों पर अच्छा प्रभाव नहीं होता है। इसलिये जब हमें भारतीय विमान सेवा का एक योग्य कर्मचारी मिला तो मैंने उसे बताया कि उसके कार्यों का निर्णय उसके द्वारा स्वयं किये गये कार्यों से नहीं होगा, अपितु इससे होगा कि क्या वह इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कर्मचारियों में से किसी व्यक्ति को महाप्रबन्धक के रूप में तैयार कर सके हैं अथवा नहीं। यदि नहीं तो वे अपने कार्य में असफल समझे जायेंगे। इस प्रकार के परीक्षण से तथा यदि इस प्रकार की भावना पैदा की जाय कि निम्नतम पद का व्यक्ति भी यह समझने लगे कि वह ऊंचे से ऊंचा पद पा सकता है, किसी भी संगठन का नैतिक चरित्र ऊंचा किया जा सकता है। मैं आशा करता हूँ कि इस प्रकार की नीति जारी रहेगी तथा इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन का प्रत्येक व्यक्ति यह अनुभव करेगा कि उसका सारा भविष्य वहीं पर निर्भर है। इस प्रकार की भावना का विकास होने पर इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के भविष्य पर किसी सदस्य को सन्देह नहीं रह सकता है।

हेरन और वाइकाउन्ट विमानों की खरीद का भी उल्लेख किया गया था। हेरन विमानों की खरीद का निर्णय १९५४ के अन्त में किया गया था और वर्ष १९५५ के प्रारम्भ में वे खरीद लिये गये। उस समय कुछ लोगों ने डकोटा की सुरक्षा और उड़ान क्षमता के सम्बन्ध में आशंका प्रकट की थी। उस समय रात्रि डाक सेवा में दो तीन दुर्घटनायें होने के कारण यह विचार प्रकट किया गया था कि केवल चार इंजिन वाले विमानों से ही हमारी यात्री सेवा में उन्नति हो सकती है। इसलिये जनता का विश्वास प्राप्त करने के लिये उस समय एक चार इंजिन वाला विमान खरीदा गया। उस समय हेरन ही सब से सस्ता ४ इंजिन वाला विमान उपलब्ध हो सका।

कल एक सदस्य ने कहा था कि 'हेरन' विमान डकोटा विमान से अधिक खर्चीला है। डकोटा और हेरन का प्रवर्तन व्यय इस प्रकार है। हेरन का प्रत्यक्ष प्रवर्तन व्यय ४५३ और डकोटा का ४८० रुपये है। डकोटा का कुल प्रवर्तन व्यय ६७० रु० और हेरन का ५३६ रुपये है। निःसंदेह इस तर्क में कुछ बल है कि हेरन विमानों की खरीद का निश्चय उचित नहीं था और यदि हमें यही प्रश्न एक बार फिर निर्णय करना पड़े तो कदाचित् हम ऐसा निर्णय नहीं करेंगे, तथापि उस समय की भावना को देखते हुए मेरे विचार से हेरन विमान को खरीदने में कोई गलती नहीं की गई।

कोई भी उपक्रम प्रारम्भ करने में कुछ खतरे उठाने होते हैं। निःसंदेह हम अज्ञात भविष्य की प्रत्येक बात नहीं देख सकते हैं, अन्यथा हम बिल्कुल दूसरे प्रकार से कार्य करते। अधिक से अधिक यह गलती सद्भावना से की गई थी, अन्यथा यह लोक भावना को संतुष्ट करने का प्रयास मात्र था।

वाइकाउन्ट विमानों की उड्डयन क्षमता और उपयोगिता के सम्बन्ध में भी आशंका प्रगट की गई है। इस विषय के एक विशेषज्ञ सदस्य ने इस सम्बन्ध में आशंका प्रगट की है। मेरा आशय कलकत्ता के सदस्य से है। उन्होंने धातु की कमजोरी का प्रश्न उठाया है।

†श्री बीरेन राय (कलकत्ता—दक्षिण-पश्चिम) : जनवरी, १९५८ में एक विमान दुर्घटना हुई थी। मैंने उस सम्बन्ध में यह प्रश्न पूछा था कि जब यह सिद्ध हो चुका था कि धातु कमजोर नहीं है और सारा रूपान्तर कर लिया गया है, तब यह दुर्घटना क्यों हुई ?

†श्री हुमायूँ कबीर : वस्तुतः यह दुर्घटना मार्च, १९५७ में हुई थी। उक्त दुर्घटना का प्रतिवेदन नवम्बर-दिसम्बर को दिया गया और इसकी आलोचना जनवरी, १९५८ में प्रकाशित हुई। मैं सभा को यह बातें याद रखने को कहूँगा जो मैंने इस प्रश्न का उत्तर देते हुए कही थीं।

उक्त वाइकाउन्ट तीन विभिन्न वर्गों के थे। पहिले वर्ग में ३२ विमान थे। उनके पंखों की डंडियों की अवधि ४००० बार उतरने तक की थी। इन्हीं में से कुछ विमान अवधि पूरी हुए डंडों को बदलने के लिये जमीन पर रखे गये थे। यह सामान्य सफाई का मामला था। यदि विमान का कोई अंग अपनी विहित मियाद पूरी कर लेता है तो उसे बदलने के लिये जमीन पर उतरना होता है। दूसरे वर्ग में वाइकाउन्टों की संख्या ३३ से ९७ तक थी, उनके पंखे की डंडियों की मियाद १५००० घंटे थी और ९७ के बाद प्रत्येक वाइकाउन्ट की डंडियों की जीवन अवधि ३०००० घंटे थी। हम ने ९७ के पश्चात् वाले विमान खरीदे थे। हमारा पहला वाइकाउन्ट २११ था, अतः हमारेपास सारे विमानों का अनुभव उपलब्ध था।

दुर्घटनाग्रस्त तीनों विमान पहले वर्ग के थे। जिस वाइकाउन्ट का माननीय सदस्य ने जिक्र किया है वह उत्पादन कड़ी का पहला वाइकाउन्ट था। तब तक पर्याप्त अनुभव प्राप्त नहीं किया गया था। मेनचेस्टर की दुर्घटना के पश्चात् एक रूपान्तर किया गया जिसे डी-२७५ कहा गया। जिसके अनुसार दुहरी रक्षा के लिये पल्ला पकड़ने के लिये एक डोरी का उपबन्ध किया गया। इस समय प्रयोग में आने वाले सारे वाइकाउन्टों में इस दुहरी सुरक्षा की व्यवस्था है। साथ ही साथ निर्माता तथा विमान पंजीयन बोर्ड भी इसके ढाँचे तथा इंजिनों में अग्रेतर सुधार करने का प्रयत्न कर रहे हैं। अतः सुरक्षा की दृष्टि से जहां तक मनुष्य को दूरदर्शिता और बुद्धिमानी की पहुंच हो सकती है, इस विषय में चिन्ता का कोई कारण नहीं है।

कलकत्ता के माननीय सदस्य ने ग्लाइडिंग और विमान क्लबों का प्रोत्साहन देने के सम्बन्ध में कहा है। उन्होंने प्रशिक्षण के लिये हलके विमानों को बनाने के सम्बन्ध में भी कहा है जो सस्ते रहेंगे। लेकिन एच० टी-२ के समान कार्य कर सकेंगे।

माननीय सदस्य स्वयं इस बात को जानते हैं कि उनको प्रोत्साहन देने के सम्बन्ध में पर्याप्त कार्य किया जा रहा है। उन्होंने स्वयं अपने भाषण में यह कहा है कि भारत सरकार अन्य देशों की अपेक्षा इस सम्बन्ध में अधिक उदारता दिखा रही है।

अभी हाल में भारत के एयरो क्लब को पुनर्जीवित करने का कार्य किया गया है। एयरो क्लब का उद्देश्य भारत के लोगों में विमान चालन का उत्साह पैदा करना है। सरकार द्वारा इतनी

[श्री हुमायू कबीर]

सहायता पाने पर भी इस ओर लोगों में उत्साह की कमी का कारण यह है कि एयरो क्लब और ग्लाइडिंग क्लब उन्हें दिये गये अवसर का लाभ नहीं उठा सके हैं। हम एयरो क्लब को पुनर्जीवित करने का भरसक प्रयत्न कर रहे हैं और उसे शिक्षार्थी चालकों को लायसेंस देने का कार्य भी सौंपा गया है।

इस प्रकार एयरो क्लब व उड्डयन क्लब एक दूसरे के अधिक निकट आयेंगे। वर्षों पश्चात् उनमें यह निकट सम्पर्क स्थापित हो सका है। वस्तुतः माननीय सदस्य यह स्वीकार करेंगे कि इस सम्पर्क की स्थापना में मंत्रालय ने कुछ न कुछ प्रयत्न अवश्य किया है।

भारत सरकार द्वारा एक नीति सम्बन्धी संकल्प स्वीकार कर लिये जाने के कारण हलके विमानों के निर्माण की आज्ञा इस समय नहीं दी जा सकती है। यह सुझाव दिया गया है कि २००० पाँड से कम भार वाले विमानों को इस नीति सम्बन्धी संकल्प के अन्तर्गत न रखा जाय। यह सुझाव बहुत अच्छा है। यद्यपि मैं कल इस विभाग का प्रभार सौंप रहा हूँ, तथापि मैंने अर्सेनिक उड्डयन के महानिदेशक से कहा है कि वे इस मामले पर पुरजोर कार्यवाही करें।

जहां तक ग्लाइडिंग क्लबों का प्रश्न है, सरकार का यह अभिप्राय कदापि नहीं है कि उन्हें केवल सरकारी कार्यों के लिये सुरक्षित रखा जाय। मैंने देश की अनेक संस्थाओं से ग्लाइडिंग सीखने को कहा है। ग्लाइडिंग उड़ान से अधिक सस्ता है, अतः यदि विश्वविद्यालय ग्लाइडिंग सीखना प्रारम्भ करेंगे तो अधिक अच्छा होगा। इस प्रकार हम अधिक विमान चालक तैयार कर सकेंगे।

एक माननीय सदस्य ने यह प्रश्न पूछा कि पुराने डकोटा क्यों खरीदे गये जब कि केरल के माननीय सदस्य पुराने डकोटा विमान खरीदना चाहते हैं। वस्तुतः डकोटा आज पर्यन्त बने विमानों में सर्वोत्तम विमान हैं। अमेरिका और इंग्लैंड में आज भी उनका उपयोग किया जा रहा है। आज भी एक पुराने से पुराने डकोटा का मूल्य ५ लाख पये या अमेरिका में १०,००,००० डालर मिल जायेगा। वस्तुतः इसके मुकाबले का विमान ही नहीं बना है। यद्यपि गति और सुविधा की दृष्टि से अन्य विमान इससे अच्छे बने हैं, तथापि कार्यपालन में इसकी समता नहीं हो सकती है। मैंने पिछले ग्यारह महीनों में जितने भी विमान चालकों से बातचीत की सभी, ने यही कहा कि वे डकोटा विमानों में ही सब से संतुष्ट रहे।

कलकत्ता के माननीय सदस्य ने दमदम हवाई अड्डे और उसके विकास का भी जिक्र किया। हम इस हवाई अड्डे के महत्व से पूर्ण परिचित हैं। दमदम इस समय देश का सब से बड़ा अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है। पिछले दिनों कठिनाई यह रही कि बम्बई और दमदम का एक साथ विकास करने के लिये राशि उपलब्ध नहीं हो सकी। मंत्रालय इस मामले की तहकीकात कर रहा है और मेरे विचार से शीघ्र निर्णय किया जायेगा। अब यह विभाग ऐसे व्यक्ति के हाथों आ रहा है जो कभी निकम्मे नहीं बैठे रह सकते हैं और इसीलिये मैं आशा करता हूँ कि १९६० के पूर्व दमदम में जैट जहाजों के लिये रनवे तैयार हो जायेगी।

श्री सिंहासन सिंह ने गोरखपुर तक विमान सेवा जारी करने के सम्बन्ध में पूछा है। मैंने इस सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश की सरकार से पत्र-व्यवहार किया और मुख्य मंत्री को व्यक्तिगत पत्र भी भेजे। लेकिन कोई उत्साहजनक परिणाम अभी नहीं निकला है। अब गोरखपुर में भारत का प्रथम कृषि विद्यालय बन रहा है और उस नगर का औद्योगिक विकास भी होगा। अतः मुझे आशा है कि गोरखपुर शीघ्र ही भारत की विमान सेवा के मानचित्र में स्थान ग्रहण करेगा, लेकिन तब इसका निर्णय नये परिवहन और संचार मंत्री ही करेंगे।

अपने पद पर कार्य करने की इस अल्पावधि में माननीय सदस्यों से मुझे जो प्रोत्साहन मिला, उसके लिये मैं उनका कृतज्ञ हूँ। मैं उनके बहुमूल्य सुझावों और सहयोग के लिये उन्हें धन्यवाद देता हूँ।

प्रस्थान से पूर्व मैं इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन तथा एयर इंडिया इन्टरनेशनल के सभी अधिकारियों को धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने देश की ध्वज की शान देश तथा विदेशों में भी रखी है। मुझे आशा है कि भविष्य में भी वे अपने कार्यों से देश को गौरवान्वित करते रहेंगे।

श्री बजर्राज सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे यातायात के बाद सब से महत्वपूर्ण यातायात का विभाग सड़क का है। जब हम देखते हैं कि कुछ दिक्कतों के कारण रेलवे का विस्तार नहीं हो सकता है और उसके साथ ही साथ सड़कों का विस्तार भी नहीं किया जा सकता है, तो हम समझते हैं कि यह तथ्य हमारे देश की अर्थ-व्यवस्था के लिये बड़े दुर्भाग्य का विषय है। द्वितीय पंच-वर्षीय आयोजन में रेलवे के लिये जितना रुपया रखा गया है, सड़कों के संबंध में उसका एक चौथाई रुपया रखा गया है। लेकिन प्रश्न यह है कि जो थोड़ा बहुत रुपया रखा गया है, क्या वह वास्तव में उन सड़कों के लिये खर्च किया जा रहा है, जो कि हिन्दुस्तान की उस जनता के काम में आयें, जो कि पैदावार करती है, जो हिन्दुस्तान का विकास और उत्थान कर सकती है। मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे विधान में जो यह व्यवस्था रखी गयी कि कानून के द्वारा किसी सड़क को नेशनल हाईवे—राष्ट्रीय राजपथ—बनाया जाय, और केन्द्रीय सरकार को यह अधिकार-क्षेत्र दिया गया कि वह उस का विकास करे और रख-रखाव करे, उसको तो आपने वैकल्पिक विषय के तौर पर ले लिया। लेकिन जो दूसरी तरह की सड़कें हैं, उनके लिये कोई धनराशि न यहां से मिल सकती है और न प्रादेशिक सरकारों से। इसका नतीजा यह है कि उनका विकास नहीं हो पाता है। इस संबंध में चार तरह के विभाग खुले हुये हैं। राष्ट्रीय राजपथों की देख-भाल यहां की केन्द्रीय सरकार कर रही है। दूसरी तरह की सड़कों की देख-भाल प्रादेशिक सरकारें करती हैं। उसके बाद जिला बोर्ड की सड़कें हैं और फिर वे सड़कें हैं, जो वाकई हिन्दुस्तान से संबंध रखती हैं, जिनकी देख-भाल पंचायत करती हैं, जिन को दगड़ा कहा जाता है।

[श्री चे० रा० पट्टाभिरामन पोठासीन हुए]

वह मिट्टी की बनी होती है। जो बड़ी बड़ी सड़कें होती हैं, वे सीमेंट, तारकोल और कंक्रीट की बनी होती हैं। उनके बाद जो सड़कें आती हैं, वे तारकोल और कंकर बगैरह की बनी होती हैं, लेकिन जो हिन्दुस्तान की असली सड़कें हैं—जो सही हिन्दुस्तान की सड़कें हैं, वे मिट्टी की बनी होती हैं। और उन सड़कों से किस का संबंध होता है? हिन्दुस्तान की सही अर्थ-व्यवस्था का संबंध उनसे होता है। उन रास्तों से एक करोड़ बैलगाड़ियों पर माल ढोया जाता है। उन सड़कों पर कंकर और तारकोल नहीं डाला जाता है—सीमेंट का तो सवाल ही नहीं उठता। रेलवे में एक टन माल एक मील तक ढोने के लिये ११ पाई चार्ज किया जाता है, लेकिन गांवों में जो लोग इन कच्चे दगड़ों पर माल ढोते हैं, उनको एक मन माल मील भर ले जाने के लिये एक आना देना पड़ता है। इस तरह हम देखते हैं कि आप उद्योगपति को सुविधा देने के लिये रेलवे में उसका माल ११ पाई प्रति टन के हिसाब से ढोते हैं, जब कि हिन्दुस्तान का जो सही मायनों में उत्पादक है—कच्चे माल, गन्ने और अन्न का उत्पादक है, उसको एक मन माल के लिये एक आना देना पड़ता है। दोनों में तीस गुना फर्क है। जिन के पास पैसा है, जो निहित स्वार्थ वाले लोग हैं, उन को माल ढोने में, किसान को माल ढोने में जितना खर्च करना पड़ता है, उसका तीसवां हिस्सा खर्च करना पड़ता है। इस अवस्था में हिन्दुस्तान की पिछड़ी हुई अर्थ-व्यवस्था का विकास कैसे हो सकता है? आज की परिस्थितियों में कारखाने का मालिक अपने कारखाने और अपने माल का सही फायदा उठा सकता है, लेकिन किसान अपनी

[श्री ब्रजराज सिंह]

पैदावार का सही लाभ नहीं उठा सकता है। किसान को अपनी पैदावार को शहर में लाने के लिये बड़ा भाड़ा देना पड़ता है।

पंच-वर्षीय आयोजन में बैल-गाड़ी के विकास की ओर कुछ ध्यान आकर्षित हुआ। इस मंत्रालय की जो यातायात सलाहकार परिषद् है, वह बैल-गाड़ी के पहियों पर रबड़ टायर लगाने के लिये कुछ धन-राशि खर्च करेगी। उसने इस तरह की सलाह भी दी और सिफारिश भी की कि उस पर कुछ धनराशि खर्च की जाए। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या कोई धनराशि खर्च की गई है? क्या इस तरह का कोई प्रयत्न किया गया है जिससे कि बैल पर कम भार पड़े? क्या इस बात को सोचा गया है कि किस तरह से ज्यादा भार गाड़ी में ढोया जा सकता है? यह साफ है कि बैलगाड़ी १५-२० मन भार ढोती है। लेकिन रबड़ के टायर लगाये जायें तो वह ५० या ६० या ७० मन तक ढो सकती है। उसकी क्षमता चौगुनी हो सकती है। मैं चाहता हूँ आप इस तरफ भी ध्यान दें। अब तक आपका ध्यान इस तरफ नहीं गया है। सीमेंट से जो आपको साढ़े नौ करोड़ रुपये की आमदनी अतिरिक्त कर लगा करके हुई है, वह सड़कों के विकास में खर्च की जानी चाहिये, किसी दूसरे काम पर नहीं। गांव में जो लोग रहते हैं, उनके लिये सड़कें बनाने के लिये इस धनराशि को आप खर्च कर सकते हैं। अगर उस पर आप इस रुपये को खर्च नहीं कर सकते हैं, तो बैल गाड़ियों के पहियों पर रबड़ के टायर लगाने में आप इसको खर्च करें। आज हम देख रहे हैं कि गांवों में पशुधन का ह्रास हो रहा है, किसानों की आर्थिक अवस्था खराब हो रही है, आर्थिक दृष्टि से वे पिछड़े हुये हैं। इस पशु धन के ह्रास को रोकने और गांवों के लोगों का पिछड़ापन दूर करने के लिये तथा उनको कुछ फायदा पहुंचाने के लिये, अगर आप और किसी काम के लिये नहीं, तो कम से कम बैलों की खातिर जिनके नाम पर आपने गांवों में वोट लिये हैं, उसकी रक्षा की खातिर तो कम से कम आप साढ़े नौ करोड़ की धनराशि को गांवों की सड़कों पर खर्च कर सकते हैं, और आपको करनी चाहिये।

सिविल एवियेशन के विकास की आप बात करते हैं। आपने कहा है कि आप ४३ करोड़ इस आयोजन के दौरान में उस पर खर्च करना चाहते हैं। लेकिन मैं पूछता हूँ कि हवाई जहाजों से किन लोगों का फायदा होता है, कौन इनका उपयोग करते हैं? क्या आप बता सकते हैं कि क्या एक प्रतिशत लोग भी ऐसे हैं जो हवाई जहाजों का उपयोग कर सकते हैं? एक प्रतिशत के लिये आप ४३ करोड़ रुपया खर्च करते हैं, लेकिन ७०-७५ परसेंट लोगों के लिये जो कच्ची सड़कों पर चलते हैं, जो दगड़ों पर चलते हैं, जिनको अपने उत्पादन का उचित मूल्य नहीं मिलता है, आप खर्च करना नहीं चाहते हैं। उन पर आप ५० लाख रुपया भी खर्च करने को तैयार नहीं हैं। जब आप यातायात की बात करते हैं तो मैं चाहूंगा आप खास तौर पर बैल की तरफ ध्यान दें। आप न केवल राष्ट्रीय पथ बनाने में लगे रहें, न सिर्फ प्रादेशिक पथ बनाने में लगे रहें, बल्कि उन गांवों की तरफ भी बढ़ें जहां पर सड़कों की अत्यधिक आवश्यकता है।

यह आशा व्यक्त की गई है कि इस पंचवर्षीय योजना के खत्म होने तक कोई गांव ऐसा नहीं रहेगा जो किसी सड़क से पांच मील की दूरी पर पड़ता हो। मैं पूछता हूँ कि क्या इस तरह की आपकी आशा पूरी होगी? अगर यह पूरी नहीं होगी, तो उसको पूरा करने के लिये आप क्या कार्रवाई करने जा रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि हमारे जो पिछड़े हुये इलाके हैं, उनके लिये आप विशेष तौर से जांच पड़ताल करायें और पता लगवायें कि किस तरह की सड़कों की वहां आवश्यकता है और किस तरह से उन सड़कों को बनवाया जा सकता है। मैं जानता हूँ कि मुल्क के सामने इस समय आर्थिक संकट है। मैं यह भी जानता हूँ कि हम ज्यादा रुपया करों द्वारा एकत्र नहीं कर सकते हैं। लेकिन इसके लिये आप दूसरे तरीके अख्तियार कर सकते हैं। एक तरफ हम रेलों पर ६०० करोड़

रुपया खर्च करते हैं इस आयोजन के दौरान में, लेकिन दूसरी तरफ हम सड़कों पर बहुत कम खर्च कर रहे हैं। मैं चाहूंगा कि अगर आप अधिक रुपया सड़कों के लिये नहीं दे सकते हैं, तो आप उनके विकास के लिये और तरीके निकालें। पिछड़ी हुई अर्थ व्यवस्था के जो लोग हैं, जो देहाती लोग हैं, उनके लिये अगर आप और कुछ नहीं कर सकते तो उनको मैटीरियल दे दें, सिमिट दे दें, वे अपने श्रम के द्वारा मिट्टी डालने के लिये, सड़कें बनाने के लिये, तैयार हैं। आपकी रिपोर्ट में कहा गया है कि जितना केन्द्रीय सरकार धन देगी, प्रादेशिक सरकारें भी उतना ही धन देंगी और उतने ही धन का श्रम अगर गांव के लोग लगा सकें, तो हम सड़कें बनवायेंगे। मैं कहता हूँ कि इस तरह से हजारों मील लम्बी सड़कें बन सकती हैं इसी आयोजन के अन्तर्गत बशर्ते कि आप सही तरीके से चलें। लेकिन केवल रिपोर्ट लिख देने से ही काम नहीं चल सकता है। आप राष्ट्रीय पथ तथा राज् पथ बनायें, मैं इसके खिलाफ नहीं हूँ और न ही मैं इसके खिलाफ हूँ कि आप सिविल एवियेशन का विकास न करें। लेकिन हमें देखना यह चाहिये कि प्राथमिकता किन को देनी चाहिये, कौन सी वह चीज है जिससे हिन्दुस्तान की जनता को फायदा पहुंच सकता है, किससे हिन्दुस्तान के बहुमत को फायदा होता है। मैं निवेदन करूंगा कि मंत्रालय का ध्यान उन लोगों की ओर नहीं है जिनके वोटों से चुनकर वह इस मंत्रालय में आये हैं, बल्कि उन लोगों की तरफ है जिनके पैसे से उन्होंने वोट प्राप्त किये हैं। सड़कों का विकास तथा विस्तार इस बात को ध्यान में रख कर किया जाना चाहिये कि कौन से ऐसे क्षेत्र हैं जो पिछड़े हुये हैं, जो अविकसित हैं, ऐसे क्षेत्र का पहले विकास किया जाना चाहिये।

आप यह कह सकते हैं कि उन सड़कों पर हमारा अधिकार नहीं है, वे हमारे अधिकार क्षेत्र में नहीं आती हैं, केवल राजपथों पर हमारा अधिकार है, इस वास्ते हम ज्यादा नहीं कर सकते हैं। मैं निवेदन करूंगा कि विधान बनने के बाद आपने उसमें कोई परिवर्तन किये हैं, कई संशोधन किये हैं। क्या आप जहां पर हिन्दुस्तान की आम जनता का सवाल हो, उसमें परिवर्तन नहीं कर सकते हैं ?

जो मंत्री महोदय इस मंत्रालय का चार्ज लेने वाले हैं, उन्होंने बड़े प्रभावशाली भाषण में कहा है कि विभिन्न मंत्रालयों में समन्वय नहीं है, इसलिये खाद्य समस्या है, इसलिये खाद्य संकट है। इस मंत्रालय, केन्द्रीय सरकार, प्रादेशिक सरकारों और जिला स्तर पर जो हमारा शासन है, इन सब में समन्वय न होने के कारण सड़कों का विकास नहीं हो रहा है। इस वास्ते अगर आवश्यकता पड़े, इनके बीच आप समन्वय करें, विधान में यदि आवश्यक हो, तो संशोधन करें। यह देखा गया है कि जिन सड़कों को केन्द्रीय सरकार बनाना चाहती है उनको राज्य सरकारें नहीं चाहती और जिन को राज्य सरकार चाहती है उनको केन्द्रीय सरकार नहीं चाहती। इस चीज को देखते हुये १९५६ में एक नैशनल हाईवेज एक्ट बना था, इसका उद्देश्य यह था कि जिन सड़कों को आप बनाना चाहते हैं उनको बना सकें। उसमें यह व्यवस्था भी की गई है कि राज् पथों और राष्ट्रीय पथों को छोड़ कर यदि आप चाहें तो और सड़कों को भी ले सकते हैं। उन्हें नैशनल हाईवे करार दे सकते हैं। मैं चाहता हूँ अन्तर्राज्यीय महत्व की जो सड़कें हैं और कम से कम वे सड़कें जो आर्थिक महत्व की हैं, उनको बनाने की कृपा करें, जिससे एक राज्य के साथ दूसरे राज्य का संबंध स्थापित हो सके, जिससे जो कुछ प्रसी समस्यायें हैं, जो शांति और व्यवस्था से ताल्लुक रखती हैं, हल हो सकें। इस संदर्भ में राजस्थान और उत्तर प्रदेश को मिलाने वाली एक सड़क जो अन्तर्राज्यीय महत्व की सड़क है तथा जिसका आर्थिक महत्व भी है और खास तौर से हमारे राज् बहादुर जी भी उधर से ही आते हैं, बनाने का मैं सुझाव देना चाहता हूँ। यह सड़क मथुरा से होकर धौलपुर, राजाखेड़ा, शमसाबाद, फतहबाद, फीरोजाबाद होती हुई एटा तक बनाई जानी चाहिये। यह अन्तर्राज्यीय सड़क हो सकती है और इससे राजस्थान और उत्तर प्रदेश का सम्पर्क स्थापित हो सकता है। जब आप अन्तर्राज्यीय सड़क की बात करें तो आर्थिक महत्व की सड़क जो है, उसका भी आपको खयाल रखना होगा। इस सड़क के बन जाने से आपको दो राज्यों के आखिरी जिलों और राजस्थान की डकैत समस्या को हल करने

[श्री ब्रजराज सिंह]

में भी सहायता मिलेगी। आपको अवसर मिलेगा उसे हल करने का जिस पर आप आज लाखों करोड़ों रुपया खर्च कर रहे हैं और हजारों लोगों में असुरक्षा की भावना फैली हुई है।

सड़क विकास का आपका जो कार्यक्रम है उसमें क्रांतिकारी परिवर्तन लाने की आवश्यकता है। हमें यह देखना होगा कि कहां पर हम प्राथमिकता दें। हमें दिल्ली की सड़कों को ही अच्छा बनाने की तरफ ध्यान नहीं देना चाहिये। इसके साथ ही साथ हमें यह भी देखना चाहिये कि मुल्क के वे लोग जो उत्पादन करते हैं, जिन की कोशिशों से हिन्दुस्तान का विकास हो रहा है, उनकी तरफ भी हम ध्यान दें।

इसके बाद मैं पोस्ट्स एंड टेलीग्राफ के संबंध में कुछ कहना चाहूंगा। बिहार के एक माननीय सदस्य श्री नितिवारी ने पटना की बात कही है और कहा है कि शायद वहीं पर चिट्ठियों को जो प्राप्ति है वह देर से होता है। मैं आपका ध्यान लखनऊ की तरफ ले जाना चाहता हूं। कल ही समाचारपत्रों में एक समाचार छपा है जिसमें बताया गया है कि एक नवयुवक को दो स्थानों से नौकरी के लिये चिट्ठियां भेजी गईं जिनमें से एक रजिस्टर्ड थी। इस रजिस्टर्ड चिट्ठी में उसको इंटरव्यू के लिये आने के लिये कहा गया था। यह चिट्ठी उरो देर में मिली। अखबार में समाचार छपा है कि उस नवयुवक ने सरकार को नोटिस दिया है और ५००० का दावा किया है। इस तरह की जो अज्ञानता की बात अयोग्यता की बात होती है। उसको दूर करने की कोशिश की जानी चाहिये।

आप कहते हैं कि द्वितीय योजना में इस तरह से डाकखाने खुलेंगे जिससे कोई भी गांव जो है वह किसी डाकखाने से दो या तीन मील की दूरी पर न रहे। इसमें प्रगति लाने की जरूरत है और आवश्यकता इस बात की है कि ज्यादा डाकखाने खुलें, ताकि जो लोग आज इस सुविधा से वंचित हैं उनको यह सुविधा उपलब्ध हो सके।

इसके बाद डाकखानों में काम करने वाले कर्मचारियों की बात मैं कहना चाहता हूं। आज उनको विश्वास दिलाने की जरूरत है। आप कहते हैं कि श्रमिकों तथा सरकार में अच्छे संबंध होने चाहिये और कोई गड़बड़ी नहीं होनी चाहिये। पिछले दिनों हड़ताल हुई थी और कुछ आश्वासन दिये गये थे। मुझे लगता है कि उन आश्वासनों को पूरा नहीं किया गया है।

आपने डी० डी० जी० पेटिशंस को कायम किया, लेकिन मैं सूछना चाहता हूं कि क्या उससे वह उद्देश्य और वह मंशा पूरी होती है जिस उद्देश्य के लिये वह मुकर्रर किये गये हैं? वह आपके डिपार्टमेंट के आदमी हैं और इसलिये उनको निष्पक्ष नहीं कहा जा सकता है और इसलिये इस तरह की अपोलों की सुनवाई करने के लिये एक ऐसा निष्पक्ष आदमी होना चाहिये जिसका कि विभाग से कोई संबंध न हो।

अभी पिछले दिनों टूंडला में तीन आर० एम० एस० कर्मचारियों की रेल में हत्या कर दी गई और वह भी बहुत भयंकर तरीके से की गई। मैं मंत्री महोदय से उस संबंध में पूछना चाहता हूं कि उन मारे गये कर्मचारियों के जो आश्रित लोग और घरवाले हैं, उनको क्या कोई मुआविजा दिया गया है और अगर नहीं दिया गया है, तो क्या मंत्री महोदय के ध्यान में यह चोख है कि इसे दूसरे कर्मचारियों पर कैसा असर पड़ेगा और इसको लेकर उनमें असन्तोष और असुरक्षा का भावना पैदा होगी जो कि इस विभाग के सफल कार्य संचालन में बड़ी बाधक सिद्ध होगी। इस बात की बहुत जरूरत है कि आर० एम० एस० कर्मचारियों में सुरक्षा की भावना पैदा की जाय और जब वे ड्यूटी पर हों तो उनकी सुरक्षा का माफूल इंतजाम किया जाय और उसके लिये या तो पुलिस रक्खी जाय अथवा और कोई उपयुक्त व्यवस्था की जाय। ऐसा प्रबन्ध होने पर ही वे पूरे मन से और क्षमता के साथ अपना काम कर सकेंगे।

पर्यटन के संबंध में मैं एक शब्द जरूर कहना चाहूंगा। यह कहा गया है कि भारत में ऐसे स्थान जहां कि विदेशी पर्यटक आते हैं उनको ठीक से रक्खा जायगा और उनको अधिक आकर्षक और सुन्दर बनाया जायगा और पर्यटन के विकास के लिये सरकार की तरफ से मदद दी जायगी। इस संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि ताजमहल से अच्छी दूसरी दर्शनीय इमारत इस देश में कोई नहीं है और जो कोई भी विदेशी पर्यटक हमारे देश में पग रखता है वह ताजमहल देखने जरूर जाता है। मैं पूछना चाहता हूं कि ताजमहल देखने के लिये आगरे में आने वाले पर्यटकों की सुख सुविधा के लिये, वहां की सड़कों आदि को ठीक तौर पर रखने के लिये आपने कितना रुपया खर्च किया है? सरकार को तत्काल इस ओर ध्यान देना चाहिये और वहां पर पर्यटन के विकास को समुचित व्यवस्था करनी चाहिये।

इनलैंड वाटर के बारे में मेरा यह निवेदन है कि इस ओर सरकार को विशेष ध्यान देना चाहिये। दूसरे अन्य काम बाद में भी किये जा सकते हैं। लेकिन इनलैंड वाटर वेज का काम बहुत महत्वपूर्ण है और इसको सरकार को फोरन हाथ में लेना चाहिये। विधान में जहां पर यह व्यवस्था की गई है कि नेशनल हाईवेज ऐक्ट बना कर केन्द्रीय सरकार सड़कों को अपने चार्ज में ले सकती है, अपने अधिकार क्षेत्र में ले सकती है, उसी तौर पर आप विधान के अनुसार वाटर वेज में इसको व्यवस्था कर सकते हैं और उसके लिये कानून बनाया जाना चाहिये। मैं पूछना चाहता हूं कि इस संबंध में कानून बनाने के लिये क्या कोई व्यवस्था की गई है? क्या कोई इस तरीके को कार्यवाही की गई है जिससे कि आप कानून बनाकर इनलैंड वाटर वेज का विकास कर सकें और राष्ट्रीय जलमार्गों का विकास कर सकें। ऐसा करने से जो काम हम रेलों सड़कों आदि से पूरा नहीं कर सकते वह इससे कर सकेंगे। आप कहते हैं कि आपके पास पैसा नहीं है और इसलिये हवाई जहाजों से इसको पूरा नहीं कर सकेंगे और १ फी सदी से ज्यादा लोग इसका उपयोग नहीं कर सकेंगे। इसलिये मैं मंत्री महोदय से यह कहना चाहूंगा कि उनका ध्यान राष्ट्रीय जलमार्गों के विकास करने की ओर जाय। क्योंकि ऐसा करके ही हम जिस हिन्दुस्तान को बनाने का स्वप्न देखा करते हैं, वह साकार हो सकता है और बन सकता है।

श्री भक्त दर्शन (गढ़वाल) : सभापति महोदय इस सदन में कल से जो परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अनुदानों पर वाद-विवाद हो रहा है, उसमें मुझे कुछ बिंदाई का सा वातावरण मालूम होता है। क्योंकि मंत्री महोदय कल सुबह दूसरे मंत्रालय का कार्यभार सम्हालने वाले हैं और इस कारण यह विदाई समारम्भ सा मालूम होता है।

इस मंत्रालय को जब से इसकी स्थापना हुई भारत के बहुत बड़े बड़े लोगों ने इसके कार्यभार को सम्हाला है और उन सब के प्रति श्रद्धा प्रकट करते हुए भी मैं यहां पर केवल यह कहना चाहता हूं कि माननीय शास्त्री जी ने अपने चुम्बकीय व्यक्तित्व के द्वारा इस मंत्रालय में जो नई प्रगति लाई थी, जनता के साथ जो नया सम्पर्क स्थापित किया था और जनता में जो आत्म विश्वास की भावना पैदा की थी, वह अभूतपूर्व है और मुझे विश्वास है कि दूसरे मंत्रालय में जाकर भी अपनी उस कार्यशैली के द्वारा वे भारत की सेवा और भी महानतर ढंग से कर सकेंगे। श्री हुमायूँ कबीर का यहां पर अभी विदाई भाषण भी हो चुका। श्री हुमायूँ कबीर के सम्बन्ध में मैं केवल यह कहना चाहता हूं कि अपने १०, ११ महीने के कार्यकाल में नागरिक उड्डयन विभाग के सम्बन्ध में उन्होंने जितना अध्ययन कर लिया था और उसकी जितनी गहन जानकारी प्राप्त कर ली थी, वह अतुलनीय है। मुझे विश्वास है कि वे दूसरे मंत्रालय में जाकर इससे भी अधिक योग्यता और परिश्रम के साथ अपना कार्य करेंगे।

यहां पर हमारे नये मंत्री महोदय, श्री स० का० पाटिल, जो कि कल इस विभाग का कार्यभार सम्हालने वाले हैं, वे यहां पर इस समय मौजूद नहीं हैं, लेकिन हमें विश्वास है और मुझे तो कम से कम

[श्री भक्त दर्शन]

इसका आन्तरिक विश्वास है कि वे अपने अोजपूर्ण व्यक्तित्व के द्वारा इसके अन्दर नई स्फूर्ति लायेंगे। कल उन्होंने सिंचाई और बिजली मंत्रालय के सम्बन्ध में भाषण देते हुए जिस उत्साह, तेजी और कुशलता का परिचय दिया, मुझे आशा है कि उसी योग्यता और उत्साह के साथ वे इस मंत्रालय के कार्य को भी आगे बढ़ायेंगे।

सबसे बड़ी प्रसन्नता और संतोष की बात यह है कि श्री राज बहादुर जी जो कि हमारे सबसे बड़े अनुभवी मंत्री हैं, वे अभी तक इसमें विराजमान हैं। बहुत से मंत्री आये और चले गये, लेकिन ऐसा मालूम पड़ता है कि यह स्तम्भ के समान इसमें जमे रहेंगे और यह हैं भी उसके लिए बड़े योग्य, क्योंकि जो जहाजराती का विभाग इनके जिम्मे है वह बिना लंगर के नहीं चल सकता और वे इस विभाग के सबसे मजबूत लंगर मालूम पड़ते हैं। वे इस विभाग को बड़ी कुशलता से सम्हाले हुए हैं और वे इसके बेड़े को पार लिये जा रहे हैं। मुझे विश्वास है कि उनके अनुभव से लाभ उठाकर हमारे जो नये मंत्री महोदय इस विभाग का कार्यभार सम्हालने वाले हैं वे भली प्रकार से इस विभाग को चला सकेंगे।

समापति महोदय, पंडित द्वा० ना० तिवारी ने डाक विभाग के सम्बन्ध में पता नहीं शायद किन्हीं कारणों से दुःखी होकर यह सम्मति दी थी कि अब डाकखानों के विकास कार्य को रोक दिया जाय। अर्थात् डाकखानों की काफ़ी संख्या बढ़ाई जा चुकी है और अब उनका कंसालिडेशन किया जाय और एक्सपेंशन न किया जाय, यह शायद उनका मत है, लेकिन मैं उन से विपरीत सम्मति रखता हूँ। इस बात में मैं ज़रूर विश्वास रखता हूँ कि आज तक जितने डाकघर खुल चुके हैं उनका अच्छे तरीके से प्रबन्ध होना चाहिए और उनको उन्नत किया जाना चाहिए। लेकिन यह प्रगति आगे रुकनी नहीं चाहिए, यह मेरा मत है।

प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान हमारे देश में १९,७९२ नये डाकखाने खुले। दूसरी पंचवर्षीय योजना में २०,००० नये डाकखाने खोलने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। पर सन् १९५६-५७ में ३,६८७ नये डाकखाने खोले गये और सन् १९५७-५८ में यानी जो वर्ष बीत रहा है उसमें ३,१३१ डाकघर खोले गये हैं। मैं मंत्रालय से और मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर यह २०,००० डाकखानों का लक्ष्य हमें पूरा करना है तो कम से कम प्रति वर्ष ४,००० नये डाकखाने हमें ज़रूर खोलने चाहियें। पर जितने डाकखाने अब ठीक खोले गये हैं वे इस लक्ष्य से नीचे हैं और कम हैं। अतः मैं प्रार्थना करना चाहता हूँ कि अपनी गति में ज़रा और तेजी लाने की ज़रूरत है।

हमारे देश के अन्दर करीब ६,६६,००० गांव हैं। जिनमें कि काफी संख्या ऐसे गांवों की है जहां पर अभी प्रतिदिन या सप्ताह में दो बार भी डाक बंटने की व्यवस्था मौजूद नहीं है। विभाग के प्रतिवेदन के अनुसार ६,६६,००० गांवों में से २,०५,९५१ गांवों में प्रतिदिन डाक बांटी जाती है। १,४९,६०९ गांवों में सप्ताह में तीन बार डाक बंटती है। १,८०,३७९ गांवों में सप्ताह में दो बार डाक बंटती है। १,०७,३१० गांवों में सप्ताह में एक बार डाक बंटती है और २२,७२४ गांव इस देश के अन्दर अभी भी ऐसे हैं जहां कि एक सप्ताह से देरी में या एक महीने में जाकर डाक बंटती है। इसका मतलब यह है कि डाकघरों के विकास का हमारा कार्यक्रम जितनी तेजी के साथ चलना चाहिए था, वह नहीं चल रहा है और उसमें और तेजी लाने की ज़रूरत है।

दूसरी बात यह है कि कई दिनों से मैं यह सुन रहा हूँ कि डाकघरों के खोलने की जो शर्तें हैं उनको और उदार बनाने का मामला विचाराधीन है, और उसके लिए एक समिति भी नियुक्त की

गई है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इसकी रिपोर्ट जल्दी आनी चाहिए ताकि इस कार्य को और तेजी के साथ आगे बढ़ाया जा सके।

मैं पंडित द्वा० ना० तिवारी की इस सम्मति से बहुत कुछ सहमत हूँ कि यद्यपि हमारे वहाँ डाकघरों की काफी संख्या बढ़ गई है, परन्तु गांवों के अन्दर उन डाकघरों की व्यवस्था संतोषजनक नहीं है। कुछ दिनों पहले मैंने इस सम्बन्ध में एक प्रश्न भी किया था। मेरे जिले के अन्दर लाखों रुपये के मनीआर्डर २, २ और ३, ३ महीने से रुके पड़े थे और उनका पेमेंट नहीं हुआ था। मैं मंत्री महोदय का आभारी हूँ कि उन्होंने उस ओर ध्यान दिया और उत्तर प्रदेश के पोस्ट मास्टर जनरल ने उसमें विशेष दिलचस्पी दिखाई, जिसके परिणामस्वरूप बहुत सारे पुराने मनीआर्डर बांटे जा चुके हैं और उस सम्बन्ध में जो नये आदेश दिये गये हैं वे बड़े संतोषजनक हैं।

मुझे डाकघरों के सम्बन्ध में दो सुझाव देने हैं। एक कारण तो मेरी समझ में मेल ओवरसियर्स की वहाँ पर कमी है जिसके कि कारण रुपया पहुंचने की व्यवस्था ठीक नहीं हो पाती है। इसलिए मेरा सुझाव है कि वहाँ पर मेल ओवरसियर्स बढ़ाये जायें। दूसरा सुझाव मेरा यह है कि शाखा डाकघरों को विभागीय बनाया जाय। सब आफ्रिसेज के बनाने के बारे में बहुत धीमेपन से विचार किया जा रहा है। इस रिपोर्ट के अनुसार २६६ छोटे डाकखानों में से केवल उत्तर प्रदेश में १६ को अपग्रेड किया गया है। मैं इस सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूँ कि ३०, ३०, ५०, ५० और ६०-६० वर्षों से यह शाखा डाकघर कार्य कर रहे हैं और उनका कार्य बड़ा संतोषजनक है, और इसलिए उनको विभागीय पोस्ट आफ्रिसेज बना देना चाहिए। इस सम्बन्ध में दूसरी बात जो बहुत जरूरी है, यह है कि उनको विभागीय डाकघर बनाया जाय, क्योंकि हमें पंच वर्षीय योजना की सफलता के लिये अपने आन्तरिक साधनों पर निर्भर रहना पड़ता है। अगर हम उन को विभागीय डाकघर बना दें तो लोग वहाँ पर सेविंग्स बैंक में अपने एकाउंट खोल सकते हैं और उन में करोड़ों रुपये जमा हो कर हमारी योजना की सफलता में सहयोग दे सकते हैं।

मुझे बड़ी प्रसन्नता है और जैसा कि कल भी हमारे मद्रास के एक सदस्य ने अतिरिक्त विभागीय डाकघरों के कर्मचारियों के संबन्ध में प्रकाश डालते हुए कहा था कि एक कमेटी जिस के श्री राजन एकमात्र सदस्य हैं, जांच पड़ताल कर रही है। यह बड़ी संतोषजनक बात है। लेकिन इस के बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि यह काम जरा धीमे से हो रहा है। हमें बताया गया था कि तीन महीने में रिपोर्ट मिल जायेगी। अब कहा जा रहा है कि छः महीनों में मिल जायेगी, और जिस तरह से मंत्रिमंडल में परिवर्तन हो रहा है, हो सकता है कि कुछ महीने और लग जायें। इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो हमारे अतिरिक्त विभागीय कर्मचारी हैं उन के बारे में एक गलतफहमी है। विभागीय अधिकारियों के दिमाग में यह है कि वे पार्ट टाइम ही काम करते हैं। परन्तु उन को दिन भर लटके रहना पड़ता है। वे दूसरा काम नहीं कर सकते। उन के लिये तो इतवार की भी छुट्टी नहीं है और इतने कम रुपये में जनता की सेवा का काम हम उन से ले रहे हैं। उन को पूरा पुरस्कार न दे कर हम कहते हैं कि वे थोड़ा काम करते हैं। इस तरह से कहना उन के जले पर नमक छिड़कने के बराबर है। अभी हाल में जो अन्तरिम सहायता दी गई उस में उन को केवल २ रु० दिये गये। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जब उन का वेतन भी कम था, तो उस कमी की पूर्ति करने के लिये उन को औरों के मुकाबिले में ज्यादा इन्टेरिम रिलीफ मिलना चाहिये था, तो उन को केवल २ रु० दिये गये हैं। यह बात अभी कमेटी के विचाराधीन है और मुझे आशा है कि रिपोर्ट जल्दी आ जायेगी और तब सदस्यों को उस पर बोलने का मौका मिलेगा।

सब से बड़ी प्रसन्नता की बात यह है कि सन् १९४३ में सारे देश में सड़कों के निर्माण के लिये जो नागपुर योजना बनाई गई थी, उस में संशोधन करने के लिये चीफ इंजीनियर्स की एक

[श्री भक्त दर्शन]

कमेटी बनाई गई। यह बहुत सन्तोष की बात है। अभी मुझ से पहले श्री मसानी ने इस पर प्रकाश डाला है, और भी कुछ सदस्यों ने कहा है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस में अब देरी की गुंजाइश नहीं है। हमारे देश में अभी राज्यों का निर्माण हुआ है, पुनर्गठन किया गया। कई इलाके पिछड़े हुए हैं, कई नदियों पर अभी तक पुल नहीं बन पाये हैं। बीसवीं शताब्दी के अन्दर अभी तक मैं अपने जिले की गाथायें सुनाऊँ। लोग रस्सी के झूलों पर लटक कर नदियों के पार जाते हैं। एक तरह से मृत्यु के साथ खेलते हुए उन को पार जाना पड़ता है। कई दुर्घटनायें होती रहती हैं। स्वराज्य के दस या ग्यारह वर्षों के बाद भी इस तरह की चीजें हमारे देश में हों और उन के लिये मैं कलंकपूर्ण शब्द कहूँ, तो मंत्री महोदय बुरा नहीं मानेंगे। कलंकपूर्ण शब्द तो कम से कम है। इस देश के अन्दर इतनी प्रगति होने पर भी यदि लोगों को रस्सी के झूलों पर लटक कर जाना पड़े और अपनी जान से खेलना पड़े, तो यह कलंक से कम नहीं है। इस सम्बन्ध में मैं यह सुझाव दूंगा कि जब इस योजना में संशोधन किया जा रहा है.....

सभापति महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो गया।

श्री भक्त दर्शन : मुझे १५ मिनट तो मिलेंगे ?

सभापति महोदय : दो मिनट।

श्री भक्त दर्शन : मुझ से पहले तो लोग २०, २० और २५, २५ मिनट तक बोल चुके हैं। मैं इस सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूँ कि जब सड़कों के विकास का प्रश्न विचारार्थ है, तो उस के अन्दर इन इलाकों का खास ध्यान रखने की जरूरत है। जहां पर कि रेलवे लाइनें नहीं बन सकतीं, जहां हवाई जहाज के अड्डे नहीं बन सकते, वहां मोटर की सड़कें ही स्वाराज्य का वरदान मालूम होती हैं। इसलिये इस का खयाल रखने की जरूरत है।

हमारे मंत्री महोदय ने घोषणा की थी कि हमारे देश में राष्ट्रीय राजपथ जो हैं, उन की लम्बाई कुल १३ हजार ८०० मील है। शायद उन को १५ हजार किया जाने वाला है। इस १२०० के अन्तर्गत मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि जब पिछड़ी १३ अगस्त, १९५६ को राष्ट्रीय राजपथ विधेयक पर बहस हो रही थी, उस समय मैंने निवेदन किया था, श्री अलगेशन उस समय इस विभाग में डिप्टी मिनिस्टर थे, मैंने कहा था कि दिल्ली से हरिद्वार होते हुए बड़ौनाथ की जो सड़क है उस को राष्ट्रीय जनमार्गों की सूची में सम्मिलित होना चाहिये। उन्होंने इस के बारे में स्पष्ट शब्दों में आश्वासन दिया था कि इस समय तो यू० पी० सरकार को इस के लिये खास तौर से सहायता दे रहे हैं, जब नई सड़कों को जोड़ने का समय आयेगा तो हम इस पर विचार करेंगे। यह आश्वासन दिया था। मैं आशा करता हूँ कि मंत्रिमंडल बदलने के साथ आश्वासन नहीं बदला करेंगे और उन पर दृढ़ता से अमल होगा और जब यह नई सूची बनेगी, उस के अन्दर इस सड़क को जरूर सम्मिलित किया जायेगा।

दूसरी बात सड़कों के सम्बन्ध में मुझे यह कहनी है, जैसा श्री ब्रजराज सिंह ने भी कहा कि अन्तर्राज्यीय और अन्तर्राष्ट्रीय महत्व की सड़कों के लिये उत्तर प्रदेश की सरकार को और दूसरी सरकारों को केन्द्रीय सरकार काफ़ी सहायता देती है। मैं इसके लिये अनुग्रहीत हूँ, लेकिन रुपया देने में थोड़ा कंजूसी का जा रही है, यह मुझे बताया गया। मेरे पास ७ मार्च का लिखा हुआ उत्तर प्रदेश के डिप्टी सेक्रेटरी का पत्र आया कि मोहन-उमेलान-बैजरो सड़क के लिये ४ लाख ६० की मांग की गई और बड़ी मुश्किल से १ लाख ७७ हजार ६० दिये गये। मैं स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूँ कि जितना रुपया बजट में हो, उतना रुपया भी राज्य सरकारों को न दिया

जाय, यह कोई अधिक प्रशंसनीय बात नहीं है। मैं आशा करता हूँ कि जितना रुपया स्वीकृत हुआ, जो बजट के अन्दर है, और राज्य सरकारें जिस गति से इस काम को आगे बढ़ाना चाहती हैं, उस में रुपये की कमी नहीं आने दी जायेगी।

मैं केवल एक ही बात और कहना चाहता हूँ। बड़ी प्रसन्नता की बात है कि पर्यटन विभाग का विकास करने के लिये एक डाइरेक्टर जनरल की नियुक्ति की गई। जो डाइरेक्टर जनरल उस पद के लिये नियुक्त किये गये हैं, वे अपने विषय के बड़े विशेषज्ञ हैं। उन्होंने विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने में बड़ा प्रशंसनीय कार्य किया है। हमें विदेशी मुद्रा की उपलब्धि के लिये ही नहीं, बल्कि जो हमारे देश का पर्यटन उद्योग है, टूरिज्म है, उस के द्वारा हम देश के एक दूसरे भागों को समझने में काफी नजदीक आ सकते हैं और सारे भारत को बलवान बना सकते हैं। इस सम्बन्ध में दो, तीन छोटे छोटे सुझाव मुझे देने हैं। एक तो यह है कि हमारी पंचवर्षीय योजना में केन्द्रीय सरकार द्वारा २ करोड़ रुपये खर्च होने हैं। इस २ करोड़ रु० में से पहले दो वर्षों में अब तक कुल ८ लाख रु० ही खर्च हो पाया है, और इस वर्ष के बजट में, जहां तक मुझे मालूम है, शायद १७ लाख रु० रक्खे जा रहे हैं। लेकिन मुझे विश्वास नहीं है कि यह रुपये पूरी तरह से खर्च होंगे। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पंचवर्षीय योजना के अन्दर जितना रुपया इस के लिये रक्खा गया है, उस का तेजी से उपयोग किया जाना चाहिये, ताकि इस के द्वारा हम केवल विदेशी लोगों को ही अधिक संख्या में न निमंत्रित कर सकें, बल्कि भारत के अन्दर भी इस उद्योग का विकास कर सकें। जो टूरिस्ट ऐडवाइजरी कमेटी और केन्द्र के अन्दर जो टूरिज्म डेवेलपमेंट कौन्सिल बनाई जा रही है, उस में अभी तक संसद् सदस्यों का कोई प्रतिनिधित्व नहीं है। खास कर जो संसद् सदस्य इस में दिलचस्पी रखते हैं, और जो उन इलाकों के रहने वाले हैं, जो चाहते हैं कि इस पर्यटन उद्योग का विकास हो, इन में उनको प्रतिनिधित्व मिलना चाहिये।

अन्त में एक बात और कहना चाहता हूँ। गवर्नमेंट सारा रुपया और सारी ताकत कश्मीर पर खर्च कर रही है। मुझे कश्मीर के प्रति कोई शिकायत नहीं है, कश्मीर हमारे मुकुट का हीरा है, हमारे सिर के ऊपर जो मुकुट है, कश्मीर उस में हीरे के समान है, उस का हमें खयाल करना ही चाहिये। अन्तर्राष्ट्रीय कारणों से भी हमें वहां ज्यादा रुपया खर्च करना चाहिये, लेकिन अगर आंकड़ों को देखा जाय तो सारे देश के पर्यटन उद्योग के विकास के लिये जो करोब ३ करोड़ रु० रक्खे गये हैं, उस में से १ करोड़ रु० अकेले कश्मीर पर खर्च किये जायेंगे। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि और भी रुपया खर्च किया जाना चाहिए, लेकिन जितनी और जगहें हैं, उन को इस से वंचित नहीं रखना चाहिये। माननीय मंत्री महोदय कई बार मसूरी जा चुके हैं। मसूरी पर्वतीय स्थलों की रानी कहलाती थी, क्वीन आफ दि हिल स्टेशन्स, क्योंकि अब उस की विधवा जैसी हालत हो गई है। माननीय मंत्री महोदय के रहते हुए उस की विधवा जैसी दशा है। मैं तो निवेदन करूंगा कि जो केन्द्रीय हिमालय है, जहां हमारे सभापति महोदय भी कई बार जा चुके हैं, बद्रोनाथ का इलाका है, उस का गुणगान करने का जरूरत नहीं है। हर साल १ लाख यात्री भारत के कोने कोने से वहां आते हैं। उस का समष्टि रूप देखना है तो वह बद्रोनाथ की यात्रा में देखने को मिलेगा। आदिगुरु शंकराचार्य से ले कर हमारे माननीय सभापति महोदय तक वहां हो आये और वे वहां के सौंदर्य, वहां के धार्मिक आकर्षण से, वहां की पवित्रता से परिचित हैं। वहां लाखों यात्री जाते हैं, मन्दिर की आमदनी भी होती है, उत्तर प्रदेश सरकार की भी आमदनी होती है, लेकिन वहां यात्रियों के रहने और उन के टिकने की व्यवस्था सन्तोषजनक नहीं है। दो वर्षों पहले जब श्री अलगेशन वहां गये थे तो उन्होंने वचन दिया था और उन की कृपाओं के कारण शायद १० लाख रु० की एक योजना रक्खी गई थी। लेकिन पता नहीं शायद उत्तर प्रदेश सरकार का दोष है या यहां की ही

[श्री भक्त दर्शन]

कमी है, न वहां रेस्ट हाउसेज ही बन पाये हैं और न व्यवस्था ही हो पाई है। इसलिये कश्मीर पर ध्यान दिया जाय, कश्मीर पर और रुपया खर्च किया जाय, लेकिन जनाब ! और इलाकों को न भूल जाइये ।

श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : मैं कहना चाहता हूँ कि मसूरी विधवा नशों हुई, डलहौजी विधवा हो गई है ।

श्री भक्त दर्शन : डलहौजी कैसे विधवा हो सकती है, वह तो पुल्लिंग शब्द है ।

श्री हेम बरुआ (गौहाटी) : १९५८-५९ के आयव्ययक में २.३४ करोड़ की बचत है । इस से यह प्रकट हुआ कि डाक तार विभाग लाभदायक विभाग है, परन्तु इसका आयव्ययक, रेलवे आयव्ययक की भांति सामान्य आयव्ययक से अलग नहीं रखा जाता । लोक कल्याण की दृष्टि से रेलवे और डाक तार विभाग एक ही स्तर पर आते हैं । दोनों की जिम्मेदारियां भी लगभग समान ही हैं । मेरा सुझाव है कि इसका आयव्ययक भी रेलवे की ही भांति अलग होना चाहिए । रेलवे बोर्ड की तरह एक डाक-तार बोर्ड होना चाहिए, जिसका सम्बन्ध परिवहन तथा संचार मंत्रालय से हो ।

श्रम विधानों का उल्लेख करते हुये मुझे सरकार को दूसरे वेतन आयोग की नियुक्ति के लिए बधाई देनी है । काफी शोर होने के बाद अन्त में सरकार ने कर्मचारियों की बात मान ही ली । आसाम के कर्मचारियों को आसाम मुआवजा भत्ता देने पर भी मैं सरकार को मुबारकबाद देता हूँ । इस सम्बन्ध में भी कर्मचारी काफी देर से आन्दोलन कर रहे थे ।

हड़ताल के डर से सरकार ने ९ अगस्त, १९५७ को दो काले विधान प्रस्तुत किये । एक 'अत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक' है और दूसरा 'सरकारी कर्मचारी सेवा आचरण नियमों में संशोधन' है । इन आचरण नियमों के संशोधन में यहां तक कर दिया गया है कि कोई सरकारी कर्मचारी किसी प्रदर्शन में भाग नहीं लेगा और इस प्रकार के किसी कर्मचारी संघ का सदस्य नहीं होगा जिसे, बनने के छः महीने बाद तक, सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त न हो सकी हो । मान्यता तो सरकार की कृपा पर ही मिलती है और वह जितना समय चाहे इस में लगा सकती है । परन्तु प्रदर्शनों इत्यादि में भाग लेना, जलूस इत्यादि में सम्मिलित होना, तथा बिल्ले इत्यादि लगाना, इन सब पर रोक तो संविधान द्वारा स्वोक्त नागरिक अधिकारों के विरुद्ध है ।

पत्तन और गोदी कर्मचारियों के सम्बन्ध में चौधरी आयोग ने इन लोगों के हालात को सुधारने के लिये कुछ सिफारिशें प्रस्तुत की थीं । यह कर्मचारी काफी देर से इसके लिए आन्दोलन कर रहे थे । प्रत्येक पत्तन पर उनकी कुछ स्थानाय प्रकार की मांगें थीं । वे उन मांगों के लिए पंच फैसले के लिए भी तैयार थे । परन्तु सरकार ने कुछ नहीं किया । अब उन्हें हड़ताल का नोटिस देना पड़ रहा है । ७ मई को हड़ताल का नोटिस दिया जायेगा और २२ मई को हड़ताल आरम्भ हो जायेगी । सरकार का कहना है कि द्वितीय वेतन आयोग नियुक्त कर दिया गया है, इसलिये चौधरी आयोग की सिफारिशों को कार्यान्वित करने की कोई आवश्यकता नहीं है । इसका कारण शायद यह है कि चौधरी आयोग की सिफारिशें काफी सीमा तक कर्मचारियों के पक्ष में हैं ।

असैनिक उड्डयन में हुई हानियों को मंत्री महोदय ने स्वीकार किया है और साथ ही उन्होंने इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के अधिकारियों की प्रशंसा की है । मैंने श्री हुमायूं कबीर को कुछ अनियमिततायें बताई थीं, परन्तु उन्होंने कुछ उत्तर नहीं दिया ; श्री लाल बहादुर शास्त्री को अपने उत्तर में उन पर प्रकाश डालना चाहिए । वैसे तो बचत आन्दोलन

चल रहा है किन्तु अनेक अधिकारियों को भारी वेतन दिये जा रहे हैं और नये पदों का निर्माण भी हो रहा है। छोटे कर्मचारियों को वेतन वृद्धि से वंचित किया जा रहा है। इसी बचत के काल में जन सम्पर्क विभाग खोला गया और उसमें लड़कियां भर्ती की गयीं। अब उन्हें यात्रियों की सुविधा के लिए हवाई अड्डे पर भेज दिया गया है। साहित्य और प्रचार में भी रुपया नष्ट किया जा रहा है।

वायु परिवहन परिषद् से निगम की वित्तीय कठिनाइयों की छानबीन करने के लिए कहा गया। इस परिषद् ने किराये-भाड़े की दर बढ़ाने की सिफारिशें की हैं। परन्तु इसे कार्यान्वित किये जाने से पूर्व निगम प्रशासन संचालन की पूरी जांच पड़ताल होनी चाहिए, अन्यथा दर वृद्धि का कोई औचित्य सिद्ध नहीं हो सकता। यह भी देख लिया जाना चाहिए कि लम्बी यात्रा वालों को अधिक आराम व सुविधा देकर भी किराया कम और छोटी यात्रा के लिए, कोई सुविधा के न होने पर भी किराया अधिक। इस सम्बन्ध में रिपोर्ट में भी मतभेद प्रकट किया गया है।

१९५७ में ३६ प्रमुख विमान दुर्घटनायें हुईं। इनका एक कारण तो यह है कि हमारे यहां चालक बहुत प्रशिक्षित नहीं हैं। निगम के २९० चालकों में से केवल ४९ ऐसे हैं जिनके पास द्वितीय श्रेणी का लाइसेन्स है। इसके साथ ही चालकों को अधिक आराम, छुट्टी और अन्य सुविधायें उपलब्ध होनी चाहिए।

अब मैं अन्तरिक जल परिवहन की ओर आता हूं। बिहार में ब्रिटिश नौवहन समवाय अपना कार्य समाप्त कर रहा है। इससे काफी कठिनाई होगी। बिहार सरकार ने इस मामले की जांच करने के लिए मित्रा समिति नियुक्त की है। उसका मत है कि यह सेवा बड़ी आवश्यक है और यह व्यवस्था की गयी कि इस सेवा को जैसे-तैसे एक वर्ष के लिए चलाया जाये। यही बात आसाम में हुई, संयुक्त स्टीमर समवाय ने भी काम बन्द करने की धमकी दे दी है। उनका कहना है कि वे घाटे में चल रहे हैं, परन्तु जानकार लोगों को पता है कि वह काफी लाभ कमा रहे हैं। और यह सब इस लिए किया जा रहा है ताकि कर्मचारियों को सुविधायें न दी जायें। यह वह जानते हैं कि सरकार इस समय ऐसे वातावरण में है कि वह इस दिशा में राष्ट्रीयकरण की नीति नहीं अपना सकती। मेरी प्रार्थना है कि मंत्री महोदय को इन सारे मामलों की जांच करवानी चाहिए।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

†श्री राज बहादुर : इस समय मेरी स्थिति कुछ अजीब सी हो रही है। मैं गत छः सात वर्ष से संचार मंत्रालय से सम्बन्धित हूं। वरिष्ठ साथी जो प्रतिदिन के कामों में मेरा पर्य प्रदर्शन करते थे और स्फूर्ति देते थे दूसरे मंत्रालय में जा रहे हैं। साथ ही प्रसन्नता है कि अन्य मंत्री जो इस मंत्रालय के कार्य भार को संभालने आ रहे हैं, वह भी उतने ही योग्य और उदार हैं।

सबसे पहले मैं सड़क परिवहन की बात लूंगा। गत वर्ष समय के अभाव के कारण हम इस विषय पर कोई चर्चा नहीं कर सके थे। मैं नहीं चाहता कि वही बात पुनः हो। इस सम्बन्ध में विदेशों से तुलना की गयी है और कहा गया है कि हम बहुत पीछे हैं। यह बात तो सब को मालूम है कि हम पीछे हैं। परन्तु यह भी सर्वविदित है कि वैज्ञानिक युग के आने से पूर्व हम किसी बात में किसी से कम नहीं थे।

[श्री राज बहादुर]

हम जानते हैं कि वैदिक काल में भी हमारे देश में सड़कें थी और पुरातत्व सम्बन्धी खुदाईयों में इसके प्रमाण मिले हैं। ई० सन् से २५०० वर्ष पूर्व भी हमारे देश में सड़कें थीं गुप्त काल में उत्तर-पश्चिमी भारत और दक्षिण पश्चिमी भारत को मिलाने वाली लम्बी लम्बी सड़कें थीं। उस समय हम किसी से पीछे नहीं थे। परन्तु स्टीम इंजिनों और रेलवे के अविष्कार के बाद हम दूसरे देशों से कुछ पीछे रह गये हैं। यह भी मानना ही पड़ेगा कि हमारी सामाजिक और राजनैतिक स्थिति भी सड़कों के विकास में बाधा बनती रही। रेलवे के विकास और समृद्धि में विदेशी शासकों का निहित हित था। वह तो यह चाहते थे कि रेलवे में उन्होंने विनियोजन किया है उससे उन्हें शीघ्र ही अच्छा नफा प्राप्त हो। यही कारण है कि वर्ग मील के हिसाब से, अथवा प्रति लाख जनसंख्या के हिसाब से, व अन्य आधारों पर भी हम इस मामले में बहुत पीछे रह गये।

परन्तु स्वतन्त्रता के बाद इन वर्षों में हमने क्या किया है ? इस दिशा में नागपुर योजना तो बहुत ही महत्वपूर्ण बात है, जिसका सदन में कई बार उल्लेख चुका हो यह योजना १९४३ में बनी। इससे पूर्व १९१३-१४ में हमारे देश में ५०,००० मील पक्की सड़कें और १,१९,००० मील कच्ची सड़कें थीं। परन्तु नागपुर योजना के अन्तर्गत लक्ष्य क्रमशः १,२३,००० मील पक्की सड़कों का और २०,८०,०० मील कच्ची सड़कों का रखा गया। परन्तु प्रथम योजना के अन्त में स्थिति क्या थी ? हमारे पास ८८,००० मील पक्की सड़कें और १,३२,००० मील कच्ची उड़कें थीं। यह अन्तर स्पष्ट है। १९१३-१४ से १९४३ तक के ३० वर्ष में ३८,००० मील पक्की सड़कों की वृद्धि हो गयी। कच्ची सड़कों के मामले में विकास कार्य कुछ कम रहा और इस दिशा में वृद्धि केवल १३,००० मील ही की हुई।

प्रथम पंच वर्षीय योजना में इस सम्बन्ध में सराहनीय प्रगति हुई। स्वतन्त्रता के आठ वर्ष बाद प्रथम योजना काल समाप्त हुआ। उस समय हमारे यहां १,२१,००० मील पक्की सड़कें और १,९५,००० मील कच्ची सड़कें थीं। जो सफलता तीस वर्षों में प्राप्त नहीं हुई वह इस योजना काल में प्राप्त हो गयी। इसलिये यह नहीं कहा जा सकता कि स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात हमने कुछ प्रगति नहीं की, पर इसे महत्वपूर्ण प्रगति नहीं कहा जा सकता। ध्यान रहे कि यह प्रगति ऐसी आवस्था में हुई है जबकि कई रुकावटें और वित्तीय कठिनाइयां हमारे मार्ग में थीं। हमें विभिन्न विकास योजनाओं के लिए समान वित्तीय व्यवस्थाओं का प्रबन्ध करना ही होगा।

मैं कुछ मनोरञ्जक आंकड़े माननीय सदस्यों के समक्ष रखना चाहता हूं। यदि हम चाहते हैं कि प्रत्येक गांव पक्की सड़क की तीन मील की परिधि में हो जाय, तो १-४-६१ तक की लम्बी योजना के अन्तर्गत १३,८०० मील राष्ट्रीय राजपथों का ३५,००० मील राज्य मार्गों का ७८,३०० मील जिला बोर्ड की सड़कों का और १,५६,७०० मील अन्य सड़कों का निर्माण आवश्यक है। यह कुल योग ३,७९,००० मील होता है। परन्तु राज्यों के इंजीनिरों के सम्मेलन ने जो नई योजना बनाई है, उसमें राष्ट्रीय जन पथों के लिए २५,००० मील, राज्यमार्गों के लिए १,०२,००० मील, प्रमुख जिला बोर्डों के लिए २,००,००० मील और कच्ची सड़कों को साथ मिला कर (२,६७,००० मील) रखा गया है। इस थोड़ी सी प्रगति पर ४,५८१ करोड़ रुपये का व्यय होगा। इसके अनुसार प्रत्येक वर्गमील क्षेत्र में आध मील सड़क होगी। परन्तु हमें इस बात का ध्यान रखना है कि यदि हम इतनी उन्नति करना चाहते हैं तो हमें ४,५८१ करोड़ रु० का खर्च भी करना पड़ेगा।

फिर इन सड़कों की देखभाल और अन्य मामलों पर भी खर्चा होगा। इसलिए यह स्पष्ट है कि यदि हम अधिक प्रगति नहीं कर सके तो हमारा कोई दोष नहीं, हालात ही ऐसे थे कि हम अपनी इच्छानुसार प्रगति नहीं कर सके। हम उन हालात पर काबू पाने का पूरा प्रयत्न कर रहे हैं। इस बात का श्रेय सड़क इंजीनियरों तथा योजना बनाने वालों की योग्यता को ही है कि हम थोड़े ही समय में काफी महत्वपूर्ण प्रगति कर सके हैं। मैं अधिक विस्तार से तथ्य और आंकड़े नहीं प्रस्तुत करना चाहता।

पुलों के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि १९४६ में तथा योजना के आरम्भ में १४७ नदियों पर पुल नहीं थे। प्रथम योजना में ३३ पुल बना लिये गये। बाकी ११४ में से ६० के द्वितीय योजना में पूरे हो जाने की पूरी आशा है। ५४ तीसरी योजना के लिए रह जायेंगे। १९५६-५७ में १३ पर काम आरम्भ किया गया और इसी काल में सात बन कर पूर्ण हुये। १९५७-५८ में छः पर काम आरम्भ किया गया और इसी काल में पांच बन कर तैयार हुये। पुलों में हम छोटे बड़े दोनों तरह के पुलों को ले सकते हैं। पुल निर्माण के नवीनतम तरीके के अनुसार जो पुल "प्री-स्ट्रेस्ड" कंकरीट से बनाये जाते हैं वे सब से अच्छे होते हैं। उनके बहुत से लाभ होते हैं। मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता परन्तु उनके लिए बहुत उच्च कोटि का इस्पात काफी मात्रा में अपेक्षित होता है। हम यहां उसका निर्माण नहीं करते बल्कि उसे प्राप्त करने के लिए हमें विदेशी विनिमय पर आश्रित रहना पड़ता है। इसकी उपलब्धि भी इस मार्ग की सब से बड़ी कठिनाई है। इसके बावजूद भी यह आशा है कि द्वितीय योजना के अन्त तक महत्वपूर्ण और प्रमुख नदियों पर पुल निर्माण का कार्य आरम्भ हो जायेगा। केवल दो महत्वपूर्ण पुल बाकी बच जायेंगे—एक फर्रुख नगर के पास गंगा पर और दूसरा गौहाटी के निकट ब्रह्मपुत्र पर। गौहाटी के पुल के लिए रेलवे वाले भी चिन्तित हैं। वहां रेल और सड़क का पुल साथ बनेगा जिसमें हम योग देंगे। हमारे हिस्से का खर्चा ४ करोड़ रुपये का होगा, और यह उस २१ करोड़ की राशि से किया जायेगा जो कि पुलों के लिए स्वीकृत की गयी है। इसलिए हमें यह समझना चाहिए कि एक पुल पर कितना खर्च करना पड़ता है।

राष्ट्रीय राजपथों के बारे में स्थिति बिल्कुल स्पष्ट है और समय समय पर इस सम्बन्ध में हम आंकड़े भी प्रस्तुत करते रहे हैं। हम काफी जगह पक्की कर चुके हैं। जहां तक बीच के टुकड़े मिलाने का संबंध है, इस विषय में अन्य बातों का भी ध्यान रखना पड़ता है और राष्ट्रीय राजपथों के सुधार पर भी विचार करना पड़ता है।

अब मैं श्री खाडिलकर द्वारा कही गई एक बात की ओर आता हूं। उन्होंने कल पश्चिमी तट की सड़क का उल्लेख किया और कहा कि यह सड़क बड़ी महत्वपूर्ण है। हमारा काम इस दिशा में ठीक ही हुआ है। राष्ट्रीय पुल भी द्वितीय योजना में सम्मिलित है। यह पुल गोरखपुर में राष्ट्रीय राजपथ संख्या २८ पर स्थित है, और इसकी स्वीकृति २७ फरवरी १९५८ को प्रदान की गयी थी। इस पर ४१.४३ लाख का खर्च होगा और विचार है कि यह द्वितीय योजना में पूरा हो जायेगा। यह हमारी इच्छा है। पश्चिमी तट की सड़क का वर्ष १९५५ में राज्य को सड़क के रूप में निर्माण हो रहा था। यह बम्बई, मैसूर और केरल तीन राज्यों में जाती है। इसके २९१ मील बम्बई में है, १५३ मील मैसूर में और २१० मील केरल में। इस ६८४ मील की सड़क का सुधार होना है और राजपथ के बीच के टुकड़ों को मिलाना है। काफी संख्या में पुलों की व्यवस्था भी करनी होगी। काफी नदी नाले रास्ते में पड़ते हैं इसलिए काफी बड़ी राशि इस पर व्यय होगी। हम ३९

[श्री राज बहादुर]

मार्च १९५५ तक सड़क निर्माण कार्य में ५० प्रतिशत व्यय दिया करते थे, परन्तु उससे कार्य और विकास की अपेक्षित प्रगति नहीं हो पाती थी।

अतः १९५५ में हम ने खास तौर पर इस सड़क का उत्तरदायित्व लिया और तब से हम इस सड़क का सारा व्यय उठाने का प्रयास कर रहे हैं जो कि १० करोड़ के लगभग है। यहां भी हमारे सामने धन की कमी की समस्या है। मार्च १९५६ तक हमने लगभग २८.०३ लाख रुपये व्यय किये थे, और १९५६-५७ में ४२.६४ लाख रुपये। १९५७-५८ में ३५ लाख रुपये का अनुमान था और १९५८-५९ में ३४ लाख रुपये की व्यवस्था है। जो कुछ आवंटित किया जाता है वह व्यय ही किया जाता है। हमें उपलब्ध धन को देख कर ही खर्च करना पड़ता है।

हाल ही मैसूर राज्य में पश्चिमी तट पर हमने एक पुल उमांडा तथा एक कल्याणपुर और तीसरा मावकुआल और चौथा नेत्रवती में मंजूर किया है। ये सारे ही महत्वपूर्ण पुल हैं। मैं समझता हूं कि इससे उस भाग के माननीय सदस्यों को संतुष्ट होना चाहिये जो यह समझते हैं कि उधर ध्यान ही नहीं दिया जा रहा। इन तथ्यों से उन्हें अवश्य ही संतुष्ट होना चाहिये।

पूर्वी तट की सड़क के बारे में प्रस्थापनायें नयी हैं। अभी तक उन को राज्य सरकार ही लेती रही है। जब राज्य सरकारें प्रस्थापनायें रखेंगी तब हम उन पर विचार करेंगे। हां यह बात जरूर है कि हमारे पास धन सीमित ही है।

त्रिपुरा के एक सदस्य ने त्रिपुरा सड़क के बारे में कहा था। १९५६-५७ में उस राज्य में हमने सड़कों के निर्माण पर ५६.०४ लाख रुपये व्यय किये हैं, १९५७-५८ में ६१ लाख तथा १९५८-५९ में ६० लाख रुपये को व्यवस्था है। जिस रियायत का मैं निवासी हूं वह भी त्रिपुरा के समान ही थी किन्तु उसके लिये इतना उपबन्ध नहीं किया गया है। मैं समझता हूं कि त्रिपुरा के माननीय सदस्य को इस स्थिति से संतुष्ट रहना चाहिये।

अब मैं परिवहन सम्बन्धी बातों की चर्चा करता हूं। जब हम परिवहन सम्बन्धी विचार करते हैं तो एकदम हमारा ध्यान उन सीमाओं की ओर जाता है जिनके अन्तर्गत आज हमारा परिवहन का ढांचा चल रहा है। इन सीमाओं को हटाने के बारे में कहीं पर दो रायें नहीं हो सकतीं। हमारी सब की यही इच्छा है कि देश में परिवहन का विकास किया जाये ताकि देश की समस्त आवश्यकतायें इससे पूरी हो जायें और हमारे वृद्धि शील राष्ट्र के मार्ग में कोई भी कठिनाई न आये। परिवहन का जैसे जैसे विकास होता है राष्ट्र का भी वैसे वैसे विकास होता है। अतः जिन सदस्यों ने इस के विकास पर जोर दिया है मैं उनका अत्यन्त आभारी हूं। जो बातें श्री खाडिलकर, श्री मसानी आदि ने कहीं मैं उनसे सहमत हूं और सभा को आश्वासन दिलाता हूं कि हम पूरा पूरा प्रयास इस बात के लिये कर रहे हैं कि सभी सीमायें या रुकावटें इसके मार्ग से दूर की जा सकें।

अब मुझे इस सम्बन्ध में कराधान के प्रश्न पर विचार भी करना है। सभी ने कहा है कि जहां तक परिवहन का प्रश्न है हमारे देश में गाड़ियों पर सब से ज्यादा कर लगे हैं और हमें इस भार को हल्का करने के लिये इस समय अवश्य कुछ न कुछ करना चाहिये। वास्तव में यह कराधान इस कारण भी बढ़ा कि देश की राजनैतिक स्थिति ही इस प्रकार की थी। एक समय था कि हम सब लोग उन्हें बड़ा आदमी कहते थे जो लारी रखता था या कार में चलता था। हम सब यही मोचते थे कि इन लोगों पर खूब कर लगाया जा सकता है। इसी कारण कर की मात्रा में इस कदर वृद्धि हुई।

सभी राज्यों में भी सरकारों ने मोटर के पेट्रोल पर कर लगाकर राजस्व की वृद्धि की। यह ठीक है कि यहां मोटर गाड़ियों पर ही सब से अधिक कर है किन्तु इसकी पृष्ठ-भूमि भी तो है। हमें उन पुरानी भावनाओं से आज बाहर निकलना होगा और तभी हम सुधार कर सकते हैं।

सब से पहले तो हमें कराधान की दरों में समानता लानी है। इसके बाद हमने यह भी करना है कि इन करों को एकत्रित करने की व्यवस्था भी सरल तथा सादा होनी चाहिये।

इस सम्बन्ध में समय समय पर शक्तिशाली निकायों ने जांचें की हैं। मोटर गाड़ी जांच आयोग तथा कराधान जांच आयोग के बारे में तो समस्त सभा जानती ही है। यह भी बताने की आवश्यकता नहीं है कि भारतीय सड़क तथा परिवहन विकास संस्था इस सम्बन्ध में क्या करती रही है।

उन सब निकायों ने यही अनुभव किया है कि कराधान में कमी की जानी चाहिये। किन्तु हमें अभी तक सफलता नहीं मिली है। इस सम्बन्ध में परिवहन नियंत्रकों तथा पदाधिकारियों के कई एक सम्मेलन भी हुए हैं। हम सब इस बात पर सहमत हैं कि कर नहीं बढ़ाने चाहिये। अक्टूबर १९५७ में विभिन्न राज्यों के परिवहन नियंत्रकों का एक सम्मेलन हुआ था जिसमें यह निर्णय किया गया कि मद्रास की दरों के ७५ प्रतिशत को अधिकतम मात्रा के रूप में निर्धारित कर दिया जाये। किन्तु अभी तक इस सिफारिश को कार्यान्वित नहीं किया गया है। इसका कारण यह है कि राज्य अपनी आय में एक पैसे की कमी नहीं कर सकते।

इन परिस्थितियों में इसका क्या इलाज हो सकता है बस यही कि इस तरीके को केन्द्रीकृत कर दिया जाये। यह केवल एक सुझाव है। यदि हम इन करों का एकत्रण केन्द्रीय आधार पर करें और बाद में राज्यों में एक हिसाब से उसे बांट दिया जाये तो संभवतया यह एक हल हो सकता है।

इस सम्बन्ध में हमें आई० आर० टी० डी० ए० ने भी कुछ सुझाव दिये हैं और हम उन पर विचार कर रहे हैं।

कराधान के अतिरिक्त यातायात तथा आवागमन के बन्धनों को भी ढीला करने की आवश्यकता है।

इस सम्बन्ध में मसूरी सम्मेलन में अच्छा कार्य हुआ है। उन्होंने कतिपय ढीलें दी हैं। अब एक ट्रक राज्य में प्रत्येक स्थान पर जा सकता है।

अन्तर्राज्यीय यातायात के लिये भी ऐसी आज्ञा देने की आवश्यकता है।

हम इस सम्बन्ध में अन्तर्राज्यीय परिवहन आयोग का भी स्वागत करते हैं। मैं आशा करता हूँ कि यह सभा उस नये आयोग को आशीर्वाद देगी।

इस आयोग का काम बड़ा नाजुक है। इसे विभिन्न राज्यों में समन्वयार्थ काम करना है तथा गैर-सरकारी चालकों तथा अन्य सरकारी चालकों के बीच सम्पर्क स्थापित कराने का कार्य भी इसी के जिम्मे है। यही यह व्यवस्था भी करेगा कि किस क्षेत्र में कितनी परिवहन की आवश्यकता है। विकास, विनियमन तथा समन्वय के यह कार्य बड़े ही व्यापक एवं भारी हैं।

[श्री राज बहादुर]

कल एक सुझाव दिया गया था कि एक केन्द्रीय निकाय बनाया जाये जिसका सड़क परिवहन आयोग हो तथा सारे देश के सड़क परिवहन पर उसका उसी प्रकार नियंत्रण हो जैसे रेलवे बोर्ड का रेलवे पर है। अन्तर्राज्यीय परिवहन आयोग इस दशा में आरंभिक निकाय हो सकता है। मैं यही आशा करता हूँ। हमें अभी या कुछ देर पश्चात इस प्रश्न के सारे पहलुओं पर विचार करना होगा क्योंकि संविधान के अनुसार सड़कों के विकास का कर्तव्य केन्द्र तथा राज्यों में विभक्त है तथा करों के बारे में भी संविधान के उपबन्ध विभिन्न प्रकार के हैं। क्योंकि राज्यों की सूची की मद संख्या ५६ तथा ५७ के अनुसार कराधान की शक्ति राज्यों को दे दी गई है। किन्तु किसी न किसी दिन समस्त प्रश्न पर हमें पुनः विचार करना पड़ेगा।

परिवहन सम्बन्धी दूसरा प्रश्न जिस पर हमें विचार करना है वह है गाड़ियों की संख्या। मुझे तो यह पता नहीं कि ठीक-ठीक उद्धरण दिये गये या नहीं किन्तु जो आंकड़े हमें योजना आयोग ने दिये हैं वह इस प्रकार हैं। मैं यहां श्री मसानी की बातों के सम्बन्ध में उल्लेख कर रहा हूँ।

यह अनुमान लगाया गया है कि द्वितीय योजना की अवधि के अन्त तक प्रतिवर्ष ४०,००० गाड़ियों की आवश्यकता प्रतिवर्ष पड़ेगी। इस अनुमान को प्रशुल्क आयोग ने भी स्वीकार कर लिया है। चार मान्य गाड़ी निर्माताओं की वार्षिक क्षमता जिसे उन्होंने प्रशुल्क आयोग के समक्ष १९५६ में बताया था यह है: हिन्दुस्तान मोटर्स—६,०००; प्रीमियर आटो-मोबाइल्स ६,०००; टाटा लोकोमोटिव इंजिनियरिंग कम्पनी लिमिटेड—७५००; अशोक ले लैंडस १५००; अर्थात् कुल २१,०००।

उसके पश्चात इन फर्मों ने निर्माण क्षमता को बढ़ाने का प्रयास किया है। हिन्दुस्तान मोटर्स वाले भी अपनी निर्माण क्षमता बढ़ाने की योजना बना रहे हैं।

अतः यह समझा जाता है कि बढ़ती हुई मांग की पूर्ति के लिये हमें द्वितीय योजना के शेष तीन वर्षों में १,२०,००० मालवाहक गाड़ियों की आवश्यकता होगी। हमने १,३६,००० गाड़ियों के निर्माण की योजना इस प्रकार बनाई है:—

१९५७-५८	२०,०००
१९५८-५९	३२,०००
१९५९-६०	३६,०००
१९६०-६१	४५,०००
कुल	१,३६,०००

इनमें १,२०,००० गाड़ियां मालवाहन के कार्य के लिये उपलब्ध होंगी।

जो आंकड़े हमें आर० टी० डी० ए० ने दिये हैं वह ठीक ही होंगे और जहां तक सरकार का सम्बन्ध है वह तो इस निष्कर्ष पर पहुंची है।

अब बैलगाड़ियों में रबड़ के टायरों की व्यवस्था का प्रश्न है। हमारा अनुमान है कि एक बैल गाड़ी में रबड़ के टायर लगाने पर कम से कम ५०० रुपये का व्यय होगा। हमारे देश में एक करोड़ बैल गाड़ियां हैं। अतः यह राशि ५०० करोड़ तक बैठेगी और फिर सड़कों पर

भी ४७०० करोड़ का व्यय होगा क्योंकि रबड़ के पहियों वाली बैल गाड़ियां समतल या असमतल सड़कों पर ही चल सकती हैं और कीचड़ वाले कच्चे रास्तों से नहीं जा सकतीं। जहां भी बारिश हो जाये वहां पर तो यह रबड़ के टायर काम ही नहीं देते। इस विशेष योजना के सम्बन्ध में यही कार्यक्रम है।

हमने इसके बारे में अधिक नहीं ध्यान दिया है। हमने अब इस पर उतना ध्यान दिया है जितना इस पर दिया जाना चाहिये था। हमें जितना प्रेम इन बैलगाड़ियों से है उतना ही उन लोगों से है जो इन्हें चलाते हैं। जहां तक किसानों के हितों का सम्बन्ध है हम उसकी तरफ बड़ा ध्यान रख रहे हैं। किन्तु कई लोग यह जानते हुए भी कि जो कुछ हो सकता है हम कर रहे हैं तथा हमारे रास्ते में बाधाएँ और रुकावटें भी हैं; उन लोगों के लिये वहां अपनी सहानुभूति का प्रदर्शन करने का प्रयास करते हैं।

उसके लिये भी जैसा कि सभा को विदित है तथा पंडित ठाकुर दास भार्गव ने बताया है दो पदाधिकारी अमेरिका गये हैं। श्री राय ने भी जो इस प्रश्न में पर्याप्त रुचि रखते हैं इस सम्बन्ध में मुझे एक टिप्पण भेजा था। मैंने वह नोट अपने सचिव को दे दिया है तथा उससे कहा है कि इस सम्बन्ध में जो कुछ हो सकता है किया जाये तथा इन संभावनाओं की छान-बीन की जाये कि क्या अमेरिका से साधारण मूल्य पर या निःशुल्क टायर हमें मिल सकते हैं। इस प्रश्न पर आगे निर्णय तभी हो सकता है जब हमें उन कार्यों के परिणामों का पता चल जाये जो हमने अब किये हैं।

अब मैं दिल्ली रोड अथारिटी के बारे में बताऊंगा। मैं तो सोच रहा था कि चूंकि दिल्ली परिवहन सेवा में पर्याप्त विकास हुआ है अतः अब आगे इसके सम्बन्ध में कुछ भी न कहा जायगा। लेकिन श्री बाजपेयी ने, जो यहां नहीं हैं, इसके बारे में काफी कुछ कहा। हमने १९५६-५७ में टी १३३ नई बसें लगाई हैं और इनके समेत दिल्ली में इस समय ५३४ बसें हो गई हैं। इनमें कुल २२,२६६ व्यक्ति बैठ सकते हैं और ७,२०६ यात्रियों के खड़ा रहने का स्थान है। आप इस बात की तो अवश्य सराहना करेंगे कि सीमित संसाधनों में जो कुछ हो सकता था वह हुआ है।

जहां तक श्रम सम्बन्धों का प्रश्न है हमने संघों की मांगों को पूरा करने के लिये यथासंभव प्रयत्न किये हैं। मैं स्पष्टतया यह बात कहता हूं कि हमने सबको संतुष्ट किया है और बोनस के प्रश्न को भी हल किया है अर्थात् जो अच्छा काम करेगा उसको बोनस का पारितोषिक दिया जायगा। हमने एक तरह से यह नियम सा ही बना दिया है कि मास में २१ दिन की उपस्थिति आवश्यक है और इतनी उपस्थिति वाला व्यक्ति ही इसका हकदार होगा। हमने यह भी कहा है कि कर्मचारी का आचरण भी अच्छा होना चाहिये। वह ऐसा हो जिसे बार बार दण्ड दिया गया हो। इस मामले में भी हम जो कुछ कर सकते थे हमने किया है।

† श्री सोनावने (शोलापुर-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : बसों के किराये को कम करने के लिये क्या किया गया है ?

† श्री राज बहादुर : मैं इस सम्बन्ध में सहमत नहीं हूं। निम्नतम स्तर पर दिल्ली में बसों के किराये कलकत्ता तथा बम्बई की तुलना में बहुत ही कम हैं। मध्य स्तर पर किराये ज्यादा हैं। जहां तक उच्चतम स्तर का सम्बन्ध है उसमें भी हम बराबर हैं।

[श्री राज बहादुर]

हाल ही में हमने किरायों को ठीक किया है। नयी दरें सुविधाजनक हैं और उस सम्बन्ध में हमारी तनिक प्रशंसा भी हुई है। उस मामले में भी हम जो कुछ कर सकते थे हमने किया है।

बच्चों, इत्यादि के लिये रियायतों की व्यवस्था करना.....

†श्रीमती पार्वती कृष्णन् (कोयम्बटूर) इस "इत्यादि" का क्या अर्थ है ?

†श्री राज बहादुर : उसमें विद्यार्थी भी सम्मिलित हैं। और यदि महिलायें भी रियायत चाहें, तो हम उस पर भी विचार कर सकते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : उन्हें कहना चाहिये था महिलायें और बच्चे, इत्यादि।

†श्री राज बहादुर : हम इस पर विचार करने के लिये हमेशा तैयार हैं। लेकिन, उसमें हमें यह भी देखना पड़ेगा कि दिल्ली परिवहन सेवा अपना खर्च निकाल सके; उसे हानि न हो। काफ़ी प्रयत्न करने के बाद ही दिल्ली परिवहन सेवा अपनी आय और व्यय में संतुलन स्थापित कर पाई है। अभी ही उसने कुछ मुनाफ़ा कमाना आरम्भ किया है। और जैसे ही उसने कुछ मुनाफ़ा कमाना आरम्भ किया है, हमने उसके कर्मचारियों को कुछ रियायतें दे दी हैं और बसों के किराये के ढांचे में भी उचित परिवर्तन कर दिये हैं। इस पर हमें छः लाख रुपये व्यय करने पड़े हैं। इसलिये, मैं समझता हूँ कि इसके बारे में अब कोई विवाद नहीं होगा।

अब पत्तनों का प्रश्न लीजिये। १९५६-५७ का काल सभी बड़े-बड़े पत्तनों के लिये एक बड़ी कठिनाई का काल था। लेकिन, मैं तो कहूँगा कि उन्होंने बड़ी खूबी के साथ उस कठिनाई का सामना किया है और उसे दूर करने का भरसक प्रयत्न किया है। १९५६-५७ में आयात-निर्यात यातायात अपने चरम बिन्दु पर पहुँच गया था, २७९ लाख टन तक पहुँच गया था। और, १९५७-५८ में तो अनुमान है कि वह और भी बढ़कर २९७ लाख टन तक पहुँच जायेगा। युद्ध काल के वर्षों में भी यह यातायात कभी भी २०० लाख टन से अधिक नहीं हुआ था। इसलिये इन पिछले दो-तीन वर्षों में पत्तनों की व्यवस्था और उनके कर्मचारियों पर कार्य का भार बहुत अधिक रहा है। साथ ही, हमें यह भी ध्यान रखना चाहिये कि इस काल में इन पत्तनों में जो लदान आया है वह भी कुछ इस प्रकार का रहा है कि उसके चढ़ाने-उतारने में पहले से कहीं अधिक कठिनाई पड़ी है। विशाखापत्तनम् और कलकत्ता में इस्पात के कारखानों के विशालकाय उपकरण और लोहा तथा इस्पात इसी काल में आया है।

फिर उसमें कुछ विलम्ब होना या माल की भीड़ अधिक होना तो स्वाभाविक ही है। श्री रघुनाथ सिंह ने विलम्ब शुल्क के बारे में बहुत कुछ कहा है। उनके अपने हिसाब से हमने विलम्ब शुल्क के रूप में २२५ लाख रुपये अदा किये हैं। लेकिन, हमने श्री त्यागी के एक प्रश्न के उत्तर में सभा-पटल पर इसका एक विवरण रखा था। उसमें हमने सारी मुलभ सूचना संग्रह कर दी है। उसमें हमने दिन और महीनों के आंकड़े भी दिये हैं। लगता यह है कि श्री रघुनाथ सिंह ने उन सभी आंकड़ों को एक में मिला कर उनका जोड़ निकाल लिया है। लेकिन इस जोड़ में कई आंकड़े अतिछादी हैं। मेरा स्थान है कि हमने कुल मिलाकर एक करोड़ रुपये विलम्ब शुल्क ही अदा किया है।

†श्री रघुनाथ सिंह : यह तो केवल तीन महीनों के ही आंकड़े हैं।

†श्री राज बहादुर : इसके अलावा, इन महीनों में पत्तनों को शीघ्रता पुरस्कार भी तो मिलता रहा है। शीघ्रता पुरस्कार कई विभागों को मिलता रहा है। १९५६-५७ में खाद्य विभाग को भाड़े के रूप में कुल २०८४.३ लाख रुपये अदा करने पड़े थे। उसने इस वर्ष कुछ विलम्ब शुल्क अदा नहीं किया था, लेकिन उसे लगभग २६.३२ लाख रुपये शीघ्रता-पुरस्कार के रूप में मिला था। १९५७-५८ में इस विभाग ने कुल भाड़ा ३०.२६ करोड़ और विलम्ब शुल्क ७२.३५ लाख रुपये अदा किया था और इसे १८.६ लाख रुपये का शीघ्रता-पुरस्कार मिला था।

†अध्यक्ष महोदय : यह ३०.२७ क्या है ?

†श्री राज बहादुर : खाद्य मंत्रालय द्वारा भाड़े के रूप में अदा की गई कुल राशि। इसमें से ७२.३५ लाख रुपये विलम्ब शुल्क के रूप में अदा किये गये। यह दूसरी बात है कि इस विलम्ब शुल्क से बचा जा सकता था, या नहीं। कोई भी पहले से नहीं जानता था कि इस प्रकार का लदान आयेगा। इसलिये उसकी व्यवस्था करना भी कठिन था। हमें इसके बारे में केवल १९५४-५५ में ही पता लगा था। इसलिये, हम विजगापटनम् में उसके लिये आवश्यक चलती-फिरती क्रेन मशीनों की व्यवस्था नहीं कर सके थे, और न बम्बई या कलकत्ता में उपकरणों के लिये आवश्यक सुविधायें जुटा पाये थे। यह तो स्पष्ट ही है।

विलम्ब शुल्क के बारे में, मैं कह सकता हूँ कि अब किसी भी पोत को इन में से किसी भी पत्तन पर खड़ा नहीं रहना पड़ता। अब यदि हमारे डॉक के कर्मचारी शान्तिपूर्वक कार्य करते रहें, तो हमें कोई भी विलम्ब-शुल्क नहीं भरना पड़ेगा। समय-समय पर डॉक के कर्मचारियों में अव्यवस्था फैलना इस बात का सूचक है कि पत्तन की कार्य-क्षमता और उसके कार्य-संचालन में कोई त्रुटि अवश्य है। मैं इस सम्बन्ध में बाद में कहूँगा।

दूसरा प्रश्न यह पूछा गया है कि अभी तक पत्तनों के विकास की दिशा में क्या किया गया है। काण्डला पत्तन में मूलतः चार घाट बनाने की योजना थी। वह पूरी की जा चुकी थी। कच्ची धातुओं के लिये अभी दो और घाटों का निर्माण चल रहा है। कलकत्ता के कच्ची-धातुओं के यांत्रिक घाट पर बहुत भारी बोझ उठाने का एक यार्ड बनाया गया है, जिसमें २०० टन की क्रेन मशीन और यांत्रिक रूप से कोयला ढोने का एक संयंत्र और एक निकर्षण पोत की व्यवस्था की गई है। बम्बई में ३४ विद्युत-चालित क्रेन मशीनों ने काम करना आरम्भ कर दिया है। १२ पारगमन शैडों में से ११ का निर्माण पूरा हो चुका है।

मद्रास में एक नया मार्शलिंग यार्ड पूरा बन चुका है। कोयला उतारने और कच्ची धातुओं उतारने के घाटों के निर्माण में भी काफी प्रगति की गई है। विजगापटनम् में लदान को चढ़ाने-उतारने के लिये क्रेनों की संख्या काफी बढ़ा दी गई है। वहां एक नया निकर्षण पोत भी रखा गया है।

हमने इन पत्तनों के विकास के लिये, विशेषकर इस विकास के लिये आवश्यक विदेशी मुद्रा के लिये, विश्व बैंक से सहायता मांगी है। इसकी वार्ता के लिये हमारे यहां से एक दल वाशिंगटन गया हुआ है और आशा है कि उसे इसमें सफलता प्राप्त होगी।

[श्री राज बहादुर]

बड़े-बड़े पत्तनों के कर्मचारियों की बेदारी की समस्याओं, खास तौर से लदान सम्बन्धी भीड़ के जमाने में, के सम्बन्ध में हमने काफी चर्चों की हैं। उसमें हमें काफी सफलता भी मिली है। गत जुलाई में उनके प्रतिनिधि हमसे मिले थे और उसी समय उनकी लगभग सभी मांगें मान ली गई थीं। केवल कुछ मांगें रह गई थीं। जहां तक मुझे याद है वे चौधरी समिति के प्रतिवेदन की उन सिफारिशों की कार्यान्विति चाहते थे जो उनके पक्ष में थीं। हमारा विचार यह था कि उनमें से जो भी सिफारिशें वेतन आयोग के निर्देशपदों में सम्मिलित थीं हम उनको कार्यान्वित नहीं कर सकते। चूंकि कोचीन, विजगापटनम् और काण्डला पत्तनों का कार्य प्रत्यक्ष रूप से सरकार द्वारा चलाया जाता है, इसलिये इन पत्तनों में भी सेवा के निबन्धन और शर्तें वही होनी चाहियें जो कलकत्ता, बम्बई और मद्रास के पत्तन कर्मचारियों को मिली हुई हैं। इसलिये, हमें वेतन आयोग की सिफारिशों तक रुकना ही पड़ेगा। सभी जानते हैं कि बम्बई, मद्रास और कलकत्ता पत्तनों में कर्मचारियों और प्रबन्धकों के प्रतिनिधियों की समितियां गठित की जा चुकी हैं और वे संतोषजनक रूप में कार्य भी कर रही हैं। श्री चौधरी ने विभिन्न कर्मचारियों को विभिन्न वेतन क्रमों में रखने के सम्बन्ध में जो सिफारिशें की थीं, उन पर विचार किया जा रहा है। उसमें भी सफलता की आशा है।

श्री मेनन ने कोचीन पत्तन के सम्बन्ध में कहा है कि आर्थर पुल या कोचीन पत्तन एक समस्या है। सरकार या उस पत्तन का प्रशासकीय अधिकारी पर उसका कितना दायित्व है ?

†श्री नारायणन् कुट्टि मेनन : ठेका देने में।

†श्री राज बहादुर : जहां तक पुल का सम्बन्ध है, उस पर अभी अभी ही कार्य आरम्भ हुआ है। शायद माननीय सदस्य को इसकी जानकारी नहीं है।

उसके सम्बन्ध में, मैं केवल यही कह सकता हूं कि हमने सबसे अच्छे ठेकेदार को ही वह ठेका दिया था, लेकिन श्रमिकों को अव्यवस्था के कारण वह कार्य चला ही नहीं सका और उसकी वित्तीय स्थिति बिगड़ गई थी। इसीलिये उसे कुछ समय तक के लिये स्थगित कर देना पड़ा था। उस अधूरे कार्य को पूरा करने के लिये हमें कोई दूसरा ठेकेदार नहीं मिल सका। हमने उसका भरसक प्रयत्न किया। और, अब उस समस्या का हल ढूँढ लिया गया है, जिसका सारा श्रेय पत्तन के प्रशासकीय अधिकारी को ही है। अव्यवस्थाओं और बाधाओं के रहते हुये भी, उस अधिकारी ने बड़े प्रशंसनीय ढंग से अपना कार्य आगे बढ़ाया है। उसने द्वितीय योजना से सम्बन्धित सारा विकास कार्य आरम्भ कर दिया है और उसे आशा है कि वह १९५६ तक पूरा भी हो जायगा। चारों नये घाटों का निर्माण काफी आगे बढ़ चुका है। पत्तन के कार्य-संचालन में एक दिन का भी विलम्ब नहीं होता और वहां जाने आने वाले पोतों को भी कोई कठिनाई महसूस नहीं होती।

माननीय सदस्य का कहना है कि वहां सत्याग्रह चल रहा है। हम उसे सत्याग्रह कैसे कह सकते हैं ? उसके पीछे कोई कर्मचारी ही नहीं है। केवल माननीय सदस्य ही मांग उठाते हैं और वह मांग भी यह कि चौधरी समिति की सिफारिशों को स्वीकार किया जाय ? पत्तन के अधिकारी ने उनसे कह दिया था कि उसका निर्णय तो वेतन आयोग की सिफारिश आने के बाद ही किया जा सकेगा। इस पर वहां कुल छैः या आठ व्यक्तियों ने प्रदर्शन किया था। उसे माननीय सदस्य सत्याग्रह कहते हैं।

माननीय सदस्य स्वयं भी उस प्रदर्शनी में सम्मिलित थे।

†मूल अंग्रेजी में

श्री नारायणन् कुट्टि मेनन : यह दोषारोपण गलत है ।

श्री राज बहादुर : मेरे पास माननीय सदस्य के एक उस पत्र की प्रति मौजूद है, जो उन्होंने पत्तन अधिकारी को लिखा था । मैं उसे अभी दिखा सकता हूँ उससे सिद्ध हो जायगा कि मेरा कथन सही है या गलत । मैं आपको केवल यही बताना चाहता था कि माननीय सदस्य जिसे सत्याग्रह कह रहे हैं वह केवल यही है कि केवल पांच या आठ व्यक्ति मिल कर पत्तन अधिकारी के बंगले या उसके कार्यालय के सामने ६ बजे से ५ बजे शाम तक जाते हैं और और पत्तन अधिकारी के बारे में बड़ी अश्लील बातें बकते हैं । उन अश्लील बातों को यहाँ नहीं दोहराया जा सकता । ऐसे कृत्य को कम से कम सत्याग्रह तो नहीं ही कहना चाहिये ।

और जब माननीय सदस्य को पत्तन अधिकारी के उत्तर से संतोष नहीं हुआ तो उन्होंने पत्तन क्षेत्र में सभायें करने की धमकी भी दी थी । वहाँ सभायें करने से पत्तन के कार्य में अड़चन पड़ता है, इसलिये सभाओं की अनुमति नहीं दी जाती । इसलिये पत्तन अधिकारी ने सभाओं की अनुमति नहीं दी थी । उसके बाद सत्याग्रह की धमकी दी गई थी, और यह धमकी भी दी गई थी कि निकर्षण पोत का कार्य बन्द कर दिया जायेगा । निकर्षण पोत का कार्य बन्द होने से सारे पत्तन का कार्य ठप हो सकता था । इसलिये पत्तन अधिकारी ने नौसेना को लिखा था कि उसे पत्तन को अपने संरक्षण में ले लेना चाहिये । पत्तन अधिकारी ने मुख्य मंत्री को भी पत्र लिखा था और मुख्य मंत्री ने हस्तक्षेप भी किया था । उन्होंने प्रशासकीय अधिकारी को एक पत्र भी लिखा था । आप उस पत्र को देखिये । उसमें मुख्य मंत्री, श्री इ० एम० एस० नाम्बूदरीपाद ने ११ मार्च, १९५८ को प्रशासकीय अधिकारी को लिखा है कि उन्होंने टी० सी० एन० मेनन, संसद् सदस्य से बात करली है । और उनका विचार है कि प्रशासकीय अधिकारी यदि उनके साथ बैठकर खुले हृदय से बातें कर लें, तो सभी विवादग्रस्त मसलों का हल निकल सकता है । उन्होंने यह भी लिखा है कि टी० सी० एन० मेनन को भी ऐसी ही सलाह दी जा चुकी है । वह पत्र काफी लम्बा है ।

माननीय सदस्य जरा प्रशासकीय अधिकारी के पत्र को भी देखे । प्रशासकीय अधिकारी ने मुख्य मंत्री के ११ मार्च, १९५८ के पत्र के उत्तर में कहा है कि दिनांक ८ को श्री टी० सी० एन० मेनन उनसे मिले थे और अपनी यूनियन के दुराचरण पर खेद प्रकट करते हुए उन्होंने कार्यालय के समय के अलावा अन्य किसी समय प्रशासकीय अधिकारी से मिलने की इच्छा प्रकट की थी । लेकिन, दिनांक दस को, बिना कोई बात किये ही, श्री मेनन ने अधिकारी के पास बिना अनुमति लिये ही सभा करने के सम्बन्ध में एक पत्र भेज दिया था । और उस सभा के बाद ही, एक प्रेस सम्मेलन में प्रशासकीय अधिकारी पर उलटे-सीधे दोषारोपण किये थे । इसी-लिये, प्रशासकीय अधिकारी ने, इनका हवाला देते हुए, लिखा है कि श्री मेनन से मिलने पर कोई हल निकलने की आशा तो नहीं है लेकिन मुख्य मंत्री की इच्छा के कारण वे उनसे मिल लेंगे । इस पत्र में प्रशासकीय अधिकारी ने यह भी लिखा है कि श्री मेनन की मांग अखिल भारतीय पैमाने की है और उनका निर्णय भारत सरकार ही कर सकती है ।

इसके बाद ही सभायें करने की धमकी दी गई थी । पत्तन अधिकारी ने उसकी सूचना पुलिस को दे दी थी और उस पर १५ मार्च, १९५८ को कुछ कार्यवाही भी हुई थी । श्री मेनन

[श्री राज बहादुर]

संसद् सदस्य ने १५ मार्च की घटनाओं के सम्बन्ध में ही कीचीन पत्तन के प्रशासकीय अधिकारी को लिखा था कि कीचीन पत्तन कर्मचारी कार्मिक संघ द्वारा पत्तन के क्षेत्र में सभायें करने के बारे में उनके बीच कुछ गलतफ़हमी पैदा हो गई थी। उस में यह भी माना गया था कि ऐसी सभाओं के लिये पहले से अनुमति ली जानी चाहिये। उसमें पिछले अवसर पर बिना अनुमति के सभा करने के बारे में खेद भी प्रकट किया गया था। उस पत्र में उसी दिन एक सभा करने की अनुमति भी मांगी गई थी।

माननीय संसद्-सदस्य ने ही ऐसा पत्र लिखा था। उसका उत्तर भी दिया गया था।

मैं वह पत्र आपको दिखा सकता हूँ। माननीय सदस्य ने स्वयं ही इस तथाकथित सत्याग्रह के सम्बन्ध में सभायें करने के बारे में बिलकुल स्पष्ट तौर पर खेद प्रकट किया था।

मैं चाहता हूँ कि सभा इस पर विचार करे कि ऐसे वातावरण में कोई भी अधिकारी किस प्रकार कार्य कर सकता है। उसके बंगले के सामने प्रदर्शन किये जाते हैं, उसे धमकी दी जाती है और उसके बीबी-बच्चों को तंग किया जाता है। चार छः व्यक्ति सुबह से शाम तक तरह-तरह के नारे लगाते हैं और भद्दी-भद्दी बातें बकते रहते हैं। ऐसे वातावरण में कोई भी सरकारी कार्यवाही किस प्रकार की जा सकती है? उससे कम से कम पत्तन को तो हानि पहुंचती ही है। हम चाहते हैं कि पत्तन के कार्य में कोई भी किसी प्रकार की गड़बड़ी न करे, कोई भी हस्तक्षेप न करे। यही हमारा प्रथम कर्तव्य है और हम इसे निभाने का भरसक प्रयत्न करेंगे।

प्रकाश स्तम्भों के बारे में किसी भी माननीय सदस्य ने कोई भी बात नहीं कही है, इसलिये मैं अब छोटे पत्तनों का प्रश्न लेता हूँ। इनके बारे में भी मैं दो-तीन बातें कह सकता हूँ। सभा को भली भाँति मालूम है कि हमने इसके लिये पांच करोड़ रुपये की व्यवस्था की है। वाद विवाद के दौरान में तृतीकोरन, कारवार और भात्कल इत्यादि छोटे पत्तनों का विशेष रूप से उल्लेख किया गया था। उनके विकास की मांग से मुझे बड़ी सहानुभूति है। हम नन्जुन्दिया प्रतिवेदन की यह बात भी स्वीकार करते हैं कि एक सीमा विशेष से अधिक यातायात वाले पत्तनों को मध्यम दर्जे के पत्तनों की श्रेणी में रख देना चाहिये।

मैं माननीय सदस्यों का ध्यान राष्ट्रीय पत्तन बोर्ड की उस सिफारिश की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जो उसने हाल में कांडला की अपनी बैठक में की थी। उसकी सिफारिश है कि इन पत्तनों के विकास के सम्बन्ध में प्राथमिकताओं का निर्णय करने के लिये एक समिति बनाई जानी चाहिये। और मेरा विश्वास है कि छोटे-छोटे पत्तनों के विकास में रुचि रखने वाले राज्यों के सहयोग से इन पत्तनों का यथाशीघ्र विकास किया जा सकता है। द्वितीय योजना में छोटे पत्तनों को बड़े पत्तन बनाने के लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है। लेकिन, उपयुक्त समय पर इन प्रस्तावों पर विचार किया जा सकता है। अभी इस सम्बन्ध में इससे अधिक कुछ नहीं कहा जा सकता।

विशाखापटनम् नावांगण के बारे में कहा गया है कि वहां से कोई भी पोत नहीं जाता जिसका झुकाव दायीं या बाईं ओर को न रहता हो, उसका कोई भी पोत सीधा नहीं चल पाता। इस बात में कुछ ज्यादा नमक-मिर्च है। हां, मैं यह मानता हूँ कि हमें पोतों के निर्माण के सम्बन्ध में परामर्श देने वालों से जिस प्रकार की सेवा की आशा थी वह नहीं मिली है। हमें उससे सन्तोष नहीं है। लेकिन यह बात भी इतनी ही सही है कि इन परामर्शदाताओं ने १९५२ से अब तक दस पोतों का निर्माण कर दिखाया है। वे हमारे यहां १९५२ में ही आये थे। इन दस पोतों में से एक पोत में कुछ छोटी-मोटी त्रुटियां रही हैं, लेकिन बाकी पोतों में कोई भी त्रुटि नहीं है।

हां, अन्दमान के साथ पूरा न्याय नहीं हो सका है। उसके सम्बन्ध में जांच करने के लिये एक समिति बनाई गई थी। लेकिन इस पर यह कहना कि नावांगण में कुछ भी नहीं किया गया है, या जो कुछ भी हुआ है गलत हुआ है, उचित नहीं है, यथार्थ से मेल नहीं खाता।

†अध्यक्ष महोदय : वे परामर्शदाता अब भी अपने पदों पर आसीन हैं ?

†श्री राज बहादुर : जी, नहीं ; हम उनकी सेवायें खत्म करने का, उनके ठेके समाप्त करने के नोटिस जारी कर चुके हैं। हम अन्य देशों के कुछ अन्य व्यक्तियों को परामर्शदाता के रूप में रखने की बात पर भी विचार कर रहे हैं।

†अध्यक्ष महोदय : १९५२ से पूर्व हमारे परामर्शदाता कौन थे ?

†श्री राज बहादुर : मुझे मालूम नहीं है।

पोतों की लागत के बारे में भी कहा गया था। पोतों के मूल्यों में असमानता होने के मुख्य कारण ये हैं :—

इंग्लैण्ड के इस्पात का मूल्य प्रति टन १२५ रुपये कम है। हमारे यहां नावांगणों को इस दर पर इस्पात नहीं मिलता। दूसरा कारण यह है कि हमारे नावांगणों को आयात किये जाने वाले स्टोरो, उपकरणों और मशीनों पर पैकिंग, इत्यादि के सिलसिले में १५ से १८ प्रतिशत तक अधिक व्यय उठाना पड़ता है। लागत अधिक पड़ने का एक कारण और भी यह है कि हमारे नावांगण अपेक्षाकृत छोटे होने के कारण इनमें कम ही पोत तैयार होते हैं। इसलिये हमारे यहां के पोतों का मूल्य इंग्लैण्ड के पोतों से अधिक पड़ता है।

अब मैं पर्यटन का विषय लूंगा। पर्यटन के सम्बन्ध में जो प्रशंसा के शब्द कहे गये हैं उनके लिये बड़ा आभारी हूँ। श्री भक्त दर्शन के सुझाव के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि बद्रिकाश्रम जैसे पवित्र तीर्थ स्थान की आवश्यकताओं के प्रति हम बहुत सजग हैं और हमें उसे सड़क द्वारा अन्य भागों से मिलाना है।

†अध्यक्ष महोदय : क्या इस योजना में उसे बनाने का कोई प्रस्ताव है ?

†श्री राज बहादुर : हमें ऐसी आशा है क्योंकि हमें ऐसी सड़कों के लिये रुपये की व्यवस्था करनी ही है जिससे देश में पर्यटन का विकास किया जा सके। मेरे मित्र श्री भक्त दर्शन ने झूलों तथा रस्सियों से जाने वालों की कठिनाइयों को बताया और उसकी तंत्र आलोचना की। परन्तु मैं केवल इतना कह सकता हूँ कि हमारा हाथ तंग होने के कारण हम नालों पर पुल नहीं बना सकते हैं। जहां तक हिमालय पर्वत श्रेणी का सम्बन्ध है, हमें उस पर गर्व है। हम उसको यथासंभव सुन्दर बनाना चाहते हैं जिससे जनता अधिक संख्या में हिमालय जा सके और पूजा कर सके।

प्रथम योजना काल में पर्यटन के लिये कोई अलग उपबन्ध नहीं किया गया था। द्वितीय योजना में कुछ प्रबन्ध किये गये हैं और कुछ निधि का आवंटन किया गया है। मैं केवल इतना कह सकता हूँ कि पर्यटन के विकास के लिये इन निधियों का पूरा पूरा फायदा उठाया जायेगा।

इस सम्बन्ध में मैं दो बातें बताऊंगा। पहली तो यह है कि पर्यटन विभाग का पुनर्गठन किया जा रहा है। पहले हमारे मंत्रालय में केवल एक पर्यटन सैक्शन अथवा पर्यटन विभाग था जिसको अब एक महानिदेशक के अधीन पूरा विभाग बना दिया गया है तथा महानिदेशक श्री चिब को नियुक्त किया गया है।

†मन्त्र अंग्रेजी में

[श्री राज बहादुर]

ताजमहल पर पुरातत्वीय विभाग ने लगभग ४०,००० से ५०,००० रुपया तक व्यय किया है क्योंकि उसका अपना महत्व है। मैं बता देना चाहता हूँ कि पर्यटन यातायात दिन प्रतिदिन बढ़ता जा रहा है। गत वर्ष अर्थात् १९५६ में इसके आंकड़े ६८,८०८ थे जो १९५७ में बढ़ कर ८०,५४५ हो गये हैं। ये सभी विदेशी पर्यटक थे जिनमें पाकिस्तानी नागरिकों को सम्मिलित नहीं किया गया है। इस प्रकार ज्ञात होता है कि यदि १९५१ के आंकड़ों से तुलना की जाये तो यह वृद्धि ४०० प्रतिशत से अधिक हुई है।

हमने २० अथवा २५ स्थानों की एक सूची बनाई है, जिसको मैं सभा-पटल पर भी रखूंगा जहां पर विश्रामगृह, जलपानगृह, आदि की विशेष रूप से सुविधायें दी गई हैं जिससे पर्यटकों को कोई कठिनाई न हो।

जहां तक समन्वय का सम्बन्ध है, हमें अनुभव हुआ है कि इसविभाग के केंद्रीय सरकार के कुछ विभागों तथा राज्य सरकारों पर आधारित है या उनसे सम्बद्ध है। इसलिये हमें इसके कार्यों का समन्वय करने में कठिनाई होती है। उदाहरणतः हमें गृह-कार्य विभाग, शिक्षा विभाग तथा इसी प्रकार के अन्य विभागों पर आधारित रहना पड़ता है। इसलिये मंत्रिमंडल सचिव के सभापतित्व में एक पर्यटन विकास समिति बनाई गई है जो सम्पर्क तथा समन्वय बनाये रखने का काम करती है जिससे पर्यटन की प्रगति के लिये बनायी गई विभिन्न योजनाओं की क्रियान्विति के मार्ग में आने वाली अड़चनों को दूर किया जा सके। विदेशी पर्यटकों के लिये अन्य विभागों की सहायता से औपचारिकतायें बहुत कम कर दी गई हैं। वे अब न्यूनतम हैं। पर्यटकों के मनोरंजन के लिये तथा इन मनोरंजनों में सांस्कृतिक कार्यक्रमों का आयोजन करने के लिये, हमारा विभिन्न व्यक्तियों से परामर्श लेने का विचार है। इस कार्य के लिये पर्यटन विभाग में एक बैठक बुलाई जा चुकी है। मेरा विचार है कि इन सांस्कृतिक तथा मनोरंजन कार्यक्रमों में पर्याप्त समन्वय किया जा सकेगा। हम सांस्कृतिक समारोहों का एक कलेंडर निकालने का विचार कर रहे हैं जिसका विदेशों में जोरदार प्रचार किया जायेगा। इससे भारत आने वाले विदेशी पर्यटक उन तिथियों में भारत आ सकेंगे जब ये समारोह यहां होंगे और इन सांस्कृतिक मनोरंजनों को देख सकेंगे। मैं समझता हूँ कि इससे अधिक इस सम्बन्ध में कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है।

अब मैं नौवहन के विषय को लेता हूँ। बन्दरगाहों के मजदूरों के विवादों के सम्बन्ध में कुछ बातें उठाई गई थीं। मैंने चौधरी समिति के प्रतिवेदन की बात कही थी। उसमें कुछ विवादग्रस्त विषय हैं जिनके बारे में श्रम संघ भी उत्तेजित हैं, विशेषतः जुलाई १९५७ के निर्णयों के लागू न किये जाने के बारे में। मैं आपको बताऊँ कि वे तीन अथवा चार निर्णय थे। पहला था स्थानीय मांगों की पूर्ति। दो संघों से सम्बन्धित बातों पर संघ प्रतिनिधियों से बातचीत की जा चुकी है और उनको न्याय निर्णय के लिये भेज दिया गया है। तीसरे संघ द्वारा उठाये गये प्रश्नों पर श्रम प्रतिनिधियों से बातचीत की जा रही है। अधिक समय तक काम के लिये दिये जाने वाले धन के बकाया भुगतान के सम्बन्ध में विवाद को भी न्याय निर्णय के लिये सौंप दिया गया है। उदवभरक मजदूरों को लाभांश का अधिक भुगतान किये जाने का विवाद कर्मचारियों के पक्ष में तय हो गया है। सूची बनाने की योजना तथा तीसरे तथा चौथे दर्जे के कर्मचारियों के लिये छट्टी के नियमों में समानता आदि सभी मांगें पूरी की जा चुकी हैं। केवल काम के अनुसार धन पाने वाले कर्मचारियों को उनकी कुल आय पर ६ १/४ प्रतिशत के हिसाब से भविष्य निधि दिये जाने का विवाद अभी तक तय नहीं हो पाया है। बातचीत के दौरान मैंने कुछ ऐसा बताया गया था कि कलकत्ता बन्दरगाह पर भविष्य निधि की गणना करते समय काम के

अनुसार आमदनी को गिना जाता है। जांच करने पर यह बात गलत पाई गई। इसका यह अर्थ नहीं कि काम के अनुसार आय की, भविष्य निधि के लिये, गणना न करना ऐसा प्रश्न नहीं है कि जिस पर विवाद उठाया जाये। स्पष्ट है कि गलत सूचना के आधार पर ही आश्वासन दिया गया था। मैं समझता हूँ कि यह प्रश्न वेतन आयोग को सौंप दिया गया है इसलिये उनकी सिफारिशों के आने से पहले इसकी क्रियान्विति संभव नहीं है। मैं समझता हूँ कि हमारे बन्दरगाहों के कर्मचारियों के उत्तेजित होने का कोई कारण नहीं है। हमने आपसी बातचीत से उद्वभरक मजदूरों की सभी मांगों को तथा उनमें और बन्दरगाह प्राधिकारियों के बीच होने वाले विवादों को सफलतापूर्वक निबटा दिया है। अन्य मामलों में भी आपसी बातचीत से मामले सुलझा दिये गये हैं और यही भविष्य में भी किया जायेगा।

नौवहन के सम्बन्ध में जो कार्य किये गये हैं उनमें से मुख्य को मैं आपके सामने रखूंगा। एक नौवहन विकास निधि बनाने के लिये निर्णय किया गया है। यह निधि व्यपगत नहीं होगी। मैं समझता हूँ कि योजनावधि में हमें लगभग १० करोड़ रुपये मिलेंगे। ब्याज की दरों में भी संशोधन किया जा चुका है। तटीय तथा समुद्रीय नौवहन के लिये जहाजों के लेने के सम्बन्ध में दिये जाने वाले ऋण पर अब तान प्रतिशत ब्याज लिया जायेगा।

नौवहन समवायों ने विदेशी मुद्रा लगाये बिना अपने पैसे से तीन जहाज लिये हैं। नौवहन समवायों को बता दिया गया है कि वे आस्थगित भुगतान के आधार पर जहाज खरीद सकते हैं बशर्ते कि मूल्य को छः अथवा सात वर्षों में चुकाया जाये। जापान सरकार द्वारा दिये गये ऋण का एक भाग जहाज लेने के लिये संरक्षित कर लिया गया है। एक नौवहन समन्वय समिति बनाई गई है जो नौवहन समवायों तथा सरकार में सम्पर्क बनाये रखेगी और उपलब्ध भारतीय जहाजों का पूरा उपयोग करने के उपाय बतायेगी।

नौवहन समवायों को धन कर से भी छूट दी गई है। अनिवार्य निक्षेप योजना से छूट दूसरी रियायत है, जो अब सबको मिल गई है। विकास छूट २५ से ४० प्रतिशत कर दी गई है। रेल-समुद्र समन्वय समिति की सिफारिशों को कुछ सीमा तक लागू किया गया है जिसके फलस्वरूप तटीय जहाजों की भाड़ा दरों में १५ प्रतिशत वृद्धि हो गई है।

जहां तक प्रशिक्षण का प्रश्न है, डफरिन में हमने प्रति वर्ष लिये जाने वाले प्रशिक्षणार्थियों की संख्या ६० से ७५ कर दी है तथा समुद्रीय इंजीनियरिंग निदेशालय में ५० से ६५ कर दी है। अब तक विदेशों में जाने वाले नाविकों पर लागू होने वाली नियुक्ति योजना देशीय व्यापार के लिये भरती किये गये नाविकों पर भी लागू कर दी गई है। बम्बई, मद्रास तथा कलकत्ते की डैक यात्री समितियों का पुनर्गठन किया गया है और नागपट्टिनम बन्दरगाह में भी एक समिति बनाई गई है। वाणिज्यिक नौवहन विधेयक पुरःस्थापित किया जा चुका है तथा नौवहन नियंत्रण अधिनियम और दो वर्ष की अवधि के लिए बढ़ा दिया गया है। इस वर्ष जो काम किया गया है उसका संक्षिप्त विवरण यही है। मेरा नम्र निवेदन है कि अब तक पहले कभी भी नौवहन के लिए एक वर्ष के अन्दर इतना काम नहीं किया गया है।

अब मैं डाक तथा तार विभाग को लेता हूँ। इस विभाग का सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न फेडरेशन की मांगों का है। सभी जानते हैं कि हड़ताल की अवधि से पूर्व डाक तथा तार फेडरेशन ने ६३ मांगें रखी थी जिन में से १७ पूरी पूरी स्वीकार कर ली गई थीं, और १८ अंशतः स्वीकार की गई थीं। उस समय २१ अस्वीकार कर दी गई थी जिन में से भी द्वितीय वेतन आयोग की मांग को स्वीकार कर लिया गया था। जिस के फलस्वरूप पांच और मांगों को वेतन आयोग को निर्दिष्ट कर दिया गया था। द्वितीय वेतन आयोग के अतिरिक्त हम ने अतिरिक्त बिभागीय कर्मचारियों के लिए एक समिति भी नियुक्त की है

[श्री राज बहादुर]

यद्यपि यह शिकायत की गई है कि बहुत समय लिया गया है, लेकिन मैं सभा को आश्वासन देता हूँ कि जिस पदाधिकारी को इस काम पर लगाया गया है वह सभी आवश्यक बातों पर विचार कर रहा है और वह यथासंभव शीघ्र प्रतिवेदन प्रस्तुत करेगा। वह देश के विभिन्न भागों में घूम रहा है इसलिए उसे कुछ समय चाहिए।

जहां तक समझौता कराने की एक स्थायी व्यवस्था का सम्बन्ध है, एक स्थायी समिति की घोषणा कर दी गई है जो बनाई जा रही है। फेडरेशन इसे जानता है और माननीय सदस्य भी शायद इस से अवगत हैं। मैं समझता हूँ कि जो प्रश्न एक बार सुलझाया जा चुका है उसे बार बार नहीं उठाया जाना चाहिए।

विभागीय नियमों के विधान के बारे में मुझे यह कहना है कि विभाग संविहित नियम जारी करने के लिये कार्यवाही कर रहा है। निवृत्ति निधि में उदारता लाने का काम किया जा चुका है। इस प्रकार इन २१ अस्वीकृत मांगों में से ग्यारह तो इस प्रकार चली गईं और केवल दस शेष रह जाती हैं जिन के बारे में मैं बताता हूँ।

एक मांग राष्ट्रीय सुरक्षा का परित्राण नियम के निरसन के बारे में है। दूसरी कार्मिक संघ संबंधी तथा नागरिक अधिकारों के अबाध रूप से दिये जाने के बारे में है जिसके अनुसार चुनावों में खड़े होने का अधिकार भी हो। यह राजनीतिक मांगे होने के कारण स्वीकार नहीं की जा सकती हैं। मुझे खशी है कि फेडरेशन भी इन मांगों पर जोर न देने के लिये मान गया है। हमें यह समझना चाहिये कि कार्मिक संघवाद तथा राजनीति में अन्तर होता है। इस प्रकार आप देखेंगे कि लगभग सभी मांगों का निपटारा हो गया है और इस समय मैं केवल इतना कह सकता हूँ कि बाकी मांगों पर केवल आयोग विचार करेगा।

श्री भवत दर्शन ने कहा कि गांवों में सप्ताह में कम से कम एक बार डाक बंटनी चाहिए। हमारा स्वयं यह प्रयत्न है कि इन २२,७२४ गांवों में, जिन में सप्ताह में एक बार भी डाक नहीं बंटती, डाक यथा शीघ्र बंटने लगे। परन्तु इस में समय लगेगा।

संघों को मान्यता न देने के बारे में शिकायतें की गईं। इस विषय में हम बड़ी परेशानी में हैं क्योंकि डाक तथा तार के कितने ही संघ हैं जो मान्यता चाहते हैं। ऐसे संघ भी हैं, जिन को पहले मान्यता प्राप्त थी परन्तु जिन की संख्या निर्धारित थी और वह अधिक सदस्यों को अपने संघ में रखना चाहते हैं। यदि हम इस प्रकार के संघों को मान्यता देते हैं तो हमारी आलोचना होती है। यदि हम मान्यता नहीं देते हैं तो भी हमारी आलोचना होती है। इसलिए बड़ी कठिनाई है।

जहां तक अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों के संघ का सवाल है हमें समिति की सिफारिशों की प्रतीक्षा करनी चाहिए। क्योंकि इन में स्कूल अध्यापक हैं, स्टेशन मास्टर हैं, तथा विभिन्न व्यवसायों के अलग अलग लोग हैं और सभी पर एक ही नियम लागू नहीं किया जा सकता है।

डाक तथा तार कार्यालयों को खोलने तथा देरी के संबंध में बहुत सी बातें कही गईं देरी तथा अथवा अदक्षता आदि के बारे में लखनऊ के "सर्चलाइट" आपका "पायनियर" समाचार पत्रों का निर्देश किया गया। परन्तु जब कोई शिकायत की जाती है तो उसकी पृष्टि

के लिये तथ्य नहीं दिये जाते और इसीलिए जब हम ने अखबारों में की गई शिकायतों की जांच की तो मामले सिद्ध नहीं हो सके । मैं सभा को आश्वासन दे देना चाहता हूँ कि नये डाकखाने तथा तार घर और टेलीफोन एक्सचेंज खोलने के सुझावों पर ध्यान दिया जायेगा और सभी मांगों पर विचार करने का प्रयत्न किया जायेगा ।

†श्री नारायणन् कुट्टि मेनन : श्रीमान्, मैं व्यक्तिगत स्पष्टीकरण के लिये कुछ कहना चाहता हूँ । माननीय मंत्री ने दो पत्रों का जिक्र किया है । एक मुख्य मंत्री द्वारा प्रशासनिक पदाधिकारी को भेजा गया था जिस में कहा गया था कि सीधे ही बात चीत कर के मामला सुलझाया जा सकता है । मैं त्रिवेन्द्रम से प्रशासनिक पदाधिकारी से मिलने आया । परन्तु उसने मुख्य मंत्री को लिख दिया कि मुझसे मिलना बेकार होगा क्योंकि मैं राजनीति की बातें करता हूँ । यह चीज हुई थी ।

दूसरा पत्र एक मीटिंग करने के लिए अनुमति प्राप्त करने का था । मैंने अनुमति मांगी जो अस्वीकार कर दी गई और मुख्य मंत्री को लिख दिया गया है कि मैंने औपचारिक रूप से अनुमति नहीं मांगी थी । मैंने उन्हें फिर लिखा कि मैं औपचारिक रूप से अनुमति मांग रहा हूँ । तब जाकर मीटिंग हो सकी । इस तरह की बातें होती हैं ।

†श्री राज बहादुर : मैं समझता हूँ कि जब माननीय सदस्य बार बार प्रशासक की आलोचना करते हैं तो अपेक्षित जानकारी हासिल करने में हमारा कोई दोष नहीं था । हमें उस से तथ्य जानने चाहिए थे । यदि हम जांच नहीं करते तो भी हमें ही दोष दिया जाता । यदि हम जांच करके तथ्य सभा के सामने रखते हैं तो भी माननीय सदस्य हमें दोष दे रहे हैं । मैं समझता हूँ कि सभा स्वयं सोचे कि इस में किस का दोष है ।

मेरा नम्र निवेदन है कि बन्दरगाह को शांति से काम करने दिया जाये । वहां पर लगभग १४,००० मजदूर हैं जिन में से मैं समझता हूँ, कारखाने के कुछ लोग माननीय सदस्य के साथ हैं । अन्य तीन संघ ठीक प्रकार से काम कर रहे हैं । इसलिए मैं आशा करता हूँ कि माननीय सदस्य तथा वहां की सरकार आपस में सहयोग से काम करेंगे ।

†श्रीमती पार्वती कृष्णन् : माननीय मंत्री श्री हुमायूँ कबीर ने अपने भाषण के आरंभ में कहा था कि वे असैनिक उड्डयन के संबंध में ही बोलेंगे जिस के बारे में किसी भी सदस्य ने चर्चा नहीं की है । मैं उन्हें बता दूँ कि हम असैनिक उड्डयन को परिवहन तथा संचार मंत्रालय का एक महत्वपूर्ण अंग समझते हैं और इसलिए चाहते हैं कि इस के विकास के सम्बन्ध में सरकार को निश्चित नीति बनानी चाहिए ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रखें ।

कार्य मंत्रणा समिति

बाइसवां प्रतिवेदन

†श्री रघुवीर सहाय : (बदायूं) : मैं कार्य मंत्रणा समिति का बाइसवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ ।

इसके पश्चात् लोक-सभा शुक्रवार, २८ मार्च, १९५८ के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

†मूल अंग्रेजी में

दैनिक संक्षेपिका

[गुरुवार, २७ मार्च, १९५८]

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर	३२८३-३३०७

तारांकित प्रश्न संख्या

१२४३	दामोदर घाटी निगम के प्रधान कार्यालय का हटाया जाना	३२८३-८४
१२४४	पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण समिति	३२८५-८७
१२४५	नौवहन एकीकरण समिति .	३२८७-८८
१२४६	गेहूं का आयात .	३२८८-९१
१२४७	अस्वीकार्य सिक्के	३२९१-९२
१२४९	ग्राम	३२९२
१२५०	बम्बई में राष्ट्रीय राजपथ .	३२९२-९५
१२५१	रेलवे स्टेशनों पर साइन बोर्ड .	३२९५-९६
१२५२	गन्ने की कीमत का भुगतान न किया जाना .	३२९६-९९
१२५३	सहकारी समितियां	३२९९
१२५५	कैरिज व वैगन स्टाफ़ के लिये ओवरटाइम भत्ता	३३००-०१
१२५७	मसूलीपत्तन पत्तन से लौह अयस्क का निर्यात	३३०१-०२
१२५८	कोचीन पत्तन के लिये प्रशासनिक समिति .	३३०२-०३
१२५९	सामुदायिक विकास कार्यक्रम का पुनः प्रावस्था भाजन	३३०३-०४
१२६१	अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी फेडरेशन	३३०४-०६
१२६२	अनुसूचित विमान समवाय	३३०६-०७

	प्रश्नों के लिखित उत्तर	३३०७-३७
--	-----------------------------------	---------

तारांकित प्रश्न संख्या

१२४८	जहाजों के कप्तानों तथा इंजीनियरों का प्रशिक्षण .	३३०७
१२५४	हिमाचल प्रदेश में परिवहन व्यय	३३०७
१२५६	रेल के टिकटों से संबंधित कपट रोकने वाला विभाग	३३०७
१२६०	कोसी बांध	३३०८
१२६३	रेलवे कर्मचारियों से प्राप्त अभ्यावेदनों का निबटारा	३३०८

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

तारांकित

प्रश्न संख्या

१२६४	नागार्जुन सागर परियोजना शिविर में हैजे का प्रकोप	३३०६
१२६५	विस्थापित व्यक्तियों की पोस्टल इंश्योरेंस पालिसियां	३३०६
१२६६	कुल्लू घाटी में फल परिरक्षण कारखाना	३३०६-१०
१२६७	चावल का वितरण	३३१०
१२६८	सरहिन्द तथा राजस्थान नहरें	३३१०
१२६९	मनीपुर में लितान जल विद्युत् परियोजना	३३११
१२७०	कुरडुवाड़ी—मिराज रेलवे लाइन	३३११
१२७१	रेलवे इंजनों की टक्कर	३३१२
१२७२	नौवहन शुल्क तथा विलम्ब शुल्क	३३१२
१२७३	मद्रास में तपैदिक सम्बन्धी कार्यकर्ताओं का सम्मेलन	३३१२-१३
१२७४	उत्तर प्रदेश में सहकारी चीनी मिलें	३३१३
१२७५	'डकोटा' विमानों में पेट्रोल की खपत	३३१३
१२७६	गंगा नदी पर पुल का निर्माण	३३१४
१२७७	बम्बई राज्य में बसीन के समीप लाइट हाउस का निर्माण	३३१४
१२७९	लाहौरी दरवाजे पर रेल के ऊपर का पुल	३३१४-१५
१२८०	अंदमान और निकोबार द्वीप समूह में लाइट हाउस	३३१५
१२८१	दिल्ली-वाराणसी हिन्दी टेलीप्रिन्टर लाइन	३३१५
१२८२	चलती गाड़ियों में पार्सलों की चोरी	३३१५-१६

अतारांकित

प्रश्न संख्या

१७१५	इंडियन लाइट हाउस डिपार्टमेंट	३३१६
१७१६	लाइट हाउस	३३१६-१७
१७१७	राजस्थान में नदियों का उपयोग	३३१७
१७१८	'असिस्टेंट ट्रेन एक्जामिनर्स' के पदों का समाप्त किया जाना	३३१७-१८
१७१९	ट्रंक टेलीफोन एक्सचेंज, बीकानेर	३३१८
१७२०	मेट्रोपलयम रेलवे स्टेशन	३३१८
१७२१	बम्बई राज्य को उर्वरक का संभरण	३३१८
१७२२	उत्तर प्रदेश में चीनी की मिलें	३३१९
१७२३	दक्षिण रेलवे की आय	३३१९
१७२४	खतरे की जंजीर का खींचा जाना	३३१९-२०
१७२५	'कम्पोस्ट' तथा हरी खाद	३३२०
१७२६	पंजाब में गन्ने की फसल	३३२०
१७२७	दिल्ली में उर्वरक	३३२०-२१
१७२८	उर्वरक	३३२१
१७२९	पंजाब में बाढ पीड़ित क्षेत्रों में सुधार	३३२१

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

प्रतारंकित

प्रश्न संख्या

१७३०	होशियारपुर जिले में कीरतपुर में विभागातिरिक्त डाकघर .	३३२२
१७३१	जगाधरी रेलवे वर्कशाप .	३३२२
१७३२	अंग्रेजी और हिन्दी संकेतकार	३३२२-२३
१७३३	जहाज उद्योग में विनियोजन .	३३२३
१७३४	रेलवे निरीक्षणालय (इंस्पेक्टर) .	३३२३
१७३५	'अधिक अन्न उपजाओ' कार्यक्रम .	३३२४
१७३६	स्टेशन मास्टर .	३३२४
१७३७	रियायती पास	३३२४
१७३८	दिघवाड़ा में सार्वजनिक टेलीफोन घर	३३२५
१७३९	डाक व तार घर	३३२५-२६
१७४०	रेलवे सुरक्षा बल	३३२६
१७४१	रेलवे दुर्घटनाएं	३३२६-२७
१७४२	"विश्व के मानसूनों" सम्बन्धी गोष्ठी	३३२७-२८
१७४३	कर्मचारियों की भर्ती	३३२८
१७४४	बम्बई राज्य में उचित मूल्य वाली दूकानें	३३२८-२९
१७४५	बम्बई राज्य में छोटी सिंचाई परियोजनायें	३३२९
१७४६	बम्बई राज्य में डेरी और पशुपालन का विकास	३३२९-३०
१७४७	बम्बई में आमों का परिरक्षण	३३३०
१७४८	निपानी के डाकखाने के लिये भवन का निर्माण	३३३०
१७४९	अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना	३३३०-३१
१७५०	भाड़े की दर और बर्मा का चावल	३३३१
१७५१	बम्बई राज्य सड़क परिवहन निगम	३३३१-३२
१७५२	उड़ीसा में पशु-पालन और पशु-चिकित्सा की योजनायें	३३३२
१७५३	नंगल बांध का पर्यटक केन्द्र के रूप में विकास	३३३२-३३
१७५४	दिल्ली और बीकानेर के बीच डाक-सेवायें	३३३३
१७५५	गवेषणा योजनायें	३३३३
१७५६	पंजाब में गहन खेती	३३३३-३४
१७५७	हिमाचल प्रदेश में परिवहन	३३३४
१७५८	सड़क परिवहन निगम	३३३४
१७५९	पंजाब में भाण्डागार	३३३४-३५
१७६०	हिमाचल प्रदेश में वनों का विकास	३३३५
१७६१	दिल्ली-मद्रास डि-लक्स गाड़ी	३३३५
१७६२	दक्षिणी अर्काट जिले (मद्रास) के डाकखाने	३३३५-३६
१७६३	चीनी मिलें	३३३६
१७६४	नंगल बांध पर डाक तथा तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर	३३३७

विषय	पृष्ठ
स्वगन प्रस्ताव	३३३७-३९
अध्यक्ष ने निम्नलिखित स्वगन प्रस्तावों की, जिनका सूचना उन के सामने दिखाये गये सदस्यों द्वारा दी गयी थी, प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दी :—	
(१) २५ मार्च, १९५८ को रायचूर श्री नारायणन् कुट्टि रेलवे स्टेशन पर रेलवे मेनन्, श्रीमती पार्वती कर्मचारियों तथा अन्य कृष्णन् और सर्वश्री व्यक्तियों पर सैनिकों वाजपेयी तथा ब्रजराज द्वारा गोली चलाना सिंह द्वारा सूचनाये दी गई ।	
(२) २६ मार्च, १९५८ को आसाम सर्वश्री हेम बरुआ और की सीमा तर पाकिस्तानी आसार द्वारा सूचनाये सेना द्वारा गोली चलाना दी गई ।	
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३३३९
(१) अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था नियम, १९५८ की एक प्रति ।	
(२) हिन्दुस्तान शिपयार्ड प्राइवेट लिमिटेड के वर्ष १९५६-५७ के, लेखा-परीक्षित लेखे सहित, वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति ।	
मंत्रियों द्वारा वक्तव्य	३३३९-४१
(१) रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) ने हावड़ा गुड्स एकाउन्ट्स आफिस में भ्रष्टाचार के बारे में तारांकित प्रश्न संख्या ९७० के सम्बन्ध में श्रीमती रेणु चक्रवर्ती द्वारा १४ मार्च, १९५८ को पूछे गये एक अनुपूरक प्रश्न के उत्तर को शुद्ध करने के लिये वक्तव्य दिया ।	
(२) परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हुमायूं कबीर) ने इंडियन एयर लाइन्स कार्पोरेशन के एक विमान की दुर्घटना के बारे में, जो २४ मार्च, १९५८ को नेपाल में हुई थी, एक और वक्तव्य दिया ।	
अनुदानों की मांगें	३३४१-९९
परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांग संख्या ८४ से ९३ और १२९ से १३३ पर चर्चा जारी रहा ।	
चर्चा समाप्त नहीं हुई ।	
कार्य मंत्रणा समिति का प्रतिवेदन	३३९९
बाइसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।	
शुक्रवार, २८ मार्च, १९५८ के लिए कार्यावलि	
परिवहन तथा संचार मंत्रालय तथा निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा ।	