

अंक २

संख्या २६



बुधवार

६ मई, १९५३

संसदीय वाद विवाद



1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

विषय-सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर
प्रश्नों के लिखित उत्तर

[पृष्ठ भाग ४०३१—४०७९,
[पृष्ठ भाग ४०७९—४११४]

(मूल्य ४ आने)

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय दृष्टान्त

४०३१

४०३२

लोक सभा

बुधवार, ६ मई, १९५३

सदन की बैठक सवा आठ बजे समवेत हुई
[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]
प्रश्नों के मौखिक उत्तर

रेलों पर चोरियां

*१८६८. सरदार हुक्म सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या वर्ष १९४७ और १९४८ में अन्य नागरिकों के साथ रेलवे कर्मचारियों के षड्यंत्रों द्वारा भरे हुए माल के डिब्बों का उनके गन्तव्य स्थानों के स्थान पर अन्य स्टेशनों की ओर रुख बदल कर रेलों पर चोरियों के मामले जांच के लिये विशेष पुलिस संस्थापना को दिये गये थे;

(ख) यदि दिये गये थे, तो उनकी संख्या क्या थी;

(ग) क्या इनमें से किसी का चालान किया गया था और न्यायालय के सामने रखा गया था; और

(घ) यदि ऐसा किया गया था तो क्या ऐसे कोई मामले निर्णीत हुए हैं?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां।

(ख) ४ ।

247 P.S.D.

(ग) ३ मामले चालान किए गए थे न्यायालय के सामने रखे गए थे।

(घ) वे तीनों निर्णीत हो चुके हैं। दो मामलों में सजा हो गई थी और एक में विमुक्ति।

सरदार हुक्म सिंह : इन दो मामलों में, जिन में सजा सुनाई गई थी, माल की कितनी मात्रा अन्तर्ग्रस्त थी ?

श्री शाहनवाज खां : एक मामले में जिसका लुधियाना (पंजाब) में एक चोरी से सम्बन्ध था, अन्तर्ग्रस्त माल के डिब्बों की संख्या तीन थी और एक दूसरे मामले में, जिसका सम्बन्ध फतेहपुर जिले (उत्तर प्रदेश) के नाथूराम पाठक नामक एक सज्जन से था, मूंगफली के तेल के दो माल-डिब्बे थे।

सरदार हुक्म सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि बेईमानी से क्या मोदी चीनी कारखाने के मालिकों द्वारा दुर्लभ वस्तुओं के ३ दर्जन माल-डिब्बों की चोरी का कोई मामला हुआ था—क्या उसका चालान हुआ भी था ?

श्री शाहनवाज खां : यह तथ्य है कि ३ दर्जन माल डिब्बों के मालों का मोदी उद्योगों द्वारा दुरुपयोग किया गया था। उस मामले का चालान नहीं किया गया था; उसकी जांच हो रही है और उत्तरी रेलवे द्वारा कार्यवाही की जा रही है।

सरदार हुक्म सिंह : क्या पुलिस अधीक्षक ने इस मामले के सम्बन्ध में सौंपी गई जांच पर अपना प्रतिवेदन दे दिया है ?

श्री शाहनवाज खां : जी हां, विशेष पुलिस संस्थापना ने एक बहुत विस्तृत जांच की थी और अपना प्रतिवेदन देते हुए कहा था कि उनकी राय में १४ रेल कर्मचारियों तथा मोदी चीनी कारखाने के ९ सदस्यों, जिसमें मोदी फ़ैक्टरियों के प्रधान मैनेजर सम्मिलित थे तथा प्रबन्ध संचालक सहायक प्रधान मैनेजर—इन सभी व्यक्तियों का सम्बन्ध था, के विरुद्ध एक उपरिदर्शी व्यवहार बनता था।

श्री दाभी : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इन रेलवे कर्मचारियों में से किसी के विरुद्ध विभागीय कार्यवाही की गई थी ?

श्री शाहनवाज खां : श्रीमान्, यह एक लम्बा विषय है और यदि मुझे अनुमति मिले तो मैं विस्तार पूर्वक इसकी व्याख्या करूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं। हमारे पास अन्य अनेक प्रश्न हैं।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या मैं जान सकता हूँ कि किस कारण से ३६ माल-डिब्बों को अन्तर्ग्रस्त करने वाला ऐसा गम्भीर मामला न्यायालय के सामने नहीं लाया गया था इस तथ्य के होते हुए भी कि विशेष पुलिस संस्थापना ने भी यह घोषित किया था कि एक उपरिदर्शी व्यवहार बनता था ?

श्री शाहनवाज खां : विशेष पुलिस संस्थापना का प्रतिवेदन गृह-कार्य मंत्रालय को निर्देश किया गया था इस सिफारिश के साथ कि गृह-कार्य मंत्रालय को उक्त रेलवे कर्मचारियों के विरुद्ध मुकद्दमा चलाने की अनुज्ञप्ति प्राप्त कर लेनी चाहिये। गृह मंत्रालय जांच करने वाले पदाधिकारी की सिफारिशों से सहमत नहीं हुआ और उनकी राय थी कि इस मामले का निबटारा रेलवे द्वारा विभागीय रूप से होना चाहिये; और उस मामले का निबटारा रेलवे द्वारा विभागीय रूप से किया जा रहा है।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या हम वह समझें कि इस मामले का गृह मंत्रालय द्वारा निबटारा हो चुका है और वह न्यायालय के सामने नहीं लाया जा रहा है ?

श्री शाहनवाज खां : वह मामला गृह मंत्रालय द्वारा रेलवे बोर्ड को विभागीय कार्यवाही के लिये निर्देशित किया गया है।

कुमारी एनी मस्करोन : इस मामले को हुए कितना समय हुआ ?

श्री शाहनवाज खां : हमें बिल्कुल निश्चित तिथि नहीं मालूम है, लेकिन वह नवम्बर १९४७ और मार्च १९४८ के बीच हुआ था।

** ** **

सरदार हुक्म सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इस पर विधि मंत्रालय की सलाह ली गई थी और विधि मंत्रालय का प्रतिवेदन यह था कि यह चलाने के योग्य एक मुकद्दमा है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : विधि मंत्रालय की सलाह नहीं ली गई थी। जैसा कि मेरे सहयोगी ने उत्तर दिया, गृह मंत्रालय जांच करने वाले पदाधिकारी की सिफारिशों से सहमत नहीं हुआ और उन्होंने वह मामला निबटारे के लिये रेलवे बोर्ड को निर्देशित कर दिया। और मोदी कम्पनी गलती से खाली किये गए माल के डिब्बों का मूल्य देने को तैयार हो गई है।

सरदार हुक्म सिंह : क्या यह तथ्य है कि उन माल के डिब्बों में दुर्लभ वस्तुएं थीं जो खुले बाजार के चौगुने मूल्य पर चौर बाजार में बेची गई थीं और यह कि उन से केवल उनके खुले बाजार के मूल्य के आधार पर क्षतिपूर्ति देने को कहा गया है ?

****अध्यक्ष महोदय के आदेशानुसार अवमर्षित कर दिया गया—संसदीय प्रकाशनों के सम्पादक।**

श्री अलगेश्वर : हमको उस राशि का कोई अनुमान नहीं है जो उनसे देने को कही गई थी । यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं सूचना प्राप्त कर सकता हूँ और दे सकता हूँ ।

सरदार हुक्म सिंह : मालिकों द्वारा अधि-याचित राशि क्या है ?

उपाध्यक्ष महोदय : वह कहते हैं कि उनको नहीं मालूम है और यदि माननीय सदस्य चाहें तो वह प्राप्त कर सकते हैं ।

विभाग वाह्य डाकघरों में बचत बैंक लेखा

*१८६९. श्री एल० एन० मिश्र :
(क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या ग्रामीण क्षेत्रों के विभाग वाह्य डाकघरों में उदारतापूर्वक बचत बैंक लेखा खोलने का कोई प्रस्ताव है ?

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

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :
(क) ग्रामीण क्षेत्रों के डाकघरों में बचत बैंक सुविधायें परिस्थितियों के अनुकूल उदारतापूर्वक दी जाती हैं ।

(ख) उन शाखा डाकघरों के, जो बचत बैंक का कार्य कर रहे हैं, निम्नलिखित आंकड़ों से की गई प्रगति पता चल जायगी :—

३१ मार्च १९५१	४,५०१
३१ मार्च, १९५२	४,९०१
३१ मार्च, १९५३	५,०७६

श्री एल० एन० मिश्र : विभाग वाह्य डाकघरों में बचत बैंक लेखा खोलने के लिये मूल शर्तें क्या हैं ?

श्री राज बहादुर : ग्रामीण डाकघरों में बचत बैंक सुविधायें देने से पूर्व हमें—चूँकि उनमें से अधिकतर विभाग वाह्य डाकघर होते हैं—उस व्यक्ति की आर्थिक स्थिरता देखनी पड़ती है जो डाकघर को चलाता है—

अर्थात् विभाग वाह्य पोस्ट मास्टर और धन के ले आने और ले जाने की सुविधाओं तथा स्वयं डाकघर में उसकी सुरक्षा भी देखनी पड़ती है ।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या सरकार को यह मालूम है कि विभाग वाह्य डाकघरों में बचत बैंक की सुविधाओं के अभाव में ग्रामीण क्षेत्रों में लोक संस्थाओं तथा व्यक्तियों को अनेक कठिनाइयों का अनुभव करना पड़ता है ?

श्री राज बहादुर : श्रीमान्, मैं प्रश्न नहीं समझ पाया ।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : वह अधिकतम बचत क्या है जो इन बचत बैंक लेखाओं में जमा की जा सकती है ?

श्री राज बहादुर : अकेले जमा करने वाले के लिये वह २०,००० रुपए है और संयुक्त रूप से जमा करने वालों के लिये ३०,००० रुपए है । मैं ऐसा कह रहा हूँ किन्तु सम्भव है इसमें कुछ त्रुटियाँ हों ।

श्री एस० एन० दास : जब किसी ऐक्सट्रा डिपार्टमेंटल पोस्ट आफिस में सेविंग बैंक खोला जाता है तो क्या उसके पोस्ट मास्टर को कुछ ऐक्सट्रा पेमेंट किया जाता है ?

श्री राज बहादुर : जी नहीं ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : थोड़ी बचतों के लिये आन्दोलन को ध्यान में रखते हुए, क्या प्रत्येक विभाग वाह्य डाकघर में बचत बैंक लेखा खोलने की कोई योजना है ?

श्री राज बहादुर : जैसा कि मैं कह चुका हूँ, हम स्वयं इस सुविधा को उतने विस्तृत क्षेत्र में फैलाने के लिये उत्सुक हैं जितना कि सम्भव है । लेकिन हमें आवश्यक रूप से दो बातों का ध्यान रखना पड़ता है : प्रथम, क्या उस व्यक्ति की आर्थिक स्थिरता, जो विभाग वाह्य पोस्ट मास्टर की हैसियत से उन

रुपयों का भार सम्हालता है, काफी अच्छी है या नहीं और दूसरे रुपयों को वहां रखने के लिये तथा उन रुपयों को उस स्थान से निकटतम लेखा कार्यालय तक ले जाने के लिए भी क्या सुविधायें हैं।

श्री एम० डी० जोशी : क्या मैं राज्या-नसार प्रगति की गति जान सकता हूँ ?

उपाध्यक्ष महोदय : सभी राज्यों के लिये नहीं, मैं अनुमति नहीं दूंगा। यदि वह किसी विशेष राज्य से रुचि रखते हैं तो वह पूछ सकते हैं।

श्री एम० डी० जोशी : क्या मैं बम्बई के सम्बन्ध में जान सकता हूँ ?

श्री राज बहादुर : मुझे खेद है कि राज्या-नुसार आंकड़े मेरे पास यहां नहीं हैं।

बचत बैंक लेखाओं के लिये सुविधायें

*१८७०. **श्री एल० एन० मिश्र :** क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या डाकघरों के बचत बैंक लेखाओं में जमा करने तथा उनमें से निकालने के लिये लोगों को कुछ नए प्रकार की सुविधायें दी जाने वाली हैं ?

(ख) यदि दी जाने वाली हैं तो वह किस प्रकार की हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख) जी हां। निम्नलिखित सुविधायें देने का विचार है :—

(१) कुछ प्रतिबन्धों के आधीन, डाकघरों के बचत बैंक लेखाओं से चेकों द्वारा धन निकालना और उनमें चेक, ड्राफ्ट (हण्डिका पत्र) आदि जमा करना। पहले, बम्बई वृत्त में चुने हुए प्रधान कार्यालयों में इनका प्रयोगात्मक रूप से व्यवहार किया जायगा।

(२) एक साधारण बचत बैंक लेखा से सप्ताह में दो बार धन का निकालना, इस

नियम के आधीन कि १,००० रुपए से अधिक न निकाला जाय।

(३) कुछ प्रतिबन्धों के आधीन, जमा करने वाले के हस्ताक्षर उसके नमूने के हस्ताक्षर के सदृश न होने पर, रुपए निकालने के लिए प्रार्थना पत्र पर किसी जमा करने वाले के हस्ताक्षर का एक गजटेड पदाधिकारी अथवा किसी अन्य जमा करने वाले के द्वारा प्रमाणीकरण।

(४) रुपए निकालते अथवा जमा करते समय, कलकत्ता, कानपुर तथा अहमदाबाद में मुख्य कार्यालयों में, जमा करने वालों को धातु टोकन का दिया जाना। इससे डाकघरों की खिड़कियों पर क्यू में खड़े होकर प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ेगी।

(५) संयुक्त रूप से जमा करने वालों के नाम के डाकघर बचत बैंक लेखाओं पर पहले २०,००० रुपए तक २ प्रतिशत प्रतिवर्ष तथा शेष धन पर, जो ३०,००० रुपए से अधिक न हो, १।१ प्रतिशत प्रतिवर्ष के हिसाब से ब्याज।

श्री एल० एन० मिश्र : मैं जान सकता हूँ कि यह सुविधा ग्रामीण क्षेत्रों में कब से दी जाएगी।

श्री राज बहादुर : हम मुख्यालयों से और वह बम्बई के सीमित क्षेत्रों से आरम्भ कर रहे हैं। अधिक विस्तृत क्षेत्र में ये सुविधायें देने में हमें देर लगेगी। यह योजना की सफलता पर निर्भर है।

श्री एल० एन० मिश्र : मैं जान सकता हूँ कि क्या ग्रामीण महाजनी पूछताछ समिति ने इसे ग्रामीण क्षेत्रों में इस प्रणाली के पुरस्थापित करने का सुझाव रखा है। यदि ऐसा है तो क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही की है।

श्री राज बहादुर : मैं समझता हूँ कि उस समिति ने जो १९५० में नियुक्त की गई

थी और जिसमें रिज़र्व बैंक का एक प्रति-निधि तथा डाक तथा तार विभाग का एक और कर्मचारी था, इन सब विषयों पर अवश्य विचार किया होगा।

संयुक्त राज्य अमरीका से यात्रिक अभिकर्ता

*१८७१. डा० राम सुभग सिंह : क्या यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल में संयुक्त राज्य अमरीका से कुछ यात्रिक अभिकर्ता आमन्त्रित किये हैं; तथा

(ख) यदि ऐसा है तो क्या उन यात्रिक अभिकर्ताओं ने भारत में अमरीकन यात्रियों को प्रोत्साहन देने के सम्बन्ध में कोई सुझाव दिये हैं।

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) तथा (ख). जी हां।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं इन यात्रियों द्वारा किए गए सुझावों की प्रकृति जान सकता हूं और क्या सरकार उन्हें कार्यान्वित कर रही है ?

श्री शाहनवाज खां : यात्रियों द्वारा किए गए सुझाव शुल्कों और विनिमय सम्बन्धी कार्य प्रणालियों से विमुक्ति, अच्छे प्रदर्शकों तथा होटलों के स्नान गृहों स्वास्थ्य सम्बन्धी स्थापनों के उपबन्ध के सम्बन्ध में हैं।

डा० राम सुभग सिंह : मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार ने यह सुझाव स्वीकार कर लिया है तथा यदि ऐसा है तो सरकार यात्रियों को कितनी धन-राशि तक छूट दे रही है

श्री शाहनवाज खां : सरकार ने उन के सुझावों में बहुत अभिरुचि दिखाई है। और विषय विचाराधीन है।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या सरकार संयुक्त राज्य अमरीका से भिन्न अन्य राज्यों अर्थात् सोवियट रशिया के संयुक्त राज्य आदि से यात्रियों को आमन्त्रित करने का विचार रखती है ?

श्री शाहनवाज खां : कोई भी व्यक्ति जो भारत आने की अभिरुचि रखता हो सदा स्वागत योग्य है।

त्रिपुरा में खाद्य स्थिति

*१८७३. श्री रिशांग किशिंग : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विभाजन के पश्चात् से ले कर पूर्वी बंगाल से भारी संख्या में विस्थापित लोगों के आगमन के कारण त्रिपुरा की जन संख्या और खाद्य स्थिति पर क्या प्रभाव पड़ा है।

(ख) वह आवश्यक खाद्य सामग्री क्या है जिस के लिये त्रिपुरा को अब भी पूर्वी बंगाल पर निर्भर रहना पड़ता है।

(ग) सरकार त्रिपुरा को खाद्य सामग्री में आत्मावलम्बी बनाने के लिये क्या पग उठा रही है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) विभाजन से ले कर लगभग २ लाख विस्थापित व्यक्ति पूर्वी बंगाल से त्रिपुरा में प्रद्वजन कर आए हैं, तो वे राज्य की कुल जन संख्या का ३३ प्रतिशत हैं विस्थापित व्यक्तियों के भारी संख्या में आने से विभाजन पूर्व के दिनों के अतिरिक्तान्न वाला राज्य केवल आत्मभरित राज्य रह गया है।

(ख) कुछ नहीं।

(ग) त्रिपुरा को आत्मभरित बनाने के लिये सरकार द्वारा उठाए गये पग ये हैं।

(१) सुधरे हुए बीजों और खाद का वितरण।

(२) सिंचाई की सुविधा प्रदान करने के लिये नहरें और तालाब खोदना।

(३) मल से खाद बनाने सम्बन्धी प्रदर्शन और खाद का उत्पादकों में वितरण।

(४) उत्पादकों में फसलों की प्रतिस्पर्धा सम्बन्धी संगठन।

(५) धान की कृषि के जापानी ढंग का प्रचार।

श्री रिशांग किंशिंग : क्या यह तथ्य नहीं है कि त्रिपुरा को आवश्यक खाद्य सामग्री अर्थात् चावल, सब्जी, अंडे, मांस और मछली के लिये पूर्वी बंगाल पर निर्भर रहना होता है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : त्रिपुरा आवश्यक खाद्य सामग्री अर्थात् चावल के लिये पूर्वी बंगाल पर निर्भर नहीं परन्तु सामान्यतः सूखी मछली और सब्जी पूर्वी बंगाल से त्रिपुरा द्वारा आते हैं।

श्री रिशांग किंशिंग : क्या सरकार को ज्ञान है कि समस्त आदिमजातीय लोग लगभग आधे वर्ष तो अर्धबुध्दित ही रहते हैं, और यदि ऐसा है तो क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार ने आदिमजातीय लोगों में खाद्यस्थिति को सुधारने के लिये क्या योजनाएं—दीर्घकालीन तथा अल्पकालीन—बनाई हैं?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हम ने प्रथम बार त्रिपुरा सरकार से कहा है कि वह कुछ चावल की वसूली करे जिस से कि वर्षा ऋतु या वर्ष के कमी वाले भाग में संकट के समय वह काम आ सके। उन्होंने लगभग ५,००० टन चावल इस वर्ष एकत्र कर लिया है और वे उसे आदिमजातीय क्षेत्रों में काम लेंगे जब भी वहां भाव बढ़ेंगे। मेरे माननीय मित्र को ज्ञात है कि वहां 'झुम' प्रकार की कृषि होती है और हम वहां बाड़ लगा कर खेती करने का प्रयत्न कर रहे हैं जिस से कि वहां अधिक अन्न पैदा हो सके।

श्री रिशांग किंशिंग : क्या यह तथ्य है कि पूर्वी बंगाल से विस्थापित व्यक्तियों के भारी मात्रा में आने के कारण, मैदानी क्षेत्रों में कृषियोग्य भूमि आदिमजातीय लोगों को नहीं दी जा सकती और वे वापिस पहाड़ी प्रदेश में ढकेल दिये गये हैं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : यह प्रश्न भूमि के विषय में है, खाद्य समस्या के विषय में नहीं। मैं इसका उत्तर देने में असमर्थ हूँ।

श्री बीरेन दत्त : क्या यह तथ्य है कि २०,००० व्यक्ति अगरतला नगर को आये थे और कृषि के लिये ऋणों की मांग की थी और नव-नियुक्त मंत्रणाकार ने उन से अभ्यावेदन भेजने के लिये कहा और जब वे अभ्यावेदन दे कर लौट रहे थे तो उन्हें पकड़ कर जेल में डाल दिया गया ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हमारे पास यह जानकारी नहीं है। हमें पता है कि हम ने त्रिपुरा सरकार को कृषि की सुधरी हुई प्रणालियों के लिये ६०,००० रुपये के लगभग दिये हैं। हमें यही पता है। हमें विस्तार की प्रकृया का ज्ञान नहीं है कि वह राशि कैसे खर्च की गई इत्यादि।

श्री रिशांग किंशिंग : क्या सरकार ने त्रिपुरा के आदिमजातीय कृषकों को कोई कृषि संबंधी ऋण दिये हैं और यदि दिये हैं तो उनकी राशि कितनी है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हमने आदिमजातीय लोगों को कोई ऋण नहीं दिये हैं परन्तु क्योंकि आदिमजातीय लोग भाग 'ग' राज्यों के अन्तर्गत आते हैं अतः उन्हें सरकार से विशेष रियायत प्राप्त होती है। मुझे पता नहीं है कि आया उन्हें हमारे बजाय उन से कोई सहायता मिलती है या नहीं।

रायपुर रेलवे स्टेशन के लिये माल-डिब्बों
का बंटन

*१८७४. श्री बी० एन० मिश्र : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि पूर्व रेलवे पर रायपुर से अन्य स्थानों को माल भेजने के लिये व्यापारियों को अब माल-डिब्बे नहीं दिये जा रहे हैं ?

(ख) यदि ऐसा है तो कब से और किन कारणों से है ?

(ग) क्या यह तथ्य है कि रायपुर रेलवे स्टेशन पर अधिमान-युक्त या अन्य वस्तुओं के लिये दिये गये डिब्बों का बंटन रद्द किया जा रहा है ?

(घ) यदि ऐसा है तो कब से और किन कारणों से है ?

(ङ) क्या यह तथ्य है कि रायपुर में अन्य स्टेशनों के लिये माल-डिब्बों का बंटन कई दिनों से नहीं किया जा रहा है ?

(च) यदि ऐसा है तो उसके क्या कारण हैं ?

(छ) १ मार्च १९५३ से रायपुर स्टेशन को कितने माल-डिब्बे प्रति दिन दिये जाते हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव
(श्री शाहनवाज खां) : (क) नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) तथा (घ). ऐसा कुछ अवसरों पर हुआ है जब कि खाली डिब्बों की प्रत्याशित संख्या पूरी नहीं हुई ।

(ङ) माल-डिब्बों का बंटन अधिमान तथा पंजीयन की तारीख के अनुसार किया जाता है । कभी कभी अधिमान के निम्न स्तर के यातायात और बिना अधिमान के यातायात की मांगों को पूरा करने में विलम्ब हो जाता है ।

(च) माल-डिब्बों की कमी ।

(छ) ६-४-१९५३ तक १३ प्रतिदिन ।

श्री बी० एन० मिश्र : क्या मैं जान सकता हूँ कि जनवरी और फरवरी १९५३ के मासों में कितने डिब्बों के आर्डर दिये गये ?

श्री शाहनवाज खां : मुझे सूचना की अपेक्षा है ।

विश्राम के कमरे

*१८७५. श्री के० पी० सिन्हा : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि ई० आई० आर० बिहार को पटना- गया लाइन पर पूनपून जैसे बड़े स्टेशनों पर, जहां भारत के सब भागों से सहस्रों हिन्दू यात्री प्रतिवर्ष आते हैं, कोई भी उच्च श्रेणी का विश्राम-कमरा नहीं है और ड्योढ़े दरजे का भी विश्राम-कमरा नहीं है ?

(ख) क्या सरकार का विचार पटना-गया लाइन (ई० आई० आर०) के महत्वपूर्ण स्टेशनों पर उच्च श्रेणियों के लिये विश्राम-कमरे बनवाने के लिये, निकट भविष्य में, कार्यवाही करने का है ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव
(श्री शाहनवाज खां) : (क) पूनपून पर कोई उच्च श्रेणी का या ड्योढ़े दरजे का विश्राम-कमरा नहीं है परन्तु पटना-गया शाखा पर जहानाबाद, तेहता और बेला स्टेशनों पर उच्च श्रेणी के विश्राम कमरे हैं ।

(ख) पटना-गया शाखा के अन्य स्टेशनों का उच्च श्रेणी के विश्राम-कमरों का प्रश्न यात्री सुविधा उप-समिति के विचारार्थ प्रस्तुत किया जायेगा ।

श्री के० पी० सिन्हा : क्या यह तथ्य है कि इस स्टेशन के सुधार के लिये कुछ भूमि अर्जित की गई थी और अभी तक कुछ नहीं किया गया है ?

श्री शाहनवाज खां : नहीं, श्रीमान् ।]

समुद्रीय मीन क्षेत्र

*१८७६. श्री के० पी० सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) समुद्रीय मीन-क्षेत्रों के विस्तार तथा आधुनिकीकरण की योजना सम्बन्धी कार्य के करार पर भारत तथा संयुक्त राज्य अमरीका के बीच हस्ताक्षर होने की तारीख ;

(ख) विद्यमान मीन नौकाओं और मीन पकड़ने की प्रणाली में किया गया विशिष्ट सुधार ; और

(ग) करार के वर्ष से पूर्व दो तीन वर्षों में पकड़ी जाने वाली मछली का वार्षिक आनुमानिक परिमाण और करार की तारीख के पश्चात प्रतिवर्ष पकड़ी जाने वाली मछली का परिमाण ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) ३१ मई, १९५२ ।

(ख) करार में, अन्य बातों के अतिरिक्त, यह भी व्यवस्था है कि विद्यमान जलयानों और मछली पकड़ने की प्रणालियों को सुधारने के लिये समुद्रीय डीजल इंजिन और अन्य सामान दिया जायेगा । ठीक सामान का आर्डर दिया जाये यह सुनिश्चित करने के लिये बहुत अध्ययन और अनुसन्धान की आवश्यकता थी । यह अब पूरा हो गया है और आशा की जाती है कि शीघ्र ही सामान मंगवा लिया जायेगा । सुधार तो तभी दीख पड़ेगा जब कि सामान पहुंच जायेगा और प्रयुक्त होगा ।

(ग) जो समुद्रीय मछली किनारे पर पहुंचाई गई उसकी वार्षिक आनुमानिक मात्राएं निम्न हैं --

मन

१९४६.	६५,३६,०००
१९५०.	१,४०,१०,०००
१९५१.	१,३२,४५,०००
१९५२.	१,२४,३२,०००

१९५२ में मछली-उत्पादन में कमी का कारण मालाबार तट पर सारडीन और मेकेरेल मीनक्षेत्रों का काम न करना था ।

श्री के० पी० सिन्हा : मैं जान सकता हूं कि इस परियोजना पर कुल कितना व्यय हुआ है ?

डा० पी० एस० देशमुख : सम्पूर्ण करार की एक प्रति सदन के समक्ष रख दी गई थी । यह २४,६२,००० डालर—६८,०५,००० रुपये आता है ।

श्री एन० एम० लिंगम : मैं जान सकता हूं कि क्या सामुद्रिक मत्स्य-क्षेत्रों के विकास के लिये नारवे का करार लागू हो गया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां, श्रीमान् । इसे अब क्रियान्वित किया जा रहा है । इस पर अभी हाल में ही हस्ताक्षर हुए थे ।

श्री कानूनगो : भाग (ग) के उत्तर के सम्बन्ध में क्या माननीय मंत्री कृपा कर के यह बतलायेंगे कि परम्परागत तरीके से कितनी मछली पकड़ी गई और मछली पकड़ने के जहाजों के द्वारा कितनी मछली पकड़ी गई ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास अलग अलग आंकड़े नहीं हैं ।

श्री कानूनगो : क्या वर्तमान नौकाओं पर यह विजली का यंत्र लगाने का विचार है अथवा नये ढंग की नौकायें बनाई जायेंगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : जहां तक सम्भव हो पुरानी नौकाओं पर ही यह यंत्र लगाने का विचार है जिस से कि साधारण मछियारे इस से लाभ उठा सकें ।

मेट्रूपलयम् रेलवे स्टेशन पर भण्डार गृह

*१८७७. श्री एन० एम० लिंगम् : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या मेट्रूपलयम् के व्यापारियों की संस्था की ओर से उस स्टेशन पर आलुओं के रखने

के लिये भण्डार-गृह की अपर्याप्तता के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ?

(ख) सरकार का इस विषय में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) दक्षिण रेलवे को एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था ।

(ख) इस वर्ष दो स्थानों में प्रति दिन लगभग ४० माल के डिब्बे निरन्तर भेजते रहने का प्रबन्ध किया जा रहा है और इस से अतिरिक्त भण्डार-गृह की आवश्यकता नहीं रहेगी ।

टैपिओका

*१८७८. प्रो० मैथ्यू : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार को अखिल केरल कृषि विकास संघ की ओर से उचित मूल्य की दुकानों द्वारा केवल चार आने प्रति पौण्ड की दर से खाद्य के रूप में वितरण के लिये दस लाख टन टैपिओका के आटे के सम्भरण का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) क्या उक्त संघ ने केरल में टैपिओका के उत्पादन में वृद्धि के लिये कोई विशेष सहायता या प्रोत्साहन मांगा है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) तथा (ख) । प्रश्न में उल्लिखित प्रस्ताव की एक प्रति प्राप्त हुई है और भारत सरकार इस पर विचार कर रही है ।

प्रो० मैथ्यू : क्या यह सत्य है कि त्रावनकोर-कोचीन सरकार ने हाल में राज्य के विभिन्न भागों में टैपिओका के आटे को सस्ते भावों पर देते रहने के लिये कार्यवाही की है जिस से कि इस के निर्यात से निर्धन उपभोक्ताओं पर कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।

श्री एम० कृष्णप्पा । जी हां, यह सत्य है । जब टैपिओका के मूल्य बढ़ गये थे, तो त्रावनकोर-कोचीन में निर्धन लोगों की सहायता के लिये जिन का कि मुख्य खाद्य टैपिओका ही है, सरकार ने टैपिओका को राशन की दुकानों से कुछ उचित मूल्य पर दिलवाने के लिये कार्यवाही की है ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : मैं जान सकता हूं कि क्या टैपिओका के उचित मूल्य की दुकानें सारे भारत में खोली जायेंगी ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : वास्तव में इस प्रश्न का सम्बन्ध अखिल केरल कृषि विकास संघ से है जिन्होंने कि चार आना प्रति पौण्ड के बहुत सस्ते भाव पर १० लाख टन टैपिओका का आटा देने का प्रस्ताव किया है । गेहूं का आटा या कोई और आटा ८ से १२ आने तक प्रति पौण्ड पड़ेगा और यह संघ चार आना प्रति पौण्ड के भाव पर दे रहा है । हम इस सारे प्रश्न पर विचार कर रहे हैं । वे कहते हैं कि यह गेहूं के आटे या किसी अन्य आटे के समान ही स्वादिष्ट है और यदि उन्हें पर्याप्त प्रोत्साहन मिले तो वे सारे भारत में इस के जलपानगृह खोल देंगे । हम इस बात पर विचार कर रहे हैं कि इस संघ ने जो १० लाख टन आटा देने का प्रस्ताव किया है उस से हम क्यों न लाभ उठायें ।

श्री बंसल : गेहूं ८ आने या १२ आने प्रति पौण्ड कहां बिक रहा है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : गेहूं नहीं; गेहूं का आटा ।

श्री बंसल : जी हां; गेहूं का आटा; यह इस भाव पर कहां बिक रहा है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हमारे आयात किये हुए आटे की लागत कभी कभी इतनी पड़ती है यद्यपि हम इसे सस्ते भावों पर देते

हैं। आप को यह ज्ञात होना चाहिये कि हम इसे अर्थ-साहाय्य दे रहे हैं।

श्री बंसल : आठ आने प्रति पौण्ड ?

श्री ए० एम० टामस : मैं यह पूछ सकता हूँ कि क्या खाद्य मंत्रालय ने टेपिओका के आटे के पोषक तत्वों तथा पाचन सम्बन्धी इस संघ के दावों की जांच करवाई है और यदि हां, तो इस का क्या फल हुआ है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : हम इस प्रश्न की अभी परीक्षा कर रहे हैं।

दक्षिण भारत के लिये अन्तर्देशीय जल परिवहन बोर्ड

*१८८१. डा० राम सुभग सिंह : क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार का दक्षिण भारत के लिये कोई अन्तर्देशीय जल परिवहन बोर्ड बनाने का विचार है ;

(ख) क्या यह बोर्ड बताने के सम्बद्ध राज्य सरकारों की सम्मति ले ली गई है; और

(ग) दक्षिण भारत की कितनी राज्य सरकारों ने इस बोर्ड के धन में अंशदान करने की इच्छा प्रकट की है ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां। दक्षिण भारत के लिये एक बोर्ड बनाने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। यदि यह बोर्ड बना दिया गया, तो १९५३-५४ के आय व्ययक में इस के निमित्त केन्द्रीय सरकार के अंशदान के लिये २ लाख रुपये का उपबन्ध किया हुआ है।

(ख) तथा (ग)। मद्रास सरकार तथा त्रावनकोर-कोचीन सरकार के विचार पूछे गये हैं और उन की प्रतीक्षा की जा रही है।

डा० राम सुभग सिंह : प्रश्न के इस उत्तर के सम्बन्ध में कि केन्द्रीय सरकार का

भाग दो लाख रुपये होगा, मैं जान सकता हूँ कि राज्य सरकारों का भाग कितना होगा और क्या वे भी कोई हिस्सा बटा रही हैं ?

श्री शाहनवाज खां : आगामी तीन वर्षों के लिये एक लाख वार्षिक।

डा० राम सुभग सिंह : मैं जान सकता हूँ कि क्या केवल त्रावनकोर-कोचीन और मद्रास इन दोनों की राज्य सरकारें ही इस योजना में भाग व लेंगी या कोई अन्य राज्य भी भाग लेगा ?

श्री शाहनवाज खां : संभवतः नया बना हुआ आन्ध्र राज्य भी भाग ले।

डा० राम सुभग सिंह : मैं जान सकता हूँ कि यह बोर्ड कैसे बनाया जायेगा और इस के कृत्य क्या होंगे ?

श्री शाहनवाज खां : यह विषय अभी विचाराधीन है।

श्री कानूनगो : क्या पूर्वी भारत के लिये भी कोई बोर्ड बनाने का विचार है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यहां पहिले ही एक बोर्ड है जिस का नाम गंगा-ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड है और यह कार्य कर रहा है।

होमियोपैथी

*१८८२. श्री एस० सी० सामन्त : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी कि क्या मंत्रालय ने होमियोपैथी के प्रतिनिधियों के योजना आयोग द्वारा अनुमोदित प्रस्तावों पर विचार किया है ?

(ख) यदि हां, तो पंचवर्षीय योजना की अवधि में प्रति वर्ष क्या पग उठाने का विचार है ?

(ग) कुल कितनी राशि व्यय की जायेगी ?

(घ) ये प्रस्ताव होमियोपैथिक जांच समिति की सिफारिशों से कितने भिन्न हैं ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) मे (ग) तक। होमियोपैथिक व्यवसाय के प्रतिनिधियों के परामर्श से इन प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है। इस पर कितना व्यय होगा इस का अनुमान बताना इस समय सम्भव नहीं है।

(घ) ये प्रस्ताव होमियोपैथिक जांच समिति की सिफारिशों के अनुरूप ही हैं।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सत्य है कि होमियोपैथिक जांच समिति की स्थापना के पश्चात् राज्य सरकारों को यह सलाह दी गई थी कि होमियोपैथिक संस्थाओं को खोलने न दिया जाये और यदि हां, तो क्या वह आदेश अब भी लागू है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : नहीं, श्रीमान्।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूँ कि क्या पंचवर्षीय योजना तथा जांच समिति दोनों के प्रस्तावों को क्रियान्वित करने के लिये कोई विशेष विभाग खोला जायेगा ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : कलकत्ता के तीन होमियोपैथिक कालेजों को मिला कर एक कालेज बना देने का प्रस्ताव है जिस में कि वे होमियोपैथी में उपाधि के लिये पाठ्यक्रम की व्यवस्था कर सकें।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूँ कि राज्य सरकारों की होमियोपैथिक जांच समिति को सिफारिशें विचार के लिये पहिले क्यों भेजी गई थीं और वे भारतीय चिकित्सा परिषद् को उन्हीं के साथ क्यों नहीं भेजी गई थीं जिस से कि उस की सिफारिशें भी मंत्रालय को पहिले ही प्राप्त हो जातीं और सरकार इस विषय में कोई निश्चय कर सकती ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : एक समिति बनाई गई थी। होमियोपैथिक व्यवसाय के सदस्यों को दिनाम्बर १९५२ में बुलाया गया था।

भारतीय चिकित्सा परिषद् की भी एक बैठक हुई थी और उन्हें एक योजना प्रस्तुत करने के लिये कहा गया था। उन्होंने अभी तक यह प्रस्तुत नहीं की है। ज्योंही यह योजना प्रस्तुत की जायेगी, हम सारे प्रस्तावों पर विचार करेंगे।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या सरकार चिकित्सा परिषद् के संघटनों में होमियोपैथी के प्रतिनिधियों को रखने की वांछनीयता पर विचार करेगी ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : यह तो एक सुझाव है।

श्री एस० सी० सामन्त : मैं जान सकता हूँ कि क्या इस आरोप में कोई सच्चाई है कि मंत्रालय में अधिकतर एलोपैथों के होने के कारण इस मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार नहीं किया जा रहा है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : नहीं, श्रीमान्। इस में बिल्कुल कोई सच्चाई नहीं है।

गामा ग्लोब्यूलिन

*१८८६. सरदार ए० एस० सहगल:

(क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी कि क्या "गामा ग्लोब्यूलिन" अर्थात् मानव रक्त के संघटक का जो कि बालपक्षाघात तथा खसरे को रोकता है चेचक के विरुद्ध प्रयोग किया जा सकता है क्योंकि यह भारत में चेचक का निरोधक है ?

(ख) क्या यह सत्य है कि केलिफोर्निया विश्वविद्यालय के चिकित्सा विद्यालय के डा० सी० हैनरी कैम्पे ने भारत में विशेष "गामा ग्लोब्यूलिन" का जिसे कि "हाइपरम्यून सीरम" कहते हैं, प्रयोग किया था ?

(ग) क्या यह सत्य है कि कुछ सीरम नई दिल्ली के लोगों को दिया गया था और उन्हें चेचक निकल आई थी ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) जिन्हें खसरा निकल चुका हो उन व्यक्तियों के रक्त से तैयार किये हुए गामा ग्लोब्यूलिन का प्रयोग खसरे की चिकित्सा के लिये एक मानी हुई औषधि है। चेचक के उपचार के लिये इस का प्रयोग नहीं किया जा सकता। केवल उन्हीं व्यक्तियों के रक्त से तैयार किया हुआ गामा ग्लोब्यूलिन चेचक के उपचार के लिये प्रयोग में लाया जा सकता है जिन्हें चेचक निकल चुकी हो। अभी तक इस का कोई प्रमाण नहीं मिला है कि यह चेचक निरोधक है।

(ख) जी हां।

(ग) जी नहीं। यह सीरम कुछ ऐसे रोगियों को दिया गया था जिन्हें चेचक निकली हुई थी।

चावल की खेती की जापानी रीति

*१८८७. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) चावल की खेती के लिये उत्तरी बिहार में अपनाई गई रीति की तुलना में क्या जापानी रीति में कुछ विशेषतायें हैं और यदि हैं तो क्या क्या विशेषतायें हैं ?

(ख) क्या सरकार किसानों को उतनी खाद देने के लिये तैयार है जितनी कि जापानी रीति से होने वाली खेती में आवश्यक होती है; तथा

(ग) क्या सरकार द्वारा चावल की खेती की जापानी रीति के प्रचार में कुछ राशि व्यय की गई है, और यदि की गई है तो राज्यवार कितनी कितनी ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) उन्नत तरीके की प्रमुख विशेषतायें जो

जापानी तरीके के नाम से जानी जाती हैं ये हैं :—

(१) पौदाघर में बीजाकुरों को उगाने के लिये ऊंची क्यारियां;

(२) पौदाघर के लिये कम दर पर बीज;

(३) पौदाघर में फसल के लिये अधिक खाद देना और बाद को खेत में;

(४) खेत में पौदों का एक स्थान से दूसरे स्थान पर पंक्तियों में लगाना;

(५) एक झुंड में ४ से ५ बीजाकुरों का एक स्थान से दूसरे स्थान पर लगाना; और

(६) चावल के खेतों में मिश्रित खेती तथा उन का निराना।

(ख) हां। जापानी तरीका आन्दोलन के सम्बन्ध में सभी राज्य सरकारों से प्रार्थना की गई है कि वे अपनी उर्वरकों की आवश्यकताओं का अनुमान लगा लें और भारत सरकार ने उन की उर्वरक संबंधी आवश्यक मात्रा की पूर्ति करने के लिये अपनी स्वीकृति दी है।

(ग) आज की तिथि तक प्रसार तथा प्रचार के लिये २६,६४८ रु० ७ आ० अब तक दिया जा चुका है। व्यय राज्यवार आधार पर नहीं स्वीकृत किया गया था।

श्री विभूति मिश्र : मैं ने पूछा है कि नार्थ बिहार में जो धान की खेती होती है और यह जो जापानी मैथड की खेती होती है उन में क्या अन्तर है ? धान की खेती के लिये पानी प्रधान चीज है और उस के बाद खाद। जहां खाद और पानी दिया जायेगा वहां धान होगा ही। तो जापानी मैथड में क्या फर्क है ?

डा० पी० एस० देशमुख : क्या मैं माननीय सदस्य का ध्यान उस पुस्तिका की ओर जो

हम ने प्रकाशित की है, आकर्षित कर सकता हूँ ? मैं समझता हूँ उस में उन को पूर्ण सूचना मिल जायेगी ।

श्री विभूति मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, हम लोग हिन्दुस्तान में अनन्त काल से धान की खेती करते चले आ रहे हैं और यह जो जापानी मैथड से खेती की जाती है अगर इस का आधा खाद और पानी भी दिया जाय तो हम इस से काफी ज्यादा धान पैदा कर सकते हैं । तो क्या यह राष्ट्रीय स्वाभिमान के खिलाफ नहीं है कि जब हम इस काम को ज्यादा अच्छा कर सकते हैं फिर भी दूसरे देश की नकल करें ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, मैं पूरा प्रश्न समझ नहीं सका हूँ । यदि मेरे माननीय मित्र का विचार यह है कि हम धान की खेती सब से अच्छे सम्भव तरीके से कर रहे हैं, मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि यदि हम उचित रूप से कर रहे होते तो चावल में कमी नहीं होती ।

मैं समझता हूँ कि जापानी तरीके के कुछ निश्चित लाभ भी हैं ।

श्री विभूति मिश्र उठे—

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, श्री एस० एन० दास ।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि जापानी तरीके द्वारा प्रति एकड़ धान की खेती की क्या लागत लगाई गई है ? भारतीय तरीके द्वारा उत्पादन लागत से इस की तुलना किस प्रकार की जा सकती है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, मैं सादर निवेदन करना चाहूंगा, कि माननीय सदस्यों ने उन को पहले ही दी गई सूचना के संबंध में जानने की चिन्ता नहीं की है । सदन को इस विषय में बड़ी विस्तृत सूचना पहले ही दी जा चुकी है ।

श्री एस० एन० दास : मैं जापानी तरीके द्वारा की गई खेती का व्यय भारतीय तरीके के साथ तुलनात्मक दृष्टि से जानना चाहता था ?

डा० पी० एस० देशमुख : व्यय अधिक है किन्तु उस से लाभ भी कहीं अधिक है ।

श्री अल्लेकर : क्या मैं जान सकता हूँ कि कृषकों को जापानी तरीके द्वारा चावल की खेती करने के सम्बन्ध में निर्देश देने के लिये भारत सरकार द्वारा क्या प्रबन्ध किये गये हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : जहां तक इस तरीके का सम्बन्ध है देश में चारों ओर यदि लाखों नहीं तो हजारों प्रदर्शन किये जा चुके हैं ।

श्री आर० एन० सिंह : क्या मैं यह जान सकता हूँ कि कुछ प्रान्तों में इस जापानी मैथड से अधिक देशी मैथड से धान पैदा किया जाता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां, काफी जगहों में ।

श्री टी० के० चौधरी : क्या मैं जापानी तरीके द्वारा तथा भारतीय तरीके द्वारा पैदा किये गये प्रति मन धान का मूल्य जान सकता हूँ ? क्या इन में कोई तुलना की गई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : यदि मेरे मित्र उत्पादन के सम्बन्ध में जानना चाहते हैं, तो जापानी तरीके द्वारा उत्पादित प्रति मन का मूल्य साधारण तरीके से कहीं अधिक कम होगा ।

श्री जसानी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस तरीके द्वारा खेती करने के लिये कुछ अस्त्रों का निर्माण करने के लिये कोई प्रबन्ध किया गया है या नहीं ?

डा० पी० एस० देशमुख : वर्तमान काल में निश्चय ही प्रयोगात्मक आधार पर

कुछ अस्त्रों का जो इस तरीके को कार्यान्वित करने में लाभदायक समझे गये हैं, निर्माण तथा पूर्ति करने के लिये कार्यवाहियों की जा रही हैं ।

श्री गुलाम कादिर : मैं जान सकता हूँ कि क्या काश्मीरी तरीका जिस के द्वारा ६० मन प्रति एकड़ पैदावार हो सकती है, काम में लाया गया है या नहीं ?

डा० पी० एस० देशमुख : हम साठ मन से भी ज्यादा पैदावार करना चाहते हैं और इसलिये हम इस मैथड को इस्तेमाल कर रहे हैं ।

श्री बंसल : माननीय मंत्री ने अभी अभी बताया कि जापानी तरीके द्वारा लागत भारतीय तरीके से कहीं अधिक कम होगी । इस अन्तर का प्रतिशत क्या है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे माननीय मित्र ने प्रश्न या उत्तर को ध्यान से सुनने की चिन्ता नहीं की । जहाँ तक उत्पादन का संबंध है मैं ने प्रति मन मूल्य कहा है । जापानी तरीके द्वारा उत्पादन ६,००० पाउण्ड से लगभग ११/१२,००० पाउण्ड तक के बीच होता है । अब यदि आप धान की प्रति मन पैदावार की दोनों तरीकों में तुलना करें, तो लागत कम होगी ।

श्री बंसल : प्रश्न यह था “चावल के उत्पादन का प्रति मन मूल्य क्या है ?” उन्होंने ने कहा कि यह अत्यधिक कम होगा । मैं उस “कम” का प्रतिशत जानना चाहता हूँ ।

डा० पी० एस० देशमुख : प्रश्न निश्चय ही प्रति मन पैदावार की लागत के सम्बन्ध में था ।

उपाध्यक्ष महोदय : पैदावार । वही मैं ने सोचा था । काफ़ी चावल । अगला प्रश्न ।

खोवाई-कल्यानपुर तथा कल्यानपुर-तेलियामूरा सड़क

*१८८८ श्री दशरथ देव : क्या यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खोवाई-कल्यानपुर तथा कल्यानपुर-तेलियामूरा सड़कें (त्रिपुरा) बनवाने में काफ़ी संख्या में कृषकों की जमीनें सरकार द्वारा ले ली गई हैं; और

(ख) यदि ऐसा है तो क्या सरकार इस प्रकार प्रभावित व्यक्तियों को जिन की जमीनें ले ली गई हैं, मुआवजा देगी?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) ३०२ कृषकों की जमीनें खोवाई-कल्यानपुर सड़क तथा ४२ कृषकों की जमीनें कल्यानपुर-तेलीमूरा सड़क बनवाने में ले ली गई हैं ।

(ख) हां, जितनी शीघ्र संभव होगा ।

श्री दशरथ देव : वह अधिकतम तथा न्यूनतम राशि क्या है जो कृषकों को प्रति एकड़ मुआवजे के रूप में दी जाने वाली है ?

श्री शाहनवाज खां : मुआवजे की राशि जो कृषकों को दी जाने वाली है, भूमि-अधिगति पदाधिकारी द्वारा निश्चित की जाती है ।

कुमारी एनी मस्करोन : क्या मैं जान सकती हूँ कि क्या सरकार इन लोगों को बदले में अन्य कहीं भूमि देने का विचार कर रही है ?

श्री शाहनवाज खां : नहीं, श्रीमान् ।

श्री बीरेन दत्त : क्या यह तथ्य है कि त्रिपुरा में अब तक सड़क निर्माण के सम्बन्ध में ली जाने वाली भूमि का अभी तक कोई मुआवजा नहीं दिया गया है, और क्या यह भी आसाम-अगरतला सड़क या अन्य किसी सड़क का मामला है ?

श्री शाहनवाज खां : प्रश्न अन्य किसी सड़क से सम्बन्धित था, आसाम-अगरतला सड़क से नहीं ।

श्री के० के० बसु : क्या मैं जान सकता हूँ कि भूमि-अधिगति पदाधिकारी इन कृषकों को दिये जाने वाले मुआवजे को निश्चित करने में कितना समय लेंगे ? क्या सरकार द्वारा कोई समयावधि निश्चित की गई है ?

श्री शाहनवाज खां : कोई निश्चित समयावधि नहीं है । यह अनेक कारकों पर निर्भर करता है ।

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : ये भूमियां १९५२ के अन्त में ली गई थीं और अभी इस के लिये काफी जल्दी है ।

त्रिपुरा में सचल चिकित्सा दल

*१८८९. श्री दशरथ देव : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या चालू वर्ष में त्रिपुरा के ग्रामीण क्षेत्र में महामारी को रोकने के लिये किसी सचल चिकित्सा दल का प्रबन्ध किया गया है;

(ख) यदि ऐसा है, तो इस में से कितने दल तथा किस क्षेत्र या क्षेत्रों में ऐसे दल कार्य कर रहे हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार निकट भविष्य में ऐसे दलों को चलाने का है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) हां ।

(ख) एक । यह दल सम्पूर्ण ग्रामीण क्षेत्रों में जहां तक सम्भव होगा कार्य करेगा ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री दशरथ देव : प्रत्येक दल को कार्य करने के लिये कितना धन निश्चित किया गया था ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : त्रिपुरा राज्य में केवल एक दल कार्य कर रहा है, किन्तु केवल दल का व्यय लगभग ३५,००० रु० है । परीक्षण कार्य की देख भाल राज्य सरकार द्वारा की जाती है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

श्री एम० आर० कृष्ण उठे—

उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्य त्रिपुरा राज्य के हैं ? मैं ने अगला प्रश्न मांगा है ।

बन्दरों का निर्यात

*१८९१. पंडित लिंगराज मिश्र : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री प्रति वर्ष तथा पछले तीन वर्षों में अमरीका की वैज्ञानिक अनुसन्धान प्रयोगशालाओं में प्रयोगों में उपयोग करने के लिये निर्यात की जाने वाली बन्दरों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) देश को मिलने वाले वार्षिक डालरों का अनुपात क्या है और भारत सरकार को निर्यात शुल्क अथवा अन्य करों द्वारा इस व्यापार से कुल कितना धन प्राप्त होगा ?

(ग) क्या मंत्री महोदय का ध्यान पशुओं की सुरक्षा के लिये इण्डिया सोसाइटी, वुड पार्क, लन्दन द्वारा हाल ही में प्रचारित कुछ इश्टहारों की ओर आकर्षित किया गया है, जिन में एक प्रमुख चिकित्सा विशेषज्ञ का एक लेख—“दि जिग्लर मंकी-चेयर” छपा है, जिस में इन वैज्ञानिक प्रयोगों की प्रक्रिया में जीवित बन्दरों पर की जाने वाली वीभत्स कृत्याओं का चित्रण है ?

(घ) क्या सरकार ने ऐसे अमानवीय प्रयोजनों के कारण इस देश से बन्दरों का निर्यात रोक देने की वांछनीयता पर विचार किया है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) और (ख)। एक विवरण उपलब्ध सूचना सहित सदन पटल पर रखा है। बन्दरों को निर्यात करने पर कोई भी निर्यात शुल्क नहीं लगता है।

(ग) हां। सम्मति जो दी गई है, वह यह है कि चिकित्सा अन्वेषण अचेतनावस्था तथा नियंत्रित दशाओं में किया जाता है, और जो जानवर इस कार्य में प्रयुक्त किये जाते हैं, उन के साथ मानवता का व्यवहार किया जाता है।

(घ) इन जानवरों पर किये गये प्रयोगों से चिकित्सा विज्ञान की उन्नति होती है, उन का निर्यात रोक देना वांछित नहीं समझा गया है।

विवरण

अमरीका तथा कनाडा को निर्यात किये गये बन्दरों की संख्या तथा कीमत

वर्ष	अमरीका को निर्यात किये जाने वाले बन्दरों की संख्या	अमरीका को किये गए निर्यातों का मूल्य ('००० रु०में)	कनाडा को निर्यात किये जाने वाले बन्दरों की संख्या	कनाडा को किये गए निर्यातों का मूल्य ('००० रु०में)
१९५०-५१	२०,६६०	१४५		
१९५१-५२	४०,७४६	३२४	५०	१
१९५२-५३	१३,०६२	१६७	११५	२

श्री ए० एम० टामस : क्या मैं जान सकता हूँ कि हमारी अनुसन्धान प्रयोगशालाओं में भी कुछ बन्दरों का प्रयोग किया जाता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, मुझे सूचना नहीं है।

श्री के० के० बसु : बन्दरों पर निर्यात शुल्क न लगने के क्या कारण हैं ? क्या उन की यहां अत्यधिकता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हां, श्रीमान्। अत्यधिक अधिकता है, और वह कृषकों के लिये एक उपद्रव है। जितने ही अधिक यहां से वे बाहर चले जायें उतना ही हमारे लिये अच्छा है।

श्री दाभी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस के कुछ विशेष कारण हैं कि भारत ही अपने ऊपर ऐसे, भयंकर तथा अमानवीय

चीर फाड़ के कार्य के लिये बन्दरों की पूर्ति करने का उत्तरदायित्व ले ?

डा० पी० एस० देशमुख : हम केवल मांग की पूर्ति कर रहे हैं। जैसा कि मैंने कहा कि यह हमारे कृषकों के लिये एक उपद्रव है, और यदि हम उन से छुटकारा पा जाते हैं तो हमें अत्यधिक प्रसन्नता होगी।

डा० एम० एम० दास : मैं जानना चाहूंगा कि क्या बन्दरों का व्यापार एक सरकार से दूसरी सरकार के बीच होता है या किसी व्यक्तिगत कम्पनी के द्वारा भारत तथा आयात करने वाले देशों में होता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जहां तक मुझे सूचना है, श्रीमान्, यह व्यक्तिगत लोगों के द्वारा होता है।

श्री पी० एन० राजभोज : मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह मंकीज साउथ में ज्यादा होते हैं या नार्थ में ज्यादा होते हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : हम निर्यात के सम्बन्ध में बात कर रहे हैं, उन की उत्पत्ति के सम्बन्ध में नहीं।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या माननीय मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि ऐसे कौन कौन से लोग हैं जो कि इस का रोजगार करते हैं और क्या वह यहां उपस्थित हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे मालूम नहीं है।

अनेक माननीय सदस्य उठे—

उपाध्यक्ष महोदय : क्या हमें बन्दरों पर इतना समय व्यय करना चाहिये ?

सन् १९४९ का अभिसमय प्रस्ताव

***१८९२ श्री के० सी० सोधिया :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९४९ का अभिसमय प्रस्ताव अब भी लागू है ;

(ख) यदि यह ठीक है; तो जब रेलों में लगी हुई पूंजी के बारे में कुछ निश्चित नहीं है तो इस का खंड ४ किस प्रकार लागू होता है ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) जी। यह अब भी लागू है।

(ख) सन् १९४९ के अभिसमय प्रस्ताव के खंड ४ को लागू करने में कोई कठिनाई नहीं है क्योंकि रेलों में लगी हुई पूंजी निश्चित रूप से आंकी जा सकती है।

श्री के० सी० सोधिया : जब हम यह नहीं जानते कि इस कुल उद्योग में कुल कितना धन लगा है तो हम इस धन पर ब्याज किस प्रकार लगायेंगे।

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यह धन निश्चित रूप से आंका जा सकता है। ४ प्रतिशत का ब्याज इस धन पर लगाया जाता है।

श्री के० सी० सोधिया : ब्याज लगाए से पूर्व हम को यह पता लगना चाहिए कि वह धन कुल कितना है।

उपाध्यक्ष महोदय : ऐसे मामलों के लिये अभिसमय का प्रस्ताव अभिलिखित है। माननीय सदस्य को इस प्रश्न को पूछने से पूर्व इस सम्बन्ध में विस्तृत विवरण का अध्ययन कर लेना चाहिये।

श्री के० सी० सोधिया : श्रीमान् ! मैं इस का अध्ययन पिछले एक मास से कर रहा हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न क्या है ?

श्री के० सी० सोधिया : मेरा प्रश्न है कि जब तक रेलों में लगी हुई पूंजी का मूल्य निर्धारित नहीं हो जाता तो उस पूंजी पर ब्याज किस प्रकार लगाया जाय, यह संभव नहीं है।

श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्य को यह बतलाना चाहता हूँ कि वह पूंजी निश्चित रूप से आंकी जा सकती है और उस धन पर ४ प्रतिशत का ब्याज आंका गया है।

श्री के० सी० सोधिया : क्या उस पूंजी में हम प्रति वर्ष कुछ बढ़ाते नहीं हैं ?

श्री अलगेशन : जी, श्रीमान्।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि पूंजीगत व्यय तथा सकल सम्पत्ति के सम्बन्ध में कुछ सम्भ्रम है। यह सकल सम्पत्ति के मूल्यांकन पर निर्भर नहीं करता। जहां तक रेलों का सम्बन्ध है प्रत्येक आयव्ययक में उधार दिये जाने वाले धन तथा पूंजीगत व्यय का उल्लेख होता है। मैं इसे आवश्यक नहीं समझता।

श्री के० सी० सोधिया : हम प्रति वर्ष कुछ न कुछ पूंजी लगा रहे हैं वह कुल पूंजी आज कल कितनी है, मैं तो यह जानना चाहता हूँ ।

श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्य को यह सूचना देना चाहता हूँ कि वर्ष १९५२-५३ में लाभांश वितरण करने के लिये पूंजीगत व्यय ८२५.८४ करोड़ रुपया निर्धारित किया गया था ।

खाद्यान्नों का खुला बाजार

*१८९३. श्री के० सी० सोधिया : क्या कृषि तथा खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार राशन क्षेत्रों में राशन के साथ साथ कुछ खाद्यान्नों का खुला बाजार करना चाहती है ;

(ख) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में मुख्य मुख्य कठिनाइयां कौन कौन सी हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) विभिन्न प्रान्तों में उचित मूल्य की दुकानों द्वारा सरकारी वितरण के साथ साथ भिन्न भिन्न खाद्यान्नों में खुला बाजार पिछले कई महीनों से चल रहा है । परिनियत राशन क्षेत्रों में जहां तक मोटे नाज तथा गेहूं के आटे का प्रश्न है वहां अब भी इन का खुला बाजार चल रहा है । जहां कहीं सरकारी वितरण के साथ साथ खुला बाजार करने की योजना सुरक्षास्वरूप आवश्यक अथवा संभाव्य समझी जाती है वहां केन्द्रीय सरकार सामान्य तौर पर प्रान्तीय सरकारों के इस प्रस्ताव का कोई विरोध नहीं करेगी ।

(ख) इस का तो कोई प्रश्न ही नहीं उठता ।

श्री के० सी० सोधिया : देहली के बारे में इस का प्रस्ताव कौन करेगा ?

श्री के० के० बसु : संसद् के सदस्य ।

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : देहली राज्य सरकार को यह प्रस्ताव करना होगा ।

उपाध्यक्ष महोदय : देहली में प्रांतीय सरकार है ।

श्री दाभी : क्या मैं जान सकता हूँ श्रीमान्, कि १ लाख से कम जनसंख्या वाले छोटे छोटे नगरों में जहां अब भी राशन प्रचलित है, उस के हटाने में क्या विशेष कठिनाइयां हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : लगभग उन सभी राज्यों में जहां अन्न का अभाव अधिक नहीं है, वहां वास्तव में हम ने नियंत्रण को हटा दिया है । जब कि बम्बई जैसे प्रान्त में जहां से माननीय सदस्य आ रहे हैं, और जहां पर अन्न का अत्यधिक अभाव है, वहां नियंत्रणों के हटाने में हमें अत्यधिक सावधानी और सतर्कता से काम लेना चाहिये । यदि नियंत्रणों का हटाना लाभदायक सिद्ध हुआ तो वैसा करने के लिये हम सभी प्रकार से तैयार हैं, और यदि वे हानिकारक सिद्ध हुए तो हम फिर से नियंत्रण लागू कर देंगे । सरकार की ऐसी नीति है । मुख्य खाद्यान्न जैसे चावल और गेहूं की अत्यधिक कमी के कारण हम को सावधानी और सतर्कता से काम लेने की अधिक आवश्यकता है ।

खाद्य तथा कृषि संगठन में अंशदान

*१८९४. श्री के० सी० सोधिया : क्या कृषि तथा खाद्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खाद्य तथा कृषि संगठन को किस आधार पर यह वार्षिक अंशदान दिया जाता है ;

(ख) इस शीर्षक के अन्तर्गत क्या आयव्ययक में कोई वृद्धि हुई है ;

(ग) इस धनराशि को निश्चित करने के लिये क्या कार्यवाही की जाती है ;

(घ) किस कार्य के लिये यह धनराशि दी जाती है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख):

(क) खाद्य तथा कृषि संगठन को दिये जाने वाले अंशदान का आधार प्रत्येक राष्ट्र सदस्य की राष्ट्रीय आय पर निर्भर है ।

(ख) वर्ष १९५२ और १९५३ में भारतवर्ष का यह अंशदान २६८,३२४ डालर है । खाद्य तथा कृषि परिषद् और एतदर्थ अत्यावश्यक सुधार समिति के विशेष अभ्यावेदन पर वर्ष १९५२ में यह ३७,९०२ डालर स्वीकार किया गया है जिस में से भारतवर्ष ने केवल २,३०,४२२.५० डालर दिया ।

(ग) खाद्य तथा कृषि संगठन के सम्मेलनों में जो दो वर्ष में एक बार हुआ करता है तथा वित्तीय नियंत्रण की मुख्य समिति के परामर्श पर प्रत्येक राष्ट्र सदस्य का यह अंशदान निश्चित किया जाता है ।

(घ) परिषद् में चालू खर्चों से भुगतान के लिये विहित मात्रा के अनुसार प्रत्येक राष्ट्र सदस्य अंशदान देता है ।

श्री के० सी० सोधिया : यह परिषद् हमारी क्या क्या सेवा करता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान् । खाद्य तथा कृषि परिषद् विवरण में यह सब कुछ लिखा है । उन से को कुछ प्रौद्योगिक सहायता प्रशिक्षण कक्षाएँ लगती हैं और प्रशिक्षण केन्द्रों को आर्थिक सहायता तथा अन्य प्रकार की सहायता दी जाती है । टिड्डी नियंत्रण तथा अन्य दूसरी योजनाओं सम्बन्धी बातों में भी हम को सहायता मिलती है

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूँ श्रीमान् कि यह खाद्य तथा कृषि संगठन जिस का भारत पुराना सदस्य है, इस के सम्मेलन में भाग लेने वाल प्रतिनिधि मंडल का खर्चा देता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : नहीं श्रीमान् । समितियों एवं सलाहकार समितियों के पदाधिकारी सदस्यों को छोड़ कर हमें अपन प्रतिनिधि मंडल का खर्चा देना पड़ता है । पदाधिकारी सदस्यों का खर्चा खाद्य तथा कृषि संगठन देता है ।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या श्रीमान्, मैं जान सकता हूँ कि इस संगठन में कितने भारतीय कार्य कर रहे हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : काफी भारतीय इस संगठन में कार्य कर रहे हैं, कभी कभी हम क्षोभण प्रकट करते हैं कि हमारे अंशदान के अनुसार हमारी संख्या का अनुपात कम है । मेरे पास यहां पूरी सूचना नहीं है ।

श्री के० के० बसु : श्रीमान् ! क्या मैं जान सकता हूँ कि इस संगठन से मिलने वाले प्रौद्योगिक परामर्श तथा अन्य दूसरी सहायताओं के लिये इस अंशदान के अतिरिक्त और भी कुछ देना पड़ता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान् ! सामान्य तौर पर तो नहीं । यदि विशेष रूप से हम विशेषज्ञ मांगे तो संभवतः उस के लिये हमें कुछ देना होगा ।

गाय के गोबर से गैस बनाना

***१८९७. श्री झूलन सिन्हा :** क्या कृषि तथा खाद्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि

(क) गाय के गोबर से सुदाह्ल गैस उत्पादन करने के लिये उस संयंत्र से होने वाली बचत की जांच करने के लिये क्या कभी कोई कार्यवाही भी की गई है ;

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् में एक बहुत बड़ा संयंत्र लगाया गया है। ऐसी आशा की जाती है कि मई १९५३ के अन्त तक इस संयंत्र का वैलिंग तथा निर्माण कार्य समाप्त हो जायेगा। उस के उपरान्त प्रयोग कार्य तथा व्याख्या कार्य प्रारम्भ होगा।

श्री झूलन सिन्हा : श्रीमान् । क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार इस संयंत्र से होने वाली बचत तथा इस की उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए अपनी निर्माणशालाओं में क्या निर्माण करने की सोच रही है और जो व्यवसाय यह कार्य आज कल कर रहे हैं उन्हें व्यवसायिक रूप से प्रोत्साहन देने की सोच रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : हमारी अपनी ऐसी कोई निर्माणशाला नहीं है जहां यह संयंत्र तैयार किया जा सके, किन्तु यदि यह सिद्ध हो गया कि बचत के विचार से यह योजना बड़ी अच्छी है तो मुझे विश्वास है कुछ निजी उद्योगपति अवश्य ही इसे बनायेंगे।

श्री झूलन सिन्हा : श्रीमान् ! क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार को इस का पता है कि बम्बई में एक सार्थ (फर्म) है जो ठीक उसी ढांचे के संयंत्र निर्माण करती है जिस पर कि संयंत्र बना है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी श्रीमान् !
"केवल इसे जानता ही नहीं हूँ अपितु मैं ने स्वयं इन बने हुए संयंत्रों को देखा है। किन्तु अभी हमें इस के बारे में किसी निश्चित निष्कर्ष पर आना है। यदि यह पूर्ण है, और यदि इस के निर्माण कार्य में कुछ सुझाव दे कर इसे और भी अच्छा बनाना है तो हमें इस का निर्माण कार्य उद्योगों को सौंपना होगा।

श्री झूलन सिन्हा : श्रीमान् ! क्या मैं जान सकता हूँ कि बम्बई में बने गैस संयंत्र जिस का नाम ग्राम लक्ष्मी गैस संयंत्र है—सरकार द्वारा उस की दक्षता की जांच कराली गई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी श्रीमान् । भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् में इस का परीक्षण किया गया था और हम यह ज्ञात करने का प्रयत्न कर रहे हैं कि क्या यह ठीक है।

श्री थानू पिल्ले : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि गोबर से गैस बनाने का काम खाद्य की स्थिति पर कैसा प्रभाव डालेगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान् , जहां तक हमारा सम्बन्ध है, मैं समझता हूँ कि इस का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। गैस निकालने के उपरान्त जो कुछ बचता है वह बहुत कुछ रूप में गोबर के समान ही खाद के लिये उचित एवं ठीक है।

उपाध्यक्ष महोदय : जी, श्रीमती काले।

श्रीमती ए० काले : मैं भी यही प्रश्न पूछना चाहती थी।

उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

रेलों में प्रचलित भ्रष्टाचार सम्बन्धी जांच के लिये समिति

***१८९८ श्री ए० एम० टामस :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलों में प्रचलित भ्रष्टाचार को रोकने के लिये क्या किसी समिति की स्थापना की गई है ;

(ख) यदि हां, तो इस के सदस्य कौन कौन हैं ;

(ग) यदि नहीं, तो इस के न बनाने के क्या कारण हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग) :

अभी कोई समिति नहीं बनाई गई है। यह मामला सरकार के सक्रिय विचाराधीन है।

श्री ए० एम० टामस : रेल आयव्ययक पर साधारण वाद विवाद का उत्तर देते हुए माननीय रेल मंत्री ने जो आश्वासन दिया था उस को देखते हुए इस समिति की स्थापना करने में देरी करने के क्या कारण हैं ?

श्री अलगेशन : बहुत शीघ्र ही इस समिति की स्थापना की जायेगी।

इर्नाकुलम् में दूरभाष विनिमय-केन्द्र

*१८९९. **श्री ए० एम० टामस :**
(क) क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने इर्नाकुलम् (ट्रावनकोर-कोचीन) में दूरभाष विनिमय-केन्द्र (टेलीफोन एक्सचेंज) का प्रसार करने की योजना स्वीकृत की है ?

(ख) क्या इस सम्बन्ध में काम प्रारम्भ कर दिया गया है ?

(ग) यदि नहीं किया गया तो क्या कारण है ?

(घ) विनिमय के वर्तमान में कितने सम्पर्क (कनेक्शन) हैं ?

(ङ) विचाराधीन प्रार्थना पत्रों की कितनी संख्या है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी, हां।

(ख) हां।

(ग) प्रश्न नहीं उठता है।

(घ) ५९ विस्तारण सहित २८४ प्रत्यक्ष सम्पर्क।

(ङ) २३९।

श्री ए० एम० टामस : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या नवीन विनिमय स्थापित करने के लिये राज्य सरकार से कोई सहायता मांगी गई थी और यदि ऐसा

किया गया था तो उसका क्या परिणाम हुआ है ?

श्री राज बहादुर : फोन की उत्तरोत्तर बढ़ती हुई मांग को देख कर हमने वस्तुतः स्वयं ही प्रेरित होकर अधिक सम्पर्क वाले बोर्ड अर्थात् ५०० से ६०० सी० बी० बहुसूत्री बोर्ड के प्रतिष्ठापन का आदेश दिया। हमें उक्त बोर्ड मिल गया है और प्रतिष्ठापन कार्य किया जा रहा है।

श्री ए० एम० टामस : मैं जानता हूँ कि बोर्ड एक वर्ष पूर्व प्राप्त हो गया था किन्तु उसके प्रतिष्ठापन की आशा कब तक की जाती है ?

श्री राज बहादुर : सम्पूर्ण योजना ३ मार्च १९५२ को स्वीकृत कर दी गई थी। मैं नहीं सोचता कि बोर्ड एक वर्ष पूर्व मिल गया होगा क्योंकि योजना की स्वीकृति के पश्चात् उसे निर्मित करने में कुछ समय अवश्य ही लगा होगा।

श्री ए० एम० टामस : क्या मैं जान सकता हूँ कि इर्नाकुलम्, वेलिंगटन द्वीप, पोर्ट कोचीन और कोचीन क्षेत्र के विभिन्न टेलीफोन एक्सचेंजेज की निकटता को दृष्टिगत रख कर क्या सरकार ने उक्त क्षेत्र के लिये हितो संयुक्त स्वचालित एक्सचेंज की सम्भावना पर विचार किया है ?

श्री राज बहादुर : श्रीमान्, इस तथ्य को ध्यान में रख कर कि हमारे कारखाने में स्वचालित टेलीफोन के साधनों के उत्पादन की क्षमता सीमित है यह सुविधा इस क्षेत्र में प्रसारित करने की सम्भावना नहीं है। उचित समय में उसे पूरा किया जायगा।

लायसेंस प्राप्त कुली

*१९००. **श्री के० सुब्रह्मण्यम :** (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि रेलवे के लायसेंस प्राप्त कुलियों की सेवा की क्या शर्तें हैं ?

(ख) क्या वे प्रत्येक प्रदेश के अनुसार भिन्न भिन्न हैं; यदि हैं तो क्यों ?

(ग) गाड़ियों से पार्सलों को उतारने और चढ़ाने का काम कौन करता है ?

(घ) क्या ये पार्सल कुली रेलों द्वारा सेवायुक्त किये गये हैं ?

(ङ) यदि यह सत्य है, तो उन्हें क्या उपलब्धि दी जाती है ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) रेलवे लायसेंस प्राप्त कुली रेल-कर्मचारी नहीं हैं अतः सेवा की शर्तों का प्रश्न नहीं उठता है। वे या तो ठेकेदार द्वारा परस्पर निश्चित की गई शर्तों पर सेवायुक्त किये जाते हैं अथवा रेलवे द्वारा उन्हें मासिक लायसेंस शुल्क पर रखा जाता है। ठेकेदारों द्वारा इन्हें कार्य नियोजित करने की शर्तों और अवस्थाओं तथा रेलवे द्वारा एकत्रित की गई लायसेंस निधि स्थानीय स्थितियों के अनुसार परिवर्तनीय हैं।

(ग) गाड़ियों में पार्सल चढ़ाने और उतारने का काम नियमित पार्सल अथवा स्टेशन कुलियों से लिया जाता है जो कि रेलवे कर्मचारी हैं, आवश्यकता होने पर लायसेंस प्राप्त कुलियों से भी सहायता ली जाती है। किन्हीं रेलों में अनेक स्थानों पर यह कार्य (क) और (ख) में उल्लिखित केवल लायसेंस प्राप्त कुलियों से ही लिया जाता है और कुछ अवस्थाओं में स्टेशन मास्टर को इस कार्य के लिये यातायात के आधार पर एक मुश्त रकम दे दी जाती है और वह आकस्मिक श्रम को नियोजित कर लेता है। लायसेंस प्राप्त कुलियों को सामान उतारने और चढ़ाने के लिये मजदूरी दी जाती है।

(घ) रेलों द्वारा नियमित पार्सल कुली सेवायुक्त किये जाते हैं जबकि स्टेशन मास्टर द्वारा नियोजित किये गये लायसेंसप्राप्त कुली

और आकस्मिक श्रमिक रेल कर्मचारी नहीं हैं।

(ङ) नियमित पार्सल कुलियों का वेतन स्तर रु० ३०- $\frac{1}{2}$ -३५ है। इसके अतिरिक्त उन्हें महंगाई, किराया और क्षतिपूर्ति सम्बन्धी भत्ते भी नियमानुसार दिये जाते हैं।

श्री के० सुब्रह्मण्यम् : क्या यह सच है कि दक्षिण रेल में इनका आधार मासिक वेतन है और पूर्व रेल में इन कुलियों के लिये मासिक वेतन नहीं है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : दक्षिण रेल में ठेकेदार से काम करने की प्रथा नहीं है और पूर्व रेल के भी बहुत से स्टेशनों पर यह प्रथा समाप्त कर दी गई है और अनैमित्तिक प्रणाली प्रारम्भ की गई है।

श्री के० सुब्रह्मण्यम् : क्या सरकार को पूर्व रेल पार्सल श्रमिक संघ की ओर से कोई स्मृति पत्र मिला है और क्या सरकार ने उस स्मृति पत्र पर विचार कर कोई प्रस्ताव तैयार किये हैं ?

श्री अलगेशन : श्रीमान्, अनैमित्तिक योजना व्यवहृत की जा रही है।

श्री मुनिस्वामी : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या विशेष जंक्शनों पर कुलियों को लायसेंस देने की संख्या के सम्बन्ध में कोई नियन्त्रण है ?

श्री अलगेशन : यह विशेष स्टेशन और वहाँ की परिस्थितियों पर निर्भर है।

श्री के० के० बसु : इन कुलियों द्वारा दिया जाने वाला अधिकतम और न्यूनतम लायसेंस शुल्क कितना है क्योंकि मुझ से कहा गया है कि यह प्रत्येक स्थान पर भिन्न है ?

श्री अलगेशन : जी, हां; श्रीमान् । वह भिन्न भिन्न है । अधिकतम लायसेंस शुल्क ४ रु० है ।

दियासलाई में प्रयुक्त होने वाली लकड़ी पैदा करने का स्थान

*१९०१. श्री मादिया गौडा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) उत्तर प्रदेश, आसाम, ट्रावनकोर कोचीन, मध्य प्रदेश और मद्रास में कितने एकड़ भूमि में दियासलाई की लकड़ी पैदा की गई है; और

(ख) १९५१-५२ और १९५२-५३ में प्रत्येक प्रदेश को कितनी सहायता दी गई है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) राज्यों में दियासलाई की लकड़ी पैदा करने का क्षेत्र :—

(१) उत्तर प्रदेश	१४५२ एकड़
(२) आसाम	७५० ,,
(३) ट्रावनकोर-कोचीन	४०० ,,
(४) मध्य प्रदेश	कुछ नहीं
(५) मद्रास	१५० एकड़

(ख) १९५१-५२ में कोई सहायता नहीं दी गई । १९५२-५३ में इन राज्यों को निम्न सहायता दी गई थी :—

(१) उत्तर प्रदेश	४४,२८९ रु०
(२) आसाम	५,२९३ रु०
(३) ट्रावनकोर-कोचीन	१,४५४ रु०
(४) मध्य प्रदेश	कुछ नहीं
(५) मद्रास	२,९६५ रु०

उक्त योजना में मध्य प्रदेश १ अप्रैल १९५३ से सम्मिलित हुआ है ।

श्री मादिया गौडा : क्या मैं जान सकता हूँ कि दियासलाई की लकड़ी का उत्पादन देश के उपभोग के लिये यथेष्ट है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं यह नहीं कह सकता । जो कुछ हम कर रहे हैं उसी सम्बन्ध में मेरे पास सूचना है ।

श्री बादशाह गुप्त : श्रीमान्, क्या मैं उत्तर प्रदेश के उन क्षेत्रों को जान सकता हूँ जहां दियासलाई की लकड़ी का उत्पादन किया जाता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : योजना के अन्तर्गत यह १४५२ एकड़ है, श्रीमान् ।

भूगर्भ जल स्रोत परिमाण

* १९०३. श्री बुच्चिकोटैया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) टेकनीकल सहकारिता करार के अन्तर्गत क्या भारत के भूगर्भ जलस्रोत परिमाण के लिये अमरीकी विशेषज्ञों को आमंत्रित किया गया है अथवा किये जाने की आशा है । यदि किया गया है तो इन विशेषज्ञों की संख्या कितनी है ;

(ख) वे यहां कब तक ठहरेंगे ;

(ग) उन पर व्यय किया जाने वाला कुल द्रव्य; और

(घ) इस कार्य को भारतीय ठकेदार करेंगे अथवा विदेशी ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) दो ।

(ख) लगभग तीस वर्ष ।

(ग) लगभग २७,००० रु० ।

(घ) इस कार्य के लिये शीघ्र ही टेंडर आमंत्रित किये जायगे और सब से नीची दरों वाले उन टेंडरों को काम सुपुर्द किया जायगा जो साधन सम्पन्न और आवश्यक अनुभव से युक्त हों ।

श्री बुच्चिकोटैया : विदेशी विशेषज्ञों द्वारा किये गये कार्य की अभी तक क्या उन्नति है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, समूचा करार सदन पटल पर प्रस्तुत कर दिया गया है। जहां तक कुओं की खुदाई का सम्बन्ध है इस कार्य में विशेषज्ञ नियोजित नहीं किये जायेंगे। केवल परिमाण कार्य के लिये विशेषज्ञ रहेंगे। करार पर हाल ही में हस्ताक्षर किये गये थे और अभी काम प्रारम्भ नहीं किया गया है।

श्री बुच्चिकोटैय्या : इस दिशा में राष्ट्रीय प्रतिभा को प्रोत्साहित करने के लिये सरकार ने क्या कार्य किये हैं?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, मैं नहीं सोचता कि नलकूपों के सम्बन्ध में जन प्रोत्साहन की कोई आवश्यकता है।

श्री मेघनाद साहा : पानीवाला महाराज के परिश्रम का क्या परिणाम हुआ ?

डा० पी० एस० देशमुख : कुछ समय पूर्व उसकी विवेचना की जा चुकी है। श्रीमान्, उस सम्बन्ध में मैंने एक विस्तृत उत्तर पहले ही दे दिया था।

श्री के० के० बसु : क्या मैं जान सकता हूँ कि इन विदेशी विशेषज्ञों के साथ भूगर्भ ज्ञान से सम्पन्न कोई भारतीय वैज्ञानिक भी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, हमने भारत में उपलब्ध प्रत्येक वैज्ञानिक से लाभ उठाने का प्रयत्न किया है। सहयोग के सम्बन्ध में मैं निश्चित नहीं हूँ किन्तु मैं आशा करता हूँ कि ऐसा किया जायगा।

संयुक्त राज्य प्रविधिक सहकारिता मदद

*१९०५. **श्री बुच्चिकोटैय्या :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि पंजाब और उत्तर प्रदेश आदि में ६५० अतिरिक्त नलकूपों के निर्माण के लिये सरकार ने अमरीकी

प्रविधिक सहकारिता मदद के अन्तर्गत अप्रैल १९५३ में अमरीका के साथ तीन संचारणात्मक करारों पर हस्ताक्षर किये हैं;

(ख) यदि संवाद सत्य है तो क्या करार की प्रति सदन पटल पर प्रस्तुत की जायगी; और

(ग) क्या करार को क्रियान्वित करने के लिये किसी अमरीकी विशेषज्ञ को आमंत्रित किया जायगा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी नहीं। मुख्य करार के २,००० नलकूपों के अतिरिक्त उत्तर प्रदेश, बिहार और पंजाब राज्यों में ६५० नलकूपों के निर्माण के लिये २० अप्रैल, १९५३ को संचारणात्मक करार सं० ६ के केवल एक अनुपूरक करार पर हस्ताक्षर किये गये हैं।

(ख) जी हां। करार की प्रति सदन पटल पर रखी गई है। [देखिये परिशिष्ट ११, अनुबन्ध संख्या २६]।

रेलवे साइडिंग

*१९०६. **श्री देवगम :** (क) क्या यह सत्य है कि १९४९-५२ में पूर्व बंगाल नागपुर रेल के बादामपहार और कुलधिया स्थानों पर खनिज लोहे को लादने के लिये कुछ व्यक्तियों ने अपने ही खर्च से रेलवे साइडिंग निर्माण करने की अनुमति के लिये प्रार्थना की थी;

(ख) क्या यह सच है कि उक्त प्रार्थना अस्वीकृत कर दी गई थी;

(ग) क्या यह सच है कि बाद में सरकार ने विशेष रूप से खनिज लोहे को लादने के लिये ही साइडिंग का निर्माण करवाया;

(घ) बादामपहार और कुलधिया में साइडिंग निर्माण करने पर व्यय की गई निधि; और

(ङ) उन खदान मालिकों के नाम जिनका खनिज लोहा लादा जाता है तथा उक्त (क) भाग में उल्लिखित प्रत्येक स्टेशन पर हर एक खदान मालिक द्वारा सन् १९५२ में भरे गये खनिज लोहे की अलग अलग मात्रा?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां ।

(ग) जी, हां ।

(घ) बादामपहार ८६,७२६ रु०
कुलधिया १,३३,३६२ रु०

(ङ) सन् १९५२ में प्रत्येक खदान मालिक द्वारा इन स्टेशनों से भेजे गये खनिज लोहे की टनों में मात्रा बतलाने वाला वक्तव्य सदन पटल पर प्रस्तुत किया गया है । [देखो परिशिष्ट ११, अनुबन्ध संख्या २७]

श्री देवगम : क्या मैं जान सकता हूँ कि दरखास्तकारियों को अपने खर्च से साइडिंग बनाने की परमिशन क्यों नहीं दी गयी ?

श्री शाहनवाज़ खां : जिस वक्त उन्होंने यह पेशकश की थी, उस वक्त वहां हमारे पास वह आइरन और तोलने के लिये बन्दोबस्त नहीं था, इसलिये उसको कबूल नहीं किया ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

टिड्डिंग नदी के पुल पर दुर्घटना

*१८७२. श्री गोहेन : यातायात मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि मिशनी पहाड़ी ज़िले में एम० वी० सड़क पर टिड्डिंग नदी के झुलानपुल पर गत वर्ष एक दुर्घटना हुई ?

(ख) दुर्घटना के क्या कारण थे ?

(ग) यदि कोई, तो कितने व्यक्ति मरे अथवा दुर्घटना के कारण जख्मी हुए ?

(घ) क्या प्रभावित व्यक्ति कार्य पर थे, और यदि ऐसा है तो क्या मृत व्यक्तियों और घायलों के परिवारों को प्रतिकर दिया गया है ?

(ङ) क्या भविष्य में इस प्रकार की दुर्घटनाओं को रोकने के लिये कोई पद लिये जा रहे हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) जी, हां ।

(ख) पुल जो कि पूर्ण होने वाला था उसके आसपास बहुत से व्यक्तियों की भी के कारण ।

(ग) तीन मरे, और नौ जख्मी हुए ।

(घ) प्रभावित व्यक्ति कार्य पर थे और उनको कृपात्मक अनुदान दिये जा चुके हैं ।

(ङ) जी, हां ।

[हवाई प्रशिक्षण के लिए भरती

*१८७९. श्री विठ्ठल राव : (क) संचरण मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि इण्डियन नैशनल एयरगेज़ लिमिटेड हवाई प्रशिक्षण में शिक्षा देने के लिये नवयुवकों को भरती करते हैं ?

(ख) यदि ऐसा है, तो भरती की नग्न शर्तें हैं ?

(ग) वर्षशः सन् १९४७ से अब तक कितने युवक इस कम्पनी द्वारा प्रशिक्षित किये जा चुके हैं ?

(घ) इन प्रशिक्षणार्थियों को सैद्धान्तिक और व्यवहारिक शिक्षा देने का क्या पाठ्य-क्रम है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर)

(क) जी, हां ।

(ख) मैं सदन पटल पर करार स्टैण्डर्ड फार्म रखता हूँ जिन्हें प्रशि षार्थी

अपनाते हैं, जो कि विमान चालकों और यातायात तथा कार्य संचालक क्लर्कों की भरती के बारे में शर्तें भी रखते हैं। [कापी पुस्तकालय में रखी है। देखो सीरियल ६५/५३] शिक्षाधीन कारीगरों को अपने प्रशिक्षण काल में, जो २ से ३ वर्ष तक चलता है, २५) रुपये जेब खर्च के लिये मिलते हैं।

(ग) मैं सदन पटल पर यह जानकारी देने वाला विवरण रखता हूँ। [देखो परिशिष्ट ११, अनुबन्ध नं० २८]

(घ) शिक्षाधीन विमान चालकों को सहायक विमान चालक के रूप में ३०० घंटे उड़ान का अनुभव दिया जाता है, ताकि वे असैनिक-विमान-प्रशिक्षण केन्द्र, अलाहाबाद में डकोटा अण्डोरसमेंट कोर्स करने के लिये सक्षम हो सकें और डकोटा हवाई जहाज के लिए, व्यापारिक 'ख' उड़ान के लाइसेंस पर स्थायी अण्डोरसमेंट प्राप्त कर सकें। यातायात तथा कार्य संचालक प्रशिक्षणार्थी विभिन्न विभागों के साथ लगा दिये जाते हैं, जैसे यात्रियों को टिकट देने, कारगों, हिसाब किताब, और हवाई अड्डे के कार्य आदि पर, जब तक कि वे प्रत्येक प्रकार के कार्य में दक्षता न प्राप्त कर लें। प्रशिक्षणार्थी प्रत्येक शाखा के कर्मचारियों के जेष्ठ सदस्यों के आदेश और निरीक्षण में कार्य करते हैं। ग्राउण्ड इंजीनियरों और शिक्षाधीन कारीगरों के बारे में, मैं प्रशिक्षण का पाठ्य क्रम और सूची सदन पटल पर रखे देता हूँ। [प्रति पुस्तकालय में रखी हुई है, देखो नं० एस० ६५।५३]

इंडियन नेशनल एयरवेज लिमिटेड

*१८८०. श्री विठ्ठल राव : (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या इंडियन नेशनल एयरवेज लि० के प्रशिक्षणार्थियों को उनकी प्रशिक्षण कालावधि

समाप्त होने पर कोई डिप्लोमा दिया जाता है ?

(ख) यदि ऐसा है तो उनकी परीक्षाएं कौन लेता है ?

(ग) क्या सरकार उड्डयन विभाग में नौकरियों के लिये इस प्रशिक्षण को मान्यता देती है ?

(घ) यदि ऐसा है तो क्या सरकार के पास प्रशिक्षणार्थियों के विषय में नियमित रूप से कोई उन्नति का विवरण आता है ?

(ङ) सरकार इन प्रशिक्षणार्थियों के प्रशिक्षण तथा परीक्षा का अधीक्षण और किस प्रकार करती है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) समवाय कोई डिप्लोमा नहीं देता।

(ख) ग्राउण्ड इंजीनियर अनुज्ञप्तियों की परीक्षाएं असैनिक उड्डयन विभाग लेता है। जब चालक असैनिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र, अलाहाबाद, में डकोटा पृष्ठांकन पाठ्यक्रम को पूरा कर लेते हैं तब उन्हें डकोटा पृष्ठांकन भी यही विभाग देता है।

(ग) हां। डकोटा पृष्ठांकनों और ग्राउण्ड इंजीनियर अनुज्ञप्तियों वाले असैनिक उड्डयन विभाग में सेवा के लिये अर्ह होते हैं।

(घ) नहीं। ऐसे विवरण आवश्यक नहीं समझे जाते।

(ङ) चालक प्रशिक्षणार्थियों को आगे के प्रशिक्षण के लिये असैनिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र में जाना पड़ता है। यातायात तथा संचालन के क्लर्कों को केवल समवाय में नौकरी के लिये प्रशिक्षण दिया जाता है। ग्राउण्ड इंजीनियर तथा मेकेनिक प्रशिक्षणार्थियों के विषय में समवाय की कर्मशाला को सरकार ने ग्राउण्ड इंजीनियर अनुज्ञप्ति परीक्षाओं में बैठने के लिये अपेक्षित कार्यानुभव के

प्रयोजनों के लिये अनुमोदित किया है। असैनिक उड्डयन विभाग का वैमानिक निरीक्षण नियंत्रक उस कर्मशाला का समय समय पर निरीक्षण करता रहता है जिससे यह सुनिश्चित रहे कि वहां समुचित स्तर बना रहता है।

डाक जीवन बीमा पालिसियों सम्बन्धी दावे

*१८८३. श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी :
क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) जिन डाक जीवन बीमा पालिसियों वाले १९४७ से पूर्व दिवंगत हो गये थे उनके दावों सम्बन्धी कितने मामले सरकार के पास निबटारे के लिये लम्बित हैं ;

(ख) क्या यह तथ्य है कि द्वितीय विश्व युद्ध में अभिलेख नष्ट हो जाने के कारण और विभाजन सम्बन्धी उपद्रवों के कारण कुल मौलिक दस्तावेज उपस्थित नहीं किये जा सकते; और

(ग) यदि ऐसा है तो सरकार का विचार ऐसे दावों को कैसे निबटाने का है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ४४ ।

(ख) हां ।

(ग) नियमों के अनुसार ऐसे मामलों में और दो जमानतों के साथ एक तारण बांड लेकर दावों का निबटारा कर दिया जाता है। तारण बांड के साथ दो जमानतें मिलने में वास्तविक कठिनाई होने पर मामले पर विचार किया जाता है और जहां उचित हो विमुक्ति दे दी जाती है।

नीलगिरि एक्सप्रेस

*१८८४. श्री एस० बी० रामस्वामी :

(क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह तथ्य है कि मद्रास जाने वाली बड़ी लाईन की तीन एक्सप्रेस गाड़ियां प्रातःकाल मद्रास इतनी देर में पहुंचती हैं कि मद्रास विमान-क्षेत्र से सवेरे खाना होने

वाले और डाक ले जाने वाले विमानों को पकड़ना सम्भव नहीं होता ?

(ख) क्या कोई अभिवेदन किये गये हैं कि कम से कम एक एक्सप्रेस गाड़ी ऐसी चलाई जाये जो ६ बजे प्रातः मद्रास पहुंचे ?

(ग) क्या यह तथ्य है कि नीलगिरि एक्सप्रेस ६ बजे प्रातः मद्रास पहुंचा करेगी जिससे कि सवारियां तथा डाक प्रातः कालीन विमानों से जा सकें ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : बड़ी लाईन की तीन एक्सप्रेस गाड़ियां मद्रास सेन्ट्रल पर क्रमशः ७-१५, ७-३० और ८-२० बजे प्रातः पहुंचती हैं और तीन प्रातः कालीन विमान मीनमबक्कम विमान क्षेत्र से क्रमशः ७-००, ७-३०, तथा ८-३० बजे प्रातः चलते हैं।

(ख) नहीं ।

(ग) नहीं ।

रेल के तार कार्यालय

*१८८५. श्री एस० बी० रामस्वामी :

(क) क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या रेल के तार कार्यालयों पर यह प्रतिबन्ध लगा दिया गया है कि वे तार कार्यालय विभाग द्वारा प्रेषित किये जाने वाले विलम्ब शुल्क तारों को ग्रहण न करें ?

(ख) क्या इन नियमों में उपयुक्त संशोधन करने के लिये कोई प्रस्ताव है ताकि रेल के तार कार्यालय विलम्ब शुल्क वाले तार भी ले सकें ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी, हां ।

(ख) जी हां । रेलवे बोर्ड उस पर विचार कर रहा है ।

उत्तर प्रदेश के उत्पादकों को गन्ने की कीमत का भुगतान न होना

*१८९०. श्री बी० एन० राय : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के गन्ना उत्पादकों द्वारा सन् १९५१-५२ म गन्ने की पूर्ति की कीमत का कुछ भाग अभी तक अदा नहीं किया गया है ;

(ख) यदि यह सही है तो कितनी रकम देना शेष है ; और

(ग) क्या सरकार कृषकों का भुगतान करने के लिये कुछ कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी, हां ।

(ख) ४१ करोड़ रुपए की गन्ने की कुल कीमत में से १ अप्रैल १९५३ तक केवल ३६ लाख रु० देना बाकी थे । इस संतुलन में से भी अप्रैल १९५३ में काफी रुपया दे दिया गया है ।

(ग) मिलों द्वारा बकाया रकम शीघ्र चुका देने के लिये सरकार प्रत्येक सम्भावित कार्य कर रही है ।

चिकित्सा व्यय की भरपाई

*१८९५. पंडित एम० बी० भार्गव : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि रेल कर्मचारियों के परिवारों की चिकित्सा पर किये गये व्यय की भरपाई करने के लिये सरकार ने 'सम्पूर्ण भारत में महिलाओं के लिये हस्पतालों' की उपयुक्तता के विचारार्थ अनुदेश प्रसारित किये हैं ;

(ख) क्या सरकार को मालूम है कि उक्त कार्य के लिये अजमेर के सरकारी

सिविल हस्पताल को उपयुक्त नहीं समझा गया है ; और

(ग) यदि ऐसा नहीं किया गया है तो क्या सरकार उसे सम्मिलित करने के परामर्श पर विचार करेगी ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां । यह हस्पताल स्त्रियों के लिये नहीं है ।

(ग) यह विषय विचाराधीन है ।

रेलों में अ-संवरण श्रेणी के स्थान

*१८९६. पंडित एम० बी० भार्गव : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) ३१ मार्च, १९५२ और ३१ मार्च, १९५३ को रेल व्यवस्था की प्रथम, द्वितीय और तृतीय श्रेणियों के अ-संवरण स्थानों की संख्या, वर्ग और अनुक्रम ;

(ख) क्या उक्त तीनों श्रेणियों के न चुने गये समस्त पदों की अभिवृद्धि ज्येष्ठता के अनुसार की गई है ; और

(ग) यदि नहीं तो मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि १९५१-५२ और १९५२-५३ में प्रत्येक श्रेणों में उपेक्षित किये गये मामलों की संख्या ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) रेल व्यवस्था की प्रथम और द्वितीय श्रेणी के सम्बन्ध में जानकारी सदन पटल पर रखे गये विवरण में दी गई है । [देखो परिशिष्ट ११, अनुबंध सं० २९] रेल व्यवस्था की तृतीय श्रेणी के सम्बन्ध में अभी तक प्रत्येक रेल के पास चुने हुए और न चुने हुए पदों की सूचियां थीं और एक रूप सूची का प्रश्न अभी रेलवे बोर्ड के विचाराधीन है ।

(ख) न चुने गये पदों पर अभिवृद्धि ज्येष्ठता के साथ ही उपयुक्तता के आधार पर की जाती है।

(ग) अपात्रता के कारण उपेक्षित किये गये ज्येष्ठ व्यक्तियों की संख्या के सम्बन्ध में सूचना संग्रह करना अत्यन्त विशाल कार्य है।

शीतोष्ण नियामित डिब्बे

*१९०२. { डा० अमीन :
श्री कमल सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार के हाल के प्रस्तावों को दृष्टिगत रखते हुए उन रेल मार्गों पर शीतोष्ण नियामित डिब्बे लगा दिये गये हैं जहाँ वे पहले नहीं थे; और

(ख) यदि ऐसा किया गया है तो उक्त रेल मार्ग कौन से हैं तथा किस अवधि से ये डिब्बे चल रहे हैं ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) दिनांक २१ मार्च १९५३ से हावड़ा और अमृतसर के बीच ७३ अप और ७४ डाउन पंजाब मेल में एक साप्ताहिक शीतोष्ण नियामित व्यवस्था प्रारम्भ कर दी गई है।

डाक तथा तार संघ

*१९०४. श्री पुन्नूस : क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि गत वर्ष सदन में मंत्रालय के अनुपूरक अनुदानों के सम्बन्ध में बहस का उत्तर देते हुए मंत्री महोदय ने कहा था कि श्रमनीति के आधार तथा कर्मचारियों के हित की दृष्टि से वह संघों और संस्थाओं की बहुलता को समाप्त कर डाक तथा तार सेवा के एक ही संघ के निर्माण को प्रोत्साहन देंगे ;

(ख) संचरण मंत्री द्वारा मंत्रालय का कार्य भार संभालने के पश्चात् डाक तथा तार कर्मचारियों की कितनी नवीन संस्थाओं और संघों को स्वीकृति प्रदान की गई है अथवा उन्हें प्रतिनिधित्व उपस्थित करने का अधिकार दिया गया है और स्वीकृत संघों के समान ही सुविधायें दी गई हैं; और

(ग) क्या यह सच है कि "तार याता-यात कर्मचारी (मंत्रालय सम्बन्धी) संस्था" नामक एक संस्था को भी तभी से स्वीकृत संघों के समान ही सुविधायें दी गई हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी, हां।

(ख) केवल एक डाक तथा तार संघ अर्थात् तार यातायात कर्मचारी (मंत्रालय सम्बन्धी) संस्था को विशेष अवस्था में प्रतिनिधित्व प्रस्तुत करने की अनुमति प्रदान की गई है।

(ग) सरकार ने तार यातायात कर्मचारी संस्था (मंत्रालय सम्बन्धी) के निर्देश और तत्सम्बन्धी अन्य सुविधाओं की मांग को प्राप्त करने की अनुमति दे दी है किन्तु इस संस्था को अभी औपचारिक स्वीकृति नहीं दी गई है।

'कृषि पंडित'

*१९०७. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या धान तथा गेहूं के उत्पादकों को 'कृषि पंडित' की उपाधि प्रदान की गई है ?

(ख) 'कृषि पंडित' उपाधि पाने वाले व्यक्तियों ने कितनी एकड़ भूमि में धान पदा किया था और वह किस प्रकार का था ?

(ग) कितनी एकड़ भूमि में गेहूं पैदा किया गया था ?

(घ) धान तथा गेहूं की पैदावार की लागत क्रमशः क्या है ?

(ड) उनके द्वारा अपनाई गई गेहूं तथा धान की खेती की रीति क्या थी ?

(च) क्या सरकार खेती के इस तरीके को कहीं पर बड़े पैमाने पर काम में लाने का यत्न कर रही है और यदि कर रही है तो कहां पर ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी, हां।

(ख) कुर्ग के श्री जंगमा सी संगठ्या को सन् १९५१-५२ में कृषि पंडित का प्रमाण पत्र प्रदान किया गया था; उन्होंने प्रतियोगिता के लिये निश्चित एक एकड़ भूमि में स्थानीय लोकप्रिय किस्म का किरी-बिलिया धान पैदा किया था।

(ग) एक एकड़।

(घ) धान और गेहूं के उत्पादित मूल्य के सम्बन्ध में सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ड) एक विवरण जिसमें दो कृषि पंडितों द्वारा अनुसरण किया जाने वाला खेती का ढंग दिया हुआ है सदन पटल पर रखा जाता है। [देखो परिशिष्ट ११, अनुबंध सं० ३०]।

(च) नहीं, किन्तु कृषि पंडितों द्वारा अपनाये गये ढंग को सर्वसाधारण की जानकारी हेतु प्रकाशित किया गया है।

हैदराबाद के भूतपूर्व राज्य के डाक कर्म-
चारी

*१९०८. श्री कृष्णमाचार्य जोशी :
क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) राज्य की डाक व्यवस्था का सन् १९५० में भारत सरकार के साथ एकीकरण होने पर हैदराबाद राज्य की डाक तथा तार व्यवस्था में से कितने पदाधिकारी लिये गये;

(ख) क्या यह सच है कि उक्त भूतपूर्व राज्य के कर्मचारियों को नवीन श्रेणियां नहीं दी गई थीं जैसा कि संघात्मक वित्तीय एकीकरण समिति में वर्णित शर्तों में कहा गया है;

(ग) एकीकरण के पश्चात् भूतपूर्व राज्य के कितने कर्मचारियों को स्थायी किया गया है; और

(घ) क्या इस प्रकार की व्यवस्था के फलस्वरूप कर्मचारियों को छंटनी की गई है अथवा किये जाने का विचार है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) ९ गजटेड और २,९६५ नान गजटेड।

(ख) स्थिति यह है कि भारतीय डाक तथा तार विभाग द्वारा लिये गये हैदराबाद के भूतपूर्व राज्य कर्मचारी वर्ग को केन्द्रीय सरकार के वेतनस्तर, शर्तें तथा सेवा की दशाएं दी गई थीं किन्तु स्थायी कर्मचारियों को यह विकल्प था कि वे पहले के वेतन स्तर और भत्ते तथा सेवा की अन्य दशाएं रख सकते हैं।

(ग) और (घ) आवश्यक सूचना संग्रहीत की जा रही है और उचित समय में सदन पटल पर प्रस्तुत कर दी जायगी।

बर्मा के साथ वस्तु विनिमय

*१९०९. श्री बुच्चिकोट्टैया : (क)
क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि श्री किदवई के नेतृत्व में भारतीय व्यापार प्रतिनिधि मण्डल ने हाल ही में बर्मा सरकार से वार्ता की थी और वस्तु विनिमय के आधार पर चावल समझौता सम्पूर्ण किया था ?

(ख) इस नई व्यवस्था के अंतर्गत बर्मा कितन टन चावल देगा।

(ग) बर्मा का भारत से कौन सी वस्तुएं लेने का प्रस्ताव है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी, हां।

(ख) और (ग) यह विचाराधीन है।
चेम्पियन रीफ़ स्वर्ण खदान में चट्टान
विस्फोट

*१९१०. श्री चिट्ठल राव : क्या श्रम मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या गत

१६ अप्रैल १९५३ को कोलार स्वर्ण क्षेत्र की चेम्पियन रीफ खदान में एक चट्टान विस्फोट हुआ था जिसमें तीन मजदूरों की मृत्यु और अनेक घायल हुए थे ?

(ख) क्या ओरीगाम के खदान निरीक्षक ने उक्त घटना की जांच की थी ?

(ग) यदि नहीं की तो उसके क्या कारण हैं ?

(घ) इन खदानों में काम करने वाले श्रमिकों की कुल कितनी संख्या है ?

(ङ) सन् १९५२ में इस प्रकार की कुल कितनी सांघातिक घटनाएँ हुईं ?

(च) जिस स्थान पर यह घटना हुई वहाँ खदान की गहराई कितनी है ?

धम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) १६ अप्रैल १९५३ को नहीं किन्तु १५ अप्रैल १९५३ को चट्टान विस्फोट की एक घटना हुई थी। इस घटना में तीन व्यक्तियों की मृत्यु हुई और एक सख्त घायल हुआ।

(ख) जी, हां।

(ग) प्रश्न नहीं उठता है।

(घ) ४५२६।

(ङ) तीन।

(च) स्थान के ऊपरी स्तर से ८,९०४ फीट की गहराई पर।

केन्द्रीय सेवायोजन परामर्शदात्री समिति

*१९११. डा० सत्यवादी : क्या श्रम मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय सेवायोजन परामर्शदात्री समिति में काम करने वाले सदस्यों की संख्या;

(ख) अनुसूचित जातियों के सदस्यों की संख्या;

(ग) सदस्यों के नाम

(घ) वर्तमान समिति कब बनी थी और यह कब तक काम करती रहेगी; तथा

(ङ) इन सदस्यों का निर्वाचन या उनकी नियुक्ति किस आधार पर होती है ?

धम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : (क)

३९।

(ख) समिति में अनुसूचित जातियों का औपचारिक अभ्यावेदन नहीं किया जाता है। यह नहीं कहा जा सकता कि कोई भी सदस्य जो विभिन्न सरकारों अथवा संघों के प्रतिनिधि होते हैं, अनुसूचित जातियों के हैं या नहीं।

(ग) सदन पटल पर सदस्यों की एक सूची रखी है। [देखिये परिशिष्ट ११, अनुबंध संख्या ३१]

(घ) वर्तमान समिति का निर्माण ८ सितम्बर, १९५२ को हुआ था। यह अपने निर्मित होने की तिथि से दो वर्ष तक कार्य करती रहेगी।

(ङ) समिति का निर्माण राज्य सरकार के प्रतिनिधियों, भारत सरकार के मन्त्रालयों, मान्यता प्राप्त नियोजकों, मजदूर संघों तथा अखिल भारतीय महिला सम्मेलन द्वारा हुआ है। समिति में सदन के दो सदस्य भी कार्य करते हैं।

नौकरियों में अनुसूचित जातियों का आरक्षण

*१३४७. श्री भीखा भाई : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि एक अभ्यावेदन किसी संसद सदस्य द्वारा अनुसूचित जातियों के लोगों को विभिन्न श्रेणों की नौकरियों में उचित आरक्षण करने के लिये शीघ्र ही किया गया है; और

(ख) यदि ऐसा है, तो सरकार इस पर क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : (क) हां।

(ख) अभ्यावेदन विचाराधीन है।

रेल प्रवदेशीय टिकट

१३४८. श्री रामचन्द्र रेड्डी : क्या रेलमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) जारी किये गये शताब्दी रेल प्रदेशीय टिकटों की योग संख्या;

(ख) इस प्रकार वसूल की जाने वाली योग धन राशि; और

(ग) क्या सभी गाड़ियों में तीसरी श्रेणी में आम तौर से दी जाने वाली जगह से अधिक जगह दी गई थी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : (क) शताब्दी टिकटों की योग संख्या, दो बच्चों के टिकट को मिला कर एक, १ अप्रैल से १६ अप्रैल १९५३ के समय के अन्तर्गत लगभग १,११,८०३ थी।

(ख) ३३,५४,०९० रु०।

(ग) स्टॉक की उपलब्धता की दृष्टि से जब और जहां कहीं आवश्यक समझा गया अतिरिक्त स्थान दिया गया था।

रेलवे लाइनों पर पूंजी उद्व्यय

१३४९. श्री अनिरुद्ध सिन्हा : क्या रेलमंत्री वर्ष १९५१-५२ तथा १९५२-५३ में विभिन्न रेलवे लाइनों के निर्माण तथा पूर्ण करने में आय-विवरण के पूंजी उद्व्यय का प्रतिशत बताने की कृपा करेंगे ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : वर्ष १९५१-५२ तथा १९५२-५३ में निम्न रेलवे लाइनों निर्मित तथा पूर्ण की गई :—

चलने की तिथि

- (१) अरनतंगी-कैरायकदी—२९ मार्च १९५२
- (२) मुकेरियां-पठानकोट—६ अप्रैल १९५२
- (३) गांधीधाम-दीसा—२ अक्टूबर १९५२

इन लाइनों पर कर्मकरण के वित्तीय वर्ष १९५२-५३ के आर्थिक परिणाम दिखाने वाले आय-विवरण उपलब्ध नहीं हैं किन्तु ३१ दिसम्बर १९५३ उनके जमा करने की निश्चित तिथि है।

धान तथा गेहूं के अन्तर्गत भूमि

१३५०. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या वर्ष १९५२-५३ में धान तथा गेहूं की खेती के लिये कुछ नई भूमि काम में लाई गई थी; और

(ख) यदि ऐसा है, तो उनमें कितने एकड़ भूमियां हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) और (ख) धान तथा गेहूं के अलग-अलग आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। वर्ष १९५२-५३ में २ लाख एकड़ से अधिक कुल क्षेत्र खाद्यान्नों को उपजाने के लिये कृषि योग्य बनाया गया था।

धानियां तथा तेल की मिलें

१३५१. श्री एस० सी० सामन्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारत में तेल की मिलों तथा बैलों द्वारा खींची जाने वाली धानियों की संख्या;

(ख) धानियों में सरसों का वार्षिक उपभोग और इस प्रकार निकाले गए तेल की मात्रा;

(ग) केन्द्रीय सरसों समिति ने धानी उद्योग की कहां तक सहायता की है; और

(घ) क्या योजना आयोग की चतुर्वर्षीय धानी उद्योग विकास योजना प्रारम्भ कर दी गई है और यदि ऐसा है, तो कहां तक ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) भारत में कारखाने अधिनियम १९४८ के अन्तर्गत पूंजीकृत की गई तेल मिलों की अधावत् योग संख्या २,०९७ है। इनके अतिरिक्त कुछ छोटे कारखाने तथा सहायक उद्योग की भांति तेल पेरने का काम करने वाले कुछ कारखाने भी हैं। सारे देश में घानियों की अनुमानित योग संख्या ४,३२,१६५ है।

(ख) घानियों द्वारा वास्तव में पेरी गई सरसों की मात्रा के सम्बन्ध में कोई विश्वस्त सूचना उपलब्ध नहीं है। विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा १९४९-५० में किसी प्रकार एकत्रित की गई सूचना के अनुसार ग्राम घानियों द्वारा पेरी गई सरसों की अनुमानित मात्रा ११.५६ लाख टन थी। पेरे गये तेल की तत्संवादी मात्रा मोटे रूप से सरसों की मात्रा का एक तिहाई अर्थात् लगभग ३.८५ लाख टन थी।

(ग) गांव के तेल पेरने के उद्योग के विकास के लिये समिति द्वारा की गई कार्यवाहियों की व्याख्या समिति के वार्षिक प्रतिवेदनों में की जा चुकी है जो सदन भवन के पुस्तकालय में उपलब्ध है। की गई कार्यवाहियों का एक संक्षिप्त रूप सदन पटल पर रखा है। [देखिये परिशिष्ट ११, अनुबन्ध संख्या ३२]

(घ) नहीं। खादी तथा ग्रामोद्योग मंडल ने १९५३-५४ के लिये एक घानी विकास कार्यक्रम लगभग १९ लाख रुपये के व्यय का बनाया है जिसमें योजना आयोग में रखी गई चतुर्वर्षीय घानी योजना पर भी ध्यान रखा गया है।

उड़ीसा में रेलवे स्कूल

१३५२. श्री संगण्णा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उड़ीसा राज्य में रेल प्रशासन

द्वारा चलाये जाने वाले सभी श्रेणी के स्कूलों की संख्या;

(ख) उन स्कूलों में कार्य करने वाले अध्यापकों का अधिकतम तथा न्यूनतम वेतन क्रम; और

(ग) क्या ये स्कूल राज्य के विश्व-विद्यालयों से सम्बद्ध हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तीन प्राइमरी तथा एक मिडिल स्कूल।

(ख) (१) न्यूनतम वेतन क्रम : ६८-१७० रु०।

(२) अधिकतम वेतन क्रम : १००-२५० रु०।

(ग) ये स्कूल राज्य सरकार द्वारा सम्बद्ध हैं। प्राइमरी तथा मिडिल स्कूलों का किसी विश्वविद्यालय से सम्बद्ध होने का कोई प्रश्न ही नहीं है।

गहरे पानी वाले धान की खेती

१३५३. श्री संगण्णा : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कब दो योजनाओं (१) गहरे पानी वाले धान तथा (२) उड़ीसा में पहाड़ी धानों की उन्नति का कार्य कब से कार्यान्वित किया जायगा ?

(ख) इन दो योजनाओं को कार्यान्वित करने में अनुमानतः कितना उद्ब्यय करना पड़ेगा ?

(ग) यह व्यय राज्य सरकार या केन्द्रीय सरकार अथवा दोनों द्वारा किया जायगा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) (१) यह योजना १-४-१९५० से पांच वर्ष के समय के लिये स्वीकृत की गई थी किन्तु राज्य सरकार को अपना व्यय-अंश न तो १९५०-५१ में ही मिल सका

और न १९५१-५२ में ही। अतः भारतीय कृषि अनुसंधान समिति द्वारा स्वीकृत अनुदान पुनः जारी कर दिया गया था।

(२) यह योजना १-४-१९५० से भी पांच वर्ष के समय के लिये स्वीकृत की गई थी। राज्य सरकार से इस योजना को शीघ्र ही प्रारम्भ कर देने के लिये कहा जा रहा है।

(ख) (१) योजना (१) के मामले में प्रश्न ही नहीं उत्पन्न होता।

(२) इस योजना का योग व्यय १,०७,००० रु० है जो पांच वर्षों में विभाजित कर दिया है (४७,००० रु० अनावर्ति तथा ६०,००० रु० आवर्तक व्यय)।

(ग) राज्य सरकार सम्पूर्ण अनावर्ति व्यय करेगी जबकि आवर्तक व्यय राज्य सरकार तथा भारतीय कृषि-अनुसंधान परिषद् दोनों द्वारा आधा आधा किया जायगा।

हैदराबाद से भेजे जाने वाले खाद्यान्न

१३५४. श्री शिवमूर्ति स्वामी : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री वर्ष १९५२-५३ में हैदराबाद द्वारा अन्य राज्यों को भेजे जाने वाले खाद्यान्नों की मात्रा बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) हैदराबाद से भेजे जाने वाले खाद्यान्नों का क्या मूल्य है ?

(ग) अन्य देशों से आयात किये गए खाद्यान्नों की कितनी मात्रा हैदराबाद राज्य को भेजी गई है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) मूल योजना पत्री वर्ष से कार्यान्वित होती है। हैदराबाद से वर्ष १९५२ तथा १९५३ में भेजे गए खाद्यान्नों की मात्रा इस प्रकार थी :

१९५२	८,००० टन ज्वार
१९५३	८,९०० टन ज्वार और २०० टन रागी १५ अप्रैल तक।

(ख) बरारी ज्वार तथा रागी के निर्यात मूल्य १० रु० ८ आ० प्रति मन है और सफेद ज्वार का मूल्य ११ रु० ८ आ० ९ पा० प्रति मन।

(ग) १९५२ के अन्तर्गत हैदराबाद को आयात किये गये खाद्यान्नों की पूर्तियाँ थी :

चावल	९,९०० टन
गेहूँ	४८,००० टन

१९५३ में हैदराबाद को कोई भी आयातित खाद्यान्न अभी तक नहीं भेजे गए हैं।

खेपों के भारों की जांच

१३५५. श्री एन० पी० सिन्हा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या माल देने के समय खेपों के भारों की जांच करने का कोई प्रबन्ध है, खेपों को भेजे जाने वाली स्टेशनों से उनकी कम तोल को रोकने के लिये; और

(ख) यदि ऐसा है, तो वे क्या ह ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां।

(ख) प्राप्त हुए खेपों के कुछ अनुमात भेजी गई स्टेशनों से कम तोल पर रोक लगाने के लिये आने वाली स्टेशनों पर उनको पुनः तोला जाता है। जांच करने वाले अधिकारियों के द्वारा भी अवांनक जांच के लिये उनको पुनः तुलवाया जाता है।

छोटे बन्दरगाहों की उन्नति

१३५६. श्री केलप्पन : क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) भूमिवर्ती जल सम्बन्धी परिमाण जो डच विशेषज्ञ श्री हैनरी क्रास ने

देश के छोटे छोटे बन्दरगाहों के सम्बन्ध में किया था उसके क्या परिणाम हुए ?

(ख) वे कौन कौन से छोटे छोटे बन्दरगाह हैं जो राष्ट्रीय बन्दरगाह मंडल ने विकास के लिये चुने हैं ?

(ग) क्या राष्ट्रीय बन्दरगाह मंडल ने मलाबार किनारे के बेपुर बन्दरगाह को मध्यवर्ती विकास के लिये चुना है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) बम्बई सरकार के कहने पर, उस राज्य में छोटे बन्दरगाहों के एक परिमाण को हाथ में लेने के लिए, श्री क्रॉस की सेवाएं प्राप्त की गई थीं। उन्होंने सितम्बर १९५२ में कार्य आरम्भ कर दिया था और आशा की जाती है कि उस को वह मार्च १९५४ के अन्त तक जारी रखेंगे। श्री क्रॉस बम्बई सरकार के समुद्रीय परिमाण दल का, अपने छोटे बन्दरगाहों के भूमिवर्ती जलों के वैज्ञानिक वर्णन सम्बन्धी (हाइड्रोग्राफिक) परिमाणों को कार्यान्वित करने में, पथ-प्रदर्शन कर रहे हैं। इस परिमाण का उद्देश्य, ध्वनि द्वारा गहराई नाप कर, बन्दरगाहों के निकटवर्ती जलों तक पहुंचने के और उन के रास्तों की वर्तमान दशा को निश्चित करना और उन के अद्यावत नौपरिवहन विवरण पत्र (चार्ट्स) तैयार करना है। इस प्रकार एकत्रित किए गए आंकड़ों की सहायता से राज्य सरकार, जहां पर भी आवश्यकता हो, सुधार के उपाय बना सकती है।

(ख) राष्ट्रीय बन्दरगाह बोर्ड ने सिफारिश की है कि विकास के प्रयोजनों के लिए उन १८ अधिक महत्वपूर्ण छोटे बन्दरगाहों पर ध्यान केन्द्रित करना चाहिए जो मध्य स्थित बन्दरगाहों के रूप में वर्गीकृत किए जायेंगे। यह बन्दरगाह मांडवी, नवलाक्षी, बेदी, पोरबन्दर, वेरावल, भावनगर, ओखा, ब्रोच, रत्नागिरि, कारवर, मंगलोर, कोज्हीकोदे (कालीकट), ट्यूटीकार्न, नागापटनम, कुद्दा-

लोर, मच्छलीपटनम्, काकिनाडा और अल्लेप्पे हैं।

(ग) बेपुर उन बन्दरगाहों की सूची में नहीं है जो मध्यस्थित बन्दरगाह के रूप में विकास के लिए उपयुक्त समझे गए हैं।

मद्रास राज्य द्वारा चावल की मांग

१३५७. श्री ई० इय्यान्नी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) मद्रास राज्य द्वारा वर्ष १९५३ के लिए मांगे गए चावल की कुल मात्रा;

(ख) वर्ष १९५३ के लिए बंटित मात्रा; और

(ग) कितने टन आन्तरिक समाहार में से और कितने टन आयात किए गए स्टाकों में से बंटित किए गए हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) २५०,००० टन।

(ख) यदि आवश्यकता हुई तो उन की मांग को पूरी तौर पर पूरी करने का हम ने वचन दिया है।

(ग) जनवरी से अप्रैल १९५३ के काल के लिए ६४ हजार टन आन्तरिक साधनों में से और २५ हजार टन विदेशी आयातों में से बंटित किए गए हैं।

गन्ना उपकर

१३५८. श्री एच० एस० प्रसाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या एक चीनी कारखाने से एकत्रित किए गए सम्पूर्ण गन्ना उपकर का उस क्षेत्र में गन्ना विकास के लिए उपयोग करने का कोई प्रस्ताव है जिस में वही कारखाना स्थित है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) जी नहीं।

उत्तर रेलवे के मैनेजर का सैलून डिब्ब

१३५९. श्री ए० एन० विद्यालंकार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि उत्तर रेलवे

सैलून डिब्बा संख्या ३०३२ उत्तर रेलवे के मैनेजर के उपयोग के लिए रक्षित है;

(ख) क्या यह तथ्य है कि अभी हाल ही में इस सैलून डिब्बे की भली प्रकार सफाई और मरम्मत आदि हुई थी और यदि हुई थी तो वह भली प्रकार मरम्मत आदि कब समाप्त हुई थी;

(ग) इस के पूर्व इस सैलून डिब्बे की भली प्रकार सफाई और मरम्मत कब हुई थी; और

(घ) हाल ही की मरम्मत का मूल्य कितना था और इस से पूर्व अवसर पर की गई मरम्मत का कुल मूल्य क्या था ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां । १२ जनवरी १९५३ ।

(ग) दिसम्बर १९५१ में ।

(घ) हाल की और पहले की सफाई और मरम्मत आदि का ठीक ठीक मूल्य उपलब्ध नहीं है क्योंकि सवारी डिब्बों की समय समय पर होने वाली भली प्रकार की सफाई और मरम्मत पर किया गया व्यय अलग अलग गाड़ियों के नाम में नहीं लिखा जाता । ऐसा व्यय विभिन्न श्रेणियों के सवारी डिब्बों के लिए विभिन्न लेखा शीर्षकों के अन्तर्गत लिखा जाता है ।

गाजियाबाद की रेलवे माल-डिब्बों की मरम्मत की कर्मशाला में चोरियां

१३६०. श्री ए० एन० विद्यालंकार :
क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तथ्य है कि वर्ष १९५१-५२ तथा १९५२-५३ में गाजियाबाद में स्थित रेलवे माल-डिब्बों की मरम्मत की कर्मशाला में से रेलवे सामग्री की चोरी के कुछ मामलों की रिपोर्ट की गई थी;

(ख) क्या यह तथ्य है कि कुछ व्यक्ति रंगे हाथों पकड़े गए थे और माल बरामद किया गया था;

(ग) क्या यह तथ्य है कि वही अथवा वे ही व्यक्ति धोखा दे कर रेलवे पी० टी० ओ० पासों (कम भाड़े के टिकट) का दुरुपयोग करते हुए पाए गए थे; और

(घ) क्या ऐसे व्यक्तियों के विरुद्ध कुछ कार्यवाही की गई है, यदि की गई है तो क्या, और यदि नहीं की गई है तो क्यों नहीं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). मांगी गई सूचना वाला एक विवरण पटल पर रखा है । [देखिये परिशिष्ट ११, अनुबन्ध संख्या ३३]

सूचना अगस्त १९५१ से मार्च १९५३ तक के काल के सम्बन्ध में है । अगस्त १९५१ से पूर्व की सूचना सुगमतापूर्वक उपलब्ध नहीं है ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

चंडीगढ़ का कुराली और रोपड़ के साथ मिलाया जाना

१३६१. प्रो० डी० सी० शर्मा : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन को कुराली और रोपड़ के साथ संबद्ध करने के लिए कोई प्रस्ताव है ?

(ख) उस प्रस्ताव के क्रियान्वित होने की कब तक आशा की जाती है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

रेलवे पथ-प्रदर्शक

१३६२. प्रो० डी० सी० शर्मा : (क) क्या रेल मंत्री उत्तर रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर रेलवे पथ-प्रदर्शकों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) क्या इस संख्या को घटाने का कोई प्रस्ताव है ?

(ग) यदि है तो क्यों ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : (क) उत्तर रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर कार्य-नियोजित-रेलवे-पथ-प्रदर्शकों की संख्या का एक विवरण निम्नलिखित है :—

(१) दिल्ली	४
(२) अम्बाला कैंट	२
(३) सहारनपुर	२
(४) अमृतसर	२
(५) जालंधर सिटी	२
(६) लुधियाना	२
(७) इलाहाबाद	१
(८) कानपुर	१
(९) टूंडला	२
(१०) लखनऊ	१
(११) बनारस कैंट	३
(१२) हरद्वार	२
(१३) बरेली	१
	—
कुल	२५
	—

(ख) जी नहीं ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

कलकत्ता-कालका डाक गाड़ी

१३६३. प्रो० डी० सी० शर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रोपड़ के लिए जाने वाले तीसरे दर्जे के टिकट वाले यात्रियों के लिए कोई सवारी डिब्बा कलकत्ता-कालका डाक गाड़ी में लगाया जाता था; और

(ख) कब से उस का लगाना बन्द कर दिया गया था और क्यों ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : (क) १५-११-५२ के पूर्व

एक सवारी डिब्बा, जिस में इंटर तथा तीसरे दर्जे का स्थान होता था, कलकत्ता-कालका डाकगाड़ी द्वारा दिल्ली से अम्बाला और उस के आगे अम्बाला से नांगल बांध (रोपड़ सहित) तक १ यू० आर० एन० पैसेंजर द्वारा चलता था ।

(ख) १५-११-५२ से सीधे जाने वाले सवारी डिब्बे में तीसरे दर्जे के कम उपयोग के फलस्वरूप तथा दिल्ली और नांगल बांध के बीच सीधे जाने वाले सवारी डिब्बे में ऊंचे दर्जे के स्थान के प्रबन्ध करने की बार बार की गई प्रार्थनाओं के कारण यह सवारी डिब्बा पहले, दूसरे तथा इंटर दर्जे के स्थान वाले एक मिश्रित सवार डिब्बे द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था । १६-४-५३ से केवल दूसरे और इंटर दर्जे के स्थान वाला एक मिश्रित सवारी डिब्बा दिल्ली और नांगल बांध के बीच चल रहा है ।

उत्तर रेलवे पर हत्याएं

१३६४. प्रो० डी० सी० शर्मा : (क) क्या रेल मंत्री वर्ष १९५२ में उत्तर रेलवे पर की गई हत्याओं की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) उन में से कितनों का पता लगाया जा चुका है ?

(ग) ऐसी हत्याओं को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : (क) ४ ।

(ख) ३ ।

(ग) की गई कार्यवाहियों में, सभी मुख्य डाक तथा पैसेंजर गाड़ियों में सशस्त्र पुलिस गारद और सादे कपड़ों में पुलिस की व्यवस्था तथा डिब्बों की खिड़कियों तथा दरवाजों में सुरक्षा के लिए किए गए प्रबन्धों की बार बार जांच, भी सम्मिलित है ।

रायपुर रेलवे स्टेशन से माल डिब्बों का लादना

१३६५. श्री बी० एन० मिश्र : (क) क्या रेल मंत्री पूर्वी रेलवे पर रायपुर माल गोदाम में किसी माल डिब्बे के लादने के लिए स्वीकृत मुक्त समय बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) क्या यह तथ्य है कि सभी प्रकार के माल तथा सभी ओर के लिए रायपुर रेलवे स्टेशन से खुले हुए और बन्द माल डिब्बों में पूरे लदानों की बुकिंग बिलकुल बन्द है ?

(ग) यदि ऐसा है तो उस के क्या कारण हैं ?

(घ) क्या यह तथ्य है कि रायपुर में सरकारी मांगों को पूरा करने के बाद माल डिब्बों की पूर्ति की कोई कमी नहीं है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल-गेशन) : (क) छै दिन के घंटे ।

(ख) जी नहीं, यह तथ्य नहीं है कि रायपुर रेलवे स्टेशन पर बन्द माल-डिब्बों में पूरे लदानों की बुकिंग सभी प्रकार के माल के लिए तथा सभी ओर के लिए बिलकुल बन्द है । मार्च १९५३ में ४१६ माल के डिब्बे रायपुर पर माल के यातायात के लिए बंटित किए गए थे । अप्रैल १९५३ के प्रथम ६ दिनों में ११४ माल-डिब्बे भी उसी स्टेशन पर बंटित किए गए थे ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

(घ) जी नहीं । रायपुर स्टेशन पर, सरकारी मांगों की पूर्ति के बाद, माल-डिब्बों की समय समय पर कमी रही है ।

हेलीकाप्टर्स

१३६६. श्री एस० वी० रामस्वामी :

(क) क्या संचरण मंत्री एक हेलीकाप्टर का मूल्य बताने की कृपा करेंगे ?

(ख) प्रत्येक हेलीकाप्टर कितने यात्रियों और कितने सामान को ले जा सकता है ?

(ग) लगभग ३०० मील प्रति दिन की दूरी के लिए एक हेलीकाप्टर व्यवस्था चलाने की लागत क्या है ?

(घ) कर्मचारीवृन्द, उतरने के मैदान तथा अन्य प्राविधिक सामग्रियों के सम्बन्ध में उस की क्या अपेक्षाएं हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) उस की किस्म और सामर्थ्य के अनुसार एक हेलीकाप्टर का कारखाने के बाहर मूल्य २००,००० से लेकर ७००,००० रुपयों अथवा अधिक के बीच हो सकता है ।

(ख) यह हेलीकाप्टर की किस्म पर निर्भर है । एक हिलर-३६० एक चालक, दो यात्री और २५० पाँड सामान ले जा सकता है, जब कि एक सिकास्की एस-५५ सामान के अतिरिक्त २ चालकों और १० यात्रियों को ले जा सकता है ।

(ग) हिलर-३६० हेलीकाप्टर अथवा समान किस्म के दूसरे हेलीकाप्टर का सीधा संचालन मूल्य लगभग २०० रुपए प्रति उड़ान के घंटे होगा यदि वह प्रति दिन लगभग ३०० मील की दूरी की उड़ान करे । सिकास्की एस-५५ का तत्स्थानी मूल्य लगभग ४६५ रुपए प्रति उड़ान के घंटे होगा ।

(घ) उतरने के स्थान के लिए, लगभग ३०० फुट × ३०० फुट तृणाच्छादित अथवा दूब की तह वाली भूमि उपयुक्त होगी । दूसरी कार्य संचालन की आवश्यकताएं हवाई जहाज संचालन की आवश्यकताओं की तुलना में नरम होनी चाहिए, किन्तु उन का विस्तार प्राप्त नहीं है, जब तक हेलीकाप्टर (विशेष प्रकार का जहाज) की कार्य संचालन की य । प्रयोगावस्था में है ।

कोपर क्लोरोफाइल

१३६७. सरदार ए० एस० सहगल :
खाद्य तथा कृषि मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि क्लोरोफाइल एक्सट्रेक्ट तैयार किया गया है और रगों को उत्तेजित करने तथा घावों को आराम देने वाली मरहम के लिए क्षमताशाली तथा बड़े मूल्य की वस्तु है।

(ख) क्या कोपर क्लोरोफाइल और कोपर स्कूलोफाइल, भारतीय दंश मारने वाली धातु के सूखे पत्तों की प्रति किलोग्राम की ६० से ७० ग्राम की मात्रा तक, उस प्रक्रिया से, जो वन-अनुसंधान संस्था देहरादून में विकसित की गई है, प्राप्त किये गये हैं?

(ग) क्या कोपर क्लोरोफाइल अमरीका में अनेक प्रकार की तैयारियों में प्रयोग में लाई जाती है?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) इस कार्य के लिए अभियाचना की गई है परन्तु जो सलाह मुझे दी गई है उन की वैज्ञानिक आंकड़ों से पूर्णता नहीं की गई है।

(ख) जी, हां।

(ग) जी, हां।

उत्तर-प्रदेश में गन्ने की अनुसंधान संस्था

१३६८. श्री बी० एन० राय : खाद्य तथा कृषि मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार पूर्वी उत्तर प्रदेश अथवा पश्चिमी बिहार में कोई गन्ने की अनुसंधानशाला स्थापित करने का विचार रखती है?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :
जी नहीं। यह राज्य सरकारों का निजी कार्य है।

रेलों पर खर्च

१३६९. श्री के० सी० सोधिया :
(क) रेल मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि रेलवे सामग्री पर लगने

वाला भाड़ा जिस में कोयला और दूसरा ईंधन भी सम्मिलित है, रेलवे खर्च के पद में नहीं दिखाया जाता ?

(ख) यदि ऐसा है, तो संभावित निधि कितनी है, जो इस हिसाब से खर्च की और काटी जायगी ?

(ग) यह परिवर्तन क्यों किया गया ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां।

(ख) १९५२-५३ की संभावित निधि १६,३०,६७,००० रुपये है।

(ग) अनावश्यक रेलवे आय तथा व्यय के मुद्राविस्तार को रोकने के लिये, क्योंकि ये रकमें आय तथा व्यय दोनों ही ओर खड़ी रहती हैं।

वन

१३७०. श्री झूलन सिन्हा : खाद्य तथा कृषि मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) केन्द्रीय सरकार के आधीन बनों के रक्षण पर कुल कितना वार्षिक खर्च होता है ?

(ख) १९५०-५१ में बनों की उपज से कुल कितनी आय हुई ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :
(क) तथा (ख)। केन्द्रीय सरकार के आधीन अण्डेमान के बनों के अतिरिक्त और कोई वन नहीं है। पिछले तीन वर्षों के वार्षिक आय और व्यय, जिन के आंकड़े लभ्य हैं, निम्न प्रकार हैं :

वर्ष	आय (रुपये लाखां में)	व्यय (रुपये लाखां में)
१९४९-५०	७०.२३	६३.२६
१९५०-५१	५०.६५	६१.२५
१९५१-५२	७३.३६	५६.२१

आगरे के पास डिब्बों का पटरी से उतर जाना

१३७१. श्री रघुनाथ सिंह : (क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि हाल ही में हाथरस-मथुरा छोटी लाइन पर आगरे से ४० मील दूर राया गांव और मथुरा पुल के बीच सात डिब्बे पटरी से उतर गए थे ?

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण थे, और लाइन ठीक होने में कितना समय लगा था ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तथा (ख)। लगभग २२-४० पर १५-४-१९५३ को, जब नं० ७६७ अप माल गाड़ी राया और मथुरा छावनी स्टेशनों के बीच जा रही थी, तो गाड़ी का एक डिब्बा इस के दाईं ओर के अगले पहिये के जरनल के टूट जाने के कारण लाइन से उतर गया। इस के साथ ही छः और दूसरे डिब्बे और एक ब्रेक का डिब्बा भी लाइन से उतर गया। लाइन साफ की गई और संचार के द्वारा १६-४-१९५३ को ११-१० पर ठीक की गई, अर्थात् दुर्घटना के लगभग १२॥ घण्टे के अन्दर अन्दर।

त्रिपुरा में माल भंडार

१३७२. श्री वीरेन दत्त : (क) खाद्य तथा कृषि मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे कि त्रिपुरा में समवाय चावल या धान का भण्डार करने के लिए गैर सरकारी भण्डारकों पर क्या दाम लगाया जाता है ?

(ख) १९५२-५३ में त्रिपुरा में माल-गोदाम रखने के लिए कितनी रकम खर्च की गई थी ?

(ग) उसी स्थान में माल गोदाम रखने के दामों में क्या कोई अन्तर है ?

(घ) यदि ऐसा है, तो किराये पर दिये क्षेत्रों के प्रति वर्ग फुट की दर में अन्तर होने के क्या कारण हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) तथा (ख)। १९५२-५३ में १३,०६१ रुपये की निधि मालगोदामों के किराये पर खर्च हो चुकी है।

(ग) जी हां, विभिन्न मालगोदामों के दामों में अन्तर है।

(घ) किराये के मालगोदामों के दामों में अन्तर के कारण ये हैं :—

मालगोदामों की स्थिति, स्वरूप और उन की भण्डार रखने की योग्यता।

डाक सेवाओं में अनुसूचित जातियों के अभ्यर्थी

१३७३. श्री गणपति राम : संचरण मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में शीघ्र भविष्य में डाक क्लर्कों के अभ्यर्थियों का चुनाव होने वाला है, जिस के लिए कुछ दिन बीते डाक विभाग की परीक्षाएं हुई थीं ?

(ख) परीक्षा में बैठने वाले अभ्यर्थियों की संख्या, और अनुसूचित जातियों के अभ्यर्थियों की संख्या जिन्होंने निवेदन पत्र भेजा था, और परीक्षा में बैठे थे ?

(ग) क्या सरकार ने राज्य की चुनाव-मण्डली को अनुसूचित जाति के पूरे भाग को भरने और सुरक्षित नियमों को पालन करने के लिए कोई अनुदेश दिया है ?

(घ) अब तक विज्ञापित रिक्तियों की संख्या ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी, हां।

(ख) ६,७२२ अभ्यर्थियों में से, जो उत्तर प्रदेश परिधि में हुई पिछली भरती की परीक्षा में बैठे थे, अनुसूचित जातियों के अभ्यर्थियों की संख्या, जिन्होंने उस परीक्षा में बैठने के लिए निवेदन किया था, २६६ थी। इन में से परीक्षा में वास्तव में २४६ व्यक्ति ही बैठे।

(ग) जी हां ।

(घ) रिक्तियों की संख्या घोषित नहीं की गयी थी ।

**लोहे और लोहक की कच्ची धातु के लिए
डिब्बों की सप्लाई**

१३७४. श्री देवगम : रेल मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी रेलवे की बारबील शाखा पर, दलों के खर्च पर साइडिंग के लिए, जहां कि बहुत से खनिशों के स्वामी हैं, निवेदन अस्वीकृत कर दिया गया था ?

(ख) बाराजामदा क्षेत्र (जिस में बारबील, नोआमंडी और डंगुआपोश भी सम्मिलित हैं) से लोह और लोहक की कच्ची धातु की भरवाई के लिए औसतन प्रति दिन, पहली अक्टूबर, १९५२ से ३१ मार्च १९५३ तक कितने डिब्बे दिये गये थे ?

(ग) उसी समय में बादामपहाड़ और कुलदिहा में प्रति दिन कितनी संख्या में डिब्बे दिये गये थे ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां, अपर्याप्त लाइन की योग्यता और निवेदकों की अधिक संख्या के कारण ।

(ख) बाराजामदा क्षेत्र से अक्टूबर १९५२ से मार्च १९५३ तक लोह और लोहक कच्ची धातु की भरवाई के लिए औसतन प्रति दिन १०१ डिब्बे दिये गये थे ।

(ग) बादामपहाड़ और कुलदिहा में उसी समय में औसतन प्रति दिन १४ डिब्बे दिये गये थे ।

संकरी लाइनों (नैरो गेज) पर किराया

१३७५. श्री एन० एल० जोशी : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) ग्वालियर से भिंड वाली संकरी लाइन पर प्रति मील किराया;

(ख) ग्वालियर से शिवपुर वाली संकरी लाइन पर प्रति मील किराया;

(ग) क्या इन दोनों लाइनों के किरायों में कुछ अन्तर है; तथा

(घ) यदि है, तो कितना और क्यों ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (घ)। दोनों मामलों में प्रामाणिक किराये लागू होते हैं, परन्तु ग्वालियर-शेओपुर कलां विभाग के बारे में प्रति मील किराया वास्तविक अन्तर से १।। गुना बढ़ा हुआ ही लागू होता है, जबकि ग्वालियर-भिंड विभाग के सम्बन्ध में १-१-५२ से इसी प्रकार का मुद्राविस्तार तोड़ दिया गया है। जो कि पहाड़ी अथवा अर्धपहाड़ी विभागों के अतिरिक्त, प्रति मील किराया की वृद्धि की आज्ञा न देने की सामान्य नीति के अनुसार किया गया है, क्योंकि ऐसे पहाड़ी स्टेशनों के निर्माण, रक्षण और संचालन पर अधिक खर्च होता है। परिणामस्वरूप ग्वालियर-शेओपुर कलां विभाग पर प्रति मील किराया ग्वालियर-भिंड विभाग की अपेक्षा ५० प्रतिशत अधिक है।

रेलों पर भोजन का प्रबन्ध

१३७६. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :

(क) रेल मंत्री १९५० से भोजन प्रबन्ध दिशा में रेलों द्वारा उठायी गयी हानि की ठीक ठीक रकम बतलाने की कृपा करेंगे ?

(ख) गैर सरकारी रेल के भोजन के ठेकेदारों की कुल संख्या ?

(ग) प्रति वर्ष उन द्वारा दी गई अनुमति शुल्क की कुल निधि ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) पूर्वी तथा दक्षिणी रेलों पर विभाग द्वारा किये गये भोजन प्रबन्ध में हानि अनुमानतः तीन वर्षों में पहली अप्रैल १९५० से ३१ मार्च १९५३ तक, १८ लाख रुपये है ।

(ख) भोजन बेचने वाले ठेकेदारों की, जो रेलों पर काम करते हैं, कुल संख्या ४००० के लगभग है।

(ग) लगभग २५ लाख रुपये प्रति वर्ष।

कृषिक कार्यकर्ता

१३७७. श्री नानादास: श्रम मंत्री १४ फरवरी १९५३ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न नं० ६४ के उत्तर में, कृषिक कार्यकर्ताओं की न्यूनतम मजूरी निश्चित करने के विषय में, सदन पटल पर रखे विवरण की ओर निर्देश करने की कृपा करेंगे, और विभिन्न राज्यों में कृषिक कार्यकर्ताओं के लिए निश्चित की गई अथवा घोषित की गई न्यूनतम मजूरी के

दरों को बतलाने वाला विवरण सदन पटल पर खेंगे ?

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : मैं सदन पटल पर दो विवरण ये बताने वाले रखता हूं :

(१) विभिन्न राज्य-सरकारों द्वारा निश्चित की गई न्यूनतम मजूरी की दर।

(२) न्यूनतम मजूरी अधिनियम १९४८ के ५(१) (ख) विभाग के आधीन घोषित न्यूनतम मजूरी की दर, किन्तु जिस को अभी तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। [देखिए परिशिष्ट ११, अनुबन्ध संख्या ३४]



बुधवार,
६ मई, १९५३

संसदीय वाद विवाद



1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही

संसदीय वाद विवाद

[भाग २—प्रश्न और उत्तर से शृंगार चर्यकारी]

सासकीय वृत्तान्त

४७९७

४७९८

लोक सभा

बुधवार, ६ मई १९५३

सदन की बैठक सवा आठ बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थे]

प्रश्न और उत्तर

(देखिये भाग १)

९-१५ म० प०

श्री षण्मुखम चेट्टी का देहान्त

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे सदन को यह सूचित करते हुए दुख होता है कि ५ मई १९५३ को ६१ वर्ष की आयु में श्री आर० के० षण्मुखम चेट्टी का कोयम्बटूर में देहान्त हो गया। कई वर्ष तक केन्द्रीय विधान सभा के सदस्य रहने के उपरान्त श्री चेट्टी १९३३ में इस विधान सभा के प्रेसीडेण्ट हो गये। आप १९३८ से १९४१ तक कोचीन राज्य के दीवान रहे तथा १९४५ से १९४७ तक प्रशुल्क मण्डल के अध्यक्ष रहे। भारत के स्वतन्त्रता प्राप्त करने पर आप केन्द्रीय कैबिनेट में सम्मिलित हो गये तथा एक वर्ष से अधिक तक आप वित्त मंत्री रहे। अन्त में आप अन्नमालिया विश्वविद्यालय के उपकुलपति रहे। आप दक्षिणी भारत के प्रमुख नागरिक थे।

मैं आशा करता हूँ कि उनके परिवार को समवेदना सन्देश भेजने में सदन मेरे

साथ होगा। सदन एक मिनट के लिये मौन खड़ा हो जाये तथा शोक प्रकट करे।

अनुपस्थिति की अनुमति

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सदन के सदस्यों को सूचित करना चाहता हूँ कि श्री टी० सुब्रह्मण्यम् का पत्र आया है कि बेलारी तालुक तथा आन्ध्र राज्य सम्बन्धी जांच, हैदराबाद सर्वोच्च न्यायालय के सर्वोच्च न्यायाधीश माननीय श्री जस्टिस लक्ष्मी शंकर मिश्रा द्वारा पहली मई, १९५३ को आरम्भ की जायेगी तथा उनसे अनुरोध किया जा रहा है कि वे इस जांच में उपस्थित रहें। इसलिये उन्होंने प्रार्थना की है कि उन को उस समय तक के लिये जब तक कि जांच हो रही है, सदन से अनुपस्थित रहने की आज्ञा प्रदान की जावे। क्या सदन ऐसी आज्ञा देने को तैयार है ?

अनुमति प्रदान की गई

राज्य परिषद का सन्देश

सचिव : मैं सूचना देता हूँ कि राज्य परिषद् ने, बिना किसी संशोधन के, संसद् अधिकारी वेतन तथा भत्ता विधेयक १९५३ स्वीकार कर लिया है।

भारतीय आयकर (संशोधन)

विधेयक पर अध्यक्ष के प्रमाण पत्र के विषय में विधि मंत्री के व्याख्यान से सम्बन्धित वक्तव्य

प्रधान मंत्री एवं सदन नेता (श्री जवाहरलाल नेहरू) : आप की आज्ञा से,

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

श्रीमान्, तथा सदन की आज्ञा से, मैं कुछ ऐसी घटनाओं की ओर निर्देश करना चाहता हूँ जो गत सप्ताह इस सदन में तथा अन्य सदन में घटित हुईं तथा, जिनके कारण संसद् के कार्य का सामान्य वातावरण क्षुब्ध हो गया है। दुर्भाग्य से मैं उस समय अनुपस्थित था। परन्तु वापस आने पर मैंने संसद् के दोनों सदनों में घटित होने वाली घटनाओं से भली भाँति परिचित होने का प्रयत्न किया है।

हमारे विधान के अनुसार, हमारे देश की संसद्, दो सदनों से मिल कर बनती है। विधान में दोनों का कार्यक्षेत्र निर्धारित कर दिया गया है। हमारा विधान ही हमारा पथ प्रदर्शक है। कभी कभी हम इंग्लैंड के हाउस आफ़ कामन्स तथा हाउस आफ़ लार्ड्स के व्यवहार तथा प्रथाओं की ओर भी निर्देश करते हैं। परन्तु इंग्लैंड की संसद् की पृष्ठ भूमि एक ऐसे इतिहास की है जिस में पहले राजा और संसद् के बीच तथा बाद में कामन्स और लार्ड्स में परस्पर बड़े बड़े संघर्ष हुए। हम ने अपना विधान बनाने में उन के अनुभव से लाभ उठाया है, परन्तु हमारे विधान के पीछे ऐसा कोई इतिहास नहीं है। इसलिए हमारा पथ प्रदर्शक हमारा अपना संविधान ही है, जिसमें लोक सभा तथा राज्य परिषद् के कृत्यों को स्पष्ट रूप से निश्चित किया गया है। हमारे सदनों में से किसी को उच्च या निम्न कहना ठीक नहीं। प्रत्येक सदन को संविधान की सीमाओं के भीतर रहते हुए अपनी प्रक्रिया को नियमित करने का अधिकार है। परन्तु कोई भी सदन अकेले ही संसद् नहीं हो सकता है।

संविधान के अनुसार दोनों सदन बराबर हैं यदि कोई अन्तर है तो केवल इतना कि वित्तीय विषय केवल लोक सभा के ही कार्य-

क्षेत्र में हैं। वित्तीय विषय कौन से होंगे इस सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय करने का अधिकार अध्यक्ष को दिया गया है। यदि दोनों के बीच कोई विरोध की भावना उत्पन्न हो जाय तो यह बड़े ही खेद का विषय होगा। दोनों सदनों के बीच कोई वैधानिक मतभेद उत्पन्न होने का प्रश्न ही नहीं उठता है क्योंकि अन्त में संविधान की ही बात अन्तिम तथा अधिकार पूर्ण मानी जायगी। अतः हमारे संविधान के सफलतापूर्वक प्रभावी रखने के लिये, दोनों सदनों में निकटतम सहयोग तथा परस्पर आदर की भावना का होना अत्यन्त आवश्यक है।

दुर्भाग्यवश २९ अप्रैल को राज्य परिषद् में बोलते हुए मेरे साथी, विधि मंत्री ने कुछ ऐसे शब्द कह दिये कि जिन के कारण गलतफ़हमी हो गई। यदि उन्हीं से बात की जाती तो यह गलतफ़हमी दूर हो सकती थी। परन्तु ऐसा न कर के सदन में इसकी ओर निर्देश किया गया तथा दोनों सदनों के मध्य और अधिक गलतफ़हमियां उत्पन्न हो गईं। विशेषाधिकार के प्रश्न उठाये गये तथा यह कहा गया कि इस सदन की मर्यादा को धक्का पहुंचाया गया है।

मेरे साथी, विधि मंत्री, दोनों ही सदनों की मर्यादा तथा अधिकार की रक्षा के सम्बन्ध में उतने ही चिन्तित हैं जितना हम में से कोई भी हो सकता है तथा उन को इस बात से सब से अधिक दुःख हुआ है कि उनके किसी शब्द से लोगों को इस के विपरीत विचार करने का अवसर मिला तथा दोनों सदनों में कुछ घटनायें घटित हुईं जिन के कारण सहयोग तथा मैत्री का वातावरण कुछ समय के लिये भंग हो गया, जिस का बना रहना संसद् के दोनों सदनों के लिये अत्यन्त आवश्यक है। परन्तु यह परिणाम

विधेयक पर अध्यक्ष के प्रमाण पत्र

उनकी इच्छा के सर्वथा प्रतिकूल था तथा वे खेद प्रकट करते हैं तथा विश्वास करते हैं कि यदि असावधानी में उन से कोई भूल हो गई हो तो सदन उनकी क्षमायाचना को स्वीकार करेगा।

दुर्भाग्यवश जब राज्य परिषद् में यह प्रश्न उठाया गया था तो मेरे साथी विधि मंत्री को यह सारे तथ्य नहीं मालूम थे। किसी विधेयक को वित्त विधेयक घोषित करने का अधिकार केवल अध्यक्ष को ही प्राप्त है तथा जब अध्यक्ष अपना प्रमाणपत्र दे दें तो उस के विषय में कोई आपत्ति नहीं उठा सकता। अध्यक्ष के लिये यह आवश्यक नहीं है कि इस प्रकार का निर्णय करने या प्रमाण पत्र देने में किसी से परामर्श करे। परन्तु जब से यह विधान १९५० से व्यवहार में लाया गया है अध्यक्ष ने स्वयं ही हर मामले में विधि मंत्रालय का मत जानकर ही निर्णय किया है। भारतीय आयकर (संशोधन) विधेयक, जिसके सम्बन्ध में वर्तमान झगड़ा उत्पन्न हो गया है, जब यह सब से पहले आया था तो विधि मंत्रालय ने सलाह दी थी कि यह वित्त विधेयक है। २३ अप्रैल, १९५३ को प्रवर समिति से लौटने पर यह फिर लोक सभा के सम्मुख उपस्थित किया गया। अध्यक्ष महोदय ने स्वयं ही प्रश्न उठाया कि क्या प्रवर समिति द्वारा संशोधित रूप में भी यह वित्त विधेयक है? और उन्होंने विधि मंत्रालय की सलाह लेने का निदेश दिया और मंत्रालय से यह भी बताने को कहा कि वह किन आधारों पर इसको वित्त विधेयक मानते हैं। २४ अप्रैल, १९५३ को विधि मंत्रालय ने कारणों सहित परामर्श दिया कि यह विधेयक वित्त विधेयक है। तब १५ अप्रैल, १९५३ को अध्यक्ष महोदय ने निर्णय किया कि लोकसभा द्वारा पारित यह विधेयक वित्त विधेयक है तथा इसी आशय के प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर किये।

व्याख्यान से संबन्धित वक्तव्य

दुर्भाग्यवश, यद्यपि विधि मंत्री अपने मंत्रालय के परामर्श के लिये स्वयं उत्तर-दायी थे फिर भी उन को उस समय यह सारी बातें नहीं मालूम थीं। जैसे ही विधि मंत्री को ३० अप्रैल को यह सारी बातें मालूम हुई उन्होंने तुरन्त ही राज्य परिषद् के सभापति को इन सारी बातों से परिचित कराया।

यही सारे तथ्य हैं। हम में से प्रत्येक के लिये संसद् के दोनों सदनों की मर्यादा महत्वपूर्ण है। प्रत्येक सदन की मर्यादा का प्रतिनिधित्व अध्यक्ष तथा सभापति के द्वारा होता है तथा संसद् के प्रत्येक सदस्य को, चाहे वह किसी सदन का हो, उस मर्यादा तथा अधिकार का आदर करना चाहिये।

मैं आशा करता हूँ कि जो कुछ खेद-जनक घटनायें हुई हैं वे भुला दी जायेंगी तथा दोनों सदन मैत्री तथा सहयोग से कार्य करेंगे जैसा कि संसद् की महान् मर्यादा के लिये आवश्यक है।

विधि तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री विश्वास) : प्रधान मंत्री ने जो वक्तव्य दिया है, मैं उससे पूर्ण रूप से सहमत हूँ। गत सप्ताहान्त संसद् के दोनों सदनों की प्रशान्ति तथा मर्यादा को ठेस पहुंचाने वाली जो दुखद घटना हुई, उस पर मुझे बहुत खेद है। मुझे यह सोच कर और भी अधिक दुख होता है कि उस सब परेशानी का कारण मैं हूँ। मैं ने सदन को पहले ही यह विश्वास दिला दिया था कि मेरा अभिप्राय अध्यक्ष महोदय पर या सदन की मर्यादा पर आक्षेप करना कदापि नहीं था। आज मैं उस आश्वासन को फिर दुहरा देता हूँ। यदि मैंने निर-भिप्राय ऐसी कोई बात कह दी हो जो सदन को बुरी लगी हो, तो मुझे इसका हार्दिक खेद है और मैं इसके लिये क्षमा चाहता हूँ। मुझे आशा है कि अब यह वृत्तान्त सदैव के

[श्री बिस्वास]

लिये समाप्त कर दिया जायेगा और दोनों सदनों के बीच पूर्ण सद्भावना स्थापित हो जायेगी ।

श्री एच० एन० मुकर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) : मेरी राय में सदन के भिन्न भिन्न वर्गों के प्रतिनिधियों की बैठक की जाये, जिसमें सदन नेता भी हो, जिससे कि दोनों सदनों के बीच सद्भावना का पुनः संचार हो सके ।

श्री बी० एस० मूर्ति (एलूरु) : जहां तक इस घटना का सम्बन्ध है, हमें प्रसन्नता है कि यह ठीक तरह से तय हो गई है । परन्तु हम चाहते हैं कि आप तथा सदन नेता राज्य परिषद् के संकल्प के सम्बन्ध में भी विचार करें और आप किसी अवसर पर उस सिलसिले में कोई स्पष्टीकरण करें ?

श्री जवाहरलाल नेहरू : एक पूर्व अवसर पर आपने जो कुछ कहा था मैं उससे तो पूर्ण रूप से अवगत नहीं हूँ, परन्तु परसों यहां पहुंचने पर मैं ने स्थिति के सम्बन्ध में जानकारी प्राप्त करके यही उचित समझा कि मैं अपने विचार सदन के समक्ष रखूँ । अतः सब तथ्य ज्ञात करने के बाद मैं ने ये विचार रखे हैं । अपने वक्तव्य में मैं ने यह भी सुझाव दिया है कि यह मामला अब खत्म किया जाये ।

इस मामले के अतिरिक्त किसी अन्य बात के सम्बन्ध में आप जो कार्यवाही उचित समझें करें ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि इस प्रश्न पर विचार किया जा सकता है । उस दिन जब परिषद् द्वारा पारित संकल्प पढ़ कर सुनाया गया था तो यहां यह राय व्यक्त की गई थी कि परिषद् को यह संकल्प

पारित नहीं करना चाहिये था । उस दिन विधि मंत्री के व्यवहार पर आपत्ति किये जाने के अतिरिक्त एक विशेषाधिकार सम्बन्धी प्रश्न भी उठाया गया था । जहां तक उस प्रश्न का सम्बन्ध है, वह तो समाप्त हो गया है । दूसरे मामले के सम्बन्ध में यह ठीक है कि मैं ने कहा था कि इस प्रश्न पर कि दोनों सदनों के बीच कैसे सम्बन्ध होने चाहिये अधिक शान्ति-पूर्ण वातावरण में विचार किया जाना चाहिये । उसी सिलसिले में मैं ने यह भी कहा था कि मैं इस सदन के भिन्न भिन्न वर्गों के नेताओं को बुलाऊंगा और यह पता लगाने की कोशिश करूंगा कि इस प्रकार के मामले में, जिसमें कि दोनों सदनों के परस्पर सम्बन्ध का प्रश्न अन्तर्ग्रस्त है, क्या किया जाना चाहिये । दूसरा मामला तो समाप्त हो ही चुका है, जहां तक इस प्रश्न का सम्बन्ध है, इस पर समय मिलने पर बाद में विचार किया जा सकता है । मैं इस सिलसिले में सदन के भिन्न भिन्न वर्गों के नेताओं तथा सदन नेता से विचार विमर्श करूंगा ।

डा० एस० पी० मुकर्जी (कलकत्ता दक्षिण-पूर्व) : क्या माननीय सदन नेता ने उस स्थिति पर ध्यान दिया है जो उस संकल्प के पारित हो जाने के फलस्वरूप उत्पन्न हो गई है ? वर्तमान स्थिति को बिगाड़े बिना हमें इस प्रश्न पर विचार करना है ।

श्री के० के० बसु (डायमण्ड हार्बर) : अन्यथा यह भविष्य के लिये बहुत बुरा उदाहरण बन जायेगा ।

उपाध्यक्ष महोदय : जहां तक सदन के विशेषाधिकार का प्रश्न है, इस समय उसकी चर्चा करना बेकार है । इस प्रश्न पर तो कभी भी विचार किया जा सकता है ।

श्री बल्लाथरास (पुदुकोट) : प्रश्न यह है कि क्या इस सदन को सदन के कार्य के सिलसिले में किसी मंत्री को बुलाने का अधिकार है। यह प्रश्न शीघ्र ही निपटा दिया जाना चाहिये अन्यथा दोनों सदनों के बीच अच्छे सम्बन्ध नहीं रहेंगे। यह एक गम्भीर विषय है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ। परन्तु इस समय हम उस मामले पर विचार नहीं करेंगे।

अब सदन वैधानिक कार्य प्रारम्भ करेगा।

वायु निगम विधेयक

संचरण मंत्री (श्री जगजीवन राम) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि वायु निगमों की स्थापना का उपबन्ध करने, वायु निगमों द्वारा कतिपय वर्तमान वायु समवायों के उपक्रमों के अर्जन को सुकर बनाने तथा वायु परिवहन सेवाओं के संचालन के लिये सामान्य रूप से अग्रेतर तथा अधिक अच्छे उपबन्ध करने वाले विधेयक पर, जिस रूप में कि वह प्रवर समिति से प्रतिवेदित हुआ, विचार किया जाये।”

प्रारम्भ में मैं प्रवर समिति के सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने इस विधेयक पर विचार करने में इतना समय व्यतीत किया है। प्रवर समिति ने विधेयक के उपबन्धों पर विस्तार से विचार किया है और उनमें कुछ महत्वपूर्ण परिवर्तन किये हैं। यद्यपि ये परिवर्तन बहुत कम हैं, परन्तु वे हैं बहुत महत्वपूर्ण।

पहले मैं इन परिवर्तनों का ही उल्लेख करूंगा।

मूल विधेयक में पहले सदस्यों के लिये नियोग्यतायें निर्धारित नहीं थीं, परन्तु अब प्रवर समिति ने कुछ नियोग्यतायें निर्धारित की हैं। मैं इसे एक बहुत महत्वपूर्ण परिवर्तन समझता हूँ।

प्रवर समिति ने अब यह विशिष्ट रूप से उपबन्धित कर दिया है कि निगम कार्यक्रम में एक मद उद्योग के विकास के सम्बन्ध में भी होगा। पहले इस चीज का कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं था।

विधेयक में यह उपबन्ध कर दिया गया है कि वे सब कर्मचारी ले लिये जायेंगे जो वर्तमान वायु समवायों में १ जून, १९५२ से पहले कार्य कर रहे थे और अब भी नौकरी में हैं। ऐसा पता लगा है कि कुछ कर्मचारियों को, जो उस तारीख के पहले कार्य कर रहे थे, अवैध रूप से बरखास्त कर दिया गया है। अतएव एक उपबन्ध यह कर दिया गया है कि यदि सरकार को यह सन्तोष हो जाये कि किसी कर्मचारी विशेष को अवैध रूप से निकाला गया है तो वह निगम को यह निदेश दे सकती है कि उस अमुक कर्मचारी को ले लिया जाये। मैं समझता हूँ कि यह एक महत्वपूर्ण परिवर्तन है।

यह भी उपबन्ध किया गया है कि वायु परिवहन परिषद् में एक ऐसे व्यक्ति को नियुक्त किया जायेगा जो श्रमिक सम्बन्धी विषयों में निपुण हो और वह व्यक्ति निगम का कर्मचारी होगा। निगम की पिछले वर्ष की गतिविधियों की रिपोर्ट तथा आने वाले वर्षों के कार्यक्रम की सामान्य रूपरेखा संसद् के समक्ष रखी जायेगी? विधेयक के अन्तर्गत निर्मित सब नियम भी संसद् के समक्ष रखे जाने होंगे। प्रवर समिति ने कुछ थोड़े से परिवर्तन किये हैं।

प्रवर समिति के कुछ सदस्यों द्वारा प्रेषित विमति-टिप्पणियों में कुछ प्रश्न उठाए

[श्री जगजीवन राम]

गये हैं। इस अवस्था पर मैं उन प्रश्नों के सम्बन्ध में विस्तार से कुछ नहीं कहना चाहता क्योंकि इन में से कुछ प्रश्न खण्डों पर विचार के समय अवश्य ही उठेंगे। अतः मैं इस समय उन पर कुछ कह कर सदन का समय नहीं लेना चाहता। सदस्यों द्वारा जो मामले उठाये गये हैं उनमें से कुछ के बारे में मैं सक्षेप में कुछ कहना चाहता हूँ।

अनेक माननीय सदस्यों ने कहा है कि केवल एक निगम होना चाहिये। यह भी कहा गया है कि योजना आयोग ने पंचवर्षीय योजना पर जो प्रतिवेदन दिया है उसमें सुझाव दिया है कि अन्तर्देशीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय दोनों सेवाओं के लिये केवल एक ही निगम या एक ही संगठन होना चाहिये। यह ठीक है। परन्तु बाद में जब ज्यादा ध्यान से विचार किया गया तो कैबिनेट ने योजना आयोग के सदस्यों के परामर्श से सर्वसम्मति से निर्धारित किया कि आरम्भ में दो निगम रखे जायें।

इसी के सम्बन्ध में यह भी सुझाव दिया गया है कि यही काम इस प्रकार भी हो सकता है कि एक ही निगम की दो शाखायें की जायें—बाह्य शाखा तथा अन्तर्देशीय शाखा। कहा यह जाता है कि इस प्रकार खर्च में बचत होगी, अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं के द्वारा प्राप्त होने वाला अतिरिक्त धन अन्तर्देशीय सेवाओं के विकास में लगाया जा सकेगा तथा अन्तर्देशीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय दोनों सेवाओं में काम करने वाले कर्मचारियों को अनेक प्रकार के वायुयानों में काम करने का अवसर मिलेगा। जो तर्क एक निगम रखने के पक्ष में दिये गये हैं उन्हीं से इस कथन की पुष्टि होती है कि दो अलग अलग निगम होने चाहिये। सब से पहली बात तो यह है कि यदि एक ही निगम की दो शाखायें कर दी गईं तो दोनों

शाखाओं में इस बात पर झगड़ा रहेगा कि अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं के विकास में अधिक धन लगाया जाय या अन्तर्देशीय सेवाओं के विकास में।

यद्यपि अन्तर्राष्ट्रीय अथवा अन्तर्देशीय दोनों ही सेवाओं में सुरक्षा का न्यूनतम स्तर बनाये रखना आवश्यक है फिर भी चूंकि अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं में हमें न केवल अपने देश की कम्पनियों का ही मुकाबला करना पड़ता है वरन् अन्य राष्ट्रों की कम्पनियों का भी मुकाबला करना पड़ेगा जो कि हम से अधिक विकास कर चुकी हैं इसलिये अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं को हमें अन्य राष्ट्रों की सेवाओं के ही समान बनाना है। इसलिये अन्तर्देशीय सेवाओं की अपेक्षा, हमें अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं पर अधिक ध्यान देना होगा तथा कुछ अधिक प्रतिशत व्यय करना पड़ेगा।

जैसा मैं पहले कह चुका हूँ, 'एयर इंडिया इन्टरनेशनल' संसार की वायुयान कम्पनियों में सब से अच्छी कम्पनियों में से एक समझी जाती है। हमें कोई ऐसा परिवर्तन नहीं करना चाहिये जिससे इसकी उत्तम सेवा का अच्छा नाम तथा उसकी कुशलता में किसी प्रकार की कोई कमी होने पावे।

दो निगम रखने से छै लाख रुपया प्रतिवर्ष का अतिरिक्त व्यय होगा। परन्तु यदि किसी प्रकार सेवा की नेकनामी या कुशलता में अन्तर पड़ने से दस प्रतिशत भी हानि हुई तो हम छै लाख रुपये से कहीं अधिक की हानि उठावेंगे। इस लिये हम 'एयर इंडिया इन्टरनेशनल' की नेकनामी में किसी प्रकार भी कोई कमी नहीं आने देना चाहते हैं।

एयर इंडिया इन्टरनेशनल तथा अन्तर्देशीय कम्पनियों में ऐसे नवयुवक हैं जो

प्रविधिक कौशल में किसी भी देश के व्यक्तियों का मुकाबला कर सकते हैं तथा अनेक प्रकार के वायुयानों को चलाने में अपना कौशल प्रमाणित कर चुके हैं। फिर भी मैं इस बात का ध्यान रखूंगा कि अन्तर्देशीय तथा वाह्य सेवाओं के लिये जो नये प्रकार के वायुयान इस देश में आयात किये जायें उनको चलाने का अनुभव प्राप्त करने तथा प्रविधिक कौशल को बढ़ाने के अधिक से अधिक अवसर इन नवयुवकों को दिये जायें।

और भी बहुत से तर्क हो सकते हैं जिन में से कुछ मैं पहले बता चुका हूँ। अब मैं जन्हीं बातों को दुहराना नहीं चाहता। परन्तु मैं यह नहीं चाहता कि कोई भी ऐसा परिवर्तन किया जाय जिस से हमारी अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं की नेकनामी में कोई भी अन्तर पड़े। जब हम देखेंगे कि दोनों निगम एक ही स्तर पर पहुँच गये हैं तो हम विचार करेंगे कि क्या दोनों के संविलियन का समय आ गया है। मैं सदन को विश्वास दिलाता हूँ कि यदि किसी समय पर भी सरकार यह समझेगी कि एक ही निगम रखना अधिक लाभदायक है तो सरकार तुरन्त ही अन्तर्देशीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं के निगमों को मिला कर एक निगम बना देगी।

निगमों के सदस्यों की शक्ति तथा चरित्र के विषय में एक प्रश्न उठाया गया है, तथा सुझाव प्रस्तुत किये गये हैं। ये सुझाव विरोधात्मक हैं। कुछ लोगों का कथन है कि सदस्यों की संख्या घटाकर तीन से पांच के बीच कर दी जाय, और सभी सदस्य निगम के पूरे समय के कर्मचारी होने चाहियें। कुछ का सुझाव है कि सरकारी सदस्यों का बहुमत होना चाहिये। और कुछ का सुझाव है कि शैर सरकारी सदस्यों का बहुमत होना चाहिये। विधेयक में दिया गया उपबन्ध

लचीला है। लचीला होने के कारण ये सभी चीजें उसमें रखी जा सकती हैं। वर्तमान में विचार यह है कि निगम के सभी सदस्यों को पूरे समय के लिये न रखा जाय। उनमें से कुछ पूरे समय के लिये रखे जायेंगे और कुछ लोग थोड़े समय के लिये। इन निगमों में विभिन्न मंत्रालयों के प्रतिनिधि, स्वभावतः थोड़े समय के अधिकारी होंगे। उपबन्ध लचीला होने के कारण सरकार को यह अधिकार है कि वह ऐसे व्यक्तियों को उस अनुपात में नियुक्त करे जो निगम के कार्य को कुशलता पूर्वक चला सकने के लिये आवश्यक हों।

कुछ माननीय सदस्यों ने सुझाव रखा है कि एक चुनाव समिति होनी चाहिये। जब से यह प्रश्न मेरे सम्मुख आया, मैं बराबर यही विचार कर रहा हूँ कि ८००० या ९००० कर्मचारियों का एकीकरण करना बड़ा कठिन कार्य होगा। यह कार्य निम्न दृष्टिकोण से और भी दुस्तर हो जायेगा : एक ही श्रेणी के समान अनुभव तथा अर्हता के कर्मचारियों को विभिन्न कम्पनियों में भिन्न भिन्न वेतन-क्रम तथा महंगाई भत्ता मिल सकता है, और इन सब का एकीकरण एक कठिन समस्या होगी, तथा उनकी वरिष्ठता एवं अवरता आदि चीजों का तय करना भी कठिन होगा मैं ने भी यही सोचा कि विभिन्न कम्पनियों के कर्मचारियों के एकीकरण के लिये कोई स्वतन्त्र समिति बना देना अधिक उत्तम होगा। किन्तु विधेयक में उसकी व्यवस्था करना आवश्यक नहीं है। वह करना ही होगा और मैं सदन को आश्वासन दिलाता हूँ कि एक ऐसी समिति की स्थापना की जायगी, जिसका सभापति एक स्वतन्त्र व्यक्ति होगा जो विभिन्न कम्पनियों की सेवाओं का एकीकरण करेगा।

श्री बल्लथ रासुः : क्या समिति का निर्माण करने वाले एक या दो व्यक्ति होंगे तथा वे व्यक्ति कौन से होंगे ?

श्री जगजीवन राम : यह एक या दो व्यक्तियों का प्रश्न नहीं है । इसमें अधिकतम तीन व्यक्ति होंगे ।

एक माननीय सदस्य : उन के नाम ?

श्री जगजीवन राम : हम ने अभी तक उन व्यक्तियों के विषय में निश्चय नहीं किया है । सभापति, उच्च न्यायालय का न्यायाधीश, लोक सेवा आयोग का अवकाश प्राप्त सदस्य अथवा इसी प्रकार का अन्य कोई स्वतन्त्र व्यक्ति हो सकता है ।

एक माननीय सदस्य : अवकाश प्राप्त मंत्री क्यों नहीं हो सकता ।

श्री जगजीवन राम : अतिरिक्त पुजों आदि पर विस्तारपूर्वक विचार करने के लिये जो तूझाव रखे गये हैं कि एक विशेषज्ञ समिति होनी चाहिये । स्पष्टतः इस कार्य के लिये हम को विशेषज्ञों पर आश्रित रहना पड़ेगा । मेरा विचार है कि हम विशेषज्ञ समिति का निर्माण महा संचालय कार्यालय नागरिक उड्डयन से, या एक दो विशेषज्ञ उन वर्तमान विमान कम्पनियों से जिनका विलीनीकरण निगमों में किया जा रहा है तथा कुछ विशेषज्ञ हिन्दुस्तान एअरक्राफ्ट से ले कर किया जाना चाहिये । विशेषज्ञों की निर्मित समिति को स्टोरों, अतिरिक्त पुजों तथा अन्य चीजों की जांच पड़ताल चारों ओर जा कर करनी पड़ेगी । यह विशेषज्ञों के अतिरिक्त अन्य कोई नहीं कर सकता है ।

क्षति-पूर्ति के प्रश्न पर विरोधी विचार प्रकट किये गये हैं ।

अपने भाषण के आरम्भ में मैं ने विभिन्न बैकल्पिकों के सम्बन्ध में कहा था जिनकी हयने, एक के पक्ष में निश्चय करने

से पूर्व जो विधेयक में सम्मिलित है, परीक्षा कर ली है ।

मैं यहां संक्षेप में विभिन्न प्रस्तावों की जांच करना चाहूंगा । प्रथम, अंशों का बाजार मूल्य जो जून १९५२ की किसी तिथि विशेष को था । मैं ने उस प्रश्न का उत्तर दे दिया है, और अब मैं उन्हीं तर्कों को दुहराना नहीं चाहता । दूसरा सुझाव यह है : आस्तियों के मूल्य में से अवक्षयण तथा रक्षित निधि को निकाल कर । सम्भवतः बहुत से मित्र इससे अवगत न हों कि विभिन्न कम्पनियों की अवक्षयण निधि में बहुत भिन्नता होती है । एक या दो कम्पनियों ने अवक्षयण निधि के लिये एक भी पैसा निश्चित करने की ओर ध्यान नहीं दिया है । अब यदि आस्तियों का क्रय मूल्य, जिसमें से अवक्षयण तथा रक्षित निधि निकाल दी गई है, तो इसका तात्पर्य यह हुआ कि वे लाग जो सतर्क थे और वे लोग जिन्होंने अपनी आस्तियों के लिये आगामी आदान-प्रदान की व्यवस्था कर ली है, उन्हें उनसे कम राशि मिलनी चाहिये जिन्होंने इसकी व्यवस्था नहीं की थी । मैं यह नहीं कहता कि वे कुशल थे अथवा अकुशल, यह तो सदन निश्चित करेगा, कि उन्होंने अवक्षयण निधि में एक पैसा भी नहीं रखा जब कि दूसरे को कोई भी कमी किये बिना ठीक उसकी आस्तियों का लागत मूल्य मिलना चाहिये क्योंकि उन्होंने अवक्षयण अथवा रक्षित निधि के लिये एक पैसा भी नहीं रखा छोड़ा था । अतः इस प्रस्ताव की असमानता बिल्कुल प्रत्यक्ष ही है ।

दूसरा प्रस्ताव है : प्राप्त पूंजी का ठीक ५० प्रतिशत । यह प्रस्ताव साधारण अंशभागी के हित को सुरक्षित रखने की चिन्ता से उत्पन्न हुआ है, किन्तु इससे स्थिति उपयुक्त नहीं है । यदि क्षतिपूर्ति के रूप में ५० प्रतिशत दे दिया जायगा—प्राप्त पूंजी

का ५० प्रतिशत—यह प्रत्येक अंशभागी को नहीं दे सकते। यह हमें कम्पनी को देना पड़ेगा। इस प्रमेय की अच्छाई के अतिरिक्त—एक अच्छाई यह है, कि एक कम्पनी जो कुशल रही है, जो चालाक रही है, जो इसी स्थिति में रही है जिसमें कम्पनियों ने कार्य किया है, कुछ नफ़ा कमाया है, उनको अपनी प्राप्त पूंजी का ५० प्रतिशत दिया जायगा, और कोई कम्पनी जो इतनी कुशल नहीं रही है कि कुछ भी नफ़ा कमा सके (मुझे पुजः यही कहना पड़ता है कि उन्हीं स्थितियों में जिनमें अन्य कम्पनियों ने कार्य किया है), उन्हें भी उनकी प्राप्त पूंजी का ५० प्रतिशत दिया जायगा—इसका अर्थ यह होगा कि हम अकुशलता पर अधिशुल्क लगा रहे हैं। उसके अतिरिक्त

डा० लंका सुन्दरम (विशाखापटनम) : पूर्व अकुशलता पर अथवा भविष्य की अकुशलता पर ?

श्री जगजीवन राम : जहां कहीं भी हो। किन्तु उसके अतिरिक्त हम क्षतिपूर्ति की राशि को प्रत्येक अंशभागी में वितरित करने नहीं जा रहे हैं। और जहां तक उन कम्पनियों के विधान तथा कम्पनी अधिनियम के उपबन्ध हैं, यदि हम वर्तमान कम्पनियों की क्षतिपूर्ति करते हैं, तो वे अपनी अपनी कम्पनियों के विधान के अनुसार इस राशि को विभिन्न श्रेणी के अंशभागियों में वितरित कर लेंगे। यह साधारण अंशभागियों के हितों की सुरक्षा का प्रश्न केवल दो कम्पनियों के मामलों में उत्पन्न होता है। विमति टिप्पणी में जितने प्रश्न उठाये गये हैं उन सभी पर मैं चर्चा नहीं करूंगा क्योंकि यदि मैं उन पर चर्चा करूंगा तो उन सार्थों की प्रतिष्ठा में बट्टा लगेगा। मैं ऐसी कोई बात नहीं कहना चाहता हूं जिससे कि उन को हानि पहुंचे।

परन्तु यह प्रश्न दो कम्पनियों के सम्बन्ध में उत्पन्न होता है। केवल दो कम्पनियों के

ही साधारण, पूर्वाधिकार तथा विलम्बित हिस्से हैं। वह कम्पनियां हैं भारत और इंडियन नेशनल एयरवेज। परन्तु इंडियन नेशनल एयरवेज में यह समस्या बहुत गम्भीर नहीं है क्योंकि उस की पूंजी कोई ९० लाख रुपये की है और पूर्वाधिकार हिस्से पांच लाख रुपये के मूल्य के हैं और यह भी साधारण पूर्वाधिकार हिस्से हैं उपचित प्रकार के नहीं हैं। विमति टिप्पणी में भारत एयरवेज का मुख्य रूप से उल्लेख किया गया है। उस की पूंजी ८० लाख रुपये की है, और उस में से ५० लाख रुपये साधारण अंशधारियों के हैं और मुझे ज्ञात हुआ है कि उनकी संख्या बहुत अधिक है। तीस लाख रुपये के हिस्से पूर्वाधिकार प्रकार के हैं, और इन अंशधारियों की संख्या आधी दर्जन से अधिक नहीं है। यह सभी हिस्से उपचित पूर्वाधिकार प्रकार के हैं। अब यदि समवाय अधिनियम के अनुसार, हम इन में से किसी प्रस्थापना को स्वीकार कर लें, तो क्षतिपूर्ति की रकम कम्पनी को देनी होगी और कम्पनी उक्त रकम को अपनी परिमेल-नियमावली के अनुसार अपने विभिन्न प्रकार के हिस्सेदारों में बांट देगी।

श्री भात्तन (तिरुवल्ला) : यह पूर्वाधिकार हिस्से कब जारी किये गये थे ?

श्री जगजीवन राम : सन् १९४९ में। समवाय अधिनियम के अनुसार हम जो कुछ रकम देंगे उस में से कोई ३६ लाख रुपया इन पूर्वाधिकार अंशधारियों को मिल जायगा। यदि हम प्रदत्त पूंजी के ५० प्रतिशत के आधार पर गणना करें, तो भारत की प्रदत्त पूंजी ८० लाख रुपया है। इसका ५० प्रतिशत हुआ ४० लाख रुपया। अतः समवाय अधिनियम तथा कम्पनी की परिमेल-नियमावली के अनुसार ३६ लाख रुपये पूर्वाधिकार अंशधारियों को मिलेगा और केवल चार

(श्री जगजीवन राम]

लाख रुपया सामान्य अंशधारियों में बंटे जाने के लिये रह जायेगा। इससे असमानता तथा अन्याय के अतिरिक्त कोई लाभ नहीं होगा। हम इस तथ्य के अनपेक्ष भी कि कोई कम्पनी योग्यता से कार्य करती रही है या अयोग्यता से उसने अपनी अवक्षयण निधि तथा रक्षित निधि में अभिवृद्धि की है या नहीं, यह कह सकते हैं कि इस प्रस्थापना से समस्या सुलझती नहीं है।

मेरे कुछ माननीय मित्रों ने सामान्य अंशधारियों के हितों की रक्षा करने के लिये एक विचित्र सूत्र खोज निकाला है। वह यह है :

“परन्तु किसी भी स्थिति में कम्पनी को दी गई क्षतिपूर्ति उस रकम से कम नहीं होगी जो कि सभी अंशधारियों को गत तीन वर्षों में रहे उन के अंशों के औसत बाजार भाव से भुगतान करने के लिये अपेक्षित हो।”

जहां तक साधारण हिस्सों का प्रश्न है हम उन का औसत बाजार भाव ज्ञात कर सकते हैं, परन्तु भारत कम्पनी का जहां तक मामला है उक्त कम्पनी को परिमेल-नियमावली तथा भारतीय समवाय अधिनियम के अनुसार ३६ लाख रुपये की रकम पूर्वाधिकार अंशधारियों को देनी होगी। इस के अतिरिक्त हमें साधारण अंशधारियों को जून १९५२ से पहले के तीन वर्षों में रहे उन हिस्सों के औसत मूल्य के बराबर धनराशि देनी होगी। इसका अर्थ यह होगा कि हमें पूर्वाधिकार अंशधारियों को उन की प्रदत्त पूंजी का न केवल १०० प्रतिशत ही देना पड़ेगा अपितु कुछ और अधिक देना पड़ेगा। इस अतिरिक्त रकम की परिमेल-नियमावली में पूर्वाधिकार हिस्सों के लिये एक उपबन्धित

पांच प्रति वर्ष की दर से गणना करनी होगी अतः इस सुझाव का अर्थ यह होगा कि हमें पूर्वाधिकार अंशधारियों को न केवल १०० प्रतिशत ही देना होगा अपितु कुछ और अधिक देना होगा और साधारण अंशधारियों को हमें गत तीन वर्षों में रहे हिस्सों के औसत मूल्य के आधार पर भुगतान करना पड़ेगा। इस से पूर्वाधिकार अंशधारियों को तो १०० प्रतिशत तथा कुछ और भी मिलेगा परन्तु सामान्य अंशधारियों को ३० या २५ प्रतिशत ही मिल सकेगा।

यही महत्वपूर्ण प्रश्न उठाये गये थे। जहां तक क्षतिपूर्ति से सिद्धान्त का प्रश्न है हम ने अनुसूची में क्षतिपूर्ति की गणना करने की जिस प्रणाली का उपबन्ध किया है वह बहुत ही सरल है। हम किसी व्यक्ति की परिसम्पत् देखते हैं, फिर उस व्यक्ति ने जो वास्तविक मूल्य दिया हुआ होता है उस के लिये हम अवक्षयण दर निश्चित करते हैं। अवक्षयण की निधि को हम वास्तविक मूल्य में से घटा देते हैं और जो शेष बचता है उस से क्षतिपूर्ति की रकम निर्धारित की जाती है। अनुसूची में भी इसी प्रणाली के अनुसार गणना की गई है। हम ने विभिन्न प्रकार की परिसम्पत्तों के लिये विभिन्न दरें निश्चित की हैं और अवक्षयण की विभिन्न दरें नियत करने के कारण हैं। मैं उन कारणों की इस स्थान पर चर्चा नहीं करूंगा; अवसर आने पर मैं उन पर विस्तृत रूप से चर्चा कर के उन का विवेचन करूंगा।

राष्ट्रीयकरण का यह प्रथम मुख्य प्रयास है। हम एक महत्वपूर्ण उद्योग का राष्ट्रीयकरण करने जा रहे हैं। हमें किन्हीं निश्चित धारणाओं अथवा सिद्धान्तों के अनुसार कार्य नहीं करना है। हमें किन्हीं ऐसे अनुमानों तथा धारणाओं का आश्रय नहीं

लेना है जिस से कि इस सदन के बाहर के कुछ व्यक्तियों तथा दलों को कुछ विशिष्ट लाभ पहुंच सके। हमें इस समस्या पर वस्तुरूप से विचार करना है। यदि हम सभी ऐसा करने की चेष्टा करेंगे तो यह निश्चय है कि यह हमारा प्रयास अवश्य सफल होगा।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सदन को यह सूचित कर देना चाहता हूं कि इस विधेयक पर चर्चा करने तथा इसे पारित करने के लिए तीन दिन आवंटित किये गये हैं। मैं माननीय सदस्यों से यह ज्ञात करना चाहता हूं कि विधेयक पर खंडवार चर्चा करने से पूर्व वह विचार प्रस्ताव पर कितने समय तक चर्चा करना चाहते हैं।

श्री बंसल (झज्जर-रिवाड़ी) : कम से कम दो दिन श्रीमान्। खंडों पर एक दिन में चर्चा की जा सकती है।

श्री जगजीवन राम : विचार प्रस्ताव पर दो दिन तक चर्चा होने में मुझे कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु मुझे सन्देह है कि खंडवार चर्चा तथा तृतीय वाचन एक दिन में समाप्त नहीं हो सकेगा।

श्री जोशिम अल्वा (कनारा) : तृतीय वाचन के लिए कुछ अधिक समय दिया जाना चाहिये। कल हम उद्योग (विकास तथा विनियमन) संशोधन विधेयक के तृतीय वाचन पर कुछ भी चर्चा नहीं कर सके थे। अतः मेरा निवेदन है कि तृतीय वाचन के लिए कुछ समय अवश्य रखा जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : तृतीय वाचन के लिए एक घंटा पर्याप्त है। पौन घंटा सदस्यों के लिए होगा और माननीय मंत्री चौथाई घंटे में अपना उत्तर देंगे। जो सदस्य चर्चा में पहले भाग ले चुके होंगे उनको कदाचित्त अवसर न मिले। जहां तक

विचार प्रस्ताव का सम्बन्ध है हम डेढ़ दिन इस के लिए दे सकते हैं। कल ११-१५ म० पू० तक इस पर चर्चा होगी। माननीय मंत्री को कितना समय अपेक्षित होगा।

श्री जगजीवन राम : आधा घंटा।

उपाध्यक्ष महोदय : तो माननीय सदस्य इस विचार प्रस्ताव पर ११ बजे म० पू० तक चर्चा कर सकते हैं। प्रवर समिति के सदस्यों को भी यदि वह कुछ कहना चाहेंगे तो उन को अवसर दिया जायेगा।

डा० एस० पी० मुकर्जी : यह बात मानी गई है कि यह विधेयक जिन सिद्धान्तों के आधार पर तैयार किया गया है वह राष्ट्रीय मांग के अनुकूल हैं। परन्तु इसके बावजूद कुछ ऐसी बातें हैं जिनकी ओर कि मैं सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूं। माननीय मंत्री ने स्वयं इन में से कुछेक का उल्लेख किया है तथा मैं यह समझता हूं कि इन्हें हल करना कोई आसान काम नहीं है।

मंत्री जी ने प्राइवेट कम्पनियों को देश में वायुयान यातायात जारी करने के सम्बन्ध में जो श्रद्धांजलि पेश की है, मैं उसका अनुमोदन करता हूं। यह सचमुच हमारे गौरव की बात है कि उन्होंने ने इतने ही कम समय में एक उत्तम प्रकार का संघटन स्थापित किया है।

मैं इस बात से पूर्णतयः सहमत हूं कि वायुयान यातायात का काम चलाने के लिए संविहित निगम स्थापित किया जाना चाहिये। सरकार की इस में कुछ जिम्मेदारी है, परन्तु मेरा पक्का विश्वास है कि इसका प्रशासन मिला जुला नहीं होना चाहिये। निगमों को अर्ध-स्वतंत्र संघटन के रूप में काम करना चाहिये। इस उद्देश्य के लिए यह आवश्यक है कि इन निगमों के सदस्यों की नियुक्ति के बारे

[डा० एस० पी० मुकर्जी]

में सावधानी से काम लिया जाय । इन में सरकारी अधिकारियों का बहुमत नहीं होना चाहिये तथा इस के अधिकांश सदस्य पूर्णकालीन होने चाहिये जो कि अपना सारा समय तथा ध्यान इन संस्थाओं पर लगाएं । इन संस्थाओं का अपना एक वैधिक अस्तित्व होगा, तथा वह अस्तित्व भिन्न होगा, इसलिये इन्हें विधेयक के उपबन्धों के अन्तर्गत बिना किसी बाधा के अथवा हस्तक्षेप के काम करने का मौका मिलना चाहिये । निस्सन्देह सरकार सहायता दे सकती है अथवा आवश्यकता पड़ने पर हस्तक्षेप कर सकती है ।

दूसरी बात यह है कि कर्मचारियों का चुनाव करते समय हमें उनकी वैयक्तिक ईमानदारी, उन की ख्याति, उन को योगिता तथा उन के अनुभव को ध्यान में रखना चाहिये ।

हम इस बात को समझ नहीं सके हैं कि दो निगम रखने की क्या आवश्यकता पड़ी है । दो को जगह एक ही निगम स्थापित करने में बहुत से लाभ थे । हम ने सुझाव दिया था कि निगम एक ही स्थापित किया जाये तथा इस की दो शाखाएं हों; एक वैदेशिक यातायात के लिए तथा दूसरी आन्तरिक यातायात के लिए । वैदेशिक यातायात से सम्बन्धित शाखा का नाम एयर इंडिया इन्टरनेशनल रखा जा सकता था । किन्तु इस के साथ ही एक ही निगम होता, जो कि संक्रमण काल में संयोजित ढंग से काम चला सकता । मुझे प्रसन्नता है कि मंत्री जी ने हमें आश्वासन दिया है कि कुछ समय के बाद यदि यह वांछनीय समझा गया तो सरकार इस पर विचार करेगी । मैं निवेदन करूंगा कि इस समय कम से कम इन दोनों निगमों के सदस्य एक हों, जिस से कि यद्यपि उन का वैधिक अस्तित्व अलग भी रहे फिर भी उन का

कार्यसंचालन आदि एक ही सदस्य मंडली के हाथ में रहे । इस तरह से वह देश की सब तरह की मांगों को ध्यान में रख सकते हैं तथा इस सम्बन्ध में एक राष्ट्र-नीति का निर्माण कर सकते हैं ।

हमारे सामने प्रशिक्षण का सवाल है, मरम्मत, भंडार आदि पर खर्च कम करने का सवाल है और उन अर्हत व्यक्तियों को विमान विदेश सेवा में भर्ती करने का सवाल है जो कि एयर इंडिया अथवा एयर इंडिया इन्टरनेशनल को छोड़ कर दूसरी जगहों पर काम करते हैं । इन पर हमें ध्यान देना होगा ताकि कमकरो में शान्ति तथा संगठन रहे तथा कार्यक्षमता बढ़ जाये । मुझे कुछ कमकरो तथा टैक्नीकल व्यक्तियों से मिलने का अवसर मिला है । मैं उन के व्यवहार तथा उन की देशभक्ति से प्रभावित हुआ हूँ । मैं निवेदन करता हूँ कि उन के टैक्नीकल ज्ञान, अनुभव तथा सेवा का फायदा उठाया जाना चाहिये । तथा उन्हें किसी तरह भी हतोत्साहित नहीं किया जाना चाहिये । इन संघटनों की सफलता का श्रेय इन्हीं लोगों को प्राप्त होगा ।

जहां तक कर्मचारियों का सम्बन्ध है बताया गया है कि जो लोग जून अथवा जुलाई १९५२ के एक विशिष्ट दिनांक तक इन कम्पनियों में काम करते रहे हैं उन्हें भर्ती कर लिया जायगा । परन्तु मान लीजिये कि कोई कर्मचारी इस दिनांक के बाद एक कम्पनी से निकल कर दूसरी कम्पनी में गया हो, तो उस का क्या बन जायगा ? मंत्री जी ने कहा कि वैयक्तिक मामलों पर विचार किया जायगा यह ठीक बात है, परन्तु हम चाहते हैं कि इस बारे में कोई पक्षपात न हो तथा इस के लिये उसी तरह से वैधिक उपबन्ध रखा जाना चाहिये जैसे कि अन्य कर्मचारियों के लिए रखा गया है ।

प्रतिकर के प्रश्न को हल करना कोई आसान बात नहीं है। बाजार भाव को यदि ध्यान में रखा जाय तो हमें इन कम्पनियों को बहुत ज्यादा प्रतिकर देना पड़ेगा। ऐसा करना ठीक न होगा विशेषकर जब कि हम ने स्वयं यह वायुयान इन कम्पनियों को बहुत ही सस्ते दामों पर बेचे हैं। प्रतिकर अंशों (शेयरों) के मूल्य के आधार पर भी नहीं दिया जा सकता है क्योंकि इन के मूल्य गिर गए हैं। इन दोनों तरीकों को छोड़ कर मंत्री जी ने एक तीसरा हल पेश किया है। हम ने सामान्य अंशधारियों के प्रश्न पर विचार किया, परन्तु मुझे खेद है कि प्रवर समिति में हम इस सम्बन्ध में किसी फैसले पर नहीं पहुँच सके हैं। हम इस पर विचार करते रहे तथा अब हम सरकार से निवेदन करते हैं कि वह इस पर वैधिक दृष्टि कोण से तथा न्याय की दृष्टि से विचार करें। विधेयक में दी गई अनुसूची को हम मानने के लिए तैयार हैं। प्रत्येक कम्पनी को जो प्रतिकर दिया जायगा वह उसी ढंग से दिया जायगा जैसे कि इस में निश्चित किया गया है। परन्तु विधेयक में इस बात का भी उपबन्ध रखा जाना चाहिये कि सरकार प्रत्येक कम्पनी के अंशों को अर्जित करेगी। तथा प्रत्येक कम्पनी के अंशों का कुल मूल्य उस कुल प्रतिकर के बराबर होगा जो कि अनुसूची के अन्तर्गत देय होगा और फिर अंशधारियों को किसी न्यायसंगत परियोजना के अनुसार धन दिया जायगा। इस का लाभ यह होगा कि सामान्य अंशधारियों को अपना अभ्यंश मिल जायगा। तथा उन्हें प्रबन्ध अभिकर्ताओं का स्वच्छन्दता पर निर्भर नहीं रहना पड़ेगा। यह ठीक है कि सरकार भारतीय समवाय अधिनियम तथा सम्बन्ध-ज्ञापन (मेमोरंडम आफ एसोसिएशन) में हस्तक्षेप नहीं करना चाहती है। परन्तु सरकार इस उद्योग का राष्ट्रीयकरण कर रही है। इन समवायों को प्रतिकर की प्रस्थापित धनराशि

कैसे दी जायगी? यह ठीक है कि मेरी प्रस्थापना के अन्तर्गत प्रबन्ध अभिकर्ताओं को कुछ नहीं मिलेगा, परन्तु मेरे विचार में सरकार का कोई ऐसा इरादा नहीं कि प्रबन्ध अभिकर्ताओं को विशेष रूप से कुछ मिल जाय।

श्री जगजीवन राम : इस के अन्तर्गत इन्हें कुछ नहीं मिलता है।

डा० एस० पी० मुर्जी : सम्बन्ध-ज्ञापन के अन्तर्गत शायद इन्हें कुछ मिल जाय।

श्री गाडगिल (पूना मध्य) : सामान्य अंशधारियों तथा अधिमान अंशधारियों में धन का बटवारा कैसे होगा?

डा० एस० पी० मुर्जी : संसद् अंशधारियों में उचित तथा न्यायसंगत ढंग से प्रतिकर वितरित करने के लिए आधार निश्चित कर सकती है। इस मामले पर भारत के महान्यायवादी को भी विचार करना पड़ेगा। मैं नहीं चाहता हूँ कि हमारे गरीब अंशधारी प्रबन्ध अभिकर्ताओं की दया पर छोड़े जायें। इतना ही नहीं मैं यह भी चाहता हूँ कि संसद् इस विधेयक में ऐसा कोई सिद्धान्त रखे जिस के अनुसार सभी अंशधारियों में प्रतिकर उचित तथा न्यायपूर्ण ढंग से वितरित किया जा सके। इस से देश भर के भावी अंशधारियों के मन में विश्वास की भावना बढ़ जायगी। अन्यथा कम्पनियों को जो कुछ प्रतिकर मिलेगा, अंशधारी उस में अपने हिस्से से वंचित रह जायेंगे।

हम इस उद्योग का राष्ट्रीयकरण कर रहे हैं। यह इस दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है। इस समस्या को हल करने के मूल सिद्धान्तों पर सदन के सभी पक्षों को सहमत होना चाहिए।

श्री बंसल : माननीय सदस्य एक बहुत ही अच्छा रचनात्मक सुझाव दे रहे हैं। परन्तु

[श्री बंसल]

हम जानना चाहते हैं कि वह कम्पनी के अन्य व्ययों को कैसे पूरा करने का विचार रखते हैं। अभी मान लीजिये कि कर्मचारियों का वेतन बाकी हो आदि।

श्री जगजीवन राम : इन सभी दातव्यों को उस में से घटा कर।

डा० एस० पी० मुकर्जी : प्रत्येक कम्पनी को अपने दातव्यों का विवरण देना होगा तथा प्रतिकर में से, निस्सन्देह, यह घटाना होगा। इस के बाद उसे समुचित तथा न्यायसंगत ढंग से वितरित करना होगा।

कुछ और भी कठिनाइयां हैं जिन के सम्बन्ध में कि संशोधन पेश किये जायेंगे तथा मुझे आशा है कि सरकार उन पर खुले दिल से विचार करेगी।

मैं सरकार से निवेदन करूंगा कि इस मामले का अब अविलम्ब ही फैसला होना चाहिये; अन्यथा संक्रमण काल में जो अनिश्चयता उत्पन्न हो गई है उस से कई खराबियां तथा खतरे पैदा होने की आशंका है। मैं मंत्री जी के इस कथन से सहमत हूँ कि संक्रमण काल में सारे कर्मचारी वर्ग के एकीकरण में कठिनाइयां हैं। इस सम्बन्ध में मेरा एक सुझाव है कि सरकार को एक समिति नियुक्त करनी चाहिये जिस में लोक सेवा आयोग का भी एक सदस्य हो। नये निगम के लिए कर्मचारी चुन लेने का कर्त्तव्य के सुपुर्द होना चाहिये। वही विभिन्न वायुयान कम्पनियों में काम करने वाले कर्मचारियों के दावों पर विचार कर सकती है। यह काम निष्पक्षता तथा ईमानदारी से होना चाहिए नहीं तो आप कर्मचारियों की निष्ठा को ही भंग कर देंगे।

जहां तक पुर्जों के मूल्यांकन का सम्बन्ध है, अनुसूची में कुछ गणना दी गई है। हम यह नहीं कहते हैं कि यह गलत है अथवा सही है, किन्तु हमारा सुझाव यह है कि इस उद्देश्य

के लिए टैक्नीकल विशेषज्ञों की एक समिति नियुक्त की जानी चाहिये जो कि पुर्जों का मूल्यांकन करते समय न केवल यहां दिये गए सिद्धान्तों को ध्यान में रखेगी अपितु, मशीनों तथा उन के पुर्जों के चिरस्थायित्व तथा उपयोगिता को भी ध्यान में रखेगी। नहीं तो सरकार को बेकार के पुर्जों तथा कमजोर पुर्जों खरीद कर घाटा उठाना पड़ेगा। हमें इस तरह के धन-नाश को पहले से ही रोकना चाहिये ताकि सरकार जनता को यह बता सके कि उस ने प्रतिकर के रूप जो धन दिया है वह काम की चीजों के लिए ही दिया है।

पंडित ठाकुरदास भार्गव : इस बिल के बारे में बहस करते हुए सब से पहले मेरा एक निहायत अच्छा और निहायत प्लेजन्ट फर्ज यह है कि मैं गवर्नमेंट को इस के लिये मुबारकबाद दूँ। मुझे खुशी है कि इस बिल की सिलेक्ट कमेटी ने तकरीबन बहुत से मामलों में यूनैनिमसली (एकमत होकर) फैसला किया और जो हमारे झगड़े थे वह फिल वाक्या ऐसे थे कि उन के अन्दर सिलेक्ट कमेटी के मेम्बरान के दरम्यान कोई उसूल का फर्क नहीं था।

श्री नम्बियार (मयूरम्) : आप प्रवर समिति के अध्यक्ष थे। अच्छा हो यदि आप अंग्रेजी में बोलें जिस से सब उन की बात को समझ सकेंगे।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : अब तो मैंने हिन्दी में शुरू कर दिया है और मुझे हिन्दी में बोलने की आदत भी है, इसलिये अच्छा है कि मैं हिन्दी में ही बोलता रहूँ। मैं ऐसी हिन्दी बोलूंगा जिस को कि सब साहबान समझ जायें।

मैं यह अर्ज कर रहा था कि सिलेक्ट कमेटी में जितने मेम्बरान थे उन सब के बारे में यह कहा जा सकता है कि उन्होंने इस सवाल पर जिस तरह से गौर किया वह

यह था कि उन्होंने ने सारे मामलों पर एक नेशनल प्वाइन्ट आफ़ विउ से गौर करनेकी कोशिश की। इस वजह से मैं सिलेक्ट कमटी के मेम्बरान को और इस हाउस को मुबारकबाद देता हूँ।

इस मामले में एक बड़ी खास तौज्जुब की बात यह थी कि जहाँ तक कम्पेन्सेशन का मामला है, कभी हम ने गवर्नमेंट को यह नहीं देखा कि वह यह कोशिश करे कि उन के खजाने से इतना माकूल रुपया निकाला जाय जितना कि इस केस में हमारी मिनिस्ट्री ने किया है। यहाँ पर अगर मिनिस्ट्री चाहती तो ऐसा रवैया अस्त्यार करती, ऐसी तरकीब निकालती जिस से कि मिनिस्ट्री के खजाने से कम से कम रुपया निकलता हालां कि बहुत से शेअर होल्डर्स की जान पहले ही निकल जाती। मैं मुबारकबाद देता हूँ मिनिस्ट्री को कि उस ने माकूल रवैया अस्त्यार किया औ जब उन के नोटिस में यह आया तो उन्होंने ने शेअर होल्डर्स के नुक्तेख्याल से इस को देखा और एक ऐसा फार्मूला बनाया जो कि रेडी ऐंड रफ़ जस्टिस करने का है। इस में शक नहीं कि चन्द अश्वास को चन्द कम्पनियों को इस से भी नाराज़गी हुई इस का मैं आइन्दा जिक्र करूंगा लेकिन मैं इस को कहे बग़ैर नहीं रह सकता कि इस मामले में गवर्नमेंट का रवैया निहायत माकूल है।

एक सवाल जो हमारे सामने आता है वह यह है कि दो कारपोरेशन बनें या एक कारपोरेशन बने। यह सवाल भी ज्यादा बहस तलब नहीं है। एक वक्त था कि जब आपस में राय का भारी मतभेद था लेकिन अब यह मतभेद नहीं रहा। सारे हाउस ने यह देखा कि इस बिल के अन्दर ऐसी दफात मौजूद हैं कि जिन के मुताबिक नाम को तो दो कारपोरेशन हैं लेकिन दरअसल दोनों कारपोरेशन एक ही गवर्नमेंट के हैं इसलिये

उन के अन्दर यह झगडा नहीं है कि आपस में कुछ कान्फ्लिक्ट का मौका हो। इस में यह प्राविजन है कि एक ही शख्स दोनों का चेअरमैन बन सकता है या एक ही शख्स एक का चेअरमैन और दूसरे का मेम्बर बन सकता है इस से यह मालूम होता है कि यह दोनों के दोनों एक ही पेरेंटेज के हैं और उन में आपस में कोई रकाबत या झगडा होने का इम्कान नहीं है। आज जब मिनिस्टर साहब ने यह ऐश्योरेन्स दिया कि अगर चन्द साल के अर्से के बाद गवर्नमेंट को यह प्रतीत हुआ कि दरअसल एक ही कारपोरेशन देश के हित में है तो गवर्नमेंट पूरा यत्न करेगी कि जल्द से जल्द एक ही कारपोरेशन बना दिया जाय; इस ऐश्योरेन्स के बाद मेरे खयाल में यह सवाल खत्म हो जाता है। मेरी अपनी जाती और आज्ञादाना राय यह थी कि शुरू में इस के अन्दर दो ही कारपोरेशन होने चाहियें। इस के वास्ते मैं आज ज्यादा वजूहात नहीं देना चाहता क्योंकि वक्त थोड़ा है मैं नहीं चाहता कि मैं उन वजूहात को दूँ और उन के ऊपर बेकार बहस शुरू हों। मैं अपने दिल में इस बात को महसूस करता हूँ कि हमारी चन्द कम्पनीज़ ने हिन्दुस्तान को तो छोड़िये दुनिया में बहुत अच्छा काम किया और दुनिया में हिन्दुस्तान के वास्ते एक नाम पैदा किया। मेरा मतलब एअर इंडिया इन्टर-नेशनल से है। हम सब इस नाम की कद्र करते हैं और हम चाहते हैं कि वह नाम रोज़मर्रा ज्यादा बढ़े। और दुनिया में ज्यादा उस की ख्याति बढ़े। अगर और किसी वजह से नहीं तो कम से कम इस नाम के रखने के वास्ते एक अलहदा कारपोरेशन जरूरी था। मैं इस मौके पर अपने जज़बात को दबा नहीं सकता और मैं अर्ज़ करना चाहता हूँ कि सभी एअर कम्पनीज़ ने कश्मीर की लड़ाई के मौके पर जो काम किया वह ऐसा नुमायां था जिस से सारे देश का सर ऊंचा हुआ और मैं उन सारी

[पंडित ठाकुरदास भार्गव]

कम्पनीज को जिन्होंने ने इस वक्त काम किया मुबारकबाद देता हूँ ।

लेकिन जब मैं यह कहता हूँ तो मैं यह नहीं भूल सकता कि जहां तक मुझे इल्म है इस के बारे में, किसी कम्पनी ने इन्फिशिएन्टली काम नहीं किया । उन का खास क्लेम गवर्नमेंट के ऊपर है । यह कंट्रोल्ड इन्डस्ट्री है, यह एक तरह से गवर्नमेंट कंट्रोल्ड इन्डस्ट्री है, गवर्नमेंट की मरजी थी कि उन के फेअर्स और फ्रेट्स जिस तरह से चाहती मुकर्रर करती गवर्नमेंट की मरजी थी कि उन के रूट्स जिस तरह से चाहती मुकर्रर करती, गवर्नमेंट की मरजी थी कि चाहे जिस तरह से उन को इस ढांचे में डालती । उन कम्पेनीज की कोई अपनी स्वीट विल नहीं थी, कोई इन्डेपेन्डेंट विल नहीं थी । ऐसी सूरत में मैं कहता हूँ कि उन कम्पनीज को जिन को अच्छे रूट्स मिले, ज्यादा मुनाफा रहा जिन को अच्छे रूट्स नहीं मिले उन को कम मुनाफा मिला । इस की वजह यह नहीं थी कि गवर्नमेंट ने उन के दरम्यान कोई तमीज की, लेकिन वह इस वजह से हुआ कि जो कम्पेनीज पहले फील्ड में थी उन को दूसरों के मुकाबले में अच्छी रूट्स मिलनी चाहिये थी । यह कुदरती बात थी । लेकिन अगर कोई कम्पनी इस में ऐसी है जो इन्फिशिएन्ट है और इस इन्फिशिएन्सी की वजह से उस को कोई नुकसान पहुंच जाय तो इस के कहने में कोई ताम्मुल नहीं है कि ऐसी कम्पनी के साथ जो चाहे सुलूक आप करें । लेकिन जहां तक मुझे इल्म है गवर्नमेंट जानती है और मिनिस्टर साहब भी जानते हैं कि कोई कम्पनी इतनी इन्फिशिएन्ट नहीं है कि उस को पेनलाइज किया जाय । ऐसी सूरत में जो सवाल पैदा होता है वह अपने किस्म का निराला सवाल है जो पहले कभी पैदा नहीं हुआ । किसी

कम्पनी को मुआवजा देने के खातिर आप यह कह सकते हैं कि इस की मार्केट वैल्यू इतनी होनी चाहिये, लेकिन यहां यह सूरत नहीं है । यह बात नहीं है कि मार्केट वैल्यू ही ठीक क्राइटेरियन है । मुझे को मालूम है, मुझे को बतलाया गया है, कि अगर वह सारा सामान जो कि कम्पनियों के पास है सरकार मार्केट वैल्यू पर खरीदे तो उस का दस करोड़ से कम खर्च नहीं होगा ।

लेकिन साथ ही मैं जानता हूँ कि बहुत सी ऐसी कम्पनियां हैं जिन्होंने ने गवर्नमेंट के डिस्पोजल्स से कौड़ियों के मोल में यह सामान लिया है । तो मैं कहता हूँ कि अगर महज मार्केट वैल्यू उन को दे दी जाय यह मुनासिब नहीं है । लेकिन ताहम यह कहने में मुझे जरा भी ताम्मुल नहीं कि गवर्नमेंट को इस चीज को जरूर ख्याल करना चाहिये कि ऐसी कम्पनियों को जिन्होंने ने अपने असेट्स दूसरे मुल्कों से इम्पोर्ट किये हैं उन को मार्केट वैल्यू दी जाय । हो सकता है कि किसी वक्त उन की कीमत सस्ती रही हो आज कीमत बढ़ गयी हो । तो यह ठीक होगा अगर गवर्नमेंट कम्पेन्सेशन के मामले में जरा और फराखदिली से काम ले । तब भी गवर्नमेंट ने फराखदिली से काम लिया है और ऐसे नतीजे पर पहुंची है जिस के लिये यह कहना चाहिये कि फेयर और रेडी जस्टिस है । बहुत सी कम्पनियां गवर्नमेंट के कम्पेन्सेशन को दुरुस्त मानती हैं । वह हरगिज राजी न होतीं अगर वह कम्पेन्सेशन को ठीक न समझतीं । आनरेबल मिनिस्टर का यह बयान कि बहुत सी कम्पनियां रजामन्द हैं काफ़ी सबूत है इस बात का कि दरअसल जो मुआवजा दिया जा रहा है वह ठीक है । वह कम्पनियों के ख्याल से कम नहीं है और उन को कबूल है । इस सिलसिले में जो झगड़ा रह जाता है वह बहुत थोड़ा

रह जाता है। और जैसा कि मिनिस्टर साहब ने फरमाया दो तीन कम्पनियों का झगड़ा रह जाता है जिन को पचास परसेंट पेड अप कैपिटल से कम मिलता है। जैसा कि मैं ने अपने मिनिट आफ डिसेंट में लिखा है हर एक मेम्बर की हमदर्दी थी उन आरडिनरी शेअर होल्डर्स के साथ। अगर आर्टिकल्स आफ एसोसियेशन को देखा जाय तो उन को कुछ नहीं मिल सकेगा। इसलिये हर मेम्बर ने कोशिश की कि उन को नुकसान न रहे। चुनावे अगर आनरेबिल मिनिस्टर का यह खयाल है कि जो मेम्बर इस बात की ख्वाहिश रखते थे वह यह कहना चाहते थे कि प्रिफरेंशियल शेअर वालों को ज्यादा पैसा मिल जाय, तो उन का यह खयाल गलत है। अब आरडिनरी शेयर होल्डर्स की तादाद बहुत ज्यादा है। एक कम्पनी में जिस में तकरीबन २५ हजार शेअर होल्डर्स हैं १७ हजार वह शेयरहोल्डर्स हैं जो पांच शेयर रखते हैं यानी जिनका इनवैस्टमेंट ५० रुपया है। अगर सिलेक्ट कमेटी में मेम्बरान को तकलीफ थी तो इस बात की कि इन १७ हजार मेम्बरान कम्पनी को जिन का इनवैस्टमेंट ५० रुपया फी आदमी है इन को किस तरह से बचाया जाय। और इस बारे में कोशिश की गयी कि हम लोग ला मिनिस्ट्री से भी कुछ मदद लें। वहां पर हमें कामयाबी नहीं हुई। लेकिन मैं एक तरकीब हाउस में और आनरेबिल मिनिस्टर साहब की खिदमत में पेश करना चाहता हूं उस को वह ठंडे दिल से सोचें और इस नतीजे पर पहुंचें कि उस का हल बिला ला मिनिस्ट्री की इम्दाद के हो सकता है या नहीं। और साथ ही कम्पनी ला और आर्टिकल्स आफ एसोसियेशन से भी कनफ्लिक्ट न हो जिस से कि आरडिनरी शेयरहोल्डर्स के ऊपर और उन गरीब आदमियों के ऊपर जो कि गवर्नमेंट कनसर्न में रुपया लगाते हैं यह ज्यादाती न हो कि चन्द बरस बाद उन को बताया जाय कि

उन का सारा का सारा रुपया खत्म हो गया। मैं अब से अर्ज करना चाहता हूं कि जो कुछ मैं ने अपने डिसेंटिंग नोट की आखिरी दस-बारह लाइनों में लिखा है उस की तरफ मैं आप की तवज्जह दिलाना चाहता हूं। बजाय इस के कि गवर्नमेंट कम्पेन्सेशन उन अन्डर-टेकिंग को दे गवर्नमेंट को एक तारीख मुकर्रर करनी चाहिये कि उस तारीख तक जितने शेयरहोल्डर्स हैं वह आवें और अपने पेड अप कैपिटल का ५० परसेंट ले जायें। उस तारीख के बाद जो अशखास कि इन उसूलों के मुताबिक जो शिड्यूल में दिये हुए हैं मुआवजा लेना चाहते हैं गवर्नमेंट उन को उसी बेसिस पर मुआवजा दे दे। मेरा यह खयाल है कि आर्टिकल्स आफ एसोसियेशन या कम्पनी ला के प्रावीजन कभी किसी आरडिनरी शेयरहोल्डर्स को नहीं रोकते कि वह अपने शेयर को किसी के हाथ फरोस्त कर दे। इसी तरह से आरडिनरी शेयर होल्डर्स उस मियाद के अन्दर जो कि गवर्नमेंट मुकर्रर करेगी गवर्नमेंट के पास आवें और अपने शेयर बेच कर अपना रुपया गवर्नमेंट से ले जायें। ऐसा करने से जिस को तीन रुपया मिलता है उस को पांच रुपया मिल जायगा। मैं यह नहीं चाहता कि गवर्नमेंट पेड अप कैपिटल का ५० परसेंट से ज्यादा दे। कई कम्पनियां ऐसी होंगी जो बहुत अच्छी हैं और जिन के असेट्स ज्यादा हैं और जिन के शेयर की कीमत ज्यादा मिलनी चाहिये। मैं उन को नुकसान नहीं देना चाहता हूं। न उन को इस फारमूले से नुकसान है और न मेरे फारमूले से और जिन को तीन साल की एवरेज मारकेट वैल्यू निकालकर अगर ५० परसेंट से ज्यादा मिलना चाहिये तो गवर्नमेंट दे दे। लेकिन जिन अशखास की थोड़ी पूंजी लगी है अगर वह बेच देते हैं तो गवर्नमेंट उस को ५० परसेंट दे दे। जो बाकी रह जाय उन को इस उसूल के मुताबिक बाकी

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

मुआवजा दे दे । इस से फायदा यह होगा कि आरडिनरी शेयर होल्डर्स जो प्रिफरेंस क्युमुलेटिव शेयरहोल्डर नहीं हैं वह गवर्नमेंट से अपना मुआवजा ले जायेंगे । यह तरकीब ऐसी है कि जिस में न इंडियन कम्पनीज ऐक्ट से कनफिलकट होती है और न आर्टिकल्स आफ एसोसियेशन से कनफिलकट होती है और हमारा मतलब पूरा हो जाता है । जिन शेयरहोल्डर की मर्जी हो वह इस से फायदा उठा सकते हैं । वह गवर्नमेंट को अपने शेयर बेच जायं और अपना पैसा ले जायं । लेकिन इस के साथ मुझे डर है कि ऐसा करने से गवर्नमेंट को एक दम से बहुत ज्यादा कैश न देना पड़ जाय । गवर्नमेंट ने प्रोवाइड किया है बांड्स के लिये । मैं नहीं चाहता कि गवर्नमेंट को तकलीफ हो । चुनावे मैं ने यह अमेंडमेंट रखा है कि जिन के शेयर पचास रुपये तक के हों उन को कैश दे दिया जाय और जिन के ज्यादा हों उन को गवर्नमेंट बांड्स दे दे ।

एक चीज मैं और अर्ज करना चाहता हूं । जो मैनेजिंग एजेंट्स और एजेंट्स जो पूरा पैसा शेयर होल्डर को न दिला सकें उन को आयन्दा यह हक नहीं होना चाहिये कि जो रुपया गवर्नमेंट दे उस को वह जिस तरह से चाहें और जिस चीज में चाहें लगा दें । मैं चाहता हूं कि गवर्नमेंट यह उसूल करार दे दे कि जो कुछ रुपया इन कम्पनीज को गवर्नमेंट के इस फेल से मिलेगा उस को वह पहले लाइबिलिटीज को मीट करने के वास्ते रखें । उस के बाद जब तक शेयर होल्डर्स जनरल मीटिंग में इकट्ठे होकर यह हुक्म न दे दें कि तुम इस तरह से रुपया लगाओ उस वक्त तक बाकी रुपया शेयर-होल्डर्स में बांटा जाय और इस तरह से खर्च न किया जाय कि जो मन चाहा सो कर दिया और शेयर होल्डर्स बेचारे हाथ मलते रह

जाये । मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि जो तरकीब मैंने बतलाई है वह कई चीजों का मुरकब है । आनरेबिल मिनिस्टर साहब ने इस एक तजवीज को गलत करार दे दिया और दुस्त तौर पर गलत करार दे दिया । तीन चार जो उसूल फील्ड में हैं वे सब के सब नाकिस हैं । न मारकेट वैल्यू आफ असेट्स का न मारकेट वैल्यू शेयर का और न वह उसूल जो कि मिनिस्टर साहब ने बयान किया है स्क्रुटिनी बरदाश्त कर सकते हैं । वह भी उन कारफ एंड रेडी मैथड है और वह भी किसी उसूल पर मबनी नहीं है । लेकिन इस बात से कि बहुत सी कम्पनियां उस को मंजूर करती हैं इस से यह नतीजा निकाला जा सकता है कि वह ईक्विटेबिल और फेयर है । और बाकी जो यह उसूल मंजूर किया गया है कि १२,००० एक डकोटा का दिया जाय वह इस किस्म की तजवीज है जो कि आम फहम नहीं है । लेकिन मैं जो तरकीब पेश करता हूं वह तीनों का मुरक्कवा है । वह यह कि जो इन तीनों में से किसी भी उसूल के मुताबिक चाहें मुआवजा लेने वाले कम्पेन्सेशन मंजूर कर लें । जो इन उसूलों को मंजूर न करें और जिन का एवरेज ५० फी सदीसे अच्छा हो उन को पचास परसेंट से कुछ ज्यादा दिया जाय । जो पसन्द न करे उस के वास्ते दूसरा उसूल होना चाहिये । मैं अर्ज करना चाहता हूं कि अगर ला मिनिस्ट्री हमको मदद न करे तो हम इस तरकीब से सारी गुत्थी को हल कर सकते हैं ।

मैं एक छोटी सी चीज और अर्ज करना चाहता हूं और वह यह है कि क्युमुलेटिव प्रिफरेंस शेयर्स वाले अपना फुल पाउंड आफ फ्लेश लेना चाहते हैं वह ठीक नहीं है । मेरे एक साथी ने कहा था कि वह ५० परसेंट पेड अप केपीटल पर मुतमइअन हो जायगे और आर्डिनरी शेयर वालों को भी

५० परसेंट दिया जाना चाहिये । हम इस को ऐक्सप्लोर कर सकते हैं और इस नतीजे पर पहुंच सकते हैं कि इस से गवर्नमेंट को पांच या आठ लाख रुपया ज्यादा देना पड़गा । लेकिन यह इतनी बड़ी रकम नहीं है जिस को कि गवर्नमेंट देश में संतोष पैदा करने के लिये खर्च न कर सकें । मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि जहां तक कम्पेन्सेशन का सवाल है यह निहायत मुश्किल सवाल है । मैं अदब से पूछना चाहता हूँ कि यह कम्पेन्सेशन जो हम न मुकर्रर किया है यह उस प्रापर्टी की पोर्टेशियल वैल्यू देखकर फिक्स किया है । इस की ऐग्जैक्ट वैल्यू ऐसरटन करना निहायत मुश्किल है और हम किसी डेफिनिट नतीजे पर नहीं पहुंच सकते ।

इस वास्ते सारी चीज को देखते हुए, खसूसन, इस चीज को देखते हुए कि इस गवर्नमेंट की पालिसी यह है, गवर्नमेंट यह चाहती है कि छोटा इनवैस्टर जिसे थोड़ी सी रकम इनवैस्ट करनी है, उस को नुकसान न हो और आप के फाइव ईयर प्लान में भी हम चाहते हैं कि सारे देश में छोट लोगों का इनवैस्टमेंट हो, तो हमें यह इनवैस्टमेंट का जो इनसैटिव है उस को बढ़ाना चाहिये और इस को बड़ा सख्त धक्का नहीं पहुंचाना चाहिये । मैं इस लिहाज से अदब से अर्ज करना चाहता हूँ कि इस को खुले दिल से और थोड़ी फ्रैयाजी के साथ देखा जाय जिस से कि सब को संतोष हो । जो राजी हैं उन को आप इस तरह दीजिये । जो राजी नहीं हैं, उन को ५० परसेंट पेड अप कैपीटल दीजिये । मैं समझता हूँ कि इस में आप के प्रिफरेंस शेयर वाले भी ५० परसेंट में राजी हो जावेंगे । अगर वह राजी न हों, थोड़ी उन में नराजगी हो, तो उन को आप उसी तरह से डील करिये जो तरीका कि शिड्यूल में दिया हुआ है । मैं इस के लिये कोई हुज्जत नहीं करूंगा । लेकिन आर्डिनरी

शेयरहोल्डर्स के वास्ते मैं बहुत जोर से और जितना एम्फैसिस मेरे में है उस के साथ कहूंगा कि इन के इंटरैस्ट को गवर्नमेंट को जरूर देखना चाहिये । हाउस के अन्दर एक सैक्शन मेरी इस बात से इतिफ़ाक करेगा कि हमारा सब का फ़र्ज है कि इन लोगों के इंटरैस्ट को हम देखें और जिस तरह से भी हो इन के इंटरैस्ट को बचाने की कोशिश करें। यह मुझे अर्ज करना था कम्पेन्सेशन के बारे में ।

अब मैं जनाब की इजाजत से दो छोटी बातों के बारे में और अर्ज कर देना चाहता हूँ । जहां आप ने बोर्ड बनाया है, ५ से ६ मੈम्बरों का, तो उस बोर्ड के बारे में मैं इस से इतिफ़ाक करता हूँ और मुझे यह बात बहुत अपील करती है कि हम ने जो बिल बनाया है वह गवर्नमेंट को पूरी ताकत देता है कि गवर्नमेंट हर तरह से मामले को देख सके । १५ लाख से ज्यादा वह बगैर गवर्नमेंट की इजाजत से खर्च नहीं कर सकते । मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि हम को इस तरह से रखना चाहिये कि गवर्नमेंट की तरफ से जो डाइरैक्शन दिया जाय तो वह एक डिटेन्ड तरीका से दिया जाय । अगर वह मੈम्बर वहां पर जावेंगे और मामलों में वोट देंगे और फिर वापस आ कर डाइरैक्शन देवगे तो यह मुनासिब नहीं होगा । मैं इसलिये गवर्नमेंट की खिदमत में अर्ज करूंगा कि इस को फिर सोचिये और देखिये कि जो मिनिस्ट्रीज के रिप्रजेंटेटिव हैं वह तो भेजे जायें, लेकिन वह वहां वोट न दें । वे वहां जा कर गवर्नमेंट के इंटरैस्ट को पूरी तरह वाच करें, देखें, लेकिन जिस वक्त वह वहां वोट भी दें और फिर आकर डाइरैक्शन दें तो मुनासिब नहीं होगा । वह वहां वोट न दें और अगर जरूरत हो तो डाइरैक्शन के जरिये वह काम करायें ।

दूसरी चीज जो मैं अर्ज करना चाहता हूँ उस पर डाक्टर मुखर्जी ने जोर दिया है ।

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

इसलिय मैं उस को दोहराना नहीं चाहता । मैं खुद जानता हूँ कि इस में कोई शक नहीं कि इंडिया इंटरनेशनल का स्टैंडर्ड काफी ऊंचा है और रहेगा । लेकिन यह दोनों एक दूसरे पर रीएक्ट करेंगे । जो इन के बारे में इंडिपेंडेंट कमेटी बने वह ऐसी बने कि जिस में लोगों के अन्दर कानफिडस हो, जो एम्प्लॉईज हैं, जिन की सरविसेज इंटोग्रेट करनी हैं, जिन की सरविसेज में तबदीली करनी हैं तो वह इस तरह से विचार करें कि जिस से उन को ज्यादा से ज्यादा सन्तोष हो ।

इन अल्फाज के साथ मैं बड़ी खुशी से इस कानून को सपोर्ट करता हूँ ।

श्री झुनझुनवाला : आप ने यह सुझाव दिया है कि गवर्नमेंट शेयर खरीद ले और फिर ५० परसेंट दे दे । तो ५० परसेंट का शेयर खरीद लेगी तो फिर जो कम्पनसेशन दिया जायगा, मुआवजा दिया जायगा, तो वह गवर्नमेंट का जो बेसिस है उसी के मुताबिक दिया जाय या अन्य कोई आधार हो । लेकिन यदि वे लोग यानी कम्पनी मंजूर न करें तो ?

पंडित ठाकुर दास भार्गव : कौन लोग ?

श्री झुनझुनवाला : जो मैनेजिंग एजेंट हैं ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : मेरी अर्ज यह है कि मंजूरी का सवाल नहीं है । गवर्नमेंट उसूल कायम करती है । जो शेयरहोल्डर्स हैं वे एंटाइटल्ड है कि इस भाव पर बेच दें । जो राजी नहीं होंगे उन पर भी यह हावी होगा ।

११ म० यू०

श्री झुनझुनवाला : नहीं । आर्डिनरी शेयर होल्डर्स हैं वे तो गवर्नमेंट को बेच दें । गवर्नमेंट को उस में देना हुआ ।

मैं माननीय सदस्य से पूछना चाहता हूँ कि यदि आर्डिनरी शेयरहोल्डर्स गवर्नमेंट को शेयर बच दिया अपने ५० परसेंट में । अब गवर्नमेंट से ५० परसेंट आर्डिनरी शेयरहोल्डर्स को दिया जायगा । बाकी जो रुपया बचा वह किस तरह से गवर्नमेंट कहेगी कि हम ने जो गवर्नमेंट ने उसूल कायम किया है उस उसूल के अनुसार उस कम्पनी को अधिक देना पड़ जायगा और वह कहे कि मैं इतना ही अधिक लूंगा, तो गवर्नमेंट फिर क्या करेगी ।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : मेरे लायक दोस्त जरा सोचेंगे कि दर असल यह सवाल इतना मुश्किल नहीं है । जितने आर्डिनरी शेयरहोल्डर्स देना चाहें वह खरीद लेगी

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : प्रवर समिति में यह प्रश्न अनेक बार उठाया गया था कि एक निगम हो अथवा दो निगम हों । अधिकतर सदस्य दो निगमों के पक्ष में थे । किन्तु माननीय मंत्री जी द्वारा तथा कुछ अन्य सदस्यों द्वारा इस के पक्ष में जो तर्क प्रस्तुत किये गये थे वे बहुत ठोस नहीं प्रतीत होते थे । जब मैं प्रवर समिति में था तो मैं ने देखा कि सम्मति की एकात्मता केवल एक निगम के पक्ष में ही थी । इस दृष्टिकोण का एक दृढ़ कारण है । योजना आयोग ने अपने प्रतिवेदन में सुझाव दिया है कि विदेशी तथा आंतरिक दो पार्श्वों सहित केवल एक निगम हो । 'यातायात जांच समिति' ने भी एक निगम के पक्ष में मत दिया है । मैं यह भी बतला दूँ कि योजना आयोग का प्रतिवेदन सम्बन्धित मंत्रालय द्वारा स्वीकार कर लिया गया है । इसलिये प्रारम्भ में सरकार की सम्मति भी एक ही निगम के पक्ष में थी । बाद में कुछ बाहरी ख्यालातों ने सरकार पर अवश्य ही

प्रभाव डाला होगा जिस से कि दो निगमों की स्थापना का निर्णय किया गया। माननीय मंत्री जी द्वारा दिये गये तर्क बिल्कुल प्रभावशाली नहीं थे। उन्होंने ने प्रवर समिति में कहा कि पुनर्संगठन के परिणामस्वरूप वायुचर्या में प्रारम्भ में कुछ अव्यवस्था आ जाने की सम्भावना है और वैदेशिक वायुचर्या में यह अव्यवस्था बिल्कुल नहीं आने देनी चाहिये। किन्तु उन्होंने ने एक बात मानी कि प्रारम्भ में कुछ वर्षों तक दो निगम रहें और बाद में दोनों मिला कर एक कर दिया जाये। किन्तु मैं नहीं समझ पाता कि प्रारम्भ से ही दो निगम क्यों न हों। इंग्लैंड में प्रारम्भ में तीन निगम थे जो बाद में कम कर के दो कर दिये गये और अब दो को भी असन्तोषजनक पाया जा रहा है तथा यह अनुभव किया जा रहा है कि इन्हें मिला कर एक कर दिया जाये।

भारत में वायु सेवा एक छोटे पैमाने पर है। हम चाहते हैं कि उस पर नियंत्रण का एकत्व रहे क्योंकि समस्त व्यवस्था में इस से सुगमता होगी। इस से अधिक कार्यकुशलता, अधिक देखभाल तथा अधिक मितव्ययता हो सकेगी। दो निगम होने पर हमें छः लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय करना होगा। यह रुपया क्यों अनावश्यक रूप से व्यय किया जाये? मंत्री जी का कहना है कि सुविधा के लिये प्रारम्भ में दो निगम रक्खे जायें। वह ऐसी क्या सुविधा है? मैं समझता हूँ कि एक निगम होने से सुविधा और अधिक होगी। इस से कार्यकुशलता बढ़ेगी, कमकरो के मध्य अधिक एकता होगी, अपव्यय रुकेगा, काम में दोहराहट नहीं आयेगी। इसलिये माननीय मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि एक निगम से ही प्रारम्भ करें। बाद में यदि वह महसूस करें कि एक से काम नहीं चलता तब हम देखेंगे कि उस कठिनाई के निवारणार्थ क्या किया जा सकता है।

यह दलील बड़ी हास्यास्पद मालूम होती है कि प्रारम्भ में कुछ अव्यवस्था आ जायेगी। प्रारम्भ में कुछ अव्यवस्था होने पर समस्त प्रबन्ध तन्त्र ही बिगड़ जायेगा। मान लीजिये कि मजदूरों में यह धारणा फैल जाती है कि पुनर्संगठन होने पर उन में से कुछ की छंटनी हो जायेगी तो क्या होगा? उन का सारा उत्साह नष्ट हो जायगा। वायु यातायात ऐसी सेवा है जिस में कि मजदूरों का सहकार अत्यन्त आवश्यक है। यदि मजदूरों को यह आश्वासन नहीं दिया गया कि उन के हितों पर कोई आंच नहीं आयेगी तभी राष्ट्रीयकरण का कुछ महत्व होगा। राष्ट्रीयकरण का अर्थ ही यह है कि मजदूरों के हितों सहित समस्त सम्बन्धित हितों की रक्षा हो। जब तक ऐसा नहीं होगा तब तक इसे राष्ट्रीयकरण कहना बेकार है। इसलिये दो निगमों की स्थापना पर मुझे आपत्ति है।

इस के पश्चात् मैं अनुसूचित तथा अन-अनुसूचित हवाई कम्पनियों के विषय में कहना चाहता हूँ। ऐसा प्रतीत होता है कि माननीय मंत्री जी का ख्याल है कि यदि अन-अनुसूचित हवाई कम्पनियां राष्ट्रीयकृत न भी की जायें तो भी राष्ट्रीयकरण पूर्ण होगा। यह बड़ा हास्यास्पद विचार है। राष्ट्रीयकरण तभी पूर्ण होगा जब कि समस्त हवाई कम्पनियां एक ही अभिकरण के अन्तर्गत न लाई जायें। मेरा यह दृढ़ विश्वास है कि किसी राष्ट्रीयकृत उद्योग के दो भाग नहीं हो सकते अर्थात् प्राइवेट क्षेत्र तथा सरकारी क्षेत्र। जब आप प्राइवेट कम्पनियों को काम करने की इजाजत देते हैं तो उसे राष्ट्रीयकरण नहीं कहा जा सकता। यदि आप भारवाहन को—जो अधिक लाभप्रद होता है—अन-अनुसूचित कम्पनियों को सौंप देंगे तो अनुसूचित भाग की आय कम हो जायेगी। इसलिये भी मैं चाहता हूँ कि अन-अनुसूचित कम्पनियों का भी राष्ट्रीयकरण किया जाय।

[श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी]

मुझे एक बात और कहनी है जो मजदूरों के बारे में है। सरकार के दृष्टिकोण से कुछ ऐसा प्रतीत होता है कि इस पुनर्संगठन में वह कुछ मजदूरों को निकालने जा रही है। मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि इस उद्योग में केवल ८,००० मजदूर काम करते हैं और इस उद्योग का विकास हो रहा है। वहाँ का काम भी बहुत टैक्नीकल है और वे लोग आसानी से नहीं मिल सकते। इसलिये हमारा यह कर्तव्य है कि देश में उपलब्ध समस्त टैक्नीकल कुशलता का लाभ उठायें। सरकार की नीति इस प्रकार निर्मित होनी चाहिये कि इस उद्योग में काम कर रहे समस्त कर्मचारियों को ले लिया जाय। मैं सरकार से यह भी प्रार्थना करता हूँ कि मजदूरों का एक प्रतिनिधि निगम में सम्मिलित किया जाय जिस से कि वे यह अनुभव करें कि वे भी इस उद्योगमें सहगामी हैं। तभी असली मानों में कार्यकुशलता बढ़ सकेगी।

श्रीमती सुषमा सेन (भागलपुर दक्षिण) : एक निगम हो या दो—इस विषय पर मैं कुछ शब्द कहना चाहूंगी। प्रवर समिति में इस बात पर पूरी तरह विचार किया गया था। यद्यपि हम में से कुछ का यह ख्याल था कि एक निगम अधिक अच्छा रहेगा तथापि माननीय मंत्री जी द्वारा स्पष्टीकरण किये जाने पर हम इस बात पर पूरी तरह सहमत हो गये थे कि प्रारम्भ में दो निगम ही हों और बाद में यदि यह पाया जाये कि आंतरिक वायु निगम अपना काम भली भाँति निभा रहा है तब दोनों निगमों को एकीकृत कर देना ठीक होगा। मैं समझती हूँ कि फिलहाल दो निगम अत्यन्त आवश्यक हैं।

दूसरा प्रश्न मुआवजे का है। मैं ने विमति टिप्पणी अवश्य दी है परन्तु माननीय मंत्री

जो के यह आश्वासन देने के पश्चात् कि मुआवजे की दर संसद् द्वारा ही निर्णीत की जायेगी, असन्तोष की कोई गुंजाइश नहीं रह जाती। हमारी यही धारणा थी कि उन सब हिस्सेदारों को जिन्होंने अपना रुपया विनियोजित किया हुआ है पर्याप्त मुआवजा मिले। मैं समझती हूँ कि मंत्री जी के आश्वासन के पश्चात् अब शिकायत नहीं रहनी चाहिये।

दूसरी बात समिति के निर्माण के सम्बन्ध में है। इस पर भी पूरी तरह विचार किया गया था। हम सब की यह राय थी कि श्रम के मामलों में विशेषज्ञ एक व्यक्ति निगम का सदस्य अवश्य हो। मेरा यह भी ख्याल है कि 'एयर होस्टेसेस' के कारण एक स्त्री सदस्य का होना भी आवश्यक है।

श्री एन० सोमना (कुर्ग) : प्रवर समिति में इस बात पर गम्भीर मतभेद रह चुका है कि एक निगम हो अथवा दो। किन्तु मुझे आश्चर्य है कि इस प्रक्रम पर भी जब कि माननीय मंत्री जी अपना स्पष्टीकरण दे चुके हैं यह मामला विवादग्रस्त ही है। हम सभी यह स्वीकार करते हैं कि वायु यातायात उद्योग हमारे देश में प्रारम्भिक चरण में है। हमें बड़ी सावधानी से आगे बढ़ना चाहिये। यह एक बहुत बड़ा कारण है कि हम दो निगमों से प्रारम्भ करें। 'एयर इंडिया इंटरनेशनल' की प्रशंसा में यह अवश्य कहा जाना चाहिये कि उस ने अपनी अच्छी ख्याति स्थापित कर ली है। अन्य राष्ट्रों के साथ इस के कुछ संविदे हैं जो उसे पूरे करने हैं। उन संविदों को मैं समझती हूँ कि इस संसद् के विधान द्वारा हस्तांतरित नहीं किया जा सकता। एयर इंडिया द्वारा जो अन्तर्राष्ट्रीय संविदे और समझौते किये गये हैं उन्हें बदलने में वास्तविक वैधानिक कठिना उत्पन्न होगी और बहुत समय लगेगा एयर इंडिया को अन्य कम्पनियों के साथ

मिला देने से जो एक नई कम्पनी बनेगी उस से सहमत होने के लिये अन्य देशों को तैयार करना कठिन होगा। इसलिये हमें दो निगम स्थापित करने चाहियें। एक तो उन सब कम्पनियों को मिला कर जो देश के अन्दर कार्य करती हैं और दूसरा बाह्य वायु सेवा के लिये। जब वे समुचित प्रकार से कार्य करने लगें तब हम दोनों को मिला कर एक निगम कर देने की बात पर विचार कर सकते हैं।

एक सुझाव यह दिया गया था कि निगम एक हो और उस की शाखायें दो हों। लेकिन इस से कोई अधिक अन्तर नहीं पड़ेगा। वास्तव में विधेयक में दोनों निगमों के बीच पूर्ण सहकार का उपबन्ध है। दोनों निगमों का एक ही अध्यक्ष हो सकता है। इस के अतिरिक्त पदाधिकारियों तथा अन्य कर्मचारियों का प्रशिक्षण भी एक हो सकता है। एक निगम से दूसरे निगम में अफसरों का तबादला भी हो सकता है। इसलिये मैं समझता हूँ कि दो निगमों के सम्बन्ध में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिये।

बार बार इस बात पर जोर दिया गया है कि पंच वर्षीय योजना में एक निगम की सिफारिश की गई है। किन्तु पंच वर्षीय योजना कोई सदा स्थाई वस्तु नहीं है। बाद को यदि उस में परिवर्तन की आवश्यकता पड़े तो किया जा सकता है।

एक बात जिस का माननीय मंत्री जी ने निर्देश किया और जिसे मैं इस सम्बन्ध में कहना चाहूंगा कर्मचारियों के अधिकारों के संरक्षण के विषय में है। कर्मचारियों के दिलों में यह भय है कि उन के ग्रेड इत्यादि कम कर दिये जायेंगे। मेरी माननीय मंत्री जी से विनम्र प्रार्थना है कि इस पर गम्भीर रूप से वचार करें जिस से कि उन में असंतोष की भावना न घर सके। इसलिये उन की नौकरी की दशाओं में कोई परिवर्तन नहीं आना चाहिये।

अन्त में मुझे अपने यहां के विमान चालकों की प्रशंसा में कुछ शब्द कहने हैं। समस्त विश्व को देखते हुए भारत में हवाई दुर्घटनाओं की संख्या सब से कम है। हमें आशा है कि यह कार्यक्षमता और बढ़ेगी। यह तभी सम्भव है जब कि कर्मचारियों तथा निगम के मध्य पूर्ण सहकार और सहयोग हो। मुझे आशा है कि ये निगम हमारे देश की प्रतिष्ठा बढ़ायेंगे।

श्री नम्बियार : हम ने प्रवर-समिति में भी इसी कारण भाग लिया था कि इस उद्योग को सुरक्षा तथा बचतपूर्वक चलाया जा सके और उस के लिये हम ने एक ही निगम बनाये जाने की मांग की थी। दूसरे निगमों के बनाये जाने का अर्थ ही राष्ट्रीयकरण को निरर्थक कर देना है क्योंकि भूतपूर्व संचालक निगम में आकर अन-अनुसूचित क्षेत्रों में अपने लिये लाभ की गुंजाइश निकाल लेंगे।

श्री राज बहादुर : प्रस्तुत विधेयक में यह संभव नहीं है।

श्री नम्बियार : इसीलिये हम चाहते थे कि निगम में केवल संचरण और रक्षा मंत्रालय के सरकारी प्रतिनिधि रहें और चूंकि प्रत्येक राष्ट्रीयकृत उद्योग में श्रम एक साझीदार होता है अतः उस में श्रम के भी प्रतिनिधि रहें। श्रम विवादों के निपटारे और क्षति-पूर्ति के निर्धारण में उन का सहयोग नितान्त अपेक्षित है। पर अनुरोध करने पर भी श्रम को कोई स्थान नहीं दिया गया है और प्रतीत होता है कि दिया भी न जायेगा। मुझे यही शिकायत है कि श्रम मंत्री रह चुकने पर भी माननीय मंत्री श्रम की बात नहीं सुन रहे हैं।

श्री जगजीवन राम : मैं माननीय मित्र के अनुरोध पर नहीं बल्कि अपने आप श्रम की बात सुनने को सन्नद्ध हूँ।

श्री नम्बियार : मैं श्रम की बात सुने जाने का सुझाव ही दे रहा हूँ। उस की या अपनी या साम्यवादी दल की किसी बात को नहीं उठा रहा हूँ।

श्री राज बहादुर : हम कई बार श्रम की बात सुन चुके हैं। प्रवर समिति में भी हम ने उन की बात सुनी थी; पर क्षति पूर्ति आदि के विषय में ऐसी बात तो उस समय माननीय सदस्य ने भी नहीं उठाई थी।

श्री नम्बियार : तभी तो मैं कहता हूँ कि यदि आप श्रम की बात नहीं सुनते तो आप की राष्ट्रीयकरण सम्बन्धी यह कल्पना ही गलत है। मैं नहीं चाहता कि क्षतिपूर्ति देते समय इन उद्योगपतियों को लूट लिया जाए पर यह भी ध्यान में रखना होगा कि छट पर छट मिलती रहने पर भी यह उद्योग आज लड़खड़ा रहा है। अवक्षयण सरकार के लिए अलाभप्रद रूप में जोड़ा जाता रहा है। फिर भी आप उन को यथोचित क्षतिपूर्ति देने को तुले हुए हैं। अनुसूची के सूत्र के अनुसार आप १६ वर्ष तक क्षतिपूर्ति देते रहेंगे। परन्तु यदि आप भूतपूर्व संचालकों को लाभ नहीं पहुंचाना चाहते हैं तो आप उन विमानों के लिये पूरी पूरी क्षतिपूर्ति क्यों दे रहे हैं जिन का मूल्य स्वयं कम्पनियों ने अपनी बहियों में घटा कर एक रुपया लिख रखा है।

श्री राज बहादुर : क्या हम विमान एक रुपये में खरीद लें ?

श्री नम्बियार : मेरा अभिप्राय यह है कि जब सरकार को धोखा देने के लिये और आयकर बचाने के लिये बहियों में मूल्य इतने कम लिखे गये हैं तो

श्री राज बहादुर : आप गलत तर्कश्रुखला जोड़ रहे हैं।

श्री नम्बियार : मेरानिवेदन है कि क्षति-पूर्ति निगम-निर्माण और श्रम के विषयों में आपने राष्ट्र के हितों का ध्यान नहीं रखा है और इसलिये मुझे खेदपूर्वक कहना पड़ता है कि आप का यह प्रयोग सफल नहीं हो सकता। दो निगमों के बनाने के सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने कहा था कि पुनःसंघटन के समय उन को आंतरिक वायुचर्या में कुछ श्रम संबंधी गड़बड़ी की आशंका थी।

श्री जगजीवन राम : यह बात सत्य नहीं है, मैं ने यह कभी नहीं कहा।

श्री नम्बियार : यह सदन की कार्यवाही में टायप हो चुका है कि उन्होंने कहा था कि आंतरिक वायुचर्या में छंटनी से हड़ताल आदि की गड़बड़ी होने पर बाह्य वायुचर्या अप्रभावित रूप में चलती रहे और इसी से वह दो निगम चाहते हैं।

श्री राज बहादुर : श्रीमती सभानेत्री जी मैं आप का संरक्षण चाहता हूँ। माननीय सदस्य निराधार बात कह रहे हैं। माननीय संचरण मंत्री ने हड़ताल आदि के भय की बात कभी नहीं कही।

श्री नम्बियार : यह तो १५-२० मिनट में ही मैं दिखा सकता हूँ। माननीय मंत्री अपनी बात भूल गये होंगे। मंत्रियों द्वारा भूली बातों के लिये खेद-प्रकाश तो सदन में नित्य होता रहता है। अस्तु माननीय मंत्री जब मजूरी के स्तरीकरण की बात करते हैं तो इस का अर्थ है मजूरी में कटौती। क्या मंत्री जी यह आश्वासन देंगे कि यह कटौती नहीं होगी।

श्री जगजीवन राम : मैं ने यह आश्वासन कभी नहीं दिया।

श्री नम्बियार : तो स्पष्ट हो गया। मजूरी की कटौती के साथ ही छंटनी और तबादिले भी होंगे और श्रम का स्थान-विपर्यय होगा। पर उसे कुछ नहीं बताया जा रहा है। मेरे बारम्बार कहने के फलस्वरूप भी मान-

नीय मंत्री उस की कोई सहायता नहीं करना चाहते। इसी से मुझे इस में श्रम जनसाधारण या राजकोष किसी की भी भलाई नहीं दिखाई दे रही है।

जुलाई १९५२ के बाद छंटनी किये गये थोड़े से श्रमिकों के विषय में उन्होंने ने अवश्य यह आश्वासन दिया है कि उन के मामलों पर पुनर्विचार किया जायगा। यद्यपि इस का सम्बन्ध थोड़े से ही व्यक्तियों से है फिर भी मैं इस के लिये उन को धन्यवाद देता हूँ।

मेरे सुझावों का निष्कर्ष यह है कि एक ही निगम बने और उस में श्रम के प्रतिनिधि के साथ कुल पांच सदस्य हों। छंटनी और मजूरी में कटौती न होने के सम्बन्ध में स्पष्ट आश्वासन दिये जायें और राष्ट्र के हित में आंतरिक वायुचर्या में काम करने वाले लोगों को अन्तर्राष्ट्रीय वायुचर्या में काम करने का अवसर मिले। क्षतिपूर्ति देने के विषय में मेरा सूत्र माना जाय। पुनःसंगठन में श्रम को साथ रखा जाये। जब तक इन सुझावों को नहीं माना जाता और कर्मचारियों को आश्वस्त नहीं किया जाता तब तक इस उद्योग में विद्यमान दुर्घटनाओं के खतरे को दूर नहीं किया जा सकता। आशा है सभी के हित के लिये सरकार अपने रवैये को परिवर्तित करेगी।

श्री बंसल : प्रवर समिति में माननीय मंत्री और उप मंत्री ने सभी सदस्यों की बात सुनी थी और दोनों ही मंत्रियों और सभापति महोदय ने बड़ा परिश्रम किया था। प्रवर-समिति से निकला हुआ विधेयक सर्वथा निर्दोष है पर क्षतिपूर्ति के मामले को ले कर अब भी बड़ा मतभेद है।

क्षतिपूर्ति का समाधान खोजने के लिये प्रवर समिति ने बहुत प्रयत्न किये पर किसी निष्कर्ष पर न पहुंच सकने के कारण

मूल योजना को ही यथावत रखा गया। फिर भी मेरा विचार है कि अब भी हम डा० मुखर्जी के सुझाव को मान सकते हैं कि प्रस्तुत अनुसूची की दरों से ही एकत्र हुई क्षतिपूर्ति-राशि अंश भाजकों में बांट दी जाये। यद्यपि इस सूत्र के विषय में भी कई बातों पर ध्यान देना पड़ेगा।

श्री जगजीवन राम : मेरे पास कोई सूत्र तत्काल प्रस्तुत नहीं है पर जैसा मैं ने संकेत किया है बिना विचारे मैं कह सकता हूँ कि सामान्य अंश भाजक को अपने अंश का जितना प्रतिशतक मिलेवरीयता वाले अंशभाजक को भी उसी अनुपात में मिलना चाहिये।

श्री बंसल : इस स्पष्टीकरण के लिये मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। यद्यपि यह सदन विधान बनाने में सर्वप्रभुत्व संपन्न है पर क्या उसे कंपनियों और अंशभाजकों के बीच हुए करारों में हस्तक्षेप करना चाहिये ? इस विद्यमान व्यवस्था में विशेष गड़बड़ी करना भी ठीक न होगा। विनियोजन संबंधी विश्वास नष्ट नहीं होना चाहिये। तभी माननीय मंत्री ने कहा था कि क्षतिपूर्ति निर्धारण का एक लक्ष्य यह भी है कि अंशभाजकों का विश्वास कंपनियों में बना रहे। तो क्या डा० मुखर्जी की योजना भी इस के विपरीत न जायेगी। यदि यह बात कंपनियों से ही कही जानी है कि वे क्षतिपूर्ति की राशि सभी प्रकार के अंशभाजकों में समान रूप से बांट दें तब तो यह कोई नई बात नहीं है और प्रवर समिति भी इस पर विचार कर चुकी है। उस का निष्कर्ष था कि विधेयक में ही इस बात को निदिष्ट करना ठीक न होगा। सदन में इस विषय में कुछ विभ्रम सा है। उदाहरणस्वरूप भारत एयरवेज को लें। प्रारम्भ में इस ने दस दस रुपये के ५ लाख सामान्य अंश बेचे थे बाद में विमानों की संख्या बढ़ाने के लिये उस ने वरीयता वाले अंश दिये। उस समय

[श्री बंसल]

सामान्य अंशों में रूपया नहीं मिल रहा था। इस से दोनों प्रकार के अंशों का अंतर स्पष्ट हो जाता है। वरीयता वाले अंश ऋणपत्र के समकक्ष होते हैं। पर मैं माननीय संचरण मंत्री से सहमत हूँ कि क्षतिपूर्ति योजना में हम अंशों के प्रकार या तत्सम्बन्धी दायित्वों के विभेद पर जोर न दें।

मुझे इस योजना में कोई त्रुटि नहीं दिखाई देती है। पर फिर भी सरकार को कुछ ऐसा समाधान सोचना चाहिये जिस से राजकोष पर भी विशेष भार न पड़े और न सामान्य अंशभाजकों के ही न्यायोचित अधिकार नष्ट हों पर साथ ही वरीयता वाले अंशभाजकों के दावों पर भी ध्यान दिया जा सके।

श्री जगजीवन राम : कुछ सुझाव दीजिये।

श्री बंसल : वस्तुतः प्रवर समिति ने इस पर विचार किया था और सारा दायित्व मंत्री जी के ही ऊपर नहीं डाला जा सकता पर खेद है मैं स्वयं किसी सूत्र तक नहीं पहुँच सका हूँ। वस्तुतः हमें सभी प्रकार के अंशभाजकों को सन्तुष्ट करना चाहिये।

अवक्षयण के बारे में माननीय मित्र श्री नम्बियार का विचार है कि मूल्य निकालते समय क्रय-मूल्य में से उतना अवक्षयण निकाल देना चाहिये जितना आयकर के उद्देश्य से निकाला जाता है। यह ठीक नहीं है। अवक्षयण द्वारा कम्पनी परिसम्पत् के मूल्य की रक्षा करती है। अतः मूल्यनिर्धारण करते समय हमें पंडित ठाकुर दास भार्गव के शब्दों में बाजार-मूल्य को ही लेना चाहिये। वहाँ भी कठिनाई है पर यह बात तो मैं ने श्री नम्बियार की बात के उत्तर में कही है।

फिर खंड २० (१) के विषय में मुझे यह कहना है कि कर्मचारियों को तीन चार

महीने का समय दिया जाय, जिस में वे निगम में रहने या न रहने का निश्चय कर सकें।

श्री जगजीवन राम : शायद माननीय मित्र खंड २० (१) द्वारा निश्चित होने वाली तिथि को नियुक्त तिथि के साथ गड़ बड़ कर रहे हैं। दोनों तिथियाँ एक ही नहीं हैं। वे अलग अलग हैं।

श्री बंसल : ठीक है, मैं दोनों को एक में ही गड़ बड़ कर रहा था।

फिर भविष्य निधि आदि भुगतानों की बात है। यदि निगम किसी कर्मचारी को न रखें, तो उस ने जितनी भविष्य निधि जमा की है और कम्पनियों ने उस में जो कुछ मिलाया है, वह उस कर्मचारी को मिलना चाहिये।

श्री जगजीवन राम : निश्चय ही। उस में कोई संदेह नहीं। निगम कर्मचारियों को ले लेंगे और उन की सेवा सम्बन्धी शर्तें तब तक वैसी ही बनी रहेंगी, जब तक निगम नये नियम बना कर उन को न बदल दें।

श्री बंसल : बात यह है कि कुछ कम्पनियों में १०-१५ या कुछ वर्षों तक सेवा करने के बाद कर्मचारी भविष्य निधि में कम्पनी के अंश का अधिकारी हो जाता है। क्या यह लाभ उसे निगम में प्राप्त हो जायेगा ?

श्री जगजीवन राम : इस दशा में उस कर्मचारी की उक्त कम्पनी वाली सेवा जोड़ी जायेगी।

श्री बंसल : यही मैं चाहता हूँ कि पहली कम्पनी में उस ने कितने ही वर्ष काम किया हो, उस की भविष्य निधि और कम्पनी का अंशदान कर्मचारी की अपनी सम्पत्ति मानी जाये।

श्री राज बहादुर : क्या इस का अर्थ सेवा की शर्तों में परिवर्तन करना न होगा ?

श्री बंसल : मेरा सुझाव यही है कि यदि निगम किसी कर्मचारी को निकालता है, तो उसे उस की भविष्य निधि और पिछले मालिक द्वारा दिया गया अंशदान दे दिया जाये ।

ये सुझाव में माननीय संचरण मंत्री के विचारार्थ दे रहा हूँ ।

श्री मातन : माननीय मंत्री ने जिस सुन्दर ढंग से प्रवर समिति में अपना काम निभाया है उस की प्रशंसा किये बिना मैं नहीं रह सकता हूँ । जहाँ मैं इस विधेयक का समर्थन करना चाहता हूँ, वहाँ मैं सदन का ध्यान उन कुछेक बातों की ओर भी दिलाना चाहता हूँ जिन के बारे में कि हमारी राय कुछ भिन्न थी । हम दो निगमों के स्थान पर एक ही निगम रखने के पक्ष में थे । मंत्री जी भी कुछ इसी विचार के थे । किन्तु उन्हें इसे इस समय सक्रिय रूप देने में कुछ कठिनाइयाँ हैं । कुछ भी हो हम उन के इस आश्वासन से सन्तुष्ट हैं कि ज्योंही आन्तरिक सेवा एकीकृत होगी तो इस पर विचार किया जायगा ।

एयर इंडिया इंटरनेशनल की उन्होंने ने जो प्रशंसा की है, मैं उस से सहमत हूँ, इस में सरकार के ५१ प्रतिशत अंश हैं । दूसरे शब्दों में सरकार का इस पर नियंत्रण है । ऐसी दशा में उस के तत्कालिक राष्ट्रीयकरण का क्या विशेष लाभ है । हमें लगभग दो करोड़ रुपया टाटा वालों को देना पड़गा जो कि हम पंचवर्षीय योजना, सामुदायिक परियोजनाओं आदि पर व्यय कर सकते हैं । अभी क्यों न केवल आन्तरिक सेवाओं का ही राष्ट्रीयकरण किया जाय ?

मैं डा० मुखर्जी की इस धारणा से सहमत हूँ कि वायु यातायात निगम का कर्मचारिवन्द पूर्णकालीन होना चाहिये । यह ठीक है कि विभिन्न सम्बन्धित विभागों के

प्रतिनिधियों का इस में होना वांछनीय होगा । परन्तु मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वह पर्यवेक्षकों के रूप में इस के काम में भाग ले सकते हैं । इस तरह से जहाँ वह आवश्यक जानकारी प्राप्त कर सकते हैं वहाँ इन्हें इस के प्रशासन में अनावश्यक रूप से हस्तक्षेप करने का अवसर नहीं मिलेगा । ऐसा करने से इस की कार्यक्षमता बढ़ जायेगी ।

मंत्री जी ने बताया कि कर्मचारियों के एकीकरण के लिये एक समिति नियुक्त की जायेगी । मैं उन के इस आश्वासन का स्वागत करता हूँ, परन्तु इस के साथ ही मेरा यह निवेदन है कि इस समिति के सदस्य प्रतिभाशाली होने चाहियें तथा वह अपनी ईमानदारी के लिये सुप्रसिद्ध होने चाहियें ।

इन वायु यातायात संमवायों में जो युवक सेवायुक्त हैं, हमें उन के काम पर गर्व है । मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वह दूसरों की अपेक्षा उन के प्रति अधिक उदार रहें ।

सताये गये कर्मचारियों के लिये जो उपबन्ध रखा गया है वह बिल्कुल ठीक है । परन्तु मैं महसूस करता हूँ कि उन लोगों के सम्बन्ध में भी उपबन्ध रखा जाना चाहिये जिन्हें कि गत एक वर्ष में अवैध रूप से नियुक्त किया गया है अथवा तरक्की दी गई है ।

जहाँ तक प्रतिकर का सम्बन्ध है, मैं समझता हूँ कि सामान्य अंशधारियों को एक प्रकार का संरक्षण दिया जाना चाहिये । तथा यदि ऐसा कोई उपाय ढूँढ निकालना सम्भव होगा जिस के अन्तर्गत कि सरकार इन लाभांशों को वितरित कर सकती तो यह और भी अधिक वांछनीय होता ।

मैं इस बात का स्पष्टीकरण चाहता हूँ कि क्या खंड २० का उपखंड (१) किसी समवाय के ऐसे कर्मचारियों पर भी लागू

[श्री मात्तन]

होगा जिन का कि उड्डयन के साथ कोई प्रत्यक्ष सम्बन्ध नहीं होगा किन्तु जो इस से सम्बन्धित अन्य कार्यों में लगे हुए होंगे । क्या दूसरे कर्मचारियों की तरह इन्हें भी भर्ती कर लिया जायेगा ?

श्री जगजीवन राम : यह बात तो बिल्कुल स्पष्ट है ।

श्री मात्तन : मैं मंत्री जी को इस के लिये धन्यवाद देता हूँ ।

खंड ८ के उपखंड (३) के बारे में मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह निगम के उन कर्मचारियों पर लागू होगा जिन का कि मान लीजिये किसी मोटर यातायात सेवा में स्वार्थ हो आदि ।

श्री जगजीवन राम : इस में क्या कठिनाई है ? उप-खंड की भाषा तो स्पष्ट है ।

श्री झुनझुनवाला : सब से पहले मैं हमारे कम्युनिकेशन मिनिस्टर साहब को बधाई देता हूँ कि उन्होंने ने यह एयर कम्पनियों का राष्ट्रीयकरण किया और इतनी भारी जिम्मेदारी अपने ऊपर ले कर इस काम को आरम्भ कर दिया । हम को इस बात की भी खुशी है कि वे पहिले सब बात को अच्छी तरह से समझ कर के तब किसी फैसले पर पहुंचते हैं और फिर उस पर दृढ़ रह कर अच्छी तरह से काम करते हैं । उस के बाद कोई भी अनुचित बात कहे तो वे उस की परवाह न कर के अपने फैसले पर दृढ़ रह कर जो उस को पूर्ण करने की चेष्टा करते हैं तो यह एक बड़ी भारी खूबी है जिस से कि कोई भी व्योपार सफलीभूत हो सकता है । जो आदमी अपने मन को बराबर विचलित रखता है, यहां विचलित रखने से मेरा मतलब यह नहीं है कि यदि उस के सामने कोई मुना-

सिब बात कही जाय तो उस को भी वह न सुनें, परन्तु यदि एक ही बात को बार बार दोहराई जाय और उस के मन को तबदील करने के लिये चेष्टा की जाय, तो हमारे माननीय मंत्री जी उस की परवाह न कर के अपनी बात पर दृढ़ रह कर के उस के काम को पूर्ण करने की चेष्टा करते हैं यह एक बड़ी भारी खूबी है जिस से कि व्योपार सफलीभूत हो सकता है । मैं आशा करता हूँ कि बहुत शीघ्र ही जो हमारी भीतरी एयर लाइन है वे भी जिस प्रकार से हमारी इंटरनेशनल लाइन है, जो कि इस समय संसार में सब से अच्छी नहीं तो जितनी भी अच्छी लाइन्स हैं, उन में से एक कही जा सकती है, तो जो हमारी भारतवर्ष में एयर लाइन्स काम कर रही हैं उन में भी उसी प्रकार की एफीशियेंसी आ जायेगी । अब मैं जो तीन चार बातों के ऊपर बहुत मतभेद है उन बातों के ऊपर कुछ कहना चाहता हूँ । उन में से एक तो यह है कि एक कारपोरेशन हो या दो कारपोरेशन हों । हमारे मंत्री महोदय ने पहले ही कहा कि उन का भी पहले यह निर्णय था कि एक ही कारपोरेशन हो, परन्तु सब बातों को सुन कर के फिर यह निर्णय पाया गया कि दो कारपोरेशन हों ।

उन्होंने ने यह भी साफ बतला दिया कि दो कारपोरेशन होने से हमारा ६ लाख रुपये लगभग का अधिक खर्चा होगा । इस ६ लाख रुपये को ले कर बहुत से हमारे सभासद यह कहते हैं कि हम अपना यह ६ लाख रुपया क्यों बेकार में बर्बाद करें और हम एक ही कारपोरेशन क्यों न बनायें जिस से कि कम से कम हमारी इतनी बचत तो हो ही जाय, परन्तु वह यह नहीं देखते कि यदि ६ लाख रुपया हम अधिक खर्च कर के उस काम को सुचारु रूप से चला कर बीस लाख रुपया अधिक पैदा कर लें, तो उन को ६ लाख रुपये का नुकसान नहीं होगा बल्कि १४ लाख रुपये

का हमारा अधिक फायदा हुआ । परन्तु यदि हम ६ लाख रुपया बचा कर के ऐसी स्थिति पैदा कर दें कि जो हमारा अभी आमदनी है, वह हमारी आमदनी घट जाये, तो मेरी समझ में यह अकलमन्दी नहीं होगी ।

अभी जो हमारी इंटरनेशनल सर्विस है उस का बड़ा भारी नाम हो गया है, सब लोग उस को पसन्द करते हैं, और गुडविल एक ऐसी चीज है जिस के ऊपर यह सर्विस चलती है, अभी हम लोग कपड़ा धोने के वास्ते सनलाइट सोप ही बाजार से खरीदते हैं, कोई दूसरी और चीज नहीं बल्कि उस का नाम बिकता है और अगर बिलफर्ज सनलाइट सोप से भी अच्छा कपड़ा धोने का साबुन दूकानदार देना चाहे तो हम उस को लेना पसन्द नहीं करते, इसीलिये यह बहुत आवश्यक है कि हम न केवल भारतवासियों का बल्कि बाहर के लोग भी जो हमारे इंटरनेशनल सर्विस में घूमते फिरते हैं, उन का विश्वास पाने के लिये उन को यह समझा सकें कि जैसे पहले यहां पर हमारी लाइन चल रही थी, उसी प्रकार चलेगी और ऐसा होने से उन के दिल में यह चीज कायम रहेगी कि जिस प्रकार से आज यह लाइनें चल रही हैं उसी प्रकार से चलेंगी और उन में अब अधिक एफिशियेंसी देखने को मिलेगी । उन्होंने ने यह कह दिया है कि थोड़े दिन के बाद जब हम यह देखेंगे कि हमारे भीतर की और बाहर की सर्विस दोनों ठीक तरह से चल रही हैं, तो उस के बाद तबदीली करने में कोई हर्ज नहीं होगा जिस चीज में हम को विशेष फायदा होगा, वही चीज हम करेंगे । अतएव यह चीज कि दो कारपोरेशन हों या एक हो, यह ठीक है कि प्लानिंग कमीशन की रिपोर्ट में कहा गया था कि एक कारपोरेशन होना चाहिये, परन्तु उस के बाद उन्होंने ने स्वयं कुछ समझ बूझ कर और सब बातों को देख कर के, क्योंकि आखिर यह व्यापार है, व्यापारिक

दृष्टि से सब चीज देख कर के उन का भी यही फैसला हुआ कि दो कारपोरेशन होने चाहियें । अतएव मैं तो इस में कोई भी नुकसान नहीं देखता हूं और हम लोगों को दृढ़ता से दो कारपोरेशन यह ख्याल कर के कायम कर देना चाहिये कि हम ६ लाख अधिक रुपया खर्च कर के अधिक लाभ कर सकेंगे, लेकिन अगर हम देखें कि हमारे इस ६ लाख रुपया खर्चने और दो कारपोरेशन स्थापित करने की विशेष आवश्यकता नहीं है और हमारा काम एक कारपोरेशन से ठीक चल रहा है और ६ लाख रुपया जो अधिक खर्च होता है, उस को घटा देने से भी हमारा काम ठीक तरह से चल सकेगा और उस रकम को कम करने से कोई त्रुटि नहीं आयेगी, तो उस हालत में शीघ्र ही दो के बजाय एक कारपोरेशन कर देंगे और जैसा उन्होंने ने अभी कहा भी है कि वे कर देंगे ।

दूसरी बात क्लोज नम्बर ४ से ताल्लुक रखती है, जो एयरलाइन की सफलता के बारे में है । इस काम की सफलता के बारे में जो क्लोज ४ है उस में किस प्रकार के आदमी रखे जायेंगे, कौन चेयरमैन होगा, कौन उस के मेम्बर्स होंगे और क्या उन की योग्यता होगी इस के ऊपर बहुत कुछ निर्भर करेगी । मैं अपने भाई श्री नम्बियार साहब से सहमत हूं कि जब तक लेबर सैटिस्फाइड न हो, उस में जो काम करने वाले हैं, वह अच्छी तरह से सन्तुष्ट न हों, तब तक हमारा काम ठीक नहीं चल सकता है, अतएव कारपोरेशन के मेम्बरो को जो संगठन करेंगे, वह ऐसा होना चाहिये जो कि यह देखें कि लेबर का अच्छी तरह से काम चले और जो लोग भी उस में काम करने वाले हैं, सब अच्छी तरह से काम करें । वे यह देखें कि एक का पक्ष न कर के और इस काम को हर तरह ठीक से चलावें और इस के लिये इस में बहुत योग्य आदमियों की आवश्यकता है । इन आदमियों को नियुक्त करते

[श्री झुनझुनवाला]

हुए हमारे मंत्री साहब यह ख्याल न करें कि कौन आदमी है, या लेबर वाले कहते हैं, कि लेबर का प्रतिनिधित्व होना चाहिये और यह भी प्रस्ताव आया था कि इंडस्ट्रियलिस्ट लोगों का भी एक रिप्रेजेंटेटिव होना चाहिये, उन की नियुक्ति करते समय इन सब बातों का ख्याल नहीं करना चाहिये, उन को केवल यह ख्याल करना चाहिये कि हम किस तरह से कम से कम रुपया लगाकर के अधिक से अधिक फायदा उठा सकें, उन का दृष्टिकोण केवल यह होना चाहिये और कुछ नहीं और इस हेतु हमें ऐसे योग्य आदमियों को रखना चाहिये जो हमें अच्छी सर्विस दे सकेंगे। हमारे काम की सफलता उन आदमियों को चुनने पर बहुत कुछ निर्भर करेगी।

एक बात क्लॉज ९ में कही गई है कि निगम व्यावसायिक सिद्धान्तों के अनुसार काम करेगी। इस का मतलब यह समझा है कि वह यह काम इस प्रकार से करेंगे जिस से लोग यह न समझें कि यह चीज केवल घटा देने के लिये है, यह चीज इस लिये नहीं है, खर्च करते समय नफे नुकसान का ख्याल नहीं किया जायगा। "जहां तक सम्भव हो" शब्द इस लिये दिये गये हैं कि कहीं कहीं पर ऐसी आवश्यकता पड़े जहां पर कि हम को उस लाइन के खोलने में फायदा भी न हो परन्तु.....

सभापति महोदय : क्या आप खंडों पर वाद विवाद कर रहे हैं ?

श्री झुनझुनवाला : मैं सामान्य चर्चा कर रहा हूं। मैं कह रहा था कि वह यह है, परन्तु हमारे देश में एक ऐसी बात है। मैं ने देखा है कि इतने बड़े बड़े कामों को चलाते ही नहीं, मैं ने यहां इतने बड़े बड़े कामों को चलते ही नहीं देखा है। छोटे छोटे भी जो पबलिक

काम होते हैं, वहां पर भी यह कह देते हैं कि यह तो एक पबलिक युटिलिटी कंसर्न है, यहां पर तो घाटा होगा ही, यहां पर तो यह चलेगा ही, हम लोगों को ऐसा ख्याल नहीं करना चाहिये। हमें एस्टीमेट कमेटी में कुछ मेम्बरों को एग्जामिन करने का मौका मिला, जहां पर कि एक काम में एक करोड़ रुपया खर्च होता था मैं ने कहा कि यहां पर एक करोड़ रुपया खर्च होता है, उस को आप इस तरीके से घटा सकते हैं। उन्होंने ने कहा कि हमारे श्री झुनझुनवाला को इस की परवाह नहीं करना चाहिये। आखिर चार आने सौ रुपया में पड़ता है तो क्या हुआ। कंजूमर्स के ऊपर वह पड़ेगा, परन्तु वह यह नहीं ख्याल करते हैं कि चार आने जो अधिक खर्च कर रहे हैं यह मिला कर एक करोड़ रुपया हो जाता है और उन को भी इस बात को समझना चाहिये कि यह कम नहीं है और उन को देखना चाहिये कि क्या चार आने के बजाय दो आने और एक आना खर्च करने से काम नहीं चल सकता। इसलिये जो मेम्बर्स लोग हैं और हमारे मिनिस्टर साहब हैं वह सिर्फ यह ख्याल न रखें कि चूंकि यह पबलिक युटिलिटी कंसर्न है, इसलिये यह जो घाटा हो रहा है, वह कोई बात नहीं है और पबलिक युटिलिटी कंसर्न में तो होगा ही और इस तरह से काम चलेगा।

केवल एक बात और कह कर मैं समाप्त करूंगा क्योंकि मेरे पास समय बहुत कम है और वह बात जो मैं कहना चाहता हूं सब से जरूरी है और वह कम्पेन्सेशन की है। उस के सम्बन्ध में जो बातें हमारे डाक्टर मुर्जी ने कही हैं कि हमारे जो आर्डिनरी शेयर होल्डर्स हैं उन को कुछ परसेंटज जरूर मिल जानी चाहिये, क्योंकि आखिर भविष्य में जो भी इंडस्ट्री हम लोग नेशनलाइज करेंगे और जो भी नई इंडस्ट्री इस देश में हम कायम

करेंगे, तो आखिर हमारा रुपया उन आर्डिनरी शेयर होल्डर्स से आयगा, आप इस इंडस्ट्री को आज नेशनलाइज्ड करने जा रहे हैं, इस का राष्ट्रीयकरण कर रहे हैं और यदि उन आर्डिनरी शेयर होल्डर्स को कुछ भी नहीं मिले और मैं देख रहा हूँ कि हमारी समझ में उन को कुछ नहीं मिलेगा, तो नतीजा यह होगा कि अब लोग यह तो समझ ही रहे हैं कि हम सब चीजों का राष्ट्रीयकरण करेंगे, तो नई कम्पनियों के कायम करने में भी दिक्कत पड़ेगी और उन लोगों का गवर्नमेंट के प्रति भी एक अविश्वास सा होगा कि इन लोगों ने जो मैनेजिंग ऐजेंट्स आते हैं, उन लोगों की पाकेट में रुपया डाल दिया परन्तु हम लोगों को एक पैसा भी नहीं मिला।

इस के बारे में बहुत कुछ विचार हो चुका है, बहुत बातें आईं, कानूनी बातें भी पूछी गईं। परन्तु इस प्रकार का कानून कोई नहीं बनाया जा सकता जिस से सब एक तरह से हो। परन्तु मैं ने यह सजेश्चन दिया था और अब भी यही सुझाव देता हूँ कि जितनी भी एयर लाइन वगैरह हैं उन लोगों से ऐग्री-मेंट किया जाय जब उन को मुआवजा दिया जाय। उस में उन से यह कहा जाय कि आर्डिनरी शेयर होल्डर को इतना जरूर दे दो।

श्री दामोदर मेनन (कोजिकोडे) : मैं ने अपने विचार विमति-टिप्पणी में व्यक्त कर दिये हैं। इसीलिये अब मैं फिर उन को दोहराना नहीं चाहता हूँ। फिर भी, दो एक बातें हैं जिन को मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ। योजना आयोग ने अपनी योजना में, एक ही वायु निगम बनाने की सिफारिश की है। परन्तु क्या उस में जो कुछ लिखा हुआ है वही हमारे लिये अन्तिम बात हो जायेगी? हमें तो हर पहलू पर विचार करना होगा। हमें दो निगम बनाने में हिचकना नहीं चाहिये। परन्तु माननीय मंत्री ने जो

दलीलें इस सम्बन्ध में दी हैं वे कुछ ठीक प्रतीत नहीं होतीं। उन्होंने कहा था कि हम इसे प्रयोग के रूप में कर रहे हैं। यदि आप प्रयोग ही कर रहे हैं तो पहले एक ही निगम बना कर प्रयोग क्यों नहीं कर लेते। यदि सफलता न मिले तो आप दो भी बना सकते हैं।

दूसरी बात यह है कि राष्ट्रीयकरण पूरी तरह से किया जाना चाहिये। अनिर्धारित वायु सेवाओं को गैर-सरकारी हाथों में ही नहीं छोड़ दिया जाना चाहिये। यह सिद्धान्त का सवाल है—लाभ और हानि का नहीं।

हम ने यह सुझाव रखा था कि निगम में तीन से पांच सदस्य तक होने चाहियें। परन्तु माननीय मंत्री ने इस बात को स्वीकार नहीं किया। एक दूसरा सुझाव यह था कि निगम के सदस्य पूर्णकालिक होने चाहियें। मेरे विचार में हम राज्य उपक्रम का नया क्षेत्र अपने हाथ में ले रहे हैं इसलिये हमें प्रबन्ध का भी नया तरीका अपनाना चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि सरकारी अधिकारी उस के सदस्य न हों। मैं तो केवल यह चाहता हूँ कि यह सरकारी सदस्य बोर्ड को सलाह आदि दें किन्तु वोट न दें क्योंकि वोट देना से उन के या सरकार के हाथ एक प्रकार से बंध जाते हैं। इसलिये एक छोटा सा बोर्ड होना चाहिये जिस के सदस्य पूर्णकालिक हों और हर बात की ठीक ठीक देखभाल कर सकें। अतएव, मेरा निवेदन है कि माननीय मंत्री इस अवस्था पर भी एक बार पुनः विचार करें तथा पांच सदस्यों का एक छोटा सा निगम बनायें तथा उस के सदस्य पूर्णकालिक कमचारी होने चाहियें जो निगम को अपना पूरा समय दे सकें।

नारियल जटा उद्योग

श्री पुन्नूस (आल्लप्पी) : मैं यहां पर उस महत्वपूर्ण उद्योग के बारे में सदन का

[श्री पुन्नूस]

ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं जिस पर लाखों व्यक्तियों का रोजगार निर्भर करता है। नारियल जटा उद्योग देश के उद्योगों में अपना एक अलग स्थान रखता है। ६ अप्रैल को श्री अच्युतन के एक तारांकित प्रश्न का उत्तर देते हुए माननीय वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री ने बतलाया था कि जून १९५२ से निर्यात में वृद्धि हो रही है तथा इस उद्योग में संकट कालीन स्थिति को दूर करने के लिये सरकार ने कदम उठाये हैं। अतः वे सदन को यह बतलाना चाहते हैं कि अब नारियल जटा उद्योग में स्थिति सुधर गई है। मगर मैं तो यह बतलाना चाहता हूं कि इस उद्योग में किसी प्रकार का सुधार नहीं हुआ। यदि स्थिति अधिक बिगड़ी नहीं है तो उस में कोई सुधार भी नहीं हुआ है; वह पहले जैसी ही चल रही है। मैंने जो आंकड़े जमा किये हैं उन को देखने से पता लगेगा कि जब १९५१-५२ में हम ने बिना तैयार की गई ३८५ टन नारियल की जटायें भेजीं तो हमें ६,४३,७९४ रुपये की आमदनी हुई लेकिन १९५२-५३ में ६९८ टन जटाएं भेजने पर भी हमें केवल ५,८२,८१३ रुपये ही प्राप्त हुए। इसी प्रकार चटाइयों के निर्यात को ले लीजिये। १९५१-५२ में १,९१,६६० हण्ड्रेडवेट निर्यात करने से हमें २ करोड़ १४ लाख रुपये के लगभग मिले जब कि १९५२-५३ में निर्यात मात्रा के थोड़े बड़ जाने पर भी हमें कुल ५८,६४,००० रुपये ही प्राप्त हुए हैं। इस प्रकार पता लगता है कि आमदनी घटती ही गई है। यदि आप ध्यान से देखें तो इस उद्योग में लगभग पांच लाख से भी अधिक व्यक्ति लगे हुए हैं। इस सम्बन्ध में तीन बातें ध्यान देने योग्य हैं। पहली तो यही कि निर्यात की मात्रा में उतनी कमी नहीं हुई है जितनी कि होने वाली आमदनी में। दूसरी बात यह है कि चटाइयों आदि के

मुकाबले बिना तैयार की गई जटाओं का अधिक निर्यात हुआ है। तीसरी यह कि चटाई आदि के मूल्य में बिना तैयार की गई जटाओं के मूल्य से अधिक गिरावट आई है। यही बातें हैं जिन के कारण स्थिति चिन्ताजनक हो उठी है। पहले हम यह समझते थे कि योरुप को बिना तैयार की गई जटाएं जाल आदि बनाने के लिये भेजी जाती हैं। परन्तु हमें पता लगा है कि हालैण्ड में लगभग ९७ फ़ैक्टरियां ऐसी हैं जो इन से वस्तुएं तैयार करती हैं तथा उन में ४००० व्यक्ति काम करते हैं। इस प्रकार यह महत्वपूर्ण उद्योग हमारे हाथ से निकला जा रहा है।

माननीय मंत्री ने बतलाया था कि स्थिति में सुधार करने के बारे में कार्यवाही की गई है। उन्होंने कहा था कि दो सामूहिक परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। वास्तविकता तो यह है कि एक सामूहिक परियोजना दक्षिण त्रायनकोर में है जो जटा उद्योग केन्द्र से लगभग १५० मील दूर है तथा दूसरी त्रिचूर में है जो लगभग ५० या ६० मील दूर है। इस प्रकार इन से कोई लाभ नहीं हो सकता।

असैनिक निर्माण कार्यों के सम्बन्ध में भी कहा गया है। परन्तु उन कार्यों में छः सौ मजदूरों को केवल तीन महीने तक काम मिला था। मगर अब तो वे भी नहीं हैं। कहा जाता है कि राज्य सरकार को दो लाख रुपये केन्द्रीय सरकार ने इस उद्योग की सहायता करने के लिये दिये हैं। परन्तु अभी तक यह सब कागज़ी कार्यवाही ही है।

भावी नारियल जटा उद्योग विधेयक में भी संगठित श्रम को बोर्ड में कोई प्रतिनिधित्व नहीं दिया गया है। मैं तो यह चाहता हूं कि समस्त रेलों पर नारियल की जटाओं से

बनी वस्तुओं को अधिमान दिया जाये ।
सरकारी दफ्तरों में उन्हीं का प्रयोग हो ।

हम चाहते हैं कि नारियल जटा उद्योग न केवल देश में इन वस्तुओं के लिये बाज़ार पैदा करे बल्कि बाहर भी । इंग्लैण्ड, संयुक्त राष्ट्र अमेरिका तथा हालैण्ड को छोड़ कर ऐसा प्रतीत होता है कि इस का प्रचार अन्य देशों में हुआ ही नहीं है ।

जब तक इन बातों पर विचार किया जाये तब तक बेकार व्यक्तियों को सस्ते दामों पर राशन दिया जाये और अगर पुल बनाने तथा आल्लुप्पी होते हुए एरना-कुलम से मवेलिककारा तक रेलवे लाइन बनाने का काम शीघ्र से शीघ्र आरम्भ किया जाये ।

श्री ए० एम० टामस : अप्रैल १९५२ से जनवरी १९५३ तक हम ने ५,७९,९१,५७५ रुपये के मूल्य का सामान निर्यात किया है । क्या माननीय मंत्री पिछले तीन महीनों के आंकड़े बतलाने की स्थिति में हैं । यदि ऐसा हो जाता है तो स्थिति को समझने में सहायता मिलेगी ।

माननीय मंत्री ने स्वयं इस उद्योग का त्रावनकोर-कोचीन में अध्ययन किया है । क्या वह बतला सकते हैं कि उन्होंने कौन कौन से ठोस सुझाव रखे हैं । हालैण्ड तथा स्वीटज़रलैण्ड ने इस उद्योग में काफी प्रगति कर ली है तथा वे हमारे माल से मुकाबला करने लगे हैं । इस का सामना करने के लिये क्या किया गया है ?

जब इस उद्योग में पांच से छः लाख व्यक्ति लगे हुए हैं तो क्या हम नारियल जटा से बनी वस्तुओं के लिये बाज़ार ढूँढने के वास्ते अलग से निरीक्षक नहीं रख सकते हैं । पहले तो मैं यही जानना चाहूँगा कि देश के अन्दर ही इस का प्रचार करने के लिये सरकार ने क्या किया है ?

श्री के० के० बसु (डायमण्ड हार्बर) : मेरा केवल इतना निवेदन है कि जब हालैण्ड में इस उद्योग के सम्बन्ध में आधुनिक फैक्ट-रियां स्थापित हो चुकी हैं तथा हम उन्हें कच्चे माल के रूप में नारियल की जटायें भेजते हैं तो क्या हम इस के निर्यात पर पाबन्दी नहीं लगा सकते हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टो० टी० कृष्णमाचारी) : मुझे प्रसन्नता है कि इस वाद विवाद को उठाने वाले माननीय सदस्य ने सम्पूर्ण प्रश्न पर व्यापारिक दृष्टिकोण से विचार किया है । मैं उन की इस शिकायत पर कोई आपत्ति नहीं कर सकता कि इस क्षेत्र में हम ने जो कार्य किया है उस का कोई सारवान् परिणाम नहीं निकला है । परन्तु इस के साथ-साथ मैं यह भी कहूँगा कि माननीय सदस्य ने आंकड़ों से जो निष्कर्ष निकाला है वह दोषयुक्त है । उन्होंने यह व्यक्त नहीं किया है कि उस काल को छोड़ कर भी जिस में कि निर्यात बहुत हुआ है निर्यात के आंकड़ों में कोई स्पष्ट कमी हुई है । यदि आप १९४७-४८ के आंकड़े लें जो कि ७,४९,००० हन्ड्रेडवेट थे और यदि आप १९५२-५३ के ग्यारह महीने के आंकड़े लें जो कि ८,४५,००० हन्ड्रेडवेट हैं, तो आप देखेंगे कि निर्यात की स्थिति में सुधार ही हुआ है । इसी प्रकार जहां तक तैयार माल के निर्यात का प्रश्न है, १९४७-४८ में आंकड़ा १,९४,००० हन्ड्रेडवेट था और १९४८-४९ में १,६०,००० हन्ड्रेडवेट । १९५२-५३ के ग्यारह मास का आंकड़ा २,१४,००० हन्ड्रेडवेट है । तैयार माल के निर्यात में भी कोई कमी नहीं आई । कोरियाई युद्ध के दौरान में तैयार माल की मांग बहुत बढ़ गई थी और बहुत सी नयी फैक्टरियां स्थापित हो गई थीं । इनमें से कुछ फैक्टरियां मैं ने स्वयं जा कर देखी हैं । वैसे तो कुछ पुरानी फैक्टरियां भी ह, जैसे, दराग इस्मायल, परगु नयी

[श्री टी० टी० कृष्णमाचारी]

फैक्टरियां कोरियाई युद्ध से उत्पन्न अधिक मांग के कारण ही चालू हुई थीं और यह स्वाभाविक ही है कि मांग समाप्त हो जाने पर उतनी मात्रा के निर्यात की सम्भावना भी समाप्त हो गई ।

दूसरा प्रश्न यह उठाया गया कि सरकार आय में इस कमी के बारे में क्या कर रही है । मैं समझता हूं कि इस मामले में सरकार कुछ नहीं कर सकती । जब मांग बढ़ जाती है तो स्वभावतः कीमत भी बढ़ ही जाती आखिर अधिक मांग वाला समय सदैव तो कायम रह नहीं सकता । यह तो कभी कभी ही आता है । अतएव इस से हमारी आय में फर्क आ जाता है । परन्तु यह कमी केवल इसी चीज के सम्बन्ध में नहीं आई है ; हम जिन वस्तुओं का भी निर्यात करते हैं उन सब के सम्बन्ध में ऐसा ही हुआ है । पटसन को ही लीजिये । हमें इस पर ९० करोड़ रुपये तो निर्यात शुल्क के रूप में ही मिल रहे थे जिस में अब काफी कमी आ गई है । मेरे पास कुछ आंकड़े हैं जिन से पता चलता है कि चटाइयों आदि का निर्यात सन् १९५० में सब से अधिक हुआ था । १९५१ में यह २,७९,००० हन्ड्रैडवेट था, १९५२ में २,२३,००० हन्ड्रैडवेट तथा १९५३ के पहले तीन मास में ७८,००० हन्ड्रैडवेट । परन्तु जहां तक कीमत में कमी आने का प्रश्न है, कीमत को कृत्रिम रूप से बढ़ा हुआ नहीं रखा जा सकता है । ऐसा तो केवल आर्थिक सहायता दे कर ही किया जा सकता है । जिस के लिये हमारे पास साधन नहीं हैं ।

श्री टामस इस सम्बन्ध में जानकारी प्राप्त करना चाहते थे कि कितना माल बाहर भेजा गया ग्यारह महीने में ८,४५,००० हन्ड्रैडवेट जटा की रस्सियां, २,१४,००० हन्ड्रैडवेट चटाइयां आदि तथा ५७,००० हन्ड्रैडवेट अन्य चीजें भेजी गईं ।

श्री ए० एम० टामस : कितने मूल्य की ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : ४,०१, ८३,००० रुपये की जटा की रस्सियां, १,७४,५५,००० रुपये की चटाइयां आदि तथा ५१,१३,००० रुपये की अन्य चीजें ।

जहां तक इस चीज का सम्बन्ध है कि हम इस बारे में क्या कर रहे हैं, मुझे यह कहना है कि हम ने लगभग सभी देशों से रिपोर्ट मांगी है —लंका, न्यूजीलैण्ड, पाकिस्तान, इराक, अफगानिस्तान, संयुक्त राजतंत्र, स्वीडन, फ़िनलैण्ड, डेनमार्क, अदन, फिलिपीन्स, थाइलैण्ड, फ्रांस, इटली, यूनान, संयुक्त राज्य अमरीका, मिस्र, यूगोस्लेविया, जार्डन राजतंत्र, मलाया, कनाडा, ईरान, जर्मनी, नीदरलैंड्स, इण्डोनेशिया और जापान से ।

श्री पुन्नूस : क्या यह सच है कि दराग इस्मायल द्वारा, जिस की ओर आपने निर्देश किया, अब हौलैण्ड में फैक्टरियां खोली जा रही हैं और क्या यह भी सच है कि उस उद्योग में अंग्रेजों का बहुत जोर है और वे हमारे उद्योग को छीन लेने की फ़िक्र में हैं ?

श्री टी० टी० कृष्णमाचारी : हो सकता है यह सच हो ; परन्तु मुझे अब तक इस सम्बन्ध में कोई जानकारी नहीं है । मेरा कहना तो यह है कि हम विदेशों से सम्पर्क बनाये हुए हैं और हमें हर जगह यही पता चलता है कि वहां बहुत मात्रा में माल इकट्ठा हो जाने के कारण निकासी कम हो गई है । अन्य देशों में हालत बदल गई है । संयुक्त राजतंत्र में ही निर्वाह-व्यय केवल एक वर्ष में ही लगभग ४० पाइन्ट बढ़ गया है । माननीय सदस्यगण जानते ही हैं कि जब किसी सामान्य व्यक्ति का निर्वाह-व्यय बढ़ जाता है तो वह कुछ चीजों का खरीदना बन्द कर देता है । जटा का सामान ऐसी ही चीजों में से एक

है। परिणामतः वहां इन वस्तुओं का भारी स्टाक जमा हो गया। आस्ट्रेलिया में भी बहुत सा माल इकट्ठा है। फिनलैण्ड में इस के लिये बाजार तो है, परन्तु वहां की मुद्रा सम्बन्धी स्थिति इतनी खराब है कि वहां हमारा माल नहीं बिक सकता। इस प्रकार आप देखेंगे कि कुछ परिस्थितियां ही ऐसी हो गईं जिनके ऊपर हमारा कोई बश नहीं है। फिर भी हम इन सब देशों से सम्पर्क कायम रखने का प्रयत्न कर रहे हैं और जो कुछ हो सकता है कर रहे हैं।

हौलैण्ड को ही लीजिये। मैं मानता हूं कि हौलैण्ड जटा की रस्सियों का आयात कर रहा है और उस से सामान तैयार कर रहा है। बैल्जियम में हमारे लिये बाजार तो है परन्तु वहां हम पैर नहीं जमा सकते। आखिर, इस सारी समस्या का हल क्या है? क्या मेरे माननीय मित्र मुझ से यह कहलवाना चाहते हैं कि मैं वहां बिस्कुट भी निर्यात नहीं करूंगा? इसका अर्थ तो यह होगा कि नारियल की जटा के स्थान पर अन्य चीजों का प्रयोग होने लगेगा और हम हौलैण्ड के साथ उस व्यापार से भी हाथ धो बैठेंगे जिस पर कोई पांच लाख व्यक्ति निर्भर हैं। आप किसी दूसरे देश को कच्चा माल मंगवाने और उस से चीजें तैयार करने से नहीं रोक सकते। मैं हौलैण्ड से यह नहीं कह सकता कि वह माल तैयार न करे। क्या मैं यह मामला संयुक्त राष्ट्र संघ में उठा सकता हूं और कह सकता हूं कि वे लोग मेरे व्यापार में बाधा डाल रहे हैं? हां, यदि कुछ दिन बाद हमारे तैयार माल के लिये कोई बाजार कायम हो सके, तो इन लोगों को अपने आप ही जटा की रस्सियां कम मात्रा में मिलने लगेंगी। परन्तु यदि मैं माननीय सदस्य द्वारा सुझाये गये तरीके को अपनाऊं तो इस से नारियल जटा क्षेत्र में और भी अधिक

संकट आ जायेगा। इसलिये मैं समझता हूं कि यह तरीका नहीं अपनाया जा सकता।

दूसरा प्रश्न उन्होंने यह पूछा कि इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या किया है। मैं स्वयं त्रावनकोर-कोचीन गया था। मुझे प्रधान मंत्री ने विशेष रूप से इस बात के लिये नियुक्त किया था कि मैं वहां जा कर वहां के आर्थिक मामलों की जांच-पड़ताल करूं। सरकार के रूप में हम यह समझते हैं कि यह वह क्षेत्र है जहां शिक्षित जनता का अनुपात शेष भारत की अपेक्षा अधिक है और यह कि यह क्षेत्र इस दृष्टि से संसार के अन्य उन्नत देशों से मुकाबला कर सकता है। बढ़ती हुई बेकारी को दूर करने के लिये कुछ न कुछ तो किया ही जाना चाहिये। परन्तु हर चीज में समय लगता है। हम राज्य सरकार के द्वारा ही कोई काम कर सकते हैं। इसीलिये मैं ने श्री गोविन्द मैनन से एक सम्मेलन बुलाने के लिये कहा था। उन्होंने किसे बुलाया और किसे नहीं बुलाया, यह तो मैं नहीं जानता। मेरा काम यह नहीं है कि मैं यह देखूं कि राज्य की सरकार ने कार्य किस प्रकार सम्पन्न किया। उस सीमा तक यह एक स्वायत्तशासी राज्य है। उस सम्मेलन में कुछ विनिश्चय किये गये थे। हम ने राज्य को कुछ धन भी दिया है। मैं यह नहीं समझता कि यदि फैक्टरी नहीं खुलेगी तो जो २८,००० व्यक्ति वहां सेवायुक्त थे उन्हें फिर काम से नहीं लगाया जा सकेगा। मैं मानता हूं कि १५,००० व्यक्ति जो पहले वहां काम कर रहे थे अब बेकार हैं। इसका निष्कर्ष यह निकला कि मैं उन से निर्माण करने के लिये कहूं और तैयार माल के लिये बाजार ढूंढूं। परन्तु इस सब काम में समय लगता है। इसीलिये तो हम ने नारियल जटा उद्योग विधेयक प्रस्तुत किया। माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिये वे तभी कार्यान्वित

[श्री टी० टी० कृष्णमाचारी]

हो सकते हैं जब कि कोई संगठन बन जाये । श्री टामस यह चाहते थे कि हम इस प्रयोजन के लिये कुछ विशेष लोगों को देश-देश में भेजें । इस सिलसिले में उन्होंने पूर्वी यूरोप के देशों का भी उल्लेख किया । मैं नहीं कह सकता कि उन देशों में लोगों का रहन-सहन का स्तर ऐसा है या नहीं कि वे इन चीजों को खरीद सकें । यह एक ऐसा विषय है जिस की जांच की जानी है । जहां तक हमारे उद्देश्यों का सम्बन्ध है, हम उन से पूर्णतः सहमत हैं । परन्तु चीज वास्तव में यह है कि यह समस्या अत्यधिक कठिन है । हमारी अर्थव्यवस्था ऐसी अर्थव्यवस्था है जो मुख्यतः दूसरों की मांगों पर आश्रित है । ऐसी अर्थव्यवस्था के अन्तर्गत नियंत्रण अपूर्ण ही रहता है ।

रेलवे बोर्ड ने पहले अपनी इस वर्ष की योजना में ऐरणाकुलम-क्विलौन लाइन को शामिल नहीं किया था । परन्तु बाद में प्रधान मंत्री ने उस से इस लाइन को भी शामिल करने के लिये कहा । हो सकता है कि यह लाइन नारियल जटा क्षेत्र से कुछ भागे तक जाये । जब तक श्रमिक एक जगह से दूसरी जगह नहीं जायेंगे और इस क्षेत्र में ग्न्य किये जाने वाले एक करोड़ रुपये का लाभ नहीं उठावेंगे, तब तक मैं इस विषय में कुछ नहीं कर सकूंगा । मैं तो उन्हें लाभ उठाने का रास्ता ही बतला सकता हूँ ; लाभ उठाने का काम उन का है । स्थिति यह है कि हम इन अभागों लोगों की सच्चे दिल से सहायता करना चाहते हैं । मैं अपने माननीय मित्र को यकीन दिला सकता हूँ कि मैं इस समस्या की उपेक्षा नहीं करूंगा । मुझे प्रसन्नता है कि उन्होंने ने इस मामले को उठा कर उस पर सरकार और जनता का ध्यान आकृष्ट किया है । उन्होंने जो कुछ किया है मैं उस का

फायदा अवश्य उठाऊंगा और इस सम्बन्ध में आगे कार्यवाही करूंगा ।

सदन का कार्य

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : श्रीमान्, मुझे एक व्यक्तिगत निवेदन करना है । मैं चाहता हूँ कि चाय विधेयक पर विचार करने के लिये शक्रवार को तीसरे पहर समय निकाला जाये । वर्तमान सत्र अब समाप्त होने ही वाला है । अगले सप्ताह तो सम्पदा शुल्क विधेयक पर विचार किया जायेगा । यदि सदन उस दिन तीसरे पहर समय नहीं निकालेगा तो यह विधेयक पारित नहीं हो सकेगा ।

श्री पुन्नूस (आल्लप्पी) : हम चाहते हैं कि इस पर सामान्य प्रकार से ही विचार किया जाये ।

उपाध्यक्ष महोदय : यह सम्भव नहीं है क्योंकि बाकी के सब दिन रुके हुए हैं । चाय विधेयक भी जरूरी है और अभी तो उसे दूसरे सदन में भी जाना है । अतएव माननीय सदस्यों को असुविधा होने पर भी शुकवार को शाम को ४ बजे आना ही चाहिये । यदि माननीय सदस्य इस सुझाव को नहीं स्वीकार करेंगे तो हमें सत्र की अवधि बढ़ानी पड़ जायगी । मेरा ख्याल है कि कोई भी माननीय सदस्य यह नहीं चाहते होंगे कि सत्र १५ तारीख से आगे तक बढ़े । हां, यदि वे ४ बजे नहीं आ सकते तो पांच बजे से आठ बजे तक बैठ सकते हैं ।

श्री एच० एन० मुर्जी (कलकत्ता उत्तर-पूर्व) : बात यह है कि चाय विधेयक पर अभी ठीक तरह से चर्चा नहीं हुई है । इस के लिये तीन दिन चाहियें ।

उपाध्यक्ष महोदय : इस विधेयक के लिये दो दिन रखे गये हैं, जिसका अर्थ यह हुआ कि प्रश्न के घंटे को निकाल कर इसे आठ घंटे दिये जा सकते हैं। मैं इस बात का ध्यान रखूंगा कि इस समय में और कमी न हो। मैं इस बात पर तैयार हूँ कि चार घंटे सामान्य विचार के लिये, चार घंटे खंडवार विचार के लिये और आधा घंटा अन्त में तीसरे वाचन के दौरान में माननीय सदस्यों

को वाद विवाद समाप्त करने के लिये दिये जाने के लिये रखे जायें। इस समय में विभिन्न वर्ग अपने अपने प्रवक्ता चुन लें और आपस में समय बांट लें। मैं उन की इस प्रकार सहायता करने को तैयार हूँ।

इसके पश्चात्, सदन की बैठक बृहस्पति-वार, ७ मई, १९५३ के सवा आठ बजे तक के लिये स्थगित हो गई।