

अंक २

संख्या १४



सत्यमेव जयते

सोमवार

२० अप्रैल, १९५३

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)

—:०:—

भाग १—प्रश्न और उत्तर

विषय-सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[पृष्ठ भाग ३२३७—३२८२]

[पृष्ठ भाग ३२८२—३३०२]

(मूल्य ४ आने)

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

३२३७

३२३८

लोक सभा

सोमवार, २० अप्रैल, १९५३

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

हुगली नावापरेषण पथ योजना

*१४४६. श्री एम० एल० द्विवेदी: क्या यातायात मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे:

(क) हुगली नावापरेषण पथ योजना के माडेल के बारे में पूना सिंचाई और नावापरेषण गवेषणा केन्द्र में जो संपरीक्षाएं हो रही थीं उन में कितनी प्रगति हुई है;

(ख) केन्द्र की खोजों के पश्चात् क्या कलकत्ते के पास कोई कार्य आरम्भ किया गया है; और

(ग) नावापरेषण योजना का अनुमानित व्यय कितना है और किस तारीख तक उस में सुरक्षा पूर्वक यातायात हो सकेगा?

रेल तथा यातायात उप मंत्री (श्री अलगेशन): (क) और (ख). हुगली नदी के दो माडलों की परीक्षा सफलतापूर्वक कर ली गई है तथा नदी के संक्रेल-मुनीखली नामक मोड़ों में नदी का निमंत्रण करने के उपायों के विषय में निश्चय कर लिया गया है। नदी के अन्य मोड़ों में नियंत्रण करने के लिए माडेल पर संपरीक्षाएं की जा रही हैं। नियंत्रण कर्म

के नक्शे आदि बनाए जाये रहे हैं। कमिश्नरों ने इन कर्मों के लिए अपनी पंचवर्षीय विकास योजना में ५० लाख रुपए पृथग् रक्षित कर लिए हैं।

(ग) इस प्रक्रम में इस का ठीक ठीक अनुमान लगाना बड़ा कठिन है कि डायमंड बन्दरगाह और कलकत्ते के बीच हुगली नदी को नौतरण के अधिक योग्य बनाने में कितना रुपया लगेगा तथा वह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा। नदी में वर्ष भर सुरक्षा पूर्वक नावापरेषण किया जा सकता है परन्तु ऋतु परिवर्तन के अनुसार समय समय पर उसे रोकना पड़ता है। नियंत्रण कर्मों के पूरा होने पर इस प्रकार रोकना अल्पतम हो जाएगा।

श्री एम० एल० द्विवेदी: क्या मैं यह जान सकता हूं कि क्या यह मालूम कर लिया गया है कि यदि योजना के अनुसार कार्य किया जाए तो वह सफल होगा?

श्री अलगेशन: ये संपरीक्षाएं पूना गवेषणा स्टेशन में की गई हैं तथा आशा है कि वे पूरी तरह से सफल होंगी।

श्री एम० एल० द्विवेदी: संपरीक्षाएं कब तक पूरी हो जाएंगी?

श्री अलगेशन: काम जारी है। जहां तक नदी के एक मोड़ का सम्बन्ध है उसका काम प्रायः पूरा होने वाला है। जब वे पूरे हो जायेंगे, तब काम आरम्भ किया जाएगा।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मैं जान सकता हूँ कि माडेल बनाने और पूना में संपरीक्षाएं करने में कितना रुपया खर्च हुआ है ?

श्री अलगेशन : इस के लिए मुझे पूर्व-सूचना चाहिए ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह तथ्य है कि नियुक्त की गई प्रावैधिक समिति ने सिपारिश की है कि हुगली नदी को नौतरण-योग्य बनाने का उपाय केवल गंगा बांध योजना है ?

श्री अलगेशन : जी हां श्रीमान् उन्होंने गंगा बांध योजना की चर्चा अपने प्रतिवेदन में की है । वह विचाराधीन है ।

श्री एस० सी० सामन्त : श्रीमान् क्या मैं जान सकता हूँ कि माननीय उपमंत्री जी ने स्वयं ये स्थान देखे हैं ? यदि हां तो उस के विषय में उन के क्या विचार हैं ।

श्री अलगेशन : जी हां, मैं ने देखे हैं । मैं उस पर अपने विचार नहीं दे सकता ।

पर्यटक-कार्यालय

*१४४८. **डा० राम सुभग सिंह :** (क) क्या यातायात मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५१-५२ और १९५२-५३ में विभिन्न प्रादेशिक पर्यटक कार्यालयों ने कितनी जांचें कीं ?

(ख) पर्यटकों के आकर्षणीय स्थानों से सम्बन्धित सड़कों को सुधारने के लिए क्या इस साल सरकार आर्थिक सहायता देगी ?

(ग) यदि हां, तो लगभग कितनी आर्थिक सहायता दी जाएगी ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) अपेक्षित आवश्यक सूचना सदन-पटल पर रखी जाती है । [दखिए परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ५३]

(ख) और (ग). जी हां । मद्रास से लेकर महीबलीपुरम की समुद्रतटीय सड़क के विषय में विनिश्चय किया जा चुका है । अनुमान है कि इस पर २०६३ लाख रुपए खर्च होंगे जिस में से केन्द्रीय सरकार वास्तविक व्यय का आधा हिस्सा देगी परन्तु अधिकतम राशि १.५ लाख से अधिक न होगी । पर्यटकों के आकर्षण के अन्य स्थानों को जोड़ने वाली सड़कों को सुधारने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है । प्रत्येक को केन्द्रीय सरकार कितनी वित्तीय सहायता देगी वह प्रत्येक की स्थिति पर निर्भर रहेगा ।

डा० राम सुभग सिंह : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूँ कि मद्रास राज्य को छोड़ क्या अन्य राज्यों ने भी ऐसी सड़कों के लिए आर्थिक सहायता की प्रार्थना की है ?

श्री शाहनवाज खां : बहुत से राज्यों ने प्रार्थना की है । विवरण पटल पर रखे गए पत्रों में दिया है ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि चालू वित्तीय वर्ष में सरकार किसी राज्य को आर्थिक सहायता देने का विचार रखती है ?

श्री शाहनवाज खां : सरकार उस पर विचार कर रही है । अभी तक कोई अन्तिम निश्चय नहीं हुआ है ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि आकर्षणीय स्थानों की मरम्मत कराने तथा विश्राम गृह बनाने के लिए कुछ राशि पृथग् रक्षित की गई है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : विश्रामगृह बनाने का विषय तत्संबद्ध राज्य सरकारों का है । हम यह विचार कर रहे हैं कि क्या हम इस विषय में किसी प्रकार की सहायता दे सकते हैं अथवा नहीं ।

श्री कमल सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि सड़कों के यातायात का नियंत्रण करने का उन का कोई विचार है ?

श्री शाहनवाज खां : यह पुलिस का विषय है, रेलवे तथा यातायात मंत्रालय का नहीं ।

पटसन और कपास का उत्पादन

*१४४९. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि १९५१-५२ की तुलना में १९५२-५३ में जूट और कपास के उत्पादन में वृद्धि हुई है ? यदि हां तो कितनी वृद्धि हुई है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : जी । जूट की लगभग १७ हजार गांठें उत्पन्न की गई हैं । कपास की उपज के १९५२-५३ के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं ।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि हमें जितने कपास और जूट की जरूरत होती है उस का कितना प्रतिशत अंश देश में ही उत्पन्न किया जाता है । पाकिस्तान के साथ जो समझौता हुआ है उस का क्या हमारे जट उत्पादन पर असर पड़ेगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : हमारी समझ में कोई असर नहीं पड़ेगा । हमारी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इन वस्तुओं का अधिकांश भाग देश में ही उत्पन्न होता है । माननीय सदस्य को मालूम होगा कि कमी को पूरा करने के लिए ही पाकिस्तान से समझौता किया गया है ।

श्री टी० एस० ए० चेट्टियार : श्रीमान् क्या मैं यह जान सकता हूँ कि लम्बे रेशे वाला कपास हमें आवश्यक मात्रा में मिल जाता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी नहीं । लम्बे रेशे वाले कपास की कमी है । हम इस की अधिक राशि उत्पन्न करने का प्रयत्न

कर रहे हैं । एक मत के अनुसार उस किस्म के कपास का उत्पादन करना हमारे लिए अच्छा है जिसे हम उत्पन्न कर सकते हैं । उस का उत्पादन करना अच्छा नहीं जिस के उत्पादन करने में हमें कठिनाई हो ।

श्री टी० एन० सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि १९५१-५२ की अपेक्षा १९५२-५३ में कितनी अधिक एकड़ अधिक भूमि में जूट और कपास की खेती की गई ?

डा० पी० एस० देशमुख : जूट की खेती का क्षेत्रफल ०.६ प्रतिशत कम हुआ है, फिर भी उस का उत्पादन बढ़ गया है ।

श्री टी० एन० सिंह : और कपास ?

डा० पी० एस० देशमुख : कपास उत्पन्न करने वाली भूमि का क्षेत्रफल तथा उत्पादन दोनों घट गए हैं ।

सेठ गोविन्द दास : क्या माननीय मंत्री जी को यह बात मालूम है कि मध्य प्रदेश के बस्तर जिले में जूट उत्पन्न हो सकता है, ऐसा मध्य प्रदेश की सरकार ने पता लगाया है और क्या इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार कुछ कर रही है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी नहीं इस बारे में तो स्टेट गवर्नमेंट का कर्तव्य होगा कि वह जो कुछ इस बारे में कर सकें करें, हमें तो इस के बारे में कोई इत्तिला नहीं है ।

श्री वी० पी० नायर : १९५२-५३ में जूट और कपास की प्रति एकड़ उपज कितनी है ? १९४७-४८ की तुलना में इन आंकड़ों की स्थिति क्या है ? उत्पादन घट रहा है अथवा बढ़ रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस के लिए मुझे पूर्व सूचना चाहिए ।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या सरकार को पता है कि १९५३-५४ में जूट की कितनी उपज होगी ? वह अधिक होगी या कम ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं ने अभिनवतम आंकड़े दिए हैं। १९५३-५४ के आंकड़े मेरे पास नहीं हैं।

भारतीय क्षेत्रों पर पाकिस्तान के विमानों की उड़ान

*१४५०. श्री एस० सी० सामन्त : क्या संचरण मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) काबुल की विमान सेवा के प्रश्न पर पाकिस्तान के साथ हाल ही में जो समझौता हुआ है उसके अनुसार क्या पाकिस्तान के हवाई जहाजों को भारत के क्षेत्र पर उड़ने की इजाजत दी गई है; और

(ख) इस प्रश्न पर स्थायी समझौता न हो सकने के क्या कारण हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) स्पष्ट है कि माननीय सदस्य उस बातचीत के बारे में कह रहे हैं जो भारत और पाकिस्तान के बीच, पाकिस्तान के क्षेत्र पर से अनुसूचित सेवाओं पर काबुल जाने वाले हवाई जहाजों के मार्ग पर हुई थी। जून १९४८ में इन दो देशों के बीच हुए द्विपार्श्वीय विमान परिवहन समझौते के अनुसार तथा विमान सेवा मार्ग समझौते के अनुसार पाकिस्तान पहिले से ही भारत पर से हवाई जहाज उड़ाता है।

(ख) इसका स्पष्टीकरण करने के लिए बातचीत हुई थी कि पाकिस्तान पर से सीधे मार्ग पर विमान उड़ाने का अधिकार भारत को है अथवा नहीं। बहुत कुछ अंशों में यह अभिप्राय पूरा हो गया है। जिस द्विपार्श्वीय समझौते के अनुसार पाकिस्तान भारत पर विमान उड़ाता है वह समझौता स्थायी है।

श्री एस० सी० सामन्त : श्रीमान् क्या मैं जान सकता हूँ कि जब से समझौता हुआ है तब से क्या भारत सरकार को कोई अड़चन हुई है ?

श्री राज बहादुर : बात यह है कि अपनी कुछ कठिनाइयों के कारण हम इस मार्ग

पर अभी विमान उड़ाना आरम्भ नहीं कर सके हैं। अतएव यह प्रश्न अभी नहीं उठाया जा सकता।

श्री एस० सी० सामन्त : श्रीमान् क्या मैं जान सकता हूँ कि समझौता होने के पहिले पाकिस्तान सरकार ने क्या बाधाएं दी थीं ?

श्री राज बहादुर : उन्होंने कहा था कि अपने देश की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय प्रसंविदा के अनुसार उन्होंने कुछ क्षेत्रों को निषिद्ध क्षेत्र घोषित कर दिया है तथा वे इजाजत नहीं देना चाहते। परन्तु भारत सरकार के अनुसार उत्तर पश्चिम के सारे क्षेत्र को निषिद्ध घोषित करना उक्त प्रसंविदा की शर्तों के अनुसार उचित नहीं है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या दिल्ली से काबुल के रास्ते को अब भी पेशावर हो कर ले जाने का विचार है, और पाकिस्तान सरकार इस पर सहमत नहीं ?

श्री राज बहादुर : हम ने जो समझौता स्वीकार किया है वह इम्तहानन स्वीकार किया है और हमें आशा है कि पेशावर हो कर दिल्ली से काबुल का जो सीधा रास्ता है उस को पाकिस्तान सरकार कुछ काल में ही स्वीकार कर लेगी।

सहकारी साख समिति संस्थायें

*१४५१. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि विभिन्न रेलों की सहकारी साख समितियों को रेलवे सहायता देती है ? यदि हां, तो किस प्रकार की सहायता देती है;

(ख) क्या यह तथ्य है कि कुछ सहकारी साख समितियों ने मंत्री जी के पास अभ्यावेदन किया था कि सरकार उन्हें और सुविधाएं दे। यदि हां तो उन की मांग क्या है और उस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या यह तथ्य है कि कर्मचारियों को उधार देने और उन से वसूली करने में हिसाब-किताब रखने की जो सहायता रेलवे करती है उस के लिए वह इन संस्थाओं से पैसा लेती है? यदि हां तो क्या इसे रोकने के लिए प्रार्थना की गई है, और

(घ) क्या दक्षिण भारत रेलवे सहकारी साख समिति के संचालकों ने अगस्त १९५२ में मंत्री जी से भेंट की थी? यदि हां तो उन्होंने क्या प्रार्थना की थी और उन्होंने जो आश्वासन दिए थे उन्हें किस हद तक पूरा किया जा चुका है?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) जी। निम्न रूप में सहकारी साख समितियों को सहायता दी जाती है—

(१) निःशुल्क रेलवे पास।

(२) अपनी समितियों की मासिक, वार्षिक और असामान्य बैठकों में जाने के लिए संचालकों को विशेष आकस्मिक अवकाश दिया जाता है।

(ख) और (घ). जी। दक्षिण भारत सहकारी साख समिति लि० त्रिचनापल्ली ने माननीय सदस्य नम्बियार के द्वारा जुलाई १९५२ में लिखित अभ्यावेदन किया था। उस समिति के संचालकों का एक शिष्टमंडल श्री नम्बियार के नेतृत्व में ५ अगस्त १९५२ को रेल मंत्री से मिला था तथा उस ने वे बातें उठाई थीं जो अभ्यावेदन में थीं। जो मांग की गई थी तथा रेलवे बोर्ड ने उस का जो उत्तर दिया था उस के विषय में माननीय सदस्य को मालूम ही है।

(ग) जी हां।

श्री नम्बियार: क्या मैं यह जान सकता हूं कि क्या सरकार सहकारी साख समितियों को किराए लिए बिना घर देने के प्रश्न पर विचार कर रही है?

श्री अलगेशन: स्मार पत्र में जो बातें उठाई गई थीं उन का क्रम से उत्तर दिया जा चुका है और माननीय सदस्य को एक पत्र भेजा जा चुका है।

श्री नम्बियार: मैं जानना चाहता हूं कि क्या कोई और कार्यवाही की जा रही है?

श्री अलगेशन: जो कार्यवाही की जा रही है उस की सूचना माननीय सदस्य को भेज दी गई है। मेरी समझ में उसे दुहराना ठीक नहीं है।

श्री पुन्नूस: श्रीमान् एक औचित्य प्रश्न है। जो पत्रव्यवहार माननीय मंत्री और माननीय सदस्य में हुआ है उसे जानने का अधिकार क्या हमें नहीं है?

अध्यक्ष महोदय: मेरी समझ में बात इतनी छोटी सी लगती है कि संसद् के सारे कार्य को देखते हुए उस की चर्चा करना उचित नहीं है।

श्री राघवय्या: इस का सम्बन्ध सारे देश से है।

अध्यक्ष महोदय: वे इन समितियों की सामान्य रूप से चर्चा नहीं कर रहे थे।

श्री नम्बियार: मैं ने रेल की इन सामान्य समितियों के बारे में बात पूछी है। मैं ने यह पूछा है कि क्या उन से किराए लिए बिना उन्हें घर दिए जाएंगे। इस का उत्तर दिया जा चुका है परन्तु वह संतोषजनक नहीं है। इसी कारण मैं अब यह प्रश्न पूछ रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय: यदि माननीय मंत्री जी चाहें तो उत्तर फिर से पढ़ दें क्योंकि माननीय सदस्य अभी भी सन्तुष्ट नहीं हुए हैं।

श्री अलगेशन: मैं उत्तर पढ़ दूंगा।

अध्यक्ष महोदय: क्या वह बहुत लम्बा है?

श्री अलगेशन: थोड़ी सी पंक्तियां हैं :

“रेलवे कर्मचारी सहकारी उपभोक्ता समितियों को नाममात्र किराए पर मकान देने की जो सुविधा दी जाती है वह सहकारी साख समितियों को नहीं दी जा सकती। उन से इंजीनियरिंग संहिता के नियम संख्या १९६० के अनुसार किराया लिया जाएगा।”

यह उत्तर माननीय सदस्य को दिया जा चुका है।

**गोल्डन राक्स कर्मशाला के श्रमिक
(रात पाली भत्ता)**

ण१४५२. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह तथ्य है कि गोल्डन राक की कर्मशाला में श्रमिकों को रात पाली भत्ता देना बन्द कर दिया गया है? यदि हां तो किस तारीख से बन्द कर दिया गया है;

(ख) क्या यह तथ्य है कि उस रेलवे में पेरमबूर कर्मशाला के मजूरों को ऐसा भत्ता दिया जा रहा है; और

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन किया गया था। यदि हां तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां। गोल्डन राक कर्मशाला के दक्ष श्रमिकों को यह भत्ता दिया जाना १-९-१९५१ से बन्द कर दिया गया है।

(ख) जी हां।

(ग) जो हां। गोल्डन राक के जिन श्रमिकों को यह भत्ता मिलता था उन्हें फिर से भत्ता दिया जाने लगा है।

श्री नम्बियार : क्या मैं जान सकता हूँ कि ३ और ४ वर्ग के श्रमिकों को भी यह भत्ता फिर से दिया जाने लगा है ?

श्री अलगेशन : जिन को पहले यह भत्ता मिलता था उन्हें अब भी मिलता है।

फोरबसगंज-बीरपुर तार लाइन

*१४५३. श्री एल० एन० मिश्र : (क) क्या संचरण मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि बिहार में नरपतगंज और बलवाबाजार से होती हुई फोरबसगंज से लेकर बीरपुर तक तार की लाइन बनाने का विचार है ?

(ख) यदि हां तो वह लाइन कब तक बन जाएगी ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी।

(ख). प्रत्याभूति की शर्तें बिहार सरकार को भेजी गई हैं। उन के स्वीकार किए जाने पर काम आरम्भ किया जाएगा।

वैयक्तिक रेलवे लाइने

*१४५४. श्री एल० एन० मिश्र : (क) क्या रेलवे मंत्री उन वैयक्तिक रेलवे कंपनियों के नाम बताने की कृपा करेंगे जो विभिन्न राज्यों में रेलें चलाती हैं ?

(ख) वे कितने मील लम्बी हैं और सरकार को उन से कितना राजस्व मिलता है ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). मैं एक विवरण सदन-पटल पर रखता हूँ जिस में अपक्षित सूचना दी गई है। [देखिये परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ५४]

श्री एल० एन० मिश्र : विवरण से ऐसा प्रतीत होता है कि सरकार को वैयक्तिक रेलवे कंपनियों के लाभ में से कुछ भी हिस्सा नहीं मिलता है। क्या मैं इस का कारण जान सकता हूँ ?

श्री शाहनवाज खां : वह विवरण लंबा है। सारी सूचना सदन के पटल पर रख दी गई है और जो कुछ सूचना उस में दी गई है वह ठीक है।

श्री एल० एन० मिश्र : उस के विषय में कुछ सूचना नहीं है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि बिहार को वैयक्तिक रेलों को जो लाभ होता है उस में से सरकार को कुछ हिस्सा क्यों नहीं मिलता ?

श्री शाहनवाज खां : भारत में सब मिलाकर २१ वैयक्तिक रेलें हैं। इन में से १० में तो सरकार का कुछ वित्तीय स्वार्थ है। दूसरी रेलों में नहीं है।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस वर्ष कुछ वैयक्तिक रेलों को ले लेने का क्या सरकार विचार कर रही है ?

श्री शाहनवाज खां : सरकार ने वैयक्तिक कम्पनियों से जो ठेके किए हैं उन की शर्तों पर यह सब निर्भर है।

डा० राम सुभग सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि भारत सरकार ने क्या बिहार सरकार से वैयक्तिक रेलों को ले लेने के विषय में बात की है ? आयव्ययक भाषण में मंत्री जी ने इस का वचन दिया था।

रेल तथा यातायात मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : इस विषय पर रेलवे बोर्ड के सभापति और बिहार सरकार में अभी चर्चा हो रही है। इस सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड के मंत्री बहुत ही शीघ्र पटना जाएंगे।

रायगदा रेलवे बस्ती

*१४५५. श्री संगण्णा : क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) रायगदा रेलवे बस्ती (पूर्वीय क्षेत्र) को पानी पहुंचाने की योजना के लिए क्या आवश्यक मशीन प्राप्त हो गई है ;

(ख) यदि (क) का उत्तर "नहीं" है तो उस मशीन के कब तक आ जाने की आशा है ; और

(ग) उसे जल्दी मंगाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) कुछ महीनों के भीतर।

(ग) जल्दी भेज देने के लिए लिखा गया है।

श्री संगण्णा : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार अतिरिक्त पानी रायगदा नगर को देने के लिए तैयार है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगोशन) : रेलवे बस्ती की आवश्यकता पूरी हो जाने के पश्चात् इस पर विचार किया जायगा, उस के पहिले नहीं।

पाकिस्तान द्वारा पोस्टल कैंस सर्टीफिकेट और सेविंग्स एकाउन्ट्स का स्थानान्तरण और सत्यापन

*१४५६. श्री गिडवानी : (क) क्या संचरण मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे : पोस्टल कैंस सर्टीफिकेट और पोस्टल सेविंग्स एकाउन्ट के सम्बन्ध में भारत-पाकिस्तान के समझौते के उपबन्धों का क्या पाकिस्तान ने पालन किया है ?

(ख) विभिन्न वर्गों के अधीन कितनी राशि के दावे किए गए हैं ?

(ग) पाकिस्तान ने अभी तक कितनी राशि का सत्यापन किया है ?

(घ) दावेदारों को अभी तक कितनी राशि दे दी गई है ?

(ङ) इन दावों के लिए क्या पाकिस्तान से रुपया मिला है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां, उस समय तक जब कि भारतीय रुपए के अन्वार्हण के कारण समझौता अस्थायी रूप से स्थगित कर दिया गया था। पाकिस्तान डाक विभाग से सत्यापन के प्रश्न पर फिर से चर्चा हो रही है।

(ख) पोस्ट आफिस सेविंगज बैंक एकाउंट ४,४०,३५,३७६ रुपए। पोस्टल सर्टिफिकेट २,८१,६६,६५६ रुपए। इन के अतिरिक्त बहुत से दावे ऐसे रजिस्टर किए गए हैं जिन में दावेदारों को ठीक ठीक बातें नहीं मालूम हैं। ऐसे दावों की कुल राशि ३४,७५,८५२ रुपए पोस्ट आफिस सेविंगज बैंक की तथा २५,८५,६५२ रुपए पोस्टल सर्टिफिकेट की है। ये खाते पाकिस्तान के पोस्ट आफिसों में हैं।

(ग) पोस्ट आफिस सेविंगज बैंक एकाउंट २,८६,२५,४६३ रुपए, पोस्टल सर्टिफिकेट १,३२,०६,६७३ रुपए।

(घ) सूचना प्राप्त नहीं है। जब पाकिस्तान से खाते और सर्टिफिकेट यहां स्थानान्तरित हो जायेंगे तो लोग अपना पैसा जब चाहें तब ले सकेंगे—वे चाहें तो कुछ पैसा ले लें अथवा पूरा ही।

(ङ) लेखा समायोजित होने तक स्थानान्तरण किया जाने दिया जाता है, एक देश को दूसरे देश द्वारा नकद पैसा दिए जाने के आधार पर नहीं। पारस्परिक आधार पर एक दूसरे के नाम पैसा लिख दिया जाता है और वह स्वीकार कर लिया जाता है। अंतिम हिसाब हो जाने पर नकद पैसा मांगा जाएगा। पाकिस्तान के नाम जो पैसा बताया गया है उस के कुछ अंश को उस ने स्वीकार कर लिया है।

श्री गिडवानी : पाकिस्तान और भारत को एक दूसरे को जो राशि देनी है उन में कितने रुपयों का भेद है ?

श्री राज बहादुर : यह पाकिस्तान में दर्ज किए गए दावों पर निर्भर रहेगा। हमें वह मालूम नहीं है।

श्री गिडवानी : जिन लोगों पर इन का प्रभाव पड़ता है उन्होंने क्या सरकार से अभ्यावेदन किया है कि इस प्रश्न के सुलझने में

देरी होने के कारण उन्हें बहुत कठिनाई हो रही है ?

श्री राज बहादुर : अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं परन्तु हमें खेद है कि उस बात पर हमारा नियंत्रण है क्योंकि दो देशों के बीच जो समझौता हुआ है उस पर यह बात निर्भर है।

श्री गिडवानी : यदि भारत और पाकिस्तान के बीच कोई समझौता न हो तो क्या हम केवल अपनी तरफ से कोई बात तय कर सकते हैं ? इस के विषय में क्या कोई तारीख निश्चित की जा सकती है ?

श्री राज बहादुर : इस विषय पर मैं कुछ नहीं कह सकता। यह बात पुनर्वासि मंत्री जी से पूछी जानी चाहिए।

दिल्ली सुधार प्रन्यास

*१४५७. **श्री राधा रमण :** (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बात बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि दिल्ली सुधार प्रन्यास ने नरक बस्तियों को हटाने की अपनी योजना लागू करते समय लोगों को उन की जमीनों के लिए उस मूल्य के अनुसार क्षतिपूर्ति देने का निश्चय किया है जो १९३८ में थीं।

(ख) क्या प्रन्यास ने उक्त दर पर उन लोगों की क्षतिपूर्ति राशिन्यायालय में जमा कर दी है जिन लोगों ने वह राशि स्वीकार नहीं की और बाद में इस राशि में से उन के मकानों के किराए के रूप में वह पूरी राशि अथवा उस का कुछ हिस्सा ले लिया है ? इस तरह क्या उन से उन का घर और क्षतिपूर्ति राशि दोनों ले ली गई हैं ?

(ग) क्या कुछ मकान मालिकों ने न्यायालय में सुधार प्रन्यास पर इस बात का दावा किया है कि १९३८ के मूल्यों के स्थान पर १९४६ के मूल्य के अनुसार क्षतिपूर्ति दी जाए तथा भविष्य का किराया मकान मालिकों को दिया जाय, सुधार प्रन्यास को

नहीं ? क्या लोगों ने इस के लिए डिक्लियां प्राप्त कर ली हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) विशेष भूमि अवाप्त समाहर्ता के पंच-निर्णय के अनुसार दिल्ली सुधार प्रन्यास ने अजमेरी और दिल्ली गेट के मकान मालिकों को क्षतिपूर्ति दे दी है।

(ख) योग्य प्राधिकारी के पंचनिर्णय के अनुसार जिन लोगों ने क्षतिपूर्ति लेना अस्वीकार कर दिया है उन की राशि विधितः न्यायालय में जमा कर दी गई है। द्वितीय भाग में जो दोषारोपण किया गया है वह गलत है।

(ग) किसी मकान मालिक ने सुधार प्रन्यास के विरुद्ध ऐसी डिक्ली प्राप्त नहीं की है कि १९३८ के बजाय १९४६ के मूल्यों के अनुसार प्रतिकर दिया जाए तथा अगला किराया सुधार प्रन्यास को न दिया जा कर मकान मालिकों को दिया जाए।

श्री राधा रमण : इन मकान मालिकों को किस सिद्धान्त पर प्रतिकर दिया गया है ?

राजकुमारी अमृत कौर : कानून के अनुसार अधिसूचना दिए जाने की तारीख को जो मूल्य था उस के अनुसार शोधन की गणना की जाती है और जब वह सम्पत्ति ले ली जाती है तब राशि दे दी जाती है।

श्री राधा रमण : क्या मंत्री जी बतलाएंगे कि कितने लोगों की क्षतिपूर्ति राशि न्यायालय में जमा कर दी गई है ?

राजकुमारी अमृत कौर : मुझे वह संख्या तो नहीं मालूम है परन्तु जिन मकान मालिकों ने क्षतिपूर्ति-राशि लेना अस्वीकार कर दिया है वह न्यायालय में जमा कर दिया गया है।

श्री राधा रमण : खड़े हुए—

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न लीजिए। मेरे विचार में ये भूमि अवाप्ति के मामले हैं और कानून के उपबन्ध इस बारे में बड़े स्पष्ट हैं।

श्री राधा रमण : श्रीमान्, एक प्रश्न बड़ा महत्वपूर्ण है। क्या सरकार को मालूम है कि दिल्ली का भूमि अवाप्ति कानून दोषपूर्ण है तथा उस का संशोधन करने की आवश्यकता है। इस की सिपारिश प्रन्यास जांच समिति ने भी दो साल पहले की थी।

राजकुमारी अमृत कौर : जिस तरह से दिल्ली सुधार प्रन्यास काम कर रहा है उस से हम सन्तुष्ट नहीं हैं। विशेष रूप से जांच समिति नियुक्त की गई थी तथा प्रश्न पूछने वाले महोदय को सब कुछ मालूम है। अन्तर्कलीन प्रतिवेदन में जो सिपारिशें की गई थीं वे सब स्वीकार कर ली गई थीं। अन्य सिपारिशें जो दूसरे मंत्रालयों से सम्बन्ध रखती हैं उन पर विचार किया जा रहा है और अब उन से राज्य सरकार का भी संबंध है।

ट्रैक्टरों की खरीदी

*१४५८. **श्री मुनिस्वामी :** (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ट्रैक्टरों, उन के अतिरिक्त भाग और अन्य सामान की खरीदी में उठने वाली समस्याओं का समन्वय करने के लिए क्या कोई नीति बनाई गई है ?

(ख) कौन सा सामान भारत में बनाया जा रहा है ?

(ग) टूटे कलपुर्जों को यथाशीघ्र सुधारने के लिए क्या कोई संगठन है ?

(घ) मशीनें सुधारने की सुविधा न होने से कितने कार्यदिवसों का नुकसान हुआ है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) वर्तमान नीति के अनुसार ट्रैक्टर आयात करने के लायसेन्स केवल उन सार्थों

को दिए जाते हैं जिनके पास ट्रैक्टर सुधारने का पर्याप्त प्रबन्ध है। वे लोग आयात किए गए ट्रैक्टरों की कीमत के १५ प्रतिशत राशि के अतिरिक्त भाग भी आयात कर सकते हैं। हाल ही में भारत सरकार ने शासकीय और अशासकीय लोगों की एक समिति ट्रैक्टर सुधारने की प्रश्न की जांच करने के लिए नियुक्त की थी। इस के विषय में जो संकल्प निकाला गया था वह सदन के पटल पर रखा है [देखिए परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ५५]

(ख) मद्रास में एक सार्थ इंगलिश सुप्रसिद्ध ट्रैक्टरों के पुर्जों को अपने मोटर के कारखाने में जोड़कर ट्रैक्टर बनाती है। वे पुर्जे न्यूनतम मूल्य में मिल जाते हैं तथा उन के कारखाने में जोड़ लिए जाते हैं। इस सार्थ का विचार यह है कि धीरे धीरे विदेशी निर्माताओं के सहयोग से भारत में ही ट्रैक्टर बनाया जाना आरम्भ किया जाए। अन्य सार्थों ने भी भारत में ट्रैक्टर बनाने के योजनायें बनाई हैं—परन्तु इस दिशा में उन्होंने ने अधिक काम नहीं किया है। ट्रैक्टरों के कुछ पुर्जे जैसे ट्रैक्टर बाक्स, ट्रैक्टर जैक और ट्रैलर भारत में बनने लगे हैं।

(ग) बिगड़े ट्रैक्टरों को सुधारने के लिए आयात करने वाले व्यापारी प्रबन्ध करेंगे यह आशा की जाती है।

(घ) क्योंकि ट्रैक्टर देश भर में हैं इसलिए उन के बिगड़ जाने से कार्य दिवसों की जो हानि हुई है उस की सूचना एकत्रित करना कठिन है।

श्री मुनिस्वामी : श्रीमान्, क्या मैं यह जान सकता हूँ कि केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन जब से आरम्भ हुआ है तब से उस पर कितना व्यय हुआ है, कितना काम हुआ है तथा अभी तक कितनी हानि हुई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, वह स्वतंत्र संगठन है अतएव मेरी समझ में यह प्रश्न नहीं उठ सकता क्योंकि यह दूसरी

बात है। केन्द्रीय ट्रैक्टर संगठन के सम्बन्ध में माननीय सदस्य जो सूचना मांगते हैं उन्हें इकट्ठी करने में काफी समय लगेगा। वह पहले बताया जा चुका है।

श्री बी० पी० नायर : श्रीमान् क्या यह बात सही नहीं है कि ट्रैक्टर आदि खेती की मशीनरी की कीमत १९५१ से गिर रही है। क्या मैं यह भी जान सकता हूँ कि मूल्यों की कमी ट्रैक्टर के कार्य के पूर्ण असंगठित होने के कारण नहीं हुई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरी समझ में मेरे माननीय मित्र का अनुमान ठीक नहीं है। और कई बातें भी हैं जिन के कारण—मुझे ठीक नहीं मालूम कि माननीय सदस्य आयात के मूल्य की चर्चा कर रहे हैं....

श्री बी० पी० नायर : जी हां।

डा० पी० एस० देशमुख :कीमतें अवश्य गिर गई हैं। यह बात सच है।

डा० सुरेश चन्द्र : जिन पाशा भाई हलों पर लाखों रुपया व्यय किया गया है उन को काम में लाने के लिए क्या कोई प्रयत्न किये जा रहे हैं। यदि हां तो क्या वे प्रयत्न सफल हुए हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां। पाशाभाई हल ठीक किए जा रहे हैं और संभव है कि जितना पैसा हमने उन पर लगाया है वह वापिस मिल जाएगा।

श्री टी० एस० चेट्टियार : श्रीमान् जी, क्या मैं जान सकता हूँ कि सब ट्रैक्टर आयात करने वालों को क्या अवश्य ही कुछ प्रतिशत ट्रैक्टरों के पुर्जे आयात करने पड़ते हैं और इस का प्रभाव देश में ट्रैक्टरों के पुर्जे बनाने के उद्योग पर पड़ता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे विचार में ऐसा नहीं है। हां हमें उस नीति का पालन करना पड़ता है जिस से कि ट्रैक्टर खरीदने वाला किसान ट्रैक्टर खरीदने के कारण बर्बाद न हो पाए।

श्री जी० पी० सिन्हा : श्रीमान् जी क्या सरकार को मालूम है कि पुर्जों की कमी तथा मिस्त्रियों के अभाव में कुछ ट्रैक्टर बेकार पड़े हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे इस का पता नहीं है ।

डा० जयसूर्य : ट्रैक्टरों का आयात कम होने के क्या कारण हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : भूमिपतियों को भय है कि भूधृति की सीमा बांध दी जाएगी । मेरी समझ में ट्रैक्टरों के आयात कम होने का यही मुख्य कारण है ।

अन्तर्राज्य पागलों का अस्पताल, रांची

*१४५९. डा० अमीन : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री प्रन्यास मंडल के उन सदस्यों के नाम बताने की कृपा करेंगे जो रांची के अन्तर्राज्य पागलों के अस्पताल की व्यवस्था करते हैं ? उन की योग्यताएं क्या हैं तथा ऐसी अस्पतालों की व्यवस्था करने का उन्हें कितना अनुभव है ?

(ख) इस मण्डल के सदस्यों के असन्तोष का क्या कारण है जिस से केन्द्रीय सरकार को यह अस्पताल अपने हाथों में लेने की आवश्यकता पड़ी ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :

(क) एक विवरण सदन के पटल पर रखा जाता है । उस में आवश्यक सूचना दी गई है [देखिए परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ५६]

(ख) मंडल के सदस्यों में असन्तोष के विशेष कारण की रिपोर्ट न तो प्रन्यास मंडल ने की है न बिहार सरकार ने ही की है । अस्पताल की वर्तमान स्थिति से प्रन्यास मंडल के सदस्य और बिहार सरकार सन्तुष्ट नहीं हैं । वे अस्पताल का संगठन सुधारने के लिए उत्सुक हैं । वे चाहते हैं कि वहां पर पागलों के उपचार, उन के रोग की गवेषणा और डाक्टरों के प्रशिक्षण की व्यवस्था को सुधारा जाए ।

डा० अमीन : सरकार उस अस्पताल को कब अपने हाथों में ले लेगी ।

श्रीमती चन्द्रशेखर : यह बात विचाराधीन है ।

मद्रास में अन्न का अभाव

*१४६०. श्री सी० आर० चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३-५४ में मद्रास राज्य में चावल, ज्वार, बाजरा और दालोंकी लगभग कितनी कमी पड़ेगी; और

(ख) वह कमी कैसे पूरी की जाएगी ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) और (ख). आधार योजना केलेन्डर साल पर बनाई जाती है । सन् १९५३ के लिए मद्रास सरकार ने २५०,००० टन चावल और ७५,००० टन गेहूँ मांगे हैं । मोटे धान्योंकी मांग पहले ५ लाख टन थी । वह अब घटा कर १ १/२ लाख कर दी गई है । उन के लिए यह राशि उस राशि में से दी जाएगी जो स३ के लिए प्राप्त है ।

दालों पर नियंत्रण नहीं है और राज्यों की तरह मद्रास की आवश्यकता भी सामान्य व्यापार के द्वारा पूरी हो जाएगी ।

श्री सी० आर० चौधरी : योजना की अवधि में क्या मद्रास राज्य अपनी सारी आवश्यकता के लिए अन्न उत्पन्न करने लगेगा ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : यह उद्देश्य है । इसे प्राप्त करने के लिए सब संभव उपाय किए जा रहे हैं । योजना की अवधि के बाद सामान्य परिस्थितियों में मद्रास अपने लिए पर्याप्त अन्न उपजाने लगेगा ।

श्री सी० आर० चौधरी : अन्न के मामले में मद्रास को आत्म निर्भर बनाने के लिए छोटी बड़ी कितनी सिंचाई की योजनाएं बनाई जा रही हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न प्रस्तुत प्रश्न से नहीं उठता ।

श्री बी० पी० नायर : क्या प्रयास....

डा० जयसूर्य : मद्रास राज्य के किस भाग में अन्न का अभाव है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : अधिकांशतः मलाबार में । मलाबार जिले में अन्नाभाव वाला सब से बड़ा क्षेत्र है । उस की जन संख्या काश्मीर से अधिक है । वह ५० लाख है । जितना चावल हम ने मद्रास राज्य को दिया है वह केवल उस जिले के लिए दिया गया है । इस से पता चलता है कि वह अन्नाभाव वाला सब से बड़ा क्षेत्र है ।

श्री पुन्नूस : मद्रास के खाद्य मंत्री ने हाल ही में एक वक्तव्य दिया था उस में बताया गया था कि मद्रास के प्रायः प्रत्येक जिले में अन्नाभाव की स्थिति है । क्या सरकार को इस की सूचना मिली है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : अन्नाभाव है; साथ में अन्न भी है । परन्तु बेकारी भी है । यही समस्या है ।

मद्रास राज्य की खाद्य स्थिति

*१४६१. श्री सी० आर० चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आंध्र राज्य के बन जाने के बाद शेष मद्रास राज्य की खाद्य स्थिति क्या होगी ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : इस की सूचना इकट्ठी की जा रही है और वह बाद में सदन के पटल पर रख दी जाएगी ।

जल संसाधनों सम्बंधी भारत अमेरिका

समझौता

*१४६२. श्री नानादास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) भारत के भू-जल संसाधनों का आपरीक्षण करने के लिए टैक्निकल कोऑपरेशन एग्रीमेंट के अधीन क्या भारत का संयुक्त-

राष्ट्र अमेरिका के साथ कोई समझौता हुआ है;

(ख) यदि हां तो क्या उस समझौते की एक प्रति सदन के पटल पर रखी जाएगी; और

(ग) कितने इलाकों में कितने कुएं खोदे जाएंगे ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां । २७ मार्च १९५३ को संयुक्त राष्ट्र अमेरिका के साथ आपरेशनल समझौता संख्या १२—('भू-जल खोज योजना') हुआ है ।

(ख) जी । समझौते की एक प्रति सदन के पटल पर रखी जाती है [देखिए परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ५७]

(ग) ये बातें समझौते के दूसरे पृष्ठ पर दी गई हैं ।

श्री नानादास : क्या मैं जान सकता हूं कि किस आधार पर वे क्षेत्र चुने गए हैं जहां खोज की जाएगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : भारत भू मापन से प्राप्त सूचना के आधार पर ।

श्री नानादास : श्रीमान् क्या मैं जान सकता हूं कि योजना में रायलसीमा और पेन्नार नदी योजना भी सम्मिलित कर ली गई हैं अथवा नहीं ?

डा० पी० एस० देशमुख : विवरण सदन के पटल पर रखा जाता है । इन में उन राज्यों का वर्णन है । प्रत्येक के बारे में यह कहना कठिन होगा कि वह मिलाया गया है अथवा नहीं ।

श्री मेघनाद साहा : इस सूचना को इकट्ठी करने के लिए क्या भारत में कोई संगठन है ?

डा० पी० एस० देशमुख : किस सूचना के लिए ?

श्री मेघनाद साहा : भारत के भू-जल संसाधनों के आपरीक्षण के लिए ।

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान् यह प्रश्न मुझे संगत प्रतीत नहीं होता । जहां तक नलकूप लगाने का सम्बन्ध है उन क्षेत्रों का विवरण दिया गया है जहां हम खोज करेंगे । हमारे पास जो सूचना है उस के आधार पर हम काम कर रहे हैं । मुझे समझ में नहीं आता कि यह प्रश्न कैसे उठता है ।

श्री आलतेकर : भू-जल निकालने के लिए क्या अभावग्रस्त क्षेत्रों को पूर्ववर्तिता दी जाएगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : जो समझौता अभी हुआ है इस पर कई दिनों तक चर्चा हुई है । इस में अभावग्रस्त क्षेत्रों का भी निर्देश है । परन्तु मैं यह नहीं कह सकता कि यह योजना केवल अभावग्रस्त क्षेत्रों के लिए है ।

श्री राघवय्या : क्या सरकार को मालूम है कि सदन के पटल पर रखे गए विवरण में दुर्भिक्षग्रस्त क्षेत्रों में कुएं खोदने की बात की चर्चा नहीं की गई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी नहीं श्रीमान् । माननीय सदस्य का कहना सत्य नहीं है । हम ने कोई भाग जान बूझकर नहीं छोड़ा है ।

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य से प्रार्थना करता हूं कि सूचना पाने के लिए वे सोधे प्रश्न रखें । उन्हें अनुमान के रूप में न रखें । श्री राघवय्या ने ऐसा ही किया है । ऐसा करना अभ्यारोप है; अतः प्रश्न एकदम अग्राह्य हो जाता है ।

श्री नानादास : क्या मैं जान सकता हूं कि योजना में रायलसीमा और पेन्नार क्षेत्र क्यों नहीं मिलाए गए ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, कुछ क्षेत्र इसलिए छोड़ने पड़े क्योंकि वे नलकूपों के लिए ठीक नहीं थे । खास कर वे

उस प्रकार के कुओं के लिए ठीक नहीं थे जिन के बारे में समझौता हुआ है ।

श्री सारंगधर दास : श्रीमान्, क्या मैं जान सकता हूं कि योजना में क्या उड़ीसा के समुद्रतटीय जिले सम्मिलित किए गए हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं माननीय सदस्य का ध्यान सदन पटल पर रखे हुए विवरण की ओर आकर्षित करना चाहता हूं ।

आधार प्रक्षेत्र केन्द्र

*१४६३. प्रोफैसर डी० सी० शर्मा :

(क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब में पशुओं के विकास के लिए क्या आधार प्रक्षेत्र केन्द्र हैं ?

(ख) यदि हां, तो वे कहां हैं ?

(ग) क्या वे केन्द्र आत्म निर्भर हैं ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां ।

(ख) (१) पंजाब सरकार, पशुधन, प्रक्षेत्र, हिसार ।

(२) केन्द्रीय सरकार, पशु तथा दुग्धालय प्रक्षेत्र, कर्नाल ।

(ग) जी नहीं । इन प्रक्षेत्रों द्वारा जो सेवाएं की जाती हैं उन के लिए पैसे नहीं लिए जाते क्योंकि यह सोचा गया है कि कृत्रिम गर्भाधान का प्रचार तभी हो सकेगा जब आरम्भ में वह निःशुल्क किया जाए । जब वह काफी प्रचलित हो जायगा तब पैसे लिए जाना आरम्भ किया जायगा । फिर भी इस योजना को आत्म निर्भर नहीं बनाया जा सकता । यह समझना चाहिये कि उस व्यय से देश के पशुओं का मूल्य बढ़ेगा । अधिक कीमती पशु आधार ग्रामों में उत्पन्न होंगे ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : इस योजना में कितने प्रकार के पशु आ जाते हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : जहां तक उन दो केन्द्रों का प्रश्न है मुझे पूर्व सूचना चाहिए ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : मैं जानना चाहता था कि उस योजना में कितने प्रकार के पशु आ जाते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य समझ लें कि उन के पास इस की कोई सूचना नहीं है ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : श्रीमान् क्या मैं जान सकता हूँ कि इस आधार प्रक्षेत्र योजना का होशियारपुर, कांगड़ा और गुरदासपुर जिले में भी विस्तार करने का विचार है ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान् यह बात राज्य सरकार के ऊपर निर्भर रहेगी ।

सेठ गोविन्द दास : क्या माननीय मंत्री जी को यह बात मालूम है कि एक तरफ तो वहां के जानवरों की उन्नति का प्रयत्न किया जा रहा है और दूसरी तरफ जो बहुत अच्छे से अच्छे जानवर हैं वह कलकत्ते और बम्बई भेजे जाते हैं और वहां पर उन का वध किया जाता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मैं आप से निवेदन करूंगा कि यह तो की विलेज सेंटर्स का सवाल है और आप ने जो सवाल उठाया है वह तो अहम सवाल है जिस के ऊपर चर्चा, विचार विनियोग अभी जारी है ।

डा० सुरेश चन्द्र : क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकारी योजनाएं क्यों असफल हो जाती हैं जब कि वैयक्तिक योजनाएं सफल हो जाती हैं । कर्नाल और हिसार की योजनाओं में कितने रुपये की हानि हुई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे हानि होने की सूचना नहीं है । मैं इस विषय की जांच करूंगा ।

डा० राम सुभग सिंह : यह देखते हुए कि यह योजनाएं आत्म-निर्भर नहीं हैं क्या मैं

जान सकता हूँ कि गांवों के लोग इन तरीकों को अपनायेंगे ?

डा० पी० एस० देशमुख : मुझे सूचना मिली है कि कोई भी आधार ग्राम केन्द्र असफल नहीं हुआ है । हमें सब स्थानों से सन्तोषजनक रिपोर्टें मिली हैं ।

श्री अच्युतन : श्रीमान् क्या पंजाब के पशुओं की दशा निश्चित रूप से दक्षिण भारत के पशुओं की दशा से अच्छी है ?

डा० पी० एस० देशमुख : तुलना करना ठीक नहीं । यह बात बतलाने से शायद दक्षिण भारतीयों को बुरा लगे ।

फसल प्रतियोगिता योजना

*१४५४. **प्रो० डी० सी० शर्मा :** खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार द्वारा चलाई गई फसल प्रतियोगिता योजना से क्या पंजाब में खाद्य पदार्थों की उपज बढ़ाने में सहायता मिली है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : जी । राज्य सरकार की रिपोर्ट के अनुसार १९५१-५२ में निम्न प्रकार से वृद्धि हुई है:—

धान	३९५७६ मन
गेहूं	१६१,४४२ मन
मका	१७२,०९२ मन
बाजरा	१७,४१२ मन
चना	२,१५१ मन

प्रो० डी० सी० शर्मा : यह क्या वृद्धि केवल इस प्रतियोगिता योजना के कारण हुई है ? श्रीमान्, इस योजना के अंतर्गत कितने लोगों को प्रमाणपत्र तथा पारितोषिक दिए गए थे ?

डा० पी० एस० देशमुख : ये आंकड़े प्राप्त सामग्री पर आधारित हैं । जिन क्षेत्रों में प्रतियोगिता में भाग लिया था केवल उन की उपज की ही गणना की गई है अतः उपज बढ़ने के विषय में संशय नहीं हो सकता । इनाम दो प्रकार के हैं—राज्य की इनाम और

केन्द्र की इनामें। मेरे पास इनाम पाने वाले लोगों की लम्बी सूची है। उसे यहां पढ़ना कठिन होगा।

प्रो० डी० सी० शर्मा : श्रीमान् क्या फसल प्रतियोगिता योजना को अन्य उन क्षेत्रों में भी फैलाने का विचार किया जा रहा है जहां पर यह अभी तक लागू नहीं की गई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी तक किसी भी क्षेत्र को योजना के बाहर नहीं समझा गया है। हम इस योजना को विस्तृत करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

श्री एस० एन० दास : क्या किसी क्षेत्र में गेहूं की उपज की अत्यन्त वृद्धि हुई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी तक सब से अधिक गेहूं की उपज ७१ मन, २३ सेर, १० छटांक हुई है। यह सरदार गुरुदेव सिंह की थी।

श्री वी० पी० नायर : सरकार द्वारा चलाई गई योजना के द्वारा खाद्य पदार्थों की उपज बढ़ाने के विषय में प्रश्न किया गया था। उन्होंने केवल सकल आंकड़े दे दिए हैं। मैं यह जानना चाहता था कि केवल इस योजना के कारण क्या प्रति एकड़ उपज में वृद्धि हुई है ?

डा० पी० एस० देशमुख : इस वर्ष के आंकड़े दिए जा सकते हैं। पहले धान १६ १/२ मन निकलती थी अब वह २५ मन निकली है। पहले मक्का १३ १/२ मन निकलती थी अब वह २५ १/२ मन हो गई है। बाजरा ४ १/२ मन से बढ़ कर ७ १/२ मन हो गया है। गेहूं ११ मन से बढ़कर २० मन हो गया है। चना ६ मन से बढ़ कर १२ मन हो गया है। आलू ७० मन से बढ़ कर ३६५ मन हो गए हैं। ये अधिकतम फसल के आंकड़े नहीं हैं। ये औसत आंकड़े हैं। इस से पता चलता है कि उपज ७५ प्रतिशत और ५०० प्रतिशत के बीच हुई है।

कालीघाट के पास रेल दुर्घटना

*१४६५. सरदार ए० एस० सहगल :

(क) क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि पूर्वीय रेलवे में कालीघाट स्टेशन के पास अदीगंज पुल पर लगभग २४ मार्च १९५३ को क्या एक माल गाड़ी और पैसेन्जर गाड़ी में टक्कर हुई थी ?

(ख) कितने यात्री मारे गए तथा कितने घायल हुए ?

(ग) टक्कर क्यों हुई और उस के लिए कौन जिम्मेवार था ?

(घ) क्या गाड़ी के डिब्बों को जोड़ने वाला होज पाईप टूट गया था और अन्य डिब्बों के दरवाजों पर लगी हुई सीलें टूट गई थीं ?

(ङ) क्या सरकार ने कोई जांच की है ?

(च) यदि हां तो क्या मालूम हुआ है ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) :- (क) जी। २४-३-१९५३ की रात को ८ बज कर दस मिनट पर २२६ डाउन कलकत्ता बज बज पैसेन्जर ट्रेन की डाउन मालगाड़ी से पीछे से उस समय टक्कर हो गई जब वह ५-ख मील और कालीघाट स्टेशन के पास रुकने के पश्चात् चलना आरम्भ कर रही थी।

(ख) कोई भी नहीं मरा न घायल हुआ। पैसेन्जर गाड़ी के गाड़ को मिला कर कुल ५० लोगों को मामूली चोटें आईं।

(ग) पैसेन्जर गाड़ी के चालक की गलती से यह दुर्घटना हुई।

(घ) जी हां। होज पाईप खुल गया था तथा कुल दरवाजों की सीलें टूट गई थीं।

(ङ) और (च). भाग (घ) के उत्तर में जिस की चर्चा की गई है उस की पुलिस द्वारा जांच हो रही है।

मुगलसराय रेलवे यार्ड

*१४६६. सरदार ए० एस० सहगल : क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) रेलों में क्षेत्रीय पद्धति आरम्भ होने के बाद पूर्वीय रेल के मुगलसराय यार्ड की व्यवस्था में कितना रुपया लगता है;

(ख) उस से पहले मुगलसराय यार्ड की व्यवस्था में कितना रुपया लगता था;

(ग) कोयले की खदानों को वैगन देने का नियंत्रण दिल्ली से होता है अथवा मुगलसराय से; और

(घ) क्या सरकार से व्यापारियों ने कोई शिकायत की है? यदि हां तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). क्षेत्र समूहकरण के पश्चात् मुगलसराय यार्ड की व्यवस्था के व्यय में कोई अंतर नहीं पड़ा है।

(ग) शायद तात्पर्य बंगाल-बिहार की कोयले की खदानों से है। इन को वैगन देने के कार्य का नियंत्रण पूर्वीय रेल के कलकत्ते स्थित हेडक्वार्टर से होता है।

(घ) आम शिकायत यह है कि मांग को पूरा करने के लिए कोयला लादने के डब्बे पर्याप्त संख्या में नहीं दिए जाते। यातायात की सारी अपेक्षाओं का ध्यान रखते हुए कोयले के लिए अधिकतम डब्बे देने का प्रयत्न रेलवे कर रही है। उन की संख्या दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही है।

कांडला बंदर स्थान

*१४६७. श्री के० सी० सोधिया : (क) यातायात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या कांडला बंदरस्थान के मुख्य काम का ठेका दिया जा चुका है?

(ख) यदि हां तो किस सार्थ को यह ठेका दिया गया है?

(ग) ठेके की क्या शर्तें हैं और वह कितनी राशि का है?

(घ) यदि नहीं तो ठेका कब तक दिया जाएगा?

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

(ख) मेसर्स मेकेन्जीज़-हेनरिच बुटज़र (इंडिया) लिमिटेड।

(ग) ठेके की शर्तें बहुत लंबी हैं। उस की कुछ खास खास बातें सदन के पटल पर रखे गए विवरण में दी जाती हैं। [देखिए परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ५८]। ठेका ६.२५ करोड़ रुपए का है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

श्री के० सी० सोधिया : इस कम्पनी का मुख्यालय कहां है?

श्री अलगेशन : बम्बई में।

श्री के० सी० सोधिया : बन्दर स्थान बनाने का इस कम्पनी को कितना अनुभव है?

श्री अलगेशन : यह तीन कम्पनियों का एसोसियेशन है। उन में से एक जर्मन कम्पनी को अनुभव है।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

श्री के० सी० सोधिया खड़े हुए—

अध्यक्ष महोदय : मैं अगला प्रश्न लेने के लिए कह चुका हूँ।

इंडियन कोआपरेशन कांग्रेस

*१४६८. श्री झूलन सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पहली इंडियन कोआपरेटिव कांग्रेस की विशेष रूप से निम्नलिखित विषयों से सम्बन्धित सिपारिशों को अमल में लाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है—

(१) विपणन और व्यापार का सहकारिता के आधार पर संगठन; (२) सहकारी

संगठनों द्वारा लोक कर्म का निर्माण और मरम्मत; और (३) सहकारी कार्यवाहियों का देशव्यापी समन्वय करने तथा एक समान सहकारी विचार और नीति बनाने के लिए केन्द्रीय सहकारी परिषद् की स्थापना।

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : इंडियन कोऑपरेटिव कांग्रेस के संकल्प, आवश्यक कार्यवाही के लिए राज्यों की सरकारों के पास भेज दिए हैं। विभिन्न सरकारों की विकास योजनाओं में और योजना आयोग की रिपोर्ट में अन्य सुझावों के साथ सुझाव (१) और (२) भी मिला लिए गए हैं। सुझाव (३) के विषय में भारत सरकार केन्द्रीय सहकारी परिषद् स्थापित करना आवश्यक नहीं समझती। वैसी अखिल भारतीय संस्था पहले से ही वर्तमान है। अतएव केन्द्रीय सहकारी परिषद् का स्थापित करना आवश्यक नहीं है।

श्री झूलन सिन्हा : लोक कर्म के लिए केन्द्रीय सरकार ने सहकारी निकायों को कहां तक प्रोत्साहन दिया है ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी तक यह विषय राज्यों की सरकारों पर छोड़ दिया गया है। सहकारिता को सब प्रकार की सहायता देना उन के क्षेत्राधिकार में है।

श्री एस० एन० दास : भारत में सहकारी आन्दोलन की प्रगति की जांच करने के लिए क्या किसी समिति को नियुक्त करने का प्रस्ताव किया जा रहा है ?

डा० पी० एस० देशमुख : अभी सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

राजस्थान बैंक कर्मचारी (स्मारपत्र)

*१४६९. श्री गिडवानी : (क) श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह बात सत्य है कि राजस्थान बैंक के कर्मचारियों के प्रतिनिधियों ने अपनी शिकायतों और

मांगों के सम्बन्ध में ३० मार्च १९५३ को केन्द्रीय श्रम मंत्री को एक स्मारपत्र दिया था ?

(ख) उन की क्या शिकायतें थीं ?

(ग) क्या सरकार ने उन की मांगों पर विचार किया है ?

(घ) यदि हां, तो क्या निश्चय हुआ है ?

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : (क) जी हां।

(ख) और (घ). सदन के पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिस में अपेक्षित सूचना दी गई है। [देखिए परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ५९]

श्री गिडवानी : जांच कब की गई थी और क्या कार्यवाही की गई है ?

श्री वी० वी० गिरि : औद्योगिक झगड़ों के लिए नियुक्त कर्मचारियों ने कई जांचें की हैं तथा बहुत सी शिकायतें दूर कर दी गई हैं।

श्री गिडवानी : जांच कब की गई थी ?

श्री वी० वी० गिरि : शिकायतों की जाने के बाद जांच की गई थी। श्रम निरीक्षक और संराधन अधिकारी सब स्थानों में गए और यथाशक्य शिकायतें दूर करने का प्रयत्न किया।

श्री गिडवानी : औद्योगिक न्यायाधिकरण का पंचाट कब प्रकाशित होगा। उसने क्या सिपारिश की है ?

श्री वी० वी० गिरि : वह दो तीन दिन में प्रकाशित हो जाएगा।

श्री गिडवानी : क्या जयपुर में एक निरीक्षक रखना सरकार आवश्यक समझती है ?

श्री वी० वी० गिरि : उस पर विचार किया जा रहा है।

पश्चिमी बंगाल में नई रेल योजना

*१४७०. श्री बनर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पश्चिमी बंगाल में बोलदा रेलवे स्टेशन से कोन्टई और कोन्टई से सीधी दीघा तक क्या रेलवे बनाने का विचार है ;

(ख) क्या पंचकुरा रेलवे स्टेशन से तामलुक तक नई रेलवे लाइन बनाने का विचार है ;

(ग) क्या चन्द्रकोपा रेलवे स्टेशन से घटल तक नई रेलवे लाइन बनाने का विचार है ; और

(घ) यदि (क), (ख), और (ग) का उत्तर 'हां' है तो इन को बनाने का काम कब आरम्भ किया जायगा ?

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

(ख) जी नहीं ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

श्री बनर्जी : क्या इस योजना पर विचार करने का सरकार का इरादा है, यदि हां तो कब ?

श्री शाहनवाज खां : अभी तो इन रेलवे लाइनों के बनाने का विचार छोड़ दिया है । अभी उस पर विचार नहीं किया जा रहा है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या रेलवे बोर्ड ने इन योजनाओं पर कभी विचार किया था ?

श्री शाहनवाज खां : इन में से प्रत्येक योजना पर केन्द्रीय यातायात बोर्ड ने विचार किया है परन्तु अभी इन्हें हाथ में नहीं लिया गया है क्योंकि अभी हम केवल वे महत्वपूर्ण योजनाएं ले रहे हैं जो पंच वर्षीय योजना में शामिल की गई हैं ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या बोलदा से दीघा तक रेलवे लाइन बनाने पर विचार किया गया है क्योंकि कोन्टई में नमक का कारखाना है तथा दीघा में सेनेटोरियम है ।

श्री शाहनवाज खां : इन महत्वपूर्ण बातों का ध्यान रखते हुए भी उस प्रस्ताव को स्थगित कर दिया गया है ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : नई रेलवे लाइन बनाने के प्रस्ताव पर विचार करते समय कौन सी प्रक्रिया, विधि और सिद्धान्तों का अनुसरण किया जाता है ?

श्री शाहनवाज खां : इस विषय पर केन्द्रीय यातायात बोर्ड और रेलवे बोर्ड विचार करता है । पंच वर्षीय योजना को सफल बनाने में जो लाइनें जितनी महत्वपूर्ण होती हैं उस के अनुसार उस क्रम में पूर्ववर्तिताएं निश्चित की जाती हैं ।

प्रो० डी० सी० शर्मा : पूर्ववर्तिता निश्चित करने के आधार को मैं जानना चाहता हूं ।

अध्यक्ष महोदय : उस के लिए लम्बे उत्तर की आवश्यकता होगी ।

दक्षिण रेलवे की रेलवे लाइनों का विद्युदीकरण

*१४७१. श्री मुनिस्वामो : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) ईंधन मितव्यय समिति की सिपारिशों को मानकर दक्षिण रेलवे की कुछ रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण कब आरम्भ किया जाएगा ; और

(ख) त्रिचनापली और मद्रास एगमूर के बीच कितनी मील लाइन में बिजली से रेल चलने लगेंगी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अल्लगेशन) : (क) समिति की सिपारि

की जांच की जा रही है। अभी यह नहीं कहा जा सकता कि क्या तय किया जायगा।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

श्री नानादास : क्या ईंधन मितव्यय समिति ने आंध्र की किसी लाइन के विद्युतीकरण की सिपारिश की है ?

श्री अलगेशन : मद्रास-बैजवाड़ा लाइन के विद्युतीकरण की उस ने सिपारिश की है।

श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन : क्या किलोन और अरनाकुलम के बीच की नई रेल लिंक के विद्युतीकरण की कुछ संभावना है ?

श्री अलगेशन : उस की जांच की जा रही है।

श्री विट्ठल राव : क्या समिति ने यह सुझाव दिया है कि रेलों के इंजनों के लिए धातुओं के काम आने वाला कोयला उपयोग किया जाना बन्द किया जाए ?

श्री अलगेशन : उस ने अन्य कई विषयों पर विचार किया है। उन में से एक यह भी है।

गिरिध में रेलवे की कोयले की खदानें

*१४७३. श्री विश्वनाथ रेड्डी : रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या गिरिध में रेलवे की कोयले की खदानों में अच्छे गुण का धातुओं के काम आने वाला कोयला पाया जाता है ?

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

श्री विश्वनाथ रेड्डी : क्या सरकार को मालूम है कि इन कोयले की खदानों में धातुओं के काम आने वाला लगभग कितना कोयला है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : यह प्रश्न उत्पादन मंत्रालय से पूछा जाए।

श्री विश्वनाथ रेड्डी : क्या बात सच है कि धातुओं के काम आने वाला कोयला इंजनों में जलाया जाता है। इस अपव्यय के कारण ही ये कोयले की खदानें बहुत घाटे पर चल रही हैं ?

श्री अलगेशन : हमें आजकल घटिया प्रकार का पर्याप्त कोयला नहीं मिलता इसलिए हम धातुओं के काम आने वाले कोयले का उपयोग करते हैं। फिर भी उस के उपयोग की सीमा बांध दी गई है।

श्री विश्वनाथ रेड्डी : इन खदानों में धातुओं के काम आने वाला कोयला पाया जाता है इसलिए क्या इन्हें उत्पादन मंत्रालय को हस्तांतरित कर देने का विचार किया जा रहा है ?

श्री अलगेशन : वे पहले से ही हस्तान्तरित कर दी गई हैं।

श्री नम्बियार : इस हस्तान्तरण के कारण क्या गिरिध में बहुत से कर्मचारियों को सेवामुक्त किया जा रहा है ?

श्री अलगेशन : यह उत्पादन मंत्रालय से पूछा जाए। सदन में यह बात कही जा चुकी है।

श्री जी० पी० सिन्हा : धातु के काम आने वाले कोयले के स्थान में क्या बिजली का उपयोग किया जायगा ?

श्री अलगेशन : मुझे पूर्व सूचना चाहिए।

श्री नम्बियार : लोगों को सेवामुक्त किया जा रहा है। जो लोग निकाले जाएंगे उन्हें काम देने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है।

अध्यक्ष महोदय : उ हीने यह नहीं कहा कि लोग निकाले जाएंगे अथवा नहीं। केवल यह कहा गया है कि यह प्रश्न उत्पादन मंत्रालय से पूछा जाए।

श्री नम्बियार : उन्होंने ने यह कहा था कि इस का पहले उत्तर दिया जा चुका है।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने ने यह कहा था कि यह प्रश्न उत्पादन मंत्री के लिए है।

भू-जल संसाधनों का आपरीक्षण

*१४७४. डा० राम सुभग सिंह : (क) खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत के भू-जल संसाधनों का आपरीक्षण करने के लिए क्या भारत सरकार और संयुक्त राष्ट्र अमेरिका में समझौता हो गया है ?

(ख) यदि हां, तो आपरीक्षण में लगभग कितना रुपया व्यय होगा ?

(ग) आपरीक्षण कार्य कब आरम्भ किया जायगा ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां। वह आपरीक्षण नहीं है, खोज है।

(ख) उस योजना में ४५ लाख डालर और १.२ करोड़ रुपए लग जायेंगे।

(ग) तुरन्त ही।

डा० राम सुभग सिंह : क्या खर्च किए गए डालर संयुक्त राष्ट्र अमेरिका देगा तथा खर्च किए गए रुपए भारत सरकार देगी ?

डा० पी० एस० देशमुख : जी हां।

डा० राम सुभग सिंह : क्या यह काम उन स्थानों में किया जायगा जहां की भू-जल स्थिति भली भांति ज्ञात है अथवा सारे देश में यह काम यह जानने के लिए किया जायगा कि भूमि के तल के निकट कहां कहां पानी मिल सकता है ?

डा० पी० एस० देशमुख : ऐसे प्रश्न का उत्तर में कुछ समय पहले दे चुका हूं। हम ने क्षेत्र भी निश्चित कर दिए हैं। उस से हमारे कार्य के स्वरूप का ज्ञान हो जाएगा।

श्री सी० आर० चौधरी : यह काम भारत सरकार की देखरेख में किया जा रहा है अथवा विदेशियों की देख रेख में ?

डा० पी० एस० देशमुख : सारा काम हमारे निरीक्षण, नियंत्रण और संचालन में होता है। अमेरिका का सम्बन्ध केवल पैसे देने तक ही सीमित है।

श्री नानादास : क्या इस समझौते में सरकार ने आवश्यक विशेषज्ञ और अन्य कर्मचारी नियुक्त करने का अधिकार रक्षित किया है। यदि हां तो वे अधिकार क्या हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : वे शक्तियां सदैव हमारे पास हैं तथा सदैव हमारे पास रहेंगी।

श्री रघवय्या : खोज के लिए कितने विशेषज्ञों की आवश्यकता पड़ती है। उन के वेतन और भत्ते कितने हैं ?

डा० पी० एस० देशमुख : यदि तात्पर्य विदेशी विशेषज्ञों से है तो अभी तक हम ने कोई नियुक्त नहीं किया है ?

परिवार आयोजन

*१४७५. श्री अच्युतन : (क) स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत के किसी राज्य में परिवार आयोजन का कार्य आरम्भ किया गया है ?

(ख) यदि हां तो अभी तक किस प्रकार का कार्य किया गया है ?

(ग) किस तरीके से यह सूचना भारत के गांवों में भेजी जा सकती है जिस से कि उस का कुछ प्रभाव पड़े ?

(घ) इस कार्य में सहयोग देने के लिए क्या कोई लोक संस्था तैयार हुई है ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्र-शेखर) : (क) जी हां।

(ख) भारत सरकार ने यह जानने के लिए ३ अग्रिम परिवार योजना केन्द्र खोले

हैं कि रिदम पद्धति कहां तक व्यवहार में लाई जा सकती है। कुछ राज्यों में राज्यों की सरकारों ने अथवा अन्य वालेन्टरी संगठनों ने भी परिवार आयोजन अस्पताल खोले हैं।

(ग) भारत सरकार द्वारा कुछ शिक्षा-त्मक प्रचार किया जा रहा है। जिन ३ केन्द्रों की चर्चा की गई है वहां रिदम पद्धति के विषय में सलाह दी जाती है। राज्यों की सरकारों के अस्पताल और वालेन्टरी संगठनों द्वारा खोले गए अस्पताल अपना अपना प्रचार करते हैं।

(घ) इस क्षेत्र में निम्न संगठन काम कर रहे हैं—

- (१) भारतीय परिवार आयोजन सभा, बम्बई।
- (२) भारतीय परिवार आयोजन सभा, शिमला।
- (३) परिवार आयोजन उप-समिति, भारतीय रेड क्रॉस समिति, लखनऊ।
- (४) परिवार आयोजन सभा, हैदराबाद।
- (५) परिवार आयोजन सभा, मद्रास।

श्री अच्युतन : क्या कुछ डाक्टर इस विधि का विशेषज्ञ बनने के लिए विदेश भेजे गए हैं ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : जी नहीं।

श्री अच्युतन : क्या रिदम पद्धति के अतिरिक्त अन्य विधि का भी यहां उपयोग किया जा रहा है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : जी नहीं।

श्री ए० एम० टामस : क्या सरकार को मालूम है कि इस विषय में कुछ धार्मिक संस्थाओं ने विरोध प्रकट किया है। क्या किसी धार्मिक जाति ने अभ्यावेदन किया है, यदि हां तो किसने किया है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : हमें इस का पता है परन्तु हम विस्तारपूर्वक नहीं कह सकते कि किन संगठनों ने सरकार के पास अभ्यावेदन भेजा है।

श्री अच्युतन : क्या सरकार, रेड क्रॉस और सेंट जॉन एम्बुलेन्स एसोसियेशन से यह काम हाथ में लेने के लिए कहेगी क्योंकि वे इस प्रकार के अन्य काम कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : मेरी समझ में ये कार्यवाही के लिए सुझाव है।

विदेशों में अध्ययन के लिये डाक्टरों का चुनाव

*१४७६. श्री रघुरामध्या : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे ?

(क) क्या यह सत्य है कि भारत सरकार कुछ डाक्टरों को विदेशों में अध्ययन के लिए भेजेगी ;

(ख) यदि भाग (क) का उत्तर 'हां' है तो सरकार उन व्यक्तियों का चुनाव किस प्रकार करेगी ; और

(ग) क्या इस चुनाव के विषय में प्रचार किया गया है और क्या इस के लिए आवेदन पत्र मांगे गये हैं ?

स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) भारत सरकार की क्षात्रवृत्ति तथा फैलोशिप की वह योजना जिस के अन्तर्गत डाक्टर उच्च प्रशिक्षण के लिए विदेशों में भेजे जाते थे, बहुत दिनों से निलम्बित कर दी गई है। जब विदेश या अन्तर्राष्ट्रीय संगठन डाक्टरी पढ़ाई के लिए फैलोशिप देते हैं तब योग्य व्यक्तियों के नामों की तालिका बना ली जाती है।

(ख) और (ग). राज्यों की सरकारों, उन के प्रशासकीय मेडीकल अफसरों और गैर सरकारी भेषजीय संस्थाओं से योग्य व्यक्तियों के आवेदन पत्र भेजने के लिए कहा

जाता है। चुनाव केन्द्रीय चुनाव बोर्ड करता है जो इस कार्य के लिए प्रतिवर्ष गठित किया जाता है।

श्री रघुरामय्या : क्या केन्द्रीय सरकार आवेदन पत्र बुलाती है तथा चुनाव करती है, अथवा इस विषय में राज्यों की सरकारों का भी हाथ रहता है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : जी नहीं। आवेदन-पत्र राज्यों की सरकारों द्वारा आते हैं परन्तु चुनाव तो उस चुनाव बोर्ड के द्वारा किया जाता है जिस की चर्चा की जा चुकी है।

श्री नाना दास : अभ्यर्थी चुनते समय क्या पिछड़े क्षेत्रों का उचित ध्यान रखा जायगा ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : अवश्यमेव श्रीमान्।

श्री रघुरामय्या : क्या अभी कोई चुनाव होने वाला है ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : जी हां। चुनाव बोर्ड अभी चुनाव कर रहा है।

श्री रघुरामय्या : क्या सरकारी नौकरी करने वाले लोगों को जहां तक हो सके लिया जायगा जिस से कि जनता को उन की सेवाएं निःशुल्क प्राप्त हो सकें ?

श्रीमती चन्द्रशेखर : जी हां।

राजा-का-सहसपुर के निकट डिब्बों का पटरी से उतरना

*१४७७. श्री रघुनाथ सिंह : (क) रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि क्या यह सत्य है कि ३ अप्रैल, १९५३ को राजा-का-सहसपुर के निकट मुरादाबाद-चन्दौसी सवारी गाड़ी का इंजन और तीन डिब्बे पटरी से नीचे उतर गए थे ?

(ख) यदि ऐसा है तो उक्त घटना के क्या कारण थे ?

(ग) कितने व्यक्ति घायल हुए ?

(घ) कितनी क्षति हुई ?

रेल तथा यातायात मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी। ३-४-५३ को रात को ६ बज कर ४० मिनट पर जब संख्या ५ चंदौसी-मुरादाबाद, मिश्रित गाड़ी राजा-का-सहसपुर स्टेशन में जा रही थी तब उस का एंजिन और साथ लगे हुए दो डिब्बे रिसेप्शन लाइन के पास पटरी पर उतर गए।

(ख) एंजिन का ब्रेक पुल राड खुल कर पटरी के पाइंट्स-राइडिंग से फंस गया था इस वजह से गाड़ी पटरी पर से उतर गई थी।

(ग) न कोई मरा न घायल हुआ।

(घ) लगभग १००० रुपए।

क्लोरोफिल पिगमेंट

*१४७९. सरदार ए० एस० सहगल : खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में क्लोरोफिल उद्योग स्थापित करने के लिए क्या वन गवेषणा संस्था देहरादून, गवेषणा कर रही है ;

(ख) क्या संस्था ने सुझाव दिया है कि वनस्पति तेल में रंग देने के लिए क्लोरोफिल पिगमेंट काम में लाया जाये ; और

(ग) क्या यह तथ्य है कि क्लोरोफिल पिगमेंट का मनुष्यों पर कोई बुरा प्रभाव नहीं पड़ता ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) जी हां।

(ख) जी हां।

(ग) अभी तक बुरे प्रभाव का पता नहीं लगा।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या उस संस्था में तांबे के क्लोरोफिल बनाने के तरीके की भी खोज की गई है। यदि हां तो उस का प्रयोग किस में किया जायेगा ?

डा० पी० एस० देशमुख : श्रीमान्, इस प्रश्न के लिए मुझे पूर्व सूचना चाहिए।

अन्तर्राज्य टिड्डी नाशक सम्मेलन

*१४८०. श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में हाल ही में अन्तर्राज्य टिड्डी नाशक सम्मेलन हुआ था; और

(ख) क्या टिड्डी विशारद समिति की सब सिपारिशों पर विचार किया गया था? क्या उन्हें अमल में लाया जाएगा?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख):

(क) जी हां।

(ख) टिड्डी विशारद समिति की सिपारिशों का अन्तर्राज्य टिड्डी नाशक सम्मेलन में विचार किया गया था जिसकी बैठक दिल्ली में ११ अप्रैल १९५३ को हुई थी। सिपारिशें सरकार के विचाराधीन हैं।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या राज्यों की सरकारें इन कार्यों के व्यय का कुछ अंश देंगी। यदि हां तो विभिन्न राज्यों की सरकारें किस अनुपात में खर्च किया गया रुपया देंगी?

डा० पी० एस० देशमुख : इस का विस्तार में हिसाब किया गया है। कुछ मामलों में दोनों राज्यों की जिम्मेवारी है। इस में राज्यों की सरकारें कुछ व्यय सहती हैं तथा केन्द्रीय सरकार द्वारा किए गए व्यय में वे अंशदान देती हैं।

श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : क्या मैं जान सकती हूँ कि इस योजना को कार्यान्वित करने के लिए यू० एस० टैक्निकल कोऑपरेशन एडमिनिस्ट्रेशन से हमें कितनी सहायता मिलेगी?

डा० पी० एस० देशमुख : मेरे पास समझौता नहीं है परन्तु हमें इस के लिए कुछ

मोटर गाड़ियां और कीड़ों को मारने की दवाइयां मिलेंगी।

श्री जी० पी० सिन्हा : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इस विषय में हमें पाकिस्तान से पूर्ण सहयोग मिल रहा है क्योंकि सामान्यतया टिड्डी पाकिस्तान से आती है।

डा० पी० एस० देशमुख : सब देशों का हित इस बात में है कि टिड्डियों की संख्या न बढ़ने पाए। प्रत्येक देश अधिकतम प्रयास करने की कोशिश करता है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

मलेरिया नियंत्रण

*१४४७. श्री बी० के० दास : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५२ में विश्व स्वास्थ्य संगठन ने मलेरिया का नियंत्रण करने के लिए क्या कार्यवाहियां की हैं;

(ख) किन क्षेत्रों में कार्यवाहियां की गईं;

(ग) किन उपायों को काम में लाया गया तथा उन का क्या परिणाम निकला; और

(घ) कितना व्यय हुआ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) विश्व स्वास्थ्य मंडल ने १९५२ में उत्तर प्रदेश सरकार के साथ मिल कर १ मलेरिया योजना कार्यान्वित की।

(ख) उत्तर प्रदेश के नैनीताल जिले में तराई-भाबर-विलासपुर क्षेत्र में कार्य किया गया था।

(ग) १७३० वर्गमील के उस क्षेत्र में जहां की आबादी १,७९,८३६ है वहां के सब घरों में डी. डी. टी. स्प्रे की गई थी। फल यह हुआ कि १९५२ में १९५० की अपेक्षा ताप तिल्ली (Cumulative spleen)

और परजीवी (parasite) की दर क्रमशः ६८.७ प्रतिशत और ९३.९ प्रतिशत से घटकर २४.५ प्रतिशत और ५.७ प्रतिशत रह गई।

(घ) विश्व स्वास्थ्य संगठन और उत्तर प्रदेश सरकार ने क्रमशः ५५,७३४ डालर (२,६५,४०० रुपए) और १८८,६९३ रुपए खर्च किए।

जापानी विधि से धान की खेती

*१४७०. श्री एन० बी० चौधरी :

(क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार ने जापानी तरीके से धान की खेती करने के व्यय पर विचार किया है ?

(ख) यदि 'हां' तो प्रति एकड़ कितना व्यय होता है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) और (ख). १० अप्रैल १९५३ को अतारांकित प्रश्न संख्या १०१९ के लिए दिये गये मेरे उत्तर की ओर मैं माननीय सदस्य का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। धान उत्पादन की वर्तमान पद्धति और जापानी पद्धति के व्यय की अभी तक जांच नहीं की गई है। खेती के जापानी तरीके के आर्थिक और अन्य पहलुओं पर और सूचना पाने के लिए भारत सरकार और भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् द्वारा संपरीक्षाएं की जा रही हैं। संपरीक्षाएं गवेषणा प्रक्षेत्रों और किसानों के खेतों में की जा रही हैं। यह बात अवश्य मालूम है कि जापानी तरीके के अन्तर्गत जिन बातों की सिपारिश की गई है वे ठीक बातें हैं तथा उन से उपज बढ़ेगी। इस तरीके से जिन खेतों में खेती की गई है उन में से ६००० पौंड से भी ज्यादा उपज हुई है। उपज में वास्तविक वृद्धि कितनी होगी यह दिए गए खाद, भूमि के जोतने, उसे सुधारने और बीजों के गुण पर निर्भर रहेगा। कारजाट के कृषि गवेषणा

स्थात्र के आंकड़ों के अनुसार १९५२-५३ में जापानी तरीके से खेती करने में लगभग ३०४ रुपए २ आने प्रति एकड़ खर्च हुए। उस से ६५२ रुपए १० आने ९ पाई आय हुई तथा प्रति एकड़ लाभ ३४८ रुपए ८ आने ९ पाई हुआ। अन्य स्थानों में किसानों ने जो संपरीक्षाएं की हैं वहां पर ऐसा ही अनुभव हुआ है।

सदन के पटल पर दो विवरण रखे गए हैं जिन में बताया गया है कि बम्बई के कारजाट कृषि गवेषणा स्थात्र और कोरा ग्रामोद्योग केन्द्र में कितना उत्पादन व्यय हुआ।
[देखिए परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ६०]

“एम्प्लायमेंट न्यूज़”

*१४७८. श्री एन० बी० चौधरी : (क) क्या श्रम मंत्री “एम्प्लायमेंट न्यूज़” पत्रिका के प्रकाशन को बन्द करने के कारण बतलाएंगे ?

(ख) दूसरे किन प्रकाशनों से नौकरी दफ्तरों की स्थिति जानी जा सकती है ?

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : (क) एम्प्लायमेंट न्यूज़ की जितनी उपयोगिता नौकरी पाने वालों और नौकरी चाहने वालों को होती थी उस से कहीं बहुत अधिक व्यय उस के प्रकाशन में होता था।

(ख) नौकरी दफ्तरों के आंकड़े “मन्थली रिव्यू आफ वर्क डन बाई दि डायरेक्टरेट जनरल आफ सेटिलमेंट” और “इंडियन लेबर गजट” में भी प्रकाशित किये जाते हैं।

बेकारी

*१४८१. श्री मुनिस्वामी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) हाल ही में एक बैठक में भाषण देते हुए क्या श्रम मंत्री ने कहा था कि देश में बेकारी की समस्या सुलझाने के लिए एक विशारद समिति नियुक्त करना पड़े जो बेकारी मिटाने के उपाय बतलाए; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार वह विशारद समिति निकट भविष्य में नियुक्त करेगी ?

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : (क) जी हां ।

(ख) अभी ऐसा कोई विचार नहीं है । इस विषय पर गंभीरता पूर्वक विचार करने की आवश्यकता को मैं बतला रहा था परन्तु मेरे सामने विशिष्ट कार्यवाही करने का कोई विचार नहीं था । मैं ने अभी कोई ठोस प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है ।

तम्बाकू के कारखाने

११२८. श्री दाभी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) बम्बई राज्य के प्रत्येक जिले में तम्बाकू के कितने कारखाने हैं ;

(ख) भाग (क) में बताए गए प्रत्येक कारखाने में कितने मजूर काम करते हैं ; और

(ग) इन कारखानों में काम करने वाले श्रमिकों पर कितने अधिनियम लागू होते हैं ?

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : (क) से (ग). प्राप्त आंकड़ों से मालूम पड़ता है कि १९४९ के अन्त तक बम्बई राज्य में ५१० तम्बाकू के कारखाने फैक्टरी ऐक्ट के अधीन पंजीयित थे । उन में २६१११ मजूर काम करते हैं । निम्न केन्द्रीय अधिनियम उन पर लागू होते हैं:—

(१) कारखाना अधिनियम, १९४८

(२) श्रमिक क्षतिपूर्ति अधिनियम,
१९२३

(३) वेतन देने का अधिनियम,
१९२६

(४) कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम,
१९४८.

(२) विस्तृत और अभिनवतम सूचना बम्बई राज्य की सरकार से मांगी गई है । उसे यथासमय पटल पर रख दिया जाएगा ।

ग्राम-उधार

११२९. श्री पी० टी० चाको : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) ग्रामों में उधार देने के लिए राज्यों के सहकारी शीर्ष बैंकों को १९५२ में रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया ने कितनी राशि उधार दी है;

(ख) त्रावणकोर कोचीन के सहकारी केन्द्र बैंक को कितनी राशि दी गई है; और

(ग) सहकारी शीर्ष बैंक इन राशियों का किस प्रकार उपयोग कर रहे हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) १०,४५,१३ लाख रुपए ।

(ख) बिलकुल नहीं । क्योंकि रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया केवल राज्यों के सहकारी बैंकों को उधार देता है ।

(ग) रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया से उधार पाई गई राशि को राज्यों के शीर्ष बैंक प्राथमिक सहकारी समितियों को सीधे अथवा केन्द्रीय सहकारी बैंकों द्वारा उधार देते हैं । प्राथमिक सहकारी समितियां यह पैसा अपने सदस्यों को मौसमी खेती के कामों और अपनी फसल के विपणन के खर्च को पूरा करने के लिए उधार दे देती हैं ।

उत्तर पूर्व रेलवे में पानी पिलाने वाले

११३०. श्री एम० एन० सिंह : (क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर पूर्व रेलवे में कितने पानी पिलाने वाले नियुक्त किए गए हैं । उन में से कितने स्थायी

नौकर हैं तथा कितने लोग एक मौसम के लिए नियुक्त किए जाते हैं ?

शेष रूप से ब्रांच लाइनों और रोड साईड स्टेशनों पर उत्तर पूर्व रेलवे में यात्रियों को पानी क्यों नहीं दिया जाता ?

(ग) स्थिति सुधारने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). आवश्यक सूचना इकट्ठी की जा रही है। वह यथाशीघ्र सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

रेलवे सेवायोग

११३१. श्री नम्बियार : (क) क्या रेल मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि रेलवे कर्मचारियों की भर्ती करने के लिए रेलवे सेवायोग के हेडक्वार्टर्स कहां कहां हैं ?

(ख) क्या मद्रास क्षेत्र केन्द्र सेवायोग अभी काम कर रहा है ? यदि नहीं तो क्यों नहीं ?

(ग) मद्रास और कलकत्ता में रेलवे सेवायोग के सदस्य कौन हैं ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) बम्बई और कलकत्ता।

(ख) पहले जब ४ सेवायोग थे तब एक मद्रास में था। १९४६ में जब मितव्यय करने का प्रयास हुआ तब भर्ती कम हो गई तथा सेवायोगों की संख्या कम कर दी गई। फल यह हुआ कि अब मद्रास में कोई सेवायोग नहीं है।

(ग) रेलवे सेवायोग कलकत्ता :

श्री एस० एन० गुप्ता सभापति
दीवान श्रीराम पुरी सदस्य
रेलवे सेवायोग बम्बई :

श्री के० डुराई सभापति
श्री सी० एल० सहानी सदस्य
श्री एन० के० मिश्र सदस्य

“इंडियन फार्मिंग”

११३२. श्री हेडा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) “इंडियन फार्मिंग” कब प्रकाशित होने वाला है ;

(ख) १ अप्रैल १९५३ तक उस के कितने अंक बकाया में हैं ;

(ग) उसे कितने लोग खरीदते हैं तथा कितने लोगों ने अपने चन्दे दे दिए हैं ; और

(घ) आरम्भ से अब तक इस प्रकाशन में कितना घाटा रहा।

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) प्रत्येक महीने की १५ तारीख को।

(ख) कोई नहीं।

(ग) (१) अप्रैल १९२६ से अप्रैल १९४७ तक।

प्रकाशन प्रबन्धक के पास सूचना उपलब्ध नहीं है। उन के द्वारा यह पत्रिका तब प्रकाशित होती थी।

(२) मई १९४७ से अप्रैल १९५१
मार्च १९५१ से अब तक

छापी गई प्रतियां लगभग २५०० ४२००

जिन खरीदने

वालों ने चन्दा दे

दिया है लगभग १२०० २०५३

निःशुल्क अथवा

विनिमय आधार

पर वितरण लगभग ६०० लगभग १५००

अभिकरणों द्वारा

बिक्री लगभग ४०० लगभग १०४२

(घ) (१) प्रकाशन प्रबन्धक के पास मार्च १९५१ तक की कोई सूचना नहीं है।

(२) अप्रैल १९५१ से ३१-३-५२ तक ६०८६७ रु. अप्रैल १९५२ से ३१-३-५३ तक ५०,००० रु. (लगभग)।

पाकिस्तान से नेशनल सेविंग्स सर्टिफिकेट का स्थानान्तरण

११३३. श्री माधव रेड्डी : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जब से नेशनल सेविंग्स सर्टिफिकेट पर समझौता हुआ है तब से विस्थापित व्यक्तियों के कितने नेशनल सेविंग्स सर्टिफिकेट पाकिस्तान से भारत को स्थानान्तरित किए गए हैं ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : पाकिस्तान से भारत को विस्थापित व्यक्तियों के कुल १२८,४१२ कैश, डिफेन्स और नेशनल सेविंग्स सर्टिफिकेट स्थानान्तरित किए गए।

डाक सेवक स्कीम

११३४. श्री जांगडे : क्या संचरण मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) मध्य प्रदेश के उन ग्रामों के नाम जहां डाक सेवक स्कीम चालू है ; तथा

(ख) क्या उक्त स्कीम में सुधार के लिए कोई व्यवस्था की जा रही है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) (१) खापरखेडा (नागपुर जिला)

(२) नरपारसोपंत

(ख) यह स्कीम चालू रखी जाए अथवा बंद कर दी जाए इस पर विचार किया जा रहा है।

मोटर साइकिलों द्वारा डाक ले जाने की व्यवस्था

११३५. श्री जांगडे : क्या संचरण मंत्री उत्तरीय तथा दक्षणीय छत्तीसगढ़ डिवीजन में स्थित उन स्थानों के नाम बतलाने की कृपा करेंगे जहां मोटर-साइकिलों द्वारा डाक ले जाने की व्यवस्था कर दी गई है अथवा की जा रही है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : भी कहीं नहीं की गई।

अधिक अन्न उपजाओ जांच समिति की रिपोर्ट

११३६. चौ० रघुवीर सिंह : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश में क्या अधिक अन्न उपजाओ जांच समिति की मुख्य सिपारिशों को अमल में लाया गया है ?

(ख) यदि हां तो छोटे सिंचाई के साधनों पर कितनी राशि व्यय की गई है ?

(ग) पश्चिमी उत्तर प्रदेश में नलकूप बनाने के लिए आवश्यक उधार का क्या पर्याप्त उपबन्ध है ?

(घ) यदि हां तो अभी तक कितनी राशि दे दी गई है ?

(ङ) क्या यह बात सच है कि नलकूप बनाने के लिए उधार चाहने वालों से केन्द्रीय सरकार ने आवेदन पत्र मांगे थे ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : अधिक अन्न उपजाओ जांच समिति की महत्वपूर्ण सिपारिशों की ओर उत्तर प्रदेश का ध्यान आकर्षित कर दिया गया है। राज्य सरकार ने उन्हें अमल में लाया है अथवा नहीं इस की पूर्ण सूचना प्राप्त की जा रही है।

(ख) १९५२-५३ में छोटी सिंचाई के साधनों के बनाने के खर्च के लिए राज्य सरकार को १२१.६३ लाख रुपए मंजूर किए गए थे। इस उधार दी गई राशि में से राज्य सरकार ने कितनी राशि खर्च की इस का पता जुलाई-अगस्त १९५३ के पहले नहीं लग सकता।

(ग) और (घ). ४४० नलकूप बनाने के खर्च के लिए राज्य सरकार को उधार देने के लिए १६७.५ लाख रुपए मंजूर किए गए हैं। उन कुओं में से १०० कुएं पश्चिमी जिलों में होंगे। इस के अतिरिक्त टी. सी. ए. योजना के अन्तर्गत राज्य में ६६५ नलकूप बनाने के खर्च के लिए ४१.५३ लाख रुपए उधार देने

की मंजूरी भी दे दी गई है। उन कुओं में से २४० पश्चिमी जिलों में होंगे।

(ङ) जी नहीं। अधिक अन्न उपजाओ योजनाओं के लिए वैक्तिक सहायता देने के विषय में भारत सरकार केवल राज्य सरकारों से व्यवहार करती है।

हैदराबाद गोल्ड माइन कम्पनी

११३७. श्री एन० श्रीकान्तन नायर : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पिछले महीनों में हैदराबाद गोल्ड माइन कम्पनी से कितने मजूर नौकरी से अलग कर दिए गए हैं; और

(ख) कितने मजूरों को गिरफ्तार किया गया है तथा कितने मजूरों को चार्जशीट दे दी गई है ?

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : (क) अक्टूबर १९५२ और मार्च १९५३ के बीच १९५ मजूर नौकरी से अलग किए गए हैं।

(ख) राज्य सरकार के निषेधात्मक आदेशों का उल्लंघन करने के अपराध में १४० मजूर गिरफ्तार किए गए तथा १ मास से लेकर ४ मास तक की विभिन्न अवधि के लिए उन्हें जेल की सजा दे दी गई।

नर्सिंग स्कूल

११३८. श्री रिशांग किशिंग : क्या स्वास्थ्य मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नर्सिंग स्कूल जो केन्द्रीय सरकार के प्रबन्ध में है उस पर १९५२-५३ में कितना व्यय किया गया था ; और

(ख) प्रशिक्षण अवधि में विद्यार्थियों को क्या सुविधाएं दी जाती हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) केन्द्रीय सरकार के प्रत्यक्ष प्रबन्ध में कोई नर्सिंग स्कूल नहीं है। केन्द्रीय सरकार के प्रबन्ध में नर्सिंग कालेज नई दिल्ली में है

उस पर १९५२-५३ में लगभग २,७६,००० रुपए खर्च हुए थे।

(ख) शिक्षा-अवधि में नर्स का काम सीखने वालों को नर्सिंग स्कूलों में छात्रवृत्ति, महंगाई भत्ता, निःशुल्क भोजन या उसके बदले में भत्ता, कपड़े, धोबी का भत्ता तथा निःशुल्क रहने की जगह दी जाती है। नर्सिंग कालेज में ये सुविधाएं नहीं दी जाती। जब अभ्यास के लिए उन्हें अस्पतालों और लोक-स्वास्थ्य क्षेत्रों में जाना पड़ता है तब उन्हें सरकारी खर्च पर कपड़े दिए जाते हैं। योग्य विद्यार्थियों को केन्द्रीय सरकार, राज्य सरकार तथा भारतीय रेडक्रास समिति कुछ छात्रवृत्तियां देती है।

अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना

११३९. डा० अमीन : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली के सरकारी नौकरों के लिए बनाई गई अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना में कितने डाक्टर प्राधिकृत रूप से मेडिकल अटेंडेंट रहेंगे;

(ख) सरकारी नौकरों और उन के परिवारों का इलाज करने के लिए कितने डाक्टर पूर्ण काल काम करेंगे;

(ग) स्त्रियों और बच्चों की चिकित्सा के लिए कितने लेडी डाक्टर होंगे; और

(घ) आंख, कान, नाक, गला और दांतों की बीमारियों के लिए कितने विशेषज्ञ रहेंगे ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) :

(क) ३६।

(ख) ४२ दो दांतों के डाक्टरों को मिला कर।

(ग) ८।

(घ) ४।

धान्य जांच निदेशालय

११४०. श्री एम० आर० कृष्णः क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के अन्तर्गत धान्य जांच निदेशालय है ; तथा

(ख) यदि हां तो उस के हेड क्वार्टर और संलग्न दफ्तरों में कितने अफसर और कर्मचारी हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० पी० कृष्णप्पा) : (क) जी हां । मंत्रालय में संग्रह तथा निरीक्षण निदेशालय है ।

(ख) संख्या निम्न प्रकार है :—

	अफसर	अन्य टैक्निकल कर्मचारी	अन्य कर्मचारी
हेड क्वार्टर	४	११	७

संलग्न दफ्तर :

	अफसर	अन्य टैक्निकल कर्मचारी	अन्य कर्मचारी
बम्बई	१	६	क्षेत्री संचालक (खाद्य) के कर्मचारी इस के दफ्तर के काम को कर लेते हैं ।
कलकत्ता	१	५	"
मद्रास	२*	५	"

*संग्रह और जांच के लिए मिला जुला बन्दरस्थान ।

अधिक अन्न उपजाओ योजना के अन्तर्गत मद्रास को उधार

११४१. श्री सी० आर० चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५१-५२ और १९५२-५३ में "अधिक अन्न उपजाओ" योजना की निधि

में से अधिक अन्न उपजाने के लिए मद्रास राज्य को कितनी राशि उधार दी गई थी और कितना अनुदान दिया गया था ;

(ख) क्या मद्रास ने समस्त अनुदान और ऋण लेकर खर्च कर दिया है ;

(ग) यदि नहीं तो कितनी राशि व्ययगत हो जाने दी ; और

(घ) इस योजना से धान्यों का कितना अतिरिक्त उत्पादन हुआ ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क)

	अनुदान	उधार
	लाख रुपयों में	लाख रुपयों में
१९५१-५२	११२.४२	१४५.००
१९५२-५३	५३.९७	२३५.२१

(ख) सारी राशि उधार ले ली गई थी । वास्तविक व्यय के आधार पर महा लेखापाल को अनुदान के समायोजन का अधिकार था ।

(ग) १९५१-५२ के ऋण में से २८.६६ लाख का उपयोग नहीं किया गया और वह राशि वापिस दे दी गई । १९५२-५३ के लिए उधार दी गई राशि में से कितना व्यय हुआ उसका पता जुलाई अथवा अगस्त १९५३ के बाद लगेगा । दो सालों में अनुदान की कितनी राशि का समायोजन किया गया वह अभी मालूम नहीं है परन्तु अभी तक उस के किसी अंश के व्ययगत होने की सूचना नहीं है ।

(घ)

	लक्ष्य	प्राप्ति
	(पिछले साल से अधिक)	(पिछले साल से अधिक)
	(टन)	(टन)
१९५१-५२	२,२५,७४८	८८,६२६
१९५२-५३	१,६८,२३३	आंकड़े प्राप्त नहीं हुए ।

केन्द्रीय गोसंवर्धन परिषद्

११४२. श्री झूलन सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) उपयोगी और उत्पादी गाय बैलों के वध को रोकने के लिए केन्द्रीय गोसंवर्धन परिषद् ने क्या कार्यवाही की है तथा उसे कहां तक सफलता मिली है;

(ख) उस की आय के स्रोत क्या हैं (जिस अवधि की सूचना प्राप्त हो उस अवधि की आय); और

(ग) आय किस प्रकार खर्च की गई (उस अवधि में जिस के आंकड़े प्राप्त हों) ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) केन्द्रीय गोसंवर्धन गोशाला विकास बोर्ड भारत सरकार ने १९४६ में स्थापित किया था। उस का क्षेत्र विस्तृत करने तथा उस में पशुविकास के उपायों को मिलाने, आधार ग्राम केन्द्र स्थापित करने, गोशालाओं का अधिक सहयोग प्राप्त करने तथा उन का विकास करने के लिए भारत सरकार ने बोर्ड के स्थान पर केन्द्रीय गोसंवर्धन परिषद् स्थापित की है। खाद्य तथा कृषि मंत्री उस परिषद् के सभापति हैं। उस को स्थापित हुए ८ मास हुए हैं। इस अवधि में अधिशासी समिति की ३ बैठकें हुईं तथा उन में पशुओं के संरक्षण और संवर्धन सम्बन्धी कई प्रश्नों पर विचार किया गया। परिषद् की पहली वार्षिक सामान्य बैठक फरवरी १९५३ में खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभापतित्व में हुई थी। उपयोगी और अनुत्पादी गाय बैलों के वध को रोकने के उपायों पर अधिशासी समिति की एक बैठक में चर्चा हुई थी और यह निश्चय किया गया था कि राज्यों की सरकारों से प्रार्थना की जाए कि वे इस पर बनाए गए नियमों को सख्ती से लागू करें तथा जहां विधान बने हों वहां वैसे विधान बनाएं।

परिषद् की सिपारिश पर भारत सरकार ने राज्य सरकारों का ध्यान पशु संरक्षण और संवर्धन समिति की सिपारिशों की ओर दिलाया है तथा कहा है कि उपयोगी पशुओं के वध को रोकने के लिए विधान बनाना वांछनीय होगा। पशुओं के पंजीयन का उपबन्ध करने, उनके संरक्षण तथा संवर्धन सम्बन्धी समस्याओं के विषय में विस्तृत विधान की रूपरेखा बनाने के लिए परिषद् ने अपनी पिछली बैठक में कृषि मंत्री के सभापतित्व में एक उप समिति नियुक्त की है। उप समिति की बैठक ७ मार्च १९५३ को हुई थी तथा उस में पशुवध का नियमन करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

(ख) १९५२-५३ के लिए सहायता के रूप में भारत सरकार ने १००,००० रुपए दिए हैं।

(ग) ३१,००० रुपए। व्यय निम्न प्रकार से हुआ :—

	रुपए
कर्मचारियों का वेतन और भत्ता	१०,३००
सदस्यों का यात्रा भत्ता	३४००
संभाव्य व्यय (आरम्भ में दफ्तर के लिए खरीदे गए सामान सहित)	१०,६००
गोसंवर्धन योजनाएं	६,४००
योग	३१,०००

रेलवे शताब्दी प्रदर्शनी

११४३. श्री बादशाह गुप्त : क्या रेल मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि देहली में हो रही रेलवे शताब्दी प्रदर्शनी में ३१ मार्च, १९५३, तक टिकटों तथा साहित्य के विक्रय द्वारा पृथक् पृथक् कितनी आय की प्राप्ति हुई है ?

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : ३१ मार्च १९५३ तक प्रवेश-शुल्क के रूप में ७६१५३ रुपए १२ आने

प्राप्त हुए थे तथा साहित्य (प्रदर्शनी गार्ड) की बिक्री से २०४६ रुपए ६ आने प्राप्त हुए थे ।

वाणिज्यिक फसलें

११४४. श्री एन० बी० चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री वह विवरण सदन के पटल पर रखेंगे जिन में उन वाणिज्यिक फसलों के नाम दिए हों जिन का उत्पादन सरकार १९५३ में घटाना चाहती है ?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) : १९५३ में किसी भी वाणिज्यिक फसल का उत्पादन कम करने की योजना भारत सरकार के विचाराधीन नहीं है ।

गेहूं और चावल की वसूली

११४५. श्री एन० बी० चौधरी : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री सदन के पटल पर एक विवरण रखेंगे जिस में यह बताया गया हो कि ३१ मार्च १९५३ तक विभिन्न राज्यों में कितने गेहूं और चावल की वसूली हुई ?

(ख) केन्द्रीय संकोष से राज्यों को कितना गेहूं और चावल मिला है ?

(ग) कुछ राज्यों को अन्य राज्यों से कितना धान्य प्राप्त हुआ है ?

(घ) चालू वर्ष में कितने खाद्य पदार्थों का निर्यात किया जाएगा ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) सदन के पटल पर एक विवरण रखा जाता है '[देखिये परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ६१]

(ख) और (ग). १-१-१९५३ से मार्च १९५३ के अन्त तक ५.६ लाख टन । उस में से १.२ लाख टन आंतरिक स्रोतों से थी ।

(घ) वर्तमान अनुमान २५ लाख टन

पलासबारी का डाक और तार कार्यालय

११४६. श्री अमजद अली : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पलासबारी (आसाम) का डाक तथा तार घर किराए के मकान में स्थापित किया गया है;

(ख) क्या वह डाक तथा तार घर लगभग २० वर्ष से किराये के मकान में है;

(ग) क्या अफसरों तथा पोस्टमास्टर के मकानों की मरम्मत करने का जरूरत है ; और

(घ) इस प्रयोजन के लिए क्या शीघ्र स्थायी इमारत बनाने का सरकार विचार कर रही है ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) सब पोस्टमास्टर का केवल एक ही क्वार्टर है । उस की मरम्मत कराने की जरूरत है ।

(घ) डाक तथा तार आफिस के लिए विभाग को ओर से मकान बनाने के प्रश्न पर विचार करना आरम्भ हुआ है ।

पटना में टेलीफोन के कनेक्शन लगाना

११४७. श्री झूलन सिन्हा : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) पटना में टेलीफोन के कनेक्शन लगाने के लिए कितने आवेदनपत्र निलम्बित हैं; और

(ख) जिन उपविभागीय हेडक्वार्टरों में अभी कोई प्रबन्ध नहीं है उन में जनता के लिए टेलीफोन काल आफिस खोलने के प्रस्ताव पर अब तक क्या कार्यवाही की गई है । याना हेड क्वार्टरों में तार आफिस खोलने के प्रस्ताव पर अब तक क्या कार्यवाही की गई है ।

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) १८६.

(ख) (१) बहुआ और लतेहर में जनता के लिए काल आफिस खोलने का काम चल रहा है। औरंगाबाद (गया ज़िला) में जनता के लिए काल आफिस खोलने का काम आवश्यक सामान मिलते ही आरम्भ किया जायगा। १४ अन्य उपविभागीय हेडक्वार्टरों में आफिस खोलने के प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

(२) अभी बिहार के ४६० थाना हेड-क्वार्टरों में से २५० में तार की सुविधा नहीं है। इन स्थानों में तार घर खोलने के प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

मूंगफली का उत्पादन

११४८. श्री मुनिस्वामी : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि देश के किस भाग में बढ़िया मूंगफली उत्पन्न होती है? उत्पादक अच्छे प्रकार की मूंगफली करें इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए उन्हें प्रोत्साहन देने के लिए क्या सुविधाएं दी जाती हैं?

(ख) तिलहनों के उत्पादन करने वाले वैज्ञानिक तरीके काम में लाएं इस के लिए क्या सरकार उन्हें प्रोत्साहित कर रही है? यदि हां, तो किस तरह से?

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

(क) औद्योगिक कार्यों के लिए बढ़िया मूंगफली अर्थात् अत्यधिक तेल वाली मूंगफली का उत्पादन दक्षिण भारत में होता है। खाने के लिए बढ़िया मूंगफली मध्यप्रदेश में उत्पन्न की जाती है।

कृषि उत्पादन राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार की बात है। सुधारी गई किस्मों के बीज बढ़ाने और उन्हें किसानों में वितरित करने के कार्य राज्य सरकारों को भारतीय

केन्द्रीय तिलहन समिति वित्तिक सहायता दे रही है।

(ख) जी। यह जानने के लिए भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति के तत्वावधान में गवेषणा की जाती है, कि स्थानीय स्थिति में अच्छी खेती किस प्रकार की जा सकती है तथा कीड़ों और फसल की बीमारियों को कम व्यय में भली भांति किस प्रकार समाप्त किया जा सकता है। इन गवेषणाओं के लिए सरकार पैसा देती है। गवेषणा से जो बातें मालूम होती हैं वे किसानों तक पत्रिकाओं द्वारा राज्य सरकारों के कृषि विभागों द्वारा पहुंचाई जाती हैं।

गन्ने की कृषि

११४९. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बतलाने की कृपा करेंगे :

(क) सरकारी फार्म, पूसा (देहली) तथा सरकारी फार्म, पूसा (बिहार), में गन्ने की कृषि पर प्रति सौ मन परिव्यय पृथक् पृथक्;

(ख) उत्तरी बिहार के चीनी मिल मालिकों के फार्मों में गन्ने की कृषि पर प्रति सौ मन परिव्यय, पृथक् पृथक्; तथा

(ग) उत्तरी बिहार के उत्पादक द्वारा गन्ने की कृषि पर प्रति सौ मन होने वाला अनुमानित परिव्यय ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) :

(क)

सरकारी फार्म पूसा
(दिल्ली) में

सरकारी फार्म पूसा
(बिहार) में

१२२ रुपए
प्रति सौ मन

६३ रुपए २ आने
प्रति सौ मन

(ख) ८५ से लेकर १०२ रुपए प्रति सौ मन व्यय होता है ।

(ग) १०५ से लेकर १२५ रुपए प्रति सौ मन व्यय होता है ।

विभाग-अतिरिक्त पोस्टमास्टर्स के पद पर मास्टर्स के सेवायोजन पर रोक

११५०. श्री मुनिस्वामी : क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि मिदनापुर डिस्ट्रिक्ट बोर्ड (पश्चिमी बंगाल) ने एक आदेश द्वारा उस के अधीन स्कूलों के उन मास्टर्स से जो विभाग अतिरिक्त पोस्टमास्टर के पद पर कार्य कर रहे हैं, यह कहा है कि यदि वे डिस्ट्रिक्ट बोर्ड में नौकरी करते रहना चाहते हों तो वे डाक विभाग से अपना सम्बन्ध तोड़ दें;

(ख) क्या यह सत्य है कि इन विभाग अतिरिक्त पोस्टमास्टर्स के काम के घंटे इस प्रकार रखे गए हैं जिससे कि उन की स्कूल की ड्यूटी में कोई बाधा नहीं पड़ती; और

(ग) क्या यह सत्य है कि यदि अन्य स्कूल मास्टर्स से यह कह दिया जाए कि वे विभाग-अतिरिक्त ब्रांच पोस्टमास्टर की नौकरी न करें तो डाक की सुविधा का प्रसार करने की योजनाओं को बाधा पहुंचेगी ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी हां । परन्तु राज्य सरकार ने हाल ही में यह अनुदेश दिया है कि जो प्राइमरी

स्कूल मास्टर विभाग-अतिरिक्त एजेंट का काम करना चाहते हों उन के आवेदन पत्रों पर सहृदयता से विचार किया जाए ।

(ख) जी हां ।

(ग) ऐसे बाधक आदेशों से कुछ हद तक विभाग अतिरिक्त पोस्ट आफिस खोलने के काम में बाधा पहुंच सकती है ।

उत्तर पारा में देर से डाक का बंटना

११५१. पंडित लिंगराज मिश्र : (क) क्या संचरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि दिल्ली में शाम को डाली गई डाक उसी रात को कलकत्ते पहुंच जाती है परन्तु वह उत्तरपारा में तीसरे अथवा चौथे दिन पहुंचती है ?

(ख) यदि हां तो देरी के क्या कारण हैं ?

(ग) इस विषय में सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

संचरण उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) जी नहीं । दिल्ली में शाम को डाले गए पेड अनरेजिस्टर्ड चिट्ठियां कलकत्ते दूसरे दिन सुबह पहुंचती हैं और उत्तरपारा में उसी दिन बांट दी जाती हैं । यदि बीच में इतवार पड़ता है तो वे सोमवार के सुबह को बांटी जाती हैं क्योंकि इतवार को चिट्ठियां नहीं बांटी जाती ।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते ।

अंक ३

संख्या १६



सत्यमेव जयते

1st Lok Sabha

संसदीय वाद विवाद

सोमवार

२० अप्रैल, १९५३

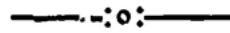


लोक सभा

तीसरा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक कार्यवाही

विषय-सूची

स्थगन प्रस्ताव

हुबली में पुलिस द्वारा गोली चलाया जाना
अनुपस्थिति की अनुमति

[पृष्ठ भाग ३६७९]

[पृष्ठ भाग ३६७९—३६८१]

सदन पटल पर रखे गये पत्र—

श्रम मंत्रालय की अधिसूचनाएं

[पृष्ठ भाग ३६८१]

यातायात मंत्रालय की अधिसूचनाएं

[पृष्ठ भाग ३६८१—३६८२]

समिति का चुनाव—

भारतीय केन्द्रीय तम्बाकू समिति

[पृष्ठ भाग ३६८२]

वायु निगम विधेयक—

प्रवर समिति को पैसे जाने के प्रस्ताव पर चर्चा—

पूरी नहीं हुई.

[पृष्ठ भाग ३६८२—३७४६]

संसदीय वाद विवाद

(भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कार्यवाही)

शासकीय घृतान्त

३६७९

३६८०

लोक सभा

सोमवार, २० अप्रैल, १९५३

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

प्रश्न और उत्तर

(देखिये भाग १)

९-१५ म० पू०

स्थगन प्रस्ताव

हुबली में पुलिस द्वारा गोली चलाया जाना

अध्यक्ष महोदय : मुझे एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना मिली है जो कि कई कारणों से अनियमित है। उस में कई बात एक साथ कही गई हैं। सब से महत्वपूर्ण बात कल हुबली में पुलिस द्वारा चलाई गई गोली के सम्बन्ध में है। यह मामला बम्बई राज्य से सम्बन्ध रखता है इसलिये मैं इसे यहां प्रस्तुत किये जान की अनुमति नहीं दे रहा हूं।

श्री एम० एस० गुरुदास्वामी (मैसूर) : परन्तु गोलीकांड तो एक घटना मात्र है।

अध्यक्ष महोदय : हम समूची घटना की जांच नहीं कर सकते हैं। हम महीनों से हो रही घटनाओं पर चर्चा नहीं कर सकते हैं। मैं ने अपना विनिर्देश दे दिया है। अग्रेतर विवाद की आवश्यकता नहीं है।

अनूपस्थिति की अनुमति

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्यों को सूचना देना चाहता हूं कि श्री एस० सत्य-
444 PSD

नाथन, संसद् सदस्य, सदन की बैठकों से ६५ दिन तक निरन्तर अनुपस्थित रह कर ६ और ७ अप्रैल, १९५३ को सदन की बैठक में उपस्थित हुए थे। उन्होंने न अपनी अनुपस्थिति के सम्बन्ध में एक पत्र भी मुझे भजा है उस में अनुपस्थितिके कारण भी बताये गये हैं।

क्या सदन उन की इन अनुपस्थिति के कारणों को स्वीकार करता है अथवा अस्वीकार?

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : इस सम्बन्ध में नियम क्या हैं ? क्या नियमों के अनुसार वह अयोग्य हो गये हैं अथवा हमें कुछ करने का अधिकार है ?

अध्यक्ष महोदय : इस सम्बन्ध में संविधान के अनुच्छेद १०१ का उपखंड (४) लागू होता है। उस का यह अर्थ कदापि नहीं है कि किसी सदस्य का स्थान उस की अनुपस्थिति के कारण स्वतः ही रिक्त हो जाता है। सदन को परिस्थितियों पर विचार करने का निश्चय ही अधिकार है।

क्या सदन की यह इच्छा है कि उन की ६५ दिन की अनुपस्थिति को, जैसा कि उन के पत्र में प्रार्थना की गई है, क्षमा कर दिया जाये ?

इस से एक प्रश्न यह भी उत्पन्न होता है कि यदि सदन अनुपस्थिति के कारणों के औचित्य पर भी विचार करे तो उत्तम होगा। क्या सदन श्री सत्यनाथन की ६५ दिन की अनुपस्थिति को क्षमा करने का विचार करता है ?

कुछ माननीय सदस्य : हां, हां ।

कुछ माननीय सदस्य : नहीं नहीं ।

अध्यक्ष महोदय : मैं अनुभव करता हूँ कि सदन की इच्छा इस अनुपस्थिति काल को क्षमा कर देन की है ।

अनुपस्थिति क्षमा की गई ।

सदन पटल पर रखे गये पत्र

श्रम मंत्रालय की अधिसूचनाएँ

श्रम मंत्री (श्री वी० वी० गिरि) : मैं कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम, १९५२ के अन्तर्गत कर्मचारी भविष्य निधि योजना, १९५२ में अग्रैतर संशोधन करने वाली श्रम मंत्रालय की इन अधिसूचनाओं की एक प्रति सदन पटल पर रखता हूँ :—

१. अधिसूचना संख्या पी० एफ० ५०१ (१७)/क४, दिनांक २७ जनवरी, १९५३।

२. अधिसूचना संख्या पी० एफ० ५२३ (६)/क-५, दिनांक २३ फरवरी, १९५३।

३. अधिसूचना संख्या पी० एफ० ५२३ (८)/क-६, दिनांक ३ मार्च, १९५३ ।

४. अधिसूचना संख्या पी० एफ० ५०४ (१०६)/क-७, दिनांक ४ मार्च, १९५३ ।

५. अधिसूचना संख्या पी० एफ० ५१६ (१०)/क-८, दिनांक ४ मार्च, १९५३ ।
[पुस्तकालय में रखी गई, देखिये संख्या एस-३३/५३]

यातायात मंत्रालय की अधिसूचना

रेल तथा यातायात उपमंत्री (श्री अलगेशन) : मैं दिल्ली सड़क यातायात प्राधिकार अधिनियम, १९५० की धारा ५२ की उपधारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली सड़क यातायात प्राधिकार (परामर्शदात्री परिषद्) नियम, १९५१ में संशोधन करने वाली यातायात मंत्रालय की ३१ मार्च १९५३ की अधिसूचना संख्या १८-टी० ए० डी० (८)/

की एक प्रति सदन पटल पर रखता हूँ ।
[पुस्तकालय में रखी गई, देखिये संख्या एस-३४/५३]

समिति का चुनाव

भारतीय केन्द्रीय तम्बाकू समिति

कृषि मंत्री (डा० पी० एस० देशमुख) :

मेरा प्रस्ताव है कि :

“भूतपूर्व शिक्षा, स्वास्थ्य तथा भूमि विभाग के संकल्प संख्याएफ ४०-२६/४४-क दिनांक १० अप्रैल, १९४५ के पैरा ३ के खंड (६-८) के अनुसार इस सदन के सदस्य भारतीय केन्द्रीय तम्बाकू समिति में कार्य करने के लिए दो सदस्यों का अध्यक्ष महोदय द्वारा निर्धारित की गई प्रणाली के अनुसार चुनाव करें ।”

अध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया तथा वह स्वीकृत हुआ ।

वायु निगम विधेयक

अध्यक्ष महोदय : अब हम वायु निगम विधेयक पर चर्चा करेंगे । इस पर सामान्य चर्चा के लिये दो दिन निर्धारित किये गये हैं मुझे आशा है कि यह उतने समय में ही समाप्त हो जायगा ।

संचरण मंत्री (श्री जगजीवन राम) : मेरा प्रस्ताव है कि :

“वायु निगमों की स्थापना करने, कुछ वर्तमान वायु समवायों के चालू वायु निगमों की अवाप्ति में सहायता देने तथा सामान्यतः वायु यातायात सेवाओं के संचालन की अग्रैतर तथा अधिक उत्तम व्यवस्था करने का प्रावधान करने वाले विधेयक को पंडित ठाकुर दास भार्गव, श्री एन० सोमना, श्री एन० पी० नथवानी, पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय, पंडित व्यंकटेशनारायण तिवारी, श्री सी० डी० पांडे, श्री मथुरा प्रसाद मिश्र, श्री बनारसी

प्रसाद झुनझुनवाला, श्री सतीश चन्द्र सामन्त, श्री रोहिणीकुमार चौधरी, श्री घमंडी लाल बंसल, सरदार अमर सिंह सहगल, श्री यशवन्त राव मार्तण्डराव मुक्णे, श्री मुत्तकृष्णन्, श्री टी० एन० विश्वनाथ रैड्डी, श्री सी० पी० मात्तन, श्री एच० सिद्धननजप्पा, श्री पन्नालाल आर० कौशिक, श्री नित्यानन्द कानूनगो, श्री बैजनाथ महोदय, श्री वी० बी० गांधी, श्री शिव राम रंगो राले, श्री जयपाल सिंह, श्री के० आनन्द नम्बियार, डा० श्यामा प्रसाद मुकर्जी, श्री गिरराज शरण सिंह, श्री रयासम श्रेष्ठागिरिराव, श्री एम० एस० गरुपादस्वामी, श्री के० ए० दामोदर मैनन, सरदार हुक्म सिंह, श्री एस० वी० एल० नरसिंहम्, श्री राधारमण, श्री राज बहादुर तथा प्रस्तावक की एक प्रवर समिति को सौंपा जाये और उसे ३० अप्रैल १९५३ तक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने का अनूदेश दिया जाये।”

[उपाध्यक्ष महोदय अध्यक्ष-पद पर आसीन थ]

अब मैं इस देश में वाणिज्यिक वायु यातायात की प्रगति का इतिहास बताता हूं। सन् १९३२ में सर्व प्रथम टाटा ने बम्बई तथा मदरास के मध्य वायु यातायात सेवा चालू की थी। सन् १९३३ में एक दूसरे उद्योगपति ने कराची और लाहौर के मध्य वायुसेवा चालू करने के लिए इंडियन नेशनल एयरवेज को प्रारम्भ किया। उस समय इन सेवाओं को मुख्यतः डाक ले जाने के काम में लाया जाता था। आर्थिक सहायता के लिये यह सेवाय डाक ले जाय जाने के बदले में सरकार द्वारा किये गये भुगतान पर निर्भर रहती थीं, और भारत सरकार अपने असैनिक नभश्चरण विभाग द्वारा फील्ड सुविधाओं की व्यवस्था करती थी।

साम्राज्य वायु-डाक योजना के बनाय जाने से इस सेवा को प्रोत्साहन मिला। इस

योजना के अन्तर्गत ब्रिटिश राष्ट्र मंडल के देशों में प्रथम श्रेणी की डाक वायुयानों द्वारा ले जाई जाती थी। भारत में दो सहायक सेवायें, कोलम्बो-कराची, लाहौर-कराची, क्रमशः टाटा तथा नेशनल एयरवेज द्वारा प्रारम्भ की गईं। अधिक बड़े वायुयानों को चलान तथा उन की बारम्बारता को बढ़ाने के हेतु इन दोनों वायु सेवा समवायों को राजकीय सहायता दी गई। इस सहायता से इन सेवाओं को यात्री तथा माल ले जाने का अवसर मिला। सन् १९३७ और १९३९ में काठियावाड़ क्षेत्र में चलने वाली एक नई सेवा एयर सर्विसेज आफ इंडिया खोली गई। परन्तु सीधी सरकारी सहायता न मिलने के कारण इसे अपना कारोबार बन्द करना पड़ा।

सन् १९३९ में युद्ध प्रारम्भ होते ही स्थिति बदल गई। दोनों वायु सेवाओं को वायु बल यातायात कमान्ड की सहायता करने को कहा गया। इस कार्य के लिए जो भुगतान इन को किय गये उन से इन की आर्थिक स्थिति काफ़ी दृढ़ हो गई। परिणाम यह हुआ कि युद्ध के समाप्त होने पर प्रायः सभी प्रमुख प्रशासनिक केन्द्रों के मध्य वायु सेवायें चालू हो गई थीं और उत्तम प्रकार के वायुयान काम में लाय जा रहे थ।

युद्ध का एक परिणाम यह भी हुआ कि जगह जगह पर हवाई अड्डे तथा हवाई मैदान बनाय गये। इस से एक लाभ यह भी हुआ कि भारतीय जनता को वायु यातायात की महत्ता विदित हो गई। रेडियो संचरण सेवा से अब उड्डयन काफ़ी सरल हो गया था। वाणिज्यिक वायु यातायात को नियंत्रित तथा विनियमित करने के लिए यह विधान बनाया गया कि कोई भी वायु सेवा बिना अनुज्ञप्ति प्राप्त किये कार्य नहीं कर सकती थी। परिगणित सेवाओं को अनुज्ञप्तियां देने के लिए वायु यातायात अनुज्ञापन पर्षद् स्थापित किया गया। सरकार की 'युद्धोत्तर योजना' में

[श्री जगजीवन राम]

असन्निक नभश्चरण के विकास को पूर्णरूपेण सज्जित हवाई अड्डों तथा हवाई मैदानों के बनाये जाने को, संचरण सेवाओं के विकास इत्यादि को प्रमुख स्थान दिया गया।

अतः युद्ध की समाप्ति पर वायु सेवा की स्थिति सुदृढ़ हो चुकी थी और यात्रियों तथा माल का यातायात दिन प्रतिदिन बढ़ता जा रहा था। सरकार के अतिरेक भांडारों में से दो इंजन वाले डकोटा वायुयान वायुसेवा कम्पनियों को दिये गये। उत्सर्जन विभाग द्वारा दिये जाने के कारण वह बहुत सस्ते ही इन कम्पनियों को मिल गये। इस तरह नई यातायात सेवाय खुलीं और इन्होंने वायु यातायात अनुज्ञापन पर्षद् से अनुज्ञप्ति दिये जाने की प्रार्थना की। पर्षद् ने दस या बारह समवायों को अनुज्ञप्तियां दीं। इधर यातायात में वृद्धि होने के साथ साथ संचलन व्यय में भी वृद्धि होती जा रही थी। पेट्रोल का मूल्य धीरे धीरे बढ़ता जा रहा था। यद्यपि चल सभी कम्पनियां ही थीं परन्तु कई की आर्थिक स्थिति डांवाडोल थी। सरकार ने यह अनुभव किया कि उन को आर्थिक सहायता दी जानी आवश्यक थी। अतः सरकार ने कम्पनी द्वारा काम में लाये गये पेट्रोल के मूल्य पर अवहार दे कर उन को आर्थिक सहायता दी। साथ ही उसने न्यायमूर्ति राज्याध्यक्ष के सभापतित्व में वायु यातायात उद्योग को दृढ़ आधार पर स्थापित करने के सम्बन्ध में सिफारिश करने के लिए एक समिति नियुक्त की। समिति का यह निर्णय था कि आर्थिक आधार पर वायु यातायात सेवा को चलाने के लिए जितने एककों की आवश्यकता थी उस से कहीं अधिक एकक कार्यक्षेत्र में थे। साथ ही समिति ने कुछ 'प्रमाण परिव्यय' निश्चित किये और यह सुझाव दिया कि वायु कम्पनियां अपन लागत को धीरे धीरे कम करती जायें। समिति को यह भी सिफारिश थी कि निजी उपक्रमों

द्वारा वायु सेवाओं का चलाया जाना जारी रखा जाये। एक सिफारिश यह भी थी कि सन् १९५१ के पश्चात सरकार द्वारा किसी प्रकार की आर्थिक सहायता किसी भी रूप में वायु कम्पनियों को न दी जाये।

वायु यातायात जांच समिति की रिपोर्ट को निकले दो वर्ष से अधिक हो चुके हैं और कम्पनियों की आर्थिक स्थिति में सुधार नहीं हुआ है। उल्टे स्थिति कुछ बिगड़ गई है। इस का एक कारण पेट्रोल के बढ़ते हुए मूल्य हैं। यह स्पष्ट है कि यदि इन कम्पनियों को जीवित रखा जाये तो सरकार को पहले से भी अधिक आर्थिक सहायता देनी पड़ेगी। नहीं तो जल्दी ही इन कम्पनियों को अपना टाट उलट देना पड़ेगा। वायु यातायात, संचरण का सर्वोत्तम साधन होने के साथ साथ आती स्थितियों में देश की सुरक्षा सम्बन्धी आवश्यकताओं के लिए भी अत्यावश्यक हैं। प्राकृतिक विपत्तियों के समय शान्ति तथा व्यवस्था को बनाये रखने तथा सहायता पहुंचाने के लिए वायु यातायात से अतीव सहायता मिल सकती है। इसलिये सरकार की इच्छा है कि यह उद्योग सुदृढ़ आधार पर स्थापित हो। सरकार को स्थिति को सुधारने के लिए सर्वोत्तम उपायों का आश्रय लेना आवश्यक है।

और दूसरा प्रश्न है भावी विकास का। वायु यातायात जांच समिति ने और अधिक उत्तम प्रकार के वायुयान रखे जाने की सिफारिश की है। गत दो वर्षों में आन्तरिक वायु यातायात सेवा के योग्य कुछ नये प्रकार के वायुयान बाजार में आये हैं। कुछ मित्रों की सम्मति है कि हम डकोटा वायुयानों से ही काम लेते रहें जब तक कि हमारी हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट फैक्टरी में अपने स्वयं के वायुयान न बनने लगें। परन्तु इस में तो बहुत समय लगने की संभावना है; कई वर्ष भी लग सकते हैं। साथ ही पुरानी किस्मों के वायुयानों से

सेवा चलाना भी उचित नहीं है। यदि भारतीय एयरलाइन्स अर्ध-अन्तर्राष्ट्रीय पथों पर जैसे कराची-बम्बई-सीलोन, कलकत्ता-रंगून इत्यादि अपनी सेवाय चलाना चाहती हैं तो उन को ऐसे वायुयान रखने होंगे जो अन्य अन्तर्राष्ट्रीय लाइनों के वायुयानों के समतुल्य हों। नहीं तो उन को कोई पूछगा तक नहीं। साथ ही देश में भी नवीन प्रकार के वायुयानों को काम में लाया जाना चाहिये। हमें शीघ्र ही कोई निर्णय करना है क्योंकि अपेक्षित वायुयानों के मिलने में देर लगती है। साथ ही यह भी स्पष्ट है कि यदि भारत ने प्रगतिशील देशों के साथ साथ उन्नति न की तो वह इतना पिछड़ जायेगा कि वाद को स्थिति ठीक नहीं हो सकेगी। अतः हमें नवीन प्रकार के और अधिक वायुयान प्राप्त करने हैं जिस से कि हमारे कर्मचारी उन को चलाना सीख लें और उत्तम रीति से उन की प्रविधिक देखरेख कर सकें।

नवीन प्रकार के वायुयान अधिक बड़े तथा अधिक तेज गति वाले होंगे और इस कारण उन का मूल्य भी डकोटा वायुयानों की अपेक्षा काफी अधिक होगा। चालू कम्पनियों अपनी विषम आर्थिक स्थिति के कारण इन वायुयानों को खरीदने में असमर्थ हैं। उन्होंने सरकार से सामान्य दर पर ऋण दिये जाने की प्रार्थना की है, साथ ही हमें उद्योग के भावी विकास को भी ध्यान में रखना है। वायु कम्पनियां आज भी अपने वायुयानों को बदलने में असमर्थ हैं, तो भविष्य में वह बिना सरकार की सहायता के ऐसा कर सकेंगे इस की कोई आशा नहीं है। जब भी धन की आवश्यकता होगी तो वह सरकार का मुंह तकने लगेंगी। और वायु कम्पनियों की जो आर्थिक स्थिति है उस को देखे उन को दिये गये ऋणों की वसूली की आशा भी कम ही है।

नये तथा नवीन प्रकार के वायुयानों के काम में लाये जाने के अतिरिक्त

उन से काम भी अधिक लेना पड़ेगा। यह तभी हो सकता है जब कि वायुसेवा एककों की संख्या एकदम कम कर दी जाय। कार्यकरण एककों की संख्या कम हो जाने से न्यूनतम संचितियों में भी कमी हो जायगी। पुनर्संगठन, प्रशासनिक शासनतंत्र के नवीकरण परियाण व्यवस्थाओं, वर्कशॉप सुविधाओं इत्यादि के रूप में भी काफी बचत होगी। दोहरे कर्मचारी नहीं रखने पड़ेंगे। अनुमान किया गया है कि यदि आठ या नौ एककों के स्थान पर एक ही कार्यकरण एकक रखा जाये तो वर्तमान व्यय में आठ प्रतिशत की बचत होगी।

अतः इस सब का यही परिणाम निकलता है कि वायु यातायात उद्योग को इस प्रकार से संगठित किया जाय कि कार्य कर रहे एककों की संख्या न्यूनतम हो जाय। हम न कम्पनियों को ऐच्छिक रूप से मिल जाने को कहा था, परन्तु उस का सन्तोषजनक परिणाम नहीं निकला। अतः अब यह कार्य सरकार को करना चाहिये। पहले तो यह निर्णय करना ही कठिन है कि किन वायु सेवाओं को समाप्त किया जाय और किन को चालू रखा जाये। राष्ट्रीय हित इस से सर्वोपरि है। अतः सरकार ने यही निश्चय किया कि कार्य करने के नये एकक राज्य की सम्पत्ति होना चाहिये। इस का यह अर्थ है कि वर्तमान वायु कम्पनियों को सरकार द्वारा अवाप्त कर लिया जाये और उन को कार्यकरण के लिए नये एककों को सौंप दिया जाये।

एकीकृत संस्था द्वारा कार्य-संचालन के लाभों को मैं यहां पर संक्षेप में रखता हूं :

(क) उपकरण, कारखान की उत्पादन-क्षमता, टेकनिकल कर्मचारियों, आदि का अधिकतम लाभ उठाया जा सकता है।

(ख) रक्षा की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए यह वांछनीय है कि राज्य संस्था द्वारा ऐसी सेवाओं का प्रबन्ध हो

[श्री जगज्जवन राम]

क्योंकि आगत के समय रक्षा बल की आवश्यकताओं को सरलता से पूरा किया जा सकता है अन्यथा गैर-सरकारी वायु कम्पनियों के हाथों में रहने से ऐसा होने में कठिनाई उत्पन्न हो सकती है ।

(ग) एक यह भी महत्वपूर्ण बात है कि वायु यातायात एक जनोपयोगी सेवा है तथा इस का विकास राष्ट्रीय दृष्टिकोण से किया जाना चाहिये न कि लाभ को दृष्टि में रखते हुए जैसा कि गैर-सरकारी कम्पनियों में होता है ।

(घ) राज्य संस्था इस उद्योग के सम्बन्ध में व्यापक रूप से योजना तयार कर सकती है । असैनिक वायु यातायात के सम्बन्ध में बहुत तेजी से टेकनिकल प्रगति हो रही है तथा केवल राज्य संस्था के पास ही इतने साधन हो सकते हैं कि वह इन टेकनिकल परिवर्तनों का पूरा पूरा लाभ उठा सकें ।

हमने देखा कि वर्तमान वायु कम्पनियों के उपक्रमों को केवल संसद् में विधान पारित कर के अर्जित किया जा सकता है । इस समय सदन के सामने जो विधेयक है उस में सरकार के सुझाव दिये हुए हैं । उन के उपक्रम लेन तथा हर्जाना देने के सिद्धान्तों के बारे में मैंने कम्पनियों के प्रतिनिधियों से काफ़ी बातचीत की है । मेरे विचार में मैं इस बात का दावा कर सकता हूँ कि इस विधेयक में सम्मिलित अनेक उपबन्धों के सम्बन्ध में काफ़ी लोग सहमत हैं ।

आप देखेंगे कि विधेयक में दो निगम बनाने का प्रावधान है, एक अन्तर्राष्ट्रीय वायु सेवाओं के लिये तथा दूसरा देश के अन्दर वाली वायु सेवाओं तथा पाकिस्तान, लंका, बर्मा, आदि देशों से सम्बद्ध सेवाओं के लिये । ऐसा कहा जा सकता है कि देश के अन्दर तथा अन्तर्राष्ट्रीय दोनों ही सेवाओं के लिये

केवल एक ही निगम होना चाहिये । हमने इस मामले के गुणों तथा अवगुणों पर बहुत ही ध्यानपूर्वक विचार किया है । यह तो सब ही लोग स्वीकार करते हैं कि 'एयर-इण्डिया इन्टरनेशनल' ने—यह वही कम्पनी है जो पश्चिम की ओर हमारी अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं का संचालन करती है—अपने लिये काफ़ी अच्छी ख्याति पैदा कर ली है । हमने यह सोचा कि यदि हम 'एयर-इण्डिया इन्टरनेशनल' के नाम में परिवर्तन कर देते हैं तो हो सकता है उस के द्वारा स्थापित की गई ख्याति तथा ट्रैफिक पर कुछ सीमा तक प्रभाव पड़े । नाम में परिवर्तन करने से उन अनेक संविदाओं में भी तुरन्तही संशोधन करने की आवश्यकता होगी जो 'एयर-इण्डिया इन्टरनेशनल' द्वारा विदेशों में, अधिकतर गैर-सरकारी पक्षों के साथ की गई है । हो सकता है इस के कारण अनेक प्रकार की पेचीदा बातें उठ खड़ी हों और लम्बी बातचीत करनी पड़े । जब कि 'एयर-इण्डिया इन्टरनेशनल' के नाम से बनाये गये निगम द्वारा यह कठिनाइयाँ दूर रखी जा सकती हैं ।

प्रस्तावित योजना द्वारा देश के अन्दर चलाई जाने वाली अनेक वायु सेवाओं को एकीकृत करने का सुझाव रखा गया है । इस के कारण बड़े पैमाने पर पुनर्संगठन तथा पुनर्समायोजन करना होगा । कर्मचारियों आदि की नौकरी की शर्तों के सम्बन्ध में प्रमापीकरण करने के बारे में अनेक समस्याएँ उत्पन्न हो जायेंगी । अन्तर्राष्ट्रीय सेवा के लिये अलग से निगम बना देने के कारण एक सब से लाभदायक बात यह होगी कि देश के अन्दर पुनर्संगठन की समस्याओं का अन्तर्राष्ट्रीय वायु सेवा के संचालन तथा प्रबन्ध पर कोई प्रभाव न पड़ेगा । अन्त में, जहाँ तक इस बात का सम्बन्ध है कि एक निगम होने से अधिक मितव्ययता हो सकती है तो यह

बात इतनी महत्वपूर्ण नहीं कि हम इस के लिये 'एयर-इण्डिया इन्टरनेशनल' द्वारा स्थापित की गई ख्याति पर प्रभाव पड़ने दें।

वर्तमान सेवाओं में गड़बड़ी पैदा किये बिना परिवर्तन करने के लिये यह प्रस्ताव रखा गया है कि दो नये निगम वर्तमान कम्पनियों के उपक्रमों को चालू फर्मों के रूप में स्वीकार कर लें। इस प्रकार जिन उपक्रमों का हस्तान्तरण होगा उन में वायु कम्पनियों की सम्पत्ति तथा देय भी शामिल होगा। वायु कम्पनियों के समस्त कर्मचारियों को, जो ३० जून, १९५२ को सेवा में थे, उन की नौकरी की वर्तमान शर्तों पर ही दोनों निगमों में रख लिया जायगा। इस तारीख के बाद वाले वास्तविक कर्मचारियों की सेवाओं को भी निगमों को हस्तान्तरण किया जा सकता है। बाद में निगम अपने कर्मचारियों की नौकरी के सम्बन्ध में नियम बनायेंगे तथा ऐसा समायोजन करेंगे जो एकीकरण तथा वैज्ञानिकन के दृष्टिकोण से आवश्यक होगा।

कम्पनियों को उन के उपक्रम लेने के लिये क्या हर्जाना दिया जाये इस बात पर सरकार ने काफ़ी ध्यानपूर्वक विचार किया है। जैसा कि मैं पहले ही कह चुका हूँ इस विषय पर मैंने वायु कम्पनियों के प्रतिनिधियों से कई बार विचार-विमर्श किया है। हमारे सामने दो तरीके थे। एक तरीका तो यह था कि हम कम्पनियों के उपक्रम लेकर सम्बद्ध कम्पनी के शेयरों का जो पिछले कुछ वर्षों में औसतन बाजार भाव था उस के हिसाब से उन्हें हर्जाना दे देते। दूसरा तरीका यह था कि हर्जाना, प्रत्येक कम्पनी को उस का देय निकाल कर उस की सम्पत्ति के मूल्यन के आधार पर, दिया जाता। प्रत्येक तरीके के हर पहलू पर गौर करने के पश्चात् हम ने बाद वाले तरीके के पक्ष में निश्चय किया।

पहले तरीके को हम ने निम्नलिखित बातों के कारण स्वीकार नहीं किया :

(१) पिछले कुछ वर्षों में वायु कम्पनियों के शेयरों का बाजार मूल्य बहुत ही कम रहा है। निस्सन्देह ऐसा इसलिये था क्योंकि उद्योग में मन्दी आई हुई थी तथा निकट भविष्य में लाभांश बांटे जाने का कोई सवाल न था। अतएव, शेयरों के बाजार मूल्य से कम्पनियों की सम्पत्ति के मूल्य का ठीक ठीक पता नहीं लगता था। अतः इस आधार पर हर्जाना देना उन के साथ न्याय करना न होगा।

(२) कुछ कम्पनियों के शेयर कभी भी शेयर बाजार में नहीं आये। अतः यह निश्चय करना सम्भव न हो सकेगा कि ऐसी कम्पनियों के शेयरों का औसतन बाजार मूल्य क्या है।

(३) कुछ कम्पनियों में साधारण शेयरों के अलावा पूर्वाधिकार-शेयर भी हैं। ऐसे पूर्वाधिकार शेयरों का बाजार में कोई मूल्य नहीं लगाया गया है। इन पूर्वाधिकार-शेयरों का मूल्य लगाना कठिन हो जायेगा। क्योंकि अपने अंकित मूल्य की सीमा तक वे कम्पनी की सम्पत्ति पर अधिकार करने का पहला दावा रखते हैं।

अतएव, शेयरों के बाजार भाव के आधार पर मूल्यन करने का तरीका पेचीदा था तथा हम ने वायु कम्पनियों के मामले में इसे अपना ठीक नहीं समझा। हम ने देय का ध्यान रखते हुए सम्पत्ति के मूल्यन के आधार पर ही हर्जाना देने के तरीके को ही ठीक समझा।

कुछ सम्पत्तियों के विशेष प्रकार का होने के कारण—जैसे हवाईजहाज के इंजन—इस तरीके को कार्यान्वित करने के सम्बन्ध में अनेक बातें उठीं। सम्पत्ति का मूल्यन करने के सम्बन्ध में विधेयक में जो सामान्य सिद्धान्त रखा गया है वह यह है कि इसे उस लागत के आधार पर लगाया जाये जो कि कम्पनी

[श्री जगजीवन राम]

ने उस सम्पत्ति को लेते समय दी थी तथा उस में से मुख्यतः आयकर अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार अवक्षयण कटौती निकाल दी जाये। जहां तक हवाईजहाज का सम्बन्ध है, यदि आयकर अधिनियम में दी गई दर के अनुसार ही अवक्षयण कटौती की जाये तो हर्जाने के आंकड़े बहुत ही कम हो जाते हैं। मुख्यतः यह इसलिये है क्योंकि आयकर अधिनियम में हवाईजहाज के लिये अवक्षयण की दर बहुत ही ऊंची दी हुई है। जैसा कि मैंने बतलाया हवाईजहाज एक विशेष प्रकारकी सम्पत्ति हैं। यह इसलिये है क्योंकि उड़ान के लिये प्रमाणपत्र देने की प्रणाली के अन्तर्गत प्रायः प्रति वर्ष उन्हें लगभग पूर्णरूप से ही नया करवाना पड़ता है। इसलिए, मशीन, उपकरण, आदि जैसी सम्पत्ति से यह कहीं भिन्न है। अतः विधेयक में हवाईजहाज के लिये अवक्षयण दर, आयकर की पूरी दर की बजाय, उस की कुछ प्रतिशत रखी गई है। हम ने प्रस्ताव रखा है कि 'डकोटा' तथा 'विकिंग' हवाईजहाजों के लिये दर, आयकर दर की ६० प्रतिशत होनी चाहिये। चार इंजनों वाले 'कान्सटालेशन' तथा 'स्काइमास्टर' हवाईजहाजों के पुराने पड़ने की कम सम्भावना रहती है। इसलिए, दर आयकर दर की ५० प्रतिशत रखी गई है अन्य सम्पत्तियों के सम्बन्ध में वही दरें लागू की जायेंगी जो आयकर अधिनियम में दी हुई हैं। फिर भी, कुछ मामलों में ऐसा न हो सकेगा जैसे नगद रुपया या अन्य उपक्रमों में लगाई गई पूंजी। विधेयक की अनुसूची में उन सिद्धान्तों का ब्योरा दिया हुआ है जिन के अनुसार कम्पनियों को हर्जाना दिया जाना है।

विधेयक में व्यवस्था की गई है कि सरकार, अनुसूची में दिये गये सिद्धान्तों के आधार पर हर्जाना देने के सम्बन्ध में प्रत्येक कम्पनी से समझौता करने के लिए बातचीत

करे। इस बात की भी व्यवस्था की गई है कि यदि निगम तथा किसी वायु कम्पनी के बीच हर्जाने की राशि के सम्बन्ध में मतभेद हो तो एक अधिकरण बनाया जा सकता है। अधिकरण में तीन व्यक्ति होंगे जिन में से एक उच्च न्यायालय का न्यायाधीश होगा।

हर्जाने का कुछ भाग नगदी के रूप में दिया जायेगा। शेष हर्जाना उन बाण्डों के रूप में दिया जायेगा जो सम्बद्ध निगम जारी करेंगे। इन बाण्डों पर ३^१/_२ प्रतिशत की दर से व्याज दिया जायेगा तथा बाण्ड के मूल्य और व्याज के भुगतान के सम्बन्ध में सरकार द्वारा प्रत्याभूति दी जावेगी। बाण्ड बाजार में बेचे और खरीदे जा सकेंगे। उपक्रम के हाथ में लिये जाने की तारीख से पांच वर्ष के बाद सरकार बाण्डों का मूल्य उस के स्वामी को चुकता करेगी बशर्ते कि वह व्यक्ति पांच वर्ष की अवधि समाप्त होने के छः महीनों के अन्दर ही ऐसा भुगतान किये जाने की प्रार्थना करता है। यदि वह ऐसी प्रार्थना नहीं करता तो भुगतान केवल उसी समय किया जायेगा जब सरकार चाहेगी।

दोनों में से प्रत्येक निगम का एक एक अध्यक्ष होगा तथा प्रत्येक में न तो चार से कम और न आठ से अधिक सदस्य होंगे। अध्यक्ष और सदस्यों की नियुक्ति सरकार करेगी। विधेयक में व्यवस्था की गई है कि दोनों निगमों के एक ही अध्यक्ष तथा एक ही सदस्य हो सकते हैं। इस बात की भी व्यवस्था की गई है कि राष्ट्रीय हित को ध्यान में रखते हुए सरकार निगमों को हिदायतें दे सकती है। निगमों को वित्तीय प्राक्कलनों के साथ अपने कार्यसंचालन के वार्षिक प्रोग्राम सरकार के पास पहले ही से भेजने पड़ेंगे। नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक के साथ किये गये प्रबन्ध के अनुसार उन के लेखों की भी

परीक्षा की जाया करेगी। लेखे और उस पर नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट सरकार द्वारा संसद् के दोनों सदनों के सामने प्रस्तुत की जायेगी।

विधेयक में एक वायु यातायात परिषद् के बनाने का भी प्रावधान किया गया है जिससे दोनों निगमों के सामान्य कार्यक्षेत्रों में समन्वय किया जा सके तथा यदि दोनों के बीच कोई मतभेद हो तो वह भी दूर किया जा सके। परिषद्, एक सलाह देने वाली संस्था होगी तथा सरकार द्वारा निर्दिष्ट किये गये ऐसे मामलों पर विचार करेगी जैसे किराया तथा भाड़ा दर, डाक ले जानेका किराया, सेवाओं की पर्याप्तता तथा कार्यपटुता आदि।

प्रत्येक निगम के लिये एक सलाहकार कमेटी नियुक्त किये जाने की भी व्यवस्था की गई है जिससे इन सेवाओं का लाभ उठाने वाले व्यक्तियों को भी प्रतिनिधित्व मिल सके तथा वे यात्रियों के लिये सुविधाएं देने तथा उनमें सुधार करने के सुझाव दे सकें।

विधेयक में एक महत्वपूर्ण व्यवस्था यह भी की गई है कि प्रत्येक निगम में श्रम सम्पर्क कमेटी होगी जिसमें बराबर बराबर संख्या में निगम तथा कर्मचारियों के प्रतिनिधि होंगे। कमेटी का मुख्य कार्य अच्छे सम्बन्ध बनाये रखना होगा तथा यह भी कि कर्मचारियों को इस बात का अवसर मिले कि वे न केवल श्रम सम्बन्धी मामलों के बारे में अपनी राय दे सकें बल्कि अन्य मामलों में भी जैसे कार्यपटुता, मितव्ययता आदि।

जब निगम बन जायेंगे तथा वर्तमान वायु कम्पनियों के उपक्रम ले लिये जायेंगे तो निर्धारित वायु यातायात सेवाओं के संचालन करने का एकाधिपत्य उन्हें प्राप्त हो जायेगा। अर्थात्, किसी भी अन्य संस्था या व्यक्ति के लिये निर्धारित वायु यातायात में भाग लेना विधि संगत न होगा। हमारा विचार यह है कि दोनों निगम जनोपयोगी सेवा तथा

साथ ही व्यापारिक फर्मों के रूप में कार्य करें। मैं इसमें कोई असंगति नहीं देखता। जैसा कि मैं एक अन्य अवसर पर कह चुका हूँ जनोपयोगी सेवा इस प्रकार से चलाई जा सकती है जिससे वह कर्दाताओं पर भार न बने। अर्थात्, वह अपना खर्च स्वयं निकाले।

मैं इस बात को स्वीकार करता हूँ कि वायु कम्पनियों ने अच्छा काम किया है। यदि केवल संचालन की दृष्टि से देखा जाये तो उनका रेकार्ड अच्छा रहा है। हमारी कुछ वायु कम्पनियों ने जो कार्य किया है उस पर कोई भी देश गर्व कर सकता है। वायु यातायात जांच कमेटी ने इसे स्वीकार किया है। साथ ही उसने आर्थिक पहलू की कमजोरियों की ओर भी ध्यान आकर्षित किया था। पिछले दो वर्षों से सुधार के कोई चिन्ह नहीं दिखाई पड़ रहे हैं। वायु यातायात उद्योग को न केवल उचित आर्थिक आधार पर अपने वर्तमान पैमाने पर वायु सेवाएं चलानी पड़ती हैं बल्कि भावी विकास की योजना बना कर उन्हें कार्यान्वित भी करना होता है। यह स्पष्ट है कि इन दोनों पहलुओं की दृष्टि से वायु यातायात उद्योग, जैसा कि वह इस समय संगठित है, अच्छे परिणाम न दिखला सकेगा। सरकार ने अपने प्रस्तावों को इस विधेयक के रूप में सदन के सामने प्रस्तुत किया है। मेरा पक्का विश्वास है कि हमारे उद्देश्य पूरे हो जायेंगे—इस समय तो उद्योग अपने पैरों पर खड़ा हो जायेगा तथा बाद में उसका विकास तथा प्रसार भी हो सकेगा।

ऐसे समस्त मामलों में पूर्ण सफलता इस बात पर निर्भर करती है कि समस्त सम्बद्ध व्यक्ति कितना हार्दिक सहयोग देते हैं तथा व्यक्तिगत हितों को राष्ट्रीय प्रगति के लिये कहां तक छोड़ने के लिये तैयार हैं—विशेषकर समस्त श्रेणियों के कर्मचारियों का सहयोग।

[श्री जगजीवन राम]

वर्तमान वायु कम्पनियों में प्रतिभाशाली व्यक्ति हैं, जो अपने टेकनिकल कार्य के सम्बन्ध में अन्य किसी भी देश के उसी प्रकार का काम करने वालों से सहज ही में मुकाबला कर सकते हैं। यह बात हमारे हवाई जहाज चालकों, इंजीनियरों तथा समस्त अन्य टेकनिकल कर्मचारियों पर समान रूप से लागू होती है चाहे वे वायु में और चाहे जमीन पर कार्य करते हों। मैं एक से अधिक बार कर्मचारियों के प्रतिनिधियों से मिल चुका हूँ तथा उन के साथ राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में काफ़ी खुल कर बातचीत भी कर चुका हूँ। उन्होंने उत्साह के साथ इस प्रस्ताव का स्वागत किया है। वास्तव में, उन के उत्साह तथा देशभक्ति को देखकर मुझे वायु यातायात उद्योग के राष्ट्रीयकरण में शीघ्रता करने के लिये प्रोत्साहन मिला है। हमारे चालकों, हमारे इंजीनियरों, हमारे संचरण अधिकारियों तथा ट्रैफिक वाले प्रशासन के अधिकारियों तथा कर्मचारियों ने मुझे उन व्यक्तियों के रूप में प्रभावित किया है जिनमें कर्त्तव्य की भावना निहित है, जिनमें सेवा और देशभक्ति की वह भावना है जो हमारा देश विकास की वर्तमान अवस्था पर प्रत्येक नागरिक से मांग करता है। इस उपक्रम को सफल बनाने तथा कार्यपटुता और आर्थिक दृष्टि से सुधार करने में उन्होंने मुझे अपना सच्चा सहयोग देने का विश्वास दिलाया है। मैं इस सहयोग का आदर करता हूँ। इसमें मुझे सन्देह नहीं है कि ऐसा सहयोग पूरी पूरी तरह से दिया जायेगा। मुझे इस बात में भी सन्देह नहीं है कि भारत में वाणिज्यिक वायु यातायात मुनहरे दिनों की आशा कर सकता है।

इन शब्दों के साथ मैं अपने प्रस्ताव को स्वीकार करने की सिफ़ारिश करता हूँ।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसीरहाट) : माननीय संचरण मंत्री ने अपने भाषण में हवाई कम्पनियों के मालिकों की बहुत प्रशंसा की है। इतना ही नहीं उन्होंने ने इन कम्पनियों के टेक्निशियनों आदि की भी सराहना की है। परन्तु खेद का विषय है कि वे साधारण कर्मचारियों को भूल गये। वस्तुतः, कम्पनियों के संचालन में इन कर्मचारियों का भी महत्वपूर्ण योग रहा है।

‘वायु निगम विधेयक’ को पढ़ने से ऐसा लगता है मानो यह एक धोखा मात्र है। एक ओर तो यह दावा किया जा रहा है कि इन कम्पनियों का शत प्रति शत राष्ट्रीयकरण होने जा रहा है और दूसरी ओर इस बात का कहीं संकेत तक नहीं मिलता कि यह पूर्णतः सरकार के ही नियन्त्रण में रहेंगी। पहले तो हमें कोई निगम स्थापित करने की ही आवश्यकता नहीं प्रतीत होती, और फिर एक नहीं दो-दो निगम स्थापित किये जा रहे हैं। यह भी बात अब छिपी नहीं है कि श्री बिड़ला और श्री टाटा के इन दोनों निगमों के अध्यक्ष बनने की खबर जोरों पर है। मेरे कहने का अभिप्राय यह है कि यह वास्तव में राष्ट्रीयकरण नहीं है। कितनी अजीब सी बात है कि यद्यपि सारा धन सरकारी कोष में से जायेगा तथापि उस का हिसाब सदन के समक्ष रख मात्र दिया जायेगा। हम यह जानना चाहते हैं कि इस पर इस संसद् का मत भी लिया जायेगा या नहीं।

यह सच है कि जिन मदों पर सर्वाधिक व्यय होता है उनमें एक ‘पेट्रोल’ है। श्री बुरागोहिन ने तो निश्चित रूप से यह कहा था कि पेट्रोल की कीमत कम हो कर आस्ट्रेलिया के स्तर पर आ गई है—उन्होंने कीमत १ रुपया ५ आने ६ पाई बतलाई थी। परन्तु बर्मा शैल से पूछताछ करने पर पता लगा कि यह २ रुपय १ आना ३ पाई थी। जब हम इन

कम्पनियों को इतनी सुविधाएं प्रदान कर रहे हैं तो इन के बदले में कम से कम हमें पेट्रोल कम मूल्य पर तो मिलना ही चाहिये। पेट्रोल के मद पर सरकार लाखों की हानि उठा रही है। मेरा कहना यह है कि आखिर आप निगम क्यों बना रहे हैं? आप सच्चे अर्थों में राष्ट्रीयकरण क्यों नहीं कर रहे हैं? वास्तव में ये कम्पनियां कर्मचारियों को नुकसान पहुंचा कर चल रही हैं। 'एयर इण्डिया' तथा 'एयर सर्विसेज ऑफ इण्डिया' में छंटनी की गई है। और फिर भी वे यह कह रही हैं कि उन्हें कोई लाभ नहीं बल्कि नुकसान हो रहा है।

अब मैं इन कम्पनियों के पूर्व इतिहास के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहती हूं। वैसे तो माननीय मंत्री ने इस सम्बन्ध में बहुत कुछ कहा है, परन्तु मैं उन के पूर्वाधिकारी द्वारा ३० नवम्बर १९४६ को कही गई कुछ बातों की ओर निर्देश करूंगी। ये बातें उन्होंने ने संसद् में 'रात्रि वायु डाक सेवा' के चालू होने पर कही थीं। उन्होंने ने कहा : "मुझे पता चला है कि यह उपक्रम कोई २ लाख रुपये की पूंजी से चालू किया गया था।" उन्होंने ने आगे चल कर कहा : "बाद में जब उस ने पब्लिक लिमिटेड कम्पनी बनने का इरादा किया तो पहली बार अपना हिसाब दिया। उस समय उस की पूंजी दस लाख रुपये दिखलाई गई थी।" तो इस की पूंजी दो लाख से बढ़ कर दस लाख रुपये हो गई। सन् १९४४ और १९४५ में उसे १२ लाख रुपये का फायदा हुआ। फिर आगे चल कर उन्होंने ने कहा : "१९४६ में इस कम्पनी ने 'एयर इण्डिया लिमिटेड' का रूप ले लिया। उस समय उसने १३ लाख रुपये आस्तियों के और २० लाख रुपये ख्याति के लिये।" उन्होंने ने कहा : "माननीय सदस्यगण को उस का अवक्षयण व्यय देख कर अचम्भा होगा। उस के पास १५ डकोटा और ६ वाइकिंग हैं। उन सब का कुल मूल्य भी ६६

लाख रुपये से अधिक नहीं होगा। अब तीन वर्ष में उस ने ६६ लाख रुपये तो अवक्षयण व्यय ही दिखलाया है।"

माननीय मंत्री ने इस प्रकार की कम्पनी की प्रशंसा की है। वास्तव में स्थिति यह है कि एक ओर तो कर्मचारियों द्वारा रुपया दिया गया है और दूसरी ओर वह रुपया सरकार को नहीं मिला है। आई० एन० ए० के बैरक इस का उदाहरण हैं। कर्मचारियों ने उन के किराये के रूप में ८३,००० रुपये दिये हैं, परन्तु सरकार को एक पाई भी नहीं मिली है। इस के अलावा आई० एन० ए० के कर्मचारियों की भविष्य निधि की भी बहुत सी राशि व्ययगत हो गई है। इन कम्पनियों को प्रतिकर देने के पहले इन सब बातों की जांच कर ली जानी चाहिये।

अब मैं दो निगम बनाये जाने का प्रश्न लूंगी। अन्य देशों में अन्तर्देशीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं के लिये अलग अलग निवाय नहीं हैं। अधिकांश लोगों को सर्वाधिक फायदा केवल तभी पहुंच सकता है जब कि दोनों निकाय मिला कर एक कर दिये जायें। दो निगम बनाये जाने के प्रश्न से कर्मचारी भी अलग अलग हो जायेंगे। उदाहरणस्वरूप, हम जानते हैं कि अन्तर्राष्ट्रीय लाइनों को वित्तपोषित करने से अन्तर्देशीय लाइनों को प्रत्येक अवस्था पर कठिनाई हुई है। यदि आप इन सब कठिनाइयों से अलग रहना चाहते हैं तो दो निगम न बनाइये।

हम इन बड़े बड़े व्यापारियों के अध्यक्ष बनाये जाने के इसलिये विरुद्ध हैं क्योंकि वे, जिन के पास सहायक अन-अनुसूचित लाइनें रही आयेंगी, इस का अनुचित लाभ उठायेंगे तथा सब सूत्रों से लाभ उन की जेब में ही जायेगा।

जनरल मैनेजरों और निगमों के इन अध्यक्षों के बीच यह अन्तर रखा गया है

[श्रीमती रेणु चक्रवर्ती]

जब कि जनरल मैनेजरों को कोई अन्य पद धारण करने की अनुज्ञा नहीं होती, ये अध्यक्ष अन्य पद भी धारण कर सकेंगे। परन्तु ऐसा नहीं होना चाहिये। उन के ऊपर भी वही उपबन्ध लागू होने चाहिये जो जनरल मैनेजरों पर लागू होते हैं।

इन सब खंडों में से प्रतिकर सम्बन्धी खंड सब से अधिक खतरनाक खंड है। इन कम्पनियों को प्रतिकर देते समय हमें इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि इन में से अधिकांश कम्पनियां घाटे में चल रही हैं। जहां तक वायुयानों से सम्बन्धित सामान आदि का प्रश्न है, विधेयक में यह उपबन्धित है कि उन की लागत मूल्य का ८० प्रतिशत भाग लिया जायेगा। परन्तु यह बहुत अधिक है। इस सब सामान की कुल कीमत कोई १.३१ करोड़ रुपये दिखलाई गई है। यदि हम ८० प्रतिशत की दर से प्रतिकर की राशि फैलाये तो यह करीब १ करोड़ रुपये आयेगी। तो इस बेकार सामान के लिये १ करोड़ रुपया दिया जाना विल्कुल गलत है। हमें यह खबर मिली है कि बहुत से मामलों में वही-खातों को बदला जा रहा है। अतः मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगी कि वह इस सम्बन्ध में सावधानी से काम लें। प्रतिकर देने का सारा प्रश्न ऐसा है कि इस के प्रत्येक पहलू की सूक्ष्म रूप से जांच आवश्यक है। जहां तक हमारा सम्बन्ध है, हम तो यह समझते हैं कि इन कम्पनियों द्वारा किसी भी प्रकार का प्रतिकार मांगे जाने में कई औचित्य नहीं है।

जो भुगतान बाद में किया जायेगा उस के लिये ३ १/२ प्रतिशत ब्याज देने की व्यवस्था की गई है। हम तो यह समझते हैं कि यह कोई ऋण तो है नहीं; इसलिये किसी भी ब्याज की जरूरत नहीं है। परन्तु यह ऋण समझा

भी जाये तो भी ब्याज की दर कम से कम रखी जानी चाहिये।

एक बात मुझे यह कहनी है कि जब तक निगम में कर्मचारियों का कोई प्रतिनिधि नहीं होगा तब तक यह उद्योग एक राष्ट्रीयकृत लोकोपयोगी सेवा के रूप में सफलतापूर्वक संचालित नहीं हो सकेगी।

वायु परिवहन परिषद् में आप ने "एक श्रमिक सम्बन्धी विषयों में अनुभव-प्राप्त व्यक्ति" रखे जाने का उपबन्ध किया है। इसका तो यह अर्थ हुआ कि यह प्रतिनिधि भी उन विशेषज्ञों में से ही कोई होगा जिन के बारे में हम सरकार से बहुत कुछ सुनते आये हैं। इस से संगठित श्रमिकों को प्रतिनिधित्व नहीं मिलेगा। क्या यही राष्ट्रीयकरण या सामाजिकीकरण है ?

इस के बाद मैं सेवा की सुरक्षा सम्बन्धी प्रश्न को लेती हूं। यह तो ठीक है कि माननीय मंत्री ने कई बार यह यकीन दिलाया है कि कोई छंटनी आदि नहीं की जायेगी; परन्तु फिर भी कर्मचारियों को सेवा सम्बन्धी सुरक्षा की भावना नहीं है। इस सम्बन्ध में हम ने विशाखापटनम् में जो कुछ हुआ, वह सुना है। हमें डर है कि कहीं ऐसा ही इन निगमों में भी न हो।

एक और महत्वपूर्ण बात के सम्बन्ध में मैं माननीय मंत्री से स्पष्टीकरण चाहती हूं। उन करारों तथा अधिकरण पंचाटों का क्या बनेगा जिन्हें इस समय अन्तिम रूप दिया जा रहा है? पहले ऐसा हुआ है कि जब कभी सरकार ने किसी कम्पनी को अपने हाथ में लिया तो यह कह दिया कि पहले जो कुछ हुआ उस के लिये वह जिम्मेदार नहीं है।

मुझे एक सुझाव यह देना है कि इस विधेयक में एक खंड यह सम्मिलित कर लिया जाये कि जो कर्मचारी १ जून, १९५२ से या उस के पहले से नौकरी में हैं उन्हें ले लिया

जायेगा। ऐसा इसलिये जरूरी है क्योंकि इन कर्मचारियों के सहयोग के बिना इस उद्योग के राष्ट्रीयकरण का पूरा-पूरा लाभ उठाया जाना सम्भव नहीं है।

हमें आशा है कि यह विधान उद्देश्यों तथा कारणों के विवरण में किये गये सब बड़े बड़े वायदों को कार्य रूप में परिणत करेगा तथा जन साधारण के लिये लाभकारी सिद्ध होगा। हमें आशा है कि किराये की दरें भी कम की जायेंगी क्योंकि किराये की दरें जितनी कम होंगी उतना ही अधिक विमान चर्याओं का उपयोग किया जा सकेगा।

अन्त में मैं इतना कहूंगी कि हमें कोई ऐसा पग नहीं उठाना चाहिये जिस से कोई यह कह सके कि यह सरकार तो टाटा और बिड़ला की सरकार है और गरीबों के खून से सींची कमाई से उन की सहायता करती है।

श्री जगजीवन राम : यदि आप इस प्रश्न को निर्लेप दृष्टि से देखें तो सब स्पष्ट हो जायेगा।

डा० एस० एन० सिन्हा : (सारन पूर्व) : आधुनिक विश्व के अनेक देशों के राष्ट्रीय जीवन में वायु यातायात बड़ा प्रमुख भाग अदा करता है। अनेक व्यक्ति तो वायु यातायात को देश विशेष की सभ्यता के विकास का प्रतीक मानते हैं।

जब हम वायु यातायात के राष्ट्रीकृत-पश्चात पहलू पर विचार कर रहे थे, उस समय मेरे मतिष्क में यह विचार सब से पहले आया कि हमारी प्रतिरक्षा के लिए इस की महत्ता बहुत अधिक है। इस सम्बन्ध में हम देश के विभाजन, काश्मीर के संघर्ष, आसाम के भूकम्प तथा कितने ही अन्य अवसरों को याद कर सकते हैं। हम देख चुके हैं कि इन मौकों पर हमारा नागरिक उड्डयन कितना काम आया और उस ने देश की कितनी सेवा की। यह कहना अतिशयोक्ति नहीं

होगा कि आधुनिक विश्व में जिस देश के पास एक दृढ़ वायु-बल तथा यातायात व्यवस्था है वह आंतरिक अथवा बाह्य कारणों से उत्पन्न किसी भी संकट का सामना कर सकता है।

गत कुछ वर्षों में हमारे नागरिक उड्डयन ने काफ़ी प्रगति की है। सब से पहले मैं एक शब्द एयर इंडिया इंटरनेशनल के विषय में कहना चाहूंगा। वायु यातायात में इस कम्पनी का अंतर्राष्ट्रीय जगत में काफ़ी नाम है और इस ने हमारे देश के लिए काफ़ी प्रतिष्ठा पैदा की है। यूरोप तथा अन्य देशों में अनेक गैर-भारतीय विश्व की किसी अन्य कम्पनी की अपेक्षा एयर इंडिया इंटरनेशनल से सफर करना अधिक पसन्द करते हैं। अब, जब कि हम वायु यातायात को राष्ट्रीकृत करने जा रहे हैं तो इस बारे में दो मत नहीं हो सकते कि इस का प्रयोजन वायु सेवा में सुधार करना है। राष्ट्रीयकरण के पक्ष और विपक्ष दोनों में बहुत सी बातें कही जा सकती हैं। इस के पक्ष में जो बातें हैं, माननीय मंत्री जी उन पर प्रकाश डाल चुके हैं। किन्तु सावधानी के बतौर मैं एक बात कहना चाहूंगा कि इन कॉरपोरेशनों के सदस्यों तथा सभापतियों के चुनाव के बारे में हमें अत्यन्त सावधानी से काम लेना होगा। वायु यातायात का प्रचालन बड़ा टेकनीकल काम है। जो लोग अब तक वहां काम करते रहे हैं उन का अच्छा रिकार्ड है। अब सरकार उन कम्पनियों को लेने जा रही है किन्तु यह सम्भव है कि ऐसा करने में हम उन लोगों में से कुछ को न लें जो वहां कार्य करते रहे हैं। यह बात ठीक नहीं होगी और कॉरपोरेशनों को इस बारे में सावधानी वरतनी चाहिए।

दूसरी बात उन मशीनों की दशा के सम्बन्ध में है जो हम इन कम्पनियों से ले रहे हैं। अनेक मशीनें पुरानी पड़ चुकी हैं। डकोटा मशीनें पुरानी पड़ चुकी हैं। अन्य देशों में डकोटा का स्थान

[डा० एस० एन० सिन्हा]

दूसरे प्रकार के हवाई जहाजों ने ले लिया है। यह एक महत्वपूर्ण विचारणीय चीज है। इस सम्बन्ध में मैं 'करटिस कमांडोज' के विषय में कुछ शब्द निवेदन करना चाहता हूँ। लगभग ७० करटिस कमांडोज बेकार पड़े हुए हैं। उन के लिए टेंडर आमंत्रित किए गए थे। अमेरिका से उन के खरीदार आए। यह बड़ी गलत चीज प्रतीत होती है कि अमरीकी जो स्वयं इन जहाजों का निर्माण करते हैं अमरीका से इन जहाजों को खरीदने के लिए आएँ ? इस का क्या कारण है ? यही कि हम उन की लागत के ८ या ९ प्रतिशत पर उन्हें बेच रहे हैं। यदि उन की थोड़ी मरम्मत कर ली जाए तो उन्हें पुनः प्रयुक्त किया जा सकता है। सन् १९५० में जांच की गई थी जिस पर हमारे ५००० डालर व्यय हुए थे। जांच उसकी रिपोर्ट में कहा गया था इन ७० करटिस कमांडोज में से ६५ को आवश्यक मरम्मत के पश्चात् प्रयोग किया जा सकता है। इन जहाजों का मूल्य लगभग ७ करोड़ रुपए होगा अर्थात् प्रस्तावित निगमों की ४ करोड़ ८० लाख की सम्पत्ति का $1\frac{1}{2}$ गुना। यदि इन में से बहुत से जहाजों की मरम्मत कराई जाए तो प्रति जहाज मरम्मत की लागत लगभग १,२५,००० रु० आएगी। 'हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट' इस मरम्मत के कार्य को अपने हाथ में ले लेने को तैयार है। प्रत्येक जहाज का आधुनिकीकरण करने के पश्चात् उस की लागत आप को लगभग २,२५,००० रुपये पड़ेगी और उस के बाद आप के पास १० लाख की लागत का जहाज तैयार होगा। यदि आप उन्हें अंतर्राष्ट्रीय बाजार में बेचना चाहते हैं तो उन की मरम्मत यहां क्यों नहीं कराते ? उन का अच्छा मूल्य उठेगा और हमारे कमकरो, को, इंजीनियरों को अच्छा पारिश्रमिक

निर्माण, गृह-व्यवस्था तथा रसद उपमंत्री (श्री बुरागोहिन) : इन करटिस कमांडोज

के लिए विश्व भर से हम ने टेंडर आमंत्रित किए थे और सर्वोत्तम टेंडर को हम ने स्वीकार कर लिया। उन की बिक्री तो हो चुकी है। अब केवल उन्हें उठाने भर का प्रश्न है। उस संविदे को जो हो चुका है, क्या तोड़ा जा सकता है ?

डा० एस० एन० सिन्हा : यदि हम कुछ लाख रुपयों की पर्वाह न करें तो उस संविदे को हम तोड़ सकते हैं।

श्री जगजीवन राम : जानकारी प्राप्त करने पर मुझे पता लगा कि संविदे को अंतिम रूप दिया जा चुका है और सामान का कुछ भाग उठा भी लिया गया है।

डा० एस० एन० सिन्हा : इस मास की पंद्रह तारीख तक की सूचना तो मुझे यह है कि ढाई करोड़ रुपये के उस सामान में से एक पेच भी अभी नहीं उठाया गया है।

श्री जगजीवन राम : मुझे माननीय सदस्य से अधिक सूचना है।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य तथा मंत्री को इस प्रकार परस्पर विवाद नहीं करना चाहिए। कोई भी माननीय सदस्य सुझाव दे सकता है। संविदा हो जाने पर भी देश के हित में समाप्त किया जा सकता है। इसलिए माननीय सदस्य के सुझाव में कोई अनुचित बात नहीं है।

डा० एस० एन० सिन्हा : अन्त में मैं माननीय मंत्री जी से यही प्रार्थना करूंगा कि सरकार इस बात का पूरा प्रयत्न करे कि इन का सर्वोत्तम प्रयोग हो। यदि हम देश में मौजूद समस्त सम्भावनाओं का पूरा लाभ उठाएं तो हम इन कॉरपोरेशनों को सफल बना सकते हैं। वायु यातायात का प्रश्न अत्यन्त महत्वपूर्ण है जिस से हमारे देश का नकशा ही बदल जाएगा और देश का भविष्य उज्ज्वल होगा।

[श्रीमती अम्मू स्वामीनाथन अध्यक्ष-पद पर आसोन]

श्री आर० के० चौधरी : मुझे विमान-परिचारिकाओं के भविष्य की चिन्ता है, क्योंकि उन के स्थान पर पुरुष रखे जाने लगे हैं। इंडियन नेशनल एयरवेज में एक भी स्त्री परिचारिका नहीं है और भारत एयरवेज में जहां पहले स्त्रियां ही स्त्रियां थीं अब पुरुष रखे जाने लग रहे हैं। तो क्या सरकार स्त्रियों को रखना चाहती है या उनके स्थान पर पुरुषों को ही रखना चाहती है? वैसे तो सारे ही वर्तमान कर्मचारियों का भविष्य संदिग्ध है, क्योंकि केवल जून, १९५२ से पहले रखे गए व्यक्तियों के ही बनाए रखने का विचार है।

मैं अन-अनुसूचित वायुचर्याओं का भी भविष्य जानना चाहता हूं क्योंकि रेल तथा स्टीमर यातायात की गड़बड़ी के कारण आसाम को धोतियां और चाय आदि विमान द्वारा जाते-आते हैं। क्या सरकार इन भाड़े की सेवाओं में विघ्न तो न डालेगी?

यह ठीक है कि व्यापारिक कंपनियों आदि का अधिग्रहण करते समय सरकार को अनेक कठिनाइयां होती हैं। अभी आसाम में मोटर-यातायात का राष्ट्रीयकरण हुआ और गौहाटी से शिलांग तक का किराया २।) से बढ़ा कर ३।) कर दिया गया, और वापसी टिकट भी बन्द कर दिए गए। यह लोगों को बहुत बुरा लगा। जनता किराए बढ़ाने वाला और सुविधाएं कम करने वाला राष्ट्रीयकरण कभी पसन्द न करेगी। देश सरकार से आश्वासन चाहता है कि किराए न बढ़ेंगे और सुविधाएं बढ़ाई जाएंगी।

इस सदन में ये शिकायतें सुनी गई थीं कि वर्तमान विमान युद्ध के उत्सर्जित माल को जोड़ कर बनाए गए हैं और उड़ान के उपयुक्त नहीं हैं। आज सरकार यह प्रश्न क्यों नहीं उठाती? मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह

कुशलतापूर्वक कार्य करने वाले उपक्रमों में हस्तक्षेप न करे।

११ म० पु०

कम से कम एयरवेज इंडिया के बारे में यह कहा जा सकता है कि वह बड़ी कुशलता-पूर्वक और सुरक्षात्मक रूप में चल रही थी और दो साल बाद ही उसने अच्छा लाभान्श दिया था। साथ ही सरकार ने उस के प्रबन्धक संचालक को डैकन एयरवेज में नियुक्त करना चाहा था। अस्तु सरकार पहले त्रुटिपूर्ण कंपनियों को ग्रहण कर के उन को चलाती। ऐसा उपबन्ध तो इस विधेयक में भी रखा जा सकता है कि इस प्रकार की कंपनियों को कुछ दिनों तक स्वतन्त्र रूप में विकसित होन देने के बाद पीछे क्रमशः ग्रहण किया जाए। पर यदि सरकार दूसरी कंपनियों के संचालन का घाटा इन से पूरा करना चाहती है, तो यह नैतिक दृष्टिकोण से उचित नहीं है।

एक समय बंगाल से आसाम जाने वाली रेल गाड़ियों के पाकिस्तान में से होकर जाने के कारण रानीघाट स्टेशन पर डाक का ढेर लग गया था, तब इसी कंपनी ने घाटा उठा कर भी सरकार की और जनता की सहायता की थी, और वह उदाहरण पीछे सारे देश के लिए अपनाया गया था। उस समय उपयुक्त हवाई अड्डे न होने के कारण टायर कीचड़ में धंस कर बरबाद हो जाते थे। क्या उस कंपनी को अब यही पुरस्कार दिया जा रहा है?

आज आसाम को तीन नियमित वायु-चर्याएं जाती हैं। मेरी तो भविष्यवाणी है कि उन की संख्या कम हो जाएगी, किराए बढ़ेंगे और कोई विशेष सुविधा प्रदान न की जाएगी।

फिर क्षतिपूर्ति का थोड़ा सा अंश नकद और शेष बंधपत्रों के रूप में दिया जा रहा है। विमानों के मूल्य भी पुस्त-मूल्य माने जायेंगे, वर्तमान बाजार भाव नहीं।

श्री जगजीवन राम : भारत में कोई बाजार भाव नहीं है ।

श्री आर० के० चौधरी : अच्छा तो आप उन को छोड़ दें, हम बाजार-भाव ढूँढ लेंगे ।

मेरी माननीया मित्र श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने बिड़ला और टाटा की बहुत बुराइयाँ की थीं, पर दूसरी कंपनियाँ भी हैं, जो कर्मचारियों और जनता दोनों को संतुष्ट रख रही हैं । उन के प्रति उन्होंने न सहानभूति क्यों नहीं दिखलाई ?

जन, १९५२ के बाद नियुक्त होने वाले व्यक्तियों के साथ भी न्याय होना चाहिए । व दूसरी नौकरियाँ छोड़ कर आए थे, उन को बेकार न बना दिया जाए । चालकों की नियुक्ति के बारे में विशेष उपबन्ध होना चाहिए क्योंकि वे अपन जीवन की बाजी लगाते हैं ।

मैं माननीय मंत्री के पूर्ववर्ती मंत्री को इस उद्योग को विकसित करने के लिए बधाई देता हूँ । आशा है, नए मंत्री भी वायुचर्याओं को अपेक्षतया सुचारु रूप से चलायेंगे और किराए न बढ़ने देंगे ।

श्री केलप्पन (पोन्नानी) : रक्षा और सामरिक दृष्टि से, राष्ट्रीय दृष्टि से महत्वपूर्ण इन वायुचर्याओं के राष्ट्रीयकरण का मैं स्वागत करता हूँ । घाटे के कारण सरकार इन को सहायता दे रही थी, अतः सरकार द्वारा इन को सीधे अपने नियंत्रण में ले लेना उचित ही है । यह विवादग्रस्त प्रश्न है कि इन के लिए निगम बनाया जाए या सीधे राष्ट्रीयकरण किया जाए । सरकारी कर्मचारी भ्रष्टाचार और स्वजनपोषण के लिए बदनाम रहे हैं । पर दो निगम खड़े किय जाने का कारण स्पष्ट नहीं है, उलटे एक निगम बनने के पक्ष में अनेकों कारण दिए जा सकते हैं ।

जैसा एक माननीय सदस्य ने बताया, सरकार विस्थापित होने वाले कुछ पूंजीपतियों की सहायता करना चाहती है । अन्यथा एकता, समन्वय, बचत और क्षमता की दृष्टि से एक ही निगम बनाना चाहिए । दो निगम बनने से दुहरे कर्मचारी होंगे और दुहरा व्यय होना और भ्रष्टाचार चलेगा । खंड ७ में निगमों के कृत्य बताए गए हैं, जो एक से ही हैं । देश और विदेश दोनों ही स्थानों में वायु यातायात को सुरक्षा, बचत और कुशलता पूर्वक चलाना है । व्यक्तियों का प्रशिक्षण भी दोनों ही निगमों का काम है । इसी प्रकार सफाई, मरम्मत और पुनर्निर्माण आदि के लिए कर्मशालाएँ दोनों को ही खोलनी हैं । फिर प्रयत्नों को एक ही स्थान पर केन्द्रित क्यों न किया जाए ? साथ ही दो निगम होने से सेवा-शर्तें भी विभिन्न होंगी, जैसे कि आजकल एक ही स्थान में केन्द्रीय और राज्य कर्मचारी दो प्रकार के वेतन आदि पाते हैं । एक ही निगम रहने से यह बात न रहेगी । अनुभवी व्यक्तियों को अंतर्राष्ट्रीय वायुचर्या में लगाया जा सकता है और अच्छे विमान दूरवर्ती वायुचर्याओं में काम आ सकते हैं । खंड ३६ के अधीन नियुक्त होने वाली परामर्शदात्री तथा श्रमसंपर्क समितियाँ भी एक निगम होने पर दुहरी न बनानी पड़ेंगी ।

क्षतिपूर्ति और मूल्यांकन के सम्बन्ध में माननीय मंत्री न बाजार भाव की अपेक्षा पुस्त-लिखत मूल्य का पक्ष लिया है और बाजार भाव पर आधारित मूल्यांकन को कम्पनियों के लिए अलाभप्रद बताया है । पर जब सरकार की प्रवृत्ति समाजवादी विचारधारा की ओर है और जमीन का वितरण तथा मुख्य उद्योगों का राष्ट्रीयकरण करना चाहती है, तो पूरी-पूरी क्षतिपूर्ति नहीं दी जा सकती और यदि इस में संविधान बाधक हो तो उसे भी संशोधित करना पड़गा ।

अनुसूची में जहां तक उड़ान के लिए उपयुक्त विमानों और सामान्य मरम्मत के बाद वसा प्रमाणपत्र पा सकने योग्य विमानों के लिए पूरा पुस्त-मूल्य देने का उपबन्ध है, वहां तक तो ठीक है; पर इस के अतिरिक्त प्रति डकोटा विमान के फ्रेम के लिए १२००० और वाइकिंग विमान के फ्रेम के लिए २४००० रुपये दान की बात मेरी समझ में नहीं आती। फिर उड़ान की उपयुक्तता का प्रमाण पत्र विभाग देता है, जो गलती कर सकता है। बिना इंजन वाली जीपों को चलाने के लिए उपयुक्त ठहरा दिया गया था। ऐसे ही अनेक उदाहरण हमारे सामने हैं। अतः यदि विभाग की गलती से गड़बड़ी हो, तो कौन उत्तरदायी होगा ?

श्री राज बहादुर : माननीय सदस्य जानते हैं कि उड़ान के लिए उपयुक्त होने का प्रमाणपत्र बिना पाए कोई भी विमान नहीं उड़ सकता। और जैसा लांछन माननीय सदस्य लगा रहे हैं, यदि विभाग इसी प्रकार प्रमाणपत्र देने लगे, तो वह अपना कर्तव्य पालन न करेगा।

श्री केलप्पन : फिर प्रति डकोटा इंजन और वाइकिंग इंजन के लिए क्रमशः ६००० और १२००० रुपए अतिरिक्त दिए जाने हैं, और ऐसे ही अन्य अतिरिक्त भुगतानों का उपबन्ध है। अनुज्ञापत्र-शुल्क के व्यतीत न हुए काल के लिए अनुपाती-भुगतान तो ठीक है, पर १०० रुपए अतिरिक्त क्यों दिए जा रहे हैं? रद्दी के लिए भी पुस्त-मूल्य का १ प्रतिशत दिए जाने का उपबन्ध है, उस के लिए बाजार मूल्य क्यों न दिया जाए? फिर इस सब के अलावा १०,००० रुपए शायद परितोष के लिए दिए जा रहे हैं। यदि सरकार सतर्क न रही, तो रद्दी माल अच्छेके रूप में उस के सिर पर थोप दिया जाएगा और सरकार को बदनामी ही मिलेगी। फिर अनुसूची में दी जान वाली दरें क्षतिपूर्ति का निश्चय

करने के लिए नियुक्त किए जाने वाले विशेष अधिकरण का कायक्षेत्र सीमित कर देंगी। फिर भी अधिकरण में वे ही व्यक्ति रख जाएं, जिनका इन सौदों में कोई स्वार्थ न हो।

श्री एस० एन० दास (दरभंगा मध्य) : सभानेत्री जी, मेरा ख्याल है कि आज इस प्रजातन्त्रीय हिन्दुस्तान में यह पहला मौक है कि जब सरकार ने एक उद्योग का राष्ट्रीयकरण करने के लिये हमारे सामने विधेयक प्रस्तुत किया है। मैं जानता हूं कि १९४७ के बाद इस सरकार ने रिजर्व बैंक आफ इंडिया को नेशनलाइज किया है। हिन्दुस्तान के इतिहास में आज का दिन बहुत महत्वपूर्ण रहेगा। राष्ट्र के जीवन में इस एयर ट्रांसपोर्ट का जो महत्व है वह किसी से छिगा नहीं है चाहे वह साधारण नागरिक के जीवन में हो या चाहे वह युद्ध के समय में हो। दिन दिन इस का महत्व और भी बढ़ता चला जाता है। ऐसी हालत में ऐसे उद्योग को, चाहे वह अच्छे तरीके से ही क्यों न चलाया जाता रहे, व्यक्तिगत लोगों के हाथ में रहने देना हमारे ख्याल में समाज के लिये कल्याणकारी नहीं है। अभी तक जितने भी व्यक्तिगत उद्योग सरकार या हुकूमत की तरफ से चलाये जाते हैं, चाहे उन के ऊपर कितना ही नियंत्रण क्यों न हो, उन सब के अन्दर नफे की प्रवृत्ति काम करती है। अगर इस नफे की प्रवृत्ति को सरकार किसी तरह से कम करने की कोशिश करती है तो व्यक्तिगत रूप से उद्योग को चलाने वाले उस का बहुत जोरदार विरोध करते हैं। इसलिये मैं आज अपने माननीय मंत्री जी को इस बात के लिये बहुत बधाई देता हूं कि राष्ट्रीय जीवन के एक महत्वपूर्ण उद्योग के सम्बन्ध में राष्ट्रीयकरण करने के लिये इस संसद् के सामने उन्होंने बहुत ही महत्वपूर्ण बिल उपस्थित किया है।

[श्री एस० एन० दास]

सभानेत्री जी, आप जानती हैं कि सन् १९५० ई० में इस संसद् के सामने एक एयर ट्रांसपोर्ट इन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट रखी गई थी। उस एयर ट्रांसपोर्ट इन्क्वायरी कमेटी के सदस्यों ने बहुत परिश्रम से छान बीन कर के इस उद्योग के हर एक पहलू पर बहुत गौर से विचार किया था और सरकार के सामने कुछ निर्णय और सिफारिशें रखी थीं। उस रिपोर्ट में उन्होंने कहा था कि देश की मौजूदा हालत में इस उद्योग को राष्ट्रीयकरण करना ठीक नहीं होगा। उन्होंने ऐसा कहते हुए इस बात का हवाला दिया था कि सन् १९४८ में अप्रैल के महीने में सरकार ने जो अपनी औद्योगिक नीति की घोषणा की थी उस में उन्होंने बताया था कि कुछ प्रमुख उद्योगों को सरकार को स्वयं चलाना चाहिये और उस समय एक सूची ऐसी भी बनाई गई थी जिस में कहा गया था कि अगर उन को व्यक्तिगत उद्योग के रूप में चलाने की गुंजाइश हो तो अभी कुछ वर्षों तक चलने देना चाहिये। उद्योग की दूसरी सूची में इस एयर ट्रांसपोर्ट की बात रखी गई थी। लेकिन साथ ही साथ उस में यह भी कहा गया था कि एयर ट्रांसपोर्ट की सरविस को अगर व्यक्तिगत उद्योग को चलाने वाले या कम्पनियां ठीक से नहीं चलायेंगी, इस महत्वपूर्ण उद्योग का अगर वे ठीक से संचालन नहीं करेंगी, तो सरकार ऐसे उद्योग को अपने हाथ में ले लेगी। इस कमेटी की रिपोर्ट से पता चलता है कि सन् १९५० तक शायद ऐसी एक भी कम्पनी नहीं थी जिस को घाटा न हुआ हो, बावजूद इस बात के कि सरकार ने पेट्रोल के दाम में रिबेट के रूप में बहुत बड़ी रकम से उन कम्पनियों की सहायता की थी। उस सहायता के बाद भी उन कम्पनियों को घाटा चलता ही रहा। इसलिये मैं समझता हूँ कि अब बहुत उपयुक्त समय आ गया है कि

सरकार को इस उद्योग को अपने हाथ में लेना चाहिये।

हमारे माननीय सदस्य, जिन्हें मैं बहुत आदर की दृष्टि से देखता हूँ, कहते हैं कि इस में भी धीरे धीरे पग उठाना चाहिये। मैं समझता हूँ कि यह एक ऐसा उद्योग है जो आज के जमाने में किसी व्यक्ति विशेष के हाथ में या किसी कम्पनी के हाथ में रहने देना मुनासिब नहीं है। हो सकता है कि शुरू शुरू में पूरा अनुभव न होने की वजह से हम इस उद्योग को उतने अच्छे ढंग से न चला सकें जितने अच्छे ढंग से हमें चलाना चाहिये। मैं इस बात को मानता हूँ कि हिन्दुस्तान की बदली हुई हालत में जो नई नई जिम्मेदारियां हमारी सरकार पर आई हैं, उन जिम्मेदारियों को सम्हालने के लिये जैसे योग्य, परिश्रमी, ईमानदार और जानकार लोगों की जरूरत है वैसे व्यक्तियों का कुछ अभाव है। लेकिन मैं यह भी समझता हूँ कि सरकार द्वारा चलाये जाने वाले उद्योगों में जिन बुराइयों की हम को आशंका है, उन बुराइयों का पूरा पूरा समावेश, मैं तो कहूंगा कि, उस से भी बढ़ कर प्राइवेट आदमियों के साथ में इस उद्योग को रहने देने से होता है। इसलिये मैं समझता हूँ कि इस उद्योग का राष्ट्रीयकरण अत्यन्त आवश्यक है और मैं इस काम के लिये लाये गये इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

अब सब से पहला सवाल जो इस सम्बन्ध में विचारने का है, यह है कि इस उद्योग का संचालन कैसे होना चाहिये। इस का संचालन दो तरह से हो सकता है। इस का संचालन एक तो सरकारी विभाग के जरिये हो सकता है और दूसरे इस का संचालन किसी संस्था के द्वारा कराया जा सकता है। मैं समझता हूँ कि मौजूदा हालत में कारपोरेशन के जरिये से इस उद्योग को चलाने का जो निश्चय सरकार ने

किया है यह बहुत तारीफ के काबिल है और इसी के जरिये से इस उद्योग को चलाने का कार्य आरम्भ करना चाहिये। सरकारी डिपार्टमेंट से ऐसी संस्थाओं को चलाने में कई तरह की कठिनाइयां उपस्थित होती हैं। पब्लिक अकाउंट्स कमेटी के मेम्बर होने की हैसियत से मुझे इस बात की कुछ वाकफियत है कि जब दूसरी लड़ाई के समय सरकार ने बहुत से ऐसे कारबार अपने हाथ में लिये, जिन की लड़ाई के जमाने में जरूरत हो गई थी। चूंकि उन का संचालन ठीक ढंग से नहीं हुआ, इसलिये बहुत से स्टेट एंटरप्राइज में सरकार को कई तरह के घाटे हुए। साथ ही साथ जितना ध्यान और जितना परिश्रम किसी उद्योग या कारबार के लिये करना चाहिये उतना नहीं किया जा सका। हमारे सरकारी कर्मचारियों को इस तरह के व्यवसाय और इस तरह के उद्योग को चलाने का जैसा अनुभव होना चाहिये वैसा अभी नहीं है। इसलिये हमारे सरकारी कर्मचारियों को इस बात के लिये प्रयत्न करना होगा। आज हमारे राज्य में जो एक कल्याणकारी राज्य हो गया है, सरकारी कर्मचारियों का सिर्फ यह काम नहीं है कि हुक्म जारी कर के देश के शासन का काम चलायें बल्कि उन्हें तो बड़े बड़े उद्योग, बड़े बड़े कारबार चलाने की क्षमता की जरूरत है। मैं यहां यह बात भी अपने मंत्री महोदय से और उन के जरिये सरकार से कहना चाहूंगा कि अब इस बात की आवश्यकता हो गई है कि इंडियन एडमिनिस्ट्रेटिव सर्विस और दूसरी जो आल-इंडिया सर्विसेज हैं उन के साथ साथ एक इंडियन इका-नामिक सर्विस की स्थापना भी होनी चाहिये जिस से हम इन बड़े बड़े उद्योगों को, जिन का आज हम राष्ट्रीयकरण करने के जा रहे हैं और आगे भी करने वाले हैं, चलाने के लिये अच्छे जादकार और ईमानदार व्यक्ति हमें मिल सकें जिन्हें संपू्चित ट्रेनिंग या शिक्षण

दे कर हम बड़े बड़े उद्योगों को दक्षता से चला सकें।

सभानेत्री जी, जहां मैं सरकार द्वारा कारपोरेशन बनाये जाने का समर्थन करता हूं वहां मैं यह भी कहना चाहता हूं कि इस बिल को जहां तक मैं ने पढ़ा है, इस में इस बात की कोई विवेचन नहीं की गई है। कि कारपोरेशन के सदस्य कौन होंगे और उन की क्या क्वालिफिकेशन्स और क्या डिस्क्वालिफिकेशन्स होंगी। ऐसे मेम्बर्स को, जो किसी भी वेस्टेड इंटरेस्ट को रिप्रेजेन्ट करते हों, ऐसे कारपोरेशनों में न आने देना ही देश के लिये कल्याणकारी है। चाहे वह किसी भी रूप में हों। ऐसे ऐसे उद्योग धंधों में जिनकी हम शुरुआत करने जा रहे हैं और चाहते हैं कि वे सफलतापूर्वक चलाये जायें, किसी भी प्रकार के वेस्टेड इंटरेस्ट को रहने देना बहुत नुक्सानदेह है और अगर हम ने शुरू में ही इस की रोकथाम नहीं की तो हमें पीछे पछताना पड़ेगा। इसलिये मैं अपने माननीय मंत्री जी से और जो सेलेक्ट कमेटी बनाई गई है, उस से अनुरोध करूंगा कि जब वे इस बात पर विचार करें, कि कारपोरेशन में कौन से सदस्य हो सकते हैं और कौन से आदमी सदस्य नहीं हो सकते हैं, तब इस बात की पूरी पूरी विवेचना होनी चाहिये। डिस्क्वालिफिकेशन्स और क्वालिफिकेशन्स दोनों का निर्धारण होना चाहिये, ऐसा नहीं होना चाहिये कि चूंकि अमुक वेस्टेड इंटरेस्ट को अनुभव है, इसलिये उस में उस का रिप्रेजेन्टेशन होना चाहिये, यह चीज मैं मुनासब नहीं समझता हूं। इसलिये मेम्बर्स की क्वालिफिकेशन्स और डिस्क्वालिफिकेशन्स का पूरा पूरा ख्याल कर के इस विधेयक में उन के सम्बन्ध में धाराओं का समावेश करना जरूरी है।

इस के बाद दूसरी बात जो मैं महत्वपूर्ण समझता हूं और जिस की ओर मैं आप का

[श्री एस० एन० दास]

ध्यान दिलाना चाहता हूँ, कम्पेन्सेशन के बारे में है। कम्पेन्सेशन के सम्बन्ध में मैं कहूँगा कि विधान की बत्तीसवीं धारा राष्ट्रीयकरण के लिये बहुत भारी बाधक है। हम जानते हैं कि इस देश के कुछ लोगों ने हजारों वर्ष के शोषण के जरिये काफी मात्रा में धन एकत्रित कर लिया है और मैं समझता हूँ कि उनके द्वारा समाज और जनता का जो शोषण हो रहा है वह अन्यायपूर्ण है। विधान में हमने माना है कि हम सब को सामाजिक और आर्थिक न्याय बराबर रूप में देंगे परन्तु मुआविजे की इस धारा का विधान में समावेश करके हम न आर्थिक न्याय की जड़ में कुल्हाड़ी मार दी है। फिर भी मैं अपने मंत्री महोदय से यह कहना चाहूँगा कि हम विधान की उस धारा के मुताबिक अधिक से अधिक उतनी ही दूर जा सकते हैं जितना बोझ राष्ट्र अपने सिर पर संभाल सके। यह उद्योग ऐसा है, और जैसा कि माननीय मंत्री के भाषण से भी मालूम हुआ है कि इस का पता लगाना कि इस में जो विभिन्न प्रकार के शेयर और प्रीफेरेंस शेयर्स हैं उन का मूल्य क्या है, बहुत मुश्किल है, इसलिये यह बहुत आवश्यक हो जाता है कि हम इस बिल को पास करते समय यह बात सदैव ध्यान में रखें कि हमें किसी व्यक्ति विशेष की सम्पत्ति की दृष्टि से नहीं बल्कि समूचे राष्ट्रहित की दृष्टि से इस बिल पर विचार करना चाहिए। हाँ, मैं इस बात को मानता हूँ कि जब तक यह विधान है, हम किसी भी चीज़ अथवा सम्पत्ति को जबर्दस्ती बिना मुआविजे के नहीं ले सकते हैं और हमें उस का उचित मुआविजा देना चाहिये, लेकिन उस दिशा में हमें उतनी ही दूर तक जाना चाहिये जहाँ तक हमारे और राष्ट्र के लिये संभव हो और इसलिये इस उद्योग का राष्ट्रीयकरण करते समय हमें इस बात का पूरा ध्यान रखना चाहिये कि हमारे राष्ट्र के कंधों पर कम से कम बोझ पड़े।

इस सम्बन्ध में मैं और डिबेट में आप को नहीं बतला सकता लेकिन सेलेक्ट कमेटी के सदस्यों का काम है कि वह इस क्लार्क को ऐसा बनावें जिस से राष्ट्रीयकरण करते समय हमारी सरकार पर कम से कम बोझ पड़े और हम इस उद्योग को अच्छी प्रकार से फायदे के साथ व्यवसायिक ढंग पर चला सकें, इस के लिये हमें उपयुक्त फील्ड और वातावरण पैदा करना चाहिये।

तीसरी चीज़, जिस की ओर मैं आप का और इस सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, इस उद्योग में लगे कर्मचारियों के हकों और अधिकारों की रक्षा है। मैं समझता हूँ कि संसद के सभी सदस्य मेरी इस बात से सहमत होंगे कि इस उद्योग को चलाने वाले जो वैज्ञानिक हैं, इंजीनियर्स हैं और दूसरे विशेषज्ञ हैं उन के हितों की रक्षा की जानी चाहिये। पायलट लोगों की और जो फील्ड में काम करने वाले हों, सब के अधिकारों की रक्षा होनी चाहिये। किसी उद्योग को व्यवसायिक ढंग से चलाने के लिये कभी कभी इस बात की ज़रूरत हो जाती है कि अगर उस में आवश्यकता से अधिक लोग हों, तो उन को हटाया जाय। मैं यह नहीं कह सकता कि जो कारपोरेशन कायम होगा, वह व्यावसायिक दृष्टि से इस उद्योग के संचालन में क्या परिवर्तन करना आवश्यक समझगा। मैं यह भी नहीं कह सकता कि इस समय उस में जितने काम करने वाले हैं, उन सब लोगों की पूरी पूरी आवश्यकता इस उद्योग में होगी या नहीं होगी। लेकिन मैं यह कहे बग़र नहीं रह सकता कि जो लोग इस धन्धे में आज कई वर्षों से लगे हुए हैं उन लोगों को यथायक इस काम से हटा कर बेकार बना देना भी राष्ट्र के लिये अच्छा नहीं होगा। इसलिये मैं सेलेक्ट कमेटी के सदस्यों से भी अनुरोध करूँगा कि उन्हें वर्कर्स के अधि-

कारों और उन के सुख सुविधाओं का पूरा पूरा ख्याल रखना चाहिये। इस बिल में यह बात दी हुई है कि एक कमेटी होगी जिस का काम होगा कि वह कर्मचारियों और उद्योग के आपसी सम्बन्ध को प्रेम पूर्ण बनाये रखे, दोनों के बीच अच्छे सम्बन्ध को कायम रखे, मैं समझता हूँ कि इस प्रकार की कमेटी की नियुक्ति बहुत ही स्वागत करने योग्य है, लेकिन मैं इस सम्बन्ध में इतना अवश्य कहना चाहूँगा कि बिल में इस तरह की एक धारा का रख देना एक बात है, लेकिन उस के अनुसार सहानुभूति पूर्वक काम करना दूसरी बात है आज की अवस्था में ऐसे किसी भी उद्योग में, जिस का आप राष्ट्रीयकरण करने जा रहे हैं, अगर आपको कार्यकर्त्ताओं का पूरा हार्दिक सहयोग प्राप्त नहीं होगा तो इस बात की आशंका है कि वह उद्योग जिस का आप राष्ट्रीयकरण करने जा रहे हैं, ठीक तरह से नहीं चलेगा और उस में आप को सफलता प्राप्त नहीं होगी। मैं आशा करता हूँ और मझे पूर्ण विश्वास है कि इस उद्योग का जो हम राष्ट्रीयकरण करने जा रहे हैं इस में हमें सभी लोगों का सहयोग प्राप्त होगा और जो इस उद्योग को चलाने वाले हैं, वह भी हमारे साथ सहयोग करेंगे। लेकिन साथ ही मैं इस बात से भी इंकार नहीं कर सकता कि दुनिया में प्रायः ऐसा देखा जाता है कि जब हम किसी स्वार्थ विशेष पर चोट पहुंचाते हैं तो वह स्वाथ की भावना उस को अंधा बना देती है और हो सकता है कि हमारे जो समालोचक लोग हैं वह इस बात की ताक में रहें कि कब इस में सरकार को असफलता मिलती है। हमारे माननीय सदस्य श्री रोहिणी कुमार चौधरी, जिन को हम सब बड़े आदर की दृष्टि से देखते हैं, तक न इस की समालोचना करते हुए कह दिया है कि राष्ट्रीयकरण होते ही किराया बढ़ेगा और उन्होंने अपनी आशंका प्रकट की है कि उद्योग

सफलतापूर्वक नहीं चल पायगा, मैं उन से कहूँगा कि वह जमाने की रफ्तार में बहुत पीछे पड़ गये हैं और आज के युग में हिन्दुस्तान छलांग मार कर बहुत आगे चला गया है। अब हिन्दुस्तान आप के साथ चलने वाला नहीं है, हिन्दुस्तान में एयरवेज का राष्ट्रीयकरण का एक बड़ा प्रयोग होने जा रहा है और इस में तो आप जैसे बूढ़े का आशीर्वाद मिलना चाहिये, आप जैसे बूढ़े को समालोचना करते और नुक्ताचीनी करते शोभा नहीं देता।

सभानेत्री जी, माननीय सदस्य को बूढ़े शब्द से आपत्ति है, तो मैं इस को वापिस लिय लेता हूँ। मैं मान लेता हूँ कि वह वृद्ध नहीं हैं बल्कि जवान हैं, लेकिन उन के जो विचार थे वह मुझ जहर बूढ़े मालूम हुए, इसलिय मैंने ऐसा कहा।

श्री आर० के० चौधरी : मैं हिन्दी नहीं समझता हूँ, किन्तु इतना अवश्य जानता हूँ कि बुरा का अर्थ खराब है।

श्री एस० एन० दास : “बूढ़ा” से मतलब ज्यादा उम्र का, वृद्धावस्था का; इस का मतलब “बुरा” नहीं है। मैं तर्ह दिल से इस बिल का समर्थन करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि हमारे मंत्री महोदय ने राष्ट्रीयकरण की ओर जो पग बढ़ाया है उस के लिय हम और सारा देश उन का आभारी है और हम इस के लिये उन को हृदय से धन्यवाद देते हैं।

श्री कासलीवाल (कोटा-झालावाड़) : योजना आयोग ने यह कहा है कि इन कम्पनियों को आर्थिक सहायता के रूप में या अन्य प्रकार से १० करोड़ रुपये दिये गये थे। अब सरकार ४८० लाख रुपये देकर इन कम्पनियों को अपने अधिकार में ले रही है। इसलिये इस विधेयक को समग्र से पूर्व प्रस्तुत नहीं किया गया है।

मैं समझता था कि उद्देश्य तथा कारणों के विवरण में तथा योजना आयोग ने इन

[श्री कासलीवाल]

हवाई कम्पनियों के राष्ट्रीयकरण के पर्याप्त कारण नहीं दिये हैं। किन्तु आज माननीय मंत्री ने अपने भाषण में बताया कि इन का राष्ट्रीयकरण करना राष्ट्र के हित में आवश्यक है। मेरी भी यही धारणा है कि इन का राष्ट्रीयकरण राष्ट्र के हित में ही है।

मुझ से पहले बोलने वाली माननीय सदस्या ने कहा था कि इस के लिये निगम बनाने की कोई आवश्यकता नहीं। सम्भवतः उनका अभिप्राय यह था कि असैनिक नभश्चरण विभाग राज्य विभाग के रूप में चलाया जाय। इस प्रश्न पर बहुत विचार किया गया है और यह निश्चय किया गया है कि ऐसी कम्पनियों को राज्य विभाग की अपेक्षा एक निगम के रूप में चलाया जाय।

मैं राष्ट्रीयकरण के विभिन्न पहलुओं पर नहीं बोलना चाहता। मैं प्रबन्धकों की कार्य कुशलता के प्रश्न को लेता हूँ। मैं इस बात को नहीं मानता कि गैर सरकारी उपक्रम सरकारी उपक्रम से अच्छी प्रकार चलते हैं। इस प्रश्न पर भी बहुत अधिक विचार किया गया है और लोग इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि सरकारी उपक्रमों में अधिक सावधानी से और कुशलतापूर्वक काम होता है। इसी बात को ध्यान में रखते हुए मेरा माननीय मंत्री से निवेदन है कि वह इस के प्रबन्ध की कार्यकुशलता पर ध्यान रखें।

मैं संसद् के नियंत्रण के बारे में भी कहना चाहता हूँ। इन सरकारी निगमों को चलाने के लिये संसद् उत्तरदायी है और मेरा यह कहना है कि माननीय मंत्री का यह कर्तव्य है कि वह समय समय पर सदन को पूरी पूरी सूचना दें। बहुत बार

निगमों से सम्बन्धित सूचना पर्याप्त रूप में नहीं दी जाती है जिस के परिणामस्वरूप सदस्य उस सूचना के सम्बन्ध में अपने विचार नहीं बना सकते हैं। मुझे आशा है कि इन निगमों को चलाने के बारे में माननीय मंत्री संसद् का विश्वास प्राप्त करेंगे।

इस विधेयक के अध्याय २ में इन निगमों की रचना और कार्यों के बारे में बातें दी हुई हैं। कई सदस्यों ने यह कहा कि दो निगम क्यों बनाये जायें। मैं स्वयं यह नहीं समझ पाया कि दो निगम क्यों बनाये जायें और एक ही निगम क्यों न हो। शायद माननीय मंत्री ने इंग्लैंड के निगमों का ध्यान रखा हो? मुझे आशा है कि माननीय मंत्री अपने उत्तर में दो निगम बनाने की आवश्यकता के विषय में बतायेंगे। निगम के अध्यक्ष के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया कि वह पूर्ण-कालीन अथवा अंश कालीन होगा। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस बात पर प्रकाश डालेंगे।

इन निगमों की सदस्या के बारे में मुझे यह कहना है कि इन में भूतपूर्व राज्यपाल, भूत पूर्व राजदूत या भूतपूर्व सचिव ही न रखे जायें। इन के सदस्य ऐसे व्यक्ति हों जिन्हें असैनिक नभश्चरण या यातायात सम्बन्धी या वाणिज्यिक या वित्तीय मामलों का अनुभव हो। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस बात का ध्यान रखेंगे कि सदस्यता की योग्यता के सम्बन्ध में कुछ उपबन्ध रखे जायें। इसी प्रकार इस में इस बात का भी कोई उपबन्ध नहीं रखा गया कि किसी सदस्य को इस की सदस्यता से कैसे हटाया जायगा। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री इस विधेयक में एक ऐसा उपबन्ध रखेंगे।

मुझे प्रसन्नता है कि इस में निगम के कार्यों का विस्तृत रूप से उल्लेख किया गया है।

किन्तु इस में हवाई जहाज के बनाने के प्रश्न का उल्लेख नहीं है। यदि हमारी नीति यह है कि यहां हवाई जहाज बनाये जायें तो यह नीति हानिकारक होगी। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री खण्ड ७ में इस बात का उपबन्ध करेंगे कि हवाई जहाज बनाना भी निगम का कार्य होगा।

वायु परिवहन परिषद् के मामले में मुझे कुछ निराशा हुई। मुझे ऐसा लगता है कि इस मामले में बी० ओ० ए० सी० की नक्ल की है। उस के विधान के अनुसार उस की यह परिषद् मंत्रणा समिति के रूप में है। हमारी इस परिषद् को भी मंत्रणा समिति के रूप में माना गया है। किन्तु मेरा विचार है कि यह केवल मंत्रणा समिति ही नहीं अपितु यह कायंपालिका के रूप में भी है मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री इस में इस प्रकार का परिवर्तन करें जिस से कि वह वायु-परिवहन परिषद् के अध्यक्ष हो सकें और महानिदेशक इस के सचिव हो सकें। संचरण मंत्रालय के इस विभाग में बहुत से पदाधिकारी हैं, इसी कारण मंत्रालय के काम में देरी और गड़बड़ी होती है। इन्हीं कारणों से सरकारी उपक्रमों को असफलता होती है। मैं श्रमिक सम्बन्ध समिति के नियुक्त किये जाने के प्रश्न का स्वागत करता हूँ। जब तक कि किसी निगम के कर्मचारी संतुष्ट नहीं होंगे कोई भी सरकारी निगम संतोषजनक रीति से नहीं चल सकता। मुझे आशा है कि श्रमिक सम्बन्ध समिति सफलतापूर्वक कार्य करेगी। अन्त में मेरा माननीय मंत्री से निवेदन है कि इन उपक्रमों को उचित मूल्य पर ही खरीदा जाय। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

बाबू रामनारायण सिंह (हजारी-बाग पश्चिम) : सभानेत्री महोदया, मैं आप को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आप न मुझे इस विधेयक पर कुछ बोलने का

अवसर दिया। वैसे तो यह बहुत सुन्दर है कि गगन मार्ग के आवागमन का राष्ट्रीयकरण हो। एक बार पहले भी मैं ने सुना था कि अमुक कार्य का राष्ट्रीयकरण होने जा रहा है। उस समय मैं ने कहा था कि किसी डिपार्टमेंट का राष्ट्रीयकरण करने से पहले देशवासियों के दिमाग का राष्ट्रीयकरण करना चाहिये। लेकिन देशवासियों के दिमाग का राष्ट्रीयकरण तो जरा मुश्किल है। लेकिन जिन के हाथ में आज कारोबार है, जो लोग आज सरकार कहलाते हैं उन के दिमाग का पहले राष्ट्रीयकरण हो जाये तब तो किसी डिपार्टमेंट का राष्ट्रीयकरण आप आसानी से कर सकते हैं।

श्री राज बहादुर : आप का हो गया ?

१२ मध्याह्न

बाबू रामनारायण सिंह : बहुत कुछ। सभानेत्री महोदया जब मैं यह कहता हूँ कि किसी के दिमाग का राष्ट्रीयकरण किया जाय तो इस का मतलब यह है कि देश के बहुत से लोग या वे लोग जो सरकारी कार्य का संचालन करने वाले हैं, यह समझने लग जायें, कि उन का लक्ष्य यह है कि वे देश के लिये जीते हैं, राष्ट्र के लिये जीते हैं, किसी व्यक्ति के लिये या किसी दल के लिये नहीं, किसी समाज विशेष के लिये नहीं। जब तक किसी के दिमाग में यह न आ जाय कि वह जीवित है देश के लिये, वह जीवित है समाज के लिये, वह जीवित है राष्ट्र के लिये तब तक इस राष्ट्रीयकरण का कोई मतलब नहीं है। अभी आप ने सुना कि सरकारी दल के सदस्य ही यह बोल रहे थे कि कहीं ऐसा न हो कि किसी गवर्नर को कारपोरेशन का सदस्य बना दिया जाय या जो मिनिस्टरशिप से निकाले गये हैं उन को बना दिया जाय। यह सब जान रहे हैं। आप मुझे क्षमा करेंगे, जिस वक्त योग्यता की ब

[बाबू राम नारायण सिंह]

चल रही थी तो मेरे दिल से यह निकल रहा था कि यहां सरकार के काम के लिये योग्यता की क्या जरूरत है। सरकार तो एक बहुत बड़ा पिंजरापोल है। इतने बड़े पिंजरापोल में तो आने के लिये योग्य नहीं होना चाहिये। पिंजरापोल में वैसे ही पशु जाते हैं जो कि संसार के योग्य नहीं रह जाते हैं, किसी काम के लायक नहीं रह जाते हैं तो इसी तरह से सरकारी औहदा पाने के लिये खास कर मंत्री लोगों के लिये चाहे योग्यता हो या न हो, प्रधान मंत्री काफी हैं। लोगों को सब पद मिल सकते हैं। मेरे कहने का मतलब यह है कि यह विषय ऐसा है कि मैं समझता हूं कि इस का विरोध करना कठिन है लेकिन यह जरूरी बात है कि जब तक न्याय नहीं तो अच्छी तरह से उसे आरम्भ नहीं किया जा सकता। मैं ने पहले भी कहा है, सभानेत्री महोदया, और मैं आज भी कहता हूं कि आज प्रधान मंत्री से ले कर एक ग्राम के चौकीदार तक को अगर आप देखेंगे तो मालूम होगा कि सब यह समझते हैं कि वे तो शासक हैं, देश पर हुकूमत करने के लिये आये हैं उन के लिये काम का सवाल ज्यादा नहीं है। मैं कहूंगा कि ऐसी बात ठीक नहीं है। सरकार का काम करने वाला तो वह होना चाहिये जो यह समझे कि मैं देश का सेवक हूं शासक नहीं हूं। यहां राष्ट्रीयकरण होने जा रहा है। दिल्ली के ट्रांसपोर्ट का राष्ट्रीयकरण बहुत दिनों से है। शायद उस के आमद खर्च की जांच भी होने को है कि किस तरह से चलाया जा रहा है। मैं तो कहता हूं कि राष्ट्रीयकरण हो यह बहुत अच्छी बात है। आजकल कम्पनियां व्यक्तिगत ढंग से चलाई जा रही हैं लेकिन राष्ट्रीयकरण हो जाने के बाद तो किसी का काम नहीं रह जायगा। हमारे भाई श्री नारायण दास जी ने बड़ी खूबी के साथ और बड़े जोश के साथ कह दिया भाई रोहिणी

कुमार चौधरी की टीका टिप्पणी करते हुए कि देखो यह बूढ़े लोग यह नहीं जानते कि देश कितना आगे चला गया है, ये तो पीछे की बात करते हैं। अजी यह सुन कर तो बड़ा आनन्द मालम होता है। श्री नारायण दास जी को दीख पड़ता है कि देश आगे बढ़ा है और जो मैं देख रहा हूं और जो दूसरे लोग देखने वाले हैं उन को मालूम होता है कि देश भले ही बहुत आगे बढ़ गया हो, उस का दिल और दिमाग भी बहुत आगे बढ़ गया हो लेकिन उस की सरकार बहुत पीछे पड़ी हुई है। इतना ही नहीं, बल्कि यह सरकार जो चल रही है। तो गढ़हे की तरह चल रही है तो ऐसी हालत में भाई आप चाहे राष्ट्रीयकरण करो चाहे और कुछ करो मुझे देश का लाभ तो नजर नहीं आता। मैं चाहता हूं कि आप को धन्यवाद दूं, आप के कार्यों पर गौरव अनुभव करूं और आनन्द मनाऊं कि कार्य सुन्दर हो रहा है लेकिन जिय तरह से कार्य अभी हो रहा है उस से तो राष्ट्रीयकरण होने में मुझे कोई लाभ नजर नहीं आता। लेकिन चेष्टा करो। लेकिन चेष्टा करने के साथसाथ दलबन्दी वाली बात न रहे। दलबन्दी छोड़ देनी पड़ेगी। दलबन्दी होते हुए न्याय नहीं हो सकता। जिस तरह से रामायण में जनकपुर में जनक जी ने बहुत सुन्दर कहा है कि :

“तजहु आस निज निज गृह जाहू,
लिखा न विधि वैदेहि विवाहू।”

उसी तरह से मैं अपने विचार को आप के सामने रखना चाहता हूं कि जब तक दलबन्दी रहेगी, तब तक न्याय की आशा नहीं और जब न्याय नहीं है तो सुख और शान्ति की आशा कैसे की जा सकती है। इस वास्ते मैं कहता हूं कि खैर जो हो रहा है उस का विरोध तो मैं नहीं करता लेकिन इस का स्वागत करने का भी तो साहस नहीं होता। खैर करते

हैं तो करिये लेकिन यह देखना होगा शुरू से, जैसा कि और लोगों ने भी कहा है, कि कार्य ठीक से चले। मैं भी इस कार्य के लिये उन को बधाई देता हूँ। कारपोरेशन के सदस्य ऐसे लोग किये जायें जिन का दिमाग राष्ट्रीय दिमाग हो, जो देश का भला चाहें और वह संस्था को ठीक से चलाना चाहें और देश के हित में चलाना चाहें। यह नहीं होना चाहिये कि किसी को खुश करने के लिये या किसी को पुरस्कार देने के रूप में लिया जाय। ऐसा नहीं होना चाहिये। जैसा कि और लोगों ने कहा है, मैं भी मंत्री महोदय से कहूंगा कि कार्य तो अच्छा है, भले ही उसे अभी कुछ लाभ न हो लेकिन चेष्टा करनी चाहिये उस चेष्टा के लिये मैं अभी आशीर्वाद देता हूँ और बधाई देता हूँ कि चेष्टा सफल हो लेकिन सावधानी पूरी होनी चाहिये और दलबन्दी की बात दिमाग से हमेशा के लिये हटा देनी चाहिये।

श्री सिंहासन सिंह (जिला गोरखपुर दक्षिण) : सभानेत्री महोदया, यह विधेयक जो आज भवन के सामन उपस्थित है, हर प्रकार से समर्थन के योग्य है। अगर खेद है तो केवल इस बात का कि यह विधेयक इतने दिनों बाद आया। जब कांग्रेस सरकार बनने के बाद यातायात के हर एक साधनों के राष्ट्रीकरण की व्यवस्था प्रारम्भ हुई, उसी वक्त उचित था कि यह विधेयक भी उस राष्ट्रीकरण का धारों में डाल दिया जाता। हर एक प्रान्त न अपने अपने यहां मोटर बसों का राष्ट्रीकरण कर लिया। जहां कि छोटे छोटे काम करने वाले अपनी जीवन यात्रा बसों के मार्फत करते थे वहां उन का राष्ट्रीकरण कर के आज देश का कुछ हद तक उत्थान हुआ और रास्ता चला। आज जो यह विधेयक आया है। तो उस का इस नाते तो स्वागत है। किन्तु इस सम्बन्ध में जो माननीय मंत्री ने अपना वक्तव्य दिया है उस से यह

प्रकट हुआ कि राष्ट्रीकरण की व्यवस्था क्यों कर आई। जो उस कमेटी न रिपोर्ट दी उस से और जो आज तक इस को चला रह हैं उन लोगों ने अपनी दिक्कतें बतलाई, कि सरकार की सहायता के बिना इस को नहीं चला सकते, तो इस कारण राष्ट्रीकरण की तरफ अब गवर्नमेंट जा रही है। आज जो इस को चला रहे हैं वे इस से लाभ नहीं उठा रहे हैं, उन को हानि हो रही है। वह हानि दूर हो जाये, इस उद्देश्य से उन की क्षति की पूर्ति के लिये सरकारी सहायता आवश्यक है और जो अब तक दी जाती रही है, इसलिय यह उचित समझा गया कि सरकार इस को अब ले लेवे। इस कारण अब यह कदम उठाया गया है। इस तरह से भी जो कदम उठाया गया है वह सुन्दर ही है और अच्छा ही है और उम्मीद की जाती है कि इस से देश का लाभ भी होगा।

इस सम्बन्ध में जैसा कि प्रश्न उठाया गया है वह यह है कि इस का संचालन किस प्रकार से हो। आया संचालन उस प्रकार से हो जसी कि इस विधेयक में व्यवस्था की गई है या उस प्रकार से हो जसा कि रेलवे का संचालन हो रहा है या जैसे कि आज प्रान्तों में मोटर ट्रांसपोर्ट का संचालन हो रहा है। प्रान्तों में मोटर संचालन के लिये कोई कारपोरेशन नहीं बने। केन्द्र में रेलवे के संचालन के लिये कोई कारपोरेशन नहीं है। सरकारी महकमे से ही उस का संचालन बहुत दिनों से हो रहा है और सफलतापूर्वक और योग्यतापूर्वक तथा लाभ के साथ हो रहा है। तो कोई वजह नहीं मालूम होती कि यह संचालन भी उसी प्रकार से क्यों न किया जाय। जिस तरह से हमारा रेलवे बोर्ड बना हुआ है। उसी प्रकार से यह बोर्ड भी बना दिया जाता और वह हवाई जहाज के यातायात का संचालन सही रूप से कर सकता था। लेकिन आज इस विधेयक में दो कारपोरेशनों की व्यवस्था की गई है। कुछ लोगों को अन्देशा है, डर है,

[श्री सिंहासनसिंह]

कि शायद यह व्यवस्था इस कारण से की गई हो कि इस उद्योग के संचालन में दो महान सूत्रवार, धनीमानी व्यक्ति हैं, टाटा और बिड़ला और यह जो दो कारपोरेशन को रूप दिया गया है वह इस लिये है कि इन दोनों व्यक्तियों को किसी न किसी रूप में रखन का विचार है, जैसा कि श्रीमती रेणु चक्रवर्ती न बताया था कि शायद टाटा और बिड़ला इस के सभापति बनाये जायें। काश यह हुआ तो आज जो जनता की इस के लिये स्वागत की भावना है वह कहीं अस्वागत में न बदल जाये। मेरे विचार से तो उचित यह था कि रेलवे बोर्ड की तरह से इस का भी संचालन सरकार करती। लेकिन सरकार इस को कारपोरेशन के जरिये करती है तो एक कारपोरेशन के जरिये करना चाहिये, दो कारपोरेशन की कोई आवश्यकता नहीं है। माननीय मंत्री ने जो आज इस सम्बन्ध में वक्तव्य दिया है, उस में उन्होंने ने इस के लिये केवल तीन कारण बतलाये हैं कि दो कारपोरेशन क्यों बनाये जा रहे हैं। एक तो यह बताया कि इंडिया इंटरनेशनल एयरवज जो था उस का गुडनेम है, भला नाम है। उस भले नाम को रखने के लिये जरूरी है कि इंडिया इंटरनेशनल के नाम से अलग कारपोरेशन बनाया जाय और दूसरा जो कारपोरेशन है, वह जो आन्तरिक व्यवस्था है, उस के लिये रहेगा। लेकिन अगर आप विधेयक की भिन्न भिन्न धाराओं में जायें तो धारा ३६ में व्यवस्था है कि दोनों कारपोरेशन आपस में मिल जुल कर काम करेंगे। धारा ३ या चार के अन्दर यह है कि एक कारपोरेशन का चेयरमैन दोनों कारपोरेशन का चेयरमैन भी हो सकेगा। एक कारपोरेशन का मम्बर दूसरे कारपोरेशन का मम्बर भी होगा। अगर एक कारपोरेशन के मम्बर दूसरे कारपोरेशन पर हो सकते

हैं और दोनों कारपोरेशन आपस म दफा ३६ के अनुसार समय समय पर मिल कर काम करेंगे तो मेरे विचार से तो एक ही कारपोरेशन की आवश्यकता थी।

दूसरा कारण उन्होंने यह बताया कि दो कारपोरेशन न कर के एक ही कारपोरेशन करने में जो आर्थिक लाभ होगा वह इतना नगण्य है कि उस की परवाह नहीं की जा सकती। मेरी समझ में जो आज हमारे देश में पैसे पैसे की कमी है और हर तरह से हम जब औरों से, विदेशों से सहायता ले रहे हैं तो उस में अगर हम एक पैसा भी बचा सकें तो वह देश के हित में है। वह दो पैसे ही कम है। इसलिये हम अलग कारपोरेशन कायम करें, मेरे विचार में उचित नहीं है। इस बिल पर विचार करने के लिये विशिष्ट कमेटी बनाई गई है और उस में विशिष्ट प्रकार के व्यक्ति हैं। मेरे ख्याल से वे इस पर विचार करेंगे और देखेंगे अगर एक ही कारपोरेशन के जरिये यह काम हो सकता है तो वह एक ही की व्यवस्था करेंगे, दो की नहीं, इस के अन्दर गुडविल है और इस में जो इकानामी होगी, धन की बचत होगी, वह बहुत कम होगी, यह ख्याल नहीं होना चाहिये।

इस के अन्दर आप यह भी देखें कि कारपोरेशन कायम करने में कितनी और व्यवस्था आप को करनी पड़ेगी। एक तरफ तो कारपोरेशन बनेगा, फिर एक ट्रांसपोर्ट काउंसिल बनेगी। कारपोरेशन को चुनने वाली सरकार, और ट्रांसपोर्ट काउंसिल को चुनने वाली भी सरकार होगी। अब इस के अन्दर दो कारपोरेशन होंगे। दोनों के अलग अलग आफिसिस होंगे दोनों की अलग अलग व्यवस्था होगी और ट्रांसपोर्ट काउंसिल का काम होगा कि इन के फेयर रेट्स निश्चित करें और आपस

में जो कोई झगड़ा हो, उस को सुलझाया । उपरोक्त प्रयोजन के लिये हाई लेवल पर एक ट्रान्सपोर्ट काउंसिल बनेगी, यानी ट्रान्सपोर्ट काउंसिल एक प्रकार से रेलवे बोर्ड का जो आधार है उस को लेने जा रही है । तो इस प्रकार से कारपोरेशन की जगह ट्रान्सपोर्ट काउंसिल ही बना कर क्यों न संचालन किया जाय । यह करना खर्च के लिहाज से भी ठीक होगा । कारपोरेशन कायम करने में अधिक खर्च है ।

इसमें मैंने एक बात यह देखी कि जितने अधिकारी हैं वे सब रखे जावेंगे और उन को यह आश्वासन भी दिया गया है कि उन्हें निकाला नहीं जायगा । उन को जो सुविधायें हैं वे वैसे ही कायम रखी जावेंगी । इस सम्बन्ध में मुझे एक डर है और उस को मैं माननीय मंत्री जी के सामने रख देना चाहता हूँ । जिस समय बी० एन० डब्ल्यू० रेलवे ओ० टी० रेलवे की गई तो उस समय बी० एन० डब्ल्यू० रेलवे के अधिकारियों को उस के नौकरों को यह आश्वासन गवर्नमेंट ने दिया कि जो अधिकार, जो सुविधायें उन को उस रेलवे में प्राप्त थीं वे सब सुविधायें उन को सरकार से मिलती रहेंगी, और एक बार नहीं, दो बार, कई बार, यह आश्वासन दिया गया । लेकिन बावजूद इस आश्वासन के वे सुविधायें उन से छीन ली गई और आज जो उस रेलवे के पुराने अधिकारी हैं उन को सुविधायें नहीं हैं जो कि आज सरकारी मुलाजिमों को प्राप्त हैं । एक मामूली सी बात है 'एज आफ रिटायरमेंट' के बारे में । जो सरकार के वक्त में वहां सरविस में आये उन को रिटायरमेंट की एज ६० वर्ष है, लेकिन उस रेलवे के वक्त के जो पुराने अधिकारी हैं उन के लिये वह ५५ वर्ष । जब दोनों ने सरकारी नौकरी कबूल की तो दोनों में दो व्यवस्था हों यह मेरी समझ में नहीं आता । तो कहीं ऐसी ही व्यवस्था इस में भी न हो ।

फिर उन को कहा गया कि उन को अमुक अमुक इम्तिहान पास करने पड़ेंगे । उन को उस समय बगर इम्तिहान पास किये अगर प्रोमोशन मिल सकता था तो अब उन को इम्तिहान पास करने के लिये कहना कहां तक उचित है । अगर आज बाबू रामनारायण सिंह जी से कहा जाय कि बी० ए० का इम्तिहान देवें तो बी० ए० होते हुए भी वह शायद फल हो जायें तो जो सुविधायें उन को आज प्राप्त हैं वे मिलनी चाहिये । मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि आश्वासन तो आप दे रहे हैं लेकिन बाद को आप कहीं भूल न जायें क्योंकि जब तक अपने अधिकारियों में आप के प्रति, देश के प्रति इस बात का इत्मीनान न हो, विश्वास न हो कि उन के लाभ में, उन के कार्य में, उनकी सुविधाओं में कोई कमी नहीं होगी, तब तक उन से पूर्ण सहयोग प्राप्त करना कठिन है ।

उन को यह विश्वास होना चाहिये कि जब तक वह चोरी न करें, अथवा बेईमानी न करें वह उठाये नहीं जायेंगे । अगर वह कर्मचारी यह समझ कर काम करें कि हमारी सर्विस परमानेन्ट है, मुस्तकिल है तो ईमानदारी और नेकनियती के साथ काम कर सकते हैं । इसलिये मैं सरकार का इस ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि खास तौर से अब आप एक नई व्यवस्था को अपने हाथ में लेने जा रहे हैं उस उद्योग का राष्ट्रीयकरण करने जा रहे हैं इस बात को देखना आवश्यक है कि यह बदलाव सुचारु-रूप से और उचित रीति से सम्पन्न हो, और उस उद्योग में जो काम करने वाले हों, उन के दिल में ऐसा अंदेशा न हो कि वे रिप्लेस किये जायेंगे । नये और पुराने जो कर्मचारी हैं, उन की सुविधायें एक समान हों यह न हो कि नये जो भरती होंगे उन की

[श्री सिंहासन सिंह]

कुछ और सुविधायें होगी और पुराने लोगों की दूसरी सुविधायें होंगी ।

अब मैं थोड़ा कम्पेन्सेशन क्लाइम के बारे में कहना चाहता हूँ। मैं आप से शुरू में ही कह दूँ कि मुझे श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने मुआविजे के बारे में जो कुछ कहा उस में बहुत तर्क मालूम होता है । हम ३१ दिसम्बर सन् ५२ या जिस दिन एपायन्टेड हो तो, उस दिन से इन कम्पनियों की जितनी लाइबिलिटीज होंगी, यह सब हम ले लेंगे, मेरी समझ में यह लाइबिलिटीज हमारे लिये लेना कुछ उचित नहीं जान पड़ता, क्योंकि उत्तर प्रदेश में जब जमींदारी अबालिशन हुई तो उन को सम्पत्ति का उचित मुआविजा तो सरकार द्वारा दिया जाना तय पाया गया लेकिन सरकार पर उन पर रहे किसी दायित्व का बोझ नहीं रहेगा, सरकार पर कोई लाइबिलिटी नहीं रहेगी, सरकार का उस से कोई सम्बन्ध नहीं रहेगा, सरकार केवल उन की सम्पत्ति का मुआविजे के तौर पर उचित दाम देगी । जहां तक दायित्व का सवाल है, वह यह समझें अथवा उन के महाजन समझें, सरकार को इस से कोई सरोकार नहीं होगा । इस लिये मैं सरकार को सावधान कर देना चाहता हूँ कि आप जो कुल उत्तरदायित्व लेने जा रहे हैं, उस का भार आप पर शायद इतना पड़ जाये कि जो ऐसेट्स आप को मिलन वाले हैं, वह नहीं के बराबर हो जायें । कर्ज से दबे हुए दायित्व को लेना कहां तक उचित होगा ? कम्पेन्सेशन की कीमत लगाने का जो तरीका आप ने रक्खा है, वह उन को देने की तरफ ही ज्यादा है आपन कहा कि हम इतने परसेंट दाम डकोटा के देंगे । और इतनी कीमत एयरक्राफ्ट की देंगे । तो हमें इस बात को देखना होगा कि हम उन की कीमत जरूरत से ज्यादा तो नहीं दे रहे हैं, हम जो चीज उन की लेवें वह उचित मूल्य पर लेवें, यह तो ठीक है, लेकिन उन

की लाइबिलिटी किस तरह से हम लेवें, यह हमारी समझ में नहीं आता । इसलिये मैं इस विषय की ओर सिंसेक्ट कमेटी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि जो कुछ हम उन से लेवें, उस की कीमत तो हम उन को दें, लेकिन लाइबिलिटी उन्हीं के ऊपर रहे उस से हम से, और स्टेट से कोई मतलब न रहे । हम जो कुछ उन से लें, पाट्स मशीनरी दफ्तर आदि उन को उचित कीमत हम उन को अवश्य अदा करें, लेकिन किसी तरह का दायित्व अपने ऊपर ओढ़ना हम को बड़ी मुसीबत और कठिनाई में डाल देगा, क्योंकि व्यापारीवर्ग को आप जानते हैं, कर्जा दिन प्रति दिन बढ़ता जायेगा, क्योंकि बहीखाता तैयार करने में उन को देर नहीं लगती, इनकम टैक्स की बही अलग होती है, और हिस्साब को बही अलग होती है और बही का बिगाड़ना बहुत मुश्किल होता है, और अगर हम ने कर्ज इत्यादि के दायित्व भी अपने सिर पर लिये तो हम एक बड़ी उलझन में अपने आप को फंसा लेंगे और उस में से निकलने में महीनों लग जायेंगे ।

इस के अलावा इस बिल में दफा १८ की ओर मैं आप का व सदन का ध्यान खींचना चाहूंगा । इस में है कि राष्ट्रीयकरण करने के बाद भी कुछ कम्पनियों को अधिकार रहेगा कि वह अपनी व्यवस्था स्वयं कर सकें । दफा १८ के अन्दर यह है : निश्चित वायु यातायात सेवाओं का निगमों के लिये संरक्षण शड्यूल्ड ऐयर ट्रांसपोर्ट सर्विसेज रहेंगी लेकिन नान शैड्यूल्ड में कहा गया है कि अमुक अमुक तरह के यात्रियों को वह कम्पनियां ले जा सकती हैं, वह यात्री कौन होंगे ? यात्रियों को उड़ान विद्या की शिक्षा देने के हेतु वह कम्पनियां ले जा सकती हैं और दूसरे पेसंजर्स यागुड्स को ज्वाय राइड्स

के लिये ले जा सकती हैं : लेकिन गुड्स को ज्वाय राइड्स के लिये ले जाना यह तो कुछ समझ में नहीं आता । दफा १८ डी में इतना जिक्र है । गुड्स का ज्वाय राइड्स में शामिल होना समझ में नहीं आता । इस के अलावा मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मुझे डर है कि इन दो क्लार्जों के मातहत कम्पनियां बहुत से मुसाफिरो को ले जायेंगी और बहाना यह बना देंगी कि हम इन को उड़ान सिखाने के लिये ले जा रहे हैं, या बीमार हैं इस लिये ले जा रहे हैं, और बिलफर्ज अगर कोई इन क्लार्ज का उल्लंघन करते हुए पकड़ा भी गया तो उस को एक हजार जुर्माना या तीन महीन की सजा होगी । जहां तक एक हजार जुर्माना का सवाल है, यह कम्पनियां एक फ्लाइट में दस दस हजार कमा लेंगी और इस लिये यह जुर्माना अदा करना उन के लिये कोई बड़ी बात न होगी । मैं समझता हूँ कि इस तरह की अनुचित कार्यवाही करने और फायदा उठाने का उन कम्पनियों को हमें अवसर नहीं देना चाहिये । रेलवे का हम ने राष्ट्रीयकरण किया, तो आप देखते हैं कि रेलवे किसी अन्य व्यक्ति को चलाने नहीं देते । इसलिये मैं उचित समझता हूँ कि जब हम एयर सर्विसेज का राष्ट्रीयकरण करने जा रहे हैं तो दफा १८ की इस बिल में मौजूदगी मुझे कुछ उचित और आवश्यक मालूम नहीं पड़ती कि हम कोई इस तरह की विशेषता रखें ताकि वह कम्पनियां ज्वाय राइड्स, या उड़ान विद्या सिखाने के बहाने या और किसी बहाने बीमारी आदि को ले कर जीवित रहें । इस लिये सेलेक्ट कमेटी को इस विषय पर ध्यान देना चाहिये कि इस तरह की विशेषता रखना देश के हित में है और राष्ट्रीयकरण के हित में साधक होगा या बाधक होगा । मेरी राय में इस दफा १८ को बिल में से निकाल देना चाहिये । इन शब्दों के साथ यह जो व्यवस्था की जा रही है इस का हम

स्वागत करते हैं, और माननीय मंत्री को ऐसा विधेयक लाने के लिये धन्यवाद देते हैं और हम चाहते हैं कि सिलैक्ट कमेटी इस पर पूरी तरह सोच विचार करे और मेरे सुझावों पर भी गम्भीरता से सोचे और शीघ्र से शीघ्र इस को कानून का रूप दिया जाये । इस से देश का हित और कल्याण होने वाला है ।

श्री जोशिम अल्वा (कनारा) : यह खेद की बात है कि सरकार ने ऐसे राष्ट्रीय महत्व के मामले को देर से प्रस्तुत किया है । हमारी वायु सेना शक्तिशाली होनी चाहिये जिस से कि संकट काल में हम उस पर निर्भर रह सकें । भारत के भूतपूर्व वायुसेना लार्ड लिनलिथगो ने कहा था कि अस्त्र शस्त्र का सामान तथा अन्य महत्वपूर्ण युद्ध सामग्री का उत्पादन गैर सरकारी व्यक्तियों द्वारा नहीं किया जाना चाहिये । हमें अपनी हवाई कम्पनियों को गैर-सरकारी व्यक्तियों के हाथ में क्यों रहने देना चाहिये । इसे तो सरकार को अपने अधिकार में ले लेना चाहिये था जिस से कि इस में होने वाली गड़बड़ी रोकी जा सकती ।

गत युद्ध के बाद हमारे पास पचास कर्टिस कमान्डो वायुयान थे । हम ने इस के बारे में क्या किया ? सरकार इस मामले में एक गैर सरकारी व्यक्ति के साथ बात तय कर चुकी है । किन्तु यदि वह व्यक्ति हम लोगों का ख्याल न कर के पैसे बनाने की फिराक में हो तो सरकार को यह ठेका रद्द कर देना चाहिये । अंग्रेजों ने भारत छोड़ते समय इन वायुयानों के बारे में यह कहा था कि ये हवाई जहाज हवाई यात्रा के लिये उपयुक्त नहीं थे । ये अमेरीका के बने हुए हैं । अंग्रेज यह चाहते थे कि हम इंग्लैंड के बने वाइकिंग्स जहाजों को खरीदें । तो क्या केवल इसी लिये ही हमें ये हवाई जहाज बेच देने चाहिये । मुझे ऐसा बताया गया है कि कर्टिस कमान्डो जहाज

[श्री जोशिम अलवा]

वाइकिंग्स के समान ही और डकोटाओं से अच्छे चलते थे। अंग्रेज यहां हमारी राष्ट्रीय नीति का संचालन करते थे और वे यह नहीं चाहते थे कि इन जहाजों का प्रयोग किया जाय क्यों कि ऐसा करने से अमरीका को रूपया जाता। इस संसद् का देश के प्रति यह कर्तव्य है कि वह इस बात का ध्यान रखें कि हमारे पास जो भी हवाई जहाज या शस्त्र हों उन का उपयोग किया जाय और उन्हें रद्दी समझ कर फेंक न दिया जाय। इन हवाई जहाजों को ऐसे विमान चालक चलायें जो ईमानदार और देश भक्त हों। इन को यहां रखने से हम अंग्रेजी हवाई जहाजों के दाम को कम रख सकते हैं और हम उन निर्यातकों से बच सकते हैं कि जो हमारी राष्ट्रीय हितों के विरुद्ध पैसा बनाना चाहते हैं। हमारे देश के लगभग १०० विमान चालक जिन के पास 'बी' लाइसेंस है, बेरोजगार हैं। इन को हवाई कम्पनियों में काम पर लगाया जा सकता है इस से पूरे देश में हवाई जहाजों के मार्ग बढ़ सकते हैं और उन से आना जाना हो सकता है :

मेरी दूसरी बात यह है कि दो निगम बनाना ठीक नहीं है। राष्ट्रीय हित और राष्ट्रीय सम्मान के मामले में हमें किसी व्यक्ति विशेष द्वारा किये कामों तथा सेवाओं का ख्याल नहीं रखना चाहिये। हमें आंख मूंद कर अंग्रेजों की नकल नहीं करनी चाहिये। दो निगम बना देने से हम दोनों निगमों के कर्मचारियों को एक दूसरे निगम में नहीं भेज सकते। एयर इंडिया इंटरनेशनल में बहुत ही अच्छे विमान चालक और उपचारिकायें हैं। हमारे वायु सेना तथा हवाई कम्पनियों के विमान चालक बहुत ही योग्य और कुशल हैं। हमारे संचरण मंत्री इस बात का ध्यान रखें कि हमारे देश में वायुयान दुर्घटनायें ना हों। हवाई कम्पनियों के इस वर्ष के कार्यकाल में

इन में ईमानदार तथा उत्साही व्यक्ति थे जब सरकार इन्हें अपने अधिकार में ले ले तो इन में से ये बातें खत्म नहीं हो जानी चाहियें। हमारी हवाई कम्पनियों में दुर्घटनायें बहुत कम हुई हैं। इन में अच्छे विमान चालक, अन्य कार्यकुशल कार्यकर्ता तथा अच्छे प्रबन्धक हैं। हमारी हवाई कम्पनियों के जहाज निर्धारित समय पर चलते हैं। सरकार द्वारा इन्हें अपने अधीन ले लेने पर इन की कार्यकुशलता वैसी ही रहनी चाहिये।

हमें अपने देश में हवाई जहाजों के फालतू पुर्जे बनाने चाहियें। हमारे देश के आस पास ७-८ देश हैं हम उन्हें अपने देश में मशीनें और फालतू पुर्जे बना कर दे सकते हैं। हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट फैक्टरी में अभी तक हवाई जहाजों के इंजिन नहीं बनते। युद्धकाल में अमरीकन यहां हवाई जहाज बनाने की फैक्टरी खोलना चाहते थे किन्तु अंग्रेजों ने ऐसा नहीं करने दिया। हमारा कार्यक्रम ऐसा होना चाहिये कि आगामी दस वर्षों में हम यहां अपने हवाई जहाज बना सकें और उन के इंजिन भी बनायें। इस काम के लिये मैसर्सिमट जैसे कार्यकुशल आदमियों को अपने देश में लायेंगे। हमारे उपकरण बढ़िया किस्म के नहीं हैं। कुछ दिन पूर्व अंग्रेज नौ सेना के एक अधिकारी ने, जो अब भारतीय नौ सेना में नियुक्त है, मुझे बताया था कि हमारे उपकरण द्वितीय श्रेणी के हैं। किन्तु जब मैं ने उस से दस बहुत बढ़िया रडार स्टेशन बनाने का अनुमानित व्यय पूछा तो उस ने कहा कि वह नहीं जानता था। ऐसे विशेषज्ञों को बुलाने से क्या लाभ ?

इन वायु निगमों के स्थापित हो जाने से हमारे विमान चालक विश्व के सभी बड़े देशों में जायेंगे। इस उद्योग की हमें इस प्रकार स्थापना करनी चाहिये जिस से सरकार का इस पर पूर्ण नियंत्रण हो। युद्ध की दृष्टि से

वायु सेना का महत्व सेना तथा नौ सेना से अधिक हो गया है। युद्ध काल में इन वायु निगमों को वायु सेना को विमान चालक देने पड़ेंगे।

हमारे देश में विदेशी कम्पनियों के हवाई जहाज भी चलते हैं। उन से हमारी हवाई कम्पनियों के हितों को नुकसान पहुंचता है। सरकार को इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि इन विदेशी हवाई कम्पनियों को इस मामले में इतनी छूट नहीं दी जाये।

हमारी हवाई कम्पनियां बिना तेल के चल नहीं सकतीं। १९४८ से विदेशी हवाई कम्पनियों ने तेल के दाम बहुत बढ़ा दिये हैं। मैं नहीं समझ पाता कि उन्हें ऐसा क्यों करने दिया गया। तेल के दरों के बारे में हजारों सचिवों तथा तेल कम्पनियों के अधिकारियों के बीच बात चीत हुई थी। हमारे मंत्रियों को इस बात का बहुत ध्यान रखना चाहिये ये सचिव किन बातों पर हस्ताक्षर करते हैं। अन्त में मुझे यह कहना है कि हमें दो निगम नहीं बनाने चाहिये थे। अब हम इन निगमों के लिये अध्यक्षों की खोज कर रहे हैं। हम उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों अथवा विशेषज्ञों में से ये अध्यक्ष चुन सकते हैं। हमें इस का अध्यक्ष नियुक्त करने के मामले में उद्योगपतियों के पीछे नहीं पड़ना चाहिये।

श्री जगजीवन राम : श्री अल्वा की यह बात ठीक नहीं है।

श्री बैलायुधन : यद्यपि मैं राष्ट्रीयकरण के सिद्धान्त तथा हवाई कम्पनियों के राष्ट्रीयकरण की बात को मानता हूँ किन्तु मैं इतना अवश्य कहूँगा कि सरकार ने इस महत्वपूर्ण उद्योग के राष्ट्रीयकरण के लिये उपयुक्त समय नहीं चुना। यदि सरकार इन हवाई कम्पनियों को काफी बढ़ावा देती तो सरकार को इस उद्योग को एकदम अपने हाथ में लेने का मौका ही नहीं आता। जिन उद्योगों को सरकार ने

अपने अधीन ले लिया है या जिन का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया है उन में आर्थिक दृष्टि से नुकसान ही हुआ है। मैं समझता हूँ कि हमारे देश में सरकारी उपक्रमों पर जितना धन बरबाद हुआ है उतना अन्य किसी देश में नहीं हुआ है।

भारत में जैसी स्थिति है उसे देखते हुए हमें किसी बड़े उद्योग का राष्ट्रीयकरण नहीं करना चाहिये। क्यों कि इस से देश की आर्थिक स्थिति पर प्रभाव पड़ता है। यदि सरकार इन हवाई कम्पनियों को उचित सहायता देती तो ये बहुत अच्छी प्रकार से चलतीं। सरकार का कहना यह है कि वह इस उद्योग को ३० प्रतिशत तक आर्थिक सहायता देती है तो वह इसे अपने अधिकार में क्यों न ले ले। सरकार इसे अपने अधिकार में ले ले, मुझे इस पर आपत्ति नहीं। किन्तु क्या सरकार इसे अब की अपेक्षा सस्ते तरीके से चला सकती है? पिछले चार वर्षों से इस उद्योग में यह संकट कैसे पैदा हो गया? पूरे खर्च का ४० से ५० प्रतिशत तक पेट्रोल, तेल तथा फालतू पुर्जों के खरीदने पर खर्च किया गया। सरकार ने इन्हें सस्ते दामों पर खरीदने के क्या प्रयत्न किये? ये चीजें हमें आस्ट्रेलिया के मुकाबिले में बहुत मंहगी पड़ती हैं। इन बातों के कहने से मेरा अभिप्राय यह नहीं है कि उद्योगपतियों को प्रोत्साहन दिया जाय। उद्योगपतियों से धन लेने के और भी तरीके हैं। राष्ट्रीयकरण के मामले में हम ठीक उपायों से काम नहीं ले रहे हैं। सरकार ने पेट्रोल और तेल के सीमा शुल्क पर ६ आने की छूट दी है। किन्तु डाक द्वारा भेजी जाने वाली चीजों के दामों में वृद्धि क्यों कर दी गई? मुझे बताया गया कि सरकार ने रात में हवाई जहाजों द्वारा डाक भेजने की योजना को अप्रत्यक्ष रूप से ६०-७० लाख रुपये की आर्थिक सहायता प्रति वर्ष दी है जिस से कि लोग यह समझें कि इस

[श्री वैलायुधन]

योजना को सफलता हुई है। मेरा कहना यह है कि इस प्रकार का परीक्षण अन्त में असफल रहेगा। और इस उद्योग से सरकार को हानि होगी। पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत हमारे और भी बड़े राष्ट्रीय निर्माण कार्यक्रम हैं। हम निर्धनता तथा बेकारी की समस्या को कैसे हल करेंगे? सरकार कहती है कि उस के पास पैसा नहीं है उसे जनता तथा दूसरे देशों से ऋण लेना पड़ेगा।

हम यह मानते हैं कि योजना आयोग ने ही इस बात का निर्णय किया था। किन्तु हमें पहिले उन कामों को अपने हाथ में लेना चाहिये जो महत्वपूर्ण और आवश्यक हैं। अपने आयव्ययक भाषण में माननीय वित्त मंत्री ने कहा था कि भारत सरकार जन कल्याणकारी राज्य की अर्थ व्यवस्था का अनुसरण कर रही है। किन्तु क्या हम सभी बातों को जन कल्याणकारी राज्य की दृष्टि से करते हैं? कुछ दिन पूर्व हमारे प्रधान मंत्री ने कहा था कि भारत दुनिया के बारह अच्छे प्रशासित देशों में से एक है। किन्तु इस बात के भी दो पहलू हैं। देश में विकास हुआ, उन्नति हुई किन्तु इस के साथ यहां भुखमरी और गरीबी भी फैली हुई है। राष्ट्रीयकरण के मामले में सरकार गलत नीति से काम ले रही है जिस का असर यहां के निर्धन व्यक्तियों पर पड़ेगा।

सरकार राष्ट्रीय करण के कार्यक्रम पर इतना धन व्यय कर रही है तो वह जनता के लिये उपयोगी कामों पर क्यों नहीं व्यय करती। मद्रास सरकार ने दस करोड़ रुपये मांगे; वह उसे नहीं मिले। जितना धन राष्ट्रीयकरण पर लगाया जा रहा है वह बाद में बेकार ही जायगा। इस विधेयक पर मेरी यही आपत्ति है। इसी लिये मैं ने कहा था कि सरकार की नीति स्थिर नहीं है। इस से तो गरीबों को हानि हो कर एक विशेष

वर्ग के लोगों को लाभ होगा। हमें अपनी अर्थ व्यवस्था को दृढ़ आधार पर बनाना चाहिये। राष्ट्रीयकरण से गैर सरकारी उपक्रमों को हानि हो रही है। सरकार ने हीराकुड बांध तथा अन्य परियोजनाओं पर करोड़ों रुपये बरबाद किये हैं। मुझे इस में सन्देह है कि हवाई कम्पनियों का राष्ट्रीयकरण सफल होगा। यदि सरकार के पास धन है तो पहिले वह भूमि का राष्ट्रीयकरण करे, इस से सामान्य आदमी को लाभ होगा। सब से पहिले इसी काम को किया जाना चाहिये था। इसी से राष्ट्रीय योजना सफल हो सकती है।

श्री मूलचन्द दुबे (जिला फर्रुखाबाद—उत्तर) : राष्ट्रीयकरण के पक्ष में सरकार ने जो सूचना दी है वह पर्याप्त है, अतः उस के गुण-अवगुण की चर्चा न कर के मैं विधेयक की कुछ बातों के विषय में प्रवर समिति से कुछ निवेदन करूंगा। मैं भी एक ही निगम बनाये जाने के पक्ष में हूँ। दूसरे यह उद्योग सरकार द्वारा स्वयं प्रत्यक्ष रूप में चलाया जाना चाहिये। फिर कम से कम निगम के सदस्यों और सभापति की अर्हतायें सदन को विहित कर देनी चाहियें और उन को व्यक्ति विशेष के स्वविवेक के ऊपर न छोड़ना चाहिये। सदस्यों और सभापति की अर्हतायें तो विहित की ही नहीं गई हैं, साथ ही उन के वेतन निश्चित करने का प्रश्न भी स्वयं उन्हीं के ऊपर छोड़ दिया गया है, जो अनुचित है। सरकार की स्वीकृति के बिना निगम को उनके वेतन निश्चित करने का अधिकार नहीं दिया जाना चाहिये।

खंड ७(२) (घ) के अधीन निगम को किसी भी चल या अचल सम्पत्ति के रखने या विसर्जित करने की शक्ति दी गई है। यह शक्ति सरकार द्वारा नियंत्रित रहनी चाहिये। फिर कम्पनियों के ऊपर होने वाले

दावों के विषय में यह उपबन्ध है कि सभी लिखित दावों पर ध्यान दिया जायगा, परन्तु कम्पनियों द्वारा अस्वीकृत अलिखित दावों के विषय में छः महीने तक की एक तिथि निश्चित कर दी जानी चाहिये, जब तक सरकार या अधिकरण के पास तक दावे भेजे जा सकें, और उन का निर्णय किया जा सके। इसी प्रकार आशा है, माननीय मंत्री खंड २७ (४) के तात्पर्य को भी स्पष्ट वार देंगे।

जब हमें निगम का स्वरूप ही विदित नहीं है, तो उसे शक्तियों का प्रतिनिधान करने का अधिकार कैसे दिया जा सकता है। मेरे विचार से निगम को अनियंत्रित शक्तियां न दी जायें, और प्रस्तुत विधेयक का या किसी अन्य विधान में उन का स्पष्ट उल्लेख कर दिया जाना चाहिये। जिस प्रकार नगरपालिका या अन्य निगमों की शक्तियों और अधिकार-सीमाओं आदि का स्पष्ट उल्लेख कर दिया जाता है।

श्री अब्दुस्सतार (कलना-कटना): उत्पादन और संचार के समग्र माध्यमों की राष्ट्रीयकरण की यात्रा के इस चरण का मैं सहर्ष स्वागत करता हूँ। सरकार द्वारा वायु-कम्पनियों को दी जाने वाली आर्थिक सहायता की दृष्टि में इस विधेयक को और भी पहिले आना चाहिये था। दो निगम न बनाकर रेलवे बोर्ड की भांति केवल एक वायुचर्या-बोर्ड बनाया जाय। इस में बचत भी होगी और कार्यक्षमता भी रहेगी। इस राष्ट्रीयकरण द्वारा वायु-कम्पनियों के कर्मचारियों को विशेष लाभ होगा—उन के वेतन आदि एक से हो जायेंगे और उन की नौकरियों में स्थायिता आयेगी। क्षतिपूर्ति के विषय में मेरा निवेदन है कि आज बाजार मूल्य कम होने पर उन को आज के भाव से ही क्षतिपूर्ति की जानी चाहिये। इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री के० मुबह्मय्यम् (विजियानगरम्): मुझे हर्ष है कि पिछले सरकारी-उपक्रमों की जो संचित मिधि से बनने पर भी निजी संयुक्त समवायों के रूप में खड़े किये गये थे, प्रणाली को न अपना कर सरकार अब राष्ट्रीकृत नागरिक-उद्योग के लिये बनने वाले दो निगमों को एक संसदीय विधान द्वारा वैध बनाने जा रही है। इस राष्ट्रीयकरण की कांग्रेस पक्षी सदस्यों ने पूरि पूरि प्रशंसा की है पर सरकार द्वारा निरंतर सहायता मिलते रहने पर भी और दो बार दिसंबर, ४७, और अप्रैल, ४८ में किराया वृद्धि की अनुमति मिलने पर भी एक भी कम्पनी सफलतापूर्वक न चल सकी। वायु-यातायात-जांच समिति के प्रतिवेदन से ये सारी बातें स्पष्ट हो जाती हैं। डाक का विमानों द्वारा ले जाया जाना भी इसीलिये शुरू किया गया था। १ मार्च, १९४९ से पेट्रोल पर ६ आना प्रति गैलन की छूट दी गई थी, जिस से सरकार को १९४९ में ३७.८ लाख रुपयों का घाटा हुआ था। इस प्रकार इतनी सहायता पाने पर भी सफल न हो सकने वाली कम्पनियों का राष्ट्रीयकरण कर के सरकार इन निजी उपक्रमों का उपकार ही कर रही है। इसी से बड़े बड़े व्यापारी और उन की समर्थक पत्रिकायें जो खनन उद्योग, या निर्यात व्यापार के राष्ट्रीयकरण का विरोध करती थीं, आज इसका समर्थन कर रही हैं। स्पष्ट ही इन पूंजीपतियों ने युद्ध काल में एकत्र किये गये पैसे से सस्ते भाव में ये अमरीकी रद्दी जहाज खरीदे थे, और सरकार की सहायता के बल पर ही वे अब तक चलते रहे थे। आज राष्ट्रीयकरण में ही उन का कल्याण है और यह राष्ट्रीयकरण ब्रिटेन के कोयला-व्यवसाय के राष्ट्रीयकरण के समान घाटे का राष्ट्रीयकरण है।

जय प्रकाश नारायण ने नेहरू से एक पत्र में कहा था कि रद्दी का अधिग्रहण करते समय

[श्री के० सुब्रह्मण्यम्]

रही के ही दाम चुकाइये। ७-८ लाख की कीमत वाले ये विमान २०,००० रुपये में खरीदे गये थे, और एक आध लाख रुपये उन की मरम्मत आदि में व्यय हुए थे। तभी तो युद्ध के अन्त में अनेकों वायु कम्पनियां खुल गई थीं। अतएव उन* के लिये क्षतिपूर्ति भी इन बातों को ध्यान में रख कर ही दी जानी चाहिये, और वह वास्तविक मूल्य से अधिक न होनी चाहिये। निर्धारण के लिये संसद् सदस्यों की एक समिति बनाई जानी चाहिये। टाटा एयर लाइन की प्रारम्भिक पूंजी १९३२ में कुल दो लाख रुपये थी, जो आज १५० लाख रुपये है। यह सरकारी काम कर के ही बढ़ी है और जनता के पैसे के द्वारा ही बढ़ी है। फिर टाटा को इतनी क्षतिपूर्ति क्यों दी जाये ?

किसी भी उद्योग के राष्ट्रीयकरण का मूल-लक्ष्य कर्मचारियों की स्थिति सुधारना और उपभोक्ताओं को अच्छा उत्पादन देना होता है, पर विधेयक में इस का कुछ भी उपबन्ध नहीं है। निगम का संचालन निजी प्रबन्धकों और संचालकों के

स्थान पर नौकरशाही करेगी। कर्मचारियों और कारीगरों के संगठन की ओर और इस उद्योग के विकास में उन के सहयोग की ओर कुछ भी ध्यान नहीं दिया गया है। रूस में भी राज्य के पूंजी पति बन जाने पर पूंजीवादी प्रणाली की अन्य बुराइयों के साथ साथ अक्षमता और भ्रष्टाचार और बढ़ जाता है, पर यूगोस्लेविया में एक नई प्रणाली अपनाई जा रही है और कर्मचारियों को उद्योगों का नियंत्रण सौंपा जा रहा है। वायु यातायात में जहां केवल विशेषज्ञ और प्रवीण व्यक्ति ही लिये जाते हैं, इस प्रणाली को अपनाया जा सकता था।

बर्मा में इस उद्योग के राष्ट्रीकृत होने के कारण किराया दरें बहुत कम हैं। हमें भी इन्हीं आधारों पर राष्ट्रीयकरण करना चाहिये।

मेरा दृढ़ मत है कि केवल एक ही निगम बनाया जाए।

इस के पश्चात् सदन की बैठक मंगलवार २१ अप्रैल, १९५३ के सवा आठ बजे तक के लिए स्थगित हो गई।