



बृहस्पतिवार,
८ अप्रैल, १९५४

संसदीय वाद विवाद

1st

लोक सभा

छठा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)



भाग १—प्रश्न और उत्तर

संसदीय वाद विवाद

(भाग १—प्रश्न और उत्तर)

शासकीय वृत्तान्त

२२४५

२२४६

लोक सभा

बृहस्पतिवार, ८ अप्रैल, १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

दूर-संचार का विस्तार

*१६६०. श्री झूलन सिन्हा : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) देश में सामान्यतया, और बिहार राज्य में विशिष्ट रूप से, जिला हैड क्वार्टर्स में तारघर खोलने और सब-डिवीजनल हैड क्वार्टर्स में टेलीफोन करने के सार्वजनिक स्थान खोलने के कार्यक्रम में क्या प्रगति हुई है; और

(ख) सारन में बरहरिया स्थान पर एक तारघर खोलने तथा सारन के सब-डिवीजनल हैड क्वार्टर्स गोपीगंज में सार्वजनिक टेलीफोन स्थान खोलने के सम्बन्ध में क्या स्थिति है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ६५]

51 P.S.D

(ख) बरहरिया के लिए तारघर की स्वीकृति दी जा चुकी है; गोपालगंज एक सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय ४ मार्च १९५४ को खोल दिया गया था।

श्री झूलन सिन्हा : क्या यह ४ मार्च को खोला गया था ?

श्री राज बहादुर : जी हां, यह ४ मार्च को खोला गया था।

एक-पटरी की रेल गाड़ियां

*१६६१. श्री दाभी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार 'अलवेगंबहान' नामक एक-पटरी की रेल गाड़ियों की नवीन प्रणाली से अवगत है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उस नई प्रणाली के बारे में कोई पूछताछ की है ?

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

(ख) यह प्रणाली अभी प्रयोग अवस्था में है।

श्री दाभी : इसका आविष्कार किसने किया है ?

श्री शाहनवाज खां : जहां तक मुझे मालूम है, यह सर्वप्रथम जर्मनी में प्रारम्भ की गई थी ।

श्री दाभी : क्या यह सच है कि यह, दो पटरियों की प्रणाली की अपेक्षा अधिक सस्ती तथा सक्षम है ?

श्री शाहनवाज खां : हमें इसके बारे में विस्तार पूर्वक नहीं मालूम । योरुप में भी अभी यह प्रयोग अवस्था में है ।

चलते डाकघर

*१६६२, श्री एस० सी० सामन्त : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकारी कोच फैक्टरी मद्रास द्वारा बनायी गयी चलते डाकघरों की गाड़ियां ठीक काम दे रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस समय कितनी ऐसी गाड़ियां प्रयुक्त की जा रही हैं और कहां-कहां ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :
(क) जी हां ।

(ख) केवल एक मद्रास में ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं माननीय मंत्री जी से जान सकता हूं कि मद्रास कोच फैक्टरी मद्रास में मोबाइल पोस्ट आफिस वेहिकल्स के बनाने के पहले दूसरे देशों के ढांचों पर विचार किया गया था या नहीं ?

श्री राज बहादुर : जी हां दूसरे देशों के जो वैन्स हैं उन के डिजाइन को भी देखा गया था । उसी के आधार पर और कुछ अपनी सूझ बूझ से इनको तैयार किया गया है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि कर्मचारियों के लिये इन

नये वैन्स से क्या क्या नया फायदा पहुंचेगा ?

श्री राज बहादुर : यह काफी कुशादा हैं और इन में कर्मचारी लोग आसानी से खड़े हो सकते हैं और काम कर सकते हैं । जनता के लिये यह फायदा है कि हर मौसम में यह इस्तेमाल की जा सकती हैं । बरसात के मौसम में आदमियों के इस में खड़े होने का प्रबन्ध है ।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि कब तक यह वैन्स सब शहरों में हो जायेंगे ?

श्री राज बहादुर : यह कहना तो बिल्कुल असम्भव है कि कब तक यह वैन्स सब शहरों में हो जायेंगे । हमारी योजना यह है कि जिन जिन शहरों से नाइट एअर मेल जाती है उन में हम पहले इन को दें और इस के लिए नई गाड़ियां तैयार करने के बारे में विचार किया जा रहा है ।

श्री बी० के० दास : ऐसी एक गाड़ी की लागत क्या है ?

श्री राज बहादुर : सरकारी कोच फैक्टरी में प्रारूपित तथा निर्मित गाड़ी की लागत ३२,९७१ रु० है ।

उत्तर रेलवे पर बी० सी० जी० दल

*१६६३, श्री मुनिस्वामी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे पर दो बी० सी० जी० दल कार्य कर रहे हैं;

(ख) क्या बी० सी० जी० दलों को समस्त भारतीय रेलों पर रखे जाने का कोई प्रस्ताव था; और

(ग) यदि हां, तो वे कब से कार्य करना प्रारम्भ करेंगे ?

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

(ख) जी हां ।

(ग) पूर्व, दक्षिण तथा पश्चिम रेलों पर दो-दो दल कार्य कर रहे हैं । मध्य उत्तर तथा पूर्वोत्तर रेलों पर बी० सी० जी० दलों को शीघ्र प्रशिक्षित किया जाएगा ।

श्री मुनिस्वामी : क्या मैं जान सकता हूँ कि ये दल कब से कार्य कर रहे हैं ?

श्री शाहनवाज खां : मुझे ठीक ताराखें तो नहीं याद हैं, किन्तु पहली दोनों रेलों पर वे करोब-करोब डेढ़ वर्ष से कार्य कर रहे हैं ।

श्री मुनिस्वामी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इन दलों से अब तक कितने व्यक्तियों को लाभ पहुंचा है ?

श्री शाहनवाज खां : यह सब व्यौरा मेरे पास नहीं है; मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता होगी ।

श्री मुनिस्वामी : क्या सरकार को विदित है कि बी० सी० जी० टीकों की प्रतिक्रिया के सम्बन्ध में शिकायतें हैं ?

श्री शाहनवाज खां : मैं समझता हूँ कि स्वास्थ्य मंत्रालय इसका उत्तर दे सकता है ।

डाक के दावों का निबटारा

*१६६४, पंडित डी० एन० तिवारी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) बचत प्रमाण-पत्र तथा सेविंग्स

बैंक हिसाब छोड़ कर जो लोग मर जाते हैं उन के उत्तराधिकारियों को अपने दावों के निबटारे में होने वाले अनुचित विलम्ब के कारण उत्पन्न कठिनाइयों के सम्बन्ध में विभिन्न शिकायतों की ओर क्या सरकार का ध्यान आकर्षित हुआ है ;

(ख) दोनों में से प्रत्येक के अन्तर्गत गत दो वर्षों से निलम्बित दावों का संख्या; और

(ग) गत एक वर्ष से निलम्बित दावों की संख्या ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : सरकार इस बात से अवगत है कि कभी-कभी विलम्ब हो जाता है ।

(ख) सेविंग्स बैंक के दावे.....२३५०
बचत प्रमाण पत्रों
के दावे ७४३

(ग) सेविंग्स बैंक के दावे.....१९११
बचत प्रमाण पत्रों
के दावे ४१४

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या कोई ऐसा संगठन कायम किया गया है जो सिर्फ क्लेम की बातों को देखे ?

श्री राज बहादुर : जो व्यवस्था है वह इस प्रकार की है कि यदि किसी डिपॉजिटर का देहान्त हो जाता है तो जो उस के उत्तराधिकारी उस के रुपये को लेना चाहते हैं उनको विरासत का सर्टिफिकेट पेश करना पड़ता है । अगर वह न पेश करें और ऐनाउन्ट पांच हजार से कम हो, तो पोस्ट मास्टर जनरल की आज्ञा से कुछ शर्तें पूरी होने पर वह उस को मिल जाता है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : एक क्लेम को सेटल करने में कितने दिन लगते हैं ?

श्री राज बहादुर : उत्तराधिकार के लिये जिस प्रमाण की आवश्यकता होती है जब वह मिल जाता है तो सेटल हो जाता है ।

श्री बी० के० दास : दावे को तय करने में किन किन बातों की अपेक्षा की जाती है ?

श्री राज बहादुर : मैं एक बार फिर दौहरा दूँ । उत्तराधिकारी को विरासत का प्रमाण-पत्र पेश करना पड़ता है और इसके पेश करने पर भुगतान कर दिया जाता है ।

पंडित डी० एन० तिवारी : क्या यह बात सही नहीं है कि क्लेम के ठीक उत्तराधिकारी के क्लेम करने के बाद भी इस में बरसों लग जाते हैं ।

श्री राज बहादुर : जो आंकड़े मेरे पास हैं, उन से यह मालूम होता है कि लगभग ३५ प्रतिशत केसों में जो देर होती है, वह उत्तराधिकारी होने का प्रमाण न देने के कारण होती है, लगभग १३ या १४ प्रतिशत देर इन्डेंमिटी बान्ड न भरने के कारण होती है, ५० प्रतिशत केसों में और कारणों से देर होती है, इस में कुछ देर डिपार्टमेंटल हो सकती है ।

श्री एच एन० मुकजी : हस्ताक्षरों के हूँ बहू मिलने पर जोर देने के कारण लोगों को जो कठिनाई होती है क्या उसे कम करने के सम्बन्ध में सरकार की कोई योजना है, चूँकि अधिकतर व्यक्ति कभी बैंक पर हस्ताक्षर नहीं करते और कुछ वर्षों के बाद लिखावट में थोड़ा अंतर आ ही जाता है ?

श्री राज बहादुर : इस प्रश्न का सम्बन्ध उन लोगों के उत्तराधिकारियों को होने वाली कठिनाई से है जो हिसाब

अथवा बचत प्रमाण-पत्र छोड़ कर मर जाते हैं । इस बारे में मैं बतला चुका हूँ कि विभिन्न प्रक्रिया बरतनी पड़ती है ।

भारतीय टेलीफोन उद्योग

*१६६५, श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज लिमिटेड, बंगलोर के लिए किस प्रकार के इस्पात की आवश्यकता होती है ;

(ख) ऐसे इस्पात का प्रति टन मूल्य क्या है ;

(ग) यह बाहर से आयात किया जाता है अथवा देश में उपलब्ध है ;

(घ) यदि यह देश में उपलब्ध नहीं है तो क्या इसे देश में उपलब्ध कराने के लिए कोई पग उठाये गये हैं अथवा उठाये जा रहे हैं ; और

(ङ) देशी उत्पादन के लिए किन सुविधाओं की आवश्यकता है ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) और (ख), एक विवरण सदन पटल पर रक्खा जाता है [देखिये परिशिष्ट ९, अनुबन्ध संख्या ६६]

(ग) ब्लैक माइल्ड इस्पात को छोड़कर, जो कि देश में उपलब्ध है, अन्य समस्त किस्में आयात की जाती हैं ।

(घ) और (ङ) । ये अत्यंत विशेषीकृत चीजें हैं और चूँकि भारतीय टेलीफोन उद्योग की आवश्यकता थोड़ी है, स्थानीय उत्पादन मितव्यय नहीं होगा । किन्तु इस मामले पर सम्बन्धित उद्योगों के साथ विचार किया जा रहा है ।

श्री एम० एल० द्विवेदी : क्या मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि कितनी

तादात्म्य में या कितने वजन में यह स्टील बाहर से मंगाया जाता है ?

श्री राज बहादुर : हमारी कुल आवश्यकता जो है वह २८० टन है भिन्न भिन्न प्रकार के स्टीलों की, और उन स्टीलों की डिफरेंट टाइप्स और साइजेज जो हैं उन की संख्या ९१ है। इस में से ५० टन के लगभग हम लोग अपने देश में से तैयार करा लेते हैं और शेष को हमें बाहर से मंगाना पड़ता है।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि जब कि स्टील का मूल्य लगभग तीन हजार से लेकर पाँच आठ हजार रुपये प्रति टन तक होता है तो क्या वह सही है कि टाटा आयरन स्टील वर्क्स से इस बारे में समझौता करने की कोशिश हुई है। अगर हुई है तो कौन सी शर्तें हैं जिन पर वह इस काम को करना चाहते हैं और जिनको सरकार द्वारा पूरा नहीं किया गया, जिस की वजह से उन को काम नहीं मिल सका ?

श्री राज बहादुर : उन से बातचीत हुई थी। लेकिन उन्होंने कहा कि जिस मात्रा में हमें स्टील चाहिये, उस को बनाने में उन को नुकसान होगा। इसके अतिरिक्त उन्होंने कहा कि जहाँ तक विभाग का सम्बन्ध है वह चाहता है 'टालरेन्स आन दि वेसिस आफ थिकनेस' और उन का स्टैन्डर्ड है 'टालरेन्स आन दि वेसिस आफ वेट'। इस अन्तर के कारण और इस कारण भी कि टाटा में जो शीट मैनुफैक्चर होते हैं वह बर्मिंघम शीट गेज के हिसाब से चाहिये। और टेलिफोन के लिये स्टैन्डर्ड वायर गेज के हिसाब से होते हैं। यह कारण हैं जिनकी वजह से यह काम वहाँ नहीं दिया जा सका।

श्री एम० एल० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि भारतीय स्टील या दूसरे किसकी स्टील जिनकी भारत के अन्दर बनाये जाने की सम्भावना है, उन के बनने को बढ़ाने के लिये भविष्य में सरकार क्या प्रयत्न कर रही है ?

श्री राज बहादुर : हम ने अपनी आवश्यकताओं को उद्योग और वाणिज्य मंत्रालय को दे दिया है और आशा करते हैं कि वह इस पर विचार कर रहा है और हमारी कठिनाई को दूर करेगा।

बिहार के गन्ना उत्पादक

*१६६६. श्री विभूति मिश्र (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि इस फसल में चीनी के उत्पादन से होने वाले अधिक लाभ के कुछ भाग को बिहार के गन्ना-उत्पादकों में बाँटने के लिये यदि कोई व्यवस्था की गई है, तो क्या ?

(ख) गन्ना-उत्पादकों का कब भुगतान होने की सम्भावना है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) तथा (ख). वह सिद्धान्त, जिसके अनुसार उत्तर प्रदेश में चीनी के कारखानों द्वारा प्राप्त अधिक लाभ विभक्त हो सकता है, अभी तक नहीं बन पाया है। सिद्धान्त निश्चित होने पर, उसे बिहार में कारखानों पर लागू करने के प्रश्न तथा सिद्धान्त को कार्यान्वित करने के लिये विभाग की व्यवस्था करने के प्रश्न पर मामले का निश्चय होने के पश्चात्, विचार किया जायेगा।

श्री विभूति मिश्र : इसमें कितना समय लगेगा ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : यह गन्ने की फसल से पहिले करना होगा ।

श्री विभूति मिश्र : यह शुगरकेन सीजन तो अब समाप्त हो गया है और दूसरा सीजन ६-७ महीने में आयेगा । मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि इस के लिये कितना समय निश्चित किया गया है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : शुगरकेन सीजन अभी नहीं समाप्त हुआ है । अभी अक्टूबर तक शुगरकेन सीजन है ।

श्री बोगावत : क्या सरकार अधिक लाभ कमाने वाले चीनी के कारखानों के मालिकों पर कोई प्रतिबन्ध रखेगी ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हम उनके खातों की जांच करेंगे और यह पता लगायेंगे कि उन्होंने अपनी चीनी किस भाव बेची है । निश्चय ही यह काम उत्तर प्रदेश की सरकार करेगी तथा इन पर विभागीय सम्मेलन में विचार विमर्श होगा ।

श्री एल० एन० मिश्र : क्या मामले में उद्योग से आवश्यक सहयोग की आवश्यकता है और क्या यही विलम्ब का कारण है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हमने उत्तर प्रदेश सरकार को लिखा था तथा उन्होंने बताया है कि इस मामले पर विभागीय सम्मेलन में विचार किया जायेगा तथा एक उपयुक्त सिद्धान्त बनाया जायेगा ।

श्री वी० पी० नायर : बिहार में चीनी के कारखानों ने जो अधिक लाभ कमाया है उसके संबंध में, क्या यह सच है कि खाद्य मंत्रालय का एक उच्च अधिकारी प्राप्त लाभ की मात्रा का पता लगाने के

लिये भेजा गया था, तथा इस अधिकारी ने उन झूठे ढंगों की कार्यपद्धति का भी एक प्रतिवेदन भेजा है जिनसे कारखानों में बनी चीनी का अधिक लाभ उठाने की दृष्टि से, अग्रिम विक्रय किया जाता है ।

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हमारे विभाग के बहुत से अधिकारी भ्रमण करेंगे तथा अपना अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करेंगे और वह उन में से एक हो सकता है ।

छोटे बन्दरगाहों का विकास

*१६६७, श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि समुद्र से लगने वाले प्रत्येक राज्य को छोटे छोटे बन्दरगाहों के विकास के लिये कितनी धनराशि दी जा रही है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : एक विवरण जिसमें अपेक्षित सूचना दी है, सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६७]

श्री रघुनाथ सिंह : इस योजना में कितने पोर्ट्स शामिल हैं ?

अध्यक्ष महोदय : क्या यह विवरण में नहीं दिया हुआ है ?

श्री रघुनाथ सिंह : नहीं श्रीमान ! केवल धन राशि दी है ।

श्री शाहनवाज खां : इसमें बन्दरगाहों के नाम भी दिये हैं ।

श्री टी० एन० सिंह : इसका संबंध राज्यों से है न कि बन्दरगाहों से ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : विवरण में बन्दरगाहों के नाम नहीं दिये हैं, परन्तु यह एक बहुत लम्बी नामावली है ।

अध्यक्ष महोदय : अच्छा, मैं समझता हूँ कि नामावली को पढ़ने की आवश्यकता नहीं है अपितु वह पटल पर रखी जा सकती है ।

श्री जोकीम आल्वा : बन्दरगाहों की नामावली कैसे बनाई गई थी ? क्या यह राज्यों अथवा केन्द्र की सिफारिशों पर बनाई गई थी ? यदि नामावली बन गई है, तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इसमें मेरे राज्य के दो बन्दरगाह सम्मिलित हैं तथा तीसरा 'हनोवर' क्यों छोड़ दिया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : नामावली किस आधार पर बनाई जाती है ?

श्री शाहनवाज खां : एक अधिकारी को, विशेष रूप से, भ्रमण करने तथा यह सिफारिश करने का काम दिया गया था कि किन किन बन्दरगाहों में सुधार की आवश्यकता है और वे बन्दरगाह लगभग इस सिफारिश के आधार पर सम्मिलित किये गये थे । मैं नहीं जानता कि वे बन्दरगाह, जिनका उल्लेख मेरे माननीय मित्र कर रहे हैं, उनमें है या नहीं हैं ।

केन्द्रीय वन बोर्ड

*१६६८. श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय वन बोर्ड की स्थायी समिति क्या कार्य करती है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ६८]

श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : विवरण की कंडिका (३) से उत्पन्न होने पर क्या किसी राज्य सरकार ने अब तक वंजर भूमि में वन की वृद्धि के लिये योजनायें प्रस्तुत की हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : तीसरी कंडिका में कहा गया है ; " राज्य सरकारों या केन्द्रीय सरकार की कठिनाइयों पर विचार करने के लिये " अर्थात्, जब इस समिति की बैठक होगी, उस समय यह बहुत सी राज्यों की बहुत सी सिफारिशों या प्रस्तावों पर विचार करेगी ?

श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : क्या यह समिति वन-क्षेत्र के विकास के लिये प्रस्तावों की सिफारिश करने या उन्हें अस्वीकार करने से पहले बहुत से क्षेत्रों का भ्रमण करेगी ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : महा समिति की बैठक दो वर्ष में एक बार होती है तथा स्थायी समिति का उद्देश्य यह देखना है कि कार्य शीघ्र होता है । अतः यह भ्रमण नहीं करेगी, परन्तु यदि कोई विशेष अवसर आता है तो यह भ्रमण कर सकती है ।

श्री नागेश्वर प्रसाद सिन्हा : क्या यह समिति वन-विकास में रुचि रखने वाले व्यक्तियों तथा अन्य गैर सरकारी संस्थाओं के सुझावों तथा प्रस्तावों का स्वागत करेगी ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : वृक्षारोपण के संबन्ध में यह समिति या तो सरकार के या गैर सरकारी संस्थाओं के प्रस्तावों तथा सुझावों का स्वागत करती है ।

श्री के० के० बसु : क्या इस बेकार वन महोत्सव की सिफारिश इस संस्थाने की है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : यह संस्था हाल में ही बनाई गई है परन्तु वन-महोत्सव एक बहुत पुरानी बात है ।

रेलवे सहकारी संस्थाएँ

*१६६९. श्री बी० पी० नायर : (क) क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या रेलवे मंत्रालय के अन्तर्गत विशेष कार्य-अधिकारी (सहकारिता) ने रेलवे सहकारी संस्थाओं के कार्य के संबंध में कोई प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है ?

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार प्रतिवेदन की एक प्रति सदन पटल पर रखेगी ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) (क) : हां ।

(ख) प्रतिवेदन की प्रतियां संसद पुस्तकालय में जिसे उक्त उद्देश्य पूर्ण होता है, रखी गई है ।

श्री बी० पी० नायर : प्रश्न में ने इस लिये पूछा था कि सूचना पटल पर रखी जा सके । क्योंकि यह सदन पटल पर नहीं रखी गई है, मैं पूरक प्रश्न करने में असमर्थ हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : वह संसद पुस्तकालय में प्रतिवेदन का अध्ययन कर सकते हैं । और तब अपने प्रश्न की सूचना दें ।

श्री बी० पी० नायर : मैं प्रश्न के प्रथम भाग पर पूरक प्रश्न करना चाहता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : जैसा कि मैं चुका हूँ, पहिले वह प्रतिवेदन का अध्ययन करें और फिर प्रश्न कें ।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे

कि रेलवे कोपरेटिव सोसाईटी किन किन ज़ोन्स में अपनी सोसायटियों के जरिये कार्य कर रही है ?

श्री शाहनवाज खां : मैं प्रश्न की पूर्व सूचना चाहता हूँ ।

[मजूरी भुगतन अधिनियम]

*१६७०. श्री संगण्णा : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :—

(क) क्या सरकार मजूरी भुगतान अधिनियम, १९३६, के संशोधन के प्रश्न पर विचार कर रही है ; तथा

(ख) यदि हां, तो निश्चय क्या हुआ है ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली)

(क) हां ।

(ख) जो सुझाव प्राप्त हुये हैं वे विचाराधीन हैं ।

श्री संगण्णा : यदि योजना कार्यान्वित की जायें तो उसके क्या क्या वैक्तिक परिणाम होंगे ?

श्री आबिद अली : यह प्रश्न अभी नहीं उठा है । सरकार पर कोई विशेष ध्यान देने योग्य उत्तरदायित्व नहीं होगा, क्योंकि यह भार अधिकतर उद्योग पर होगा ।

अधिक अन्न उपजाओ, योजनाएं

*१६७२. श्री सूर्य प्रसाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १९५३-५४ की 'अधिक अन्न उपजाओ' योजनाओं के बारे में विभिन्न राज्यों के वे प्रस्ताव जिन्हें सहायता देना केन्द्रीय सरकार ने स्वीकार किया हो तथा मंजूर किये

गये ऋणों अथवा अनुदानों की राशियां देने वाला एक विवरण सदन-पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ६९]

श्री सूर्य प्रसाद : जिन जिन लोगों को इस राष्ट्रीय योजना के अन्तर्गत आर्थिक सहायता दी जाती है क्या राज्य सरकारें इन की कोई सूची भेजती हैं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : विभिन्न सरकारें अक्टूबर में अपनी योजनाएं हमारे पास भेजती हैं और हम सारी बातों की छान बीन करने के बाद मंजूरी देते हैं ।

श्री एस० एन० दास : मंजूर की गई राशियों में से विभिन्न राज्यों ने कितना प्रतिशत खर्च किया ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : मंजूर की गई संपूर्ण राशि का उपयोग नहीं किया गया । दृष्टान्त के तौर पर, गत वर्ष हमने लगभग ३१ करोड़ रुपये मंजूर किये थे जिन में से उन्होंने दिसम्बर के अन्त तक केवल २५ करोड़ रुपये ही खर्च किए और अवशिष्ट राशि खर्च नहीं की गई ।

रेलों पर हत्याएं तथा डकैतियां

*१६७३. श्री आर० एन० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि १९५२-५३ तथा १९५३-५४ में केन्द्रीय रेलवे पर झांसी तथा खंडवा के बीच चलती गाड़ियों में कितनी हत्याएं तथा डकैतियां ई ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) :

	१९५२-५३	१९५३-५४
हत्याएं	कोई नहीं	१
डकैतियां	कोई नहीं	कोई नहीं

श्री आर० एन० सिंह : जो भी खून और चोरियां होती हैं, उन से यात्रियों को बचाने के लिये सरकार ने कोई उपाय किया है ?

श्री शाहनवाज खां : एक ही हुआ है, बहुत सारे तो हुए नहीं ।

श्री आर० एन० सिंह : जो भी हुआ उसी के लिये तो मैंने पूछा है ।

रेलवे सामान का उत्सर्जन

*१६७४. श्री के० सी० सोधिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३-५४ में भारतीय रेलों द्वारा उत्सर्जित अनुपयुक्त लोहे तथा इस्पात की मात्रा एवं मूल्य; तथा

(ख) इस उत्सर्जन की क्या प्राक्रया होती है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) :

(क) मात्रा (टनों में) मूल्य (लाख रुपयों में)
८१९६१ ११२.९

(ख) अनुपयुक्त लोहा तथा इस्पात दो प्रकारों का होता है : (१) नियंत्रित तथा (२) अनियंत्रित ।

नियंत्रित तथा अनुपयुक्त टुकड़ों के अतिरिक्त मात्रा की सूचना रेलवे द्वारा लोहे तथा इस्पात के नियंत्रक को दी जाती है, जो इसका वितरण उन री-रोलर्स, मेल्टर्स तथा शस्त्रास्त्र कारखानों जैसे

देशी उद्योगों में कर देता है। जिनके नाम उसके पंजी में दर्ज हुए हों। यह उन्हें लोहे तथा इस्पात के नियंत्रक द्वारा निश्चित भाव पर बेचा जाता है।

ब्रेकार डिब्बों आदि समवेत सारा अनियंत्रित लोहा तथा इस्पात आम नीलाम अथवा विज्ञापित ठेकों द्वारा बेचा जाता है।

श्री के० सी० सोधिया : क्या यह खंडों (जोनों) द्वारा बेचा जाता है अथवा केन्द्र द्वारा ?

श्री शाहनवाज खां : यह रेलवे द्वारा बेचा जाता है।

श्री के० सी० सोधिया : यह आय किस मद में जमा की जाती है ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य के प्रश्न का स्पष्ट आशय क्या है ?

श्री के० सी० सोधिया : रेलवे आय-व्ययक में किसी न किसी मद में यह आय जमा अवश्य की गई होगी। मैं जानना चाहता हूँ कि किस मद के अन्दर यह दिखाई गई है।

श्री शाहनवाज खां : संभवतः अनुपयुक्त सामान का उत्सर्जन के मद में।

श्री एस० एन० दास : कितने लोगों की इस सामान की छोटी या बड़ी मात्रा खरीदने में सफलता मिली ?

श्री शाहनवाज खां : यह जानकारी मेरे पास नहीं है। किन्तु जैसा कि मैंने कहा है नियंत्रित लोहे तथा इस्पात का उत्सर्जन सरकारी व्यवस्थानुसार होता है। अनियंत्रित चीजें आम नीलाम अथवा ठेकों द्वारा बेची जाती हैं। मुझे उन लोगों की निश्चित संख्या मालूम नहीं जो इन में बोलियां बेते हैं।

श्री टी० एन० सिंह : क्या यह सच है कि बेचे जाने वाले सारे अनियंत्रित एवं अनुपयुक्त लोहे का निर्यात किया जाता है ?

श्री शाहनवाज खां : जब कि एक वार कोई व्यक्ति हम से वह खरीद लेता है तो फिर हम यह नहीं जानते कि बाद में उसका क्या होता है।

चीनी

*१६७५. श्री विश्वनाथ राय : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने चीनी कारखानों को निर्देश दिया है कि अनिर्वध बिक्री के लिये मुक्त की गई चीनी तत्सम्बद्ध आदेश जारी किये जाने से २ महीनों के अन्दर ग्राहकों के पास भेज दी जाय ; तथा

(ख) क्या यह सच है कि माल डिब्बों की कमी के कारण चीनी भेजने में कुछ कठिनाइयां अनुभव करनी पड़ रहीं हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) हां।

(ख) नहीं।

श्री विश्वनाथ राय : क्या ऐसे कुछ प्रबन्ध किये गये हैं कि कारखानों को इससे जो पैसा मिलेगा उसमें से गन्तों की कीमत की वृहत राशि का तथा श्रमिकों के देयों का भुगतान किया जाय ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : प्रश्न चीनी कारखानों द्वारा अपना अभ्यंश दो महीनों के अन्दर भेज जाने के बारे में है। अर्थात् हम उन्हें चीनी बेचने को कहते हैं। आज कल, यदि कारखाने वाले चीनी बेचना चाहें, तो खरीदने वालों की कमी नहीं है।

श्री विश्वनाथ राय : मेरा प्रश्न यह था कि क्या कारखानों को इस बिक्री से

जो पैसा मिलेगा उस में से गन्ने की कीमत तथा श्रमिकों के देय वेतनों के भुगतान का कोई प्रबन्ध किया गया है।

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हम आशा करते हैं कि उन्हें पैसा मिलते ही वह गन्ना के उत्पादकों का तथा कारखानों के श्रमिकों का हिसाब चुकता कर देंगे।

श्री विश्वनाथ-राय : क्या कोई विशेष आदेश जारी किया गया है या नहीं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : मुझे इसके लिए पूर्व सूचना चाहिए।

श्री विश्वनाथ राय : क्या कमी वाले क्षेत्रों के चीनी कारखानों को, जिन्हें कि श्रमिकों तथा गन्ना उत्पादकों की वृहत देय राशि देनी है, अपना माल बेचने के विषय में कोई विशेष सुविधा दी जा रही है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : मैं माननीय सदस्य का आशय समझ गया हूँ। हमने कुछ कारखानों को खास कर कुछ छोटी इकाइयों को, जो कि किशतों के आधार पर नहीं बेच सकते थे, उन्हें अपना माल इकट्ठा बेचने की रियायतें दी हैं, ऐसे कुछ विशेष मामले हमारे सामने आए और हमने उन्हें कुछ रियायतें दी हैं।

हैदराबाद में छोटी छोटी सिंचाई परियोजनायें

*१६८०. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) सरकार ने हैदराबाद राज्य को १९५२ से लेकर १९५४ तक की कालावधि में छोटी छोटी सिंचाई परियोजनाओं के विकास के लिये कितनी वित्तीय सहायता दी है ;

(ख) कितनी छोटी सिंचाई परियोजनाओं के सम्बन्ध में काम शुरू किया गया ; तथा

(ग) इन परियोजनाओं की सहायता से लगभग कितनी एकड़ भूमि की सिंचाई हो सकेगी ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) १९५२-५३ तथा १९५३-५४ के वर्षों में ५५,०१५ रुपये का अनुदान तथा १,०९,००,००० रुपये के ऋण मंजूर किये गये थे।

(ख) विभिन्न प्रकार की अलग-अलग परियोजनाओं की ठीक-ठीक संख्या उपलब्ध नहीं।

(ग) गत दो वर्षों में लगभग २,११,५०० एकड़।

श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या राज्य सरकार ने नल-कूप परियोजनाओं का काम शुरू करने के हेतु केन्द्र से टेक्निकल सहायता अथवा उपकरण के लिये प्रार्थना की है, तथा यदि की है, तो केन्द्र द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : उन्होंने प्रार्थना की है तथा हम खोज सम्बन्धी नल-कूप संयंत्र देने के विषय पर विचार कर रहे हैं ?

श्री शिवमूर्ति स्वामी : कितनी एकड़ भूमि कृषि के अन्तर्गत लाई गई है क्या उसमें वह जमीन भी शामिल है जिस की सिंचाई पुराने तालाबों की मरम्मत करके की जा रही है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : वह एक मुख्य मद है। उदाहरणतः १९५२-५३ में जो ३५ लाख रुपया मंजूर किया गया था उस में से लगभग ३० लाख रुपया पुराने

नष्ट भ्रष्ट तालाबों की मरम्मत के लिए था। अर्थात् हैदराबाद को हम ने इस उद्देश्य के लिए जो भी धन दिया है उसका अधिकांश भाग पराने तालाबों की मरम्मत पर खर्च किया गया है।

श्री शिवमूर्ति स्वामी : नई छोटी सिंचाई परियोजनाओं के परिणामस्वरूप कुल कितनी भूमि कृषि के अन्तर्गत लाई गई है ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : मैंने कुल क्षेत्र बता दिया है। मेरे पास सविस्तार सूचना नहीं।

पूर्वी रेलवे में नियुक्तियां

*१६८१. श्री के० सी० जेना : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३ में पूर्वी रेलवे में कुल कितनी अराजपत्रित नियुक्तियां की गई हैं ;

(ख) उन में से क्रमशः अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कुल कितने व्यक्त हैं ;

(ग) क्या उनका कोटा यथोचित रूप से भर दिया गया है ; तथा

(घ) यदि नहीं, तो इस के क्या कारण हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) तथा (ख)। एक विवरण सदन पटल पर रख दिया जाता है। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ७०]

(ग) हां, श्रीमान, अनुसूचित आदिम-जातियों को छोड़ कर।

(घ) उपयुक्त उम्मीदवारों के न मिलने के कारण अनुसूचित आदिम जातियों के लिये निश्चित किया गया कोटा भरा नहीं जा सका है।

श्री के० सी० जेना : उड़ीसा राज्य की अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिमजातियों से कुल कितने प्रार्थना पत्र प्राप्त किये गये ?

श्री शाहनवाज खां : मेरे पास यह सूचना नहीं।

श्री गणपति राम : क्या मैं यह जान सकता हूं कि क्या रेलवे बोर्ड ने इस विषय में उन शिड्यूल्ड कास्ट संस्थाओं से भी सूचना मांगी है जो कि नान आफिशियल बाडिज हैं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : कुछ संस्थायें शिड्यूल्ड कास्ट की हैं जो जिनके पास एडवर्टाइजमेंट की नोटिस निकलने पर सूचना भेजी जाती है। अब यह उनका काम है कि वह दरखास्ते भिजवायें।

श्री गणपति राम : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या अभी तक उन संस्थाओं ने आपके पास कुछ नाम भेजे और यदि भेजे तो उनमें से कितनों को लिया गया है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : उनके नाम भेजने के यह मानी नहीं है कि हम उन को लेंगे ही। वह नाम भेजते हैं और रेलवे कमिशन उन पर गौर करके उनको लेता है।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या डी० टी० एस० के अफसरों को गैर गजटेड अफसर नियुक्त करने का पूर्ण अधिकार देने पर सरकार फिर से विचार कर रही है ?

श्री एल० बी० शास्त्री : जहां तक चौथे दर्जे के स्टाफ का ताल्लुक है उन्हें उनके भर्ती करने का अस्तित्व है लेकिन तीसरे दर्जे की भर्ती रेलवे कमिशन ही करता है।

श्री आर० एन० सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि शिड्यूल्ड कास्ट के कर्मचारियों के लिए जो नये एपाइंट किये जाते हैं क्या क्वालीफिकेशन है ?

श्री शाहनवाज खां : जो दूसरों के लिए होती है ।

काली पहाड़ी कोयला खान में दुर्घटना

*१६८३. श्री एस० एन० दास : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सत्य है कि काली पहाड़ी कोयला खान (पश्चिमी बंगाल) में २१ मार्च, १९५४ को हुई एक दुर्घटना में दस व्यक्ति मर गए ;

(ख) यदि मर गए तो यह दुर्घटना किन परिस्थितियों में घटी थी, तथा

(ग) इस दुर्घटना के कारण क्या थे ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :

(क) जी हां । यह दुर्घटना १४ मार्च, १९५४ को हुई थी न कि २१ मार्च, १९५४ को ।

(ख) दो बिजली वालों, दो फिटरों तथा चार मजदूरों का एक कार्यकारी दल जब वायु अन्दर भेजने के मार्ग के सम्बन्ध में एक पम्प लगवा रहा था तो ज्वलनशील गैस का एक हल्कासा विस्फोट हुआ । एक अर्हत सिरदार तथा एक पम्प-माइंडर घटनास्थल पर उपस्थित थे । मरे हुये सभी व्यक्ति बुरी तरह झुलस गए थे किन्तु मृत्यु कार्वन मानाक्साइड गैस का विष फैलने के कारण हुई थी ।

(ग) घटनास्थल का ध्यानपूर्वक निरीक्षण करने से पम्प के निचले प्लेट पर एक बीड़ी पड़ी मिली, मरे हुये व्यक्तियों के कपड़ों से दियासलाई की एक डिबिया तथा

बीड़ी का एक बंडल भी मिला है । अतः अनुमान लगाया जाता है कि मरे हुए व्यक्तियों में से एक अथवा एक से ज्यादा व्यक्ति बीड़ी पी रहे थे, जिस से ज्वलनशील गैस भड़क पड़ी थी ।

श्री एस० एन० दास : खानों के अन्दर चले जाने से पूर्व क्या कमकरो की इस उद्देश्य से कोई तलाशी ली जाती है कि कहीं वह इस प्रकार की सामग्री अपने साथ न ले रहे हों ?

श्री आबिद अली : विनियमों के अनुसार उनकी तलाशी लेनी पड़ती है । सरकार को मालूम नहीं कि इस विशेष मामले में तलाशी ली गई थी या नहीं । खान निरीक्षक इस मामले की जांच कर रहा है तथा हम उसकी रिपोर्ट की प्रतीक्षा कर रहे हैं ।

श्री पी० सी० बोस : खान के वायु मंडल में कितनी प्रतिशत गैस थी ?

श्री आबिद अली : इस दुर्घटना से चार घंटे पूर्व इस सम्बन्ध में परीक्षण किया गया था और यह पता चला था कि इस में २½ प्रतिशत ज्वलनशील गैस थी ।

श्री पी० सी० बोस : क्या कमकरो को बचाने के लिए परित्राणकर्मचारी दल समय पर ही बुलाया गया था ?

श्री आबिद अली : जो हां, यह वहां लगभग साढ़े चा बजे पहुंचा जब कि दुर्घटना ढाई बजे हुई थी ।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या यह सत्य है कि खान में गैस का परिमाण इतना अधिक था कि उस में काम करना खतरनाक था तथा इन कमकरो को छुट्टी के दिन मरम्मत के काम के लिए भेजा गया था जब कि प्राधिकारियों को मरम्मत के लिए इस खान को खतरे से पूर्ण घोषित किया जाना चाहिये था ?

श्री आबिद अली : मैं ने पहले ही बताया है कि इस दुर्घटना से चार घंटे पूर्व गैस का टेस्ट किया गया था। यह ठीक है कि घटना का दिन रविवार था तथा इसलिए कर्मकरों की कम संख्या उपस्थित थी।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या यह सत्य है कि एम्बुलेन्स पार्टी सहायता के लिए समय पर न पहुंच सकी तथा मृतक शरीरों को पहचाना नहीं जा सका है क्योंकि विस्फोट की घटना बड़ी भयानक थी ?

श्री आबिद अली : एम्बुलेन्स पार्टी दुर्घटना के समय से दो घंटे के अन्दर अन्दर घटनास्थल पर पहुंची तथा इस से जो कुछ हुआ वह इस ने किया।

श्री एच० एन० मुकर्जी : क्या यह सत्य है कि सारे मृतक शरीर पहचाने नहीं जा सके हैं ?

श्री आबिद अली : मेरे पास जो कागज़ हैं उन में यह बात नहीं दी गई है। हो सकता है कि यह सूचना उस रिपोर्ट में दी गई हो जिसकी कि हम प्रतीक्षा कर रहे हैं।

कोयले तथा सोने की खानों में दुर्घटनाएं

*१६८४. डा० रामा राव : (क) क्या भ्रम मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि १ जनवरी, १९५३ से अब तक कोयले तथा सोने की खानों में कुल कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं ?

(ख) उन म से लापरवाही से कितनी दुर्घटनाएं हुई ?

भ्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :
(क) तथा (ख)। १९५३ में कोयले की खानों में २५७ घातक दुर्घटनाएं हुई।

१९५४ में कोयले की खानों में चार बड़ी बड़ी दुर्घटनाएं हुईं जिन में से प्रत्येक दुर्घटना में चार अथवा इस से अधिक व्यक्ति मर गए।

दूसरी बातों के सम्बन्ध में सूचना एकत्र की जा रही है तथा इसे यथा समय सदन पटल पर रख दिया जायेगा।

डा० रामा राव : १९५२ के मुकाबले में १९५३ में मृत्यु दर कैसी रही है ?

श्री आबिद अली : १९५१ में यह दर ०.९ प्रति एक हजार सेनायुक्त व्यक्ति थी ; १९५३ में यह दर १ प्रति एक हजार सेनायुक्त व्यक्ति थी।

श्री पी० सी० बोस : क्या यह सत्य है कि ज्यों ज्यों खानें गहरी होती जाती हैं त्यों त्यों दुर्घटनाएं बढ़ती जाती हैं ?

श्री आबिद अली : खानें गहरी होती जा रही हों परन्तु दुर्घटनाएं बढ़ नहीं रही हैं।

डा० रामा राव : माननीय उपमंत्री ने जो आंकड़े दिए हैं उनके अनुसार दुर्घटनाएं बढ़ गई हैं। क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार ने इस बात की ओर ध्यान देने के लिए क्या कार्यवाही की है कि यह दुर्घटनाएं लापरवाही तथा अन्य ऐसी बातों के कारण न होने पायें जिन का कि निवारण किया जा सकता है।

श्री आबिद अली : हम दुर्घटनाओं की संख्या कम करने के लिए और अधिक निरीक्षक नियुक्त कर रहे हैं तथा विनियमों का संशोधन कर रहे हैं।

श्री के० के० बसु : क्या सरकारी निरीक्षक ने ऐसे किसी मामले की सूचना

दी है जहां कि अधिकारियों ने खान अधिनियम के अन्तर्गत नियमों आदि का पालन न किया हो ?

श्री आबिद अली : यदि प्रबन्धक अथवा खानों के प्रभारी व्यक्ति नियमों का पालन नहीं करते हैं तो उन पर मुकदमा चलाया जाता है।

चीनी का आयात

*१६८५. श्री झूलन सिन्हा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९५३-५४ में आयात की जाने वाली चीनी की मात्रा किस आधार पर निश्चित की गई है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : वर्ष १९५३-५४ में आयात की जाने वाली चीनी की मात्रा फैक्टरियों के पास पड़े पुराने स्टॉक, वर्तमान उत्पादन तथा उसी काल में प्राक्कलित अपेक्षाओं के आधार पर निश्चित की जायेगी।

श्री झूलन सिन्हा : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या चीनी की शनैः शनैः और दृढ़तापूर्वक बढ़ती हुई कीमतों की ओर सरकार का ध्यान गया है और क्या उन्होंने ऐसी स्थितियां उत्पन्न की हैं जिन में सरकार की समस्त आयात नीति के संशोधन और पुनर्विचार की आवश्यकता है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : चीनी की कीमत में इतनी असामान्य वृद्धि नहीं हुई है। कन्ट्रोल समाप्त होने की स्थिति में थोड़ा उतार चढ़ाव हो सकता है। लेकिन कीमत बढ़ने की कोई गुंजायश नहीं है क्योंकि फैक्टरियों में पर्याप्त स्टॉक है तथा आयात कार्यक्रम के अधीन

हमारे पास बहुत चीनी है। कीमतों के अत्यधिक बढ़ जाने के विचार से आयात कार्यक्रम पर पुनर्विचार करने के लिये कोई स्थान नहीं है। जैसा मैंने कहा कन्ट्रोल न रहने पर इस के मूल्यों में थोड़ी सी घटती बढ़ती होती रहेगी।

श्री झूलन सिन्हा : क्या मैं इस वर्ष के प्रारम्भ से अन्त तक चीनी की कीमत में वृद्धि की दर जान सकना हूँ ? क्या सरकार के पास इस सम्बन्ध में आकड़े हैं ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हां, मेरे पास पिछले दो वर्षों के आकड़े हैं। कलकत्ता में नवम्बर १९५३ में मूल्य २८ रुपये ८ आने था, दिसम्बर में २८ रु० ८ आने, जनवरी १९५४ में ३० रुपये, फरवरी में ३० रु० और मार्च में लगभग यही मूल्य था। कीमतों में भारी वृद्धि नहीं हुई है।

श्री बोगावत : क्या यह सच है कि वायदा बाजार के सौदों तथा फैक्टरी मालिकों द्वारा बाजार में चीनी न लाने के कारण चीनी की कीमत में वृद्धि हुई है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : अभी कुछ समय पहले श्री सिन्हा के प्रश्न के उत्तर में मैंने कहा था कि हमने फैक्टरियों से बाजार में चीनी लाने के लिये कहा है और यदि दो महीने के भीतर जितनी चीनी बाजार में लाने के लिये कहा है उतनी नहीं आई तो हम स्टॉक को अपने अधिकार में लेकर उसे खुले बाजार में बेच देंगे।

श्री राधेलाल व्यास : मैं यह जानना चाहता हूँ कि जब भारत में शकर की पैदावार कम थी उस समय कभी बाहर

से शकर नहीं मंगाई गई और अब जब कि शकर की पैदावार बढ़ गई है तो गवर्नमेंट ने क्यों बाहर से शकर मंगा कर यहां का रुपया बाहर भेजना शुरू किया है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : लोगों ने डीकंट्रोल होने पर बहुत ज्यादा खाना शुरू किया है।

केन्द्रीय सहकारी विक्रय विकास बोर्ड

* १६८६. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि सरकार केन्द्रीय सहकारी विक्रय विकास बोर्ड की स्थापना का विचार रखती है ; और

(ख) यदि हाँ, तो कब तक ऐसा किया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) इस संद्वेष में एक प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

श्री विभूति मिश्र : यह प्रपोजल सरकार कब तक काम में लावेगी ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : हम बहुत जल्दी एक कमेटी बनायेंगे।

सरदार ए० एस० सहगल : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या विभिन्न राज्यों में काम करने वाले सहकारी विक्रय बोर्डों ने सरकार के समक्ष एक केन्द्रीय सहकारी विक्रय बोर्ड बनाने का सुझाव रखा है ; और यदि हाँ, तो किन किन राज्यों ने ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : यह सच है कि विभिन्न राज्यों में काम करने वाली संस्थाओं ने अपने अपने कृषि मंत्रियों

द्वारा जिन का एक सम्मेलन १९५३ में हुआ था, यह सुझाव रखा था कि विभिन्न राज्यों के विक्रय बोर्डों के कार्य को मिलाने के लिये एक केन्द्रीय विक्रय बोर्ड की स्थापना करनी पड़ेगी। कृषि मंत्रियों को इस राय पर यह कार्य करना पड़ा।

सरदार ए० एस० सहगल : वह कौन से राज्य हैं जिन्होंने केन्द्रीय बोर्ड की रचना का सुझाव रखा है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : इस प्रश्न के उत्तर के लिए मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

श्री एस० एन० दास : क्या मैं जान सकता हूँ कि प्रस्तावित संस्था एक संविहित संस्था होगी अथवा वह सरकार का विभाग रहेगी ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : केन्द्रीय कृषि मंत्री के सभापतित्व में एक समिति का निर्माण किया जायेगा। वह विस्तार पूर्वक बातचीत करेंगे और इस तरह की एवं अन्य बातों पर निर्णय करेंगे कि यह संस्था संविहित होगी अथवा अनुसंविहित।

चलती रेलगाड़ियों पर हमले

* १६८७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३ में चलती रेलगाड़ियों पर हुए हमलों के परिणाम स्वरूप कुल कितने व्यक्ति हताहत हुए ?

रेल तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : मृत ८
घायल ४८

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूँ कि जिन ट्रेनों में आर० पी० पी० थी उनमें कितनी हत्याएं हुईं ?

श्री शाहनवाज खां : उनकी कोई पूरी डिटेल्स इस वक्त मेरे पास मौजूद नहीं है। लेकिन अगर आनरेबिल मेम्बर जानना चाहेंगे तो मैं बाद में उनको बता सकूंगा।

श्री रघुनाथ सिंह : जिन ट्रेनों में आर० पी० पी० वाले थे और उनमें हत्याएं हुईं तो क्या उन आर० पी० पी० वालों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई ?

श्री शाहनवाज खां : गाड़ी में जो आर० पी० पी० वाले चलते हैं वह तीन चार आदमी ही होते हैं और वह एक ही डब्बे में होते हैं। अगर चलती गाड़ी के किसी एक डब्बे में वारदात हो जाय तो यह जरूरी नहीं है कि आर० पी० पी० वाले वहीं मौजूद हों।

श्री रघुनाथ सिंह : जिन ट्रेनों में आर० पी० पी० थी और हत्याएं हुईं उन में कितनी हत्याओं की सूचना अधिकारियों को आर० पी० पी० ने दी ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : अगर कोई जुर्म होता है और अब उस में आर० पी० पी० ने ठीक काम किया या नहीं, या उसको सजा दी जाय या नहीं, इसका फैसला रेलवे के हाथ में नहीं है, उसका कंट्रोल उस प्रदेश के इंस्पेक्टर जनरल आफ पुलिस के हाथ में है और वही उसका निर्णय करता है।

अखिल भारतीय व्यवसाय प्रमापीकरण जांच समिति

*१६८८, श्री एस० सी० सामन्त :
श्रम मंत्री दिनांक १७ अगस्त, १९५३ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५४९
51 P.S.D.

के उत्तर की ओर निर्देश करने की कृपा करेंगे और बतायेंगे :

(क) क्या अखिल भारतीय व्यवसाय प्रमापीकरण जांच समिति की सिफारिशों का परीक्षण किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने क्या निर्णय किये हैं और क्या उक्त निर्णय कार्यान्वित किये गये हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) :
(क) और (ख)। इन सिफारिशों पर अभी विचार किया जा रहा है।

श्री एस० सी० सामन्त : विगत १७ अगस्त को माननीय मंत्री ने मुझे आश्वासन दिया था कि वह उचित ध्यान देंगे तथा उन्होंने एक अन्य माननीय सदस्य को भी आश्वासन दिया था कि वह इसे शीघ्र ही करेंगे। मैं जानना चाहता हूँ कि इन सिफारिशों को कार्यान्वित करने में क्या कठिनाइयाँ हैं ?

श्री आबिद अली : यह विषय प्रशिक्षण तथा रोजगार पुनर्संगठन समिति सम्बंधी कार्य के प्रश्न से परस्पर सम्बंधित है जिसके विषय में कुछ दिनों पूर्व मैं ने कहा था कि उनका प्रतिवेदन अभी नहीं आया है। ज्योंही वह प्रतिवेदन आ जाय, इस प्रश्न पर भी निर्णय किया जायेगा।

श्री एस० सी० सामन्त : यह सिफारिशें १९५१ के उत्तरार्द्ध में प्रस्तुत की गई थीं, चार वर्ष बीत गये हैं और दूसरी असैनिक, प्रशिक्षण परियोजनाओं में डिप्लोमा प्राप्त बहुत से व्यक्तियों को अनेक राज्य सरकारों द्वारा मान्यता नहीं दी जा रही है। क्या यह सच नहीं है कि इन सिफारिशों को कार्यान्वित न करने से उन्हें बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है ?

श्री आबिद अली : इ विषय से सम्बंधित सिफारिशें नवम्बर १९५२ में प्राप्त की गई थीं। प्रश्न के दूसरे भाग का जहां तक सम्बंध है, हमने स्वयं इस प्रश्न को ले लिया है और डिप्लोमा की मान्यता देने के लिये हम कुछ राज्य सरकारों को प्रेरित कर सके हैं।

उड़ीसा का चावल

*१६८९. श्री संगण्णा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या उड़ीसा से दक्षिण भारत और पश्चिमी बंगाल में चावल ले जाने के लिये कोई योजना है ;

(ख) यदि हां, तो योजना का विस्तृत व्योरा क्या है; और

(ग) किस तिथि से वह कार्यान्वित हुई है ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० वी० कृष्णप्पा) : (क) से (ग)। आवश्यकता से अधिक चावल पैदा करने वाले राज्यों से अभाव वाले राज्यों में ले जाने की साधारण परियोजना में देश में चावल वितरण की वर्तमान व्यवस्था नियत है और उड़ीसा से दक्षिण भारत और पश्चिमी बंगाल में चावल ले जाना उसी योजना का अंग है। चावल ले जाने की क्रिया अभाव वाले राज्यों की समय समय की आवश्यकताओं पर निर्भर है। आवश्यकता होने पर केन्द्रीय संचिति में भी उड़ीसा से भी चावल जायेगा। आवश्यकता से अधिक चावल वाले राज्यों से अभावग्रस्त राज्यों को चावल ले जाने की सामान्य परियोजना पिछले कई वर्षों से चालू है।

श्री संगण्णा : मैं जानना चाहता हूं कि चालू वर्ष में उड़ीसा से चावल कितनी मात्रा में निर्यात किया गया है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : उन्होंने १,५४,००० टन फालतू चावल की घोषणा की है और इसका अधिकांश भाग आयात कर दिया गया है। त्रावनकोर-कोचीन में चावल ले जाने के लिये हम ४४ स्पेशल ट्रेनों चला रहे हैं जिनमें एक स्पेशल ट्रेन १,००० टन चावल ले जा रही है।

श्री संगण्णा : मैं जानना चाहता हूं कि क्या उड़ीसा सरकार ने उड़ीसा की खाद्य स्थिति को देखते हुए निर्यात के अपने वचन में कमी करने का सुझाव रखा है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : यथार्थ तो यह है कि वह हम से अधिक से अधिक खरीदने का अनुग्रह कर रहे हैं। हम उड़ीसा से साढ़े तीन लाख टन चावल की आशा करते हैं। बर्मा से चावल के समझौते के बाद उनका कहना है कि उन्हें आशा से अधिक मिल सकेगा तथा वह अपने चावलों को निबटाने के लिये बड़े उत्सुक हैं।

श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह सच नहीं है कि पश्चिमी बंगाल सरकार चावल के स्थान पर धान चाहती थी और उड़ीसा सरकार ने इसे अस्वीकार कर दिया।

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : प्रारम्भ में ऐसा ही हुआ। वह चाहते थे कि उन्हें धान और चावल दोनों का ही सम्भरण किया जाये। उन्होंने केवल २५,००० टन चावल उठाया और अधिक चावल लेने से इन्कार कर दिया क्योंकि उन्होंने देखा कि स्वयं पश्चिमी बंगाल में पर्याप्त चावल है जो आवश्यकता से अधिक है।

श्री एम० डी० रामस्वामी : क्या मैं जान सकता हूं कि १९५४-५५ में मद्रास राज्य को चावल के कितने परिमाण का घाटा रहेगा !

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : वर्तमान में मद्रास राज्य में कमी है। मैं नहीं कह सकता कि १९५४ में क्या स्थिति होगी। यदि सामान्य वर्षा हुई तो इसमें सुधार हो सकता है और यदि अधिक बरसात हुई तो अत्यधिक फसल पैदा होगी जिस से राज्य आत्मभरित हो सकेगा।

कृषि उत्पादनों के मूल्य

* १६९३. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषि उत्पादनों के मूल्य के सम्बन्ध में आंकड़े संकलित करने के लिये सरकार ने कोई समिति नियुक्त की है ;

(ख) यदि की है, तो इसके सदस्यों के नाम क्या हैं ;

(ग) क्या इस ने अपनी रिपोर्ट पेश की है ; तथा

(घ) यदि की है, तो इसकी सिफारिशें क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम० बी० कृष्णप्पा) : (क) केवल एक पूछताछ समिति नियुक्त की गई है जो कृषि उत्पादकों के मूल्यों का प्रतिवेदन करने वाले वर्तमान कर्मचारीवर्ग की छानबीन करेगी, और सभी आवश्यक मुधारों के सम्बन्ध में सुझाव देगी।

(ख) (१) श्री पी० एन० थापर आई० सी० एस०, सलाहकार, योजना आयोग---(अध्यक्ष) ;

(२) डा० एस० आर० सेन आर्थिक एवं सांख्यिकीय सलाहकार, खाद्य तथा कृषि मंत्रालय, नई दिल्ली---(सदस्य),

(३) डा० बी० राममूर्ति, संयुक्त निर्देशक, केन्द्रीय सांख्यिकीय संस्था---(सदस्य) ;

(४) जिस राज्य में जितने समय तक पूछताछ रहे, उतने समय के लिए उसी राज्य का एक प्रतिनिधि।

(५) श्री जे० एस० शर्मा, अधशास्त्र एवं सांख्यिकी निदेशालय, खाद्य तथा कृषि मंत्रालय---(सचिव)।

(ग) और (घ) नहीं। आशा है कि यह रिपोर्ट शीघ्र ही प्रस्तुत की जाएगी।

श्री विभूति मिश्र : क्या यह जो सरकार कमेटी कायम कर रही है, इस में खेती से उत्पन्न होने वाले साधनों की कीमत इंडस्ट्रीज के जरिये पैदा होने वाली चीजों की कीमत में कोई तारतम्यता रहेगी?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : उस सूचना के जाने के बाद उधर स्टेट से एक अफसर इसमें आता है, उनकी एडवाइस पर वह लोग काम कर सकते हैं।

श्री एन० बी० चौधरी : क्या सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित किया गया है कि कृषि उत्पादनों के मूल्य की साप्ताहिक विवरणिका में कई राज्य के उत्पादनों के दिये गये मूल्य, उन राज्यों के किन्हीं विशेष क्षेत्रों में चल रहे न्यूनतम मूल्य हैं ?

श्री एम० बी० कृष्णप्पा : यह भी एक कारण है कि हम इस समिति को नियुक्त कर रहे हैं। विभिन्न राज्यों में मूल्य की रिपोर्ट देने वाली एजेन्सियों की विभिन्न पद्धतियां हैं। कई राज्यों में राजस्व अधिकारी रिपोर्ट देते हैं ; कई राज्यों में मटवारी (लेखपाल) रिपोर्ट देते हैं और

अन्य राज्यों में वहां के बाजार से मूल्यों से सम्बन्धित रिपोर्ट मिलती हैं। हम एक ही रूप की नीति बनाना चाहते हैं, और इसीलिए हमने इस समिति को नियुक्त किया है। जो इस सारे मामले की छान बीन करेगी और सुझाव देगी।

श्री विभूति मिश्र : क्या कमेटी की रिपोर्ट मेम्बरों को मिलेगी ?

एक माननीय सदस्य : जरूर।

श्री एन० एल० जोशी : क्या यह कमेटी कृषि के उत्पादनों की लागत के सम्बन्ध में भी जांच करेगी ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : इस प्रश्न के लिए मुझे पूर्वसूचना चाहिए ; मैं ठीक से कह नहीं सकता, किन्तु हो सकता है कि उत्पादन की लागत की भी जांच करें।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या राज्य सरकारों ने अपने अपने राज्यों में कृषि उत्पादनों से सम्बन्धित आंकड़े संकलित करना मान लिया है ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : राज्यों के सम्बन्ध में तो आंकड़े मौजूद हैं।

सरदार ए० एस० सहगल : क्या वे इस समिति के लिए नये आंकड़े संकलित करेंगे ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : उन्हें करना होगा, इसी में उनका हित है।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : क्या मैं यह दरियापत्त कर सकता हूं कि इस कमेटी में किसी नान-आफिशियल को क्यों नहीं लिया गया ?

श्री एम० वी० कृष्णप्पा : मैं ने नाम तो सुनाये हैं ; वे सभी पदाधिकारी हैं।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : मैं यह पूछना चाहता हूं कि इस में नान-आफिशियल क्यों नहीं लिया गया ?

अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। इस में कोई दलीलबाजी नहीं हो सकती कि ऐसा क्यों नहीं किया गया। माननीय सदस्य केवल सूचना मांग सकते हैं।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

त्रिपुरा में फालतू पानी का निकासी-मार्ग

* १६७१. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या दलाईचरा से त्रिपुरा स्थित कमालपुर में घुसने वाले फालतू पानी का निकासी-मार्ग बनवाने के सम्बन्ध में सरकार के पास कोई अभ्यावेदन आ पहुंचा है ; और

(ख) यदि पहुंचा है, तो इस सम्बन्ध में सरकार क्या कार्यवाही करना चाहती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) त्रिपुरा सरकार के पास एक अभ्यावेदन पहुंचा है।

(ख) यह मामला विचाराधीन है, और कृषि के इंजीनियर की नियुक्ति होने पर कार्यवाही की जाएगी।

मद्रास में चीनी की खपत

* १६७६. श्री एच० एस० प्रसाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५१-५२, १९५२-५३ और १९५३-५४ में मद्रास राज्य में चीनी की कुल कितनी खपत हुई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : मद्रास राज्य में खप गई चीनी के वास्तविक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। अन्तर्देशीय एवं तटीय व्यापार के आंकड़ों के आधार पर

यह अनुमान लगाया गया है कि १९५१-५२ और १९५२-५३ में क्रमशः १ लाख १५ हजार टन और १ लाख ३० हजार टन चीनी की खपत हुई है। इस सम्बन्ध में १९५२-५३ के उत्तरार्द्ध और १९५३-५४ के आंकड़े अभी प्रकाशित नहीं किए गए हैं। यों तो ३१-३-१९५४ को समाप्त होने वाले वर्ष की खपत का अनुमान १ लाख ८४ हजार टन है।

कोयला खान सार्याडिंग

*१६७७. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या मध्य रेलवे पर कोयला खान सार्याडिंग तक के भद्रावलम् रोड एक्सटेंशन का निर्माण-कार्य शुरू हुआ है; और

(ख) यदि नहीं, तो कब से काम शुरू होगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : (क) श्रीमान्, अभी नहीं।

(ख) एक सविस्तार इंजीनियरिंग परिमाण पूरा किया गया है। पुलों, मेरहा-बदार नालियों, मोड़ों, आदि के सम्बन्ध में आवश्यक खाके तैयार किये जा रहे हैं। एक संक्षिप्त अनुमान भी बनाया गया है, और सशक्त पदाधिकारी की मंजूरी के बाद ही यह काम शुरू किया जाएगा।

राजस्थान में परीक्षात्मक नलकूप

*१६७८. श्री मुरारका : (क) क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अखिल भारत परीक्षात्मक कार्य क्रम के अन्तर्गत राजस्थान में कितने परीक्षात्मक नलकूप बनाए जाएंगे ?

(ख) इन नलकूपों की कुल लागत क्या होगी और उन्हें राजस्थान के किस भाग में बनाया जा रहा है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(ख) परीक्षात्मक परियोजना के अन्तर्गत राजस्थान के अच्छे क्षेत्रों में पांच परीक्षात्मक नलकूप बनाने का विचार है।

(ख) (१) परीक्षात्मक नलकूपों की कुल लागत उनकी गहराई, नीचे के भूस्तरों के गुण प्रकार तथा उन पर काम आने वाले सामान की लागत पर निर्भर होगी। जलोढ भूमि में ३०० फुट गहरा प्रमाण-नलकूप बनाने की वर्तमान औसत लागत लगभग २६,००० रुपये होती है।

(२) इन पांच परीक्षात्मक नलकूपों के बनाने के लिये अभी बीकानेर डिवीजन को चुना गया है। विशेष स्थानों के बारे में अन्तिम निश्चय एक विशेषज्ञ समिति द्वारा किया जाएगा जिस में भारत भूतत्वीय परिमाण विभाग टी० सी० एम० तथा खाद्य तथा कृषि मंत्री के प्रतिनिधि तथा राज्य के चीफ इंजीनियर सम्मिलित होंगे।

देहरादून बन गवेषणा इन्स्टीट्यूट

*१६७९. श्री कृष्ण चन्द्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार ने प्राक्कलन समिति द्वारा १९५३-५४ की छठी रिपोर्ट के पैरा १९ में की गई इस सिपारिश पर कि देहरादून को बन गवेषणा इन्स्टीट्यूट में बेकार पड़े एक करोड़ रुपये की लागत के भिन्न प्रकार के संयन्त्रों का पूर्ण उपयोग किया जाय क्या कार्यवाही की है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : इस सिपारिश के बारे में बन उपयोग मंत्रणा समिति से परामर्श किया गया था। उक्त बोर्ड द्वारा इस विषय में स्वीकृत

संकल्प की एक प्रति सदन पटल पर रखी जाती है। [देखिए परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ७१] भारत सरकार उस में व्यक्त विचारों से सहमत है।

आन्ध्र में छोटे छोटे पत्तन

*१६८२ श्री बी० एस० मूर्ति : क्या परिवहन मंत्री २६ मार्च, १९५४, को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १३२० के उत्तर की ओर निर्देश करते हुए यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) काकीनाडा तथा मसूलीपटनम के पत्तनों पर कुल कितनी राशि व्यय की जाती है ;

(ख) इस व्यय में केन्द्रीय सरकार का भाग ; तथा

(ग) यह काम कब आरम्भ होगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-सचिव (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) क्रमशः २७५ लाख रुपया तथा १६५ लाख रुपया।

(ख) यह अभी तक निश्चित नहीं हुआ है।

(ग) जहां तक केन्द्रीय सरकार को ज्ञात है काकीनाडा में काम फरवरी, १९५४, में आरम्भ हुआ था। मसूलीपटनम में काम अभी आरम्भ नहीं हुआ।

त्रिपुरा के छात्रों को छात्रवृत्तियां

*१६९०. श्री दशरथ देव : (क) क्या स्वास्थ्य मंत्री त्रिपुरा के उन छात्रों की संख्या बताने की कृपा करेंगे जिन्होंने १९५२ तथा १९५३ में डाक्टरी चिकित्सा शिक्षण संस्थाओं में प्रवेश के लिये आवेदन दिया था ?

(ख) उन में से कितनों को छात्र-वृत्तियां दे दी गई थीं और किसी एक छात्र

को दी गई प्रति मास न्यूनतम तथा अधिकतम राशि क्या थी ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृतकोर) :

(क) त्रिपुरा के दो छात्रों ने १९५२ में और दो ने १९५३ में भारत सरकार द्वारा डाक्टरी चिकित्सा शिक्षण संस्थाओं में प्रवेश के लिए आवेदन दिए थे।

(ख) उन में से किसी को छात्रवृत्ति नहीं मिली किन्तु १९५२-१९५३ तथा १९५३-१९५४ इन दो वित्तीय वर्षों में से प्रत्येक के लिए त्रिपुरा के एक छात्र को जो महात्मा गांधी मेमोरियल मेडिकल कालेज इन्दौर में प्रवृष्ट हुआ था, १,३०० रुपये वार्षिक फीस भारत सरकार ने दी थी।

खाद्यान्न तथा नकदी की फसलों की आयोजित कृषि

*१६९१. ठाकुर युगल किशोर सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार की यह नीति है कि और अधिक भूमि को खाद्यान्न की फसलों से गन्ने की फसल में परिवर्तित करने को रोका जाये ;

(ख) यदि ऐसा है तो ऐसा परिवर्तन किस सीमा तक आपत्तिजनक नहीं, और

(ग) खाद्यान्न और नकदी की फसलों की आयोजित कृषि के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) तथा (ख)। सरकार का नीति खाद्यान्न की फसल वाली अधिक भूमियों को परिवर्तित कर के नहीं वरन् मुख्यतः प्रति एकड़ गन्ने की उपज बढ़ा कर गन्ने के उत्पादन में वृद्धि करने की है।

(ग) वर्तमान परिस्थितियों में खाद्यान्न और नकद फसलों की आयोजित कृषि

सब महत्वपूर्ण फसलों का उत्पादन बढ़ाने के साधनों में आ जाती है। ये साधन उपयुक्त मूल्य की नीति को अपनाना, ऐसी भूमि को कृषि योग्य बनाना, जिस में कृषि नहीं होती हो, सुधरे हुए बीज का प्रयोग खाद और उर्वरक और कृषि के उत्तम ढंग अपनाना है।

रेलवे क्वार्टर

*१६९२. श्री टी० बी० विट्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या केन्द्रीय रेलवे के लेखा विभाग, सिकंदराबाद के तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों के लिये द्वितीय प्रकार के १५० क्वार्टरों का निर्माण आरम्भ किया गया है ;

(ख) यदि ऐसा है तो यह काम कब पूरा होगा ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां): (क) जी अभी नहीं। यह कार्य १९५४-५५ के निर्माण कार्यक्रम में सम्मिलित किया गया है।

(ख) मार्च १९५५ के अन्त तक।

नाविक पंजीयन

३५१. श्री कृष्णचार्ज जोशी: क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) क्या नाविकों के पंजीयन का कार्य जो १९५२ में आरम्भ किया गया था पूरा हो गया है ; और

(ख) यदि ऐसा है तो कुल कितने नाविकों ने अपने नाम पंजीबद्ध करवाये हैं?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां): (क) तथा (ख)। कार्य पूरा होने वाला है। इस वर्ष के फरवरी मास के अन्त तक ६१,०४३ नाविकों ने अपने नाम पंजीबद्ध करवाये थे।

पत्थर कूटने की मशीनें

३५२. श्री कृष्णाचार्य जोशी: क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या भारतीय सड़क कांग्रेस की उप-समिति ने भारत में पत्थर कूटने की मशीनें बनाने की सिफारिश की है; और

(ख) यदि ऐसा है, तो क्या सरकार ने उस की सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) तथा (ख)। उप-समिति ने सिफारिश की है कि भारत में पत्थर कूटने की मशीनें बनाने की संभाव्यता का अन्वेषण किया जाये। यह अन्वेषण किया जा रहा है।

कलकत्ता में डाक विभाग के कर्मचारियों की भर्ती

३५३. डा० हरि मोहन: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३ में कलकत्ता में कुल कितने क्लर्क, डाकिये, पैकर और चपरासी लड़के भर्ती किये गये; और

(ख) उन में अनुसूचित जातियों के कितने हैं ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर):

(क) १९५३ में ६११ श्रेणी ३ और श्रेणी ४ के कर्मचारी नियुक्त किये गये।

(ख) १४९।

हाथियों द्वारा फसलों की हानि

३५४. श्री दशरथ देव: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५३ में केलाशहर (त्रिपुरा) में जंगली हाथियों ने कितने एकड़ भूमि

की धान की फसल को नष्ट किया ;
और

(ख) इस प्रकार धान के नाश को रोकने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) लगभग एक सौ पचास एकड़ ।

(ख) हाथियों का करधरा बनाने और सूचना मिलने पर, जंगली हाथियों को दूर भगाने के लिए प्रबन्ध किया गया है ।

अनाज के भाव

३५५. श्री एस० एन० दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के विभिन्न भागों में पिछले वर्ष की अपेक्षा इस वर्ष अनाज की कीमतों में कितनी कमी हुई है ;

(ख) क्या देश की सभी मुख्य मंडियों में अनाज की कीमतें गिर रही हैं ; तथा

(ग) क्या देश के किसी भाग में ये कीमतें बंद भी रही हैं अथवा ज्यों की त्यों हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) :

(क) इस वर्ष अनाज के मूल्य सामान्यतः गत वर्ष की अपेक्षा कम हैं । कुछ चुने हुए केन्द्रों में मार्च १९५३ की अपेक्षा मार्च १९५४ में मूल्यों में जितनी कमी हुई है वह सदन-पटल पर रखे विवरण १ में देखी जा सकती है ।
[देखिये परिशिष्ट ६ अनुबन्ध सं० ७२]

(ख) जी हां, मुख्य मंडियों में से बहुतों में मूल्य कम हुए हैं ।

(ग) सामान्यतः मूल्य घट रहे हैं । तो भी कुछ केन्द्रों में, जसा कि भारत जैसे बड़े देश में स्वाभाविक ही है,

मूल्य या तो स्थायी हैं, या अधिकतया स्थानीय और ऋतु सम्बन्धी कारणों से वे कुछ बढ़े हैं ।

मलेरिया विरोधी आन्दोलन

३५६. श्री विभूति मिश्र : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी :

(क) बिहार राज्य को मलेरिया विरोधी आन्दोलन के लिए क्या सहायता दी गई है ; और

(ख) क्या बिहार सरकार ने इस योजना की कार्यन्विति के सम्बंध में कोई प्रतिवेदन भेजा है ?

स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत-कौर) : (क) राष्ट्रीय मलेरिया नियंत्रण कार्यक्रम के अधीन राज्य में मलेरिया विरोधी आन्दोलन चलाने के लिए बिहार राज्य को केन्द्रीय सरकार से पहले ही डी० डी० टी० उपकरणों के मुफ्त संभरण, परिवहन और रेसोशिन गोलियों के रूप में निम्नलिखित सहायता मिल चुकी है :

(१) १९५२-५३ में लगभग ९१,५४० रुपये के मूल्य का सामान ।

(२) १९५३-५४ में लगभग १६,१६,१६९ रुपये के मूल्य का सामान १९५३-५४ के अभ्यंश में से ४,२३,६४० के मूल्य के सामान का संभरण शीघ्र किया जायेगा ।

(ख) बिहार सरकार की ओर से अब तक मिले प्रतिवेदनों के अनुसार दिसम्बर १९५३ तक ४३८८३ घरों में डी० डी० टी० छिड़का गया जिस से लगभग २,२०,००० लोग खतरे से बचे और लगभग ३२००० मलेरियाग्रस्त लोगों का उपचार किया गया ।

बिहार में मीन-क्षेत्रों की गवेषणा

३५७. श्री विभूति मिश्र: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या प्रशुल्क आयोग द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार केन्द्रीय अन्तर्देशीय मीन-क्षेत्र गवेषणा केन्द्र कलकत्ता के मुख्य गवेषणा पदाधिकारी ने बिहार में बधी गंडक नदी (सिक्रालगन) में जीवित कम्बुकों के जीव-विज्ञान का अन्वेषण आरम्भ किया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री किदवई) : अभी नहीं, योजना के विवरणों पर विचार किया जा रहा है ।

उड़ीसा राज्य में डाक तथा तारघर

३५८. श्री संगण्णा: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५३ में उड़ीसा राज्य में विभागीय और विभागातिरिक्त कितने डाक तथा तार घर खोले गये ?

संचार उपमंत्री (श्री राज बहादुर) : जानकारी विवरण में दी गई है जो सदन पटल पर रखा जाता है । [देखिए परिशिष्ट ६, अनुबन्ध सं० ७३]

रेलों पर ऊपर और नीचे के पुल

३५९. ठाकुर लक्ष्मण सिंह चरक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) १९५२-५३ और १९५३-५४ में रेलवे विभाग ने सड़कों के ऊपर और सड़कों के नीचे के कितने पुल बनाये ;

(ख) ऐसे कितने पुल बनाये जा रहे हैं ; और

(ग) यह निर्माण कार्य किन स्थानों पर पूरा हो गया है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) (क) १९५२-५३ में पांच और १९५३-५४ में एक ।

(ख) चार ।

(ग) ग्वालियर, इंदौर, गोंडिया, पटना ।

अवनाशी सड़क और सत्यमंगलम सड़क
विशाखापटनम पत्तन

३६०. डा० नटवर पांडे : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) विशाखापटनम पत्तन का प्रति दिन लादने और उतारने का टनभार सामर्थ्य क्या है ;

(ख) गत पांच वर्षों में लादे और उतारे गये सामान के कुल वार्षिक टनभार की औसत क्या है ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-
सचिव (श्री शाहनवाज खां)

	टन
(क) लादने का	७,४००
उतारने का	४,४००
(ख) लादने का	८,३५,६५०
उतारने का	१,६४,२६५

रजिस्टर हुई मोटर कारें तथा मोटर
साईकलें

३६१. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत पांच वर्षों में प्रत्येक वर्ष कुल कितनी मोटर कारें तथा मोटर साईकलें रजिस्टर हुईं ?

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभा-
सचिव (श्री शाहनवाज खां) : जानकारी अभी प्राप्य नहीं और एकत्र की जा रही है । यह यथासमय सदन पटल पर रखी जायेगी ।

अंक ३

संख्या ४१



1st Lok Sabha

बृहस्पतिवार

८ अप्रैल १९५४

संसदीय वाद विवाद



लोक सभा

छठा सत्र

शासकीय वृत्तान्त

(हिन्दी संस्करण)

(अंक ३ में संख्या ३१ से संख्या ४५ तक हैं)



भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही

विषय-सूची

भाग 'ग' राज्य शासन (संशोधन) विधेयक—प्राप्त याचिकायें [पृष्ठ भाग ३०२१]

सदन पटल पर रखे गये पत्र—

ब्रह्मा संघ के भारत सरकार के प्रति बकाया दायित्वों का
समायोजन

[पृष्ठ भाग ३०२२]

टिन प्लेट का धारण मूल्य आदि

[पृष्ठ भाग ३०२२—३०२३]

~~प्रशुद्ध आयोग अधिनियम~~

~~[पृष्ठ भाग ३०२३]~~

समिति के लिये चुनाव—

भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति

[पृष्ठ भाग ३०२३—३०२४]

संसद सचिवालय, नई दिल्ली ।

(मूल्य ६ आने)

अनुदानों की मांगें —

मांग संख्या ५६—सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय	[पृष्ठ भाग ३०२४—३०७०]
मांग संख्या ६०—प्रसारण	[पृष्ठ भाग ३०२४—३०७०]
मांग संख्या १२७—प्रसारण पर पूंजी व्यय	[पृष्ठ भाग ३०२४—३०७०]
मांग संख्या ९६—परिवहन मंत्रालय	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या ९७—पत्तन तथा पोतमार्ग प्रदर्शन	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या ९८—प्रकाश स्तम्भ तथा प्रकाश पोत	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या ९९—केन्द्रीय सड़क निधि	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या १००—यातायात (राष्ट्रीय राज पथों समेत)	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या १०१—परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या १३५—पत्तनों पर पूंजी व्यय	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या १३६—सड़कों पर पूंजी व्यय	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]
मांग संख्या १३७—परिवहन मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय	[पृष्ठ भाग ३०७०—३११६]

संसदीय वाद विवाद

(भाग २—प्रश्न और उत्तर से पृथक् कायेवाही)

शासकीय वृत्तान्त

३०२१

३०२२

लोक सभा

बृहस्पतिवार, ८ अप्रैल १९५४

सभा दो बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

२-४८ म० प०

भाग 'ग' राज्य शासन (संशोधन)

विधेयक प्राप्त याचिकायें

सचिव : श्री दशरथ देव द्वारा ११ दिसम्बर १९५३ को और श्री बीरेन दत्त द्वारा १२ मार्च १९५४ को पुरःस्थापित भाग 'ग' राज्य शासन अधिनियम, १९५१ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक के सम्बन्ध में दो याचिकायें प्राप्त हुई हैं, जो पटल पर रखे गये विवरण के अनुसार हैं।

विवरण

श्री दशरथ देव द्वारा ११, दिसम्बर १९५३ को और श्री बीरेन दत्त द्वारा १२ मार्च १९५४ को पुरःस्थापित भाग 'ग' राज्य शासन अधिनियम, १९५१ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक से संबंधित याचिकायें :

हस्ताक्षर कर्ता जिला या नगर राज्य की संख्या

(१) ४४ पथरकंडी और त्रिपुरा करीमगंज

(२) २६ कचार त्रिपुरा

87 P. S. D.

सदन पटल पर रखे गये पत्र

ब्रह्मा संघ के भारत सरकार के प्रति बकाया दायित्वों का समायोजन

वित्त मंत्री (श्री सी० डी० देशमुख):

श्रीमान्, मैं सदन पटल पर उन पत्रों की एक प्रतिलिपि रखना चाहता हूं जो वित्त मंत्री और ब्रह्मा संघ के राजदूत के बीच ब्रह्मा के भारत से पृथक् होने के कारण बनने वाले ब्रह्मा संघ सरकार के भारत सरकार के प्रति बकाया दायित्वों के अन्तिम समायोजन के संबंध में लिखे गये थे। [देखिये परिशिष्ट ८, अनुबंध संख्या ४४]

टिनप्लेट का धारण मूल्य, आदि

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री टी० टी० कृष्णमाचारी) : प्रशुल्क आयोग अधिनियम १९५१ की धारा १६ की उपधारा (२) के अधीन मैं सदन पटल पर इन पत्रों की एक एक प्रतिलिपि रखना चाहता हूं, अर्थात् :—

(१) टिनप्लेट कम्पनी आफ़ इंडिया लिमिटेड द्वारा उत्पादित टिनप्लेट के १९५२ के घट बढ के बाद के स्थायी भावों के पुनर्विलोकन पर प्रशुल्क आयोग का प्रतिवेदन,

(२) भारत सरकार के उपसचिव वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय, नई दिल्ली का लौहा और इस्पात नियंत्रक कलकत्ता को

[श्री टी० टी० कृष्णमाचारी]

लिखा गया पत्र संख्या एम० सी० (ए)-२
(११०)/५३, दिनांक १८ मार्च १९५४;
तथा

(३) प्रशुल्क आयोग अधिनियम,
१९५१ की धारा १६ (२) के परन्तुक
के अधिन दिया गया वक्तव्य जिसमें यह
बताया गया है कि उक्त (१) और (२) में
निर्देशित दस्तावेजों की एक एक प्रतिलिपियां
विहित काल में सदन पटल पर क्यों नहीं
रखी जा सकी थीं। [पुस्तकालय
में रखा गया। देखिये संख्या
एस०-११०/५४]

समिति के लिये चुनाव

भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री एम०
बी० कृष्णप्पा) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

“कि खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के
संकल्प संख्या एफ० ७-३२/५३ सी० ओ०
एम० १, दिनांक २४ दिसम्बर, १९५३
की कंडिका ३-२९ से ३१ के अनुसार
जिसके द्वारा भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति
बनाई गई है, इस सदन के सदस्य भारतीय
केन्द्रीय गन्ना समिति की सदस्यता के लिये,
ऐसी रीति से, जैसा कि अध्यक्ष महोदय निदेश
दें अपने में से दो सदस्य चुनें।”

प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और स्वीकृत
हुआ।

अध्यक्ष महोदय : भारतीय केन्द्रीय
गन्ना समिति के चुनाव के संबंध में
नाम निर्देशन पत्र प्राप्त करने, नाम

वापस लेने और चुनाव की तिथियां इस
प्रकार निश्चित की गई हैं :

नामनिर्देशन	नाम	वापस	चुनाव की
की तिथि	लेने की तिथि	तिथि	

१२-४-१९५४	१४-४-१९५४	१७-४-१९५४	
-----------	-----------	-----------	--

समिति के लिये नामनिर्देशन और
नाम वापस लेने के प्रार्थना पत्र संसद
सूचनालय में उक्त तिथियों को ४ म० ५०
तक लिये जायेंगे।

चुनाव, जोकि एकल संक्रमणीय मत
के द्वारा किया जायेगा, संसद भवन की
पहली मंजिल पर समिति कपरा संख्या ६२
में ३ से ५-३० म० ५० के बीच होगा।

अनुदानों की मांगें*

अध्यक्ष महोदय : अब सदन सूचना
तथा प्रसारण मंत्रालय की अनुदानों की
मांगों पर अग्रेतर चर्चा करेगा। साथ ही
साथ कटौती प्रस्तावों पर भी विचार
किया जायेगा।

पंडित बालकृष्ण शर्मा (जिला
कानपुर दक्षिण व जिला इटावा—पूर्व) :
कल शाम को इस सदन में एक अत्यन्त
निम्न स्तर का भाषण दिया गया था,
जिसमें कुछ ऐसे सज्जनों के संबंध में उन
के नाम लेकर निर्देश किये गये थे, जो
कि इस सदन के सदस्य नहीं हैं। आप
इस प्रकार के व्यवहार के विरुद्ध अपना
निर्णय दे चुके हैं। मैं चाहूंगा कि आप
इस संबंध में स्थिति को स्पष्ट कर दें।

अध्यक्ष महोदय : मैं कई बार यह
बता चुका हूं कि ऐसे व्यक्तियों के नामों
का हवाला देना, जो सदन में उपस्थित

*राष्ट्रपति की पूर्व मंजूरी से प्रस्तुत।

नहीं हैं और अतः जिन्हें इस सदन में अपनी सफाई देने का अवसर प्राप्त नहीं है, ग़लत और अनुचित है। यदि किसी विभाग के किसी कर्मचारी की आप को आलोचना करनी है, तो आप उस विभाग के मंत्री की आलोचना कर सकते हैं— उस कर्मचारी की नहीं। यदि किसी सदस्य ने इस प्रकार से नाम लिये हैं, तो यह दुःख की बात है। मैं आशा करता हूँ कि भविष्य में माननीय सदस्य इस बात का ध्यान रखेंगे।

श्री फ्रैंक एन्थनी (नामनिर्देशित— आंग्ल-भारतीय) : मैं इस सम्बन्ध में एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ। किसी मंत्री को आलोचना करते समय क्या कोई सदस्य यह कह सकता है कि उस मंत्री ने अमुक व्यक्ति को इस कारण नियुक्त किया है क्योंकि वह उनका संबंधी है ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को मालूम होना चाहिये कि मैंने कभी भी ऐसे प्रश्नों के पूछे जाने की अनुमति नहीं दी है। यदि कोई सदस्य इस प्रकार का कोई आरोप लगाना चाहता है तो उसे पहले अध्यक्ष से मिलना चाहिये। जब अध्यक्ष आरोप की सचाई के संबंध में संतुष्ट हो जाये तभी सदन में ऐसा आरोप लगाया जा सकता है, अन्यथा नहीं। केवल रिश्तेदारी के आधार पर यह बात नहीं मान ली जा सकती है कि नियुक्ति के मामले में बेईमानी की गई है।

डा० सुरेश चन्द्र (औरंगाबाद) : माननीय सदस्य ने कल भारतीय आकाश-वाणी के महा संचालक के विरुद्ध कुछ ऐसी बातें कही थीं जिससे उसकी प्रतिष्ठा को बहुत हानि पहुंची है। उक्त महा-संचालक को इस सदन में अपनी सफाई

देने का अधिकार ही प्राप्त नहीं है। इस संबंध में अब क्या होना चाहिये ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

श्री एस० बी० रामस्वामी (सलेम) : उन आरोपों अथवा बातों को अभिलेख में से निकाल क्यों न दिया जाये।

अध्यक्ष महोदय : ऐसा नहीं हो सकता है। मैं पूरे भाषण को पढ़ूंगा और यदि मैं उसमें कोई शब्द या अभिव्यक्ति ऐसी पाऊंगा जो स्पष्टतः असंसदीय होगी, तो मैं उसे निकाल दूंगा, अन्यथा नहीं। चूंकि उसमें कुछ आरोप हैं, केवल इसी लिये वह असंसदीय नहीं हो जाता है।

पंडित बालकृष्ण शर्मा : माननीय सदस्य श्री चट्टोपाध्याय ने अपने भाषण में सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय की जो कटु आलोचना की है, उसे न्यायोचित आलोचना नहीं कहा जा सकता है। उनका सारा भाषण बड़े बड़े शब्दों का एक उलझा हुआ जाल और शाब्दिक बाजीगरी मात्र कहा जा सकता है, और इस कला में निस्सन्देह वह बहुत प्रवीण हैं। इसमें सन्देह नहीं कि वह एक बहुत विद्वान व्यक्ति हैं, परन्तु कभी कभी ऐसा प्रतीत होता है जैसे उनके सिर पर भूत सवार हो जाता है और तब वह, एक बिलकुल ही भिन्न व्यक्ति हो जाते हैं। उनके अनर्गल प्रलाप से ऐसा प्रतीत होता है जैसे लोगों ने उनके कान बहुत भरे हैं और उन्हें बहकाया गया है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

उन्होंने कहा कि सूचना तथा प्रसारण मंत्री एक बिलकुल अयोग्य व्यक्ति हैं।

[पंडित बालकृष्ण शर्मा]

उन के विरुद्ध उन्होंने और भी बहुत सी भद्दी बातें कहीं। हमें देखना यह है कि श्री चट्टोपाध्याय द्वारा लगाये गये आरोपों में सचाई का अंश कितना है। उन्होंने डा० केसकर के विरुद्ध एक आरोप यह लगाया कि वह आकाशवाणी की नीति को नया रूप देने में असमर्थ रहे हैं। इस बात का निर्णय करने के लिये यह आवश्यक है कि पहले हम यह देखें कि डा० केसकर के कार्यभार संभालने से पूर्व आकाशवाणी के कार्यक्रमों की दशा क्या थी।

सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय के साथ मेरा गैरसरकारी तौर पर सम्बन्ध रहा है। मैं कार्यक्रमों की उस केन्द्रीय मंत्रणा समिति का एक सदस्य हूँ, जो माननीय मंत्री द्वारा बनाई गई थी। इस समिति में इस देश के विभिन्न राज्यों के सार्वजनिक जीवन के सभी तत्वों का प्रतिनिधित्व है। इसके सदस्यों की नामावली को देखने ही से यह स्पष्ट हो जाता है कि यह सच्चे अर्थों में एक प्रतिनिधि समिति है। इसमें किसी प्रकार का भेदभाव या पक्षपात नहीं किया गया है। यह समिति आकाशवाणी को कार्यक्रमों के बनाने में सलाह देती है।

अब मैं आप लोगों को संक्षेप में यह बताऊंगा कि वस्तुतः प्रोग्राम किस प्रकार के होते हैं। आकाशवाणी के कार्यक्रम दो आधारों पर बनाये जाते हैं—एक आधार अभिव्यक्ति का और दूसरा श्रोताओं का। इन दोनों ही प्रकार के कार्यक्रमों को दो दो भागों में विभक्त किया जा सकता है। श्रोताओं के आधार पर बनाये गये कार्यक्रम दो प्रकार के होते हैं—एक तो सामान्य कार्यक्रम और दूसरा अल्पसंख्यकों के लिये कार्यक्रम। यह

आवश्यक नहीं है कि अल्पसंख्यकों में धार्मिक अथवा साम्प्रदायिक अल्पसंख्यक ही सम्मिलित हों। वस्तुतः यहां पर अल्पसंख्यक महिलाएँ, बच्चे, सैनिक आदि हैं। पिछले दो वर्षों में जब से कि डा० केसकर ने इस मंत्रालय का भार संभाला है आकाशवाणी से प्रसारित विभिन्न प्रकार के कार्यक्रमों को यदि माननीय सदस्य धैर्यपूर्वक देखें तो उन्हें ज्ञात हो जायेगा कि रेडियो के कार्यक्रम में निस्संदेह सुधार हुआ है। डा० केसकर के मंत्री होने के बाद से श्रोताओं के सामने अधिक से अधिक प्रकार के कार्यक्रम उपस्थित किये गये हैं जिनकी प्रशंसा सभी ने मुक्तकंठ से की है।

राष्ट्रीय कार्यक्रम के सम्बन्ध में श्री चट्टोपाध्याय ने जो कुछ भी कहा है वह निष्पक्ष भावना की दृष्टि से नहीं कहा है। यदि राष्ट्रीय कार्यक्रमों को आप देश की संस्कृति की दृष्टि से देखेंगे तो निस्संदेह आप इनकी प्रशंसा ही करेंगे।

सन् १९५३ में 'प्रजातंत्र को चुनौती', 'सामान्य जनता के लिये विधि' और 'शिक्षा का भविष्य' आदि शीर्षकों के अधीन व्याख्यान मालाएँ प्रारम्भ की गई थीं जिनमें देश के गणमान्य एवं विख्यात व्यक्तियों ने भाग लिया था। मैं समझता हूँ कि श्री चट्टोपाध्याय ने इन राष्ट्रीय कार्यक्रमों के बारे में इतनी गम्भीरता से नहीं सोचा है जितना कि उन्हें सोचना चाहिये था। उन्होंने कहा था कि डा० केसकर आकाशवाणी में कोई नवनीकरण नहीं लाये हैं। मैं कहता हूँ कि डा० केसकर ने कई ऐसे कदम उठाये हैं जिनसे आकाशवाणी की नीति में अच्छाई की

और परिवर्तन हो गया है। संगीत के राष्ट्रीय कार्यक्रम में जो डा० केसकर के प्रामुख्य के कारण ही हुआ था, सम्पूर्ण भारत के संगीतज्ञों ने भाग लिया था। अतः यह कहना कि यह कार्यक्रम बोगस और बेकार था अनुचित है, इससे प्रकट होता है कि या तो श्री चट्टोपाध्याय ने उसे सुना नहीं, यदि सुना है तो उस पर अधिक ध्यान नहीं दिया है। अथवा ऐसा उन्होंने पक्षपात से कहा है।

केन्द्रीय परामर्शदात्री समिति का सदस्य होने के नाते मैं आपको यह बता देना चाहता हूँ कि आगामी जुलाई से 'हिन्दी' के बारे में व्याख्यान माला आरम्भ की जायगी। इस परामर्शदात्री समिति ने निश्चय किया है कि पटेल व्याख्यान माला भी प्रारम्भ की जाय। अतः यह कहना कि डा० केसकर ने आकाशवाणी की नीति में कोई नवीनीकरण नहीं किया है बिल्कुल निराधार है। मुझे ऐसा अनुभव होता है कि श्री चट्टोपाध्याय के मानो किसी ने कान भर दिये हों।

डा० केसकर द्वारा इस विभाग को अपने हाथ में लिये जाने से पूर्व—सन् १९५२ के प्रथम महीनों तक—आकाशवाणी कार्यक्रम में ३१.५ प्रतिशत फिल्मी गाने होते थे। जैसा कि आप सभी जानते हैं फिल्मी संगीत ही हमारी संगीत रुचि के ह्रास का कारण रहा है। डा० केसकर के कार्यभार संभालने से पूर्व ही से आकाशवाणी से मेरा सम्बन्ध रहा है, पहले ही से फिल्मी संगीत का मैं विरोधी रहा हूँ। किन्तु कोई सुनवाई नहीं हुई। फिल्मी संगीत से न केवल संगीत रुचि का ह्रास होता है अपितु यह ऐसी भावना उत्पन्न करता है जो अच्छा नागरिक बनने में रुकावट डालती है और विशेष रूप

से इसका प्रभाव यह होता है कि यह बच्चों में खराब रुचि पैदा करता है। मैं चाहता था कि इसे रोकने के लिए रेडियो कदम उठाये। उस समय के प्रसार मंत्री भी इसके पक्ष में थे किन्तु वे कोई रास्ता नहीं सोच पाते थे कि इसके स्थान पर किस प्रकार का संगीत रखा जाय। वह कहते थे कि हल्के फुल्के गाने कैसे तैयार कराये जा सकेंगे क्योंकि फ़िल्म वाले ऐसा गाना तैयार करने में ५-६ हजार रुपया व्यय कर देते हैं। आकाशवाणी इतना व्यय नहीं कर सकता है। डा० केसकर ने इस सम्बन्ध में साहसपूर्ण कदम उठाया और हल्के फुल्के गाने तैयार कराने का निर्णय किया। इस प्रकार तैयार किये गये हल्के संगीत का स्तर बहुत ऊंचा है, चुने हुए सरल शब्द रखे जाते हैं और बाजे पर उन्हें जमाया जाता है। इसका परिणाम यह हुआ है कि अब आकाशवाणी कार्यक्रम में ६८ प्रतिशत फिल्मी संगीत रह गया है।

डा० लंका सुन्दरम् (विशाखापटनम्) : गोआ, श्रीलंका, और पाकिस्तान रेडियो को कितने लोग सुनते हैं ?

पंडित बालकृष्ण शर्मा : श्रीलंका के रेडियो स्टेशन से भारत के लिए ८ घंटे का कार्यक्रम होता है जिसमें से केवल ३ घंटा फिल्मी संगीत और विज्ञापन के लिए हैं, ३ घंटा अन्य हल्के संगीत के लिए, एक घंटा दक्षिण भारत के शास्त्रीय संगीत के लिए और एक घंटा उत्तर भारत के शास्त्रीय संगीत के लिए है। इससे आप सोच सकते हैं कि वह आकाशवाणी केन्द्र भी हल्के संगीत को कितना महत्व देता है। हम स्वतः हल्का संगीत तैयार कराते हैं। पिछले नौ महीनों में ऐसे २७० गाने तैयार कराये गये हैं, जिनमें से कुछ प्रसारित भी किये जा चुके हैं।

[पंडित बालकृष्ण शर्मा]

कोई भी सदस्य वहाँ जाकर उनके बारे में जानकारी प्राप्त कर सकते हैं। ये गाने बहुत ऊंचे स्तर के हैं। क्योंकि इनके तैयार करने वाले व्यक्ति बहुत उच्च कोटि के कवि हैं—जैसे श्री सुमित्रानन्दन पंत, श्री भगवतीचरण वर्मा, श्री नरेन्द्र शर्मा। श्री चट्टोपाध्याय ने कहा है कि श्री भगवती चरण वर्मा तो गद्य लेखक हैं। वास्तव में यदि देखा जाय तो श्री वर्मा गद्य लेखक होने से पूर्व ही पद्यलेखन में ख्याति प्राप्त कर चुके थे। अतः हलके संगीत के बारे में जो आलोचना की गई है वह बिल्कुल ही अनुचित है।

श्री चट्टोपाध्याय ने कहा था कि आकाशवाणी तो 'अखिल मराठा रेडियो' हो गया है, और श्रीमती मुटाकर का उदाहरण दिया था। किन्तु ऐसा कहना उस योग्य महिला के प्रति भारी अन्याय करना है। वह संगीत की डाक्टर है और वह भी ऐसे जैसे विश्वविद्यालय से नहीं बल्कि लखनऊ के प्रख्यात संगीत विद्यालय की डाक्टर हैं। वह संगीत विभाग की अध्यक्ष हैं। वह निस्संदेह ऊंचे दर्जे का संगीत जानती हैं, उन्होंने संगीत को अपना जीवन अर्पित कर दिया है। संगीत के कार्यक्रम में प्रांतीयता की कोई बू नहीं है लेकिन वैज्ञानिकन किया गया है। माननीय मंत्री द्वारा नियुक्त 'केन्द्रीय संगीत के बोर्ड' तथा 'स्क्रीनिंग (स्वर परीक्षण) समिति' के कारण माननीय मित्र बड़े रुष्ट हैं। पहले भी संगीत कार्यक्रम के बारे में शिकायतें आती थीं कि उच्च कोटि के संगीतज्ञों को न बुलाकर नीची कोटि के संगीतज्ञों को और विशेष रूप से बाई जी को बुलाया जाता था। अब 'केन्द्रीय संगीत के बोर्ड' को संगीत का कार्यक्रम तैयार करने का पूरा अधिकार दे दिया गया है। केन्द्रीय

परामर्शदात्री बोर्ड में इस बोर्ड में भी श्रीमती कमलादेवी चट्टोपाध्याय का नाम है। इस प्रकार किसी से रुष्ट हो कर मंत्री पर क्रोध निकालना एकदम अन्यायपूर्ण है। स्क्रीनिंग समिति में भी ख्याति प्राप्त व्यक्ति हैं। यह समिति जगह जगह जायगी और संगीतज्ञों का चयन करेगी। अतः स्क्रीनिंग समिति, आकाशवाणी, हलके संगीत आदि के विरुद्ध जो आरोप लगाये गये हैं वे सब बेकार, निराधार, अपवित्र एवं कोरी बकवास हैं।

श्री बेलायुधन (क्विलोन व मावेलिककरा—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) : श्री चट्टोपाध्याय ने कल अपने भाषण में जिन महिला का उल्लेख किया था इस प्रकार उनका उल्लेख करना असंसदीय एवं अशोभनीय है। कोई भी सम्मानित सदस्य ऐसा करने का साहस नहीं कर सकता है। हमें भारतीय संस्कृति को प्रथम स्थान देना चाहिये। डा० केसकर के स्थान पर यदि श्री चट्टोपाध्याय मंत्री होते तो यह निश्चय था कि भारत के कलाकार हिमालय भाग गये होते।

जब डा० केसकर सूचना तथा प्रसारण मंत्री हुए थे तो मैं उनके पास गया और मैं ने उनको बताया था कि मैं उनके मंत्रालय तथा उस के कर्मचारियों के सम्बन्ध में क्या जानता था। मैं ने उन को बताया कि उन के मंत्रालय के कर्मचारियों में जब तक आमूल परिवर्तन नहीं किया जायगा तब तक तो न भारत की संस्कृति की सेवा हो सकेगी और न भारत की जनता को ही शिक्षित किया जा सकेगा।

ऐसा करने में उन्हें उन बड़े पिंडे सिनेतारकों का सामना करना पड़ा जो युद्ध के समय राष्ट्रीय युद्ध मोर्चे पर संगीत कार्यक्रम पेश करते थे। वही लोग

आज उनके शत्रु हैं। क्योंकि उन्होंने इन को कोई प्रोत्साहन नहीं दिया।

इस सम्बंध में काफी मतभेद था। भारतीय संस्कृति को प्रोत्साहन देने के लिये तथा जनता की सेवा करने के लिये, फिल्म विभाग, सूचना विभाग, प्रेस सूचना कार्यालय तथा आल इंडिया रेडियो का किस प्रकार पुनर्संगठन किया जाना चाहिये इसके सम्बंध में उनके अपने विचार थे।

श्री चट्टोपाध्याय ने कुछ प्रोग्राम असिस्टेंटों के सम्बंध में कहा। १९३९ से लेकर १९४५ तक किस प्रकार सिफारिशी टट्टू प्रोग्राम असिस्टेंट बना लिये जाते थे यह मुझे भली भांति ज्ञात है। डा० केसकर ने कर्मचारियों के पुनः-संगठन में बहुत दिलचस्पी ली। डा० केसकर ने कुछ ऐसे व्यक्तियों को भी ले लिया है जिन के राष्ट्रीय विचार थे तथा जो अपने तरीके से भारत का पनुत्थान करना चाहते थे।

कुछ समय पूर्व मैं दक्षिण पूर्व एशियाई देशों में गया था। मैं ने वहां के रंगमंच पर रामायण तथा महाभारत के अपने प्राचीन नाटक खेले जाते देखे तथा आनंद से मेरा हृदय गद गद हो उठा। हमें भी ऐसे सांस्कृतिक नाटक तय्यार कराने चाहियें। इसके लिये राज्य की ओर से आवश्यक सहायता दी जानी चाहिये।

हम मध्यपूर्व के देशों को शिष्टमण्डल भेजने में बहुत रूपया व्यय कर रहे हैं। हम चाहिये कि हम दक्षिण पूर्व एशियाई देशों की ओर ध्यान दें जहां हमारी प्राचीन संस्कृति का एक बहुत बड़ा अंश अब भी पाया जाता है।

सूचना तथा प्रसारण संगठन ने पंचवर्षीय योजना के प्रचार की एक योजना तय्यार

की है। इस के लिये एक नया विभाग खोले जाने का मैं समर्थन नहीं कर सकता हूं। प्रत्येक क्षेत्र में प्रेस सूचना कार्यालय की शाखायें मौजूद हैं। इसके लिये कितने ही अफसर जगह जगह नियुक्त हैं जिनके पास कोई काम नहीं है। हमें उन्हीं से यह काम भी लेना चाहिये।

मैं अनुभव करता हूं कि डा० केसकर को चाहिये कि उन्होंने जिस साहसपूर्ण नीति के अनुसार कार्य आरंभ किया है उसी के अनुसार कार्य करते रहें।

श्री पी० एन० राजभोज (शोलापुर—रक्षित—अनुसूचित जातियां): डिप्टी स्पीकर महोदय इनफारमेशन एन्ड ब्राडकास्टिंग मिनिस्ट्री ने सन् १९४३ में जिन प्रोग्राम असिस्टेंट्स को एपायंट किया था, उनके बारे में अपर हाउस में भी सवाल उठाया गया था और मैं इस अवसर पर आपसे अपील करना चाहता हूं कि ऐसे लोग जो इतने वर्षों से लगातार काम करते रहे हैं उन को पबलिक सर्विस कमीशन के पास भेजने की आवश्यकता नहीं है।

सन् १९४३ में जिस वक्त यह लोग डिपार्टमेंटली इम्प्लायड किये गये थे उस वक्त इस तरह की उनके लिए कोई शर्त नहीं थी, अब इतने वर्ष तक काम कर लेने के बाद उन पर यह पबलिक सर्विस कमीशन पास जाने की शर्त लगाना अनुचित है और जिस पर यह शर्त लगी है चाहे वे कोई लोग हों, मेरी राय में उन पर यह अन्याय हुआ है।

दूसरी बात जिस ओर मैं अपने माननीय मिनिस्टर का ध्यान दिलाना चाहता हूं वह यह है कि रेडियो एक ऐसा यंत्र है जिसके द्वारा आप देश को शिक्षित कर सकते हैं, और अपनी संस्कृति

[श्री पी० एन० राजभोज]

अपनी भाषा और रिवाज को बढ़ा सकते हैं और देश के स्तर को ऊपर उठा सकते हैं लेकिन यह काम ऐसा है जिसमें आप को देश के हर क्षेत्र, हर भाषा भाषी और प्राणी के कोओपरेशन की आवश्यकता है। अभी यह कहा गया कि ब्राडकास्टिंग के मुहकमे में काफी मराठे लोग जमा हैं, तो मराठे कोई एक जाति विशेष तो हैं नहीं, मराठी भाषा बोलने वाले मराठे कहलाते हैं। अब हमारे मोरे साहब भी तो इस नाते मराठा हुए, लेकिन हम लोग तो मराठा नहीं हैं हम तो अनटचेबुल्स हैं, शेड्यूल्ड कास्टके हैं, मराठा अगर इस मिनिस्ट्री में ज्यादा हो जाते हैं तो उस से हमारा तो कुछ बनता नहीं है मेरे ख्याल से तो इस मिनिस्ट्री में यह दोष है कि इस में ज्यादातर उच्च जाति के लोग हैं, हमारे अछूत भाई बहुत ही कम, नहीं के बराबर हैं। मैं चाहता हूँ कि यह चीज खत्म हो जाय और हमारे भाइयों को भी उसमें स्थान मिले। यह छुड़ाछूत जातिपात का जो भेदभाव हमारे देश में चला आ रहा है, यह एक बड़ी नैतिक बुराई है और इसे देश और अब समाज से शीघ्र से शीघ्र दूर करना चाहिये। हम देखते हैं कि कमेटी ने मिनिस्ट्री की तारीफ करने वाले और हां में हां मिलने वाले लोग ही लिये जाते हैं। और वह कह देते हैं कि यह प्रोग्राम अच्छा है, बड़े अच्छे तरीके से काम हो रहा है, तो इस तरह की खाना पुरी सब जगह होती है और वही यहां भी हो रही है। आज आप किसी भी मिनिस्ट्री को ले लें आप देखेंगे कि वहां पर उच्च वर्ण के लोग ज्यादा से ज्यादा हैं। आज जरूरत इस बात की है कि हम इस भेदभाव की नीति का परित्याग करें और अपने पिछड़े हुए भाइयों को आगे

आने का अवसर दें। आज हम इस सरकार और पंडित नेहरू के इस कारण खिलाफ हैं कि वह यह जाति पाति का झगड़ा मिटाने के सक्रिय कोशिश नहीं करते। इसी इनकारमेशम एन्ड ब्राडकास्टिंग मिनिस्ट्री में आप देखेंगे मानो उच्च जाति के लोगों ने इस में सर्व करने का कंट्रैक्ट ले लिया हो दूसरे जाति में काबिल लोग नहीं हैं? हमारे शर्मा जी बड़े होशियार आदमी हैं और मेरे दोस्त भी हैं, लेकिन वे मुझे माफ करें अगर मैं यह कहूँ कि उन्होंने जो नाम पढ़ें हैं, उन में एक ही जाति के ज्यादातर नाम मालूम होते हैं.....

एक माननीय सदस्य : ब्राह्मण।

श्री पी० एन० राजभोज : ठीक है, ब्राह्मण मैं बोलूंगा तो डिप्टी स्पीकर साहब कहेंगे कि ब्राह्मण के खिलाफ मत बोलो। उसी जाति के लोग ज्यादा हैं मैं सिर्फ इतना ही कहूंगा कि इस देश में उन के अलावा और कितनी ही जातियों के लोग रहते हैं और मेरी मिनिस्टर साहब से प्रार्थना है कि दूसरे लोगों को दूसरी जाति वालों को भी उसमें आने का अवसर देना चाहिए। यह बड़े ही अफसोस और दुःख की बात है कि हमारे शेड्यूल्ड कास्ट का एक भी आदमी उस संस्था में जिम्मेदार पद पर नहीं हैं, एक आध जगह टेम्परेरी तौर पर अगर आप ने रख लिया तो उस से क्या बनता है। यह कह देना भर काफी नहीं है कि आप में कलचर्ड लोग नहीं हैं, पढ़ लिखे लोग नहीं हैं, या अच्छे आर्टिस्ट्स नहीं हैं या स्पीच देने वाले नहीं हैं। आप उनको आगे बढ़ाने और इस योग्य बनाने की क्या कोशिश कर रहे हैं। मैं डाक्टर काटजू साहब का शुक्रगुजार जरूर हूँ कि कम से कम वह एक इस सम्बन्ध में छत्रा

छूत खत्म करने का बिल लाये हैं। आज जरूरत इस बात की है कि रेडियो से जहां और दुनिया भर का प्रोपेगेंडा होता है वहाँ इस जातिपाति की विषमता को नष्ट करने के लिये और खत्म करने के लिये रेडियो में प्रोग्राम रखना चाहिये और इस देश में छुआछूत को जल्द से जल्द खत्म होना चाहिए। आज देहातों में यह जो छुआछूत की बीमारी फैली हुई है यह धर्म नहीं है अधर्म है और इसको खत्म करने के लिये इस मिनिस्ट्री को तरफ से बहुत कुछ हो सकता है और उस विभाग के जो आज यहां अफसर बैठे हैं वह अगर इस मामले में सहानुभूति दिखलायें तो यह काम सम्भव कर सकते हैं। यह जो आज कल पक्षपात चलता है कि या तो कोई किसी का दोस्त है इस कारण उसको रख लिया जाता है या रिश्तेदारी की बिना पर अन्दर आ जाता है और मामला खत्म हो जाता है, इस तरह का पक्षपात आये दिन होता है। मैं नाम तो यहां पर नहीं लेना चाहता लेकिन मैं आप को बतलाऊं कि नागपुर से एक शिड्यूल्ड कास्ट के आदमी को ट्रान्सफर किया, मैं नाम नहीं लेना चाहता, उनके ट्रान्सफर को कैसिल किया और बम्बई के आदमी को पूना भेज दिया और जो नागपुर का था उसको नागपुर में रखा। इस तरह से गोलमाल होता है कि चार घंटे में उसका ट्रान्सफर बम्बई से पूना हो गया, क्योंकि पूना में उसका मकान है। और जो पूना में ७ महीने से आया था उसको बम्बई भेजा। मैं यहां पर इस चीज को रखना चाहता हूं कि ट्रान्सफर आदि मामलों में हम गरीबों के साथ बहुत अन्याय होता है।

मैं यहां पर इस चीज को साफ कर देना चाहता हूं कि यह चीज कहना गलत है कि हमारे में टैलेन्ट नहीं है। हमारे लोगों में अच्छे अच्छे गाने वाले हैं, और ड्रामा

बनाने वाले हैं, अच्छी स्पीच देने वाले हैं, हमारे बीच में डाक्टर अम्बडकर सरीखे लोग विद्यमान हैं। लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि उन को आल इंडिया रेडियो पर टाक देने के लिये क्यों नहीं बुलाया जाता ?

यह सवाल जिस के लिये मैं खड़ा हुआ हूं बहुत अहम सवाल है, यह नेशन और राष्ट्र का सवाल है। दूसरी सर्विसेज के अन्दर जो हमारे लिये सोलह परसेंट का अनुपात रखा गया है वह अभी तक अमल में नहीं आ रहा है और उसको अमल में लाने के लिये हमारे मिनिस्टर महोदय को जल्द से जल्द कोशिश करनी चाहिये क्योंकि वह अवधि जल्द खत्म होने को है और यह बहुत जरूरी है कि हमारा जो रिजर्वेशन का कोटा है वह फिल हो जाय और आज यह जो उच्च वर्ण को लेने में पक्षपात किया जाता है जैसे कोई शर्मा हैं और कोई वर्मा हैं यह बन्द होना चाहिये.....

श्री जोकीम आल्वा (कनारा) : आप तो इतनी बड़ी एन० सी० सी० कमेटी के मेम्बर हैं।

श्री पी० एन० राजभोज : एडवाइजरी कमेटी रूरल कमेटी में भी हमारे मंसूर, मद्रास, हैदराबाद और बम्बई के लोग हैं, लेकिन शिड्यूल्ड कास्ट के कौन हैं? लेकिन इतना ही पर्याप्त नहीं है हमको रेडियो द्वारा इस तरह का प्रोग्राम ब्राडकास्ट करना चाहिये सहज भाषा में जिसे हमारे गांव में बसने वाले भाई समझ सकें और यह जान सकें कि देश में क्या हो रहा है। देहात के लिये अधिक कार्यक्रम होना चाहिये। बस अधिक न कह कर मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आप ने मुझे बोलने का समय दिया।

सूचना तथा प्रसारण मंत्री (डा० कैसकर) : व्यक्तिगत आरोपों का मैं

[डा० केसकर]

कोई उत्तर नहीं देना चाहता हूँ। मेरा विचार है कि जब किसी के पास कोई अर्थपूर्ण तर्क नहीं होते हैं तो वह इस प्रकार के तर्कों पर उत्तर आता है।

जिन कार्यों के किये जाने या न किये जाने के दोष लगाये गये हैं उन का उत्तर देने के बजाय मैं सदन के सामने कुछ तथ्य उपस्थित करूँगा, जो परस्पर सम्बद्ध हैं तथा जिन से सदस्यों द्वारा लगाये अधिकांश आरोपों का उत्तर प्राप्त किया जा सकता है।

आल इण्डिया रेडियो के कर्मचारियों की छंटनी के सम्बन्ध में सब से अधिक कीचड़ उछाली गई है। इस से सम्बन्धित सारा इतिहास मैं आप को बताता हूँ।

सन् १९४७ में आल इण्डिया रेडियो के अधिकांश कर्मचारी तथा कुछ बड़े बड़े अफसर पाकिस्तान चले गये थे। उस समय प्रभारी मंत्री तथा रेडियो विभाग के अफसरों के सामने बड़ी कठिन समस्या आ गई थी क्योंकि उन के तुरन्त ही उसी मौके पर कई अफसरों को रखना पड़ा। इतना ही नहीं वरन् पर्याप्त संख्या में केन्द्र भी खोलने पड़े जिससे कि स्वतंत्रता के आरम्भ से ही देश की सेवा करने के लिये रेडियो केन्द्रों की संख्या पर्याप्त हो। इस लिये उन्हें कितने ही व्यक्तियों को तदर्थ तथा अस्थायी आधार पर रखना पड़ा। वह १९४७-१९४८ तथा १९४८ का असाधारण काल था। इस लिये यह स्वभाविक था कि भर्ती के साधारण नियमों पर जोर दिया जाय।

इस प्रकार कितनी ही अनियमित नियुक्तियाँ हो गईं। इस के लिये किसी को दोषी नहीं ठहराया जा सकता है

क्योंकि वह परिस्थिति ही असाधारण थी। स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात् दो तीन वर्ष तक यही हाल चलता रहा।

यह बात ध्यान देने योग्य है कि आल इण्डिया रेडियो के यह कर्मचारी भारत सरकार के स्थायी कर्मचारी होते हैं। इन के सम्बन्ध में यह सब ध्यान रखना आवश्यक था कि इस श्रेणी में कितने व्यक्ति होने चाहिए, उन को कितना वेतन मिलना चाहिए, तथा उन स्थानों पर कैसे व्यक्ति रखे जायें। इन बातों पर न तो कोई मंत्री निर्णय कर सकता था और न भारत सरकार ही। यह तो लोक संघ सेवा आयोग के अधिकार की बात थी। इसलिए संघ लोकसेवा आयोग के सामने पहले उच्चतर अधिकारियों का मामला रखा गया, बाद में आल इण्डिया रेडियो के अन्य सभी कर्मचारियों के मामले विनियमन तथा परामर्श के लिए रखे गए। दुर्भाग्यवश संघ लोक सेवा आयोग को इस कार्य के करने में बहुत अधिक समय लगा। इस के लिए उस को दोषी नहीं ठहराया जा सकता है क्योंकि उस के पास कार्य इतना अधिक था तथा कार्य करने वालों की संख्या इतनी कम थी कि ऐसा होना स्वाभाविक था। इस के अतिरिक्त बहुत अधिक व्यक्तियों के मामलों पर विचार करना था जिन में से अधिकांश को सेवायुक्त करने में साधारण निर्धारित प्रक्रिया का उल्लंघन किया गया था। सरकार तथा संघ लोकसेवा आयोग दोनों ही के सामने यह समस्या थी कि क्या साधारण प्रक्रिया का पालन किया जाए। अखबारों में विज्ञापन निकाले जाएँ और जब आवेदन पत्र प्राप्त हों तो एक एक को मौखिक परीक्षा के लिए बुलाया जाए और तब चुनाव किया जाए अथवा

अभिलेख मंगा कर देखा जाये कि इन की भर्ती किस प्रकार हुई थी इन की अर्हतायें क्या क्या हैं और फिर अच्छी तरह जांच की जाये और निर्णय किया जाय कि कौन उपयुक्त है तथा कौन अनुपयुक्त है। संघ लोकसेवा आयोग तो साधारणतया सामान्य प्रक्रिया को ही पसन्द करता है। इस प्रकार यदि यह सैंकड़ों नौकरियां समाचार पत्रों में विज्ञापित की जातीं तो हजारों प्रार्थना पत्र आते और हो सकता था कि चुनाव में ५० प्रतिशत से अधिक या और भी अधिक लोग जो सेवा युक्त के अनुपयुक्त समझे जाते तथा उन के स्थानों पर नये लोग आते। इस लिए हम ने आयोग से कहा कि इस प्रकार कितने ही व्यक्ति जो वर्षों से कार्य कर रहे हैं बेकार हो जायेंगे और उन को भारी कठिनाई का सामना करना होगा इसलिए इस सम्बन्ध में बड़ी सहृदयता से विचार किया जाए। मुझे हर्ष है कि आयोग ने इस सम्बन्ध में बड़ी बुद्धिमत्ता से कार्य किया और वह इस बात पर तैयार हो गया कि रिकार्ड देख कर लोगों को छांटे तथा उस के बाद अपने निर्णय की सूचना मंत्रालय के पास भेज दे।

इस कार्य में जैसा कि मैं कह चुका हूं आयोग को बहुत समय लगा तथा उस का परामर्श हमें लगभग छै मास पूर्व प्राप्त हुआ। जब आयोग ने हमें एक निश्चित आदेश भेजा है तो या तो हम उस का पालन करें या प्रत्येक व्यक्ति के मामले में हम कोई ऐसा कारण दिखाएं जिस के लिए हम उस के परामर्श को नहीं मान सकते हैं तथा इस सम्बन्ध में उस नियमित प्रक्रिया का पालन करें जो संविधान में निर्धारित की गई है।

श्री वीरस्वामी (मयूरम—रक्षित—

अनुसूचित जातियां) : मैं पूछना चाहता हूं.....

डा० केसकर : शान्ति। शान्ति।

श्री नम्बियार (मयूरम) : माननीय मंत्री ने स्वयं ही अध्यक्ष के शब्द कह दिये हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे जो कहना चाहिए था वह उन्होंने अनजाने में कह दिया है।

डा० केसकर : मैं क्षमा चाहता हूं। यदि माननीय सदस्य कोई प्रश्न पूछना चाहते हैं तो वह बाद में पूछ सकते हैं। मैं उन के सभी प्रश्नों का उत्तर देने का प्रयत्न करूंगा, किन्तु उन्हें बीच में नहीं बोलना चाहिए।

कल चर्चा के समय एक बहुत झूठा आरोप लगाया गया था कि संघ लोकसेवा आयोग को केवल कुछ थोड़े से मामले सौंपे गए थे अन्य मामले नहीं सौंपे गए थे। श्रीमान् न केवल सारे मामले ही सौंपे गए थे, अपितु सब यह जानते हैं कि इस बात का निर्णय करना इस मंत्रालय का काम नहीं है कि अमुक मामला संघ लोकसेवा आयोग को सौंपा जाए या न सौंपा जाये।

गृह मंत्रालय को, जो कि भारत सरकार की सारी नौकरियों का प्रभारी है, इस बात का ध्यान रखना पड़ता है कि प्रत्येक मंत्रालय विनियमों के अनुसार कार्य कर रहा है या नहीं और सारी कार्यवाही की गृह मंत्रालय को सूचना दी जाती है, केवल इसी मामले की, जब कि किन्हीं विशेष व्यक्तियों को नौकरी से अलग करना पड़ा था क्योंकि संघ लोक सेवा आयोग ने उन्हें नौकरी से अलग करने की सिफारिश की थी, सूचना दी गई हो ऐसी बात नहीं थी। उन्होंने

[डा० केसकर]

सरकार से अपील क्री थी। उनकी अपीलें भी गृह मन्त्रालय तथा संघ लोक सेवा आयोग के पास भेज दी गई थीं। गृह मन्त्रालय ने इन सब मामलों पर विचार कर लिया है और उसे इस बात से संतोष हो गया है कि सभी मामले निर्दिष्ट किये गये थे। परन्तु माननीय सदस्य अब भी झूठे आरोप लगा रहे हैं इसलिए नहीं कि ये मामले निर्दिष्ट नहीं किये गये थे किन्तु इस कारण क्योंकि वे एक झूठे मामले को तूल देना चाहते हैं। मैं व्यक्तिगत रूप से इनमें से किसी व्यक्ति को नहीं जानता हूँ। मुझे उनके विरुद्ध कोई शिकायत नहीं है। यदि वे नौकरी में लगे रह सकें और यदि मैं नियमों के अनुसार उन्हें नौकरी में लगा रहने दे सकूँ तो मुझे बड़ी प्रसन्नता होगी। जब सरकारी सेवा में कोई पदाली और इस प्रकार की महत्वपूर्ण पदाली बनाई जाती है तो उस पदाली के व्यक्तियों की संख्या निश्चित करना सरकार के लिए नितांत आवश्यक होता है। यदि मैं संख्या निश्चित न करूँ तो मैं उस पदाली में किसी को स्थायी नहीं कर सकूंगा। 'स्थायी' या अथवा स्थायी न होने के कारण उन्हें निवृत्ति-वेतन या सरकारी नौकरी के अन्य लाभ प्राप्त नहीं हो सकेंगे। इतने वर्षों तक पदाली के विनियमित न होने के कारण और संख्या निश्चित न होने के कारण सैंकड़ों व्यक्ति त्रिशंकु के समान लटके हुए थे और उन्हें यह ज्ञात नहीं था कि वे आकाशवाणी में नौकरी पर लगे रहेंगे या नहीं अथवा उनका भविष्य क्या होगा। मैं समझता हूँ कि इनमें से अधिकांश के हित के लिए यह आवश्यक था कि इसे अन्तिम रूप

दिया जाय और गृह मन्त्रालय तथा संघ लोक सेवा आयोग की सलाह से इसे अन्तिम रूप देना पड़ा। अन्यथा इनमें से बहुत से लोगों को जो इतने समय से कष्ट उठा रहे थे और कुछ समय तक कष्ट उठाना पड़ता। हमारे लिए यह सब करना आवश्यक था और हमने यह कर दिया। यदि हम ऐसा न करते तो माननीय सदस्य हम पर यह दोष लगाते कि सरकार बहुत से लोगों को अनिश्चित अवस्था में रखे हुए है और उन्हें यह मालूम नहीं है कि उनका भविष्य क्या होगा। इस प्रश्न को संघ लोक सेवा आयोग को सौंपना सभी के हित में आवश्यक था। यदि ये मामले भेजे न गए होते तो वह संविधान का उल्लंघन होता।

और फिर मैं तो इन्हें संघ लोक सेवा आयोग को निर्दिष्ट करने के अपराध का दोषी भी नहीं हूँ। सम्भवतः यह कोई अपराध है, जैसा कि माननीय सदस्य के भाषण से प्रतीत होता था। यह तो मेरे इस मन्त्रालय का कार्यभार संभालने से छै या आठ मास पूर्व ही किया जा चुका था। यह तो सरकार की सामान्य प्रक्रिया है और इस सारे विषय को संघ लोक सेवा आयोग को सौंपने के लिए इस विभाग के तत्कालीन मंत्री पहले ही कार्यवाही कर चुके थे। मैं तो नियमों का परिणाम भुगत रहा हूँ। सदस्यों के यहां खड़े होकर किसी को नौकरी से अलग कर देने के लिए मुझे बुरा भला कहने से कोई लाभ नहीं है। मैं इसका उत्तर-दायित्व अपने ऊपर लेता हूँ क्योंकि सरकार का उत्तरदायित्व अविभाज्य है। चाहे संघ लोक सेवा आयोग ने निश्चय किया हो या गृह मन्त्रालय ने निश्चय किया हो, नियमों के अनुसार इसका

उत्तरदायित्व तो मुझ पर ही पड़ता है मैं इससे बच नहीं सकता हूँ। मैं उन लोगो को फिर उन के पदों पर न रख सकूंगा क्योंकि नियमों के अनुसार उन्हें वहाँ नहीं रखा जा सकता है।

माननीय सदस्य परस्पर विरोधी बातें नहीं कर सकते हैं। माननीय सदस्य बार बार हम पर लोगों को चोरी से नियुक्त करने और संघ लोक सेवा आयोग से सलाह न करने का आरोप लगाते रहे हैं। प्रति दिन कोई न कोई यह कह देता है कि अमुक नियुक्ति के सम्बन्ध में संघ लोक सेवा आयोग की सलाह क्यों नहीं ली गई और अब इस प्रकार के मामले में संघ लोक सेवा आयोग की सलाह लेने पर वे हमें कोस रहे हैं। वे यह चाहते हैं कि कुछ मामलों में संघ लोक सेवा आयोग की उपेक्षा कर दी जाये क्योंकि वे छंटनी में आये हुए कुछ व्यक्तियों की हिमायत करना चाहते हैं। मुझे किसी को निकालने में प्रसन्नता नहीं होती है। मैं सदन को यह बताना चाहता हूँ कि जब सरकार ने नौकरी के कुछ नियम बनाये हैं—मैं स्थायी नौकरी तथा स्थायी पदाली की बात कर रहा हूँ—तो सरकार उनकी अवहेलना नहीं कर सकती है। मुझे स्मरण है कि गत वर्ष से पहले वर्ष माननीय सदस्यों ने इस मन्त्रालय पर यह आक्षेप लगाया था कि इसमें नियमों का पालन नहीं किया जाता है और संघ लोक सेवा आयोग से सलाह नहीं ली जाती है। हम ने इस मामले को आयोग को सौंपने और इस की सलाह को मानने का निश्चय किया यद्यपि उस समय मुझे यह पक्का निश्चय था कि आयोग के सलाह देने और हमारे उसे मान लेने पर माननीय सदस्य अवश्य हमारे विरुद्ध बोलेंगे क्योंकि

वे तो हर तरह से सरकार की आलोचना करना चाहते हैं। जब हमें यह भलीभांति विदित है कि हमने समझ बूझ कर नियमों का पालन किया है तो मैं इस प्रकार की आलोचना को मानने के लिए तैयार नहीं हूँ। हमने न केवल नियमों का पालन किया है, अपितु सम्बद्ध पदाधिकारियों के बहुमत के हितों का भी ध्यान रखने की चेष्टा की है।

मैं अस्थायी कर्मचारियों के प्रश्न के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। उस से पूर्व हम इन सब मामलों को लेते हैं। इस मामले से २४ व्यक्तियों का सम्बन्ध है। क्योंकि पदाली की संख्या निश्चित कर दी गई थी, अतः ये २४ व्यक्ति नहीं रह सकते थे। इन २४ में से तीन व्यक्तियों को निम्न पदों पर वापस भेज दिया गया था, जिन पदों पर पहले वे काम करते थे। छः व्यक्तियों को और काम दिया जा चुका है। अब केवल १५ व्यक्ति बचे हैं। जैसा कि आप जानते हैं, सरकार की यह नीति है कि जब स्थायी सेवा सम्बन्धी नियमों के कारण हम कुछ अस्थायी व्यक्तियों को नौकरी में नहीं रख सकते हैं तो उन्हें यथासम्भव शीघ्र से शीघ्र कोई और काम दे देते हैं। हम अब भी उसी नीति का अनुसरण कर रहे हैं। जैसा कि मैं ने बताया हम नौ व्यक्तियों को काम दे चुके हैं। हम इन छंटनी में निकाले गए व्यक्तियों को भी यथासम्भव शीघ्र से शीघ्र उपयुक्त काम देने का प्रयत्न करेंगे, किन्तु शर्त यह है कि वे उस काम के योग्य हों और उन की उस काम में रुचि हो। इन कर्मचारियों को निकालने के कारण मुझ पर व्यक्तिगत रूप से आक्षेप लगाए गए हैं। जैसा कि

[डा० केसकर]

मैं बता चुका हूँ इस सम्बन्ध में कार्यवाही तो मेरे कार्यभार सम्भालने से पहले ही की जा चुकी थी।

अस्थायी कर्मचारियों का प्रश्न उठाया गया है। सदन को इस विषय में कोई एक निश्चय करना चाहिए। क्या सदन यह चाहता है—मैं इस सदन की बात मानने को तैयार हूँ—कि यदि किसी व्यक्ति को गलत ढंग से और नियमों का उल्लंघन कर के अनियमित रूप से नियुक्त कर लिया जाये और वह जैसे तैसे तीन या चार वर्ष तक नौकरी पर लगा रहे, तो क्या उसके कारण उसे यह अधिकार मिल जाता है या इस कारण भूधारणाधिकार मिल जाता है।

कुछ माननीय सदस्य : नहीं, नहीं।

श्री बोगावत (अहमदनगर दक्षिण) : आपने जो कुछ भी किया, ठीक किया।

डा० केसकर : मैं आप को यह बताना चाहता हूँ कि मुझे इस बात से सब से अधिक प्रसन्नता होगी और मैं ५० व्यक्तियों को और नियुक्त कर दूंगा और उन्हें जिस किसी तरह से कुछ समय तक नौकरी में लगा रहने दूंगा। तीन चार वर्ष पश्चात् वे स्थायी किये जाने का दावा करेंगे।

रक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : आप को धन्यवाद है, मैं अब यह दावा कर सकता हूँ।

डा० केसकर : मैं माननीय सदस्यों को यह बताना चाहता हूँ कि सदन में अध-स्थायित्व के प्रश्न के सम्बन्ध में कुछ गलत धारणा ब्रनी हुई है। मुझे स्मरण है मेरे माननीय मित्र श्री सी० जी० के०

रेड्डी ने द्वितीय सदन में यह प्रश्न उठाया था और इस विषय में १५ मिनट तक प्रश्नोत्तर हुए थे।

श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर) : क्या माननीय मंत्री दूसरे सदन की कार्यवाही का उल्लेख कर सकते हैं ?

डा० केसकर : मैं कार्यवाही को उद्धृत नहीं कर रहा हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : हम मंत्रियों के वहां के वक्तव्यों को छोड़ कर और किसी विशेष कार्यवाही का उद्धरण नहीं देते हैं। द्वितीय सदन के अन्य सदस्यों के भाषणों को यहां उद्धृत करने की आज्ञा नहीं है।

श्री एस० एस० मोरे : वह तो एक भाषण का उल्लेख कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : वहां क्या हुआ था इस का उल्लेख कर रहे हैं, किसी भाषण का नहीं।

डा० केसकर : मैं यह कह सकता हूँ कि यह प्रश्न इस सदन में भी उठाया गया था और हम ने इस का विस्तार से उत्तर दे दिया था। किन्तु मैं समझता हूँ कि अर्धस्थायित्व के प्रश्न के सम्बन्ध में सदस्यों के मन में एक बड़ी गलत धारणा बैठी हुई है। सदस्यों का यह विचार प्रतीत होता है कि यदि कोई व्यक्ति तीन या चार वर्ष तक किसी सरकारी नौकरी पर जैसे तैसे जमा रह सके तो उसे अर्धस्थायी होने का अधिकार प्राप्त हो जाता है। ऐसी बात नहीं है। यदि तीन या चार वर्ष से अधिक समय से सरकारी नौकरी करने वाला कोई व्यक्ति अर्हताओं तथा काम के अपने गुप्त अभिलेख के विषय

में सब नियमों के अनुसार पूरा उतरता है और जब उस का मामला गृह मंत्रालय तथा संघ लोक सेवा आयोग को निर्दिष्ट किया जाता है और यदि वे उस के कार्य तथा सद्भाव के सम्बन्ध में सन्तुष्ट हो जाते हैं तो केवल उसी अवस्था में अर्धस्थायी होने का अधिकारी वह होता है। क्योंकि, यदि इस अधिकार को सेवा में किसी न किसी प्रकार चले आने वाले व्यक्तियों को दे दिया जाय तो मेरा यह कहना है कि भ्रष्टाचार का इससे अधिक अच्छा तरीका और कोई कहीं हो सकता है। इससे आप केवल मन्त्रियों के लिए ही भ्रष्टाचार का द्वार नहीं खोल देंगे, बल्कि दूसरे व्यक्तियों के लिए भी जो अपनी पसंद के व्यक्तियों को नौकरी पर लगा लेंगे तथा बाद में उन्हें चालू रखेंगे। मैं समझता हूँ कि सदन को इस बात पर अनुरोध करने का परामर्श देना ठीक नहीं होगा कि कुछ व्यक्तियों को नौकरी करते हुए काफी समय हो जाने मात्र से ही किसी न किसी काम पर लगाये रखा जाय। मुझे इन लोगों से कोई शिकायत नहीं है। वे काम पर नियुक्त रहे हैं। मैं यह अवश्य अनुभव करता हूँ कि कई लोगों के लिए विभिन्न नौकरियों का ढूँढना बहुत कठिन है। निश्चय ही हम अपनी शक्ति के अनुसार उन्हें नौकरियाँ देने का प्रयत्न करेंगे तथा इस दिशा में हम अपना पूरा प्रयत्न कर भी रहे हैं, परन्तु ऐसा यहां आकर मुझे धमकियाँ देने, बुरा भला कहने या दबाव के और तरीकों से नहीं हो सकेगा। किसी वैकल्पिक नौकरी के पाने का यह बुरे से बुरा तरीका है। वैकल्पिक नौकरियों के पाने का यह तरीका पहले ही प्रयोग में लाया जा रहा है। हमें इन लोगों से पूरी सहानुभूति है जो इतने समय से

नौकरी करते आ रहे हैं—चाहे वे किसी प्रकार से भी सेवायुक्त हुए हों—क्योंकि आखिरकार हमारी कुछ मानवीय भावनायें भी हैं, तथा हम यह देखना चाहते हैं कि वे बेकार न हो जायें। छंटनी के सम्बन्ध में तो मुझे यही कहना है।

अब मैं प्रसारण के समूचे प्रश्न को लेता हूँ। मैं उन सदस्यों का आभारी हूँ जिन्होंने हमारे प्रसारण कार्यक्रम संबंधी प्रयत्नों के बारे में प्रशंसा के शब्द कहे हैं परन्तु क्या मैं यह बता दूँ कि कार्यक्रम को केवल अच्छा या बुरा कह कर कोई निर्णय नहीं किया जा सकता है। आखिरकार, कार्यक्रम के सम्बन्ध में कोई निर्णय तुलनात्मक ही हो सकता है। मुझे यह बात पसंद नहीं है कि कोई व्यक्ति किसी कार्यक्रम विशेष को सुनकर यह कह दे कि समस्त कार्यक्रम अच्छे नहीं हैं। मुझे एक माननीय मित्र के बारे में पता है जो प्रायः बोला करते थे। मैंने उनसे कार्यक्रम को सुनने के लिए कहा। उन्होंने कहा : “एक दिन मैंने इसे सुना था तथा यह कोई अच्छा नहीं है।” कार्यक्रमों के बारे में निर्णय करने का तरीका यह नहीं है। यदि कोई माननीय सदस्य कार्यक्रम के बारे में कोई निर्णय करना चाहता है तो सबसे पहले मेरा उनसे यह कहना है कि वह कार्यक्रमों पर संतुलित दृष्टिकोण से विचार करें। कोई रचनात्मक आलोचना करने से पहले उन्हें कुछ समय के लिए कार्यक्रमों को सुनना चाहिए। यह नितान्त सम्भव है कि कुछेक सदस्य इन कार्यक्रमों को केवल इस लिए नहीं चाहते कि मन्त्री कोई ‘क’ महोदय हैं तथा वे मन्त्री महोदय को पसन्द नहीं

[डा० केसकर]

करते हैं। इसके लिए मेरा कोई उत्तर नहीं है। परन्तु मैं कहना चाहता हूँ कि मैं अनिश्चित तथा सामान्य प्रकार की आलोचना का उत्तर देने में असमर्थ हूँ। सदस्यों का मापदण्ड विभिन्न हो सकता है। निश्चय ही जिस माननीय सदस्य ने मुझे इतना बुरा भला कहा है, उनका मापदण्ड मेरे माननीय मित्र आचार्य कृपलानी से अथवा मेरे मित्र श्री श्यामनन्दन सहाय से विभिन्न है। प्रत्येक व्यक्ति की पसंद तथा नापसंद पृथक पृथक होती है। प्रत्येक व्यक्ति का अपना दृष्टिकोण होता है तथा विभिन्न व्यक्तियों द्वारा विभिन्न कार्यक्रमों की प्रशंसा की जानी स्वाभाविक ही है। यह एक मानवीय तथा स्वाभाविक बात है। इसके अतिरिक्त कार्यक्रमों में सुधार एक निरन्तर चलते रहने वाली प्रक्रिया है। कार्यक्रम कोई स्थिर रहने वाली वस्तु नहीं हैं। कार्यक्रम तो दिन प्रति दिन रहते ही हैं। वे केवल कल के कार्यक्रम की पुनरावृत्ति ही नहीं होते हैं कार्यक्रम चलते ही रहते हैं। उनमें परिवर्तन कर के उन का परीक्षण किया जाता है यदि परिवर्तन काफी अच्छे सिद्ध नहीं होते हैं तो उन्हें छोड़ दिया जाता है। तब आप नए कार्यक्रम को अपनाते हैं। ऐसा केवल इसी प्रसारण संस्था में नहीं हो रहा है। दूसरी प्रसारण संस्थाओं में भी ऐसा होता है। अतएव कार्यक्रम का सुधार कोई सम्पूर्ण वस्तु नहीं है। यह एक निरन्तर चालू बात है जो आधे दिन होती रहती है। इस बात को विचार में रखते हुए मैं माननीय सदस्यों के सामने कुछ बातों को रखता हूँ।

पहली बात यह है कि बहुत से महानुभाव जो अग्रे आकर हमारी आलोचना करते हैं—माननीय मित्र के कटु तथा

निन्दा के भाव से नहीं—सचमुच ऐसा अनुभव करते हैं कि कार्यक्रम अच्छा नहीं है। उनमें से बहुत से सदस्य अनजाने में ही हमारे कार्यक्रमों की तुलना विदेशी प्रसारण संस्थाओं के कार्यक्रमों से करते हैं। मुझे एक बहुत अच्छे विदेशी आलोचक तथा प्रसारक का स्मरण है जिन्होंने भारत लौटने पर हमारे कार्यक्रमों को सुना तथा मुझ से कहा : “आप के कार्यक्रम मुझे अच्छे नहीं लगते हैं।” जब मैं ने उनसे जिरह की तथा उनसे पूछा कि उन्होंने ने किस कार्यक्रम को सुना है तो कहने लगे, कि “मैं ने अंग्रेजी कार्यक्रम को सुना है।” अब हमारे कार्यक्रम का ६० प्रतिशत भाग भारत की प्रादेशिक भाषाओं में होता है। हम अंग्रेजी भाषा को कोई महत्व या अधिमान नहीं दे रहे हैं, क्योंकि रेडियो श्रोताओं की अधिकांश संख्या के लिए है। मेरा कहना तो यह है कि यह सांस्कृतिक तथा शिक्षा सम्बन्धी अभिव्यक्ति का एक मात्र माध्यम है जो भारतीय भाषाओं को प्रथम स्थान देने की चेष्टा करता है तथा इसने हमारी भाषाओं के उद्देश्य तथा हमारी संस्कृति और साहित्य को उन्नत करने में बहुत बड़ा काम किया है। अब जब हम देखते हैं कि हमारे प्रादेशिक स्टेशन हैं जो ९० प्रतिशत से भी अधिक कार्यक्रमों को प्रादेशिक भाषाओं में प्रसारित करने की चेष्टा कर रहे हैं तो आपको उस कार्यक्रम के सम्बन्ध में सम्बन्धि भाषा में उपबन्ध योग्यता को सामने रख कर कार्य करना होगा तथा साथ ही आप को उन सांस्कृतिक अभिव्यक्तियों को विचाराधीन रखना होगा जिन्हें उस भाषा में अच्छा समझा जाता है। आप मलयालय या तेलगु, बंगाली अथवा मराठी भाषा के कार्यक्रमों के सम्बन्ध में उसी मापदंड से

कोई निर्णय नहीं कर सकते जिससे आप को लुम्बियां प्रसारण समवाद या बी० बी० सी० के कार्यक्रमों के सम्बन्ध में कर सकते हैं। कारण यह कि उनका संसार ही और है। वे विशेष जातियों की आवश्यकता को पूरा करते हैं तथा हम अपनी जनता की आवश्यकतानुसार चलते हैं तथा हमारे कार्यक्रमों को हमारी अपनी पसन्द या नापसन्द, हमारी अपनी संस्कृति तथा साहित्य के दृष्टिकोण से अच्छा या बुरा समझा जाना चाहिये। हम इनके सम्बन्ध में विदेशी प्रमाणों तथा बाहर से आये विचारों तथा विरोधी भावनाओं के आधार पर कोई निर्णय नहीं कर सकते हैं। अतएव प्रसारण के भविष्य में अभिरुचि रखने वाले मित्रों से मेरा यह कहना है कि वह इस बारे में बी० बी० सी० आदि के कार्यक्रमों के आधार पर कोई निर्णय करने का प्रयत्न न करें।

उदाहरणार्थ आप नाटक या नाटकीय लेखों आदि को लें। बी० बी० सी० में यह बहुत लोकप्रिय हैं। नाटक साहित्य का एक ऐसा रूप है जो कुछेक भाषाओं में बहुत उन्नत अर्थात् विकसित हो चुका है। पश्चिमी देशों में इसका अधिक विकास हो चुका है। जिस प्रकार के नाटकों को वहां प्रसारित किया जाता है, वे निश्चय ही ऐसे नहीं हैं जिन्हें यहां प्रसारित किया जा सके क्योंकि इसमें भी आपको अन्तर की बहुत सी बातें मिलेंगी। कुछेक भारतीय भाषाओं में नाटक का यहां तक विकास हो चुका है कि वे किसी भी विदेशी भाषा के समान ऐसे कार्यक्रमों को उपस्थित कर सकती हैं। आप बंगाली, गुजराती अथवा मराठी के उदाहरण लें। कुछेक अविकसित भाषायें अच्छा कार्यक्रम उपस्थित नहीं कर सकती हैं। क्या इस कारण हम हिन्दी या दूसरी भाषाओं में

नाटक के कार्यक्रम का तिरस्कार कर देंगे? मैं इस तर्क को स्वीकार नहीं कर सकता कि किसी भद्रपुरुष द्वारा बी० बी० सी०, एन० बी० सी० या किसी और विदेशी कार्यक्रमों में रुचि रखने के कारण भारतीय भाषाओं के नाटक आदि पसन्द न होने से ही इन्हें तिरस्कृत समझा जाय।

अब सुनने की आदतों में भी अन्तर होता है। आप अमेरिका का उदाहरण लें। वहां के लोगों की अपनी विचित्र आदतें हैं। मैंने अमरीकी घरों में देखा है कि रेडियो प्रातःकाल से लेकर आधी रात तक चलता है तथा चाहे कोई व्यक्ति इसे सुने या न सुने, यह पार्श्व संगीत का काम देता है। यह बजता भी काफी ऊंचे स्वर में रहता है। बालक पढ़ते हैं, लोग घरों में काम करते हैं। परन्तु वे इसे बेचैनी का सामान नहीं समझते हैं। हो सकता है कि कुछ भारतीय घरों में अमेरिका की नकल की गई हो, परन्तु मैं समझता हूं कि भारतीय लोग अपने घरों में ऐसी कोई वस्तु पसंद नहीं करेंगे जो छः बजे प्रातः से अर्ध रात्रि तक बोलती ही रहे। इसका कारण यह कि वह ऐसी अवस्था में शान्तिपूर्वक काम नहीं कर सकेंगे। मैं अमेरिकियों को दोष नहीं दे रहा हूं अथवा उनकी आलोचना नहीं कर रहा हूं। उनकी अपनी आदत है। वे ऐसा अनुभव करते हैं कि रेडियो कार्यक्रम सारा दिन चलता रहना चाहिये। अब कार्यक्रम चौबीस घंटों के प्रत्येक मिनट में इतना अच्छा नहीं हो सकता। अतएव स्वाभावतः रेडियो में सारा दिन किसी न किसी प्रकार का क्रमबद्ध शोर होता रहता है। वे लोग इसे पसन्द करते हैं। वे इसे घर पर काम करने के लिए आवश्यक समझते हैं। वे ऐसा कर भी सकते हैं।

[डा० केसकर]

उनकी इच्छा है, वे ऐसा कर लें। परन्तु कोई व्यक्ति मुझसे यह नहीं चाहता कि मैं भी भारत में केवल इस लिए ऐसा करूं क्योंकि अमेरिका या किसी और देश में ऐसा किया जाता है। मेरी यह भावना है कि मैं इस सुझाव को इस कारण स्वीकार नहीं कर सकता कि मेरे विचार से हम अपने स्वभाव, मन तथा मनोविज्ञान के विचार से दिन भर कानों में शोर का सुनना पसंद नहीं करेंगे।

दूसरे देशों की सुनने की आदतें भी और प्रकार की हैं। यहां के लोग रूस का उद्धरण बड़े चाव से करते हैं। मैं इतना कहूंगा कि उन की सुनने की आदतें बहुत अच्छी हैं तथा उन्होंने जो सदैव रूस के प्रशंसक रहते हैं हमारे मित्रों की अपेक्षा हमारे प्रयत्नों की बहुत अधिक सराहना की है।

श्री नम्बियार : सारी चर्चा में रूस का प्रश्न नहीं उठा है।

डा० केसकर : इस चर्चा में तो नहीं, परन्तु आप प्रायः उस देश को नमूने के रूप में पेश करते हैं। कुछ लोग दुर्भाग्यवश प्रायः रूस के नहीं बल्कि अमेरिका के आलोचक हैं। वह हमारी बी० बी० सी० तथा एन० बी० सी० से तुलना करते हैं और इसी विचार से हमारे सामने सुझाव रखते हैं। आप हमारी तुलना मराठी, गुजराती, बंगाली, हिन्दी तथा दूसरी भाषाओं से करें और उनके साहित्य तथा प्रमाणों से करें। हम उन्हें रेडियो के स्वभाव वाला बनाने का प्रयत्न कर रहे हैं, उन्हें रेडियो पर प्रसारित करते हैं, इन भाषाओं में अभिव्यक्ति के नये रूप देते हैं तथा यह ऐसी बात नहीं है जिसे एक दिन में किया जा सकता है। इसमें

समय लगेगा तथा जैसा कि मैंने कहा है कि विभिन्न भाषाओं का विकास-स्तर भी विभिन्न है। जहां तक किसी भाषा विशेष के कार्य-क्रम का सम्बन्ध है, तो आपको उस भाषा के कार्य-क्रम को सुनने वाले से ही यह राय लेनी होगी कि वह उसके बारे में क्या सोचता है। अन्त में, मैं इतना ही कहूंगा कि रेडियो कार्य-क्रमों का स्तर केवल वही हो सकता है या उससे थोड़ा ऊंचा हो सकता है जो देश में किसी भाषा विशेष के सम्बन्ध में प्रचलित सामान्य सांस्कृतिक स्तर हो।

यहां कई सदस्यों ने रेडियो सीलोन, रेडियो पाकिस्तान आदि की बहुत प्रशंसा की। चूंकि मुझ से बहुत से लोगों ने तारीफ़ की थी, इसलिये मैं भी यह देखना चाहता था कि रेडियो सीलोन कैसा कार्य-क्रम देता है और शायद हमें भी अपने कार्य-क्रमों को अच्छा बनाने में उस से कुछ सहायता मिल जाय। तो मैं ने रेडियो सीलोन और रेडियो पाकिस्तान आदि को सुना। मेरे पास यहां इन केन्द्रों द्वारा प्रसारित कई कार्य-क्रम हैं परन्तु मैं उन में से एक कार्य-क्रम आपको पढ़कर सुनाता हूं जिस से आप अनुमान लगा सकेंगे कि उन के यहां से किस प्रकार का प्रसारण होता है। यह कार्य-क्रम इस प्रकार है।

“कुरान शरीफ़ से उद्धरण, अंग्रेज़ी में समाचार, उर्दू में समाचार, कुरान शरीफ़ से उपदेशक धार्मिक कवितायें, शास्त्रीय संगीत, उर्दू के गाने, गीत, खेल-कूद, कवितायें, शास्त्रीय संगीत, काश्मीरी संगीत, वाद्य संगीत, बच्चों का कार्य-क्रम, शौकिया गाने वालों के लिये कार्य-क्रम, पंजाबी या गुजराती गायन, सुनने वालों का

अनुरोध, अंग्रेजी में समाचार, उर्दू में समाचार, संगीत, समाप्त ।”

मैं ने आप के सामने एक कार्य-क्रम रखा है जिस से आप को पता चल सकता है कि उन के यहां से किस प्रकार के कार्य-क्रमों को प्रसारित किया जाता है । मैं इन कार्य-क्रमों की बुराई करना नहीं चाहता; मैं ने इन को सुना है । यद्यपि यह कार्य-क्रम अच्छे हैं और रोचक हैं परन्तु उनमें ऐसी कोई बात नहीं है जिन से यह कहा जा सके कि यह बहुत श्रेष्ठ कार्य-क्रम हैं ; न ही यह कहा जा सकता है कि वहां से अधिक प्रकार के कार्य-क्रम प्रसारित होते हैं । वास्तव में अन्य प्रसारण-संगठनों की तुलना में हमारे यहां के कार्य-क्रमों में ही काफी विविधता है ।

जहां तक रेडियो सीलोन का प्रश्न है वहां से फिल्मी गाने और शास्त्रीय तथा लोक संगीत प्रसारित किया जाता है परन्तु इसके बीच बीच में वे बहुत से विज्ञापन देते हैं । यह ठीक है कि बहुत से लोगों को विभिन्न वस्तुओं जैसे डी० डी० टी० पाउडर आदि के विज्ञापनों में रुचि होती है, परन्तु जहां तक कार्य-क्रम का सम्बन्ध है, उसमें ऐसी कोई बात नहीं जिस से कहा जा सके कि वे हमारे कार्य-क्रमों से अच्छे हैं और उन में हमारे यहां से अधिक विविधता है ।

यह सम्भव है कि बहुत से लोगों को रेडियो के द्वारा विज्ञापन किया जाना अच्छा लगता हो । यहां भी एक विशेष व्यापारी-वर्ग ने तथा कुछ विज्ञापकों ने यह प्रयत्न किया था कि इस देश में वाणिज्यिक प्रसारण आरम्भ किया जाये । इस विषय में मैं आप से केवल दो शब्द कहूंगा । इस बात के अलावा कि

वाणिज्यिक प्रसारण हमारे प्रसारणस्त, को नीचा ही नहीं कर देगा बल्कि इसको एक तमाशा बना देगा क्योंकि इसको विज्ञापनों को सुनने के लिये अधिक से अधिक संख्या में लोगों को आकर्षित करना पड़ता है, मेरे माननीय मित्र इस बात को भूलते हैं कि हमारे देश में विभिन्न समाचार-पत्रों आदि में विज्ञापन से जितनी आय होती है उसका ८० प्रतिशत भाग अमरीकी, ब्रिटिश व अन्य विदेशी स्रोतों से ही प्राप्त होता है । यदि आज रेडियो अपनी आय का अधिकतर भाग विदेशी स्रोतों से प्राप्त करने लगे तो इस में सन्देह नहीं कि एक या दो वर्ष के अन्दर उसे उनकी हरेक बात माननी होगी, कि किस प्रकार का कार्य-क्रम हो, किस समय वह प्रसारित हो, आदि, आदि । क्योंकि जो व्यक्ति पैसा देगा उसकी बात आप को माननी हो होगी

मैं यह कहने का साहस करूंगा कि इस प्रकार की आलोचना अर्थहीन ही नहीं बल्कि इसके पीछे कुछ स्वार्थी पक्षों का ही हाथ है । वाणिज्यिक प्रसारण पर मैं कुछ और बोलना नहीं चाहता ।

अब मैं फ़िल्मी गानों के प्रश्न को लेता हूं जिसमें बहुत से मित्रों को रुचि है और जिसके बारे में बहुत से माननीय सदस्य यहां बोले हैं । सब से पहले तो मैं यह बात स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि हालांकि कुछ स्वार्थी पक्षों ने बहुत कुछ प्रचार कर रखा है परन्तु हमने कभी यह नहीं कहा कि हम किसी विशेष प्रकार के संगीत पर या यों कहिए कि फ़िल्मी संगीत पर प्रतिबन्ध लगा रहे हैं । हमने हमेशा यह कहा है कि हम जनता के सामने अधिक से अधिक प्रकार के कार्य-क्रम प्रस्तुत करने का प्रयत्न करेंगे । फ़िल्मी संगीत के बारे में जो विवाद चल रहा है उसका इतिहास कुछ रोचक है

[डा० केसकर]

और उसका संक्षेप में मैं आपके सामने जिक्र करूंगा। जब मैंने कार्य-भार संभाला तो हमने रेडियो द्वारा प्रसारित फ़िल्मी संगीत में कुछ कमी करने का प्रयत्न किया क्योंकि कुछ केन्द्रों पर संगीत का पचास प्रतिशत समय इन फ़िल्मी गानों को दिया जाता था; इसके अलावा इनमें कुछ गाने इतने गन्दे होते थे कि हमने इनका प्रसारित किया जाना उचित नहीं समझा। बहुत से निर्माताओं ने हमारी इस नीति पर दो कारणों से आपत्ति उठाई। एक तो उनका कहना था कि आपकी यह बात ग़लत है कि हमारे गाने गन्दे हैं; हम इसका विरोध करते हैं। उन्होंने कहा कि आप अपने शब्द वापस लीजिए और यह कहिए कि हमारे गाने अच्छे हैं। दूसरे वह कहने लगे कि हमें आपकी नीति पर आपत्ति है। क्योंकि आप हमारी फ़िल्मों और हमारे निर्माताओं का पर्याप्त प्रचार नहीं करते; जब तक आप ऐसा नहीं करेंगे हम आपके साथ फ़िल्मी गानों के बारे में कोई समझौते करने को तैयार नहीं हैं। मैंने कहा कि हम सारे फ़िल्मी गानों को अच्छा नहीं समझ सकते; हम अपनी राय से काम लेंगे और उन्हीं गानों का प्रसारण करेंगे जिन्हें हम अच्छा समझते हैं। हमने उनसे कहा कि रेडियो को फ़िल्म उपयोग के प्रचार तथा विज्ञापन का साधन बनाना भी संभव नहीं है। हम फ़िल्मों के या फ़िल्मी गानों के खिलाफ़ नहीं हैं; यदि लोग उन्हें सुनना चाहते हैं तो वे सुन सकते हैं और हम कार्यक्रम में विविधता लाने के लिए उन्हें कुछ सीमा तक फ़िल्मी संगीत दे सकते हैं; परन्तु हम इन गानों का चुनाव करेंगे और उनका किसी निश्चित सीमा तक ही प्रसारण करेंगे। हम रेडियो स्टेशनों को सबेरे से शाम तक फ़िल्मी गाने ही प्रसारित नहीं करने देंगे। यह बात उन्हें पसन्द नहीं आई और

उन्होंने कहा कि हम अपना समझौता या ठेका खत्म कर देंगे। मैंने उनसे कहा कि यह आपकी इच्छा है; मैं आपकी बात मानने के लिए तैयार नहीं हूँ। इसलिए अधिकांश निर्माताओं ने आल इंडिया रेडियो से अपने समझौते खत्म कर दिये। कुछ थोड़े से निर्माताओं का हम से अब भी समझौता है और उनके चुने हुए गाने हम अब भी प्रसारित करते हैं। हमारा रवैया वही चला आ रहा है। हमें फ़िल्मी संगीत से कोई शिकायत नहीं है। फ़िल्मी निर्माता या उनका समर्थन करने वाले मेरे माननीय मित्र भले ही मुझे गालियां दें, परन्तु मुझ पर उनका कोई प्रभाव नहीं होगा। जैसा मैंने कहा फ़िल्मी संगीत से मुझे कोई शिकायत नहीं। यदि फ़िल्मी गाने अच्छे होंगे तो हम उन्हें प्रसारित करने के लिए तैयार हैं, हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु आप हम पर यह दबाव नहीं डाल सकते कि क्राफ़ी अधिक संख्या में फ़िल्मी गाने प्रसारित किये जायें और फ़िल्मों का विशेष प्रकार से प्रचार किया जाए। हम उनकी यह बात नहीं मान सकते और इसलिए हमें बड़े खेद के साथ उनके समझौते खत्म करने पड़े या यों कहिए कि उन्होंने खत्म कर दिये।

जब से ये समझौते खत्म हुए हैं, स्वार्थी पक्षों द्वारा रुपये-पैसे वालों की सहायता से सारे समाचार-पत्रों में और अन्यत्र भी यह प्रचार किया गया.....

अ.चार्य कृपालानी (भागलपुर व पूर्निया) : कुछ कांग्रेसी भी शामिल थे।

डा० केसकर : जी हां। कुछ कांग्रेसी भी थे। तो इनके द्वारा यह प्रचार किया गया कि रेडियो बिल्कुल बेकार हो गया है। उन्होंने बहुत सी बातें कहीं परन्तु उन सब का मतलब यही था कि रेडियो से फ़िल्मी

गाने नहीं सुनाये जाते। मैंने इस बात को जानने की कोशिश की है कि फ़िल्मी गानों की मांग क्यों की जाती है। यह तो स्वाभाविक है कि फ़िल्म देखने वाले लोगों को यदि फ़िल्म पसन्द आती है तो वे उसके गाने सुनना चाहते हैं। परन्तु हमारे विश्लेषण और हमारी जांच-पड़ताल के अनुसार हम इस नतीजे पर पहुंचे हैं कि फ़िल्मी गाने बच्चों और १५ से १८ वर्ष की आयु वालों को ही ज्यादा पसन्द आते हैं, जो किसी बात को ठीक तरह से समझते नहीं हैं और बिना सोचे-समझे किसी चीज़ की ओर आकर्षित हो जाते हैं। हम देखते हैं कि प्रत्येक परिवार में बड़े लोग इस फ़िल्मी संगीत से घृणा करते हैं परन्तु बच्चे हमेशा इसे सुनने का आग्रह करते हैं। मैं जो बात कह रहा हूँ उसका बहुत से लोग समर्थन करेंगे। यही लोग फ़िल्मी संगीत ज्यादा मांगते हैं। फ़िल्मी संगीत चाहने वाले लोग भी हैं; संसार में सब प्रकार के लोग रहते हैं; कोई कुछ पसन्द करते हैं और कोई कुछ। किसी को फ़िल्मी गाने अच्छे लगते हैं और किसी को नौटंकी और तमाशे। सब तरह की पसन्द वाले लोग होते हैं। हम अपने कार्य-क्रमों में अधिक से अधिक विविधता लाने का प्रयत्न करते हैं और प्रसारण-संगठनों की नीति भी यही होनी चाहिए, परन्तु रेडियो के लिए एक निश्चित स्तर से नीचे जाना संभव नहीं। साथ ही रेडियो के लिए यह भी संभव नहीं कि वह वही चीज़ें प्रसारित करता जाए जिससे लोगों का मनोरंजन हो। मैं समझता हूँ कि रेडियो मनोरंजन का ही माध्यम नहीं है, वह शिक्षा और संस्कृति का भी माध्यम है और विशेष रूप से भारत जैसे देशों में जहां लोग पिछड़े हुए हैं, जहां हमें उनको उठाने के लिए काम करना है, वहाँ इस महत्वपूर्ण

माध्यम को हमें शिक्षा और संस्कृति की उन्नति के लिए उपयोग में लाना है। हम इस प्रकार के मनोरंजन के लिए रेडियो का दुरुपयोग कभी नहीं होने दे सकते।

अब मैं कतिपय उन बातों की ओर निर्देश करना चाहता हूँ जो मूलनीय सदस्यों ने उठाई हैं। सरदार हुक्म सिंह बहुत सी बातों के बारे में मुझसे क्रुद्ध थे। परन्तु सर्वप्रथम वे शास्त्रीय संगीत को पसन्द नहीं करते हैं। मैं यह तो नहीं कहना चाहता कि उन्हें इसे पसन्द न करने का अधिकार नहीं क्योंकि वे इसे नहीं समझते।

सरदार हुक्म सिंह (कपूरथला-भटिंडा):
मैं ने यह नहीं कहा कि मैं शास्त्रीय संगीत को पसन्द नहीं करता।

डा० केसकर : मैं ने यह कहा है कि वे इसे नहीं समझते। वे इसे नापसन्द नहीं करते परन्तु वे इसे नहीं समझते, और लोग इसकी सराहना नहीं करते। इस प्रकार मैं अपनी गलती सुधार लेता हूँ। मैं पूर्णतः अनुभव करता हूँ—हम भी यह अनुभव करते हैं—कि लोगों की बड़ी संख्या का, विशेषतः उत्तर भारत में शास्त्रीय परम्परा से सम्बंध नहीं रहा है।
(अन्तर्बाधाएं)

सरदार हुक्म सिंह : उत्तर भारतीय भी कर देते हैं। उन्हें भी वह सुनने का अधिकार है जिसे वे पसन्द करते हैं।

डा० केसकर : मैं उन का ध्यान इस तथ्य की ओर दिला रहा था कि उत्तर के विशेष केन्द्र जालंधर और दिल्ली में विशेषतः जालंधर में हल्के संगीत की अधिक मात्रा होती है, चाहे वह लोक संगीत हो अथवा अन्य प्रकार का संगीत हो—वह हल्का संगीत होता है जिसे लोग पसन्द

[डा० केसकर]

करते हैं मैं यह थोपना नहीं चाहता... (अर्न्तर्बाधाएं) उन्होंने जो कुछ कहा है मैं उसके विरुद्ध कुछ नहीं कह रहा हूँ। हम ऐसा प्रबंध करेंगे कि जहां प्रतिष्ठापित परम्परा से लोग परिचित नहीं हैं और जहां शास्त्रीय संगीत अथवा परम्परागत संगीत की अधिक मात्रा लोग पसन्द नहीं करते उन के लिए यह संगीत अधिक न हो। मेरा यह भी निवेदन है कि शास्त्रीय संगीत अथवा वह संगीत जो अज्ञात काल से चला आता है—और यह देश की अति भव्य परम्पराओं में से एक है—जहां यह संगीत समझा नहीं जाता वहां लोगों को शनैः शनैः यह संगीत सुना कर हमें लोगों को इसे समझाना चाहिये ताकि वे इसे जानने लगे। मेरा विचार है कि उन्हें इस से कोई आपत्ति नहीं।

सरदार हुक्म सिंह : तो धीरे धीरे ही ऐंत्ता कीजिये।

डा० केसकर : इस पर मैं उन से पूर्णतः सहमत हूँ। मैं कहना चाहता हूँ कि जहां तक शास्त्रीय संगीत का सम्बंध है हम शास्त्रीय संगीत की मात्रा को बढ़ाने का प्रयत्न नहीं कर रहे हैं जब कि लोगों में यह भावना पैदा की जा रही है कि हम ऐसा कर रहे हैं। उदाहरणतः शास्त्रीय और अशास्त्रीय संगीत की मात्रा में बहुत कम अन्तर है—यह ५ प्रतिशत इधर या उधर हो सकता है परन्तु क्योंकि सिनेमा संगीत नहीं था इसलिये ऐसा हुआ कि छः मास के लिए शास्त्रीय संगीत की मात्रा अधिक रही और जिसका फिर अनुपात सामान्य रखा गया है। हम शास्त्रीय संगीत लोगों पर थोपना नहीं चाहते, हम लोगों को लोक संगीत, लोक गीत और संगीत के और उचित रूप देंगे जिन्हें वे सुगमता से

समझ सकेंगे और शास्त्रीय संगीत का अनुपात—सिवाए उन प्रान्तों के जहां जनता उसे पसन्द करती है और उस की मांग करती है, जैसा कि दक्षिण में जहां की परम्परा ऐसी है कि वहां के भजन, भवित के गीत और संगीतीय अभिव्यक्ति में शास्त्रीय परम्परा और शास्त्रीय ध्वनि है—नहीं बढ़ाई जायेगी। मेरे लिए उन क्षेत्रों के लोगों से यह कहना उचित नहीं है कि आप शास्त्रीय परम्परा को नहीं समझ सकते इस लिए आप को और प्रकार के गाने चाहियें। परन्तु हम विभिन्न प्रदेशों के मामलों को पृथक पृथक लेंगे और मैं उन्हें विश्वास दिलाता हूँ कि इस का अनुपात बढ़ाने का प्रयत्न नहीं किया जायेगा। वरन् हम शास्त्रीय संगीत के अनुपात को घटाने का प्रयास करेंगे और लोकप्रिय संगीत देंगे। इसलिए वे विश्वास रखें कि उन्हें उनकी पसन्द के अधिक अच्छे गाने सुनने को मिलेंगे।

हम लंका और गोआ और अन्य रेडियो की चर्चा कर रहे थे और बहुत से सदस्यों ने कहा है कि लोग लंका रेडियो सुनते हैं। मैं ने लंका रेडियो के सुने जाने के बारे में, न केवल अपने संसाधनों से वरन् उन संसाधनों से अन्वेषण किया है जो लंका रेडियो को सामग्री देते हैं, और उन मित्रों से, जो इस के पक्षपात हैं, इस बात में सहमत नहीं कि इस का सुना जाना लोक प्रिय हो रहा है। इस की लोक प्रियता घट रही है। अतः हम इतना अधिक शोर क्यों सुनते हैं कि लंका रेडियो लोकप्रिय है? इसके पीछे विज्ञापकों के हित हैं जो यह विस्थापन करना चाहते हैं कि लंका रेडियो लोकप्रिय है क्योंकि अन्यथा विज्ञापक लंका रेडियो को अपने विज्ञापन नहीं देंगे। इस के

लिए यह बात फैलाने की आवश्यकता है कि वह रेडियो बहुत लोकप्रिय है। मैं स्वयं कभी कभी लंका रेडियो सुनता हूँ, ताकि मैं जान सकूँ कि वे क्या कर रहे हैं। लोग मास्को अथवा बी० बी० सी रेडियो भी सुनते हैं। क्या इस का यह अभिप्राय है कि लोगों पर यह प्रतिबंध लगाया जाए कि वे लंका, मास्को, अथवा न्यूयार्क या अन्य किसी रेडियो को न सुनें। मैं यह पसन्द करता हूँ कि लोग विभिन्न रेडियो की पारस्परिक तुलना करें। हमें इसे प्रोत्साहित करना चाहिये। और मैं इसके विरुद्ध नहीं। यदि लोग लंका रेडियो को पसन्द करते हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं। वे लंका रेडियो सुनने के लिए पूर्णतः स्वतन्त्र हैं। परन्तु लंका रेडियो के विस्तृत प्रभाव की बात जो फैलाई जा रही है वह एक चाल है और विज्ञापन प्राप्त करने के लिए ऐसा किया जा रहा है।

सरदार हुक्म सिंह : हमें यह पता लगाना चाहिए कि क्या इन रेडियो को सुनने वालों की संख्या कम हुई है।

डा० केसकर : मैं इस से सहमत हूँ कि जब सिनेमा के गीतों को पसन्द करने वाले लोगों को वे गीत नहीं मिलते तो वे दूसरे रेडियो सुनते हैं। यदि मेरे माननीय मित्र पाकिस्तान रेडियो अथवा लंका रेडियो या पड़ोसी देशों के अन्य रेडियो को ध्यानपूर्वक सुनें तो उन्हें पता लगेगा कि वे हमारी नीति अपना रहे हैं और वे हम से यह सबक सीख रहे हैं। वस्तुतः पाकिस्तान रेडियो के सम्बन्ध में मैंने पाकिस्तान के समाचारपत्रों में पढ़ा है, वहाँ गीतों के बारे में बहुत आलोचना है जिस में कहा गया है कि कार्यक्रम के लिए भारत से गीत क्यों नहीं लिए जाते।

मेरा अभिप्राय है कि इस प्रकार के पत्र सदा छपते हैं। यदि झुकाव देखने का प्रयास करें तो आप को पता लगेगा कि अन्य देश यह जानने का प्रयत्न करते हैं कि हम क्या कर रहे हैं और जो हम कर रहे हैं वह उसकी सराहना करते हैं। यहाँ मैं यह कह दूँ कि जब लंका प्रसारण आयोग इस देश में आया था तो उन्होंने हमारे कार्यक्रम और उसकी विविधता की सराहना की थी, और मुझे विश्वास है कि हमारे बीच सहकारिता के फलस्वरूप कार्यक्रमों का, सिनेमा के गीतों का नहीं परन्तु अन्य चीजों का अच्छा विनिमय हो सकेगा।

श्री जोकीम आल्वा : वित्त मंत्रालय से क्यों नहीं कहा जाता कि लंका रेडियो को विज्ञापन देने के सम्बन्ध में भारतीय व्यापारियों पर प्रतिबंध लगाया जाये।

डा० केसकर : यह प्रश्न वित्त मंत्रालय को भेजा गया है और इस पर विचार किया जा रहा है।

अनुज्ञप्तियों के सम्बन्ध में मैं कह सकता हूँ कि इस समय जारी अनुज्ञप्तियों की संख्या आठ लाख तक पहुँच गई है और वह शनैः शनैः बढ़ रही है। परन्तु देश में और अनुज्ञप्तियों के प्रश्न का सम्बन्ध सस्ते रेडियो सेटों से है, जिस की हम व्यवस्था नहीं कर सकते। मेरे माननीय मित्र श्री दामोदर मेनन ने इस बात की ओर निर्देश किया था और मैं उन से सर्वथा सहमत हूँ। परन्तु जब तक हम मीडियम वेव का जाल देश भर में न फैला दें तब तक न तो हम ही और न निर्माता ही लोगों को सस्ते रेडियो सेट दे सकते हैं। सस्ते रेडियो सेटों के प्रश्न में कई बातें सम्बन्धित हैं और मैं उनके

[डा० केसकर]

सम्बन्ध में ज्यादा नहीं बोलूंगा क्योंकि मेरे पास समय कम है। परन्तु हम प्रयत्न कर रहे हैं कि निर्माताओं के पास कहने के लिए यह बहाना न रहे कि हमारे केन्द्र अथवा ट्रान्समिटर ऐसे हैं कि हमें बहुत जटिल सेट बनाने पड़ते हैं ताकि लोग अच्छी प्रकार सुन सकें। अगले दो वर्षों में आप देखेंगे कि हमारे पास इतनी मीडियम वेव चैनल होंगी जो देश के दो तिहाई भाग में फैल जायेंगी।

श्री मेघनाद साहा : इस देश में ५०० में से एक व्यक्ति सुनने वाला है जब कि पश्चिमी देशों में पांच छः में से एक। इतने सुधार की आवश्यकता है। (अन्तर्बाधाएं)

डा० केसकर : यदि माननीय सदस्य सुनें तो मैं उनकी बात का विरोध नहीं कर रहा हूँ। वे सुनने वालों की संख्या बढ़ाना चाहते हैं, परन्तु मैं कह रहा हूँ कि इस देश में आय स्तर और जीवन स्तर ऐसे हैं कि कोई व्यक्ति ३०० या अधिक रुपये का रेडियो सेट नहीं खरीद सकता। मध्य वर्ग के परिवार भी जो सबसे अधिक अनुपतिधारी हैं, इतना ऊंचा मूल्य नहीं दे सकते और जब तक मूल्य कम होकर १५० रुपया अथवा उससे भी कम अर्थात् १०० रुपये प्रति सेट नहीं हो जाता, हमारे लिए सुनने वालों की संख्या बढ़ाना संभव नहीं है। मैं माननीय सदस्य को सूचित कर देना चाहता हूँ कि हम सस्ते सेटों के निर्माण के प्रश्न की ओर पूरा ध्यान दे रहे हैं और यदि उद्योग ने इस दिशा में कुछ न किया तो ऐसा समय आयेगा जब कि सरकार को यह काम अपने हाथ में लेकर सस्ते सेटों का निर्माण कराना होगा।

श्री दामोदर मेनन तथा अन्य सदस्यों ने जो बात उठाई थी अब मैं उसके सम्बन्ध में कुछ कहूंगा उन्होंने कहा कि हम ने इस बात का प्रयत्न क्यों नहीं किया कि फिल्म डिविजन में गैर सरकारी उद्योगों से अधिकाधिक सहायता प्राप्त की जाय। मुझे नहीं मालूम कि श्री मेनन ने इस बात को उठाने से पूर्व तथ्यों को जानने का प्रयत्न किया है या नहीं। हमारे कुछ उत्पादन के एक तिहाई भाग का उत्पादन गैर सरकारी उद्योग द्वारा किया जाता है हम उनसे प्रलेखीय चल चित्र तैयार करवाते हैं। कभी कभी बड़ी कठिनाई से हम इन प्रलेखीय चल चित्रों को तैयार करवा पाते हैं और हमें इनके उत्पादन के लिये निर्माताओं से कहना पड़ता है। हम निर्माताओं को प्रलेखीय चल चित्रों के लिये अधिक समय देने के लिये नहीं कह सकते हैं क्योंकि इससे उन्हें लाभ नहीं होता है प्रलेखीय चल चित्र वर्णनात्मक स्वरूप होते हैं और अधिक रुचिकर नहीं होते और अन्य चल चित्रों के समान उनसे उतना आर्थिक लाभ भी नहीं होता है। निर्माताओं के सामने तो लाभ का ही प्रश्न होता है इसलिये हम उनसे इस प्रश्न के विषय में अधिक नहीं कह सकते। इसी कारण—वश हम उनसे प्रलेखीय चल चित्र तैयार करने के मामले में हमारा सहयोग देने के लिये राजी नहीं कर पायें हैं। यदि निर्माता इसके लिये उद्यत हों तो मैं निश्चय ही इसका स्वागत करूंगा। प्रलेखीय चल चित्रों का तैयार करना एक टेक्निकल विषय है जो कि रूपकचित्र तथा सामान्य फ़िल्मों से बहुत भिन्न होते हैं जिनमें पट दृश्यों या कल्पित कथा की अपेक्षा वास्तविक दृश्यों की अधिकता होती है। जो व्यक्ति एक विशेष कार्य में अधिक निपुण होते हैं वे उसे विशेषता से दूर नहीं

हट सकते और यह भी एक कारण है कि वे प्रलेखित चल चित्रों का उत्पादन नहीं कर सकते हैं। मैं अपने माननीय मित्रों को इस बात का आश्वासन दे सकता हूँ कि मैं उद्योग द्वारा सहयोग दिये जाने की बात का स्वागत करता हूँ और यदि वे इसके लिये उद्यत हों तो हम उन्हें अधिकाधिक फिल्म देंगे। माननीय सदस्य ने कालीकट का प्रश्न उठाया। मैं उन्हें यह बता दूँ कि मलयालम के मामले में हम गम्भीरता पूर्वक विचार कर रहे हैं यह प्रश्न केवल कालीकट के रेडियो स्टेशन की प्रसारण शक्ति को ही बढ़ाने का नहीं है अपितु इसका सम्बन्ध तो पूरे मलयालम भाषाभाषी क्षेत्र के लिये रेडियो कार्यक्रम की पर्याप्त व्यवस्था से भी है। पंच वर्षीय योजना को जिनमें ट्रांसमिटर्स लगाये जाने की बहुत सी योजनायें हैं, और अधिक बढ़ा दिया गया है। इस वृद्धि के परिणाम स्वरूप हम जालंधर, लखनऊ, कलकत्ता में ट्रांसमिटर लगा रहे हैं। कालीकट में एक बड़ा शक्तिशाली शार्ट वेव ट्रांसमिटर है और हम बंगलोर में एक उच्च शक्ति वाला ट्रांसमिटर लगायेंगे और मद्रास और हैदराबाद में एक २० किलोवाट का ट्रांसमिटर, लगायेंगे। इनके अतिरिक्त हम जयपुर पटना तथा मलयालम प्रदेश में उच्च शक्ति वाले ट्रांसमिटर लगायेंगे। इन्हें पहले ही मंजूर कर लिया गया है इसलिये उस क्षेत्र के लिये भी पर्याप्त कार्यक्रम की व्यवस्था शीघ्र ही की जायेगी।

श्री सारंगधर दास (ढेनकनाल—पश्चिम कटक) : कटक के बारे में क्या बात है ?

डा० केसकर : कटक में १० किलोवाट का मीडियम वेव ट्रांसमिटर है और वहाँ हम एक उच्च शक्ति वाला शार्ट वेव ट्रांसमिटर लगायेंगे। माननीय सदस्यों ने मुझ पर जो आरोप लगा कर जो निराधार धारणायें बनाई हैं मैंने उन्हें दूर करने का

प्रयत्न किया है। मैं तो तथ्य ही बताऊंगा और सदन को उनपर विचार करना पड़ेगा। माननीय सदस्य ने अपने भाषण में संगीत तथा संगीतज्ञों के बारे में बहुत कुछ कहा और इस सम्बन्ध में मैं श्री ब्रैलायूधन को यह बता दूँ कि इस संगठन में बहुत अधिक स्वार्थी लोग घुस आये थे। गत पांच वर्षों में इसमें वे काफी जम गये थे और यह संगठन ऐसा है कि इसमें कलाकारों को बहुत धन देना पड़ता है। जो स्वार्थी लोग इस संगठन में घुस गये थे उनको निस्सन्देह इस नीति से हानि हुई होगी यद्यपि गुणावगुणों के आधार पर ही उन्हें हटाना पड़ता है। माननीय सदस्य इन स्वार्थी तथा प्रतिक्रियावादी लोगों की ओर से बोल रहे थे। मैं सदन को यह बता दूँ कि मैं प्रतिक्रियावादी या स्वार्थी लोगों की ओर से इस प्रकार की किसी भी मांगों को स्वीकार करने के लिये तय्यार नहीं हूँ। और यदि वह यह समझते हों कि डराने धमकाने या गन्दी बातें कहने से वह हमें हमारे पथ से विचलित कर सकेंगे तो यह उनकी भूल है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं मुखबन्ध का प्रयोग करूंगा और कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करूंगा।

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा शेष मांगें ५९, ६० तथा १२७—मतदान के लिये प्रस्तुत की गईं तथा स्वीकृत हुईं।

*अनुदानों की मांगें

अध्यक्ष महोदय : अब सदन परिवहन मंत्रालय से सम्बन्धित अनुदानों के लिये मांग संख्या ९६, ९७, ९८, ९९, १००, १०१, १३५, १३६ तथा १३७ पर विचार करेगा।

१९५४-५५ के लिये अनुदानों की यह मांगें अध्यक्ष महोदय ने प्रस्तुत कीं :

*राष्ट्रपति की पूर्व स्वीकृति से प्रस्तुत।

मांग संख्या	शीर्ष	राशि
९६	परिवहन मंत्रालय	३६,७१,००० रुपये
९७	पत्तन तथा पोतमार्ग प्रदर्शन	५७,१९,००० रुपये
९८	प्रकाश स्तम्भ तथा प्रकाश पोत	७३,२३,००० रुपयें
९९	केन्द्रीय सड़क निधि	४,२३,९८,००० रुपये
१००	यातायात (राष्ट्रीय राज पथों समेत)	४,४८,११,००० रुपये
१०१	परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	६,०२,००० रुपये
१३५	पत्तनों पर पूंजी व्यय	४,४०,०२,००० रुपये
१३६	सड़कों पर पूंजी व्यय	१२,५६.५७,००० रुपये
१३७	परिवहन मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय	८४,७९,००० रुपये

निम्न लिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
९६	श्री साधन चन्द्र गुप्त	सरकारी डाक्टरों द्वारा नाविकों की डाक्टरी जांच	१०० रुपये
९६	श्री नम्बियार	राष्ट्रीय राजपथों के निर्माण पर पर्याप्त ध्यान न देना	१०० रुपये
९६	श्री नम्बियार	दिल्ली परिवहन सेवा कर्मचारियों की अत्याश्यक मांगें	१०० रुपये
९६	श्री नम्बियार	दिल्ली में दिल्ली परिवहन सेवा कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाने की अविलम्ब आवश्यकता	१०० रुपये
९६	श्री एन० बी० चौधरी	नाविकों का कल्याण	१०० रुपये
९६	सरदार हुक्म सिंह	राज्यों में परिवहन सेवाओं के प्रबन्ध के लिये एक समान नीति निर्धारित करने में असफलता	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
९६	श्री एन० श्रीकान्तन नायर	अल्लेपी, क्विलन तथा त्रिवेन्द्रम के छोटे पत्तनों के विकास की आवश्यकता	१०० रुपये
९६	श्री शिवमूर्ति स्वामी	देश में सर्वत्र तथा विशेषकर कर्नाटक में राष्ट्रीय राजपथ तथा पुल	१०० रुपये
९७	श्री नम्बियार	मद्रास राज्य में टूटीकोरिन पत्तन का विकास	१०० रुपये
९७	श्री एन० बी० चौधरी	कलकत्ता पत्तन के उचित विकास कार्य को आरम्भ करने में असफलता	१०० रुपये
९७	श्री शिवमूर्ति स्वामी	उत्तरी तथा दक्षिणी कन्नड़ के पत्तनों का विकास	१०० रुपये
९७	श्री शिवमूर्ति स्वामी	करवाड तथा भत्कल के प्राकृतिक पत्तनों के विकास की उपेक्षा	१०० रुपये
९८	श्री ए० के० गोपालन	समुद्र तटीय क्षेत्रों में देशी नावों की पर्याप्त रक्षा तथा सहायता न कर सकना	१०० रुपये
१००	श्री पी० सुब्बा राव	साबरी नदी पर पुल की व्यवस्था न कर सकना	१०० रु

श्री नम्बियार : श्रीमान्, क्योंकि मेरे पास समय कम है, मैं परिवहन मंत्रालय के सब पहलुओं पर बोल नहीं सकता। मैं सड़क परिवहन की और विशेष ध्यान दिलाना चाहता हूँ। सड़क परिवहन की वर्तमान स्थिति ऐसी नहीं है जैसा कि मंत्रालय द्वारा बताया गया है। वास्तव में सड़क परिवहन के सम्बन्ध में सरकारी क्षेत्र गैर-सरकारी क्षेत्र की तुलना में बहुत छोटा है। सरकारी क्षेत्र में भी समानरूप प्रक्रिया नहीं चलायी जाती है। नगरों तथा देहातों में यात्रियों से बहुत ऊँचे दर का किराया लिया जाता है। दिल्ली परिवहन सेवा का भी यही हाल है और

मद्रास में भी स्थिति ऐसी ही है। मद्रास में हाल ही में ट्रामें चलनी बन्द हो गईं जब कि सरकार ने कुछ और बसें चलानी आरम्भ कीं। परन्तु स्थिति सुधर नहीं गई है। लोगों को कई घंटों तक लाइन में खड़े रहना पड़ता है। जहाँ कहीं भी सरकार का हाथ पड़ा है स्थिति यही है। देहातों में भी दरें बहुत ऊँची हैं। गैर-सरकारी क्षेत्र भी अपना ही ढंग चलाता है। अब समय आ गया है कि सरकार सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्र में सड़क परिवहन की यात्रियों के किराये तथा भाड़े की दरें विनियमित करने के लिए एक विधेयक प्रस्तुत करे।

[श्री नम्बियार]

परिवहन कर्मकरों की स्थिति सुधारने की ओर भी सरकार ने कुछ ध्यान नहीं दिया है। मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ अभी विधि-पुस्तक में है और इस में कोई संशोधन नहीं हुआ है, सरकार अपनी रिपोर्ट में कहती है कि वह इस का संशोधन करने पर विचार कर रही है। फिर यह संशोधन क्यों नहीं किया जा रहा है। इस अधिनियम के अन्तर्गत एक कर्मकर, अर्थात्, ड्राइवर को नौ घंटे काम करना पड़ता है और इस के अलावा और चार घंटे भी उस को काम पर बुलाया जा सकता है। अर्थात्, एक प्रकार से १३ घंटे काम पर रहना पड़ता है। अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संघटन ने अपनी सिफारिश में कहा है कि यह गलत तरीका है और किसी भी श्रमिक से सप्ताह में ४८ घंटे से अधिक काम नहीं लेना चाहिये। यद्यपि मोटर गाड़ी अधिनियम में नौ घंटे निश्चित किये गये हैं। वास्वव में ड्राइवरों आदि को नौ घंटे से भी अधिक समय के लिए काम पर रखा जाता है। पंजाब में दस घंटे गाड़ी चलाने का काम करना होता है और इस के अलावा आठ घंटे के लिए काम के लिए उपस्थित रहना पड़ता है। उत्तर प्रदेश में स्थिति कुछ कुछ भिन्न है। जहां कहीं भी ऐसा होता हो, श्रमिकों से अधिक काम लेना अमानुषिक है। इस लिए उक्त अधिनियम का संशोधन करके श्रमिकों की सेवा-शर्तों में कुछ सुधार होना चाहिए।

१९३९ का अधिनियम अब समयानुकूल नहीं। इस को रद्द कर के सड़क परिवहन का सुधार करने के लिए एक नया विधान बनाने की आवश्यकता है। यदि सरकार उचित समझे तो इस का राष्ट्रीय-

करण होना चाहिये। काम का समय निश्चित करने के अलावा, परिवहन श्रमिकों की सेवा सम्बन्धी सुरक्षा का भी प्रश्न है। इन के लिए कोई विनियमित सेवा-शर्तें नहीं हैं। और स्वामियों की इच्छा पर ही यह लोग निर्भर रहते हैं। अपील करने का इन को अधिकार नहीं। औद्योगिक विवाद अधिनियम इन पर लागू नहीं। राज्य श्रम व्यवस्था से इन की कोई सहायता नहीं होती। इन के लिए सेवा-शर्तें अवश्य होनी चाहियें और साथ ही न्यूनतम वेतन तथा भत्ते की भी व्यवस्था होनी चाहिये। मद्रास में एक न्यायाधिकरण ने कुछ न्यूनतम वेतन की दरें निश्चित की थीं परन्तु इस से बचने के लिए स्वामियों ने खूब छंटनी करनी आरम्भ किया और स्थिति बहुत खराब है।

मंत्रालय का भी श्रमिकों के प्रति व्यवहार बहुत बुरा है। सरकारी क्षेत्र में भी, उदाहरणतः आगरा में सरकारी सड़क परिवहन श्रमिक संघ को पंजीबद्ध भी नहीं किया जाता क्योंकि कहा जाता है कि कार्मिक संघ अधिनियम के अन्तर्गत वे "श्रमिकों" में नहीं गिने जा सकते। सरकार द्वारा ऐसी बात करना उचित नहीं। यदि सरकार की यह धारणा हो तो गैर-सरकारी क्षेत्र में क्या नहीं हो सकता।

दिल्ली परिवहन सेवा के सम्बन्ध में मैंने सरकार के ध्यान में कई बातें लाई हैं। थोड़ा सा सुधार अवश्य हुआ है। और यह सुधार प्रबंधकर्ताओं की धारणा बदलने के फलस्वरूप हुआ है क्योंकि अब श्रमिक उन से सहयोग करते हैं। परन्तु प्रबंधक द्वारा दिये गये

प्राधिकार कुछ नहीं करता। वह अपनी मन मानी चलाते हैं। श्रमिकों के लिए कोई मकान नहीं है। उन को दूर दूर से लाहौर पर भी व्यय होता है। मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि वह प्राधिकार को शीघ्रातिशीघ्र मकान बनाने को कहें। चिकित्सा सुविधा का भी वचन दिया गया है। परन्तु श्रमिकों को अभी कोई वास्तविक सुविधा प्राप्त नहीं है।

मेरा ठोस सुझाव यही है कि सरकार को एक नया विधेयक प्रस्तुत करना चाहिये।

नाविकों की भी स्थिति देखिये। उन के लिये जो कलकत्ता में डाक्टरी जांच रखी गई है वह उचित नहीं। उसे हटा कर पहले वाली पद्धति ही चालू रखनी चाहिए।

कोचीन पत्तन के बारे में कहा गया है कि श्रमिकों को कुछ दिक्कतें थीं और अब स्थिति सुधर गई है। मेरा निवेदन है कि श्रमिकों की स्थिति अभी खराब ही है। बहुत संख्या में छंटनी हो रही है और ठेकेदार श्रमिकों का शोषण कर रहे हैं। श्रमिकों के लिए रहने का कोई प्रबंध है ही नहीं। मट्टनचेरी में, जहां श्रमिक रहते हैं। पीने के पानी की सुविधा भी प्राप्त नहीं। इसी प्रकार वेलिंगटन आइलैंड में भी सफाई की व्यवस्था बहुत खराब है। टूटिकोरिन पत्तन के विकास का कुछ सुझाव था परन्तु अभी केवल कागजी बात है अब इस में ठोस कार्यवाही की जानी चाहिए।

अन्त में मैं परिवहन मंत्रालय के पर्यटक विभाग के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मैं पर्यटकों का स्वागत करता हूँ परन्तु पर्यटकों को अन्धा धुन्ध नहीं

बुलाया जा सकता आज कल स्थिति यह है कि न्यूयार्क में हमारी प्रचार व्यवस्था है जिस के द्वारा हम अधिक से अधिक अमरीकन पर्यटकों को यहां आने के लिये आकर्षित करते हैं। १९५१ की तुलना में १९५४ में ३००० के बदले ६००० अमरीकन पर्यटक आये। इन लोगों को वीसा, यात्रा की सुविधायें आदि दी जाती हैं। अब हमें पता है कि अमरीकन पाकिस्तान को फौजी सामान दे रहे हैं। इस लिये हम अमरीकन पर्यटकों के इस प्रकार हमारे देश में आने का प्रोत्साहन नहीं कर सकते। हमें राजनैतिक बातों का भी ध्यान रखना चाहिये। यह पर्यटक यहां पर सीधे नहीं रहते। इस मामले को केवल इसी आधार पर नहीं देखना चाहिये कि हमें कुछ डालर अर्जित करने का अवसर मिलेगा। हमें यह भी देखना चाहिये कि राजनैतिक दृष्टिकोण से क्या उचित है।

ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर(अमृतसर): सभापति जी, मैं रोड ट्रांसपोर्ट के मुतल्लिक ही बन्द बात कहना चाहता हूँ। ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर साहब इस बात से अच्छी तरह वाकिफ हैं कि इससवाल पर हमारे देश में एक जबरदस्त मतभेद है। प्लानिंग कमीशन जिस ने देश की डेवलपमेंट में नुमांयां रहनुमायी का बोझ अपने ऊपर लिया हुआ है उन्होंने जहां देश की डेवलपमेंट के लिये २२६९ करोड़ रुपये खर्च करना है वहां रोड ट्रांसपोर्ट के लिये सिर्फ ८ करोड़ ९७ लाख रुपया रखा है। यानी करीब ९ करोड़ रुपया रखा है जो जीरो प्वाइंट चार (०.४) परसेंट से ज्यादा नहीं बनता। इसके अलावा जो हमारा नेशनल डेवलपमेंट बोर्ड है जिस को राय बड़ी अहमियत रखती है। उस ने भी प्लानिंग कमीशन की इस सिफारिश को मंजूर किया है

[ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर]

और जो ११ प्वाइंट देश के डेवलपमेंट के लिये रखे गये हैं उस में जो रोड ट्रांसपोर्ट का सवाल है उस में उन्होंने अपनी बड़ी स्पष्ट राय दी है कि प्राइवेट ट्रांसपोर्ट को ही सूबा सरकारें बढ़ावा दें । इसके अलावा टैरिफ कमीशन की भी इसी तरह की रिपोर्ट है । तो अगर हमको इस तरफ पूरा ध्यान देना है तो चूंकि इस मुआमले पर इतना इख्तलाफे-राय है इसलिये मैं समझता हूं कि सरकार को इस की पहले पूरी पूरी जांच कर लेनी चाहिए । और मैं तजवीज करता हूं कि इस जांच पड़ताल के लिये एक अच्छी कमेटी बनायी जाय जो कि पूरे तौर पर पड़ताल कर के अपनी रिपोर्ट पेश करे । इसके बाद ही रोड ट्रांसपोर्ट के राष्ट्रीयकरण के सवाल को लिया जाय । वैसे जाहिर तौर पर तो राष्ट्रीयकरण का जो सवाल है यह जो लफ्ज है यह एक बड़ा पापुलर लफ्ज है । बड़ा हरदिल अजीज लफ्ज है । प्रिंसिपल के तौर पर मेरा ख्याल है इसे सब मानेंगे और इस प्रिंसिपल के मामले में इतना मतभेद नहीं होगा । मगर जब गौर किया जाय और दरजा बदरजा सोचा जाय । पिछले दिनों में मध्य प्रदेश में रायपुर में आल इंडिया मोटर आपरेटर्स यूनियन की एक बड़ी नुमायंदा कान्फ्रेंस हुई जिस को कि श्री एस० के० पाटल ने प्रेसाइड किया और मध्य प्रदेश के चीफ मिनिस्टर श्री शुक्ला साहब ने उस को इनआगुरेट किया । उस वक्त उन्होंने अपनी इत्तदाई तकरीर में कहा था कि अगर प्राइवेट आपरेटर्स अपने अन्दर एफिशेंसी को कायम रखें और बढ़ायें तो फिर हमें कोई एतजाज नहीं होगा कि उन को मौका दिया जाये कि वह इस काम को अच्छी तरह से चलायें और हमारी राष्ट्रीयकरण की तरफ तवज्जीह न होगी ।

मेरा कहना यह है कि यह एक ऐसा सवाल है कि जिस पर इख्तलाफे राय मौजूद हैं । चार बातों का ख्याल यह रोड ट्रांसपोर्ट का राष्ट्रीयकरण करने में हमें रखना पड़ता है । पहली चीज यह है एफिशेंसी जिस से पब्लिक सहूलियत के लिये ज्यादा सामान पैदा हो । दूसरी बात है वर्कर्स की, जो इसमें काम करने वाले हैं उनका फायदा किस बात में है । तीसरी चीज है गवर्नमेंट का माली फायदा यानी एकानामिक क्वेश्चन और चौथी बात है इन्डस्ट्री का सवाल । हम एक एक बात को लें तो पता लगेगा कि हर एक सवाल पर इख्तलाफे राय मौजूद है । एफिशेंसी के मुताल्लिक तो अभी तक यह बात हमारे देश में नुमायंदा तौर पर कही जाती है कि भाई यह तो सरकारी काम है हमारी ज़हनियत ऐसी है कि हम फौरन कह देते हैं कि यह तो सरकार का काम है । इस में कुछ ज्यादा जरूरत सोचने की नहीं है । इसमें जैसे सरकार चलायेगी वैसे यह चलता जायेगा । जब पहले ही मन में यह ख्याल मौजूद हो तो उस वक्त वह एफिशेंसी की तरफ बढ़ नहीं सकता तो जब तक हमारे देश में पूरी जाग्रति नहीं आ जाती और हम को इस बात का पूरा अहसास नहीं हो जाता कि जो सरकारी काम हैं वह हमारे अपने ही काम हैं और उन में हमें अपना पूरा कोम्रापरेशन देना चाहिये । उस वक्त तक हमारे दरम्यान में यह शिकायत मौजूद रहेगी । इस के बरअक्स जो लोग अपनी प्राइवेट बसिज चलाते हैं वह हर तरह से पब्लिक के आराम और सहूलियत का ख्याल रखते हैं और अपने अन्दर एफिशेंसी पैदा करते हैं ।

पंजाब में मैं खास तौर पर देखता हूं कि वह कई जगह साथ साथ काम चल रहा है । वहां

गवर्नमेंट ने भी कई रूट नेशनल इज किये हैं और प्राइवेट आपरेटर्स भी अपना काम चला रहे हैं। हम देखते हैं कि जहां जहां प्राइवेट कम्पनियां काम कर रही हैं वहां एफीशेंसी भी ज्यादा है और मनुसू/फिरों के लिये सहूलियतें भी ज्यादा हैं और पब्लिक का वहां पर भी ख्याल रखा जाता है। लेकिन दूसरी तरफ सरकारी बसों में पूरी तौर पर कामयाबी नजर नहीं आती। मेरा कहना सिर्फ यह नहीं है कि जहां जहां सरकार की बसें चल रही हैं वहां पर इन्तजाम बिल्कुल ही खराब है मगर जैसा मैंने पहले कहा कि वह चीज मौजूद है और वह यह समझकर बैठ जाते हैं कि यह तो सरकार का काम है इसमें कुछ ज्यादा तरद्द की जरूरत नहीं और कुछ खास ज्यादा मेहनत की जरूरत नहीं है और यही वजह है कि जब सरकारी बसें कोई सामान ले जाती हैं तो वह काफी अपने को ओवरलोड कर लेती हैं क्योंकि उन को सरकारी बसों को इसका डर नहीं रहता कि कोई उन को चैक कर लेगा या चालान कर देगा लेकिन इसके बरअक्स जो प्राइवेट मोटरगाड़ियां हैं उन को हर वक्त फिर रहती है कि कहीं हम चैक न कर लिये जायें और उनका डर बना रहता है कि अगर हम ने कायदा से ज्यादा बोझ रखा तो हमारा चालान हो जायगा और हम पर इस के लिये जुर्माना हो जायेगा। इसलिये वह जरा ध्यान और फिकर से काम करते हैं।

दूसरी बात है वरकर्स का फायदा। इस के मुताल्लिक मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि यह जो ट्रांसपोर्ट मिनिस्टरी की ताजा रिपोर्ट हमारे सामने है इसमें रोड ट्रांसपोर्ट के छवें चैप्टर में जहां इसको डील किया गया है वहां इस बात को माना गया है—

“आजकल ४८००० आपरेटर्स हैं जिनमें से केवल २५ ऐसे हैं जिनके पास १०० से अधिक मोटरें हैं, ५० ऐसे हैं जिनके पास ५० मोटरों से अधिक पर १०० से कम हैं। १५०० ऐसे हैं जिनके पास ५ मोटरों से अधिक पर ५० से कम हैं। ४६००० ऐसे छोटे आपरेटर्स हैं जिनके पास ५ या उससे कम मोटरें हैं”

इन फिगर्स से साफ जाहिर होता है कि ९५ परसेंट के करीब ऐसे आपरेटर्स हैं जो बिल्कुल निचले दरजे के या दरम्यानी दरजे के मैं आप को बता दूं कि पंजाब में तो हालत यह है कि आपरेटर्स खुद और जो शेयर होल्डर्स कम्पनी के हैं वह खुद कहीं ड्राइवर का काम करते हैं और कहीं-कहीं पर तो क्लीनर्ज का काम भी करते हैं। वह कोई बहुत बड़े सरमायादार लोग नहीं हैं। थोड़ा रुपया किसी से कर्ज लेकर या जेवर बेच कर इकट्ठा कर लेते हैं और एक आध बस खरीद लेते हैं और अपनी रोजी कमाते हैं या दो तीन आदमी मिल कर एक कोई छोटी सोसायटी बना लेते हैं और इस तरह अपना गुजारा करते हैं। इस तरह मैं समझता हूं कि पंजाब के जो आपरेटर्स हैं वह बरकर्स हैं और इससे ज्यादा उन को हैसियत और अहमियत नहीं दी जा सकती। इसलिये मैं समझता हूं कि इस मुआमले पर फिर हमारे देश में इख्तलाफ मौजूद है कि वरकर्स का फायदा किस बात में है इसलिये मैंने इस बात पर जोर दिया है कि रोड ट्रांसपोर्ट के राष्ट्रीयकरण करते वक्त हमें इस बारे में पूरी तरह जांच पड़ताल कर लेनी चाहिये।

तीसरी बात जो माली फायदा यानी एकानामिक कवैश्चन है इस के बारे में मैं भी समझता हूं कि बाज जगहों पर यह

[ज्ञानी जी० एस० मुसाफिर]

ख्याल किया गया है कि इस तरह यहां मोटर बिजनेस से काफी रुपया आ जाता है इस से गवर्नमेंट क्यों न फायदा उठाये।

आमदनी के बारे में यह बात ठीक है कि इस में आपरेटर्ज को भी धोखा हुआ है और गवर्नमेंट को भी धोखा हुआ है। इसमें चूंकि रोजाना आमदनी हो जाती है इस से यह ख्याल पैदा होता है कि आपरेटर्ज के पास बड़ा रुपया आ गया और गवर्नमेंट भी यह ख्याल करने लगी है कि रोजाना इतना रुपया आ जाता है। तो न गवर्नमेंट ही इस की तरफ ख्याल करती है और न ही आपरेटर्ज ने कभी ख्याल किया था कि उन की तरफ बहुत कम ध्यान दिया जाता है। किसी ने भी इन की रोजाना आमदनी का एवरेज नहीं निकाला। चूंकि रोजाना आमदनी आ जाती है इसलिये आपरेटर्ज खुश होते रहते हैं। और इसी खुशी को देख कर शायद गवर्नमेन्ट के दिल में भी यह ख्याल आया कि यह काम कोई बड़े फायदे के हैं। जैसा मैंने कहा है इस में इख्तलाफे-राय हो सकता है। सरकार को अगर रुपये का फायदा किसी तरह से पहुंचता है तो मैं समझता हूं कि पब्लिक का ही फायदा हुआ। इस पर किसी को एतराज नहीं हो सकता। मगर अन्दाजा करते वक्त जरूर हर एक ख्याल को सुनना चाहिये।

मिसाल के तौर पर देहली ट्रांसपोर्ट सरविस—१०५३ की रिपोर्ट मेरे हाथ में है—इसमें उन्होंने पिछले साल यानी १९५३ में ३ लाख ९९ हजार का फायदा दिखाया। इसमें १५८ डीजल वैहिकल्ज चलीं और १०६ पेट्रोल वैहिकल्ज। यानी इस प्रोपोरशन से, इस निसबत से अगर अन्दाजा लगाया जाय तो यह जो माइलेज

के फिगर्ज दिये गये हैं उन के मुताबिक १९५३ में २२५०० मील कवर किये गये हैं और इस निसबत से हिसाब लगाने पर तो इन रोड्स पर १३५०० मील डीजल वैहिकल्ज ने कवर किये हैं और बाकी पर दूसरी वैहिकल्स चलायी गयी हैं। इस तरह से समझ लीजिये कि कोई १५०० गैलन पेट्रोल की बचत रोजाना को गयी है। डीजल वैहिकल्ज चला कर जो भी पेट्रोल बचाया गया है उस में यह समझ लेना चाहिये कि १५ आना फी गैलन के हिसाब से रोड फन्ड जो है उस को नुकसान पहुंचा है। पेट्रोल पर ड्यूटी है। अगर इस तरह से अन्दाजा लगाया जाये तो १४०० रुपया रोज का रोड फन्ड को नुकसान पहुंचा है। १४०० रुपया रोज का मतलब है ४२००० रुपया माहवार और ५ लाख रुपया सालाना नुकसान रोड फन्ड को पेट्रोल वैहिकल्ज चला कर पहुंचाया गया है। अगर अन्दाजा लगाया जाये तो ३ लाख ९९ हजार रुपये की बचत अगर देहली ट्रांसपोर्ट ने की है तो ५ लाख का नुकसान रोड फन्ड को पहुंचाया है। हमारे इस देश को जिस की रोड्स को अभी डवेलप होना है, जिस के एक-एक मील के टुकड़े को बनाने की जरूरत है, अगर वह रुपया सरकार के पास आता तो उस से कितनी सड़कें बन सकती थीं।

अब आयंदा जो स्कीम है देहली ट्रांसपोर्ट की, उस के मुताबिक १४० डीजल वैहिकल्ज अगले साल में खरीदनी हैं जिस के लिये ७० लाख रुपया मरकजे हिन्द को देना है। मेरा कहना है कि जितनी डीजल वैहिकल्ज यहां चलाई जायगी उतना ही पेट्रोल ड्यूटी और रोड फन्ड को नुकसान पहुंचेगा। मैंने आपके सामने एक यह मिसाल पेश की है। अगर ह मारी सरकारें

इसी तरह से फायदा का अन्दाजा कर लेती हैं तो मैं कहना चाहता हूँ कि यह बड़ी गलतफहमी है क्योंकि इससे तो नुकसान पहुंच रहा है। बचत नहीं हो रही है। इस गलतफहमी को नहीं रहना चाहिये। और भी बातें हैं जिन से अन्दाजा लगाया जा सकता है। मैं तो यह भी कहता हूँ कि मैं इसे मानता हूँ कि अगर सरकार के पास रुपया आता है तो इस से वह पब्लिक को फायदा पहुंचा सकती है। मगर इस तरह से रोड फंड को तो नुकसान हुआ है। इसी तरह से जो रुपया रोड ट्रांसपोर्ट के राष्ट्रीयकरण पर खर्च किया जाना है वह किसी और अच्छे काम के लिये अलग खर्च किया जाये तो इससे एक तो जो हमारे दरम्याना दरजा के लोग हैं वह बेकारी से बच सकते हैं और सरकार का भी इसमें कोई ज्यादा नुकसान नहीं है। मैं आप को पंजाब की एक मिसाल देता हूँ। हमारे पंजाब में ८० कम्पनियां हैं। उन में से ५० परसेंट कम्पनियां रिफ्यूजीज की हैं। सभापति जी, चूंकि यह सवाल बड़ा अहम है इसलिये आपको इजाजत से दो तीन मिनट में इन के बारे में कहना चाहता हूँ। इन कम्पनियों में ४००० शेयर होल्डर्स हैं। जो कि आपरेटर्स हैं। तो २०,००० अफराद तो इनके ही बन जाते हैं जो कि इसमें कोअपरेटिव बेसिस पर काम करते हैं। किसी एक की कम्पनी नहीं है। मैं ने रायपुर में शुक्ला जी की स्पीच सुनी थी। उन्होंने कहा था कि बड़े-बड़े युनिट बन जायें। यहां पंजाब में तो पहले ही इस किस्म के यूनिट बने हुये हैं। राष्ट्रीयकरण से पंजाब में ४००० आपरेटर्स जो हैं जिन को आप वरकर्स ही कह सकते हैं इन सब के लिये गवर्नमेंट काम मुहैया नहीं कर सकती है। मैं ने अन्दाजा लगाया है कि इस तरह से कोई ७५००० के करीब

लोग पंजाब में बेकार हो जायेंगे। अगर आज मोटर ट्रांसपोर्ट नैशनेलाईज कर दिया जाये। इस तादाद में मोटर बिजनेस से ताल्लुक रखने वाले सब लोग शामिल हैं। मैं कहता हूँ कि राष्ट्रीयकरण का जो प्रिंसिपल है इसके कोई खिलाफ नहीं है। मगर हर एक बात का, हर एक काम का कोई न कोई वक्त होता है। जितने लोग दरम्याना दरजे के बेकार होंगे उतना ही हमारे देश का ज्यादा नुकसान है क्योंकि यह हमारे देश की रीढ़ की हड्डी है। जो लोग काम करने वाले हैं अगर उनको काम न मिला तो उससे बड़ा नुकसान होता है।

जहां तक इंडस्ट्रीज की बात है, आज मुल्क में बड़े-बड़े इंडस्ट्रीयलिस्ट्स हैं उनकी राय देखनी चाहिये। मिस्टर बी० एस० बिरला की तकरीर को जो उन्होंने पिछले वर्ष चैम्बर्स आफ कामर्स के इजलास में दी थी। उस में उन्होंने कहा था कि अगर सरकार इस इंडस्ट्री का राष्ट्रीयकरण करने की तरफ कदम उठायेगी तो इस इंडस्ट्री को बड़ा नुकसान पहुंचेगा मेरे कहने का तात्पर्य सिर्फ यही है कि इस मुआमला की जांच पड़ताल करने के लिये एक कमेटी बनाई जाय। जो कि पूरी जांच करके, हर लिहाज से, हर नुक्ता से इन चारों बातों पर जो कि मैं ने बजाहत से पेश की हैं, ख्याल कर के, अपनी रिपोर्ट पेश करे। और सरकार इसकी जांच करे उसके बाद कोई फैसला करे। मैं यह अर्ज करूंगा कि अगर राष्ट्रीयकरण जरूर करना है तो फिर यह एक ऐसा व्यूपाार है जिस के लिये फुल कम्पनसेशन देना चाहिये। बिना फुल कम्पनसेशन के इन का काम चलने वाला नहीं है।

इन अल्फाज के साथ मैं आप से ज्यादा वक्त लेने की मुआफी चाहता हूँ।

श्री दाभी (कैरा०उत्तर) : गत वर्ष की भांति मैं इस वर्ष भी यह कहना चाहता

[श्री दाभी]

हूँ कि दिल्ली परिवहन सेवा जैसी अत्यन्त ही अनियमित तथा नाकाबिल सेवा में न देश में कहीं भी नहीं देखी है। संसद् के हर सत्र में मुझे इस की अक्षमता के सम्बन्ध में शिकायतें प्राप्त होती रहती हैं। मैं अधिकारियों का ध्यान इस ओर दिलाता हूँ। उनका जबाव यह होता है कि वह सेवा को सुधारने का प्रयत्न कर रहे हैं। परन्तु इसका कोई ठोस परिणाम नहीं निकलता है।

संसद-सदस्यों के लिए नार्थ एवेन्यू तथा साऊथ एवेन्यू में बसों का इंतजाम किया गया है। परन्तु प्रायः देखा गया है कि यह बसें वहाँ मिलती नहीं हैं। मैं प्रतिदिन इस सर्विस से एक दो बार सफर करता हूँ तथा मुझे मालूम है कि किस तरह लोग इन बसों की प्रतीक्षा में खड़े रहते हैं। उन्होंने इस में सुधार की प्रत्येक आशा छोड़ दी है।

प्राप्त सूचना से पता चलता है कि प्रतिदिन सभी मार्गों पर २५-३० अवसर ऐसे आते हैं जबकि बसें बिल्कुल आती ही नहीं हैं यद्यपि टाइम-टेबुल के अनुसार उन्हें आना होता है। इस तरह से जनता का न मालूम कितना समय नष्ट हो जाता है। तिलपत जाते समय इन बसों का क्या हाल रहा, यह हमें मालूम ही है। जिस बस में लगभग ३५ व्यक्तियों के लिए जगह थी, उसमें ८७ व्यक्ति बिठाए गये।

मंत्रालय की १९५३-५४ की रिपोर्ट में कहा गया है कि फरवरी, १९५४ के अन्त तक ३० और नई बसें लाई गई हैं जबकि ८८ पुरानी बसें छोड़ दी गई हैं। इस तरह से उपयोगी बसों की संख्या कम हो गई। गत वर्ष भी इस तरह

की कमी हुई थी। इसका परिणाम यह होगा कि जनता की कठिनाई बढ़ती ही जायगी।

मुख्य बस स्टैंडों पर छादित जगहों की कोई व्यवस्था नहीं। सैक्रीटेरियेट के बस स्टैंड को ही लीजिये वहाँ एक भी छादित जगह नहीं।

कई जगहों पर खम्बों के साथ टाइम टेबुल चिपकाये गए हैं, परन्तु रात को वहाँ रोशनी न होने के कारण वह पढ़े नहीं जा सकते हैं।

राजधानी में होने के नाते दिल्ली की बस सर्विस एक आदर्श सेवा होनी चाहिए। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस सम्बन्ध में सभी शिकायतों का निवारण करके इस सेवा में सुधार करेंगे।

डा० जयसूर्य (मेदक) : सरकारी सड़क परिवहन व्यवस्था के सम्बन्ध में मेरा अपना वैयक्तिक अनुभव है तथा इस का कारण यह है कि भारत में हैदराबाद ही पहला ऐसा राज्य था जहाँ कि सड़क परिवहन सरकार के कार्यभार में था। इसके कुछ गुण भी थे तथा अत्रगुण भी। परन्तु हमारी राष्ट्रीय सरकार ने इन पर विचार किये बिना ही सड़क परिवहन के तथा-कथित राष्ट्रीयकरण की ठान ली। उन्होंने समझा कि यह आमदनी का एक बड़ा स्रोत है अतः इसे हाथ से न जाने दिया जाना चाहिए। उन्हें चेतावनी दी गई कि इस में खतरे भी हैं। प्रशुल्क आयोग ने उन्हें यह चेतावनी दी तथा लोक सभा की एक प्रवर समिति ने १९५० में उन्हें यह चेतावनी दी थी।

विदेशों में अब रेलवे लाइनें बिछाने की अपेक्षा सड़कों ही अधिक बनाई जा

रही है। हमारे इतने विशाल देश में सड़कें बहुत कम हैं। हमें इस ओर विशेष ध्यान देना होगा। इसका परिणाम यह भी होगा कि हमें मोटर गाड़ियों को अधिक उपयोग में लाना होगा।

भारत में प्राइवेट चालकों की संख्या ४७,५७५ है। इन में से ४६,००० छोटे छोटे चालक हैं जिन्होंने कि अपना सर्वस्व इसी उद्योग में लगाया है। योजना आयोग के मतानुसार प्राइवेट चालकों ने इस उद्योग में १३१ करोड़ रुपया लगाया है जबकि सरकार इस समय तक इस उद्योग में केवल १७ करोड़ रुपये लगा सकी है। हो सकता है कि १९५५-५६ तक वह इस में कुल २१ करोड़ रुपये लगा सके। वह उस समय तक ज्यादा से ज्यादा दस हजार बसें अपने स्वामित्व में रख सकती है जबकि इसके मुकाबले में प्राइवेट चालकों के पास लगभग ४० हजार मोटर गाड़ियां हैं। प्रशुल्क आयोग के विवरण के अनुसार मई, १९५२ में प्राइवेट चालकों के पास १००, ८५५ गाड़ियां थीं। इन लोगों ने इतना बड़ा उद्योग जो स्थापित किया है उसका आप क्या करने जा रहे हैं, विशेषकर जबकि आप अपनी बसों का भी प्रबन्ध कार्य सम्भाल नहीं सके हैं ?

बम्बई की राज्य परिवहन सेवा में ६ करोड़ रुपये लगा हुआ है। उन्होंने ८ लाख रुपये का वार्षिक लाभ दिखाया है अर्थात् यह एक प्रतिशत से भी कम है। यह वचत भी केवल तब हुई जबकि उन्होंने ने पेट्रोल के स्थान पर डीज़ल प्रयोग में लाया, अन्यथा उन्हें ४२ लाख रुपये का घाटा होता। बंगाल सरकार को भी इस मद पर ६,४५,००० रुपये का घाटा हुआ है और चालू वर्ष के लिए उनका

घाटे का संशोधित प्राक्कलन १६,४४,००० रुपये हैं। यह भी उस दशा में है जबकि अवक्षयण के लिए केवल १६ २/३ प्रतिशत भाग रखा गया है। सामान्यतः उद्योगपति इसके लिए २५ प्रतिशत रखते हैं।

दिल्ली परिवहन सेवा के सम्बन्ध में रिपोर्ट पेश करते हुए माननीय मंत्री ने बताया कि इस वर्ष यह पिछले कई वर्षों के घाटे को पूरा कर सकी है। इसका कारण स्पष्ट है कि उन्होंने ने अपनी ६० प्रतिशत गाड़ियां डीज़ल गाड़ियों में परिवर्तित की हैं। परन्तु ऐसा करके आप ने केवल अपनी एक जेब से पैसे निकाल कर दूसरी जेब में डाल दिए हैं।

मेरे विचार में प्राइवेट परिवहन उद्यम में १५० करोड़ रुपया लगा हुआ है। इसके अलावा कर्मशालाओं, फालतू पुर्जों आदि के रूप में भी १५० करोड़ रुपये की सम्पत्ति और है। यदि आप इस उद्योग को नष्ट करेंगे तो आप इस के साथ और भी सहायक उद्योग नष्ट करेंगे।

इस समस्या का मेरा अपना एक हल है। उत्पादन मंत्रालय के अन्तर्गत भारत सरकार प्राइवेट पूंजी के साथ सांझा करके करोड़ों रुपये विभिन्न उद्योगों में लगा रही है तथा इनका प्रबन्ध कार्य भी विभिन्न प्राइवेट अभिकरणों को सौंपा जा रहा है। यदि ऐसा हो सकता है तो इस उद्योग के सम्बन्ध में ऐसी व्यवस्था क्या नहीं हो सकती है ? सहकारिता के आधार पर इस उद्योग को संगठित कीजिये। सरकार भी इस में शामिल हो सकती है। इस तरह से सम्पूर्ण सड़क परिवहन उद्योग का विकास किया जा सकता है। आप के पास सारी व्यवस्था है। आप अपनी शर्तें मनवा सकते हैं, तथा प्राइवेट परिवहन उद्योग को अपने प्रबन्ध के अन्तर्गत

[डा० जयसूर्य]

ला सकते हैं; अन्यथा हमारे पास कहां इतने साधन हैं कि हम परिवहन सुविधाओं का पर्याप्त रूप से विस्तार कर सकें। वम्बई को कोलम्बो योजना के अन्तर्गत सहायता मिल रही है, तभी तो वह परिवहन सुविधाओं का विस्तार कर सके हैं।

योजना आयोग के अनुसार निर्मातावर्ग प्रति वर्ष तीस हजार गाड़ियां बन सकता है। परन्तु वास्तव में यह संख्या चार हजार से अधिक नहीं, जैसे कि प्रशुल्क आयोग ने भी बताया है। कारण यह है कि प्राइवेट क्षेत्र अनिश्चितता के कारण इस उद्योग में पूंजी लगाने के लिए तैयार नहीं। मैं किसी के साथ भी अपनी उक्त योजना पर चर्चा करने के लिए तैयार हूं। हैदराबाद सरकार ने इसे स्वीकार नहीं किया। देखना यह है कि यह सरकार कहां तक इसे स्वीकार करती है।

सरदार अकरपुरी (गुरदासपुर) :
चेयरमैन महोदय, मैं समझता हूं कि इसके मुतालिक हाउस में कोई दो राय नहीं हैं कि इस वक्त मोटर ट्रान्सपोर्ट को नेशनलाइज नहीं करना चाहिये। इसी हाउस में अभी बताया गया है कि सन् ५० में हाउस में इसी मामले पर बहस हुई और उस वक्त यह तय हो पाया कि मिनिस्टर साहब मोटर वेहिकल ऐक्ट में कोई तरमीम लायें जिससे कि इन आपरेटर्स को माकूल मुआविजा दिया जाय और तब गवर्नमेंट इस इंडस्ट्री को नेशनलाइज कर सकती है। मैं समझता हूं कि किसी इरादे को नेशनलाइज करने के लिये कोई इख्तलाफ नहीं हो सकता, लेकिन यह बात देखनी होती है कि आया उससे पबलिक को क्या फायदा है और सरकार को क्या फायदा है और यह चीज जिन २ सूबों

में ट्रान्सपोर्ट्स नेशनलाइज हुए हैं वहां की हालत पर गौर करने से पता चल सकता है। जहां तक पबलिक के फायदे का ताल्लुक है, उसके लिये दिल्ली ही काफी है और इसी से अन्दाजा लगाया जा सकता है कि पबलिक को कितना फायदा है। एक एक बस स्टैंड पर दस, दस, बीस बीस और पचासों आदमी खड़े रह जाते हैं और उनके सामने बस स्टैंड से बस गुजर जाती है और वह बेचारे यों ही लाइन बनाये वहां बस के इंतजार में खड़े रहते हैं। मैंने प्रताप अखबार में आज ही पढ़ा कि बहुत से हमारे रेफ्यूजी भाई जो दूर कौलोनीज में बसे हुए हैं वह इस वजह से कि उन्हें बस ठीक वक्त पर नहीं मिलती नौकरी से हटा दिये गये हैं, उनको काम पर से हटा दिया गया है। इसलिये मैं समझता हूं कि नेशनलाइजेशन से जहां तक पबलिक के मफाद का ताल्लुक है उसका देहली की हालत से बखूबी अन्दाजा लगाया जा सकता है। इसके अलावा मैं यू० पी० के बारे में आपको अपना तजुर्बा बतला सकता हूं कि वहां पर मोटर नेशनलाइजेशन के बाद क्या हालत हो रही है। आज वहां हालत यह है कि सरकारी बसों पर जो कंडक्टर्स और ड्राइवर्स हैं वह पुलिस वालों से भी ज्यादा हुकम जताते हैं और पबलिक की दिक्कत को कम करने की तरफ उनका ध्यान नहीं जाता। अब वहां बस स्टैंड पर तो कुली मिल जाता है और उससे आप सामान उतरवा और चढ़वा सकते हैं लेकिन बीच रूट पर जो आदमी सवार होता है उसको बहुत दिक्कत पेश आती है, अकेले बिना मदद के उसको अपना सामान ऊपर चढ़ाना होता है या ऊपर से नीचे उतारना होता है, कोई आदमी उसका सामान चढ़ाने और उतारने में

मदद नहीं करता या उसे सहारा नहीं देता मेरे साथ ऐसा इतिहासक पेश आया है और मैं आये दिन देखता हूँ कि वह लोग कुछ पर्वान नहीं करते, क्योंकि उन की जिम्मेदारी कोई नहीं है, वह सर्विस पूरी सरकारी हो गयी है इस वास्ते वह जिम्मेदार नहीं हैं और पब्लिक के आराम का कोई ख्याल नहीं करते हैं ।

दूसरी बात मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि अगर इसको नेशनलाइज करना है तो उसके लिये माकूल मुआविजा जरूर देना चाहिये और देना है तो उसमें सरकार को कितना खर्च आयेगा, मैं पंजाब की मिसाल देकर बयान करना चाहता हूँ । पंजाब में इस वक्त १३९७ बसेज हैं और इन १३९७ बसेज के मुतालिक पंजाब का खर्चा इस वक्त यह है कि यहां की गवर्नमेंट कहती है कि जो अच्छी २ बसेज हैं वह हम ले लेंगे खराब नहीं लेंगे और खर्चा उनका नजर आता है उस के आधार पर मैं यह कह सकता हूँ कि वह १३९७ में से सिर्फ ९७ बस लेंगे और १३०० नहीं लेंगे । वह १३०० बसेज मुल्क की वेल्थ हैं, मुल्क की जायदाद हैं और वह इस तरह खन्दक में जा पड़ेंगी और जाया हो जायेंगी ।

और इन १३०० बसों की जगह अगर गवर्नमेंट गौर करे तो मैं समझता हूँ कि दूसरी बस खरीदने से २० हजार खर्च आयेगा । अगर पेट्रोल वाली ली जायेंगी तो २२, २३ हजार एक बस पर खर्च आयेगा । इस लिये मेरा अन्दाजा है कि अगर १३०० नई बसें खरीदनी हैं तो चार करोड़ रुपये से कम खर्च नहीं आयेगा यह चार करोड़ रुपया कहां जायेगा ? यह अमरीका जायेगा, या इंग्लैंड जायेगा,

सब का सब रुपया बाहर जायेगा मैं समझता हूँ कि अगर इसे नेशनलाइज करना है तो उन को वक्त दो, कम से कम दस साल तक इस काम को नहीं करना चाहिये । यह जो १३०० बसें आज कन्डम हो जायेंगी, उन को पांच साल तक वह लोग चलायेंगे अगर यह पांच साल तक इसी तरह चल जायेंगी तो मैं समझता हूँ कि इस चार पांच साल के अर्से में हम अपने देश में यह बसें पैदा करने के लिये, इंजन पैदा करने के लिये अपना रुपया बचा लेंगे और उन लोगों को भी जो लोग नेशनलाइजेशन से भूखों मर जायेंगे उन की जान भी बचा लेंगे ।

एक और बात से मैं मिनिस्टर साहब को खबरदार करना चाहता हूँ और वह यह है कि यह सवाल पंजाब में बड़ी तेजी से उठ रहा है, और बड़े खराब तरीके से उठ रहा है कि एक लाइन ले ली जाती है, उस में दो, तीन या चार बसें चला देते हैं लेकिन उन लोगों को किसी किस्म का मुआवजा वगैरह नहीं देते और उन को बेकार करते चले जाते हैं जिन में कि ५० फीसदी रिफ्यूजी हैं । उन लोगों के साथ कोई अच्छा सलूक नहीं किया जा रहा है । पंजाब में अगर यह राष्ट्रीयकरण हो गया तो हिन्दुस्तान के हर सूबे में हो जायेगा । हिन्दुस्तान के सूबों की जहां तक मुझे वाकफियत है, बंगाल में, बम्बई में और यू० पी० में जो बड़े बड़े शहर हैं जैसे कानपुर वगैरह, उन में पंजाबी ही हैं जिन के पास बहुत काम है । अगर वहां पर भी ट्रान्सपोर्ट को नेशनलाइज कर दिया गया तो उन के पास कोई काम नहीं रह जायेगा, वह लोग पंजाब में आयेंगे । पंजाब की आज कल क्या हालत है ? हर एक किसान के पास चार चार, पांच पांच एकड़ जमीन होती है जिन पर दस दस आदमी

[सरदार अकरपुरी]

पल रहे हैं। अगर और सूबों से पंजाबी आ गये तो वह लोग वहां जाकर क्या करेंगे? वह लोग गवर्नमेन्ट के खिलाफ ही झंडा उठायेंगे। जो लोग कह रहे हैं इस काम को जल्दी करो, वह इस निगाह से नहीं कह रहे हैं कि मुल्क का भला हो। वह इस लिये कह रहे हैं कि जो लोग बेकार होंगे, वह उन लोगों के पास जायेंगे और गवर्नमेन्ट के खिलाफ बगावत करेंगे। इस लिये मैं अर्ज करना चाहता हूं कि इस के लिये वक्त देना चाहिये, समय देना चाहिये। जो कुछ ज्ञानी जी ने इस सिलसिले में कहा है मैं उसको सपोर्ट करता हूं कि इस के लिये हाउस में एक कमेटी मुकर्रर होनी चाहिये जो कि तमाम पहलुओं से सोच कर अपनी रिपोर्ट पेश करे।

इस के साथ ज्ञानी जी जो नहीं कह सके हैं उस के लिये मैं अर्ज करना चाहता हूं कि बाकी जो स्टेप्स हैं उन से कहना चाहिये कि वह किसी एक लाइन को नेशनेलाइज न करें। अगर आप ऐसा स्टेप नहीं लेंगे तो लोगों को बहुत नुकसान होगा। मैं समझता हूं कि इसी में देश की भलाई है और देश की बेहतरी है। इसी तरह से देश का सरमाया बचेगा और जब कि हम और बहुत सी चीजों में सरमाया लगाना चाहते हैं, उस वक्त इस रुपये को उस में लगा देने से हमारा बहुत फायदा हो सकता है।

इतना कह कर मैं बगैर आप के घंटी बजाये हुए ही, अपनी तकरीर खत्म करता हूं।

श्री रघुनाथ सिंह (ज़िला बनारस-मध्य) : श्रीमान्, मैं एक विषय पूर बोलना चाहता हूं जिस का सम्बन्ध हिन्दुस्तान के जहाजों

से है, या कि जहाजरानी से जो कि एक बहुत उपेक्षित विषय रहा है। मैं हाउस का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि हमारी समुद्री सीमा करीब दो हजार मील की है, लेकिन हमारा जो ओवरसीज ट्रेड होता है वह हिन्दुस्तान के जहाजों द्वारा सिर्फ ६ परसेन्ट होता है। ६४ परसेन्ट ओवरसीज ट्रेड जो होता है वह दूसरे देशों के जहाजों और दूसरे देशों की कम्पनियों के द्वारा होता है। इस में ३० परसेन्ट तो सिर्फ इंग्लैंड के द्वारा ही होता है मेरी समझ में नहीं आता है इतना बड़ा देश, जिस देश में केवल ६ परसेन्ट व्यापार देशी जहाजों द्वारा होता है, वह देश कैसे पनप सकता है।

साथ ही साथ मैं आप का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूं कि जो स्कैप हमने जापान के हाथ बेचा, वही स्कैप आज जहाज बन कर हमारा गला घोट रहा है। जैसा कि लास्ट बार में कहा गया था कि अमरीका ने स्कैप बेचा और वही अमरीका का स्कैप बुलेट बन कर, गोली बन कर पिछली लड़ाई में अमरीका की छाती को छेदने लगा। वही अवस्था आज हमारी जहाजरानी की है। जो स्कैप, जो लोहा, हम ने जापान के हाथ बेच दिया उसी लोहे से जहाज बना कर के आज वे हम से कम्पीट कर रहे हैं। जापान ने दो ऐग्रीमेन्ट किये। लेकिन हिन्दुस्तान ने किसी विदेशी कम्पनी से या किसी विदेश से कोई ऐग्रीमेन्ट नहीं किया। जापान ने एक परशियन गल्फ ऐग्रीमेन्ट किया और दूसरा जापान पाकिस्तान ऐग्रीमेन्ट किया। इस का फल यह हुआ कि अरब सागर में हमारा जितना ट्रेड था, इंडियन ओशन में जितना ट्रेड था, धीरे धीरे जापान के हाथ में चला गया और

हमारे हाथ से बराबर ट्रेड बाहर होता चला जा रहा है।

इस के बाद मैं दूसरी बात की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ। “बंकरिंग आफ दि कोल ऐंड बंकरिंग आफ दि आयल”। दुनिया में जितने जहाज हैं, १९२९ में उन में से करीब १८ परसेन्ट जहाज ऐसे थे जो तेल से चलते थे, आज ६० परसेन्ट जहाज तेल से चलते हैं। जो विदेशी जहाज हमारे हिन्दुस्तान के पोर्ट्स से आकर कोल लेते थे, कोयला लेते थे, आज वह हमारे पोर्ट्स पर कोयला लेने नहीं आते। इस वास्ते नहीं आते कि हमारे पास तेल नहीं है, आयल की बंकरिंग हमारे पास नहीं है, हमारे पास आयल का स्टोर नहीं है। आज हालत यह है कि हमारा कोयले का ट्रेड दिन पर दिन गिरता चला जा रहा है। आज बर्मा और सीलोन को छोड़ कर कोई कोयले का ट्रेड हमारे पास नहीं है। आज से दस वर्ष पहले आस्ट्रेलिया को कोल एक्सपोर्ट करते थे, जापान को करते थे, यहां तक कि इंग्लैंड को भी हम कोल एक्सपोर्ट करते थे। आज क्या हालत है? आज हम बर्मा और सीलोन को छोड़ कर कहीं को कोल एक्सपोर्ट नहीं करते। पाकिस्तान कोल इम्पोर्ट करता है इंग्लैंड से, पोलैंड से, साउथ अफ्रीका से। आज हमारी पालिसी ऐसी है कि जो हमारे साथ के देश हैं, जहां कि हम कोयला भेज सकते थे, वह मुल्क भी आज हमारे हाथ से निकलते जा रहे हैं। मैं आप का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ कि जर्मनी और जापान जो युद्ध में जर्जर हो गये थे, जिन की शिपिंग खत्म हो गई थी नेवी खत्म हो गई थी, उसी जापान ने दो वर्ष के अन्दर १५ लाख टन के जहाज बनाये,

जर्मनी ने ७ लाख टन के जहाज बनाये। लेकिन हमने कितने जहाज बनाये? हम स्वतंत्र थे, हम युद्ध के बाहर थे। हमारे पास लोहा है, हमारे पास कोयला है, लेकिन हम ने जितना लोहा और जितना स्क्रैप जापान के हाथ बेचा था, दूसरे देशों के हाथ बेचा था उस से हम अपने यहां जहाज तैयार नहीं कर सके।

मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि अगर आप हिन्दुस्तान की रक्षा करना चाहते हैं, तो आज यह अत्यन्त आवश्यक है कि अगर आप के पास जहाज नहीं हैं तो आप विदेशों से, किसी देश से, जैसे कि जापान पाकिस्तान का एग्रीमेन्ट हुआ, जापान परशियन गल्फ एग्रीमेन्ट हुआ, एग्रीमेन्ट कीजिये तथा दूसरे देशों से पुराने जहाज लीजिये। इस में कोई हर्ज नहीं है, जैसे आप इंजिन इम्पोर्ट करते हैं, वैगन्स इम्पोर्ट करते हैं, इस में आप को क्या शर्म है अगर आप जहाज दूसरे देशों से उधार लें, या पुराने जहाज खरीदें? इन जहाजों को लेकर आप अपनी छोटी सी शिपिंग की उन्नति करें और विकास करें। शास्त्री जी ने अभी हाल में इंडियन शिपिंग ट्रेडर्स से बातचीत की थी। उन की डिमान्ड थी कि आप अगर उन को चीप रेट पर, थोड़े इन्टरेस्ट पर रुपया दीजिये तो वह लोग इस व्यापार की तरक्की कर सकते हैं। मैं आप से कहता हूँ कि इन व्यापारों को और इन व्यापारियों को आप जिन्दा कीजिये। उन से आप एक पैसा भी इन्टरेस्ट मत चार्ज कीजिये, उन को रुपया दे दीजिये कि वह जहाज बनायें, जहाजों को हिन्दुस्तान में पैदा करें। आप शिपयार्ड बनाइये, डाक्स बनाइये और इसी तरह की दूसरी चीजें बनाइये तो आप के मुल्क की तरक्की हो सकेगी। हमारा दो हजार मील का समुद्र

[श्री रघुनाथ सिंह]

तट है। इतने बड़े देश में कोई जहाज हमारे पास नहीं है। एक टैंकर हमारे पास नहीं है। जैसा मैं ने आपसे कहा, आज करीब ६० प्रतिशत जहाज आइल से चलते हैं। अगर हमारे पास आइल बंकरिंग नहीं होगा तो हमारे पोर्ट्स में कौनसे विदेशी जहाज आकर लगेंगे और हमसे तेल लेंगे। लिहाजा यह जरूरी है, खासकर ऐसे समय में जब कि हम हिन्दुस्तान में आयल रिफाइनरी कायम करने जा रहे हैं, कि आप टैंकर लें, दूसरे देशों से उधार लें या मोल लें, लेकिन आप को लेने चाहिए। कारण यह है कि इस वक्त मारकेट आपके हाथ में है। आप को टैंकर के वास्ते मारकेट नहीं खोजना पड़ेगा। आप फारस की खाड़ी से जो तेल बम्बई लावें वह अपने टैंकरों में लावें और आप यह नियम बनावें कि हिन्दुस्तान में जो रिफाइनरी कायम होगी वह उसी तेल को लेगी जो कि हिन्दुस्तानी टैंकरों द्वारा लाया जायगा। इस में आप को लाभ है, यह बहुत अच्छी चीज है, इस को आप छोड़ने की कोशिश न करें।

सरदार हुक्म सिंह : मैं कई माननीय सदस्यों के भाषणों को सुनता रहा। इस मांग से लगभग सभी सहमत हैं कि इस सिलसिले में सरकार को सावधानी से आगे बढ़ना चाहिये। एक माननीय सदस्य ने बताया कि विभिन्न राज्यों द्वारा इस विषय के सम्बन्ध में जो नीति बरती गई है वह एकरूपी नहीं। उन्होंने ने यह भी बताया कि केन्द्रीय सरकार को एक समानरूपी नीति निर्धारित करनी चाहिए। तथा राज्य सरकारों को उस पर चलना चाहिए। मैं मन्त्री जी से निवेदन करूंगा कि वह इस मामले पर निष्पक्ष रूप से विचार करें तथा केवल अपनी पूर्व धारणा के आधार पर ही काम न करें। अभी सदन के समक्ष कई

उदाहरण रखे गए कि विभिन्न सरकारें किस तरह से इन सेवाओं को सक्षमता से तथा मितव्ययता से नहीं चला सकीं हैं। राष्ट्रीयकरण का उद्देश्य वास्तव में जनता को अधिक सुविधाएं देना है उनकी कठिनाइयों को बढ़ाना नहीं।

देश के आर्थिक विकास के लिए पंचवर्षीय योजना बनाई गई है। इसमें विशेषज्ञों की राय से पूर्ववर्तिताएं निश्चित की गई हैं ताकि हम अपना धन तथा समय गवां न बैठें जैसे कि हम पहले गवां बैठे हैं। परन्तु मैं पूछना चाहता हूं कि क्या राज्य सरकारों के लिए इस योजना तथा इन पूर्ववर्तिताओं की अपेक्षा करना उचित है। योजना में सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण को वह पूर्ववर्तिता प्राप्त नहीं जो कि अन्य परियोजनाओं को प्राप्त हैं। क्या राज्य सरकारों के लिए यह उचित है कि वह अन्य परियोजनाओं को एक ओर रख के पहले सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण के मामले को हाथ में लें वित्त मन्त्री जी शिकायत कर रहे हैं कि राज्य सरकारें अपना सहयोग नहीं दे रही हैं तथा अपना अंशदान नहीं दे रही हैं जिसके कारण उनकी परियोजनाओं को समय पर क्रियान्वित नहीं किया जा रहा है। इधर की स्थिति यह है और इधर राज्य सरकारें अनुत्पादक कार्यों में अपना धन नष्ट कर रही हैं।

मोटर गाड़ी उद्योग का मामला प्रशुल्क आयोग को सौंपा गया था। इसने पूर्णतः जांच की तथा कुछ निष्कर्ष निकाले। यह आश्चर्य की बात है कि इस आयोग की सिफारिशों की अवहेलना की जा रही है। सारे कार्यक्रम को विध्वंसित किया जा रहा है।

योजना आयोग ने सड़क परिवहन के सम्बन्ध में राज्यों से अपनी अपनी परियोजनाएं मांगी थी। कुछ राज्यों ने इसके राष्ट्रीयकरण का प्रस्ताव रखा किन्तु कुछ ऐसे भी राज्य थे जिन्होंने कि इसे अपनी योजना में शामिल नहीं किया था। उन्हें इसका कोई विचार न था। यह आश्चर्य की बात है कि जिन राज्यों को इसका विचार न था वह ही अब इस मामले में बड़ी उत्सुकता दिखा रहे हैं तथा इस तरह उन चालकों को निर्वाह साधनों से वंचित कर रहे हैं जिन्होंने कि यह उद्योग बनाया है। केन्द्रीय सरकार भी इन लोगों के हितों के प्रति उदासीन है।

राष्ट्रीयकरण के विरुद्ध कोई भी नहीं। यह केवल पूर्ववर्तिता का तथा पंचवर्षीय योजना को कार्यरूप देने का प्रश्न है।

पाक-अमरीकी सैन्य-संधि के कारण आज देश के लिए खतरा पैदा हुआ है। हमें दूसरे देशों पर अब निर्भर न रहना चाहिए। मोटरगाड़ी उद्योग को प्रोत्साहन देने का यह एक विशेष कारण है। प्रशुल्क आयोग ने भी इसकी सिफारिश की है। प्रशुल्क आयोग के मतानुसार इस उद्योग का प्रोत्साहन न मिलने का एक कारण यह है कि मोटर गाड़ियों के लिए मांग कम है क्योंकि प्राइवेट चालक राष्ट्रीयकरण के भय से नई गाड़ियां नहीं खरीद रहे हैं। जब कि हमें प्रतिवर्ष २५,००० गाड़ियों की आवश्यकता है गत उत्पादन केवल ४००० गाड़ियां रही हैं, कारण यह कि लोग मोटरगाड़ियां खरीदने के लिए अब तैयार नहीं। प्रशुल्क आयोग के मतानुसार यदि राष्ट्रीयकरण के होंगे, तो कुछ समय के

लिए दूर किया जाय तो प्राइवेट चालक नई गाड़ियां खरीदकर अपनी सेवाओं को विस्तार कर सकते हैं।

१९५० में जब हम निगम अधिनियम पर चर्चा कर रहे थे तो प्रवर समिति के सदस्यों ने इस बात पर जोर दिया था कि इसमें प्रतिकर की कोई धारा रखी जानी चाहिए। उस समय परिवहन मन्त्री ने आश्वासन दिया था कि वह इस मामले पर विचार करेंगे तथा यथा-सम्भव शीघ्र ही मोटर गाड़ी अधिनियम के संशोधन के लिए एक संशोधन विधेयक प्रस्तुत करेंगे जिस के अन्तर्गत चालकों को उचित प्रतिकर दिया जा सकेगा। १९५० से जो भी रिपोर्टें हमें दी गई उनमें लिखा गया है कि यह विधेयक तैयार हो रहा है। मालूम नहीं कि उसके तैयार होने में कितना समय लगेगा। केन्द्रीय सरकार के इस मामले के प्रति उदासीन होने के कारण राज्य सरकारें आगे बढ़ रही हैं तथा उसके परिणाम-स्वरूप हमारे चालक बेकार हो रहे हैं तथा हजारों बसें बेकार हो रही हैं। किसी भी चालक को एक पाई भी प्रतिकर के रूप में नहीं दी गई है। मोटरगाड़ी अधिनियम के अधीन राज्य सरकार द्वारा अनुज्ञप्तियों के नवीनीकरण से इंकार करने की प्रथा उक्त अधिनियम के उपबन्ध का दुरुपयोग था। इस तरह उन्होंने अपने गाड़े पसीने की कमाई से उद्योग का निर्माण करने वाले श्रद्धावान नागरिकों को वञ्चित कर दिया है। श्रीमान्, मेरा निवेदन है कि यह किस की सम्पत्ति नष्ट हो रही है? क्या यह देश का धन नहीं है? हम देखते हैं कि सब राज्य सरकारें उन गाड़ियों का अधिग्रहण कर रही हैं अथवा उन्हें खरीद रही हैं, जो पेट्रोल से न चल कर डीजल से चलती हैं। बम्बई में

[सरदार हुक्म सिंह]

डीजल आयल १ रुपया ५ आने प्रति गैलन मिलता है जब कि पेट्रोल की कीमत २ रुपये ११ आने प्रति गैलन है। वह जनता को यह लाभ बताना चाहते हैं। बीमे के सम्बन्ध में एक निधि है। यदि निजी सवारी द्वारा कोई दुर्घटना हो जाती है तो सम्बन्धित व्यक्ति न्यायालय में जाता है और उसे तुरन्त मुआवजा मिल जाता है। मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि क्या ऐसी दुर्घटनाओं में जिन में राज्य की बसें अन्तर्ग्रस्त हैं बीमे की निधि में से कुछ रकम दी गई है? क्या जनता एवं नागरिकों के प्रति यही न्याय है? वह उसी लाभ को बताते हैं जो करों के भुगतान न करने तथा पन्द्रह आने प्रति गैलन पर बचता है। यदि सरकार इस विषय पर विचार करे तो वह इसी निष्कर्ष पर पहुंचेगी कि इस उद्योग में शीघ्रता करने से कोई लाभ नहीं है। स्पष्ट है कि सरकारी प्रबन्ध का अर्थ सरकारी स्वामित्व का होना नहीं है।

जहां तक मितव्ययता का प्रश्न है मैं ऐसे आंकड़े उद्धृत कर सकता हूँ जिन में जनता से अधिक से अधिक प्राप्त करने की दृष्टि से सरकार ने न्यूनतम किराया निश्चित कर दिया। जिस दिन सरकार जालन्धर-अमृतसर लाइन का कार्य संभालने वाली थी, उस के एक दिन पूर्व किराये में एक पाई की वृद्धि कर दी गई। निजी सवारियों के प्रबन्धक इसे पांच पाई पर चला सकते हैं और वह ऐसा करने के लिए प्रस्तुत हैं। यद्यपि सरकार ने न्यूनतम किराया निर्धारित कर दिया है इस में मितव्ययता नहीं है। मेरे माननीय मित्र ने अभी बताया कि किस तरह सवारियों को अपना सामान ढोना पड़ता है। राजकीय उद्योग के रूप में कार्यालयों की इमारतों

के अतिरिक्त यात्रियों के लिए कोई सुविधा नहीं दी गई है। मैं किसी भी ऐसे व्यक्ति को चुनौती देता हूँ जो यह कहता हो कि राष्ट्रीयकरण से सेवा में सुधार हुआ है। माननीय मंत्री और सरकार से मेरा निवेदन है कि वह उन प्रबन्धकों को अलग न करें जिन्होंने अपने रक्त से इस उद्योग का निर्माण किया है।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी: श्रीमान्, अनेक वक्ताओं ने सड़क परिवहन की समस्याओं पर यथेष्ट प्रकाश डाला है। मैं उनकी बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ लेकिन एक बात कहने की मेरी इच्छा है। रूडयार्ड किपलिंग ने कहा है कि 'ट्रांसपोर्ट इज सिविलिजेशन' अर्थात् परिवहन ही सभ्यता है। सभ्यतापूर्ण अस्तित्व के लिए परिवहन आवश्यक है। परिभ्रमण ही शिक्षा है, अनुभव है, कि सब कुछ है। परिवहन और परिवहन की सुविधाओं पर ही यात्रा सम्बन्धी अनुभव निर्भर हैं। किसी भी देश की सांस्कृतिक, राजनैतिक और आर्थिक प्रगति परिवहन पर निर्भर है। समस्त परिवहन सेवाओं में सड़क परिवहन अत्यधिक महत्वपूर्ण है। देश में इस का सही पद्धति पर विकास नहीं हो रहा है। यह बात मैं दलीय व्यक्ति की हैसियत से नहीं कह रहा हूँ।

परिवहन पर करों में समानता नहीं है। विविध प्रकार के कर लगाये जाते हैं तथा प्रत्येक राज्य में यह अलग-अलग हैं। इन करों को ज्यादाती के कारण ही अनेक चालकों ने कार्य स्थगित कर दिया है। यद्यपि मैं राष्ट्रीयकरण का समर्थन करता हूँ। मेरा मत है कि राष्ट्रीयकरण के सिद्धान्त में प्राथमिकताएं होनी चाहिए। हम देश की समस्त वस्तुओं और सेवाओं

का राष्ट्रीयकरण एक क्षण में नहीं कर सकते। राष्ट्रीयकरण के लिए प्रत्येक स्तर पर योजना होनी चाहिए। जब मैं यह देखता हूँ कि कुछ राज्यों ने परिवहन सेवा का राष्ट्रीयकरण कर दिया है तो मैं समझता हूँ कि उन्होंने राष्ट्रीयकरण के सूत्रपात का गलत मोड़ अपनाया है। हमें सर्वप्रथम मूलभूत उद्योगों का राष्ट्रीयकरण करना चाहिए। अन्य उद्योगों से पहले परिवहन का राष्ट्रीयकरण एक मजाक है। यह असफल सिद्ध हुआ है। मेरा विचार है कि परिवहन मंत्री इस विषय से विमुख नहीं हैं। मैं आशा करता हूँ कि वह राज्य की नीति को उचित राह पर लगायेंगे।

एक और विषय अर्थात् गोदी के मजदूरों की कठिनाइयों की ओर मैं निर्देश करना चाहता हूँ। बम्बई गोदी के मजदूरों का एक अभ्यावेदन मुझे मिला है। दिसम्बर, १९५३ में बम्बई पत्तन न्यास में मजदूर संघ से परामर्श किये बिना ही कुछ परिवर्तन कर दिये गये। एक परिवर्तन यह था कि रविवार की छुट्टी के स्थान पर सप्ताह में अन्य किसी भी दिन बिना सूचना के छुट्टी की घोषणा की जा सकती है। रविवार के दिन भी मजदूर काम के लिए बुलाये जा सकते हैं। आम तौर पर रविवार को छुट्टी रहती है। दूसरा प्रश्न रात्रि में काम के घंटों से सम्बन्धित है। लोगों को रात्रि में बुलाया जाता है। उन्हें छः घंटों के स्थान पर आठ घण्टे काम करना पड़ता है इस पर भी बीच में चाय अथवा काफी और ब्रिश्चाम आदि के लिए उन्हें कोई अवकाश नहीं मिलता। वहां पर रात्रि का कार्य रोजमर्रा की बात हो गई है पहले ऐसा नहीं होता था।

इस के बाद अधिनिर्णयन की मांग है। यद्यपि दो महीने पूर्व यह मांग रखी गई थी, वह अभी तक स्वीकार नहीं की गई है। उसे इसी स्थिति में यहीं छोड़ देना चाहिये। स्थिति दिनों दिन खतरनाक हो रही है। इस स्थिति के परिणामस्वरूप गोदी के मजदूरों में असन्तोष बढ़ रहा है। मंत्री महोदय को इस दिशा में एक निश्चित वक्तव्य देना चाहिये और समस्या के संतोषजनक हल के लिये प्रयत्न करना चाहिये।

इसके बाद कतिपय पत्तनों के विकास का मामला है। कुछ समय पहले इस कार्य के लिये एक समिति नियुक्त की गई थी। उसकी सिफारिशों पर सरकार को कुछ कार्यवाही करनी थी। मेरे क्षेत्र में पत्तनों की कोई सुविधा नहीं है। यदि मंत्री जी अपनी ओर से स्वीकृति दे दें तो बहुत थोड़ी लागत में उनका विकास किया जा सकता है। पत्तन की सुविधा न होने से कर्नाटक में आर्थिक विकास की कमी है। समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है लेकिन हमें उस सम्बन्ध में कुछ मालूम नहीं है। मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि वह भाटकल, यालपी और यदि संभव हो तो करवार को अच्छे पत्तनों में विकसित करने का प्रयत्न करे।

अंत में मैं कहूंगा कि तटीय नौपरिवहन के विकास के लिये कोई नीति नहीं है। तटीय व्यापार विदेशियों द्वारा संचालित है।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री के सभासचिव (श्री शाहनवाज खां) : आप यहां गलती पर हैं।

श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी : यदि तटीय व्यापार भारतीयों के हाथ में है तो मुझे बड़ी प्रसन्नता है।

[श्री एम. एस. गुरुपादस्वामि]

मैं गोदी के मजदूरों की स्थिति की ओर ध्यान देने के लिये सरकार से प्रार्थना करूंगा ।

सड़क परिवहन के सम्बंध में सरकार द्वारा राज्य सरकारों को निदेश दिया जाना चाहिये कि वह वर्तमान दुर्घर्ष स्थिति में राष्ट्रीयकरण न करें । इसके लिये समय आने वाला है । हमें उसकी प्रतीक्षा करनी चाहिये । अभी हमें दूसरी परियोजनाओं की ओर ध्यान केंद्रित करना चाहिये । हमें अन्य बड़े उद्योगों का राष्ट्रीयकरण करना चाहिये ।

मैं सरदार हुक्म सिंह के ~~वक्तव्य~~ वक्तव्य का समर्थन करता हूँ कि छोटे छोटे चालकों को मुआवजा दिया जाना चाहिये कुछ ऐसे बड़े चालक हैं कि यदि मुआवजा नहीं दिया गया तो इन्हें कोई चिन्ता नहीं होगी । छोटे लोगों को मुआवजा न मिलने पर अवश्य ही कठिनाई का सामना करना पड़ेगा ।

इन शब्दों के साथ मैं कह दूँ कि भविष्य में सरकार को निर्भीक, सक्रिय और प्रगतिशील नीति का अनुसरण करना चाहिये ।

सभापति महोदय : अब मैं उत्तर के लिये माननीय मंत्री का नाम पुकारूंगा ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री) : माननीय सदस्यों द्वारा रखे गये विभिन्न सुझावों को मैंने ध्यानपूर्वक सुना है । मैं उन पर सहर्ष विचार करूंगा । मैं वस्तुतः आभारी हूँ कि आलोचना रचनात्मक थी मुझे आप यह कहने के लिये क्षमा करेंगे कि परिवहन मंत्रालय की विभिन्न शाखाओं में अर्थात् नौवहन, पत्तन, सड़क, यात्री पर्यटन आदि

के सम्बंध में हमने संतोषजनक प्रगति की है ।

जैसा श्री रघुनाथ सिंह ने कहा था मैं संक्षेप में कह दूँ कि हमारे जहाजों की माल ढोने की सामर्थ्य में वृद्धि हुई है । नौपरिवहन में योजना युग आरम्भ होने के पूर्व ३,९०,७०८ कुल पंजीबद्ध टनभार ले सकते थे : अब यह सामर्थ्य कुल ४,३३,५२४ पंजीबद्ध टनभार हो गई है । १९५४-५५ में कुल ७२,१०० पंजीबद्ध टनभार हो जाने की आशा है । इससे सिवाय योजना युग की समाप्ति के पूर्व हमारे पास दो आयल टैंकर्स होने की आशा है ।

मैंने निजी जहाजों के स्वामियों को सुझाव दिया है कि उन्हें कुछ टैंकों को रखने की योजना पर विचार करना चाहिये, ताकि देश के अधिकार में कुछ टैंकर तो रहें ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

परिवहन मंत्रालय ने १९५२-५३ में ३०० लाख रुपये का उपबन्ध किया था जिसमें से २०० लाख समुद्रपार के जहाजों की खरीद के लिये निर्धारित थे । कुछ महीने पहले जहाजों के स्वामियों के प्रमुख प्रतिनिधि का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित किया था कि हमें अपर्याप्त धारिता को दूर करना चाहिये । मुझे हर्ष है कि उनका प्रत्युत्तर संतोषजनक था । मैं यहां जो आंकड़े प्रकट कर रहा हूँ उनसे ऋणों की उपयोगिता की प्रगति का अनुमान लगाया जा सकता है । १९५२-५३ के बजट में ऋणों का उपबन्ध ३ करोड़ रुपये था जिसमें से केवल ८१.१६ लाख का उपयोग किया गया । १९५३-५४ में यह उपबन्ध ३५२ लाख रुपये

था और श्री रघुनाथ सिंह को यह जान कर प्रसन्नता होगी कि इसमें से उन्होंने ढाई करोड़ का उपयोग किया जब कि १९५२-५३ में उन्होंने ८१ लाख रुपये का उपयोग किया। १९५४-५५ में नौवहन समवायों को ऋण देने के लिये हमने ४ करोड़ ४५ लाख रुपये का उपबन्ध किया है। मेरा विश्वास है कि १९५४-५५ में खरीद किये गये जहाजों की संख्या में सोलह की वृद्धि हो जायेगी और टनभार भी ७२,१०० हो जायगा। इनमें से कुछ जहाज नवीनतम डिज़ाइन के हैं, उनकी तेज रफ़्तार से अच्छे परिणाम निकलेंगे। इनमें से पांच जहाज हिन्दुस्तान शिपयार्ड से मंगाये गये हैं। १९५३-५४ में जहाजों की कुल संख्या १२४ थी और उनका टनभार ४,३३,००० था। १९५४-५५ में जहाजों की संख्या १२४ से १४० हो गई है और टनभार ५,५६,०२४ तक बढ़ गया है हमें उम्मीद है कि योजना-युग के अंत तक जहाजों की संख्या १४० से १५३ के आसपास हो जायेगी। टनभार के ६,००,००० तक बढ़ जाने की आशा है। प्रथम पंच वर्षीय योजना का यही लक्ष्य है।

पत्तनों के सम्बंध में भी मैं कुछ शब्द कह दूँ। प्रत्येक बड़े पत्तन के विकास के लिये हमारे पास कार्यक्रम हैं तथा प्रत्येक के सम्बंध में प्राक्कलन स्वीकार कर दिये गये हैं। ४८ पत्तनों में से ३६ पर विकास कार्य आरम्भ हो गया है। योजना के अन्त तक हमारा कार्य अस्सी प्रतिशत पूर्ण हो जाने की आशा है। कुछ विकास योजनाएं विशाल पैमाने पर हैं और उनके पूरा होने में कुछ समय लगेगा। केन्द्र से ऋण का सम्पूर्ण आवेदन २२ करोड़ रुपये हैं और पत्तनों का कार्य पूरा करने के लिये शेष रकम पत्तन न्यास से प्राप्त

करनी पड़ेगी, जिसका अनुमान ३१ करोड़ रुपये है।

श्री गुरुपादस्वामी ने भाटकल और करवार पत्तनों के सम्बंध में प्रश्न पूछा। उन्हें यह अच्छी तरह से मालूम है कि छोटे छोटे पत्तनों का दायित्व राज्यों पर है। ऐसा होते हुए भी हम कुछ समय से इन राज्यों को इस प्रकार की सहायता दे रहे हैं, और ऋण दे कर उन के इन पत्तनों का विकास एवं प्रचार करवा रहे हैं। इस वर्ष छोटे छोटे पत्तनों के लिए आयव्ययक में २६.३ लाख रुपये आवंटित किए गए हैं और जहां तक मुझे मालूम है, राज्य सरकारें भी इस के लिए चन्दा देंगी और विकास की इन योजनाओं को चालू करेंगी। मैं उन्हें यह भी बताना चाहता हूँ कि सरकार ने करवार और भाटकल पत्तनों के जल-सम्बन्धी सर्वेक्षण को पूर्ववर्तिता दी है, और अब निकट भविष्य में यह सर्वेक्षण-कार्य शुरू किया जाएगा। मेरा अनुमान है कि सर्वेक्षण समाप्त होने के बाद ही इस सुधार-विकास की सारी बातें मालूम होंगी चूनाचे बम्बई सरकार सर्वेक्षण-कार्य पूरा कर रही है। वास्तव में बम्बई सरकार ने अपने लोक निर्माण विभाग के अधीन एक नौवहन सर्वेक्षण संस्था स्थापित की है जो इस सर्वेक्षण-कार्य के साथ साथ पत्तन विकास अथवा आवश्यक सुधार के सामान्य पहलू के ~~द्वारा~~ अध्ययन भी करती रहेगी।

लारी परिवहन के राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में भी कुछ एक शब्द कहूँगा। संविधान के निर्दोष पाठक सरदार हुक्म सिंह जी से मैं प्रार्थना करूँगा कि वह इस मामले में हमारे दायित्व को समझ लें और यह भी जानने का प्रयत्न करें कि इस सिलसिले में राज्य सरकारों की स्वायत्तता क्या है।

सरदार हुक्म सिंह : यदि माननीय मंत्री मजबूर हैं तो २,००० पृष्ठों का बृहद् ग्रंथ रचने की क्या आवश्यकता थी ?

श्री एल० बी० शास्त्री : माननीय सदस्य और दो मिनट मेरी बात सुनें। संविधान की सातवीं अनुसूची की साथ वाला सूची में मशीन से चलने वाले जहाजों गाड़ियों का उल्लेख किया जा चुका है, और सड़क परिवहन के सम्बन्ध में जो कार्यकारी प्राधिकार है वह राज्य सरकारों में निहित है; अतः इस के परिणाम स्वरूप, परिवहन सेवाओं के पुनर्संगठन की योजनाओं को शुरू करने का काम मुख्यतः राज्य सरकारों का है। किन्तु अभी तक यात्री लारियों का ही राष्ट्रीयकरण हो सका है, और वह भी, बम्बई जैसे दो एक राज्यों को छोड़ कर, बहुत कम मार्गों पर। मुझे बताया जाता है कि राष्ट्रीयकरण विद्येगये उद्यमों के नियंत्रण में केवल ६,००० के करीब लारियां हैं। लारियों से सामान, आदि ढोने का काम निजी क्षेत्र के ड्राइवरों पर छोड़ा गया है, और राज्य सरकारों ने कहा है कि हम योजना अवधि में इस क्षेत्र को नहीं अपनायेंगे। मद्रास जैसे राज्यों ने भी इस बात को स्पष्ट कर दिया है कि हम मुफ़िस्सलों में परिवहन का राष्ट्रीयकरण नहीं करना चाहते। श्री जयसूर्य ने राष्ट्रीयकृत परिवहन सेवाओं की कार्यक्षमता के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहे हैं। इस सम्बन्ध में मैं इसलिए अपने विचार प्रगट नहीं करना चाहता क्योंकि उन्हें द्वेषित समझा जाएगा, चुनावे श्री हुक्म सिंह ने अपने भाषण में मेरे लिए यही बात कह दी थी।

सरदार हुक्म सिंह : मैं उन विचारों को स्वीकार करूंगा।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं माननीय सदस्य को अपने विचार नहीं बता दूंगा, बल्कि मोटर गाड़ी करारोपण पूछताछ समिति के, जिन की रिपोर्ट को वे सराहते हैं, विचार पेश करूंगा।

सरदार हुक्म सिंह : मैं आप के विचारों की भी सरहाना करता हूं।

श्री एल० बी० शास्त्री : मैं आशा करता हूं कि वे उन विचारों को स्वीकार करेंगे जो समिति ने राज्य मोटर-लारी सेवाओं के कार्यकौशल के सम्बन्ध में प्रगट किये हैं। राज्य परिवहन के उद्यमों के सम्बन्ध में उनकी यह धारणा बनी कि बहुत ही दृष्टकर स्थिति में उन्होंने यह सारी व्यवस्था की ओर कार्यक्षम पदाधिकारियों द्वारा उनका सारा काम चलता रहा। यह सत्य है कि १९५० में सड़क परिवहन निगम विधेयक पर वाद-विवाद करते समय, राज्यों में सड़क परिवहन की व्यवस्था करने वाली राज्य सरकारों की यह आलोचना की गई थी कि उन्होंने विस्थापित ड्राइवरों को अपर्याप्त मुआवजा दिया और उस समय के परिवहन मंत्री श्री सन्थानम् ने सदन को यह आश्वासन दिया था कि इस बात की जांच की जायेगी, और मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ का संशोधन करते समय इसका आवश्यक उपचार किया जाएगा। मैं माननीय सदस्यों को यह जानकारी दे सकता हूं कि परिवहन मंत्रालय उस अधिनियम का पुनरीक्षण कर रहा है। मैं जानता हूं कि गाड़ियों को लाइसेन्स दिये जाने और मोटर गाड़ियों पर टैक्स लगाये जाने के प्रश्नों पर इस देश की विविध संस्थाओं ने कई बार चर्चा की है, और चारों ओर से आवाज लग रही है कि वर्तमान

विधि का पुनरीक्षण और, यदि आवश्यक हो तो, रूपभेद भी किया जाना चाहिए। मैं इस के विस्तार में नहीं जाऊंगा, यद्यपि इसमें बहुत से महत्वपूर्ण और आवश्यक मामले अन्तर्ग्रस्त हैं। मैं सदन को इतना ही बताना चाहता हूँ कि नये मोटर गाड़ी विधेयक का प्रारूप लगभग तैयार है। और मैं शीघ्र ही सदन में उसे पुरःस्थापित करूंगा। यदि और कोई आवश्यक बात बीच में न आ जाय तो मैं इसी सत्र में उसको पुरःस्थापित कर दूंगा। आशा करता हूँ कि वह विधेयक पर्याप्त रूप से विशद होगा, और इस विषय के सभी पहलुओं पर प्रकाश डालेगा।

श्री नम्बियार ने बताया कि कमकरो को—वे निजी क्षेत्र में हों या सरकारी क्षेत्र में—कुछ न्यूनतम सुविधाएँ दी जानी चाहिए। श्री गुरुपादस्वामी ने भी बम्बई पत्तन के कमकरो की समस्याओं के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहे। मैं श्री गुरुपादस्वामी को यह सूचना दूँ कि उन की पार्टी के एक गणमान्य सदस्य श्री मेहता ने मुझे लिखा और उस संस्था के एक सचिव श्री पटेल अभी तीन चार दिन पहले मुझ से मिले भी। मैं ने उनके साथ इन मामलों पर चर्चा की है, और मैं आशा करता हूँ कि कोई संतोषजनक हल निकल आएगा।

निजी क्षेत्र के कमकरो के सम्बन्ध में मैं हस्तक्षेप नहीं करना चाहता, क्योंकि पहले राष्ट्रीयकृत परिवहन के कमकरो के कल्याण पर ही ध्यान केन्द्रित करना अच्छा है, इसके बाद ही निजी क्षेत्र के कमकरो के सम्बन्ध में सोचा जा सकेगा। मैं श्री नम्बियार को यह भी बता दूँ कि हम ने दिल्ली ट्रांसपोर्ट सर्विस के कमकरो की दिल्ली में गृह-व्यवस्था कराने के लिए ३० लाख रुपये का उपबन्ध किया है—

मेरा विचार है कि यह कम उपबन्ध नहीं है। उन्हें यह भी मालूम है कि हम ने दिल्ली ट्रांसपोर्ट सर्विस के कमकरो की कई मांगों को स्वीकार किया है। उन की अन्य उचित मांगें अभी भी विचाराधीन हैं, और मैं आशा करता हूँ कि कमकरो को शीघ्र ही इस बात का पता चलेगा कि उनकी मांगों को पूरा करने में सरकार ने कोई देर नहीं की है।

यह सही है कि दिल्ली ट्रांसपोर्ट सर्विस की सेवाएँ पूर्ण रूप से संतोषजनक नहीं हैं। मैं यह नहीं कहता कि मैं स्वयं इस सर्विस से संतुष्ट हूँ और मैं यह भी समझता हूँ कि दिल्ली के नागरिकों के लिये इस सम्बन्ध में अभी हमारा बहुत काम बाकी है। आशा है कि सदन मुझे यह कहने का अवसर देगा कि इस सिलसिले में न केवल खराबी रोकੀ गई है अपितु कई पहलुओं में निश्चित रूप से सुधार भी हुआ है। उदाहरण के तौर आप देख लीजिए कि जहाँ पहले कोई भी डिपो नहीं होता था वहाँ अब गाड़ियों के मरम्मत और संधारण के लिए दो डिपो बनाये गये हैं। अब सड़कों पर अधिक लारियाँ चलाई जा रही हैं, सड़क के किनारे अधिक संख्या में छप्पर बनाये गये हैं, और वित्त की दृष्टि से भी दिल्ली ट्रांसपोर्ट सर्विस पहले से अधिक समृद्ध है। कमकरो से सम्बन्ध भी अच्छे हो गये हैं, और स्वाभाविक है कि इस से दिल्ली ट्रांसपोर्ट सर्विस की कार्यक्षमता बढ़ गई है।

आशा की जाती है कि इस वर्ष में और १४० लारियाँ बढ़ाई जाएंगी, और केन्द्रीय वर्कशाप का काम भी पूरा किया जाएगा। हम ने दिल्ली ट्रांसपोर्ट सर्विस की विविध शाखाओं में, सुधार करवा के लिए बम्बई के एक अनुभवी

[श्री एल० बी० शास्त्री]
परिवहन पदाधिकारी की सेवाओं को ऋण पर लिया है ।

इस में कोई संदेह नहीं कि कई मार्गों पर इन लारियों की वारंवारता को बढ़ना पड़ेगा और बहुत भीड़ भड़के और चहल-पहल की अवधियों में विशेष रूप से विशेष लारियों को चलाना पड़ेगा । अब दिल्ली सब से बड़े नगरों में एक श्रृंखला की जाती है, मैं यह भी जानता हूँ कि दिल्ली ट्रांसपोर्ट सर्विस को दिल्ली के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए और भी बहुत काम करना पड़ेगा । श्रीमान्, मैं सदन को यह अश्वासन दिला दूँ कि माननीय सदस्यों को भविष्य में परिवहन की व्यवस्था में बहुत अधिक सुधार दिखाई देगा । धन्यवाद ।

सरदार हुक्म सिंह : मेरा एक प्रश्न है ? क्या केन्द्रीय सरकार

उपाध्यक्ष महोदय : कई प्रश्न पूछे गये । मुझे गलत न समझा जाय । ७ तो बज चुके हैं । मैं समय में वृद्धि नहीं करना चाहता ।

अब मैं सदन के समक्ष मतदान के लिए कटौती प्रस्ताव रखूंगा ।

कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा शेष मांगें—संख्या ९६, ९७, ९८, ९९, १००, १०१, १३५, १३६ और १३७—सदन के समक्ष मतदान के लिए प्रस्तुत की गईं तथा स्वीकृत हुईं ।

इसके पश्चात् सभा, शुकवार, ९ अप्रैल १९५४ के दो बजे तक के लिये स्थगित हुई ।
