

# लोक-सभा

## वाद-विवाद

(भाग १—प्रश्नोत्तर)

खण्ड ८, १९५६  
( १४ नवम्बर से ११ दिसम्बर, १९५६ )

1st Lok Sabha



चौदहवां सत्र, १९५६

( खण्ड ८ में संख्या १ से २० तक हैं )

लोक-सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

## विषय-सूची

(भाग १ — वाद-विवाद, खंड ८—१४ नवम्बर से ११ दिसम्बर, १९५६)

अंक १—बुधवार, १४ नवम्बर, १९५६	पृष्ठ
<b>प्रश्नों के मौखिक उत्तर</b>	
तारांकित प्रश्न संख्या १ से १०, १२ से १४, १६ से १९, २१, २२, २४, २६ से २८, ३०, और ३२ ...	१-२६
<b>प्रश्नों के लिखित उत्तर</b>	
तारांकित प्रश्न संख्या ११, १५, २०, २३, २५, ३१ और ३३ से ३८ ...	२६-३१
अतारांकित प्रश्न संख्या १ और ३ से २४	३१-४०
<b>दैनिक संक्षेपिका</b>	४१-४२
<b>अंक २—गुरुवार, १५ नवम्बर, १९५६</b>	
<b>प्रश्नों के मौखिक उत्तर</b>	
तारांकित प्रश्न संख्या ४०, ८०, ४१, ४३ से ४७, ४९ से ५५ और ५७	४३-६३
<b>प्रश्नों के लिखित उत्तर</b>	
तारांकित प्रश्न संख्या ४२, ४८, ५६, ५८ से ६३, ६५, ६७ से ७९ और ८१ से ८६ ... ..	६३-७२
अतारांकित प्रश्न संख्या २५ से ७६ ... ..	७२-९४
२२-३-१९५५ के तारांकित प्रश्न संख्या १३२९ के उत्तर की शुद्धि	९४
<b>दैनिक संक्षेपिका</b>	९५-९८
<b>अंक ३—शुक्रवार, १६ नवम्बर, १९५६</b>	
<b>प्रश्नों के मौखिक उत्तर</b>	
तारांकित प्रश्न संख्या ८७, ८८, ९२, ९४ से ९६, ९८, ९९, १०१ से १०६, १०९ से ११५ और ११७ से १२० ... ..	९९-१२१
<b>प्रश्नों के लिखित उत्तर</b>	
तारांकित प्रश्न संख्या ८९, ९०, ९१, ९३, ९७, १०७, १०८, ११६ और १२१ से १३६ ... ..	१२१-२८
अतारांकित प्रश्न संख्या ७७ से ११०	१२८-३९
<b>दैनिक संक्षेपिका</b> ... ..	१४०-४२

**टिप्पणी :** किसी नाम पर अंकित यह + चिन्ह इस बात का द्योतक है कि प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने वास्तव में पूछा था ।

अंक ४—सोमवार, १६ नवम्बर, १९५६

पृष्ठ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १३७, १३८, १४०, १४३ से १४७, १४९ से १५१,  
१५३ से १५६, १५८, १५९, १६२ से १६४, १६७ से १७१ और १७३

१४३-६७

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १३९, १४१, १४२, १४८, १५२, १५७, १६०, १६१,  
१६५, १६६, १७२ और १७४ से १९१

१६७-७७

अतारांकित प्रश्न संख्या १११ से १३९

१७७-८७

दैनिक संक्षेपिका ...

१८८-९१

अंक ५—मंगलवार, २० नवम्बर, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १९२ से १९४, १९६, १९७, १९९ से २०२, २०४,  
२०८, २१०-क, २१२, २१३, २१६ से २१८, २२० और २२१

१९१-२१२

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १९५, १९८, २०३, २०५ से २०७, २०९, २१०  
२११, २१४, २१५, २१९ और २२२ से २४२

२१२-२२

अतारांकित प्रश्न संख्या १४० से १७४

२२२-३८

दैनिक संक्षेपिका

२३९-४१

अंक ६—बुधवार, २१ नवम्बर, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २४४, २४६, २४७, २५०, २५१, २५४, २५५, २५७  
से २६१, २६५, २६६, २६८, २७० से २७२, २७५ और २७७ से २७९

२४३-६६

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २४५, २४८, २४९, २५२, २५३, २५६, २६२ से  
२६४, २६७, २६९, २७३, २७४, २७६ और २८० से २८२

२६६-७२

अतारांकित प्रश्न संख्या १७५ और १७७ से २१३

२७२-८४

दैनिक संक्षेपिका ...

२८५-८८

अंक ७—गुरुवार, २२ नवम्बर, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २८३, २८६, २८८, २९०, २९२, २९४, २९५,  
२९७, ३०२, ३०५, ३०७ से ३१०, ३१४ से ३१६, ३१९, ३२६ से ३२८  
२९३ और ३२९

२८९-३१०

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या २८४, २८५, २८७, २८९, २९१, २९६, २९८ से ३०१,  
३०३, ३०४, ३११ से ३१३, ३१७, ३१८, ३२० से ३२२, ३२४ और ३२५

३१०-१८

अतारांकित प्रश्न संख्या २१४ और २१६ से २४१

३१९-२८

दैनिक संक्षेपिका ...

३२९-३१

अंक ८—शुक्रवार, २३ नवम्बर, १९५६

पृष्ठ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३३१ से ३३७, ३४० से ३४२, ३४४, ३४७, ३५१ से  
३५३, ३५५, ३५७ और ३५८

३३३-५३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३३८, ३३९, ३४३, ३४५, ३४८ से ३५०, ३५४,  
३५६ और ३५९ से ३८४ ...

३५३-६४

अतारांकित प्रश्न संख्या २४२ से २८५ और २८७ से २९५

३६५-८४

दैनिक संक्षेपिका

३८५-८८

अंक ९—सोमवार, २६ नवम्बर, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ३८५, ३८६, ४२१, ३८७ से ४०२, ४०४ और ४०६

३८९-४१०

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४०५, ४०७ से ४१३, ४१५ से ४२० और ४२२ से ४३७  
अतारांकित प्रश्न संख्या २९६ से ३४५

४१०-२०

४२०-३८

दैनिक संक्षेपिका ...

४३९-४२

अंक १०—मंगलवार, २७ नवम्बर, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४३७, ४४०, ४४२ से ४४५, ५०१, ४४६, ४४७, ४५१  
४५२, ४५५ से ४५८, ४६२ से ४६४ और ४६६

३४३-६५

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ४३८, ४३९, ४४१, ४४८ से ४५०, ४५३, ४५४, ४५९  
से ४६१, ४६५, ४६७ से ४८७, ४८९ से ५०० और ५०२ से ५०९

४६५-८३

अतारांकित प्रश्न संख्या ३४६ से ३७४ और ३७६ से ३८२ ...

४८३-९६

दैनिक संक्षेपिका

४९७-५००

अंक ११—बुधवार, २८ नवम्बर, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५१०, ५११, ५१३ से ५१९, ५२२ से ५२६, ५२८,  
५३०, ५३५, ५३९, ५४०, ५४२, ५४३, ५४५ और ५४६

५०१-२३

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ५१२, ५२०, ५२१, ५२९, ५३१ से ५३४, ५३६ से  
५३८, ५४१, ५४४, ५४७ से ५७९ और ५८१ से ५८७

५२३-४१

अतारांकित प्रश्न संख्या ३८३ से ४३६ ... ..

५४१-६४

तारांकित प्रश्न संख्या २५८९ दिनांक २८-५-१९५६ के उत्तर की शुद्धि

५६४

दैनिक संक्षेपिका ...

५६५-६८

अंक १२—गुरुवार, २६ नवम्बर, १९५६

पृष्ठ

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ५८६ से ६००, ६०३ से ६०५, ६०८, ६०९, ६११  
और ६१३ ... .. ५६६-८६

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ५८८, ६०१, ६०२, ६०६, ६०७, ६१०, ६१२, ६१३  
से ६२६, और ६२८ से ६३१ ... .. ५८६-९६

अतारांकित प्रश्न संख्या ४३७ से ४७१ ५९७-६०८

दैनिक संक्षेपिका ... ६०९-११

अंक १३—शुक्रवार, ३० नवम्बर, १९५६

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ६३२ से ६३६, ६३८, ६३९, ६४२ से ६४७, ६५४,  
६५६, ६५८, ६६१, ६६३, ६६५ और ६६६ ... .. ६१३-३४

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ६३७, ६४१, ६४८ से ६५२, ६५५, ६५७, ६५९,  
६६०, ६६४ और ६६७ से ६७६ ... ६३५-४१

अतारांकित प्रश्न संख्या ४७२ से ४९५ ६४१-५१

दैनिक संक्षेपिका ६५२-५४

अंक १४—सोमवार, ३ दिसम्बर, १९५६

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ६८० से ६८५, ६८७ से ६९०, ६९३, ६९४, ६९८,  
६९९, ७०१, ७०५, ७०८, ७१०, ७११, ७१३, ७१४, ७१६ और ७१७ ६५५-७७

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ६७७ से ६७९, ६८६, ६९१, ६९२, ६९५ से ६९७  
७००, ७०२ से ७०४, ७०६, स ७०७, ७०९, ७१२, ७१५ और ७१८  
से ७४० ... .. ६७७-९०

अतारांकित प्रश्न संख्या ४९६ से ५३१ और ५३३ से ५५८ ६९०-७१४

दैनिक संक्षेपिका ७१५-१८

अंक १५—मंगलवार, ४ दिसम्बर, १९५६

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ७४१, ७४२, ७४५, ७४६, ७४८ से ७५१, ७५४,  
७५६, ७५८, ७६० से ७६४, ७६६, ७६८ और ७६९ ... ७१९-४०

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १ ... ७४०-४१

**प्रश्नों के लिखित उत्तर****पृष्ठ**

तारांकित प्रश्न संख्या ७४३, ७४४, ७४७, ७५२, ७५३, ७५५, ७५७, ७५९,  
७६५, ७६७ और ७७० से ८१२ ...

७४२-५८

अतारांकित प्रश्न संख्या ५५९ से ५८८ और ५९० से ५९६

७५८-७१

**दैनिक संक्षेपिका**

७७२-७५

**अंक १६—बुधवार, ५ दिसम्बर, १९५६****प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ८१४ से ७१६, ८२०, ८२४, ८२६, ८२७, ८३०,  
८३१, ८२९, ८३४, ८३९, ८४१ से ८४३, और ८४५ से ८४७

७७७-९९

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ८१३, ८१७, ८१९, ८२१ से ८२३, ८२५, ८२८, ८३२,  
८३३, ८३५ से ८३८, ८४०, ८४४, ८४९ से ८६८, ६४०, ६५३ और  
६६२ ... ..

८००-१२

अतारांकित प्रश्न संख्या ५९७ से ६०६, ६०८ से ६५१ और ६५३ से ६६८

८१२-३९

**दैनिक संक्षेपिका**

८४०-४३

**अंक १७—गुरुवार, ६ दिसम्बर, १९५६****प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ८६९ से ८७१, ८७६, ८७८, ८८० से ८८२, ८८५ से  
८८८, ८९०, ८९२, ८९६, ९०३, ९०४, ९०६, ९०७ और ९१५

८४५-६५

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ८७२ से ८७५, ८७७, ८७९, ८८३, ८८४, ८८९, ८९१,  
८९३, ८९४, ८९७ से ९०२, ९०५, ९०८ से ९१४ और ९१६ से ९२६  
अतारांकित प्रश्न संख्या ६६९ से ७१५ ...

८६५-७८

८७८-९४

**दैनिक संक्षेपिका**

८९५-९८

**अंक १८—शुक्रवार, ७ दिसम्बर, १९५६****प्रश्नों के मौखिक उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ९२७ से ९३०, ९३३ से ९३८, ९४२, ९४५, ९४६,  
९५७, ९४७, ९४९, ९५०, ९५२ और ९६३ ...

८९९-९२२

अल्प-सूचना प्रश्न संख्या २ और ३ ...

९२२-२५

**प्रश्नों के लिखित उत्तर**

तारांकित प्रश्न संख्या ९३१, ९३२, ९३९ से ९४१, ९४३, ९४४, ९४८,  
९५१, ९५३ से ९५६, ९५८ से ९६२ और ९६४ से ९६६ ...

९२५-३२

अतारांकित प्रश्न संख्या ७१४ से ७६२

९३२-४८

**दैनिक संक्षेपिका**

...

९४९-५१

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६६७ से ६७०, ६७५ से ६८३, ६८५, ६८६ और  
६८८ से ६९१

६५३-७५

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६७१ से ६७४, ६८४, ६८७ और ६९२ से १०१७ ...  
अतारांकित प्रश्न संख्या ७६३ से ८१४

६७५-८५  
६८६-१००८

दैनिक संक्षेपिका ...

१००९-१२

अंक २०—मंगलवार, ११ दिसम्बर, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १०२०, १०२२, १०२४, १०२६ से १०२८, १०३०,  
१०३३ से १०३६, १०३९ से १०४१, १०४४, १०४५, १०४७ और  
१०५१ ...

१०१३-३४

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या १०१८, १०१९, १०२१, १०२३, १०२५, १०२९,  
१०३१, १०३२, १०३७, १०३८, १०४२, १०४३, १०४६, १०४८ से  
१०५० और १०५२ से १०७३ ...

१०३५-४६

अतारांकित प्रश्न संख्या ८१५ से ८२० और ८२२ से ८५३ ...

१०४७-६१

दैनिक संक्षेपिका ...

१०६२-६४

# लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १—प्रश्नोत्तर)

## लोक-सभा

बुधवार, २८ नवम्बर, १९५६

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[ उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए ]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

पूर्वी पाकिस्तान को खाद्यान्न का सम्भरण

†\*५१०. { श्री गिडवानी :  
श्री बंसल :  
श्री भागवत झा आजाद :  
श्री बहादुर सिंह :  
श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री विश्वनाथ राय :  
श्री रामकृष्ण :  
श्री ब० द० पांडे :

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

(क) क्या इस वर्ष के सितम्बर मास में पाकिस्तान सरकार ने यह प्रार्थना की थी कि पूर्वी पाकिस्तान के लिये ऋण के रूप में पर्याप्त परिमाण में खाद्यान्न दिया जाये;

(ख) क्या प्रार्थना स्वीकार कर ली गई है; और

(ग) उस ऋण की शर्तें क्या हैं ?

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

(ख) और (ग) प्रार्थना तो ३०,००० टन चावलों के लिये थी, परन्तु हम केवल २,००० टन चावल ही बचा कर दे सके हैं और उतने चावल ऋण के रूप में दे दिये गये हैं । पाकिस्तान सरकार ने यह बचन दिया है कि यह ऋण १९५६ के अन्त तक वापिस कर दिया जायेगा ।

†श्री गिडवानी : क्या वह ऋण नकदी में वापिस मिलेगा या खाद्यान्न के रूप में ही ।

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : खाद्यान्न के रूप में वे दिये गये चावल के लिये चावल ही वापिस करेंगे ।

†मूल अंग्रेजी में ।

†श्री गिडबानी : पाकिस्तान हमारे साथ पहले जैसा व्यवहार करता आया है, उसे ध्यान में रखते हुए क्या सरकार यह विश्वास करती है कि पाकिस्तान इस ऋण को वापिस करेगा भी ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह तो अपनी-अपनी राय का मामला है । इसमें कोई जानकारी नहीं मांगी गई है ।

†श्रीमती कमलेंद्रमति शाह : पाकिस्तान ने हम से अभी तक कुल कितना ऋण लिया है ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : हमने अभी तक १७,००० टन चावल तो ऋण के रूप में दिया है और ५,००० टन उपहार के रूप में दिया है ।

†डा० राम सुभग सिंह : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि सरकार को ज्ञात है कि पाकिस्तान ने ऋण के अन्य मामलों में और नहरी जल के मामले में भी हमारे साथ कैसा व्यवहार किया है, सरकार ने पाकिस्तान को किन बातों के विचार से यह ऋण दिया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : मानवता की भावनाओं के विचार से, क्योंकि पूर्वी पाकिस्तान पर बड़ी विपदा सी आ गयी है ।

†सरदार इक़बाल सिंह : यदि यह ऋण मानवता का विचार करते हुए दिया गया, तो क्या यह भी सच नहीं है कि भारत सरकार ने यह प्रस्ताव किया था कि पश्चिमी बंगाल से पूर्वी बंगाल में खाद्यान्न ले जाने के लिये पाकिस्तान सरकार कलकत्ता बन्दरगाह का प्रयोग कर सकती है, परन्तु पाकिस्तान सरकार ने उस प्रस्ताव को ठुकरा दिया है ?

†श्री अ० प्र० जैन : माननीय सदस्य यह प्रश्न सम्बन्धित मंत्रालय से पूछें । इसका उत्तर मैं नहीं दे सकता ।

### रेलवे कर्मचारी

+

†\*५११. { श्री अ० क० गोपालन :  
श्री कर्णो सिंह जी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे खण्ड के स्वत्वदावों, दरों तथा प्रत्यर्पण विभागों के तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों की वरिष्ठता, तथा श्रेणी आदि का निर्धारण करते समय में जोधपुर तथा बीकानेर के कर्मचारियों की स्थिति पर कोई विचार नहीं किया गया; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) और (ख). क्योंकि जोधपुर तथा बीकानेर विभागों के इन सेक्शनों के कर्मचारी दिल्ली को स्थानान्तरित हो जाने के लिये राजी न थे, इसलिये क्लेमों का काम अपने-अपने मुख्य कार्यालयों में ही होता रहा और इन सेक्शनों को वरिष्ठता तथा वर्ग-उन्नति की दृष्टि से अलग ही मान लिया गया था । तथापि अब यह निर्णय किया गया है कि १६०—२२० रुपये वाले वेतन तक की पदोन्नति के लिये जोधपुर तथा बीकानेर और दिल्ली तथा बनारस के ये सेक्शन पृथक् इकाइयां समझे जायेंगे, क्योंकि १६०—२२० रुपये तक के उच्च पदों की पर्याप्त संख्या वहां पर उपलब्ध है । वाणिज्यिक शाखा के विभिन्न ग्रुपों में समस्त उपलब्ध स्थानों की १६०—२२० रुपये के वेतनक्रम के बाद पदोन्नति बनारस, दिल्ली, जोधपुर तथा बीकानेर में काम करने वाले कर्मचारियों की सम्मिलित वरिष्ठता के आधार पर व्यवस्थित की जायेगी ।

†मूल अंग्रेजी में ।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या वरिष्ठता के प्रश्न का निर्णय करते समय उत्तर रेलवे के सभी क्लेम्स कार्यालयों में काम करने वाले इन मिले-जुले कर्मचारियों को ध्यान में रखा जायेगा ?

†श्री शाहनवाज़ खां : जी, हां ।

†श्री बेलायुधन : पदोन्नति के माध्यम के सम्बन्ध में मैं यह पूछना चाहता हूँ कि क्या पदोन्नति की प्रतिशत संख्या बढ़ा दी गयी है, अथवा क्या पदोन्नति के समय अन्य सामान्य मेकशनों से लोगों को इस कोटि में लाया जाता है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : यह कोई सामान्य नियम नहीं है ।

†श्री ब० स० मूर्ति : उन कर्मचारियों ने दिल्ली न आने के क्या कारण दिये हैं ?

†श्री शाहनवाज़ खां : सम्भव है कि वे अपने घरों से दूर नहीं जाना चाहते वे उस स्थान पर कई वर्षों से रहते चले आ रहे हैं; यह भी सम्भव है कि उन्हें इस बात की आशंका है कि उन्हें दिल्ली में रहने का मकान नहीं मिलता ।

### रेलवे कर्मचारियों की भविष्य निधि

†\*५१३. श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री १३ सितम्बर, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २१४४, जो कि निवृत्ति प्राप्त रेलवे कर्मचारियों को भविष्य निधि की अदायगी में विलम्ब के सम्बन्ध में था के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तब से आंकड़े एकत्र कर लिये गये हैं; और

(ख) यदि हां, तो पहले वर्षों की तुलना में वे किस प्रकार के हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) और (ख). जी, हां । सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १ ]

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : विवरण से ज्ञात होता है कि १-१०-१९५५ की अपेक्षा मामलों की संख्या में वृद्धि हुई है । क्या हम आंकड़े जान सकते हैं क्योंकि हमें बताया गया था कि बकाया राशि देने के लिये कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : मैं माननीय मंत्री जी को बता सकता हूँ कि १-१०-१९५५ की अपेक्षा मामलों की संख्या में वृद्धि हुई है । मैं उन्हें यह भी बता दूँ कि १ अक्टूबर, १९५५ में लगभग ३०,००० व्यक्ति पद निवृत्त हुए हैं ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या पदनिवृत्त होते समय पदनिवृत्त कर्मचारियों को उनकी निधि का कुछ प्रतिशत भाग दिया जाता है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : जी, हां । कुछ प्रतिशत भाग दिया जाता है ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : यह प्रतिशत भाग कितना है ?

†श्री शाहनवाज़ खां : यह भिन्न-भिन्न है तथापि अधिकांश मामलों में यह ६० प्रतिशत है ।

†श्री बेलायुधन : क्या माननीय मंत्री को ज्ञात है कि रेलवे में प्रादेशिक रेलवे कार्यालयों में पदनिवृत्त होने के तीन वर्ष पश्चात् के मामले भी अभी तक विलम्बित पड़े हैं तथा उनका निपटारा नहीं किया गया है ? क्या मैं इसका कारण तथा ऐसे मामलों की संख्या जान सकता हूँ ?

†मूल अंग्रेजी में ।

श्री शाहनवाज खां : सभा-पटल पर रखे गये विवरण में इसका विस्तृत विवरण दिया गया है। कारण यह है कि कई मामलों में व्यक्तियों का पता ज्ञात नहीं है तत्पश्चात् कुछ औपचारिक कार्य-वाही करनी होती है। कुछ मामलों में कुछ विधिक प्रमाणपत्र प्रस्तुत करने होते हैं।

श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या कर्मचारियों को निधि की अदायगी तक क्वार्टरों में रहने दिया जाता है ?

श्री शाहनवाज खां : जी, नहीं। हमें नये कर्मचारियों के लिये, उन क्वार्टरों की तत्काल आवश्यकता होती है।

### भारतीय कृषि गवेषणा संस्था

+  
†\*५१४. { डा० राम सुभग सिंह :  
श्री भागवत झा आजाद :

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

(क) क्या भारतीय कृषि गवेषणा संस्था, नई दिल्ली में प्रसंकर शक्ति वाली तरकारियों को उगाने का प्रयोग किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो ये प्रयोग किन चीजों पर किये जा रहे हैं ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) जी, हां।

(ख) प्रसंकर शक्ति के प्रयोगों का उद्देश्य विभिन्न तरकारियों द्वारा प्रदर्शित प्रसंकर शक्ति के अंश का पता लगाना तथा वाणिज्यिक स्तर पर प्रसंकर बीजों का मितव्ययिता से उत्पादन करना है। यह प्रयोग टमाटर, भिन्डी, प्याज, बैंगन, पात गोभी, शलगम और मूली पर किया जा रहा है।

डा० राम सुभग सिंह : अभी मंत्री महोदय ने उन सब्जियों के नाम पढ़े जिनके बारे में उन्होंने बताया कि आविष्कार किया जा रहा है। क्या देहात की किसी एरिया (क्षेत्र) में उनका प्रचार किया जा चुका है ?

डा० पं० शा० देशमुख : अभी तो बहुत ज्यादा प्रचार नहीं हुआ क्योंकि इन चीजों को पैदा करने में काफी दिक्कतें हैं। एक जेनरेशन (वंश) में वह ठीक नहीं होता, दूसरी जेनरेशन को उसको पैदा करना पड़ता है। अभी यह एक्सपेरिमेंटल स्टेज (प्रयोगिक अवस्था) में ही है। हमने मेज के मामले में कुछ प्रगति की है।

श्री भक्त दर्शन : यह जो परीक्षण किया जा रहा है वह मैदानी तरकारियों के सम्बन्ध में ही किया जा रहा है या पर्वतीय इलाकों और रेगिस्तानी क्षेत्रों में भी इसका परीक्षण किया जा रहा है ?

डा० पं० शा० देशमुख : फिलहाल तो यह एक्सपेरिमेंट यहां ही किया जा रहा है।

श्री वे० प० नायर : माननीय मंत्री जी ने कहा है कि प्रसंकर शक्ति का पता लगाने के लिये प्रयोग किये जा रहे हैं। क्या वह प्रयोग मंडल तथा मारगन द्वारा प्रचालित सिद्धान्तों के आधार पर किये गये हैं अथवा इस सम्बन्ध में पुष्पावेजन का सिद्धान्त अपनाया जा रहा है ?

†डा० पं० शा० देशमुख : इस सम्बन्ध में कई शताब्दियों के अर्जित ज्ञान को ध्यान में रखा जा रहा है।

श्री रा० प्र० गर्ग : क्या खेती में प्रसंकर मकई बोन के प्रयोग सफल हुए हैं ?

†डा० पं० शा० देशमुख : जी, हां।

†मूल अंग्रेजी में।

## खाद्य अपमिश्रण अधिनियम

†\*५१५. श्री गिडवानी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि क्या खाद्य अपमिश्रण निवारक अधिनियम, खाद्य पदार्थों के अपमिश्रण को रोकने में प्रभावशाली सिद्ध हुआ है ?

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : इस अधिनियम की क्रियान्विति के प्रभाव अभी निर्धारित नहीं किए जा सकते हैं ।

†श्री गिडवानी : पिछले दो वर्षों में देश भर में कितने अभियोग चलाये गये हैं ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : कुछ राज्यों से मुझे यह जानकारी प्राप्त हुई है कि अभियोगों की संख्या इस प्रकार है : बम्बई—११,१६६; कुर्ग—११; उ० प्र०—१२,६५२; दिल्ली—२,१६१; केरल—२,०८२; पंजाब—३,५०१; मद्रास—५,४०५; पश्चिम बंगाल—२५१; उड़ीसा—३६२; आसाम—६०६; और आंध्र ३,५४५ ।

†श्री गिडवानी : क्या राज्य सरकारों ने यह कहा है कि निधि की कमी अथवा वित्तीय कठिनाइयों के कारण वे खाद्य अपमिश्रण को रोकने के लिये अधिक कर्मचारियों को नियुक्त नहीं कर सकते ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : राज्यों ने हमारे समक्ष ऐसी कोई कठिनाई प्रस्तुत नहीं की है । कई राज्यों ने जहां बड़ी संख्या में ये अभियोग चलाए गए हैं, कहा है कि यह अधिनियम प्रभावोत्पादक सिद्ध हो रहा है । कुछ अन्य राज्यों में यह अधिनियम उतनी शीघ्रता से लागू नहीं हुआ है जितना शीघ्र कि इसे होना चाहिये था । इसलिये वे इसके लाभों का निर्धारण नहीं कर सके ।

†श्रीमती कमलेन्दुमति शाह : क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि जो पिसे हुए मसाले होते हैं उनमें बहुत ज्यादा मिलावट होती है और क्या गवर्नमेंट इस बात की कोशिश कर रही है कि मसाले बिना पीसे ही बेचे जायें ?

†राजकुमारी अमृत कौर : यह सब बातें उसी ऐक्ट (अधिनियम) के अन्दर आती हैं । अब यह स्टेट्स (राज्यों) के ऊपर निर्भर करता है कि वे उन सब बातों की खोज करें ।

†श्री ब० स० मूर्ति : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि ऐसे मामलों की संख्या बहुत बड़ी है, सरकार द्वारा अपमिश्रण को प्रारम्भ से ही समाप्त करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†राजकुमारी अमृत कौर : मैं समझती हूँ कि राज्य यथा-सम्भव पूरी सावधानी बर्तते हैं तथा इस अधिनियम के अधीन सारी कार्यवाही करते हैं ?

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : कितने मामलों में दोषसिद्धि सिद्ध हो गई है तथा इन मामलों में क्या दंड दिया गया है ?

†राजकुमारी अमृत कौर : मुझे दुःख है कि मेरे पास वे आंकड़े नहीं हैं । मैं केवल यही कह सकती हूँ कि बम्बई ने कहा है कि यह अधिनियम प्रभावोत्पादक सिद्ध हो रहा है । केरल, मद्रास तथा पंजाब ने भी यही कहा है ।

†श्री बे० प० नायर : क्या माननीय मंत्री का ध्यान इस बात पर आकर्षित हुआ है कि कलकत्ता के कुछ फर्मी के द्वारा निर्मित यखनी कम गाढ़ा होता है क्योंकि बछड़े के मांस के स्थान में वे . . .

†उपाध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न से उत्पन्न होने वाला यह प्रश्न बहुत विस्तृत हो जायेगा । यह सामान्य अपमिश्रण से सम्बन्ध रखता है यदि हम प्रत्येक अपमिश्रित वस्तु को लेंगे तो हम इस विषय को समाप्त नहीं कर पायेंगे ।

†मूल अंग्रेजी में ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या यह सच है कि इस अधिनियम के क्रियान्वित होने के बाद से देश में खाद्यान्नों तथा जल के अपमिश्रण में भी, बहुत वृद्धि हुई है। यदि हां, तो क्या सरकार इसे रोकने की आशा करती है ?

†राजकुमारी अमृत कौर : मुझे इस सम्बन्ध में जानकारी नहीं है। मैंने सभा के माननीय सदस्यों को बताया है कि यह अधिनियम प्रभावोत्पादक सिद्ध हुआ है और हम आशा करते हैं कि यह बुराई यथासमय बन्द हो जायेगी।

†सरदार इक़बाल सिंह : क्या विभिन्न पदार्थों के अपमिश्रण से सम्बन्धित अभियोगों को दिखाने वाले आंकड़े रखे जाते हैं और यदि हां, तो घी के अपमिश्रण से सम्बन्धित कितने मामले हुए हैं और क्या देश में घी के अपमिश्रण में वृद्धि हुई है ?

†राजकुमारी अमृत कौर : इस बात पर राज्यों को गौर करना चाहिये। मुझे खेद है कि मेरे लिये ऐसे आंकड़े यहां उपलब्ध करने असम्भव हैं।

†श्री जोकीम आल्वा : माननीय मंत्री द्वारा बताये गये हजारों मामलों में से ऐसे कितने मामले हैं जिनमें मिट्टी अथवा पत्थर को बारीक पीस कर खाद्य पदार्थों में मिला दिया गया था ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न इस प्रश्न की सीमा से बाहर का है।

†श्री जोकीम आल्वा : ऐसा चीनी में किया जाता है।

†श्री गिडवानी : मुझे ज्ञात हुआ है कि कुछ राज्यों में यह अधिनियम लागू नहीं हुआ है। क्या मैं उन राज्यों के नाम जान सकता हूँ।

†श्रीमती चन्द्रशेखर : मैसूर, राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, त्रिपुरा, मनीपुर, अन्दमान और निकोबार द्वीप समूह। अभी तक इस अधिनियम को क्रियान्वित करने में समर्थ नहीं हुए हैं।

### रेलवे दुर्घटना सम्बन्धी दावे

†\*५१६. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या रेलवे मंत्री २५ अगस्त, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १४०५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जिन व्यक्तियों ने सरकार को झूठे दावे बना कर ठगा है और ११,००० रुपये प्रतिकर के रूप में ऐंठ लिये हैं, उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

(ख) उक्त राशि पुनः प्राप्त करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) - झूठे दावे बना कर रुपया ऐंठने वालों के विरुद्ध विधि सम्बन्धी कार्यवाही करने का तथा राशि को प्राप्त करने के प्रश्न पर राज्य सरकार के प्राधिकारियों के परामर्श से विचार किया जा रहा है।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : सरकार को ठगने में कितने व्यक्ति शामिल हैं तथा क्या कोई अधिकारी भी इस मामले में शामिल है ?

†श्री शाहनवाज खां : तीन व्यक्ति शामिल थे, कोई अधिकारी शामिल नहीं था।

†श्री कृष्णाचार्य जोशी : राशि को प्राप्त करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†श्री शाहनवाज खां : हम हैदराबाद (अब आंध्र) की सरकार के परामर्श से सम्भावित कार्यवाही पर अब भी विचार कर रहे हैं। हमें आशा है हम जल्दी ही कुछ निर्णय कर लेंगे।

†मूल अंग्रेजी में।

श्री धूसिया : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि विभागीय व्यक्तियों की सहायता के बिना यह राशि प्राप्त नहीं की जा सकती थी, सरकार भविष्य में ऐसी बातों को किस प्रकार रोकना चाहती है ?

श्री शाहनवाज़ खां : दावों की आज्ञापतियां रेलवे विभाग द्वारा नहीं दी गई थीं। एक निवृत्ति प्राप्त सत्र न्यायाधीश द्वारा सारी राशियां आवंटित की गई थीं।

श्री धूसिया : मेरा तात्पर्य यह था कि विभागीय व्यक्तियों की सहायता के बिना धन राशि प्राप्त नहीं की जा सकती थी। क्या सरकार ऐसी कार्यवाही करेगी जिससे कि विभागीय व्यक्तियों की भलीभांति पूछताछ की जा सके ?

श्री शाहनवाज़ खां : वस्तुतः मैं नहीं समझ सका कि माननीय सदस्य विभाग को इस बात में किस प्रकार खींचना चाहते हैं ?

श्री बेलायुधन : माननीय उपमंत्री ने कहा है कि ११,००० रुपयों के मामले में कोई अधिकारी शामिल नहीं था। क्या यह सच नहीं है कि रुपया अधिकारियों द्वारा उनकी जानकारी में वितरित किया गया ? क्या उन पर इस बात का आंशिक दायित्व नहीं है कि दावेदार वास्तव में वही व्यक्ति थे अथवा नहीं ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह तर्क करना है। अब हम अगला प्रश्न लेंगे।

### होमियोपैथी भेषज संहिता

\*५१७. श्री स० चं० सामन्त : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या भारत में होमियोपैथी भेषज संहिता बनाने के सम्बन्ध में होमियोपैथी की तदर्थ समिति के सदस्यों से मत मांगा गया था;

(ख) यदि हां, तो उनका मत क्या है;

(ग) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इस प्रयोजन के लिये कोई राशि दी गई है;

(घ) यदि हां, तो कितनी; और

(ङ) क्या इस सम्बन्ध में होमियोपैथी औषधि निर्माताओं से भी परामर्श लिया जायेगा ?

श्री स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) जी, हां।

(ख) समिति इस बात से सहमत है कि होमियोपैथी भेषज संहिता का तैयार करना आवश्यक है तथा उसने यह सिफारिश की है कि उसे तैयार करने की कार्यवाही शुरू की जाये।

(ग) जी, हां।

(घ) इस प्रयोजन से ५०,००० रुपये पृथक् रक्षित किये गये हैं।

(ङ) अनुमानतः हां, परन्तु इस प्रश्न पर भेषज संहिता समिति द्वारा विचार किया जाना चाहिये।

श्री स० चं० सामन्त : क्या इस तदर्थ समिति ने यह सिफारिश की थी कि एक समिति स्थापित की जाये और भेषज विशारद इसमें सम्मिलित किये जायें।

श्रीमती चन्द्रशेखर : जी, हां; यह सत्य है।

श्री स० चं० सामन्त : क्या मैसर्स एम० भट्टाचार्य एंड कम्पनी ने सरकार से यह प्रार्थना की थी कि यह काम उन्हें सौंपा जाये और यदि हां, तो सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

मूल अंग्रेजी में।

†श्रीमती चन्द्रशेखर : उन्होंने यह प्रार्थना की थी। चूंकि यह निजी फर्म है, इसलिये हमने सारा काम उसे सौंपना उचित नहीं समझा।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या इस विषय में राज्य सरकारों की राय मांगी गई है और यदि हां, तो उनकी प्रतिक्रिया क्या है ?

†श्रीमती चन्द्रशेखर : ऐसी कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

#### घागरा पर नियन्त्रण करने के लिये योजना

†\*५१८. { श्री विश्वनाथ राय :  
श्री रा० न० सिंह :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री १२ सितम्बर, १९५६ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या १७०५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी बिहार में घागरा नदी पर नियन्त्रण करने के लिये कोई मुख्य योजना विचाराधीन है ?

†सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : अपेक्षित जानकारी का एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २ ]

†श्री विश्वनाथ राय : क्या बांधों और खम्बों के अतिरिक्त, दूसरी पंचवर्षीय योजना में कोई ऐसी योजना विचाराधीन है, जो सिंचाई और बिजली पैदा करने में सहायक हो ?

†श्री हाथी : जालकुंडी पर एक जलाशय योजना है जो बहुप्रयोजनीय योजना होगी।

†श्री विश्वनाथ राय : क्या यह सच है कि उन बांधों के कारण जो बनाये जा रहे हैं, बाढ़ के समय कुछ स्थानों पर बांध के दूसरे किनारे को हानि पहुंचती है ?

†श्री हाथी : यह एक सामान्य प्रश्न है। बांध के कारण कुछ मामलों में स्थानीय निकासी में कठिनाई हो सकती है और सम्भव है पानी उस विशिष्ट बांध से नहीं गुजर सकता। ऐसे मामलों में जलद्वारों की व्यवस्था की जा रही है।

†योजना, सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री नन्दा) : यदि एक ओर किनारा बना दिया गया है, तो दूसरी ओर सम्भवतः कठिनाइयां बढ़ सकती हैं। कभी-कभी एक नदी दो राज्यों के सीमान्त पर बहती है। तब दूसरे राज्य में भी वैसी कार्यवाही की जाती है और झगड़े उत्पन्न होने की सूरत में हमें कोई एकीकृत योजना बनानी पड़ती है।

#### धान कूटना सम्बन्धी समिति

†\*५१९. { श्री डाभी :  
श्री खू० चं० सोधिया :

क्या खाद्य और कृषि मंत्री ३० अगस्त, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १५६९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने धान कूटना सम्बन्धी समिति की सिफारिशों के बारे में तब से कोई अन्तिम निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो वह निर्णय क्या है ?

†खाद्य और कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†मूल अंग्रेजी में।

†श्री डाभी : समिति ने रिपोर्ट कब प्रस्तुत की थी और सरकार को इस समिति की सिफारिशों के बारे में अन्तिम निर्णय करने में कितना समय लगेगा ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : रिपोर्ट जून, १९५५ में प्रस्तुत की गई थी। सिफारिशें बहुत महत्वपूर्ण और व्यापक थीं। अतः हमें सब चावल उगाने वाले राज्यों से परामर्श करना पड़ा था, क्योंकि उन्हीं को सिफारिशों को क्रियान्वित करना है। राज्यों से उत्तर प्राप्त करने में कुछ समय लगा था। हम शीघ्र ही निर्णय करेंगे।

श्री खू० चं० सोधिया : इस कमेटी ने कुल कितनी सिफारिशों की थीं ?

श्री मो० वें० कृष्णप्पा : बीस।

श्री खू० चं० सोधिया : उनमें से कितनी सिफारिशों के बारे में स्टेट सरकारों से पूछा गया ?

श्री मो० वें० कृष्णप्पा : सब की सब सिफारिशों के बारे में।

†श्री श्रीनारायण दास : समिति की इस सिफारिश के बावजूद कि धान मिलें बन्द कर दी जायें, क्या विभिन्न राज्यों में नई धान मिलें खोलने की अनुमति दी गई है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : इसका कारण यह है कि समिति की सिफारिशें अभी विचाराधीन हैं और हमने उनके सम्बन्ध में अभी कोई कार्यवाही नहीं की। हम शीघ्र ही कार्यवाही करेंगे।

†श्री ति० सू० अ० चेट्टियार : सरकार को कितने राज्यों से उत्तर प्राप्त हुए हैं और उनमें से कितनों ने इस समिति की सिफारिशों को मान लिया है ?

†खाद्य और कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : राज्यों से परामर्श हो चुका है। वास्तव में २६ मई, १९५६ को, मामले को सचिवों की आर्थिक समिति के सामने रखा गया था। उन्होंने कुछ प्रस्ताव किये थे और ये प्रस्ताव अग्रेतर विचार के लिये सम्बन्धित मंत्रालयों को भेजे गये हैं। बाद में सचिवों की आर्थिक समिति की एक बैठक होनी थी। मेरे विचार में यह हो चुकी होगी। अब मामले को अन्तिम निर्णय के लिये आर्थिक समिति या मंत्रिमंडल को भेजा जाना है।

†श्री रामचन्द्र रेड्डी : भविष्य में कुटाई लाइसेंसों पर प्रतिबन्ध के बारे में राज्य सरकारों की प्रतिक्रिया क्या है ?

†श्री अ० प्र० जैन० : मैं समझता हूँ कि इस समय किसी विशिष्ट सरकार द्वारा की गई सिफारिशों के विस्तार में जाना लोकहित में नहीं होगा। कोई अन्तिम फैसला होने पर संसद् को सूचना दी जायेगी।

†श्री डाभी : क्या इस विषय में अखिल-भारतीय खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड की राय मांगी गई है ?

†श्री अ० प्र० जैन : वह उन विभागों में से एक है, जिसका इस विषय से सम्बन्ध है।

#### मध्य रेलवे पर चौकी तुला साईडिंग

†\*५२२. श्री का० सु० राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे पर भद्रचल्लम रोड पर कोठागुडियम कोयला खानों के चौकी तुला साईडिंग को जो कि कई मास पूर्व बढ़ा दी गई थी; यातायात के लिये खोलने में विलम्ब क्यों किया जा रहा है;

†मूल अंग्रेजी में।

(ख) क्या सरकार को विदित है कि इस विलम्ब से इन कोयला खानों में कोयले का उत्पादन बढ़ाने में बाधा पड़ रही है; और

(ग) क्या इसे यातायात के लिये खोलने की सम्भावना है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) इसके पूर्ण होने के तुरन्त बाद इसे प्रयोग में नहीं लाया जा सका, क्योंकि ऐसा करने से पूर्व भद्रचल्लम रोड स्टेशन पर इन्टर-लॉकिंग व्यवस्था की जानी थी ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) साइडिंग को २८-१-५६ से यातायात के लिये खोल दिया गया है ।

†श्री का० सू० राव : क्या यह सच है कि इस साइडिंग को यातायात के लिये खोलने में विलम्ब इसलिये हुआ था कि रेलवे के सरकारी निरीक्षक ने स्वयं इसका निरीक्षण नहीं किया था ?

†श्री शाहनवाज खां : विलम्ब के कारण मैंने अभी बताये हैं । चूँकि साइडिंग खोल दी गई है, इसलिये मेरे विचार में आगे कोई वाद-विवाद नहीं होना चाहिये ।

#### अन्तर्राष्ट्रीय मत्स्य-उपकरण सम्मेलन

†\*५२३. श्री रा० प्र० गर्ग : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र खाद्य और कृषि संगठन ने १९५७ में हैम्बर्ग में एक अन्तर्राष्ट्रीय मत्स्य-उपकरण सम्मेलन करने की योजना बनाई है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का इस सम्मेलन में एक प्रतिनिधि मण्डल भेजने का विचार है ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) खाद्य और कृषि संगठन का १९५७ में हैम्बर्ग में ऐसा सम्मेलन करने का विचार है ।

(ख) जब सम्मेलन में भाग लेने के लिये सरकारी नियन्त्रण प्राप्त होगा, तो प्रतिनिधि मण्डल भेजने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा ।

†श्री रा० प्र० गर्ग : क्या सरकार को मत्स्य-उपकरण तरीकों के बारे में वह व्यापक पुस्तिका प्राप्त हुई है, जो खाद्य और कृषि संगठन ने आगामी सम्मेलन के लिये तैयार की है ?

†डा० पं० शा० देशमुख : बताया गया है कि पुस्तिका अभी तैयार नहीं हुई । हमने उससे प्रार्थना की है कि तैयार होने पर एक प्रति हमें दी जाये ।

†श्री रा० प्र० गर्ग : क्या हमने सम्मेलन में प्रस्तुत करने के लिये कोई सिफारिश तैयार की है ?

†डा० पं० शा० देशमुख : इस मामले में हम प्रारम्भिक अवस्था में हैं । हमने अधिक प्रगति नहीं की । इसलिये हमने कोई महत्वपूर्ण सिफारिशें तैयार नहीं कीं ।

†श्री पुन्नूस : यदि सम्मेलन में ऐसा प्रतिनिधि मण्डल भेजा गया तो मछुवा संघों और केरल जैसे राज्यों के, जहां मत्स्य-ग्रहण बहुत महत्वपूर्ण उद्योग हैं, प्रतिनिधियों को उसमें सम्मिलित किया जायेगा ?

†डा० पं० शा० देशमुख : सामान्यतया हम इस बात का ख्याल रखते हैं कि सब सम्बन्धित हितों को प्रतिनिधित्व दिया जाये ? किन्तु इस मामले में, मेरे विचार में मछुवों के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करना बहुत उपयोगी होगा, क्योंकि उन्हें इस विषय का वैज्ञानिक ज्ञान नहीं होता ।

†मूल अंग्रेजी में ।

श्रीमती कमलेन्दुमति शाह : कुछ पहाड़ी नदियों में डाइनामाइट से बहुत-सी मछलियों को मार दिया जाता है, जबकि हाथ में केवल दो-चार ही आती हैं। क्या सरकार इस तरीके को रोकने की व्यवस्था करेगी ?

डा० पं० शा० देशमुख : यह प्रश्न इससे नहीं उठता है।

श्री रा० प्र० गर्ग : क्या आधुनिक ट्रालरों और अन्य उपकरणों के प्रयोग से मत्स्य-ग्रहण में कोई विशेष वृद्धि हुई है ?

डा० पं० शा० देशमुख : यह मूल प्रश्न से बहुत भिन्न है। मैं केवल इतना कह सकता हूँ कि इस दिशा में काफी प्रगति हो रही है।

### पूसा संस्था

\*५२४. श्री वेलायुधन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूसा संस्था में डिग्री पाठ्यक्रम के लिये अध्ययन करने वाले विद्यार्थियों को डिग्री प्राप्त करने के लिये हिन्दी में एक परीक्षा पास करनी पड़ती है; और

(ख) यदि हां, तो यह प्रणाली कब से लागू की गयी है ?

श्री खाद्य तथा कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) जी, हां। उक्त संस्था के अन्तर्गत केन्द्रीय कृषि कालेज के विद्यार्थियों के सम्बन्ध में यह अपेक्षा है।

(ख) जुलाई, १९५२।

श्री वेलायुधन : क्या पूसा संस्था के एम० एस० सी० पाठ्यक्रम में प्रथम श्रेणी में पास होने वाले विद्यार्थियों की भी डिग्री या डिप्लोमा इसी कारण नहीं दिया जाता कि उन्होंने यह हिन्दी परीक्षा पास नहीं की है ?

डा० पं० शा० देशमुख : हिन्दी की परीक्षा के सम्बन्ध में जो स्थिति है वह मैं बतला चुका हूँ। हम इस स्थिति का तथा जो नियम हमने बनाये हैं उनका पूरी तरह पालन करते हैं।

श्री वेलायुधन : क्या सरकार के यह निश्चित नीति बना ली है कि विश्वविद्यालयों तथा कालिजों में एक कक्षा से दूसरी कक्षा में केवल उन्हीं को चढ़ाया जाएगा जो हिन्दी की यह परीक्षा पास कर लेंगे ?

डा० पं० शा० देशमुख : मैं समझता हूँ कि यह यही स्थिति है। यद्यपि निर्णय हमारा नहीं है, यह दिल्ली विश्वविद्यालय द्वारा किया गया है और उसी ने यह प्रतिबन्ध लगाया है।

श्री वेलायुधन : क्या यह सच नहीं है कि भारत सरकार ने या गृह-मंत्री ने और प्रधान मंत्री तक ने यह कहा था कि हिन्दी को परीक्षा का एक विशेष विषय बनाने की बात के सम्बन्ध में कोई निर्णय अभी किया जायेगा जब कि भाषा आयोग का प्रतिवेदन अंतिम रूप से तैयार हो जायेगा और उस पर संसद द्वारा चर्चा तथा निर्णय कर लिया जायेगा ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह एक विस्तृत प्रश्न है।

श्री ति० सु० अ० चेट्टियार : चूँकि यह एक ऐसी संस्था है जहाँ कि अहिन्दी भाषी क्षेत्रों सहित भारत के सभी भागों से विद्यार्थी आते हैं, क्या सरकार को विदित है कि हिन्दी की परीक्षा अनिवार्य कर देने से अहिन्दी भाषी क्षेत्रों के विद्यार्थियों की स्थिति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ?

मूल अंग्रेजी में।

†डा० पं० शा० देशमुख : इस कालिज के प्रारम्भ करने का कारण यह था कि कुछ क्षेत्रों में कृषि कालिज नहीं थे और इसलिये समस्त भारत से विद्यार्थियों का दाखिला किया गया, किन्तु इस समय सभी राज्यों में कालिजों की पर्याप्त संख्या है; और इसलिये इस केन्द्रीय कालिज का वह अखिल भारतीय स्वरूप अब नहीं है जो पहले था।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : मैं यह और बताना चाहता हूँ कि भारत सरकार ने इस कालिज को दिल्ली विश्वविद्यालय को सौंप देने का निर्णय किया है। हमने यह महसूस किया कि भारत सरकार को इस कालिज को रखने की कोई आवश्यकता नहीं है और हमने इसे बन्द करने का निर्णय कर लिया है। फिर, विश्वविद्यालय के अधिकारी मेरे पास आए और कहा कि वे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से कुछ सहायता प्राप्त करने का प्रयत्न कर रहे हैं तथा इस कालिज को लेने के लिये तैयार हैं। हमारे लिये यह कोई बहुत महत्व का मामला नहीं है, क्योंकि जहां तक हमारा सम्बन्ध है, इस कालिज का अस्तित्व समाप्त हो जायेगा। या तो यह रहेगा ही नहीं अथवा दिल्ली विश्वविद्यालय द्वारा ले लिया जायेगा।

†श्री म० कु० मैत्र : क्या पूसा संस्था में हिन्दी माध्यम से पढ़ायी जाती है ?

†डा० पं० शा० देशमुख : जी, नहीं।

†श्री रामचन्द्र रेड्डी : इस बात को देखते हुए कि यह कालिज अभी दिल्ली विश्वविद्यालय को सौंपा नहीं गया है, क्या सरकार हिन्दी पास करने के अनिवार्य नियम में कुछ ढील करेगी ?

†श्री अ० प्र० जैन : यह कालिज दिल्ली विश्वविद्यालय से सम्बद्ध है तथा उक्त नियम दिल्ली विश्वविद्यालय ने बनाया है, हमने नहीं।

†श्री ब० स० मूर्ति : क्या अहिन्दी भाषी क्षेत्र के विद्यार्थियों के साथ कोई रियायत की जाती है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न पूछा जा चुका है।

†श्री वेलायुधन : क्या हिन्दी की इस परीक्षा का पाठ्यक्रम हिन्दी-भाषी क्षेत्र के लोगों तक के लिये भी कठिन है ? क्या सरकार को यह विदित है ?

†श्री अ० प्र० जैन : जी नहीं, ऐसा नहीं है। वास्तव में कुछ छूटें हैं। उन लोगों को छूट दी जाती है जिन्होंने कि दिल्ली विश्वविद्यालय की प्रवेश परीक्षा या उच्चतर माध्यमिक शिक्षा बोर्ड, दिल्ली, की उच्चतर माध्यमिक परीक्षा अथवा किसी भारतीय विश्वविद्यालय की इंटरमीडिएट परीक्षा हिन्दी सहित पास कर ली हो।

†उपाध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

†श्री ति० सु० अ० चेट्टियार उठे—

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्य अपनी मर्जी से प्रश्न पूछते चले जायेंगे या मेरी अनुमति लेंगे ?

†श्री ति० सु० अ० चेट्टियार : मैं आपकी अनुमति चाहता हूँ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मेरी अनुमति नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में।

## कोट्टायम-क्विलोन रेल लिंक

†\*५२५. { श्री अय्युण्णि :  
श्री नेत्तूर प० दामोदरन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) कोट्टायम से क्विलोन तक रेल की लाइन बिछाने का काम कब तक पूरा होगा; और  
(ख) यातायात के लिये इस लाइन को कब खोला जाएगा ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) यह कार्य सितम्बर १९५७ तक पूर्ण हो जाने की आशा है ।

(ख) यातायात के लिये इसे अक्टूबर, १९५७ में खोले जाने की आशा है ।

†श्री अय्युण्णि : क्या लाइन पर शहतीर या पुलिये बनाने में कोई कठिनाई है ?

†श्री अलगेशन : जी हां, इस प्रश्न का मैंने पहले भी उत्तर दिया था । किन्तु लाइन का एक भाग गत मास की १७ तारीख को खोला जा चुका है । शहतीरों के मिलने की कठिनाई थी । अब इस कार्य के लिये इस्पात प्राप्त करने के आवश्यक प्रबन्ध कर लिये गये हैं और आशा है कि यह समय पर मिल जायेगा । हम शेष लाइन को यातायात के लिये उत्तर में बताई गयी तारीख तक खोल सकेंगे ।

†श्री पुन्नूस : जो लाइन खोली गई है क्या वह सामान के यातायात के लिए भी है ?

†श्री अलगेशन : मुझे खेद है कि मैं यह नहीं बता सकता कि यह सामान के यातायात के लिये भी खुली है या नहीं । इस प्रश्न के लिये मुझे पूर्व सूचना की आवश्यकता है । मेरा ख्याल है कि यह सामान के यातायात के लिये भी खुल गयी होगी, किन्तु मैं इस समय ठीक तरह नहीं कह सकता ।

†श्री पुन्नूस : क्या शेष लाइन पर योजना के अनुसार कार्य चल रहा है अथवा कुछ सामान की कमी के कारण यह रुका हुआ है ?

†श्री अलगेशन : ऊपर बताई गई कठिनाइयों के कारण समूची लाइन को समय पर पूरा नहीं किया जा सका । किन्तु शेष लाइन को अगले वर्ष तक खोल देने का हमारा विचार है । मैं समझता हूँ कि हम तब तक इसे अवश्य खोल सकेंगे ।

## नौवहन

†\*५२६. { डा० राम सुभग सिंह :  
श्री गिडवानी :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के लिये कुछ पोतों को खरीदने की सम्भावनाओं की जांच करने के लिये नौवहन महा-निदेशक हाल ही में कुछ यूरोपीय देशों को गये थे;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में उन्होंने कोई करार किये हैं; और

(ग) कितने टन भार खरीदे जाने की सम्भावना है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). जी, हां ।

(ग) २५,७६७ ग्रॉस टन ।

†मूल अंग्रेजी में ।

†डा० राम सुभग सिंह : किन-किन कारखानों को आर्डर दिए गए हैं और पोतों के कब तक आने की सम्भावना है ?

†श्री अलगेशन : एक तेलवाहक पोत तो खरीद लिया गया है जो हमें आगामी जनवरी में मिल जाएगा। दो पोतों के लिये जर्मनी के एक कारखाने को आर्डर दिया गया है तथा एक पोत के लिये इटली के एक कारखाने को। इन पोतों के १९५६—१९६१ के दौरान में मिल जाने की आशा है।

†श्री गिडवानी : कितने नये पोत खरीदे जायेंगे और कितने पुराने ?

†श्री अलगेशन : जो तेलवाहक पोत खरीदा गया है वह पुराना है। जिन अन्य पोतों के आर्डर दिए गये हैं वे नये होंगे।

†श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा : भारत सरकार द्वारा नदी नौवहन तथा तटीय नौवहन के मध्य समन्वय स्थापित करने के प्रयत्न को देखते हुए, क्या मैं जान सकती हूँ कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ऐसे छोटे पोत प्राप्त करने का कोई प्रस्ताव है जो हमारे तटीय नौवहन में काम आ सके तथा नदियों में चल सके ?

†श्री अलगेशन : प्रश्न विदेशों से पोत खरीदने के सम्बन्ध में था। नौवहन महा-निदेशक दो निगमों—ईस्टर्न शिपिंग कॉरपोरेशन तथा वेस्टर्न शिपिंग कॉरपोरेशन—की ओर से आर्डर देने गये थे। ये निगम तटीय नौवहन में अपने पोत नहीं भेजते हैं।

†सरदार इक़बाल सिंह : क्या यह महा-निदेशक पोतों के क्रय और निर्माण के लिये जापान भी जायेंगे ?

†श्री अलगेशन : जिन आर्डरों का मैं जिक्र कर चुका हूँ उनके अतिरिक्त हम एक ब्रिटिश कारखाने को भी, जिसके साथ कि बातचीत चल रही है, आर्डर देने का विचार कर रहे हैं। इस समय हमारी दृष्टि में कोई जापानी कारखाना नहीं है। किन्तु मैं सदन को बतला दूँ कि सरकारी क्षेत्र में पोत खरीदने की जो राशि इस मंत्रालय को दी गयी थी वह लगभग प्रयुक्त हो चुकी है। यह राशि लगभग २० करोड़ रुपये थी और हम लगभग १९ करोड़ रुपये के आर्डर दे चुके हैं।

†श्री रा० प्र० गर्ग : हाल में नौवहन महा-निदेशक जब विदेश गये थे तो क्या उन्होंने वहाँ केवल पोतों को खरीदने के लिये ही बातचीत की थी अथवा हमारे देश में पोतों के निर्माण के लिये भी ? यदि ऐसा है, तो यूगोस्लाविया के साथ समझौते की प्रगति की क्या स्थिति है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : पोत खरीदने की ही सम्भावना थी, निर्मित करने की नहीं।

†सरदार इक़बाल सिंह : क्या माननीय मंत्री को विदित है कि विश्व में जापान ही ऐसा देश है जो न्यूनतम सम्भव समय में पोत दे रहा है ? इस बात की दृष्टि में, क्या मैं जान सकता हूँ कि हम ब्रिटेन के कारखानों को प्राथमिकता क्यों दे रहे हैं ?

†श्री अलगेशन : जहाँ तक कि पोतों की प्राप्ति का प्रश्न है, नए पोतों का द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में मिलना बहुत कठिन है। जो तारीखें दी गयी हैं वह १९६१ से बाद की हैं। हमें उससे कम समय में पोत खरीदने में प्रसन्नता होगी, किन्तु यह सम्भव नहीं है।

†श्री बेलायुधन : माननीय उपमंत्री ने कहा कि एक पुराना तेलवाहक पोत खरीद लिया गया है। क्या इस पोत का प्रयोग तभी किया जा सकता है जबकि भारत सरकार इसकी मरम्मत पर भारी राशि व्यय करे ? क्या मैं यह भी जान सकता हूँ कि क्या भारत सरकार इस तेलवाहक पोत को तब प्राप्त करने का विचार कर रही है जब कि स्वयं उसके मालिक उसकी मरम्मत कर लें ?

†मूल अंग्रेजी में।

†श्री अलगेशन : हमने यह सुनिश्चित कर लिया है कि यह तेलवाहक पोत बहुत अच्छी दशा में है। यह दूसरी बात है कि कुछ छोटी-मोटी मरम्मत की आवश्यकता हो; किन्तु कोई बड़ी मरम्मत जरूरी नहीं है। मुझे यह भी बताया गया है कि हमारे तेलवाहक पोत के खरीदने के पश्चात् उसके स्वामी उसके लिये २००,००० पाँड अधिक दे कर वापिस खरीदने के लिये तैयार थे क्योंकि इसी बीच मूल्यों में वृद्धि हो गयी थी।

†श्री गिडवानी : इस बात को देखते हुए कि जो रुपया दिया गया था वह खर्च किया जा चुका है, क्या विश्व बैंक के साथ कोई बात चीत की जा रही है और क्या विश्व बैंक कोई सहायता देने को प्रस्तुत हो गया है ?

†श्री अलगेशन : इस सम्बन्ध में नहीं।

### गन्ना

\*५२८. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य और कृषि मंत्री २१ जुलाई, १९५६ के तारांकित प्रश्न संख्या १८६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डोईवाला (जिला देहरादून) की चीनी मिल में गन्ने से होने वाली रिकवरी के बारे में सब आंकड़ों का अध्ययन कर लिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उस क्षेत्र में गन्ने के मूल्य की कटौती को बहाल करने के बारे में क्या कार्यवाही की गयी है ?

खाद्य उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) जी, हां।

(ख) सभा की टेबिल पर एक विवरण रख दिया गया है।

### विवरण

चूंकि इस इलाके के गन्ने से चीनी की सम्पूर्ण 'रिकवरी' ८८ प्रतिशत थी जब कि बुनियादी 'रिकवरी' ९६ प्रतिशत है, इसलिये कटौती बहाल नहीं की जा सकी।

श्री भक्त दर्शन : इस विवरण से ज्ञात होता है कि इस मिल में रिकवरी ८८ प्रतिशत हुई जबकि बुनियादी रिकवरी ९६ होनी चाहिये थी। मैं जानना चाहता हूं कि जो कटौती की गयी थी क्या उसके आधार पर भी पूरा रुपया किसानों को मिल चुका है ?

श्री अ० प्र० जैन : जहां तक मेरी इत्तला है १ रुपया ५ आना के हिसाब से सारा पैसा किसानों को मिल चुका है। मेरे पास इसके खिलाफ कोई शिकायत नहीं आयी है ?

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं जान सकता हूं कि इस मिल को चलाने के लिये क्या व्यवस्था की जा रही है, क्योंकि इसके मालिकों ने पहिले ही घोषित कर दिया था कि वे इसको नहीं चलायेंगे, और क्या इससे किसानों को नुकसान पहुंचने का अन्देशा नहीं है ?

श्री अ० प्र० जैन : इंडस्ट्रीज रेग्यूलेशन और डेवेलपमेंट ऐक्ट (उद्योग विनियमन और विकास अधिनियम) के मातहत इस कारखाने का कब्जा गवर्नमेंट ने ले लिया है, और गवर्नमेंट ने अपनी तरफ से एक अफसर मुकर्रर कर दिया है और वह इसको चलाने की व्यवस्था कर रहा है। बहुत जल्दी यह चलनी शुरू हो जायेगी।

†मूल अंग्रेजी में।

**श्री भक्त दर्शन :** क्या मैं जान सकता हूँ कि पिछले साल जो कटौती गन्ने के रेट में की गयी थी वह इस साल भी जारी रहेगी या सारे प्रदेश में जो गन्ने का रेट फिर लागू किया जाएगा वही इस मिल पर भी लागू होगा ?

**श्री अ० प्र० जैन :** जो कटौती पिछले साल की गई थी और जिन शर्तों के साथ की गई थी, वह इस साल भी लागू होगी ।

**श्री हेडा :** मैं जानना चाहता हूँ कि क्या रिक्वरी के लिये सरकार मिलों की सांख्यिकी पर निर्भर रहती है अथवा इनकी जांच और पुष्टि के लिये उनकी अपनी व्यवस्था है ?

**श्री अ० प्र० जैन :** इस विशेष मामले में एक सरकारी विशेषज्ञ रिक्वरी के परीक्षण के लिये नियुक्त किया गया था । उसने चार बार वहां जाकर स्वयं उनकी जांच की ।

**श्री शिवनंजप्पा :** इस मिल में गन्ने की कीमत निर्धारित करने के लिये कौन से फार्मूले का प्रयोग किया गया है ?

**श्री अ० प्र० जैन :** उसे यहां दिया गया है । १ रु० ७ आ० की कीमत ९.६ प्रतिशत रिक्वरी पर निर्धारित है । इस विशेष मामले में रिक्वरी ८.८९ प्रतिशत है । अतः प्रारम्भ में यह आशा दी गई थी कि किसान को १ रु० ७ आ० के स्थान पर १ रु० ५ आ० मिलेगा । और यदि रिक्वरी से कमी की आवश्यकता सिद्ध नहीं हुई तो अतिरिक्त भुगतान मिल मालिकों द्वारा किया जायेगा । नैनीताल और तराई के कुछ मिलों के बारे में ऐसे ही आदेश पारित किये गये थे । यह मालूम हुआ था कि रिक्वरी ९.६ प्रतिशत थी और इन मिलों के सम्बन्ध में भुगतान के लिये आदेश पारित कर दिये गये हैं । क्योंकि यहां रिक्वरी केवल ८.८९ प्रतिशत थी जिसका अर्थ है एक मन गन्ने पर २ आ० ३ पा० की कमी, भुगतान के और आदेश पारित नहीं किये गये हैं ।

**सरदार अकरपुरी :** क्या मैं जान सकता हूँ कि जो मिलें नवम्बर में चलनी शुरू हुई हैं, उनके लिये किसी कटौती का आर्डर किया गया है गन्ने की कीमत में ?

**श्री अ० प्र० जैन :** ऐसा फैसला किया गया है कि वेस्टर्न यू० पी० के अन्दर जो मिलें ४ नवम्बर से पहले अपना काम शुरू कर देंगी उनको ६ आना मन की रकम एक तरह की सब्सिडी कहिए या जो कुछ कहिये, दी जायेगी । २ आ० की रियायत एक्साइज ड्यूटी में दी जायेगी, २ आ० जो है वह सेस से छोड़ा जायेगा और १ आ० जो है वह गन्ने वाले को कम दिया जायेगा । बाकी जो नुकसान होता है वह भी १ आ० होगा, उसे मिल वाले को उठाना पड़ेगा । गन्ने वाले को बजाय १ रु० ७ आ० के १ रु० ६ आ० मिलेगा और वह उस गन्ने पर मिलेगा जो वह १२ अप्रैल तक मिल को देगा ।

**श्री विश्वनाथ राय :** क्या सीधी सरकारी एजेंसी के अन्तर्गत गन्ने में शर्करोज का प्रतिशत निर्धारित करने के लिये किसी व्यवस्था पर विचार किया जा रहा है ?

**श्री अ० प्र० जैन :** इस कार्य के लिये एक बड़े संगठन की आवश्यकता है । सम्पूर्ण देश के लिये इस प्रकार की योजना बनाने का कोई विचार नहीं है । फिर भी रिक्वरी के आधार पर भुगतान करने के प्रयोग की आजमाइश की जा रही है । हो सकता है कि यह प्रयोग इस वर्ष दस अथवा कम मिलों में प्रयोग किया जाये । इसमें सरकार द्वारा निरीक्षण किया जायेगा ।

**श्री पंडित कृ० चं० शर्मा :** क्या मैं यह जान सकता हूँ कि वेस्टर्न यू० पी० में कितनी मिलें हैं जो ४ नवम्बर से पहले चलाई गई हैं और उनको अन्दाजन कितना गन्ना मिला है ?

**श्री अ० प्र० जैन :** मैं इसके ठीक आंकड़े नहीं दे सकता, मेरा ख्याल है कि १२ या १४ मिलें चलाई गई होंगी ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या उत्तर प्रदेश में ऐसी मिलें हैं जिनमें चीनी की रिकवरी ६६ प्रतिशत से अधिक है और यदि हां, तो क्या इन मिलों को गन्ना सम्भरण करने वाले किसानों को अधिक कीमतें दी जायेंगी अर्थात् क्या उन्हें १ रु० ७ आ० प्रति मन से अधिक कीमत मिलेगी ?

†श्री अ० प्र० जैन : ऐसी अनेक मिलें हैं जहां रिकवरी ६६ प्रतिशत से अधिक है। माननीय सदस्य इस पर पहले ही चर्चा कर चुके हैं और उन्हें पता होगा कि बोनस योजना सरीखी एक व्यवस्था है जिसके अन्तर्गत भुगतान किया जाता है।

### भारतीय कृषि गवेषणा परिषद्

†\*५३०. श्री केशव अय्यंगार : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् ने उत्तरी भारत में सम्पूर्ण बकरियों को नष्ट करने की योजना तैयार की है; और

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में क्या प्रगति हुई है तथा उसमें कहां तक सफलता मिली है ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है।

### बिना टिकट यात्रा

†\*५३५. श्री ब० द० पांडे : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्होंने इलाहाबाद उच्च न्यायालय का हाल ही का निर्णय देखा है जिसमें न्यायालय ने बिना टिकट यात्रा करने के परिणामस्वरूप रेलवे अधिनियम की धारा ११२ के अधीन श्री एम० पी० शुक्ल को १०० रुपए के दण्ड तथा ३ रु० १ आ० रेल किराया देने से इस तर्क पर मुक्त कर दिया है कि छापा मारने वाले दल के सदस्य और अभियोजक होने के नाते दण्डाधीन उक्त मुकदमे की सुनवाई के लिये सक्षम नहीं था; और

(ख) क्या इस निर्णय को दृष्टिगत करते हुए छापामार दलों और दण्डाधीनों के सम्बन्ध में विधि में संशोधन करने की आवश्यकता है ?

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

(ख) जी, नहीं।

### खड़गपुर में रेलवे कर्मचारियों की मुअ्तिली

†\*५३६. { श्री सुबोध हासदा :  
श्री ही० ना० मुकर्जी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खड़गपुर, पूर्वी रेलवे में पिछली मई में जो उत्पात हुए थे उनमें कथित रूप से भाग लेने के लिये कितने रेलवे कर्मचारी मुअ्तिल अथवा दण्डित किये गये हैं;

(ख) इस प्रकार भाग लेने के लिये कितने रेलवे कर्मचारियों के विरुद्ध न्यायालयों में कार्यवाही की गई है;

(ग) इसमें कितने व्यक्तियों को दण्ड दिया गया है; और

(घ) क्या यह सच है कि न्यायालय द्वारा नियुक्ति प्रदान करने के बावजूद भी अनेक मुअ्तिल किये गये रेल कर्मचारियों को पुनः नौकरी में नहीं लिया जा रहा है ?

†मूल अंग्रेजी में।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) अवैध रूप से इकट्ठा होने, आपराधिक अनधिकार प्रवेश, हिंसा, दंगों आदि के लिये २५८ रेल कर्मचारी पुलिस द्वारा गिरफ्तार किये गये थे और वे सब मुअ्तिल कर दिये गये थे। इसके अतिरिक्त गम्भीर कदाचार के आरोप पर १७ अन्य रेल कर्मचारी भी मुअ्तिल किये गये थे।

(ख) २५ रेल कर्मचारियों पर मुकदमा चलाया जा रहा है।

(ग) अभी तक एक भी नहीं। सभी २५ मामलों की अभी सुनवाई हो रही है।

(घ) जी, नहीं। उनके रिकार्डों की इस जांच के पश्चात् कि वे अनुशासनात्मक कार्यवाही के पात्र नहीं हैं, इन व्यक्तियों को पुनः काम पर रखा जा रहा है।

†श्री सुबोध हासदा : गड़बड़ी के क्या कारण हैं ?

†श्री अलगेशन : प्रश्नकालीन घंटे तथा अन्य अवसरों पर भी उस पर पूर्णरूपेण वाद-विवाद हो चुका है। एक अवैध हड़ताल के कारण ही यह सब बातें हुईं और अनेक दुर्भाग्यपूर्ण घटनायें घटीं। हड़तालियों ने सब यात्रियों को रेल से बाहर खींच लिया और गाड़ी को आगे बढ़ने के लिये कह दिया। इस घटना में पर्याप्त हानि भी हुई। यह सब बातें हड़ताल की अवधि में ही हुईं। इसी समय यह व्यक्ति गिरफ्तार किये गये थे और उन पर मुकदमा चल रहा है।

†डा० जयसूर्य : यहां कुछ भी सुनाई नहीं देता है।

†श्री सुबोध हासदा : क्या कुछ अधिकारी भी इस घटना में संग्रस्त हैं ?

†श्री अलगेशन : जी, नहीं।

†श्री ब० स० मूर्ति : क्या मुअ्तिल किये गये व्यक्तियों में से कुछ ने खेद प्रकट किया है और पुनः काम पर आने की इच्छा प्रकट की है और यदि हां, तो क्या इस विषय में कुछ विचार किया गया है ?

†श्री अलगेशन : जैसा मैंने कहा था, मुअ्तिल किये गये कई व्यक्तियों को पुनः काम पर ले लिया गया है। दूसरे व्यक्तियों के बारे में उनके रिकार्डों की जांच की जा रही है तथा यदि यह मालूम हुआ कि उनके विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही करने का कोई आधार नहीं है तो उन्हें भी ले लिया जायेगा।

### पोलियाग्रस्त लोगों को प्रतिकर

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री कामत अनुपस्थित हैं।

†डा० राम सुभग सिंह : यह महत्वपूर्ण प्रश्न है। इसका उत्तर दिया जा सकता है।

†उपाध्यक्ष महोदय : हां। हम इसे बाद में लेंगे। मंत्री महोदय भी यहां पर नहीं हैं।

†डा० राम सुभग सिंह : दोनों ही यहां हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : इसका उत्तर दे दिया जाये।

†\*५४०. श्री कामत : क्या स्वास्थ्य मंत्री ७ मई, १९५६ को पूछे गये अतारंकित प्रश्न संख्या १८२८ के उत्तर के सम्बन्ध में १२ सितम्बर, १९५६ को संसद्-कार्य मंत्री द्वारा सभा-पटल पर रखे गये विवरण के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत वर्ष दिल्ली में पोलिया फैलने के समय केन्द्रीय सरकार के जिन तेरह कर्मचारियों की मृत्यु हो गयी थी क्या उनके आश्रितों को कोई प्रतिकर दिया गया है :

†मूल अंग्रेजी में।

(ख) यदि हां, तो कितना; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†स्वास्थ्य उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) कोई प्रतिकर नहीं दिया गया है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) इस प्रकार के प्रस्ताव पर भारत सरकार द्वारा विचार नहीं किया गया ।

†डा० राम सुभग सिंह : वस्तुतः यह एक प्रथा सी हो गई है कि यदि किसी सरकारी कार्य के परिणामस्वरूप किन्हीं व्यक्तियों की जानें जाती हैं तो उनके आश्रितों को प्रतिकर दिया जाता है । इस घटना में कोई कार्यवाही क्यों नहीं की गई ? क्योंकि मृत व्यक्तियों का कोई अपराध नहीं था ।

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : मैंने गृह मंत्रालय से पूछा था कि क्या इस विषय में उनके समक्ष कोई अभ्यावेदन प्रस्तुत किया गया है तो उन्होंने नकारात्मक उत्तर दिया । मेरे सामने जो एक वैयक्तिक प्रतिनिधित्व किया गया था उसमें उक्त विधवा को दयावश कुछ सहायता दे दी गई थी ।

†डा० राम सुभग सिंह : मैं जानना चाहता हूँ कि यदि अब मृत व्यक्तियों के आश्रितों द्वारा अभ्यावेदन किया जाये तो क्या सरकार उस पर विचार करेगी ?

†राजकुमारी अमृत कौर : अभ्यावेदन पर विचार करने के लिये मैं सदा प्रस्तुत हूँ और यदि कारण्य अनुदानों के लिये निधि उपलब्ध होगी तो हम इस विषय पर निस्संदेह विचार करेंगे । किन्तु मैं सभा का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित कर दूँ कि यह दिल्ली राज्य सरकार का उत्तरदायित्व था ।

†श्री भक्त दर्शन : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि पिछले वर्ष जो सरकारी कर्मचारी पीलिया से बीमार हुए थे उन्हें अपना इलाज कराते समय बिना वेतन की छट्टी दी गई थी और क्या स्वास्थ्य मंत्रालय की ओर से गृह मंत्रालय को लिखा जा रहा है कि कम से कम उतने दिनों का वेतन तो उन्हें दिला दिया जाये ?

†राजकुमारी अमृत कौर : जहां तक मुझे इलम है सेंट्रल गवर्नमेंट के जो कर्मचारी बीमार पड़े थे उनकी बीमारी के टाइम में वेतन भी मिलता रहा और उनको इलाज भी मुफ्त में मिलता रहा लेकिन अगर कोई ऐसा केस हो तो मुझे माननीय सदस्य बतायें मैं उसके बारे में देखूंगी ।

†श्री जोकीम आलवा : क्या सरकार ने प्रतिकर का कोई प्रस्ताव प्रचारित किया है ?

†राजकुमारी अमृत कौर : जी, नहीं ।

#### पालघाट सामुदायिक परियोजना

†\*५४२. श्री इ० ईयाचरण : क्या सामुदायिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पालघाट सामुदायिक परियोजना क्षेत्र की अनुसूचित जातियों की ओर से मकान बनाने के हेतु ऋण के लिये क्रमशः १९५५ और १९५६ में कितने प्रार्थनापत्र प्राप्त हुए हैं;

(ख) कितने प्रार्थनापत्र अब तक स्वीकृत किए गए हैं और कितने अस्वीकृत; और

†मूल अंग्रेजी में ।

(ग) प्रत्येक मामले के निबटान में औसतन कितना समय लगेगा ?

†सामुदायिक विकास मंत्री ( श्री सु० कु० डे ) :

(क) १९५५ ... .. ५९

१९५६ ... .. २०२

(ख) स्वीकृत ... .. २४४

अस्वीकृत ... .. १७

(ग) लगभग एक महीना ।

†श्री इ० ईयाचरण : प्रार्थनापत्र रद्द करने के क्या आधार थे ?

†श्री सु० कु० डे : जिन स्थानों पर मकान बनाये जाने का विचार है उनके स्वत्व की स्थापना उनमें से एक मुख्य आधार है जिनके कारण प्रार्थनापत्र रद्द किये गये हैं ।

†श्री इ० ईयाचरण : भू-स्वामियों की सम्पत्ति के अभाव में क्या माननीय मंत्री गांवों में इस प्रयोजन के लिये रखे गये रिकार्ड देखने की वांछनीयता पर विचार करेंगे जिनसे सामुदायिक योजना क्षेत्र के हरिजनों का मकानों और मकान बनाने के स्थानों पर अधिकार जाना जा सके ।

†श्री सु० कु० डे : खण्ड के प्रभारी अधिकारी प्रार्थनाओं पर विचार करते समय प्रायः सहायक साक्ष्य पर ध्यान देते हैं ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या मंत्री महोदय को यह बात मालूम हुई है कि मकान बनाने के लिये प्रार्थनाएं इस आधार पर भी रद्द कर दी गई हैं कि जमीन का क्षेत्रफल बीघों और कट्टों के रूप में दिया जाता है, वर्ग फीट के हिसाब से नहीं ?

†श्री सु० कु० डे : प्रश्न का अन्तिम भाग समझ में नहीं आया ।

†डा० राम सुभग सिंह : भारत में अनेक व्यक्ति अपने प्रार्थनापत्रों में लिखते हैं कि उनकी जमीन इतने एकड़ और इतने सेंट है अथवा इतने बीघे और इतने कट्टे हैं और यह नहीं लिखते हैं कि जमीन इतने वर्ग फीट है, और केवल इसी आधार पर उनके प्रार्थनापत्र रद्द कर दिये जाते हैं । क्या माननीय मंत्री को यह बात मालूम हुई है ?

†श्री सु० कु० डे : मुझे इस प्रकार की विस्तृत जानकारी नहीं है । वस्तुतः राज्यों को हम जिस परिमाण में स्वायत्तशासी देखना चाहते हैं उसको दृष्टिगत करते हुए केन्द्रीय प्रशासन द्वारा इस प्रकार की जानकारी रखना सुसंगत नहीं है ।

†श्री ब० स० मूर्ति : क्या मंत्री महोदय को मालूम है कि अधिकांश मामलों में हरिजन अपने निवास के बारे में प्रलेखबद्ध साक्ष्य नहीं दे सकते हैं ? क्या मंत्री महोदय इस तथ्य पर ध्यान नहीं देंगे कि वह और उनके पूर्वज उक्त स्थान में रह रहे हैं .....

†श्री फ्रैंक एन्थनी : मंत्री के पूर्वज ?

†श्री ब० स० मूर्ति : क्या अविरत निवास साक्ष्य नहीं है तथा क्या मंत्री महोदय इस तथ्य पर विचार नहीं करेंगे ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यह एक सुझाव है । इसमें किसी प्रकार की जानकारी की मांग नहीं की गई है ।

†डा० राम सुभग सिंह : माननीय मंत्री ने कहा कि वह विस्तृत जानकारी में नहीं पड़ना चाहते हैं । सारे बिहार में नाप बीघे और कट्टों में किया जाता है और प्रार्थनापत्रों में भूखण्ड क्षेत्र

†मूल अंग्रेजी में ।

बीघे और कट्टों में लिखा गया है। वस्तुतः जितने प्रार्थनापत्र खण्ड विकास एवं सामुदायिक परियोजना अधिकारियों के पास जाते हैं उनका यही आधार है।

†उपाध्यक्ष महोदय : सामान्यतया प्रश्न इतना लम्बा नहीं होता है।

†डा० राम सुभग सिंह : मंत्री महोदय अभी मेरी बात नहीं समझे हैं। मैं अपनी बात स्पष्ट करना चाहता हूँ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न केवल यह है कि क्या कोई ऐसे आवेदनपत्र थे जो इस प्रविधिक आधार पर अस्वीकार किये गये हैं कि भूमि एक विशेष माप में उल्लिखित है क्योंकि उनके क्षेत्र में उनके अपने सामान्यतः अलग माप हैं? क्या यही प्रश्न है?

†डा० राम सुभग सिंह : जी, हाँ।

†श्री सु० कु० डे : शायद ही मुश्किल से ऐसा हुआ हो, परन्तु यदि माननीय सदस्य मंत्रालय को ऐसे मामले बतायें तो निश्चय ही उचित कार्यवाही की जाएगी।

†श्री इ० ईयाचरण : ऐसे कितने मामले हैं जिनमें परियोजना कार्यपालक अधिकारी ने हरिजनों के लिये घटिया किस्म की मकान बनाने की सामग्री से मकान बनाए हैं और उनमें से कितने मकान कुछ ही महीनों में गिर गये; और कितने ऐसे स्थान हैं जहाँ गारे की दीवारों और बांस के छप्परों वाले मकान कई वर्षों तक चलेंगे?

†श्री सु० कु० डे : प्रश्न इतने सामान्य स्वरूप का है कि उसका तत्काल उत्तर देना कठिन है। यदि माननीय सदस्य मंत्रालय को यह बताएं कि उनका आशय किस विशेष खण्ड से है तो मंत्रालय निश्चय ही पूछताछ करेगा और सभा के समक्ष सूचना रखेगा।

†श्री इ० ईयाचरण : क्या.....

†उपाध्यक्ष महोदय : मेरी प्रार्थना पर फिर ध्यान नहीं दिया गया। मेरे कहने के पूर्व ही माननीय सदस्य बोलना शुरू कर देते हैं। श्री कृष्ण।

†श्री म० र० कृष्ण : जब इन हरिजनों को अग्रिम धन दिया जाता है तो क्या उनको मकान बनाने के लिये कोई नमूना या रूपरेखा बताई जाती है?

†श्री सु० कु० डे : साधारणतः यही पद्धति है।

### जोधपुर मेल

†५४३. श्री कर्णी सिंह जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह मालूम है कि दिल्ली से जोधपुर जाने वाली जोधपुर-मेल ००.०४ बजे सबेरे अर्थात् श्री गंगानगर से आने वाली ४ बी-एस बी के आने के १६ मिनट पहले सादुलपुर में छूटती है इस प्रकार जोधपुर के यात्रियों को अपने स्थान पर पहुंचने में २४ घंटे देर हो जाती है?

(ख) यदि मालूम है, तो इस तथ्य की दृष्टि से कि गंगानगर के लिये उच्च न्यायालय की बेंच जोधपुर में है और फलस्वरूप गंगानगर से जोधपुर के लिये नियमित रूप से बहुत यातायात होता है, क्या सरकार ने जोधपुर मेल के समय को इस प्रकार रखने की सुकरता पर विचार किया है जिससे वह सादुलपुर में चार बी-एस बी के यात्रियों को ले सके, और सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है अथवा करना चाहती है?

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार अब इस मामले पर विचार करेगी?

†मूल अंग्रेजी में।

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

(ख) और (ग). १-१-१९५७ से सादुलपुर में बी० एस० एच० पैसेंजर संख्या ३ (४ बी० एस० बी० नहीं) और ४१६ ग्रुप मेल में सम्पर्क स्थापित करने का प्रस्ताव है ।

#### चर्च गेट रेलवे स्टेशन

†\*५४५. { श्री काजरोल्कर :  
श्री बंसल :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चर्चगेट स्टेशन की नई इमारत कब पूरी हो जायेगी ?

(ख) इमारत की कुल लागत क्या है; और

(ग) नई इमारत में यात्रियों के लिये किन विशेष सुविधाओं की व्यवस्था की गई है ?

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) स्टेशन का भाग तथा उसके पास की खुली जगह (कनकोर्स) जून १९५७ तक पूरे हो जाने की आशा है और कार्यालय के उपयोग के लिये शेष भाग जून १९५८ तक पूरा हो जाएगा ।

(ख) लगभग ६० लाख रुपया ।

(ग) काफी बड़ी खुली जगह और संचार क्षेत्र ‡ बड़े और अधिक संख्या में टिकटघर, चाय की दूकानों के लिये अधिक क्षेत्र और अधिक चौड़े बाहर जाने तथा भीतर जाने के फाटक ।

†श्री काजरोल्कर : क्या ग्रेंड ट्रंक रोड स्टेशन को फिर से बनाने और वहां भी ऐसी सुविधाओं की व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव है ?

†श्री अलगेशन : यह केवल चर्चगेट स्टेशन से सम्बन्धित है । मैं ग्रेंड ट्रंक रोड स्टेशन के बारे में कुछ नहीं कह सकता हूं ।

#### दिल्ली में बिजली का सम्भरण

†\*५४६. { श्रीमती कमलेन्दुमति शाह :  
श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री भागवत झा आजाद :  
सरदार इकबाल सिंह :  
सरदार अकरपुरी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली की बढ़ती हुई आबादी और बिजली के प्रकाश की कमी की दृष्टि से, बिजली की पूर्ति को बढ़ाने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : दिल्ली में विद्युत् शक्ति की कमी को पूरा करने के लिये :—

(१) २०,००० किलोवाट की शक्ति तक विद्युत् उत्पन्न करने वाल डीजल सेट्स,

(२) ३०,००० किलोवाट का एक भाप संयंत्र—की स्थापना करने का निर्णय किया गया है ।

†मूल अंग्रेजी में ।

‡Circulating area.

**श्रीमती कमलेन्दुमति शाह :** क्या यह सत्य है और क्या सरकार को यह पता है कि कई स्थानों में हालांकि हाउस टैक्स लिया जाता है लेकिन लोगों को कुछ भी फैसिलिटीज (सुविधायें) पानी, बिजली, सीवेज कनेक्शन एण्ड रोड्स की नहीं दी जाती ?

**श्री दी० चं० शर्मा :** क्या सरकार दिल्ली की वर्तमान आवश्यकता और आजकल की जाने वाली पूर्ति का अनुपात जानती है ?

**श्री हाथी :** हां। मांग के कारण बढ़ने वाले भार का सर्वेक्षण किया जा चुका है, और १९५६-५७ में दिन में आवश्यक बिजली शक्ति ७२.४ मेगावाट और रात में आवश्यक बिजली शक्ति ७५.० मेगावाट होगी और १९५६-५७ में प्राप्य बिजली शक्ति ६२ मेगावाट होगी और इस प्रकार वर्ष के अंत में १३ मेगावाट की कमी होगी।

**श्री सरदार इक़बाल सिंह :** क्या सरकार ने भाखड़ा से दिल्ली को विद्युत् पूर्ति किये जाने के सम्बन्ध में पंजाब सरकार के साथ कोई करार किया है और क्या सरकार पंजाब में विद्युत् शक्ति की कमी हो जाने के कारण इस करार में परिवर्तन करने के लिये तैयार होगी ?

**श्री हाथी :** इस सम्बन्ध में दिल्ली राज्य सरकार ने पंजाब सरकार से करार कर लिया है और वह आजकल २०,००० किलोवाट की विद्युत् शक्ति दे रही है और १९५६-६० में जब भाखड़ा बांध में विद्युत् शक्ति पैदा होने लगेगी तब ४०,००० किलोवाट की और विद्युत् शक्ति दी जायेगी ?

**श्री दी० चं० शर्मा :** क्या यह सच नहीं है कि औद्योगिक उपयोगों के लिये विद्युत् की बहुत कमी है और यदि ऐसा है तो क्या इस कमी को पूरा करने के लिये कुछ किया जायेगा ?

**श्री हाथी :** इसीलिये दिल्ली में विद्युत् शक्ति उत्पन्न करने के लिये और अधिक मंत्रालय स्थापित करने की वर्तमान योजना स्वीकृत कर ली गई है।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

### सेतु समुद्रम् परियोजना

†\*५१२. { श्री चट्टोपाध्याय :  
श्री मात्तन :

क्या परिवहन मंत्री २ अगस्त, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६२३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेतु समुद्रम् परियोजना समिति की सिफारिशों की प्राविधिक जांच तब से समाप्त हो गई है ?

(ख) यदि हो गई है, तो सम्पूर्ण प्रस्ताव किस दशा में है; और

(ग) यदि नहीं हुई तो तत्सम्बन्धी कारण ?

**श्री रेलवे और परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) :** प्रारम्भिक प्राविधिक जांच से यह पता चला है कि समिति द्वारा सिफारिश किया गया नौवहन मार्ग का जोड़ा जाना संतोषप्रद होगा परन्तु पानी सम्बन्धी पूरी पड़ताल, भू-गत छिद्रण और मानसून में लहरों की प्रतिक्रिया के अध्ययन के परिणामस्वरूप लागत के प्राक्कलन में परिवर्तन करना होगा। पानी सम्बन्धी पड़ताल को वर्तमान सर्वेक्षण मौसम

†मूल अंग्रेजी में।

में शामिल कर लिया गया है। मद्रास सरकार से यह प्रार्थना की गई है कि वह अन्य दूसरी मदों में काम शुरू कर दे और उसे इस बात का आश्वासन दिया गया है कि जो खर्च होगा वह केन्द्रीय सरकार पूरा करेगी।

### बाढ़

\*५२०. श्री रा० न० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल की बाढ़ से जितने रेलवे लाइन क्षतिग्रस्त अथवा ध्वस्त हुई बाढ़ से उसकी रक्षा के लिये नये बांध आदि बनाये गये थे ;

(ख) क्या बाढ़ के पानी के जोर से ये बांध टूट गये जिसके फलस्वरूप रेलवे लाइनें टूट गयीं ;

(ग) वर्षा और बाढ़ से ध्वस्त रेलवे लाइनों में से कितनी नई और कितनी पुरानी थीं ; और

(घ) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर 'हां' हो तो उन बांधों का नाम क्या है जिनमें दगर पड़ने के फलस्वरूप रेलवे लाइनें टूटी थीं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) (क) रेलवे लाइनों के पास रेलों ने हाल में कोई नये बांध नहीं बनाये हैं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

(ग) पिछली बाढ़ में भारतीय रेलों के ६४ सेक्शनों को नुकसान पहुंचा। इनमें दो सेक्शन नये थे।

(घ) सवाल नहीं उठता।

### रेलवे की क्षति

\*५२१. श्री राम कृष्ण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य पुनर्गठन दंगों के समय रेलवे पर खण्ड-वार, कुल कितने हमले किये गये ;

(ख) क्या उन झगड़ों में रेलवे की सम्पत्ति को कोई हानि हुई है ;

(ग) यदि हुई है, तो हानि किस प्रकार की है ;

(घ) क्या इस सम्बन्ध में कुछ लोगों को गिरफ्तार किया गया है ;

(ङ) यदि हां, तो गिरफ्तार किए गए कुल व्यक्तियों की संख्या ; और

(च) क्यों भविष्य में ऐसी हानियों से बचने के लिये कोई पूर्वोपाय किए गए हैं ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) और (ग). लोक सभा के पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ३ ]

(ख), (घ) और (च). हां।

(ङ) ३४६।

### मोकामेह में गंगा का पुल

\*५२२. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मोकामेह में गंगा का पुल बनाने के लिये लगाये गये प्रवीण श्रमिकों और अप्रवीण श्रमिकों की कुल कितनी संख्या है ;

मूल अंग्रेजी में।

(ख) क्या वहां विदेशी प्रवीण श्रमिक हैं, यदि हैं, तो भारतीय विशेषज्ञों की और उनके वेतन तथा उपलब्धियों की तुलना क्या है; और

(ग) क्या कार्य विहित कार्यक्रम के अनुसार हो रहा है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :

(क) प्रवीण श्रमिक	३५१
अर्ध प्रवीण श्रमिक	१०६
अप्रवीण श्रमिक	१,५२७

(ख) नहीं ।

(ग) हां ।

### भारतीय राष्ट्रीय रेल कर्मचारी संघ

†\*५३१. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे के मजदूरों में एकता बढ़ाने के लिये मार्च १९५६ में भारतीय रेल कर्मचारी राष्ट्रीय संघ की दो शाखाओं के नेताओं ने जिस समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं, क्या सरकार को उसकी जानकारी है;

(ख) क्या सरकार ने समझौते की शर्तों के अधीन पद-धारियों का चुनाव करने के लिये श्रम आयुक्त की सेवाएँ प्राप्त करने के लिये कोई कार्यवाही की है;

(ग) क्या सरकार ने समझौते के निर्वचन से उत्पन्न होने वाले विवादों को निपटाने के लिये तदर्थ न्यायाधिकरण के न्यायाधीश की सेवाएँ ली हैं; और

(घ) एकता प्राप्त करने के बारे में कार्यवाही की स्थिति क्या है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) हां, सरकार को भारतीय रेल कर्मचारी राष्ट्रीय संघ के सभापति श्री वासवदा और श्री गुरुस्वामी के बीच हुए समझौते की जानकारी है ।

(ख) संघ द्वारा प्रार्थना किये जाने पर, श्रम मंत्रालय ने क्षेत्रीय श्रम आयुक्तों की सेवाएँ देना स्वीकार कर लिया है ।

(ग) नहीं ।

(ङ) दोनों सम्बन्धित पक्षों ने एक मिली जुली बैठक की थी और उनकी फिर से बैठक होगी । आशा है कि उचित समय में संतोषप्रद प्रगति होगी ।

### विद्युत् का उत्पादन और उपभोग

†\*५३२. श्री झूलन सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में विद्युत् के उत्पादन और उपभोग का मौजूदा अनुपात २:४ प्रतिशत नगरवासी जनता के लिये ४६ प्रतिशत और ६७:६ प्रतिशत ग्रामवासी जनता के लिये ५१ प्रतिशत है; और

(ख) यदि हां, तो विद्युत् उपभोग के इस अत्यधिक अन्तर को दूर करने के लिये कौन से उपाय मोचे जा रहे हैं ?

†मूल अंग्रेजी में ।

†सिचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ४ ]

#### उत्तर रेलवे के असिस्टेंट सर्जन

†\*५३३. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे में १ अप्रैल, १९५५ से पहले दूसरी श्रेणी के असिस्टेंट सर्जन के पद पर नियुक्त चिकित्सा स्नातकों को जो अधिक मूल वेतन दिया जाता था वह उक्त तारीख के बाद नियुक्त किये गये व्यक्तियों को नहीं दिया गया; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). १-६-१९५३ को सभी रेलवे को आदेश दिया गया था कि उन असिस्टेंट सर्जनों को, जो चिकित्सा स्नातक हैं, उस तारीख से २०० रुपये वेतन दिया जाये बशर्ते कि वे वेतन की इस दर से कम वेतन पा रहे हों। उत्तर रेलवे में बाद में नियुक्त किये गये व्यक्तियों को यह वेतन नहीं दिया गया क्योंकि इस क्षेत्र में दूसरी श्रेणी के असिस्टेंट सर्जन के पद के लिये चिकित्सा के सनद-प्राप्त व्यक्ति उपलब्ध थे।

#### कोयला

\*५३४. श्री अमर सिंह डामर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे की कोयले की ढुलाई के बारे में पाकिस्तान से काफ़ी बड़ी रकम वसूल करनी है; और

(ख) यदि हां, तो बकाया रकम कितनी है और उसको वसूल करने के लिये क्या व्यवस्था की जा रही है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). भारत-पाकिस्तान व्यापार समझौते<sup>१</sup> के अनुसार १९५१ से पाकिस्तान को जो कोयला दिया गया उसकी ढुलाई बाकी नहीं है क्योंकि इस कोयले की ढुलाई का भाड़ा रेलवे को या तो भारतीय कोयला कमिश्नर से मिलता है या पाकिस्तान कोयला भेजने वाले भारतीय कोयला खान के मालिक से। लेकिन बंटवारे के बाद ही आरजी तीर पर उस समय की ई०पी० रेलवे ने एन० डब्ल्यू० रेलवे को कुछ कोयला दिया था जिसकी ढुलाई ६४६ लाख रुपये थी। इस रकम की पूरी अदायगी पाकिस्तान सरकार ने अभी नहीं की है। बाकी रकम में से एन० डब्ल्यू० रेलवे ने फिलहाल ६३९ लाख रुपये अपने नाम खाते में मान लिये हैं और बाकी रकम के बारे में अभी जांच हो रही है।

#### खाद्य उत्पादन

†\*५३६. { श्री भीखा भाई :  
पंडित द्वा० ना० तिवारी :

क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि खाद्य और कृषि के पृथक् मंत्रालय बनाये जाने के बाद खाद्य उत्पादन और खाद्य सम्भरण को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†खाद्य और कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

#### विवरण

प्रथम पंचवर्षीय योजना में अधिक अन्न उपजाओं योजनाओं को दी गई वित्तीय सहायता को जारी रखने के अतिरिक्त राष्ट्रीय विस्तार खण्डों में बीज उपजाने के फार्म स्थापित करके देश में अधिक

†मूल अंग्रेजी में।

१ Indo-Pakistan Trade Agreement.

अच्छे बीज का पर्याप्त उत्पादन करने के लिये कार्यवाही की गई है। स्थानीय खाद और हरी खाद का पूर्ण उपयोग करने और खेती की अधिक अच्छी प्रणालियों को अपनाने के लिये प्रशिक्षण और प्रचार योजनायें आरम्भ की गई हैं। राष्ट्रीय विस्तार तथा सामुदायिक परियोजना क्षेत्रों में कृषि-उत्पादन को सर्वोच्च पूर्ववर्तिता दी जायेगी।

जहां तक खाद्यान्न के सम्भरण का सम्बन्ध है, आपातकाल में परिस्थिति का सामना करने के लिये खाद्यान्न का संग्रह और मौजूदा खपत के लिये भी खाद्यान्न का आयात किया जा रहा है। यथासमय गेहूं और चावल का दस-दस लाख टन का संग्रह करने की प्रस्थापना है।

### चिकित्सा स्नातकों का सेवायोजन

†\*५३७. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि देश में कई चिकित्सा स्नातकों को रोजगार प्राप्त नहीं है और उनमें से कई स्नातकों ने अपना नाम काम दिलाऊ दफ्तरों में दर्ज कराया है; और

(ख) क्या उन्हें ग्रामीण क्षेत्रों में रोजगार देने के लिये कोई योजना बनाई गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) सरकार को उपलब्ध जानकारी के अनुसार चिकित्सा स्नातकों की बेरोजगारी बहुत अधिक नहीं है।

(ख) केन्द्र और विभिन्न राज्यों की स्वास्थ्य सेवाओं के पदों के अतिरिक्त राज्यों को द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित स्वास्थ्य योजनाओं द्वारा ग्रामीण क्षेत्रों में चिकित्सा स्नातकों को नौकरी अवश्य दी जाती है।

### कोसी परियोजना

†\*५३८. श्री ल० ना० मिश्र : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आने वाली ऋतु के लिये कोसी परियोजना का वह क्या कार्यक्रम है जिसको केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने स्वीकार कर लिया है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : कार्यवहन ऋतु १९५६-५७ के लिये कोसी नियंत्रण बोर्ड जिसमें केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग का एक प्रतिनिधि है, द्वारा स्वीकृत कार्यक्रम दिखाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ५ ]

### चामराजनगर-सत्यमंगलम रेलवे लाइन

†\*५४१. { श्री म० शि० गुरुपादस्वामी :  
श्री नम्बियार :  
श्री बोडयार :  
श्री सं० वे० रामस्वामी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि उन्होंने कुछ दिन पूर्व मैसूर में घोषणा की थी कि शीघ्र ही चामराजनगर तथा सत्यमंगलम के बीच रेलवे लाइन बनाने का कार्य प्रारम्भ हो जायेगा ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : यह कहा गया था कि यदि इसके लिये निधि उपलब्ध हुई तो अगले वर्ष इस रेलवे लाइन को बनाने पर विचार किया जा सकता है।

†मूल अंग्रेजी में।

### पूर्वोत्तर रेलवे पर गाड़ी का बन्द करना

†\*५४४. श्री सु० इस्लामुद्दीन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे पर ३१३ डाउन तथा ३१४ अप गाड़ियों, जो कटिहार, सोनपुर से गुजर कर गगवानो से कानपुर तक जाती है, के अक्टूबर १९५६ में बन्द किये जाने पर पूर्निया जिले की जनता में बड़ा असन्तोष है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार जनता की मांग देखते हुए इनको फिर चलाने का विचार कर रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जोगबनी तथा कटिहार के बीच ३१३ अप तथा ३१४ डाउन गाड़ियों को १-१०-५६ से बन्द करने के विरुद्ध कुछ शिकायतें मिली हैं।

(ख) और (ग). मामले पर विचार किया जा रहा है।

### मनीपुर राज्य परिवहन कारखाना

†\*५४७. श्री रिशांग किशिंग : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मनीपुर राज्य परिवहन कारखाने में गैर-सरकारी कारों तथा ट्रकों की मरम्मत तथा सफाई भी होती है; और

(ख) यदि हां, तो १९५५-५६ तथा १९५६-५७ में कितनी गैर-सरकारी कारों तथा ट्रकों की मरम्मत तथा सफाई की गई तथा उससे कितनी धन राशि मिली ?

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

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

### विवरण

	१९५५-५६		१९५६-५७ (१५ नवम्बर तक)	
	गाड़ियों की संख्या	प्राप्त धन राशि	गाड़ियों की संख्या	प्राप्त धन राशि
कार	४	४८ रुपये	८	९६ रुपये
ट्रक	—	—	२	३६ रुपये १३ आने
जोड़	४	४८ रुपये	१०	१३२ रुपये १३ आने

### मंगलौर बन्दरगाह का विकास

†\*५४८. श्री वें० शिवा राव : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को मंगलौर के सभी ऋतुओं के बन्दरगाह के रूप में विकास की सम्भावनाओं के पूना में किये गये नमूने के प्रयोगों के परिणामों का पूना गववणा केन्द्र का प्रतिवेदन मिला है;

†मूल अंग्रेजी में।

(ख) क्या इस प्रतिवेदन के आधार पर कोई निर्णय किया गया है; और

(ग) क्या इस योजना को द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने की कोई व्यवस्था की गई है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां ।

(ख) प्रतिवेदन में कहा गया है कि एक चौड़ी नहर बनाई जाने की सम्भावना है जिसमें २२ फीट गहराई तक के जहाज आ सकते हैं । परिवहन मंत्रालय के प्रविधिक पदाधिकारी इसका अध्ययन कर रहे हैं । जांच का एक प्रश्न यह है कि ऐसे सीमित उपयोग का बन्दरगाह तथा तटीय तथा समुद्र पार नौवहन की आवश्यकताओं की पूर्ति कर सकेगा ।

(ग) अभी यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### कलकत्ता बन्दरगाह

†\*५४६. श्री ब० कु० दास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि महानदी नदी सम्बन्धी फ्रांसीसी शिष्टमंडल, १९५१ में कलकत्ता बन्दरगाह भी गया था; और

(ख) यदि हां, तो उनके द्वारा देखे गये स्थानों तथा उनके द्वारा दिये गये परामर्शों के ब्योरे क्या हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, नहीं ।

(ख) वे कलकत्ते के आस-पास की आन्तरिक नौपरिवहन नहरों तथा कलकत्ता बन्दरगाह के किंग जार्ज तथा किदरपुर गोदी को देखने गए थे । इस दौरे का उद्देश्य उड़ीसा तट पर गहरा समुद्रीय बन्दरगाह के प्रस्तावित स्थान के निकटतम बन्दरगाह की दशा का पर्यवेक्षण करने का था ।

#### सामुदायिक परियोजनाओं सम्बन्धी प्रतिवेदन

\*५५०. { श्री हेम राज :  
श्री शिवनंजप्पा :  
श्री रघुवीर सहाय :  
श्री खू० चं० सोधिया :

क्या सामुदायिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सामुदायिक विकास के सम्बन्ध में फोर्ड फाउंडेशन के सलाहकार डा० कार्ल टेलर ने भारत के सामुदायिक विकास कार्यक्रम के बारे में जो रिपोर्ट दी है उस पर भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) : डा० कार्ल टेलर की रिपोर्ट एक अत्यन्त कीमती दस्तावेज है जो कि प्रोग्राम में जुटे हुए सब कार्यकर्ताओं के लिये लाभकारी होना चाहिये ।

#### चीन में सहकारी खेती

†\*५५१. { श्री शिवनंजप्पा :  
श्री विभूति मिश्र :  
श्री भक्त दर्शन :

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग का शिष्टमण्डल, जो चीन में सहकारी खेती का अध्ययन करने गया था, भारत वापस लौट आया है; और

†मूल अंग्रेजी में ।

(ख) यदि हां, तो शिष्टमण्डल के अनुभव की मुख्य बातें क्या हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी, हां ।

(ख) शिष्टमंडल के अनुभव प्रतिवेदन में रखे जायेंगे, जो तैयार किया जा रहा है । दिसम्बर १९५६ में प्रतिवेदन तैयार हो जाने की आशा है ।

#### पटसन की लकड़ी

†\*५५२. श्री श्रीनारायण दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १८ मई, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २३४२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति ने, पटसन की लकड़ी से कागज बनाने को उपयुक्तता की परीक्षात्मक योजना के परिणामों को अन्तिम रूप दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसकी मितव्ययता तथा विकास का आगणन किया जा चुका है; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) अभी नहीं ।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### पंजाब में रोगों के उन्मूलन के लिये सहायता

†\*५५३. { सरदार इक़बाल सिंह :  
सरदार अकरपुरी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि क्या १९५५-५६ में केन्द्र ने पंजाब सरकार को प्लेग, यक्ष्मा, तथा कीटाणु से फैलने वाले रोगों के उन्मूलन के लिये जो कि इस राज्य में अधिक फैले हुए हैं कोई सहायता दी है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : जी, हां । पंजाब सरकार को यक्ष्मा, तनुसूत्र रोग तथा अकुंशकृमि (उकवर्ग) रोगों के उन्मूलन के लिये केन्द्रीय सहायता दिखाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६ ] । प्लेग के लिये राज्य सरकार ने कोई सहायता नहीं मांगी थी तथा इसलिये नहीं दी गयी ।

#### रेलवे कर्मचारियों के लिये स्कूल की सुविधायें

†\*५५४. { श्री वोडयार :  
श्री नेत्तूर प० दामोदरन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड ने चार शिक्षा परामर्शदाताओं का दल, समस्त देश में, रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को स्कूलों की वर्तमान सुविधाओं का सर्वेक्षण करने के लिये नियुक्त किया है;

(ख) यदि हां, तो किन विषयों के बारे में यह सर्वेक्ष होगा; और

(ग) इन परामर्शदाताओं का मुख्य कार्यालय कहां होगा ?

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

(ख) उनसे रेलवे स्कूलों में स्थान, पढ़ाने का स्तर, कर्मचारियों तथा सामान की पर्याप्तता की वर्तमान सुविधाओं के सम्बन्ध में राज्य सरकारों द्वारा निर्धारित स्तर के आधार पर, सर्वेक्षण के लिये कहा गया है ।

†मूल अंग्रेजी में ।

(ग) चारों शिक्षा परामर्शदाताओं के मुख्य कार्यालय, बनारस, इलाहाबाद, मद्रास तथा नसीराबाद (राजस्थान) में हैं।

#### ग्राम्य-ऋण

†\*५५५. श्री क० कु० बसु : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कृषकों को रिजर्व बैंक अथवा विभागीय अभिकरण के द्वारा सरकार ने प्रत्यक्ष रूप से कुल कितनी धन राशि ऋण के रूप में दी है;

(ख) क्या विभिन्न फसलों पर विभिन्न धन राशि ऋण के रूप में दी गयी है;

(ग) क्या ऋण फसलों के मूल्य के आधार पर दिये जाते हैं; और

(घ) क्या फसलों पर अग्रिम धन देने की भी कोई पद्धति है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) माननीय सदस्य ने यह नहीं बताया कि उन्हें किस अवधि के लिये जानकारी चाहिये। चालू वर्ष में भारत के रिजर्व बैंक द्वारा सहकारी समितियों से कृषकों को कुल धन राशि ११.३७ करोड़ रुपये दी गई थी।

विभागीय अभिकरण द्वारा राज्य सरकारों ने जो अग्रिम ऋण दिए हैं उसकी सूचना उपलब्ध नहीं है तथा एकत्रित की जा रही है।

(ख) जी, हां; उपलब्ध सिंचाई तथा खेती के ढंग के आधार पर ऋण दिया जाता है।

(ग) जी, नहीं। सभी राज्यों में ऋण, अंशतः उत्पादन के व्यय के आधार पर तथा अंशतः अचल सम्पत्ति के प्रत्याभूति के आधार पर दिया जाता है। परन्तु बम्बई राज्य में सहकारी समितियां, अचल सम्पत्ति की प्रत्याभूति लिये वगैर उत्पादन व्यय पर ऋण देती हैं।

(घ) जी नहीं; केवल बम्बई में ऐसी व्यवस्था है।

#### बेजवाड़ा-मसुलिपटम लाइन

†\*५५६. श्री रामचन्द्र रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बेजवाड़ा तथा मसुलीपटम (दक्षिणी रेलवे) के बीच की वर्तमान मीटर गाज लाइन को परिवर्तित करने के लिये जांच तथा सर्वेक्षण कार्य प्रारम्भ किये जा चुके हैं; और

(ख) यदि हां, तो अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अल्लगेशन) : (क) सर्वेक्षण योजनायें बनाने से पूर्व प्रस्ताव पर प्रारम्भिक कार्य किया जा रहा है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### रायगढ़ स्टेशन का विद्युतीकरण

†\*५५७. श्री संगण्णा : क्या रेलवे मंत्री दक्षिण-पूर्वी रेलवे खण्ड में रायगढ़ स्टेशन के विद्युतीकरण के बारे में ३० अगस्त, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १५७५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मामला किस स्तर पर है; और

(ख) कार्य वैभागीक रूप से किया जा रहा है अथवा अन्यथा ?

†मूल अंग्रेजी में।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) सभी सामान मंगाया गया है।  
(ख) कार्य वैभागीक रूप से किया जा रहा है।

#### नागपुर में अनाज का गोदाम

†\*५५८. मुल्ला अब्दुल्लाभाई : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नागपुर में अनाज का एक प्रादेशिक गोदाम बनाया जायेगा; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में अब तक क्या कार्यवाही की गयी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) नहीं। केन्द्र की ओर से रक्षित खाद्यान्न रखने के लिये जो केन्द्र संग्रह गोदाम बनाने के लिये चुने गये हैं उनमें नागपुर नहीं है :

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### गोदी कर्मचारियों द्वारा हड़ताल की धमकी

†\*५५९. { श्री कासलीवाल :  
श्री ह० ग० वैष्णव :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गोदी कर्मचारियों की मांगों सम्बन्धी झगड़े का मैत्रीपूर्ण ढंग से निबटारा करने के लिये बातचीत असफल रही है;

(ख) क्या अखिल भारतीय पत्तन और गोदी कर्मचारी संघ ने १ दिसम्बर, १९५६ से हड़ताल की सूचना दी है; और

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

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग). मुझे सभा को बताने में हर्ष है कि बातचीत के फलस्वरूप अखिल भारतीय पत्तन और गोदी कर्मचारी संघ ने हड़ताल की सूचना वापस ले ली है।

#### रामगुंडम्-निजामाबाद रेलवे लाइन

†\*५६०. { श्री त० ब० विठ्ठल राव :  
श्री ब० ये० रेड्डी :

क्या रेलवे मंत्री २८ मई, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २५७९ और १७ जुलाई, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रामगुंडम्-निजामाबाद रेलवे लाइन का यातायात सर्वेक्षण प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने में विलम्ब के क्या खास कारण हैं;

(ख) उसके शीघ्र परीक्षण के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) रामगुंडम् के आसपास जो औद्योगिक और खनिज विकास हो रहा है उसे देखते हुए क्या अगले वर्ष में यह रेलवे लाइन बनाने का काम शुरू किये जाने की कोई सम्भावना है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ७ ]

(ख) प्रतिवेदन प्राप्त होने के बाद ही यह प्रश्न उत्पन्न हो सकता है।

†मूल अंग्रेजी में।

(ग) दूसरी पंचवर्षीय योजना में कम निधियां उपलब्ध होने के कारण निकट भविष्य में यह लाइन बनाये जाने की बहुत कम संभावना है।

#### जनता रेल गाड़ियां

†\*५६१. श्री गिडवानी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण भारत में जनता रेल गाड़ियां लोकप्रिय नहीं हैं, जैसा कि दक्षिण रेलवे के सामान्य प्रबन्धक ने अभी हाल एक प्रेस विज्ञप्ति में बताया है; और

(ख) क्या यह सच है कि उन रेल गाड़ियों में ऊंचे दर्जे के सवारी डिब्बे की मांग है ?

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

(ख) जी, हां।

#### सामुदायिक विकास कार्यक्रम

†\*५६२. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या सामुदायिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फोर्ड प्रतिष्ठान के परामर्शदाता श्री एम० एल० विलसन ने भारत में सामुदायिक विकास कार्यक्रम के सर्वेक्षण के अपने प्रतिवेदन में जो सुझाव और सिफारिशों की हैं, क्या सरकार का विचार उन पर विचार करने का है; और

(ख) यदि हां, तो वह विषय अब किस स्थिति में है ?

†सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे०) : (क) जी, हां।

(ख) यह मंत्रालय सामुदायिक विकास कार्यक्रम के विषय और कार्यपद्धति का बराबर मूल्यांकन और पुनर्विलोकन करता रहता है। उसने श्री विलसन के विषयों, महत्वपूर्ण सुझावों और सिफारिशों पर ध्यान दिया है। प्रतिवेदन की प्रतियां राज्यों को भेज दी गयी हैं। प्रतिवेदन की महत्वपूर्ण बातों पर राज्यों की आन्तरिक और अन्तर्राज्यिक गोष्ठियों में विचार किया जायेगा और अन्त में वह वार्षिक विकास आयुक्त सम्मेलन के समक्ष रखी जायेंगी। विकास आयुक्त सम्मेलन कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन, सामाजिक-विज्ञान-कार्यकर्ता तथा अन्य लोगों द्वारा प्रस्तुत मूल्यांकन प्रतिवेदनों के परिणामस्वरूप संपूर्ण वर्ष में उत्पन्न विषयों पर तथा कार्यक्रम को वास्तव में कार्यान्वित करने के अनुभव से उत्पन्न बातों पर विचार और सिफारिशें करता है। गांव से लेकर ऊपर तक लोक-तंत्रात्मक ढंग से विचार विमर्श के बाद किये गये निश्चयों को, अगले वर्षों में कार्यान्वित करने के लिये तब प्रक्रियाओं का रूप दिया जाता है।

#### छोटी लाइनों का हटाया जाना

†\*५६३. { श्री भागवत झा आज़ाद :  
श्री अनिरुद्ध सिन्हा :  
डा० राम सुभग सिंह :  
श्री विभूति मिश्र :  
श्री अय्युणिण :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इस देश में धीरे-धीरे छोटी लाइनें हटा देने का कार्यक्रम बनाया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या कोई समय-क्रम निर्धारित किया गया है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†मूल अंग्रेजी में।

## प्याज

†\*५६४. श्री विश्वनाथ राय : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश में प्याज का कितना वार्षिक उत्पादन और कितनी खपत होती है; और
- (ख) उसका निर्यात बढ़ाने के सम्बन्ध में सरकार की क्या नीति है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) चूंकि प्याज की फसल ऐसी है जिसके बारे में पहले से कुछ अनुमान नहीं लगाया जा सकता, प्याज के उत्पादन के नियमित अनुमान सभी राज्यों में तयार नहीं किये जाते। उपलब्ध जानकारी सभा-पटल पर रखी जाती है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ८ ] प्याज की खपत के सम्बन्ध में आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) देश के अन्दर प्याज के मूल्यों को ध्यान में रखते हुए सरकार निर्यात के लिये अनुमति देती है।

## तिलहन पेरने के उद्योग सम्बन्धी जांच समिति

†\*५६५. श्री डाभी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ३० जुलाई, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ४८३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार तिलहन पेरने के उद्योग सम्बन्धी जांच समिति की सिफारिशों का तब से परीक्षण पूरा कर चुकी है; और

(ख) यदि हां, तो उसने उस विषय के बारे में क्या निश्चय किया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) अभी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

## बर्किंगम नहर

†\*५६६. { श्री का० सु० राव :  
श्री मु० इस्लामुद्दीन :

क्या परिवहन मंत्री १३ सितम्बर, १९५६ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या १७६६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बर्किंगम नहर को चौड़ा करने की प्रस्थापना, ताकि उसमें मोटर लांच चल सके, अन्तिम रूप से निश्चित की जा चुकी है;

(ख) क्या कोई सर्वेक्षण किया गया है; और

(ग) इस प्रयोजन के लिये कितनी धन राशि आवश्यक है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, नहीं।

(ख) मद्रास और आन्ध्र सरकार प्राविधिक अनुसंधान कर रही है।

(ग) प्राविधिक अनुसंधान के लिये ४२,००० रुपये मंजूर किये गये हैं। परियोजना की वास्तविक लागत प्राविधिक अनुसंधान के परिणाम उपलब्ध होने पर ही ज्ञात होगी।

## उर्वरक आन्दोलन उपसमिति

†\*५६७. श्री रा० प्र० गर्ग : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत जुलाई में उर्वरक आन्दोलन उपसमिति की पिछली बैठक में कौन-कौन से मुख्य निश्चय किये गये हैं ?

†मूल अंग्रेजी में।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।  
[ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ६ ]

### पुल

†\*५६८. { श्री अय्युणिण :  
श्री अ० म० थामस :

क्या परिवहन मंत्री ३० अगस्त, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १५५१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अलवाये और एडाकोचू या अरूर के राष्ट्रीय राजपथ पर पुल बनाने में विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ख) ये दो काम कब मंजूर किये गये थे;

(ग) वे कब शुरू किये गये थे; और

(घ) इन दो पुलों को पूरा करने में कितना समय लगेगा ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) (क) इन कार्यों को मंजूर किये जाने के बाद उन्हें कार्यान्वित करने में कुछ विलम्ब हुआ था । अलवाये पुल के मामले में विलम्ब इस बात के कारण हुआ था कि योग्य ठेकेदारों ने काम के लिये टेण्डर नहीं भेजे अरूर पुल के सम्बन्ध में विलम्ब इस कारण हुआ कि नये सिरे से टेण्डर मांगने पड़े क्योंकि पहले अवसर पर कोई टेण्डर पूरा नहीं प्राप्त हुआ था ।

(ख) क्रमशः मई, १९५५ और मार्च, १९५५ में ।

(ग) क्रमशः जनवरी, १९५६ और अप्रैल, १९५६ में ।

(घ) १९५८ के अन्त तक ।

### निजामुद्दीन के निकट ऊपर का पुल

†\*५६९. श्री भक्त दर्शन : क्या परिवहन मंत्री २१ जुलाई, १९५६ के तारांकित प्रश्न संख्या १९४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली में निजामुद्दीन और ओखला के मध्य निकासी के लिये ऊपर के दो पुलों का निर्माण करने के कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : एक विवरण सभा की मेज पर रख दिया गया है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १० ]

### भाखड़ा परियोजना

†\*५७०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के एक अर्थशास्त्री ने भाखड़ा परियोजना के सम्बन्ध में कोई प्रतिवेदन इस मंत्रालय को प्रस्तुत किया है; और

(ख) यदि हां, तो वह किस प्रकार का है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी, हां ।

(ख) प्रतिवेदन का परीक्षण हो रहा है ।

†मूल अंग्रेजी में ।

### हावड़ा स्टेशन को नये नमूने का बनाना

†\*५७१. श्री ही० ना० मुकर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या हावड़ा स्टेशन को नये नमूने का बनाने की कोई योजना है; और  
(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

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

(ख) योजना का ब्योरा बताने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या ११ ]

### यात्री गाड़ियों के गाड़

\*५७२. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने इस आशय की हिदायतें दी हैं कि कन्डक्टर गाड़ों को सभी दर्जों के यात्रियों की सहायता करनी चाहिये; और  
(ख) यदि हां, तो इन का ब्योरा क्या है ?

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

(ख) सभा-पटल पर एक बयान रख दिया गया है, जिसमें कन्डक्टर गाड़ों के काम बताये गये हैं । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १२ ] उन्हें अपने काम के बारे में फिर हिदायतें दी गयी हैं और कहा गया है कि वे सभी दर्जों के यात्रियों की सहायता करें ।

### भाखड़ा बांध

†\*५७३. श्री कर्णो सिंहजी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भाखड़ा बांध द्वारा व्यवस्थित जलाशय ३० लाख एकड़ भूमि की सिंचाई करने के लिये पर्याप्त नहीं होगा जिसके लिये परियोजना में दावा किया गया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या जितने उत्पादन का अनुमान लगाया गया था उस पर भी अनुपाततः प्रभाव नहीं पड़ेगा; और

(ग) यदि हां, तो जितने अनुमानित क्षेत्रफल में राजस्थान में सिंचाई की जानी थी उस पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जैसा कि परियोजना प्रतिवेदन में उल्लेख है, अन्य सूत्रों से जितने सम्भरण का अनुमान लगाया गया है उसे मिलाकर भाखड़ा बांध में जितने जल की व्यवस्था की गई है उससे आशा यह की जाती है कि ३० लाख ६० हजार एकड़ भूमि में सिंचाई करने के लिये वह पर्याप्त होगा ।

(ख) तथा (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

### बारासाट-बसीरहाट रेलवे लाइन

†\*५७४. { श्री स० चं० सामन्त :  
श्रीमती रेणु चकवर्ती :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रस्तावित बारासाट-बसीरहाट-हसनाबाद रेलवे लाइन बनाने का कार्य आरम्भ हो गया है;

†मूल अंग्रेजी में ।

- (ख) क्या इस पर बिजली से गाड़ियां चलाने की कोई सम्भावना है; और  
 (ग) लाइन का प्राक्कलित व्यय कितना होगा?  
 †रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) अभी नहीं ।  
 (ख) इस समय नहीं ।  
 (ग) १.६६ करोड़ रुपये ।

#### सड़क विकास

- †\*५७५. श्री भीखा भाई : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :  
 (क) क्या सरकार को राज्य सरकारों के पास से उनके अपने पिछड़े क्षेत्रों में सड़क विकास करने के लिये वित्तीय सहायता देने के बारे में प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;  
 (ख) यदि हां, तो वे राज्य कौन-कौन हैं;  
 (ग) वे क्षेत्र कौन-कौन हैं जिनमें सड़कों का विकास करने की आवश्यकता है ?  
 †रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). एक प्रस्ताव पेप्सू के भूतपूर्व राज्य से सड़क विकास के लिये वित्तीय सहायता देने के बारे में प्राप्त हुआ है जिसकी राजस्थान में निजामपुर के समीपस्थ पिछड़े क्षेत्र के विकास के लिय विशेष रूप से आवश्यकता है और दूसरा प्रस्ताव पेप्सू के महेन्द्रगढ़ जिले से प्राप्त हुआ है । अन्य किसी राज्य से अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ ।

#### नाविकों के लिये नवलाखी प्रशिक्षण संस्थापन

- †\*५७६. श्री ब० कु० दास : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :  
 (क) सौराष्ट्र के नवलाखी नामक स्थान में नाविकों के लिये प्रशिक्षण संस्थापन कब स्थापित किया गया था;  
 (ख) क्या पूरा कर्मचारी वर्ग कार्य कर रहा है;  
 (ग) क्या नवलाखी में स्थायी रूप से यह प्रशिक्षण संस्थापन रहेगा अथवा वह निकट भविष्य में किसी अन्य स्थान को चला जायेगा;  
 (घ) अब तक कितनी राशि व्यय की गई है; और  
 (ङ) क्या इस उपक्रम में भूतपूर्व सौराष्ट्र राज्य ने कुछ सहायता की है ?  
 †रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १५ जून, १९५५ को ।  
 (ख) जी हां, परन्तु इस समय पदाधिकारियों के दो स्थान रिक्त हैं ।  
 (ग) सरकार ने अभी इस मामले पर विचार नहीं किया है ।  
 (घ) ३,७५,२८० रुपये (सितम्बर, १९५६ तक) ।  
 (ङ) जी, हां ।

#### गुंटूर में अस्पताल का विस्तार

- †\*५७७. श्री नम्बियार : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :  
 (क) क्या आंध्र की सरकार ने गुंटूर के अस्पताल के विस्तार के लिये अनुदान मांगा है;  
 (ख) यदि हां, तो क्या अनुदान स्वीकृत हो गया है; और  
 (ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†मूल अंग्रेजी में ।

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) गुंटूर में मेडिकल कालेज के विस्तार के लिये अनुदान मांगने में आन्ध्र सरकार ने भी गुंटूर के अस्पताल के विस्तार के लिये अनुदान मांगा है ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) निश्चय यह किया गया है कि केन्द्रीय सहायता राज्य सरकारों को केवल मेडिकल कालेजों के विस्तार के लिये ही दी जा सकती है, मेडिकल कालेज से सम्बद्ध अस्पतालों के विस्तार के लिये नहीं । अतः गुंटूर के अस्पताल के विस्तार के लिये आन्ध्र सरकार को कोई सहायता नहीं दी जा सकती ।

### भारतीय चीनी प्रौद्योगिकी संस्था

†\*५७८. श्री शिवनंजप्पा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय चीनी प्रौद्योगिकी संस्था के कार्य में सहायता करने के लिये प्रयोग के तौर पर एक आदर्श चीनी कारखाना कानपुर में खोला जायेगा ;

(ख) यदि हां, तो इस कारखाने में कितना गन्ना पेरा जा सकेगा ; और

(ग) क्या पांच वर्षों के लिये एक विस्तार सेवा योजना लागू की जायेगी ?

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

(ख) यह प्रश्न भारतीय चीनी प्रौद्योगिकी संस्था के मंत्रणा बोर्ड की उपसमिति को सौंप दिया गया है ।

(ग) जी, हां ।

### बेलियाघाट से श्यामबाजार को जाने वाली शटल गाड़ी

†\*५७९. श्रीमती रेणु चकवर्ती : क्या रेलवे मंत्री १० अगस्त, १९५६ के तारांकित प्रश्न संख्या ६८४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या जब तक विद्यमान रेलवे के समानान्तर जाने वाली सड़क नहीं बन जाती कम से कम तब तक बेलियाघाट पुल से श्यामबाजार को जाने वाली शटल गाड़ी चलती रहने के प्रश्न पर पुनर्विचार किया जायेगा क्योंकि भूतपूर्व बी० बी० लाइट रेलवे के बदले बड़ी लाइन बन जाने से यह लाइन बिराती से बारासेट तक ही रह गयी है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : बेलियाघाट पुल और श्यामबाजार के बीच शटल गाड़ी चलाने की व्यवस्था करने से आस्तियों का बहुत अधिक समायोजन करना होगा जिसके पूरे होने में लगभग एक वर्ष लगेगा इसके अतिरिक्त खर्च भी और होगा । चूंकि राज्य सरकार ने पति-पुकूर (श्यामबाजार) से राजाहाट बिशुनपुर तक ६ मील लम्बी तारकोल की सड़क पहले ही बनवाली है, यह सीधी बेलियाघाट पुल तक बढ़ाई जा रही है । शटल गाड़ी चलाने के प्रश्न पर विचार करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

### यात्री डिब्बों में भारी सामान

†\*५८१. श्री डाभी : क्या रेलवे मंत्री २ अगस्त, १९५६ के तारांकित प्रश्न संख्या ६१४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अब सामान का बड़े से बड़ा आकार, भार तथा उनकी संख्या निश्चित कर दी है जो यात्री अपने साथ डिब्बों में विधिपूर्वक ले जा सकते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो वह सीमा क्या है ?

†मूल अंग्रेजी में ।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) तथा (ख). मामले की अभी जांच की जा रही है ।

### गाड़ियों पर तार सुविधायें

†\*५८२. { श्री गिडवानी :  
श्री काजरोल्कर :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एक ऐसी पद्धति जारी की गयी है कि जिसके द्वारा गाड़ी में यात्रा करते समय यात्री तार भेज सकते हैं अथवा प्राप्त कर सकते हैं; और

(ख) योजना किस प्रकार की है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) तथा (ख). गाड़ी से यात्रा करने वाले यात्रियों को दिये जाने वाले एक्सप्रेस तार सामान्यतः सारे तारघरों पर ले लिये जाते हैं। यात्री मार्ग में किसी भी अधिकृत रेलवे तारघर में तार दे सकते हैं। पश्चिम रेलवे ने हाल ही में 'गैर-सरकारी तारों का गाड़ियों में दिया जाना' नामक योजना जारी की है। इस योजना के अधीन फ्रंटियर मेल द्वारा वातानुकूल और प्रथम श्रेणी में बम्बई से दिल्ली तक यात्रा करने वाले यात्रियों के गैर-सरकारी तार बम्बई सेंट्रल के पूछताछ कार्यालय में भेजने के लिये स्वीकार कर लिये जाते हैं। गाड़ी से जाने वाले यात्री जो तार भेजना चाहें वे गाड़ी के कण्डक्टर को दे सकते हैं। इस सुविधा के लिये अतिरिक्त शुल्क कुछ भी नहीं लिया जाता।

### मैडिकल एन्क्लेव

†\*५८३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या यह सच है कि अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान संस्था के लिये बनाये गये अतिरिक्त निवास गृह केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को दे दिये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो उनकी संख्या क्या है;

(ग) क्या यह सच है कि इन क्वार्टरों का आवंटन पूर्वता की तिथि पर विचार किये बिना और आवंटन के लिये आवेदनपत्र मांगे बिना किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) इन क्वार्टरों में से कुछ क्वार्टरों का आवंटन अस्थायी रूप से किया गया है।

(ख) २३४।

(ग) तथा (घ). चूंकि मांगे बिना ही बहुत बड़ी संख्या में आवेदनपत्र प्राप्त हो चुके थे, इस कारण और अधिक आवेदन-पत्र मांगा जाना आवश्यक नहीं समझा गया। इनका नियतन प्राप्त आवेदन-पत्रों की पूर्वता को ध्यान में रखकर किया गया था।

ये फ्लैट पूर्णतया अस्थायी रूप से आवंटित किये गये हैं और केवल उसी समय तक के लिये जब तक कि संस्था को आवश्यकता नहीं पड़ती। इसके लिये आवंटन के सामान्य नियमों का पालन करने की आवश्यकता नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में।

## शीतोष्ण-नियंत्रित जनता गाड़ी

†\*५८४. { श्री रा० प्र० गर्ग :  
श्री दी० चं० शर्मा :  
श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा :  
श्री अय्युण्णि :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली और हाबड़ा के बीच शीतोष्ण-नियंत्रित जनता गाड़ी का चलाया जाना सफल रहा है;

(ख) क्या इन गाड़ियों के संचालन की लागत यात्रा करने वालों से लिये गये यात्रा व्यय और भाड़े की राशि से पूरी हो जाती है;

(ग) कब तक समस्त देश में ऐसी अधिक गाड़ियां चलाई जायेंगी; और

(घ) एक साधारण सम्पूर्ण यात्री डिब्बे के मुकाबले में शीतोष्ण-नियंत्रित गलियारेदार यात्री गाड़ी डिब्बे की उत्पादन लागत क्या है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां ।

(ख) प्रत्येक गाड़ी की संचालन लागत ठीक तरह मालूम नहीं की जा सकती है । तथापि, यह अनुमान लगाया गया है, कि इन गाड़ियों के ८० प्रतिशत भर जाने के आधार पर, वसूल होने वाले अतिरिक्त धन से शीतोष्ण-नियंत्रण की अतिरिक्त लागत पूरी हो जायेगी । अब तक यह गाड़ी लगभग ४५ प्रतिशत भरती रही है ।

(ग) आगामी वर्ष के आरम्भ तक कुछ अतिरिक्त शीतोष्ण-नियंत्रित डिब्बे तैयार हो जायेंगे तब नई दिल्ली और बम्बई सेंट्रल तथा नई दिल्ली और मद्रास सेंट्रल के बीच अतिरिक्त गाड़ियां चलाये जाने की आशा है ।

(घ) शीतोष्ण-नियंत्रित तृतीय दर्जे के गलियारेदार यात्री डिब्बे की लागत २.७ लाख रुपये है और साधारण तीसरे दर्जे के सम्पूर्ण यात्री डिब्बे की लागत सम्पूर्ण डिब्बे बनाने के कारखाने द्वारा पूर्ण उत्पादन आरम्भ कर दिये जाने पर लगभग १.८ लाख रुपये होगी ।

## सकरीगलीघाट और मनिहारीघाट नौका घाट

†\*५८५. श्री ही० ना० मुकर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सकरीगलीघाट और मनिहारीघाट के बीच फ़ैरी सेवा के लिये वर्ष में कई बार नौका घाट को एक स्थान से दूसरे स्थान पर बदला जाता है;

(ख) क्या किसी ऐसे स्थान को चुनना सम्भव नहीं है जहां घाट कम से कम छः महीने के लिये रहें; और

(क) घाटों के स्थानान्तरण पर औसत वार्षिक व्यय क्या होता है ?

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

(ख) गंगा नदी के बहाव के कारण हाल में ऐसा करना सम्भव नहीं हुआ है ।

(ग) लगभग ५ लाख रुपये ।

†मूल अंग्रेजी में ।

### पाकिस्तान को पशुओं का निर्यात

†\*५८६. श्री शिवनंजप्पा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तान सरकार ने प्रजनन कार्य के लिये कुछ भारतीय पशुओं के निर्यात के लिये भारत सरकार से प्रार्थना की है; और

(ख) क्या भारत सरकार ने इन पशुओं का निर्यात स्वीकार कर लिया है ?

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

(ख) मामला विचाराधीन है ।

### दूसरी योजना में पंजाब में कुटीर उद्योग

†\*५८७. { सरदार इकबाल सिंह :  
सरदार अकरपुरी :

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा पंजाब में कुटीर उद्योगों के लिये दूसरी पंचवर्षीय योजना में कितनी धनराशि मंजूर की है; और

(ख) योजना आयोग द्वारा अनुमोदित महत्वपूर्ण योजनायें कौन-सी हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) इस समय, पंजाब में ग्राम तथा छोटे उद्योगों के विकास के लिये दूसरी पंचवर्षीय योजना के अधीन ५.७२ करोड़ रुपये अस्थायी रूप से व्यय करने का विचार किया गया है, इसमें अन्य बातों के साथ राज्य की योजनाओं के लिये केन्द्रीय सहायता भी सम्मिलित है। मंजूर की जाने वाली केन्द्रीय सहायता की वास्तविक राशि, राज्य की योजनाओं की संख्या और स्वरूप और विभिन्न प्रकार की योजनाओं के लिये निर्धारित केन्द्रीय सहायता के ढांचे पर निर्भर होगी ।

(ख) राज्य की संशोधित योजना में सम्मिलित की गई कुछ महत्वपूर्ण योजनाओं की एक सूची, जिसे अस्थायी रूप से अनुमोदित किया गया है, सभा-पटल पर रखी जाती है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १३ ]

### यात्री गाड़ी के गार्ड

†३८३. श्री राम कृष्ण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के मीटर गेज सेक्शन की सभी यात्री गाड़ियों में यात्री गाड़ी के गार्ड नहीं होते हैं; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या कारण है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, नहीं । गार्डों को यात्री गाड़ी के गार्डों या माल गाड़ी के गार्डों के नाम से पृथक् नहीं किया जाता है । 'क' 'ख' और 'ग' तीन श्रेणियों के गार्ड होते हैं । 'क' श्रेणी के गार्ड डाक तथा एक्सप्रेस गाड़ियों में चलते हैं, 'ख' श्रेणी के गार्ड सवारी गाड़ियों में और 'ग' श्रेणी के गार्ड माल, मिश्रित और यात्री शटल गाड़ियों में चलते हैं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†मूल अंग्रेजी में ।

### ट्रेक्टर परीक्षण केन्द्र

†३८४. श्री राम कृष्ण : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १६ अगस्त, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ११५० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या ट्रेक्टर परीक्षण स्टेशन के लिये स्थान चुना जा चुका है; और  
(ख) यदि हां, तो उक्त स्थान का क्या नाम है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) और (ख). ट्रेक्टर परीक्षण केन्द्र के लिये कोई स्थान अभी अन्तिम रूप में नहीं चुना गया है ।

### रींगस रेलवे स्टेशन

†३८५. श्री राम कृष्ण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रींगस स्टेशन पर, जो पश्चिम रेलवे की छोटी लाइन की रेवाड़ी-फुलरा लाइन और लोहारु-सवाई माधोपुर ब्रांच लाइन का जंक्शन स्टेशन है प्लेटफार्म को ऊंचा करने और प्लेटफार्म पर शैड बनाने के बारे में कोई निर्णय कर लिया है;

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). दो वर्तमान प्लेटफार्मों को रेलवे पटरी के स्तर से १२ इंच अपर ऊंचा कर दिया गया है । बीच के प्लेटफार्म पर ५० फुट लम्बा प्लेटफार्म शैड है ।

प्लेटफार्म वाले शैड को ३,६०० वर्ग फुट तक बढ़ाने की प्रस्थापना दूसरी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित कर ली गई, है किन्तु निर्माण-कार्य कार्यक्रम में इसका सम्मिलित किया जाना रेल प्रयोक्ता सुविधा समिति की सिफारिश और धन की उपलब्धि पर निर्भर होगा ।

### रेवाड़ी जंक्शन को नये ढंग का बनाना

†३८६. श्री राम कृष्ण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेवाड़ी में प्लेटफार्मों की संख्या कम होने के कारण, गाड़ियां सिगनलों पर ठहरती हैं और लेट हो जाती हैं;

(ख) तथा सरकार ने रेवाड़ी स्टेशन पर, जो कि उत्तर और पश्चिम रेलवे के मीटर गेज सेक्शनों पर एक महत्वपूर्ण जंक्शन है, यार्ड को नये ढंग का बनाने और नवीन प्लेटफार्म बनाने का कोई निश्चय किया है;

(ग) यदि हां, तो निर्माण कार्यक्रम का ब्योरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसका क्या कारण है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) पांचों दिशाओं से लाइनें रेवाड़ी में आकर मिलती हैं और गाड़ियों को कभी-कभी ही सिगनलों पर ठहरना पड़ता है, जब कि वे लेट होती हैं और एक साथ स्टेशन पर पहुंचती हैं ।

(ख) और (ग). रेवाड़ी में यार्ड के नये ढंग का बनाने के कार्य को १९५७-५८ के निर्माण कार्यक्रम में सम्मिलित करने का विचार किया जा रहा है । योजना में एक अतिरिक्त प्लेटफार्म की व्यवस्था करने और दो वर्तमान प्लेटफार्मों का विस्तार करने का उपबन्ध भी सम्मिलित है और इस पर १८ लाख रुपये व्यय होने की सम्भावना है ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†मूल अंग्रेजी में ।

## रेलवे दुर्घटनायें

†३८७. { श्री राम कृष्ण :  
श्री मु० इस्लामुद्दीन :  
श्री तुलसी दास :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) जुलाई १९५६ से प्रदेश वार रेलवे की कितनी दुर्घटनायें हुई हैं;  
(ख) इन दुर्घटनाओं के होने के क्या कारण थे; और  
(ग) हताहतों की संख्या क्या थी और उनमें कितनी हानि हुई थी ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जुलाई से सितम्बर, १९५६ तक की अवधि में हुई रेल दुर्घटनाओं की संख्या इस प्रकार है :

रेलवे	रेल दुर्घटनाओं की संख्या
मध्य	१४३
पूर्वी	१५६
उत्तर	१६१
पूर्वोत्तर	१३०
दक्षिण	१२०
दक्षिणपूर्व	१२२
पश्चिम	१३२
	कुल ६६४
(ख) कारण	इनके कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या
रेलवे कर्मचारियों की अक्षमता	३४४
रेलवे कर्मचारियों के अतिरिक्त अन्य व्यक्तियों की अक्षमता	२५
रेलमार्ग की अक्षमता	२१
मशीनी उपकरणों की अक्षमता	३८८
अन्य विविध कारण	७६
मामले की जिनकी अभी जांच जारी है	१०७
	कुल ६६४

(ग) १३८ व्यक्तियों की मृत्यु हुई थी और १७४ घायल हुए थे ।

रेलवे सम्पत्ति को लगभग\* २०,२७,५६२ रुपये की हानि हुई थी ।

†मूल अंग्रेजी में ।

\* (इस संख्या में सितम्बर १९५६ से सम्बन्धी दक्षिण रेलवे के आंकड़े सम्मिलित नहीं हैं) ।

### विद्यार्थी की डाक्टरी परीक्षा

†३८८. वें० प० नायर : क्या स्वास्थ्य मंत्री ३० अगस्त, १९५६ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ११०७ के भाग (ख) के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या डाक्टरी परीक्षा से, जिसमें दन्त परीक्षा भी सम्मिलित थी, डाक्टरी परीक्षा किये गये विद्यार्थियों के दांतों की खराबी की कोई प्रतिशतता ज्ञात हुई है; और

(ख) यदि हां, तो वह प्रतिशतता क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) और (ख). केरल के कालेज के विद्यार्थियों की डाक्टरी परीक्षा से पता चला है कि दांतों की खराबी है और जिनकी १९५५-५६ में परीक्षा की गई उनमें इसकी प्रतिशतता ३.६७ थी ।

### मेडिकल कालेज अस्पताल

†३८९. श्री वें० प० नायर : क्या स्वास्थ्य मंत्री ३० अगस्त, १९५६ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या १०९९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या त्रिवेंद्रम मेडीकल कालिज अस्पताल में बड़ी-बड़ी शल्य-चिकित्साओं का रिकार्ड रखा जाता है और क्या उस रिकार्ड में उन बेहोशी की दवाओं को भी दर्ज किया जाता है जो शल्य-चिकित्सा में प्रयुक्त होती है; और

(ख) सरकार राज्य के अन्य बड़े-बड़े अस्पतालों में बेहोशी की आधुनिक दवाओं की सहायता से शल्य-चिकित्सा किये जाने की व्यवस्था करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) जी, हां ।

(ख) कोहयम् के जिला अस्पताल और एरणाकुलम के जिला अस्पताल में दो प्रशिक्षित सहायक शल्य-चिकित्सकों की नियुक्ति की गई है । दो और मेडीकल अधिकारी, जो बेहोशी की दवाओं के प्रयोग के सम्बन्ध में प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं, प्रशिक्षण समाप्त हो जाने पर राज्य के अन्य बड़े-बड़े अस्पतालों में नियुक्त किये जाने को हैं । राज्य के सभी बड़े-बड़े अस्पतालों में बेहोशी की दवाओं के प्रयोग में प्रशिक्षित चिकित्सकों को नियुक्त करने का विचार है ।

### सड़कें और पुल

†३९०. श्री हेम राज : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत सड़कों और पुलों के निर्माण के लिये विभिन्न राज्यों को कितना धन आवंटित किया गया;

(ख) राष्ट्रीय या राज्य राजपथों से गांवों को मिलाने वाली गांवों की सड़कों के निर्माण के लिये कितनी धन राशियां आवंटित की गईं; और

(ग) क्या पंजाब में संचार और परिवहन के लिये पिछड़े हुए क्षेत्रों को कोई विशेष आवंटन किये गये हैं ?

योजना उपमंत्री (श्री श्या० न० मिश्र) : (क) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।  
[ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १४ ] ।

(ख) और (ग). योजना आयोग के पास इसकी सूचना उपलब्ध नहीं है; गांवों की सड़कों आदि से सम्बन्धित ब्योरेवार योजनाओं के राज्य सरकारों द्वारा तैयार किये जाने की आशा है ।

†मूल अंग्रेजी में ।

## पर्यटन

†३६१. श्री भीखा भाई : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६-१९५७ में पर्यटन के विकास के लिये कितनी धन राशियां राज्यवार, आवंटित की गई हैं; और

(ख) राजस्थान में कौन से पर्यटन कन्द्र हैं; और उनमें से प्रत्येक के लिये कितनी-कितनी धन-राशि आवंटित की गई है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). वर्ष १९५६-५७ में विभिन्न स्थानों पर आरम्भ किये जाने के लिये योजना आयोग द्वारा अनुमोदित राज्यवार योजनाओं को दिखाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १५ ] विवरण से यह स्पष्ट हो जायेगा, कि जहां तक राजस्थान का सम्बन्ध है, चालू वर्ष में निष्पादन के लिये कोई भी योजना अनुमोदित नहीं की गई है।

## यमुना का जल

†३६२. { श्री भीखा भाई :  
सरदार इकबाल सिंह :  
सरदार अकरपुरी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री २३ अगस्त, १९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १३१० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यमुना के जल के वितरण के सम्बन्ध में दिल्ली में हुए उत्तर प्रदेश, पंजाब और राजस्थान के त्रिदलीय सम्मेलन में क्या मुख्य निर्णय किये गये थे; और

(ख) इन निर्णयों को कब तक कार्यान्वित किया जायेगा ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). जैसा कि पहले के एक उत्तर में बताया जा चुका है, उत्तर प्रदेश सरकार मानसून के महीनों में भरतपुर को ३०० क्युसेक्स और पंजाब को (गुड़गांव की नहरों के लिये) ५१० क्युसेक्स जल देने पर सहमत हो गई है। सम्बन्धित राज्यों के चीफ इंजीनियर आगे की कार्यवाही के बारे में अभी विचार कर रहे हैं।

## ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस

†३६३. श्री कामत : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बरखेड़ा का स्टेशन १६ अप ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस के ठहरने का एक अनुसूचित स्थान है;

(ख) क्या उसके ठहरने का अनुसूचित स्थान आसानी से बरखेड़ा की बजाय होशंगाबाद में रखा जा सकता है;

(ग) यदि हां, तो ऐसा न किये जाने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार १६ अप और १५ डाउन ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस के पहले की तरह होशंगाबाद में ठहरने की व्यवस्था को पुनः चालू करना चाहती है, क्योंकि होशंगाबाद में जिला प्रधान कार्यालय है और वह मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल से मिला जुला भी है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†मूल अंग्रेजी में।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां। मुख्यतः यात्रियों को प्रातः काल की चाय की सुविधा देने के लिये।

(ख) और (ग). १६ अप ग्राण्ड ट्रंक एक्सप्रेस के होशंगाबाद पहुंचने का अनुसूचित समय ७ बज कर २३ मिनट है, और इससे प्रातः काल की चाय में काफी देर हो जायेगी।

(घ) और (ङ). जी, नहीं। वहां इसके ठहरने की व्यवस्था को पुनः चालू करना वहां के यातायात के देखते हुए उचित नहीं है।

### मीन क्षेत्रों का विकास

†३९४. श्री राजगोपाल राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मीन क्षेत्रों के संयुक्त राष्ट्र संगठन के विशेषज्ञों ने भारत के समुद्री तटों का दौरा किया था और मीन क्षेत्रों के विकास के सम्बन्ध में प्रतिवेदन भी भेजे थे; और

(ख) यदि हां, तो आन्ध्र तट के सम्बन्ध में उन्होंने क्या प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) और (ख). संयुक्त राष्ट्र संगठन के विशेषज्ञों को भारत के मीन क्षेत्रों के विकास के सम्बन्ध में प्रतिवेदन देने का कार्य भार नहीं सौंपा गया है। इसलिये, आन्ध्र तट के मीन क्षेत्रों के विकास के सम्बन्ध में उनके प्रतिवेदन प्रस्तुत करने का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता।

खाद्य और कृषि संगठन के ये विशेषज्ञ समय-समय पर मीन क्षेत्रों सम्बन्धी इन विशेष विषयों के सम्बन्ध में जो उनके नामों के आगे दिखाये गये हैं, विचार करने के लिये, भारत को सौंपे गये हैं :

- (१) श्री लूसी ने—समुद्रीय मीन क्षेत्रों सम्बन्धी प्रशिक्षण के लिये,
- (२) सर्वश्री ब्जूके, कनिष्ट और वरिष्ठ—बन्दरगाह विशेषज्ञ
- (३) डा० हार्डिंग और डा० बार्लिड—क्रय विक्रय विशेषज्ञ और
- (४) श्री पाल जीनर—विभिन्न राज्यों को सौंपे गये नौ-सेना वस्तु शास्त्री।

### भारतीय कृषि गवेषणा प्रतिष्ठान

†३९५. श्री अचलू : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारतीय कृषि गवेषणा प्रतिष्ठान में कोई कार्य समिति बनाई गई है, जिसका बनाया जाना औद्योगिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत अपेक्षित है ?

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

### दिल्ली से अहमदाबाद तक राष्ट्रीय राजपथ

†३९६. श्री भीखा भाई : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उदयपुर-मोडासा विभाग में स्थित दिल्ली से अहमदाबाद तक के राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ का निर्माण बहुत धीरे-धीरे हो रहा है; और

(ख) यदि हां, तो निर्माण कार्य को शीघ्रता से आगे बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है या करने का विचार है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) उदयपुर-मोडासा सड़क राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ का भाग नहीं है। बम्बई राज्य सरकार के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ से

†मूल अंग्रेजी में।

मोडासा तक जाने वाली एक संयोजक सड़क है, जो उदयपुर के निकट गाडोधर से शुरू होती है और जिस के लिये केन्द्रीय सरकार ने केन्द्रीय सड़क निधि (साधारण) रक्षित से पांच लाख रुपयों का एक अनुदान मंजूर किया है। सड़क के निर्माण कार्य में लगभग ८० प्रतिशत प्रगति हुई है। दो पुल और भी हैं जो अभी बनने को हैं और जिनके लिये हाल ही में प्रावकलन मंजूर किये गये हैं, उनका निर्माण-कार्य भी शीघ्र ही आरम्भ किया जायेगा।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### भद्राचेल्लम्—रामावरम् रेल कड़ी

†३९७. श्री चट्टोपाध्याय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या भद्राचेल्लम् रोड से कोयला खदान साइडिंग तक रेल मार्ग बनते ही, भद्राचेल्लम् रोड से रामावरम् तक ट्रेन-सेवा बढ़ा देने का कोई प्रस्ताव है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : जी, नहीं। कोठागुडियम कोयला खदानों से चलने वाली कोयला खदान साइडिंग लाइन को, जो भद्राचेल्लम् रोड स्टेशन से अलग होती है, केवल कोयला खदानों के यातायात के लिये ही विस्तृत किया जा रहा है, और इस यातायात में यात्री यातायात सम्मिलित नहीं है।

### नागार्जुन सागर बांध से होकर जाने वाली काजीपेट-नेल्लोर रेल कड़ी

†३९८. { श्री त० ब० विठ्ठल राव :  
श्री श० व० ल० नरसिंहम् :  
श्री च० रा० चौधरी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या बाद में इस परियोजना को आरम्भ कर सकने के विचार से अगले वर्ष में नागार्जुन सागर बांध से होकर जाने वाली, काजीपेट और नेल्लोर रेल कड़ी का प्रारम्भिक इंजीनियरिंग सर्वेक्षण किये जाने के आदेश देने का कोई प्रस्ताव है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : विजयवाडा-गुडूर सैक्शन में रेल मार्ग के दोहरा किये जाने के निर्णय को देखते हुए अब ऐसा कोई भी प्रस्ताव नहीं है।

### रेलवे कर्मचारी कल्याण

†३९९. श्री भागवत झा आजाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे ने कर्मचारियों के कल्याण के लिये कोई योजना तैयार की है; और

(ख) यदि हां, तो उस योजना के उपबन्ध क्या हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां।

(ख) एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६ ]

### गुड्स शेडों में चोरियां

†४००. श्री बहादुर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जगाधरी रेलवे शेड से ताम्बे की सिल्लियां बनाने के कुछ सांचे गायब हो गये थे;

†मूल अंग्रेजी में।

(ख) यदि हां, तो उन गायब हुए ताम्बे की सिल्लियां बनाने के सांचों की संख्या और उनका मूल्य कितना था;

(ग) चोरों के पास से कितनी चीजें बरामद हुईं; और

(घ) क्या गिरफ्तार किये गये व्यक्ति रेलवे कर्मचारी थे ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) जी, हां ।

(ख) लगभग १,५०० रूपयों के मूल्य की १३ सिल्लियां ।

(ग) ११ सिल्लियां ।

(घ) जी, नहीं ।

### बी० सी० जी० के टीके

†४०१. { श्री डाभी :  
श्री काजरोल्कर :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान श्री च० राजगोपालचारी द्वारा मद्रास में दिनांक ६ सितम्बर १९५६ को जारी किये उस वक्तव्य की ओर आकर्षित किया गया है, जिसमें उन्होंने कहा है कि 'डा० पामर के अध्ययनों ने यह सिद्ध कर दिया है कि अधिकांश मामलों में ट्युबर्कुलिन पोजीटिव ही क्षय रोग को जन्म देने का मूल कारण रहता है और इसीलिये बी० सी० जी० के टीके क्षय रोग की समस्या का किंचित भी समाधान नहीं करते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर): (क) जी, हां ।

(ख) सरकार इस दृष्टिकोण से सहमत नहीं है कि बी० सी० जी० के टीके क्षय रोग की समस्या का किंचित भी समाधान नहीं करते हैं । हां, सरकार इस बात से अवश्य सहमत है, कि क्षय रोग के अधिकांश मामले स्वाभाविक रूप से ट्युबर्कुलिन पोजीटिव से ही पैदा होते हैं, और यह तो एक माना जाना-तथ्य है । बी० सी० जी० टीके का मंशा रोग-रहित व्यक्तियों को स्वाभाविक संक्रमण के कारण ट्युबर्कुलिन पोजीटिव हो जाने से बचाना है ।

### ठगाई के मामलों की खोज तथा गुप्तचर-व्यवस्था

†४०२. श्री स० चं० सामन्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में किसी "ठगाई के मामलों की खोज तथा गुप्तचर-व्यवस्था" के स्थापित करने के बारे में कोई प्रस्थापना है;

(ख) यदि हां, तो उससे बिना टिकट की यात्रा को रोकने में कहां तक सहायता मिलेगी;

(ग) इस व्यवस्था का ढांचा क्या होगा;

(घ) क्या यह सच है कि टिकट चैक करने वाले कर्मचारियों ने 'चलन्त घेरा' डालने का तरीका अपनाया है; और

(ङ) यदि हां, तो किन रेलों पर और उसका परिणाम क्या हुआ है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) झूठे टिकटों के प्रयोग के मामलों तथा संदिग्ध अपराधियों की क्रियाशीलता पर नजर रखने के लिये, मध्य, दक्षिण-पूर्वी तथा पूर्वी रेलों

†मूल अंग्रेजी में ।

में विशेष संघटन स्थापित किये गये हैं। उत्तर रेलवे भी इस प्रकार का संघटन स्थापित करने का विचार कर रही है। अन्य तीन खण्ड रेलों अर्थात् दक्षिणी, पश्चिमी तथा उत्तर-पूर्वी रेलों की ऐसी कोई प्रस्थापना नहीं है।

(ख) ये विशेष संघटन झूठे टिकटों पर यात्रा करने वाले वैयक्तिक यात्रियों और इस प्रकार के झूठे टिकट जारी करने वाले लोगों को खोज निकालने का काम करते हैं।

(ग) उसमें निम्न प्रकार से व्यक्ति हैं :—

**मध्य रेलवे**—एक वरिष्ठ टिकट निरीक्षक तथा ४ सहायक निरीक्षक;

**दक्षिण पूर्वी रेलवे**—एक मुख्य निरीक्षक तथा दो कनिष्ठ निरीक्षक;

**पूर्वी रेलवे**—एक वरिष्ठ निरीक्षक, एक कनिष्ठ निरीक्षक तथा ३ सहायक निरीक्षक।

(घ) और (ङ). 'चलन्तु करो' शब्द का तात्पर्य हम नहीं समझ सके।

#### तड़कालपुडी और करेपल्ली के मध्य रेलवे स्टेशन का खोला जाना

†४०३. श्री का० सु० राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दोरनाकल तथा मदसाचल्लम रोड सेक्शन पर तड़कालपुडी और करेपल्ली के मध्य एक रेलवे स्टेशन स्थापित करने के सम्बन्ध में काम प्रारम्भ करने में इतनी देरी क्यों लग रही है; और

(ख) काम कब प्रारम्भ होगा, और उसके कब तक पूरा हो जाने की सम्भावना है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). तड़कालपुडी और करेपल्ली रेलवे स्टेशनों के बीच एक फ्लैग स्टेशन स्थापित करने की एक प्रस्थापना पर १९५३ में विचार किया गया था, परन्तु यह अनुभव किया गया कि वैसा करना न्यायोचित नहीं है, अतः उस प्रस्थापना पर आगे कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

तथापि इस समय दोनों स्टेशनों के बीच एक क्रॉसिंग स्टेशन स्थापित करने की एक प्रस्थापना पर विचार किया जा रहा है, और इस पर भी विचार किया जा रहा है कि यदि सम्भव हो तो यात्रियों के यातायात के लिये भी एक क्रॉसिंग स्टेशन खोल दिया जाये।

#### लालागूडा रेलवे अस्पताल

†४०४. श्री का० सु० राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लालागूडा के रेलवे अस्पताल में प्रसूति के मामलों की देखभाल करने के लिये एक लेडी डाक्टर की नियुक्ति के लिये मंजूरी दे दी गयी है; और

(ख) यदि हां, तो नियुक्ति कब की जायेगी ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) लालागूडा रेलवे अस्पताल में लेडी डाक्टर की नियुक्ति के लिये पहले ही एक स्थान विद्यमान है, जिस पर इस समय एक लेडी असिस्टेंट सर्जन ग्रेड II काम कर रही है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### दिल्ली (बड़े) स्टेशन पर नियुक्त बुकिंग क्लर्क

†४०५. श्री बेलायुधन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली के बड़े स्टेशन पर नियुक्त बुकिंग क्लर्कों को क्या सुविधायें दी गई हैं;

†मूल अंग्रेजी में।

- (ख) क्या उन्हें गद्देदार नयी कुर्सियां दी गई हैं;  
 (ग) क्या उन्हें नयी दर सूचक पुस्तिकायें दी गई हैं; और  
 (घ) यदि हां तो क्या उक्त सभी सुविधायें नई दिल्ली के बुकिंग क्लर्कों को भी दी गई हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) दिल्ली के बड़े स्टेशन पर नियुक्त बुकिंग क्लर्कों को कोई विशेष सुविधायें नहीं दी गई हैं। उन्हें वे ही सुविधायें उपलब्ध हैं जो अन्य स्टेशनों के कर्मचारियों को उपलब्ध हैं।

- (ख) जी, नहीं।  
 (ग) जी, हां।  
 (घ) जी, हां।

### राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता परामर्शदाता परिषद्

†४०६. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चालू वर्ष में राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता परामर्शदाता परिषद् की कितनी बैठकें हुई हैं ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : एक।

### उत्तर रेलवे के स्टेशन

†४०७. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री सभा-पटल पर एक ऐसा विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह दिखाया गया हो कि :

- (क) १९४७ से (स्टेशन वार तथा वर्षवार) जालन्धर छावनी तथा होशियारपुर स्टेशनों के बीच उत्तर रेलवे के स्टेशनों में कौन से विकास कार्य किये गये;  
 (ख) उक्त अवधि में उक्त स्टेशनों से कितनी विशुद्ध आय हुई; और  
 (ग) क्या इन स्टेशनों से नई लाइनों के निर्माण का कोई प्रस्ताव है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १९५२-५३ से लेकर जालन्धर छावनी—होशियारपुर भाग के विभिन्न स्टेशनों पर किये गये उपयोक्ताओं के सुविधा सम्बन्धी कार्यों की सूची सभा-पटल पर रखी जाती है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १७ ] इससे पहले के वर्षों के विवरण उपलब्ध नहीं हैं। वर्तमान चालू वर्ष में बोलीय दुआबा की अस्थायी स्टेशन की इमारत के स्थान पर पक्का स्टेशन बनाया जा रहा है।

(ख) वर्ष वार सकल आय को दिखाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १७ ]

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में निधि की कमी के कारण, नई लाइनों का निर्माण, इस्पात तथा कोयला उत्पादन के विकास की परियोजनाओं तथा विशिष्ट कार्यकारी प्रयोजनों तक ही सीमित रखना पड़ा है। इस कारण इन स्टेशनों से शुरू होने वाली नई लाइनों के बनाने के कोई प्रस्ताव शामिल नहीं किये गये हैं।

### गोसदन

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

- (क) क्या पंजाब राज्य में कोई गोसदन स्थापित किये गये हैं; और  
 (ख) क्या उक्त राज्य में गैर-सरकारी गोसदनों को किसी प्रकार की सहायता दी गई ?

†मूल अंग्रेजी में।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) जी, हां। प्रथम पंचवर्षीय योजना में दो गोसदन पंजाब में तथा एक पेप्सू में, जो अब पंजाब में विलीन हो गया है, स्थापित किये गये थे। चालू वर्ष में एक गोसदन को विभागीय रूप से संचालित करने की मंजूरी दी गई है।

(ख) जी, नहीं।

#### पंजाब में कृत्रिम गर्भाधान केन्द्र

†४०६. { श्री दी० चं० शर्मा :  
सरदार इकबाल सिंह :  
सरदार अकरपुरी :

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

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान पंजाब में अच्छी जाति के सांडों की कमी को दूर करने के लिये, कृत्रिम गर्भाधान केन्द्र खोलने की योजना का अन्तिम रूप से फैसला कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो योजना की मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) उन स्थानों के नाम जिन्हें इस कार्य के लिये चुना गया है ?

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

(ख) इस योजना की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :

१. वर्तमान ६ अखिल भारतीय कृत्रिम गर्भाधान केन्द्रों का विस्तार।
२. ग्रामीण क्षेत्र में ६ मुख्य गांवों को इकाई बना कर १५ नये अखिल भारतीय कृत्रिम गर्भाधान केन्द्रों का खोलना।
३. नागरिक क्षेत्रों में ५ अखिल भारतीय कृत्रिम गर्भाधान केन्द्रों की स्थापना।
४. १६ मुख्य ग्राम विस्तार केन्द्रों की स्थापना।
५. १४५५ बछड़ों के लिये राजकीय सहायता की स्वीकृति।
६. मुख्य गांव क्षेत्रों में चारा तथा भूसे के संसाधनों का विकास।

(ग) अभी निश्चित नहीं किये गये हैं।

#### सड़क विकास

†४१०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब के हिन्दी भाषा-भाषी क्षेत्रों में सड़क विकास के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना में क्या व्यवस्था की गई है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : पंजाब के हिन्दी भाषा-भाषी क्षेत्रों में सड़कों के विकास के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना में निम्नलिखित व्यवस्था की गई है।

राज्य योजना	केन्द्रीय योजना			योग
	राष्ट्रीय राज- पथ	अन्तर्राज्यीय मार्ग	संविधान के अनुच्छेद २७५ के अधीन दिये गये अनुदानों से संचा- लित मार्ग निर्माण-कार्य	
रुपये लाखों में	रुपये लाखों में	रुपये लाखों में	रुपये लाखों में	लाख रुपये
७२५.७२	८६.७२	४७.३८	४५.३०	९०५.१२

†मूल अंग्रेजी में।

### मांस तथा मछली का परिरक्षण

†४११. श्री अय्युण्णि : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रयोग से यह सिद्ध हो चुका है कि मांस तथा मछली को 'एमोनियम', 'स्ट्रेप्टोमाइसिन', और 'क्लारोमाइसिन' इत्यादि के इंजेक्शन देकर कई सप्ताह तक परिरक्षित किया जा सकता है; और

(ख) क्या सरकार मछली पकड़ने वाले क्षेत्रों में पकड़ी गई मछलियों का कुछ दिनों तक उपयोग करने के लिये कुछ केन्द्र खोलना चाहती है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): (क) 'एन्टीबायोटिक्स' के उपयोग से मछली तथा मांस के परिरक्षण को सिद्ध नहीं किया जा सका है विशेषतः यह खाद्य के रूप में उपयोग के लिये आवश्यक मापदण्ड को बिना किसी हानि के प्राप्त करने योग्य सिद्ध नहीं हुआ है।

(ख) सरकार प्रयोग की इस स्थिति में केन्द्र स्थापित नहीं करना चाहती है।

### नई रेलवे लाइनें

†४१२. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान में पंजाब राज्य में कितने मील लम्बी नई रेलवे लाइनें निर्मित हुई हैं;

(ख) किन क्षेत्रों में नई रेलवे लाइनों का विस्तार किया गया है;

(ग) कुल कितना व्यय किया गया;

(घ) यदि भाग (क), (ख) और (ग) का उत्तर नहीं में है तो उसका कारण क्या है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) से (ग) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १८ ]

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### पंजाब में खेलों का विकास

†४१३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) राजकुमारी खेल प्रशिक्षण योजना की निधि में से पंजाब में खेलों के विकास और उन्नति के लिये अब तक कितनी राशि दी गई है; और

(ख) उन खेल संगठनों के नाम क्या हैं जिनको यह राशि दी गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (राजकुमारी अमृत कौर) : (क) और (ख). राजकुमारी खेल प्रशिक्षण योजना में किसी खेल संगठन को वित्तीय अनुदान अथवा राजकीय सहायता देने की व्यवस्था नहीं है। यह योजना खेल संघों को, विभिन्न खेल प्रशिक्षण के संचालन में, इस योजना के अन्तर्गत नियुक्त अनुभवी खेल सिखाने वाले कर्मचारियों के द्वारा सहायता करती है।

१९५५-५६ और १९५६-५७ में पंजाब में विभिन्न खेलों के लिये निम्नलिखित सहायता दी गई :—

(क) खेल कूद : (१) पंजाब विश्वविद्यालय के विद्यार्थियों के लाभार्थ अमृतसर में ३ सप्ताह का शिविर (प्रशिक्षक डा० ए० डब्लू० हावर्ड)

†मूल अंग्रेजी में।

- (२) पंजाब पुलिस के लिये जालन्धर में तीन सप्ताह का शिविर (प्रशिक्षक श्री जे० एस० रूसो)
- (३) फरवरी, १९५६—पटियाला में हुए राष्ट्रीय खेलों की सारी अत्रधि के दौरान (श्री जे० एस० रूसो और श्री रणवीर सिंह) प्रशिक्षकों को उपलब्ध किया गया ।
- (४) नवम्बर, १९५५ में पंजाब पुलिस के चुने गये व्यक्तियों को नेशनल स्टेडियम, नई दिल्ली में विशेष प्रशिक्षण दिया गया ।
- (ख) टेनिस : (१) पंजाब राज्य लान टेनिस एसोसियेशन की प्रार्थना पर अमृतसर में ६ महीने का प्रशिक्षण ( अक्टूबर १९५५ से मार्च १९५६ तक)
- (२) अमृतसर और शिमला में श्री रणवीर सिंह द्वारा तीन सप्ताह का प्रशिक्षण ।
- (ग) क्रिकेट : पूर्वी पंजाब क्रिकेट एसोसियेशन की प्रार्थना पर जालन्धर में दो महीने का शिविर (जून-जुलाई, १९५५ ) प्रशिक्षक : (श्री शूटे बनर्जी)
- (घ) हाकी : जनवरी, १९५६ के दौरान अमृतसर में एक महीने के शिविर में हाकी प्रशिक्षक श्री ज्ञान सिंह की सेवायें ।

#### १९५६-५७ (अब तक)

- (क) खेल कूद : (१) सितम्बर के दौरान अमृतसर में पंजाब विश्वविद्यालय में खिलाड़ियों के लिये एक महीने का शिविर (प्रशिक्षक डा० ए० डब्लू० हावर्ड)
- (२) पंजाब विश्वविद्यालय की महिला खिलाड़ियों के लिये जालन्धर में दो सप्ताह (१ से १६ अक्टूबर) का शिविर । (प्रशिक्षक श्री एम० सी० धावन)
- (३) अक्टूबर/नवम्बर, १९५६ के दौरान जालन्धर (ज़िला बोर्ड स्कूलों में) दो सप्ताह का शिविर (प्रशिक्षक श्री एम० सी० धावन)
- (ख)\* टेनिस : (क) पंजाब लान टेनिस एसोसियेशन की सहायता से अमृतसर में बारह महीनों का निरन्तर प्रशिक्षण स्कूल ।
- (ख) जून, १९५६ के दौरान शिमला में एक महीने का शिविर, श्री रणवीर सिंह प्रशिक्षक थे ।
- (ग) क्रिकेट : सितम्बर १९५६ के दौरान चैल में एक महीने का शिविर, श्री अमरनाथ प्रशिक्षक थे ।

उक्त बातों के अलावा राजकुमारी खेल प्रशिक्षण योजना, पंजाब के खेल एसोसियेशनों में फुटबाल, हाकी, टेबल टेनिस तथा खिलाड़ियों के एक प्रशिक्षण शिविर के सम्बन्ध में पत्रव्यवहार कर रही है ।

## नल कूप

†४१४. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :  
(क) टेकनीकल सहयोग मिशन कार्यक्रम के अन्तर्गत बिहार में कितने नलकूप खोदे गये;

(ख) उनमें से अब तक कितनों को विद्युत शक्ति प्रदान की गई है;

(ग) वर्ष १९५५-५६ में उनसे कितने एकड़ भूमि की सिंचाई की गई;

(घ) क्या १९५६-५७ के दौरान अधिक भूमि की सिंचाई होने की सम्भावना है;  
और

(ङ) इन नलकूपों में से प्रत्येक की औसत सिंचाई करने की क्षमता क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): (क) ३८५ ।

(ख) ३२१ ।

(ग) ६,७३० ।

(घ) जी, हां ।

(ङ) उत्तरी बिहार में ४०० एकड़ तथा दक्षिण बिहार में ४५० एकड़ ।

## मछली पालन क्षेत्र

†४१५. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :  
(क) क्या सरकार १९५६-५७ में देश में मछली पालन क्षेत्रों को खोलने का विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो कितने और कहां-कहां; और

(ग) इन मछली पालन क्षेत्रों को खोलने में कितना व्यय किया जायेगा ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) से (ग). केन्द्रीय अन्देशीय मीन क्षेत्र गवेषणा केन्द्र कलकत्ता के कार्य से सम्बन्धित जांच के लिये केन्द्रीय सरकार १९५६-५७ के दौरान पश्चिमी बंगाल में खारी पानी का प्रयोगिक मछली पालन क्षेत्र स्थापित करने का विचार कर रही है । उसमें लगभग १६,००० रुपये व्यय होंगे ।

## रेल गाड़ी के इंजन तथा डिब्बे

†४१६. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५-५६ में भारत में कितने रेलगाड़ी के इंजन, यात्री-डिब्बे तथा माल के डिब्बे बने; और

(ख) उस काल में निर्माण लक्ष्य क्या था ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या १६ ]

## गोल्डन राक में रेलवे कारखाना कंटीन

†४१७. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

†मूल अंग्रेजी में ।

(क) क्या यह सच है कि गोल्डन रॉक में स्थित रेलवे कारखाना कैन्टीन "न लाभ न हानि" के आधार पर चल रहा है या लाभ पर;

(ख) यदि यह लाभ के आधार पर चलता है तो वर्तमान लाभ क्या है;

(ग) क्या यह सच है कि कैन्टीन का प्रबन्ध कारखाना अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार नहीं किया जाता है;

(घ) क्या मजदूरों की कोई ऐसी निर्वाचित "कैन्टीन मंत्रणादाता समिति" है जिसे आजकल काम नहीं करने दिया जाता, यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या विक्रय होने वाली वस्तुओं की कोटि तथा मात्रा के बारे में मजदूरों के प्रतिनिधियों तथा कैन्टीन व्यवस्था के बीच कोई झगड़ा है; और

(च) यदि हां, तो क्या इसका निपटारा हो गया है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) और (ख). मद्रास सरकार के नियमों में उपबन्ध है कि कैन्टीन बिना लाभाधार पर चलाया जायेगा। आरम्भ से पिछले दस वर्षों में २१,५४१ रुपये की हानि हुई है।

(ग) और (घ). दिसम्बर, १९५३ तक मद्रास कारखाना अधिनियम नियमों के अनुसार अपेक्षित एक प्रबन्धकारी समिति थी। परन्तु कुछ कठिनाइयों के कारण उसके बाद नई प्रबन्धकारी समिति न बनाई जा सकी। आजकल प्रबन्धकारी समिति के लिये निर्वाचनों का प्रबन्ध किया जा रहा है।

(ङ) और (च). आजकल कोई झगड़ा नहीं है। विक्रय होने वाली वस्तुओं की कोटि और मात्रा बाहर के उपाहारगृहों की अपेक्षा अच्छी होती है।

#### ट्रैक्टर प्रयोग करने का किराया

†४१८. श्री धुलेकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को सूचना मिली है कि उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड झांसी खण्ड में "कैन्स इरैडिकेशन स्कीम" के अधीन ट्रैक्टरों को प्रयोग करने का किराया बहुत अधिक है तथा भुगतान करने में कृषक के असमर्थ रहने के कारण बहुत बकाया हो गया है और राज्य सरकार एवं केन्द्रीय सरकार से उनमें छूट देने व कमी करने की प्रार्थना की गई है; और

(ख) पीड़ित कृषकों को सहायता देने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) इस बारे में अभिवेदन प्राप्त हुए हैं कि केन्द्रीय ट्रैक्टर संघ द्वारा किये गये भूमि के कृष्यकरण के किराये का भुगतान करना क्षेत्र के कृषकों के लिये कठिन है और उन्हें कुछ सहायता दी जानी चाहिये।

(ख) ऐसे मामलों में सहायता देना मूलरूप में राज्य सरकार का उत्तरदायित्व है।

#### रेलों में शिक्षा अधिकारी

†४१९. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि शिक्षा अधिकारियों के कुछ नये पद स्थापित किये गये हैं तथा रेलवे बोर्ड ने उन्हें स्वीकार किया है;

मूल अंग्रेजी में।

(ख) यदि हां, तो इन अधिकारियों का ठीक-ठीक कर्तव्य और उपलब्धि क्या होगी; और

(ग) इन नये पदों की स्थापना की क्या आवश्यकता थी ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) जी, हां ।

(ख) ये अधिकारी ६००-११५० रुपये के क्रम में वेतन प्राप्त करेंगे । शिक्षा अधिकारियों का कर्तव्य राज्य की नीतियों के अनुसार रेलवे स्कूलों के सुचारु रूप से चलने को सुनिश्चित बनाने के लिये स्कूलों में प्रबन्ध की साधारण देखभाल करना तथा रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिये स्कूल सम्बन्धी सुविधाओं के मामलों पर मुख्य प्रबन्धक को मंत्रणा देना है ।

(ग) इस समय रेलवे शिक्षा स्कूलों का प्रबन्ध उन स्थानों पर स्थानीय अधिकारियों के हाथ में है जहां स्कूल हैं तथा यह कार्य उनके नियमित रेलवे कार्य के अतिरिक्त अवेतनिक कार्य के रूप में है । विभिन्न राज्य सरकारों की शिक्षा प्रणालियों में निरन्तर हो रहे विभिन्न परिवर्तनों तथा माध्यमिक स्कूलों तक की शिक्षा की सुविधाओं में वृद्धि करने के लिये दिये जा रहे ऋणों की दृष्टि से स्कूलों का संचालन कठिन हो गया है । यह महसूस किया गया था कि रेलवे स्कूलों को उचित आधार पर चलाने के लिये रेलवे प्रशासनों के मुख्यालयों में एक ऐसे सुसज्जित शिक्षा संघ के होते हुए, जो शिक्षा सम्बन्धी घटनाओं से पूर्णतया अवगत हो, एक आन्तरिक अभिकरण या व्यवस्था का होना वांछनीय है ।

#### मध्य-प्रदेश में कृषि और पशु-चिकित्सा कालेज

४२०. श्री खू० चं० सोधिया : क्या खाद्य और कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भूतपूर्व मध्य-प्रदेश सरकार को राज्य के कृषि और पशु-चिकित्सा कालेजों में सुविधाओं की वृद्धि करने के लिये १९५५-५६ में क्या कोई अनुदान दिया गया था;

(ख) यदि हां, तो कृषि और पशु-चिकित्सा कालेजों को कितनी-कितनी राशियां दी गईं;

(ग) क्या पुनर्गठित मध्य-प्रदेश राज्य को इस वर्ष कोई ऐसा अनुदान दिया जा रहा है; और

(घ) यदि हां, तो प्रत्येक प्रकार के कालेजों को अनुदान की कितनी-कितनी राशि दी जा रही है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) और (घ). भारत सरकार ने पुनर्गठित मध्य-प्रदेश राज्य को मऊ में एक नयी पशु-चिकित्सा कालेज के स्थापन के लिये तथा ग्वालियर के वर्तमान कृषि कालेज में शिक्षण की सुविधायें बढ़ाने के लिये वित्तीय सहायता देना मान लिया है । वित्तीय सहायता के विषय में मानी हुई शैली के अनुसार, भारत सरकार कुल अनावर्तक व्यय का ७५ प्रतिशत हिस्सा अनुदान के रूप में और २५ प्रतिशत हिस्सा ऋण के रूप में देगी, बशर्ते कि दी जाने वाली उच्चतम राशि (Ceiling) नयी पशु-चिकित्सा कालेज के लिये ३० लाख रुपये और वर्तमान कृषि कालेज के बढ़ाने के लिये ८ लाख रुपये होगी ।

†मूल अंग्रेजी में ।

### राष्ट्रीय विस्तार सेवा तथा सामुदायिक परियोजनायें

†४२१. श्री खू० चं० सोधिया : क्या सामुदायिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राष्ट्रीय विस्तार तथा सामुदायिक परियोजनाओं में की गई कार्यवाही से अब तक प्राप्त परिणामों का अनुमान लगाने के लिये राज्य सरकारों को क्या ढंग अपनाने चाहियें; इस बारे में सामुदायिक परियोजना प्रशासन की मूल सिफारिशें क्या थीं ?

†सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) : सामुदायिक परियोजना प्रशासन द्वारा प्रशासनीय सूचना पर जो प्रारूप पुस्तिका निकाली गई है, उसके अध्याय ६ और ७ में इनका उल्लेख है। इसकी प्रतियां लोक-सभा पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

### राष्ट्रीय विस्तार सेवा तथा सामुदायिक विकास खण्ड

†४२२. श्री खू० चं० सोधिया : क्या सामुदायिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५४-५५ और १९५५-५६ में प्रत्येक राज्य सरकार को अपने-अपने राज्य में (१) सामुदायिक विकास खण्डों और (२) राष्ट्रीय विस्तार सेवा के लिये यथार्थ में कितने धन का अनुदान दिया गया;

(ख) उन्हीं दो वर्षों में प्रत्येक राज्य ने उन दोनों विकासों में से प्रत्येक पर वास्तव में कुल कितना धन व्यय किया; और

(ग) इन खण्डों के कार्य संचालन का निरीक्षण करने के लिये (१) केन्द्रीय सरकार और (२) राज्य सरकारों ने क्या प्रबन्ध किये ?

†सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) : (क) और (ख). दो विवरण सभा-पटल पर रखे जाते हैं जिनमें (१) १९५४-५५ और १९५५-५६ में सामुदायिक विकास और राष्ट्रीय विस्तार सेवा कार्यक्रम के व्यय में केन्द्र के भाग के रूप में विभिन्न राज्यों को, जैसे कि वे पुनर्गठन से पहले थे, दी गई धनराशियों; और (२) उस काल में कार्यक्रम पर वास्तव में हुए व्यय का उल्लेख है।  
[ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २० ]

(ग) इस मंत्रालय के प्रशासनिक और टैक्नीकल अधिकारी राज्यों का कई बार दौरा करते हैं तथा विकास कार्यक्रम के बनाने एवं उसकी कार्यान्विति में परियोजना कर्मचारियों तथा राज्य सरकारों की सहायता करते हैं। राज्य सरकारों ने भी व्यवस्था की है कि जिला व राज्य आधार पर उनके अधिकारी खण्ड क्षेत्रों का निरीक्षण करें।

### रेलवे सुरक्षा बल

†४२३. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार विभिन्न प्रदेशों में रेलवे सुरक्षा बल को प्रशिक्षण दे रही है;

(ख) यदि हां, तो अब तक कितने व्यक्तियों को प्रशिक्षण दिया गया है; और

(ग) वे कहां तक उपयोगी सिद्ध हो रहे हैं ?

†मूल अंग्रेजी में ।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन): (क) जी, हां ।

(ख) ६,८०६ ।

(ग) अब तक जिन कर्मचारियों को प्रशिक्षण दिया गया है, वे अपने कृत्य सन्तोषजनक ढंग से कर रहे हैं ।

#### बम्बई-दिल्ली जनता एक्सप्रेस

१४२४. श्री काजरोल्कर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई और दिल्ली के बीच जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ियां प्रति दिन चलती हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या उनमें स्थानों और सोने के लिये बर्थों के सुरक्षण की सुविधा दी जाती है; और

(ग) क्या यात्रियों की सुविधा के लिये उसमें एक भोजन-यान जोड़ने का प्रस्ताव है ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी हां, बम्बई मध्य और दिल्ली के बीच ।

(ख) बम्बई मध्य और दिल्ली से ३०० मील से अधिक यात्रा करने वाले यात्री क्रमशः डाऊन और अप दिशाओं में बैठने के स्थान सीमित संख्या में सुरक्षित करा सकते हैं । इन रेलगाड़ियों में सोने के स्थान की व्यवस्था नहीं है ।

(ग) जी, हां ।

#### पशु-पालन

१४२५. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६ में पशु-पालन में सुधार करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की;

(ख) देश में कुल कितनी मूल ग्राम योजनाएँ चल रही हैं; और

(ग) योजनाओं से प्राप्त परिणाम क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) देश में साधारण पशु-पालन विकास के लिये भारत सरकार ने १९५६-५७ में कार्यान्वित की जाने के लिये निम्न योजनाएँ अनुमोदित की हैं :

१. ढोरों के विकास के लिये मूल ग्राम योजना ।
२. गोसदन योजना ।
३. गोशाला विकास योजना ।
४. खानाबदोश ढोर पालने वालों का पुनर्वास ।
५. ढोर प्रदर्शन ।
६. मुर्गी, आदि पालन व विकास ।

इसके अतिरिक्त भारतीय कृषि गवेषणा परिषद् ने निम्न विषयों सम्बन्धी गवेषणा योजनाएँ स्वीकार की हैं : पशु अभिजनन, पौष्टिक पदार्थ, रोग नियन्त्रण, डेरी चलाना और भेड़ व ऊन विकास तथा मुर्गी, आदि पालन ।

मूल अंग्रेजी में ।

(ख) १९५५-५६ तक १४६ कृत्रिम गर्भाधान केन्द्र और ५४३ मूल ग्राम एकक स्थापित किये जा चुके हैं तथा १९५६-५७ में अब तक २५ कृत्रिम गर्भाधान केन्द्र और २०३ मूलग्राम एकक स्वीकृत हो गये हैं।

(ग) १९५५-५६ तक स्थापित हुए मूल ग्राम खण्डों के परिणाम निम्न हैं :

- (१) भारतीय परिस्थितियों में कृत्रिम गर्भाधान की प्रविधि लागू व लोक प्रिय बनाई गई है तथा १९५५-५६ में १,२६,०६४ गर्भाधान किया गया।
- (२) इसी काल में ३६,७४६ सांडों को नपुंसक बनाया गया।
- (३) १९५५-५६ में ७,५७,५७४ पशुओं की सांसर्गिक रोगों से रक्षा की गई।
- (४) इसी काल में १,८७५ बछड़ों के लिये आर्थिक सहायता दी गई।

इसके अतिरिक्त, मूल ग्राम खण्डों में प्राकृतिक सेवा के लिये ७४५ अभिजनन सांड और भैंसे जनता को उपलब्ध किये गये।

१९५६-५७ में मंजूर किये गये मूल ग्राम खण्डों के परिणाम उनके वस्तुतः स्थापित होने पर ज्ञात होंगे।

#### रेलवे विक्रेता

४२६. { ठाकुर युगल किशोर सिंह :  
श्री अस्थाना :  
बाबू राम नारायण सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या किराये पर देने की प्रथा को समाप्त करने के लिये वास्तविक विक्रेता के नाम में लाइसेंस देने को कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या इस आधार पर मुजफ्फरपुर प्रदेश में सीधे विक्रेताओं को लाइसेंस देने के लिये दिशे आदेश परावृत्त किये जायेंगे; और

(ग) यदि हां, तो किन परिस्थितियों में ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). पूर्वोत्तर रेलवे के मुजफ्फरपुर प्रदेश में एक ठेकेदार था जिसके ४ स्टेशनों पर विक्रय के ठेके इस कारण समाप्त हो गये कि उसकी सम्पत्ति अधिक थी और उसने वे निजी विक्रेताओं को दे दिये थे। इसके बाद, ठेकेदार के अभ्यावेदन करने पर, इन ४ स्टेशनों पर उसे उसके ठेके वापस दे दिये गये, परन्तु इनके बदले अन्य ४ स्टेशनों पर उसके इतने ही बड़े और इतने ही महत्वपूर्ण ठेके वापस ले लिये गये। इसके परिणामस्वरूप, निजी विक्रेताओं को दिये गये लाइसेंस, जिनका उल्लेख ऊपर किया गया है, रद्द करने पड़े। परन्तु उन चार स्टेशनों पर, निजी विक्रेताओं को लाइसेंस दिये गये हैं जिन पर ठेकेदार ने इनके बदले ठेके छोड़े हैं।

#### रेल का पटरी से उतर जाना

४२७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत ६ अक्टूबर की रात को दिल्ली-मद्रास लाइन पर भोपाल से १० मील की दूरी पर सूखी सेवनिया स्टेशन के निकट एक माल गाड़ी के १३ डिब्बे पटरी से उतर कर उलट गये; और

मूल अंग्रेजी में।

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना का क्या कारण था ?

**रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) :** (क) ९-१०-१९५६ की रात को लगभग ९ बज कर ३७ मिनट पर, जब मध्य रेलवे के झांसी इटारसी मुख्य लाइन सेक्शन के सूखी सेवनिया और भोपाल स्टेशनों के बीच नं० १० अप मालगाड़ी गुजर रही थी तो मील ५२३/१२ से ५२३/५-४ के बीच इंजन से २५वें से ३६वें डिब्बे तक के १२ डिब्बे पटरी से उतर गये ।

(ख) जांच समिति की रिपोर्ट के अनुसार यह दुर्घटना एक डिब्बे के बायीं ओर के अगले पहिये का टायर टूट जाने से हुई । टायर धातु की अन्दरूनी खराबी के कारण टूटा ।

#### पूर्व रेलवे के कर्मचारी

†४२८. श्री ही० न० मुकर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पहले पूर्व रेलवे के मुख्य प्रबन्धक ने सकरी गली घाट के नौका कर्मचारियों की शिकायतों की जांच करने तथा उस सम्बन्ध में सिफारिशें करने के लिये एक समिति नियुक्त की थी;

(ख) क्या समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

**रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) :** (क) जी हां, कर्मचारियों की विशिष्ट शिकायतों की जांच पड़ताल करने के लिये एक विशेष समिति बनाई गई है ।

(ख) जी, हां ।

(ग) एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है। [ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २१ ]

#### फलों की कलमें

†४२९. श्री रिशांग किंशिंग : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कृषि निदेशक मनीपुर द्वारा १९५५-५६ में सहारनपुर में फलों की कितनी कलमें खरीदी गईं और इनकी खरीद में कितना रुपया व्यय किया गया;

(ख) क्या यह सच है कि अधिकांश फलों की कलमें उग नहीं सकीं;

(ग) यदि हां, तो इसका क्या कारण है; और

(घ) इसके परिणामस्वरूप कितना धन व्यर्थ गया ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** (क) ५,४८२ रुपये १३ आने के मूल्य की ७,४५५ फलों की कलमें खरीदी गई ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) और (घ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

#### लिटन उखरुल सड़क

†४३०. श्री रिशांग किंशिंग : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनीपुर लोक निर्माण विभाग और धूबल विकास मामुदायिक परियोजना के कितने ट्रेक्टर और मोटर ग्रेडर लिटन उखरुल मोटर सड़क के निर्माण में काम में लाये गये;

†मूल अंग्रेजी में ।

(ख) क्या यह सच है कि ठेकेदार से, प्रत्येक ट्रैक्टर और मोटर ग्रेडर का प्रतिदिन का किराया (ईंधन के व्यय के अलावा) केवल २५ रुपये लिया गया जबकि ठेकेदार को प्रत्येक ट्रैक्टर और मोटर ग्रेडर के लिये प्रतिदिन ४०० रुपया दिया गया और इसके लिये मोटर ग्रेडर, को २०० मजदूरों के बराबर माना गया;

(ग) क्या उक्त सड़क के ६० प्रतिशत मिट्टी के कार्य को झूठमूठ कंकड़ों का कार्य लिखा गया और उसी के अनुसार ठेकेदार को अदायगी की गई; और

(घ) क्या परिवहन मंत्रालय इस सड़क के मिट्टी के काम को पुनः नापने के लिये कार्यवाही करेगा ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) लोक निर्माण विभाग का एक मोटर ग्रेडर और एक 'बुल डोजर' तथा सामुदायिक परियोजना का एक ट्रैक्टर और एक मोटर ग्रेडर को विभिन्न अवधियों के लिये इस सड़क के निर्माण के काम पर लाया गया था । अब तक परियोजना का केवल २६ प्रतिशत कार्य पूरा हुआ है ।

(ख) और (ग). सरकारी मशीनों के उपयोग के लिये ठेकेदार से ली जाने वाली दर अभी निश्चित नहीं हुई है । किराये की दर के अलावा ठेकेदार से संचालन का व्यय यथा तेल, स्नेहक तथा अकुशल मजदूरों का व्यय भी लिया जाता है । मिट्टी का जितना काम अब तक किया गया है उसमें से कंकड़ों पर होने वाला काम २९% है जो असाधारण बात नहीं है ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### गाड़ी की समय नियमितता

†४३१. { सरदार इकबाल सिंह :  
सरदार अकरपुरी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे की फाजिलका-रेवाड़ी छोटी लाइन में अप्रैल से अक्टूबर तक कितनी एक्सप्रेस तथा यात्री गाड़ियां अनुसूचित समय सारिणी के अनुसार चली थीं; और

(ख) क्या यह सच है कि इस भाग में अधिकांश गाड़ियां विलम्ब से चलीं और, यदि हां, तो उनकी समय नियमितता बनाये रखने के लिये किन तरकीबों पर विचार किया जा रहा है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) इस भाग पर कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चल रही है । अप्रैल से अक्टूबर, १९५६ तक इस भाग पर चलने वाली यात्री गाड़ियां कितने दिन अपनी मंजिल पर ठीक समय पहुंची, इसे दिखाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।  
[ देखिये परिशिष्ट ३, अनुबन्ध संख्या २२ ]

(ख) जी, नहीं; कुछ गाड़ियों के आने-जाने में विलम्ब रहा । इस भाग में गाड़ियों के समय में सुधार करने के लिये निम्नलिखित विशेष कार्यवाही की गई :

(१) सभी परिवर्जनीय विलम्ब के मामलों के सम्बन्ध में तत्काल कार्यवाही की गई है तथा उत्तरदायी कर्मचारियों के विरुद्ध कड़ी अनुशासनात्मक कार्यवाही की गई है ।

(२) विभिन्न पानी देने वाले स्टेशनों में, आगामी गर्मी में पानी की दिक्कतें दूर करने के लिये विद्युत् तथा तेल के पम्प लगाये जा रहे हैं ।

†मूल अंग्रेजी में ।

- (३) विभागीय तथा मुख्य कार्यालय में गाड़ियों के चलने का दिन प्रतिदिन का हिसाब रखा जाता है जिससे गाड़ियों की नियमितता में सुधार हो सके। अक्टूबर, १९५६ में इस विभाग में गाड़ियों की नियमितता में सुधार भी हुआ है।

### कालीकट में रेल का ऊपरी पुल

†४३२. श्री नेत्तूर प० दामोदरन् : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अक्टूबर में कालीकट में उनके दौरे के दौरान में उन्हें नगर में ऊपरी पुल के निर्माण के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन दिये गये थे; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने उन अभ्यावेदनों पर क्या निश्चय किया है ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां।

(ख) कालीकट नगर में छः लेवल क्रॉसिंग हैं तथा उन सभी में बहुत भीड़-भाड़ रहती है। सबसे अधिक भीड़-भाड़ कालीकट स्टेशन के उत्तरी फाटक पर रहती है। यहां पर एक ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता स्वीकार की गई है। कोजीकोड के व्यापार संघ ने अपने अभ्यावेदन में यह बात कही है कि नगरपालिका निर्माण व्यय के किसी अंश को सहन करने में समर्थ नहीं है तथा यह सारा व्यय रेलवे द्वारा वहन किया जाये। ऐसा करना वर्तमान नियमों के अधीन अनुमति-योग्य नहीं है। यदि नगरपालिका या राज्य सरकार नियमों के अनुसार सड़क के व्यय तथा उसके फाटक तक वहन करने को तैयार हो तो रेलवे एक या दो ऊपरी पुलों का निर्माण करने को प्रस्तुत है।

### ट्रेन दुर्घटना

†४३३. श्री रघुनाथ सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर-पूर्व रेलवे के तिनसुखिया और सुंगुरी जंक्शनों के बीच डिब्रूगढ़ जाने वाली ३२० डाउन एक्सप्रेस गाड़ी एक मालगाड़ी के इंजन से टकरा गयी जिसके परिणामस्वरूप २ व्यक्ति मर गये और अन्य १५ व्यक्ति घायल हुए; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण थे ?

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) १-११-१९५६ की रात को लगभग १० बजे सं० ३२० डाउन डिब्रूगढ़-पाण्डु एक्सप्रेस, जब पूर्वोत्तर रेलवे के पाण्डु क्षेत्र के तिनसुखिया-मरियानी सेक्शन के सापेखाटी स्टेशन पर लाइन सं० २ से गुजर रही थी, वह नं० ९१४ डाउन मालगाड़ी के कुछ डिब्बों से टकरा गयी। ये डिब्बे एक इंजन से जुड़े हुए थे जो उसी लाइन में वाटर कालम पर खड़ा था। इस दुर्घटना में २ आदमी मरे और १९ को चोट आयी।

(ख) गवर्नमेंट रेलवे इन्स्पेक्टर की वैधानिक जांच से फिलहाल मालूम होता है कि टक्कर रेल-कर्मचारियों की गलती से हुई।

†मूल अंग्रेजी में।

## बिट्रगुन्टा प्लेटफार्म

†४३४. श्री ब० स० मूर्ति : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे के बिट्रगुन्टा स्थान पर दूसरा प्लेटफार्म बनाने में क्या कार्यवाही की गई है;

(ख) इस कार्य के लिये कितनी राशि दी गई है; और

(ग) किस समय तक यह कार्य समाप्त हो जायेगा ?

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) ८० डिब्बों के खड़े होने लायक स्थान बनाने के प्रयोजन से 'लूप' लाइन का विस्तार करने, तथा बिट्रगुन्टा के प्लेटफार्म को उंचा करके एक दूसरा प्लेटफार्म बनाने के लिये एक प्राक्कलन १९५२ में स्वीकृत हो चुका है।

(ख) लगभग ४५,००० रुपये।

(ग) काम लगभग समाप्त हो चुका है तथा दूसरा प्लेटफार्म दिसम्बर १९५६ के मध्य तक उपयोग में आने लगेगा।

## बिहार में बेकारी

†४३५. { ठाकुर युगल किशोर सिंह :  
श्री देवगम :

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बिहार को बेकारी दूर करने के लिये कितनी राशि दी गई है तथा उन योजनाओं के विवरण क्या हैं जो राज्य ने बेकारी दूर करने के लिये बनाई हैं तथा प्रथम पंचवर्षीय योजना में बेकारी को दूर करने में क्या सफलता हुई ?

†योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) : बिहार में रोजगार बढ़ाने के उद्देश्य से विद्युत् विकास योजनाओं के लिये २६५ लाख रुपये की अतिरिक्त व्यवस्था तथा मार्ग परिवहन के लिये २७५ लाख रुपये की अतिरिक्त व्यवस्था की गई है। उक्त योजनाओं के सम्बन्ध में आवश्यक सूचना बिहार सरकार से प्राप्त होने के पश्चात् सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

## सामुदायिक परियोजनायें

†४३६. { सरदार इक़बाल सिंह :  
सरदार अकरपुरी :

क्या सामुदायिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय दिल्ली राज्य में कितनी सामाजिक परियोजनायें चालू हैं;

(ख) उन परियोजनाओं में सितम्बर, १९५६ के अन्त तक (वर्षवार) कितनी राशि व्यय की गई; और

(ग) किन मुख्य शीर्षों के अधीन प्रगति की गई ?

†सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) : (क) अनुमान किया गया है कि माननीय सदस्य सामुदायिक विकास खण्डों का जिक्र कर रहे हैं। दिल्ली राज्य को (जो अब संघ क्षेत्र है) ऐसे दो खण्ड आवंटित किये गये हैं। उनमें से एक अलीपुर है। जो १-१०-१९५६ से गहन कार्य स्थिति से

†मूल अंग्रेजी म।

आगे बढ़ चुका है साथ ही उसे इस बात की भी अनुमति है कि वह खण्ड के बजट की उपलब्ध बचत से, चालू वित्तीय वर्ष के अन्त तक, असमाप्त कार्यों को जारी रख सकता है।

(ख)	१९५२-५३ (छह महीनों के लिये)	.२४ लाख रुपये
	१९५३-५४	३.७७ " "
	१९५४-५५	७.७३ " "
	१९५५-५६	८.७८ " "
	१९५६-५७ (सितम्बर, १९५६ तक)	.६८ " "

(ग) कृषि और पशु-पालन, सिंचाई, कृष्यकरण, स्वास्थ्य और सफाई, शिक्षा, समाज शिक्षा, संचार और ग्रामीण कला और शिल्प।

२८-५-१९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २५८६ के उत्तर में शुद्धि।

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): मैं यह वक्तव्य देना चाहता हूँ कि कुछ भ्रान्ति हो जाने के कारण श्री वेलायुधन द्वारा लोक-सभा में २८ मई, १९५६ को पूछे गये प्रश्न के उत्तर में गलत जानकारी दी गई है। दिल्ली के बड़े स्टेशन में सभी श्रेणियों के बुकिंग क्लर्कों की संख्या १२७ थी, १४० नहीं। १८ मई, १९५६ को २० बुकिंग क्लर्कों की कमी थी जो अगस्त, १९५६ तक पूरी कर दी गई है।

पूरक प्रश्नों में यह बताया गया था कि बुकिंग क्लर्कों को विश्राम का उपयुक्त समय दिया जाये और उनके लिये केन की कुर्सियों की व्यवस्था की जाये तथा उनकी पुरानी दर-पुस्तिकाओं को बदला जाये। तब से रेलवे प्रशासन ने रेलवे कर्मचारियों को आवश्यक सुविधायें दे दी हैं तथा यथासम्भव इस बात का प्रयत्न किया जायेगा कि सप्ताहिक छुट्टी स्थगित न की जाये, वस्तुतः मेले के दिनों में इसे स्थगित करना आवश्यक हो जाता है।

# दैनिक संक्षेपिका

[ बुधवार, २८ नवम्बर, १९५६ ]

		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		५०१-२३
<b>तारांकित</b>	<b>विषय</b>	
<b>प्रश्न संख्या</b>		
५१०	पूर्वी पाकिस्तान को खाद्यान्न का सम्भरण	५०१-०२
५११	रेलवे कर्मचारी ... ..	५०२-०३
५१३	रेलवे कर्मचारियों की भविष्य निधि	५०३-०४
५१४	भारतीय कृषि गवेषणा संस्था	५०४
५१५	खाद्य अपमिश्रण अधिनियम	५०५-०६
५१६	रेलवे दुर्घटना सम्बन्धी दावे	५०६-०७
५१७	होमियोपैथी भेषज संहिता ...	५०७-०८
५१८	घागरा पर नियन्त्रण करने के लिये योजना	५०८
५१९	धान कूटना सम्बन्धी समिति	५०९-१०
५२२	मध्य रेलवे पर चौकी तुला साइडिंग	५१०-११
५२३	अन्तर्राष्ट्रीय मत्स्य-उपकरण सम्मेलन	५११-१२
५२४	पूसा संस्था ...	५१२
५२५	कोट्टायम बिब्लोन रेल लिंक	५१३
५२६	नौवहन	५१३-१५
५२८	गन्ना ...	५१५-१७
५३०	भारतीय कृषि गवेषणा परिषद्	५१७
५३५	बिना टिकट यात्रा ... ..	५१७
५३६	खड़गपुर में रेलवे कर्मचारियों की मुअत्तिली	५१७-१८
५४०	पीलियाग्रस्त व्यक्तियों को प्रतिकर	५१८-१९
५४२	पालघाट सामुदायिक परियोजना	५१९-२१
५४३	जोधपुर मेल ...	५२१-२२
५४५	चर्चगेट रेलवे स्टेशन ...	५२२
५४६	दिल्ली में बिजली का सम्भरण	५२२-२३
प्रश्नों के लिखित उत्तर		... ५२३-६४
<b>तारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
५१२	सेतु समुद्रम परियोजना	५२३-२४
५२०	बाढ़ ...	५२४
५२१	रेलवे को क्षति	५२४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

तारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
५२६	मोकामेह में गंगा का पुल ...	५२४-२५
५३१	भारतीय राष्ट्रीय रेल कर्मचारी संघ	५२५
५३२	विद्युत् का उत्पादन और उपभोग	५२५-२६
५३३	उत्तर रेलवे के असिस्टेंट सर्जन	५२६
५३४	कोयला	५२६
५३६	खाद्य उत्पादन ...	५२६-२७
५३७	चिकित्सा स्नातकों का सेवायोजन	५२७
५३८	कोसी परियोजना ...	५२७
५४१	चामराजनगर-सत्यमंगलम रेलवे लाइन	५२७
५४४	पूर्वोत्तर रेलवे पर गाड़ी का बन्द करना	५२८
५४७	मनीपुर राज्य परिवहन कारखाना	५२८
५४८	मंगलौर बन्दरगाह का विकास ...	५२८-२९
५४९	कलकत्ता बन्दरगाह ...	५२९
५५०	सामुदायिक परियोजनाओं सम्बन्धी प्रतिवेदन	५२९
५५१	चीन में सहकारी खेती	५२९-३०
५५२	पटसन की लकड़ी ...	५३०
५५३	पंजाब में रोगों के उन्मूलन के लिये सहायता	५३०
५५४	रेलवे कर्मचारियों के लिये स्कूल की सुविधायें	५३०-३१
५५५	ग्राम्य ऋण ...	५३१
५५६	बेजवाड़ा-मसुलिपटम लाइन	५३१
५५७	रायगढ़ स्टेशन का विद्युतिकरण	५३१-३२
५५८	नागपुर में अनाज का गोदाम ...	५३२
५५९	गोदी कर्मचारियों द्वारा हड़ताल की धमकी	५३२
५६०	रामगुण्डम-निजामाबाद रेलवे लाइन	५३२-३३
५६१	जनता रेल गाड़ियां ...	५३३
५६२	सामुदायिक विकास कार्यक्रम	५३३
५६३	छोटी लाइनों का हटाया जाना	५३३
५६४	प्याज ...	५३४
५६५	तिलहन पेरने के उद्योग सम्बन्धी जांच समिति	५३४
५६६	बकिंघम नहर ...	५३४
५६७	उर्वरक आन्दोलन उपसमिति	५३४-३५
५६८	पुल ...	५३५
५६९	निजामुद्दीन के निकट ऊपर का पुल	५३५
५७०	भाखड़ा परियोजना ...	५३५
५७१	हावड़ा स्टेशन को नये नमूने का बनाना	५३६
५७२	यात्री गाड़ियों के गार्ड ...	५३६
५७३	भाखड़ा बांध	५३६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

तारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
५७४	बारासाट-बसीरहाट रेलवे लाइन	५३६-३७
५७५	सड़क विकास ...	५३७
५७६	नाविकों के लिये नवलाखी प्रशिक्षण संस्थापन	५३७
५७७	गुटूर में अस्पताल का विस्तार	५३७-३८
५७८	भारतीय चीनी प्रौद्योगिकी संस्था ... ..	५३८
५७९	बेलियाघाट पुल से श्यामबाजार को जाने वाली शटल गाड़ी	५३८
५८१	यात्री डिब्बों में भारी सामान ...	५३८-३९
५८२	गाड़ियों पर तार सुविधायें	५३९
५८३	मैडिकल एन्क्लेव ...	५३९
५८४	शीतोष्ण-नियंत्रित जनता गाड़ी ...	५४०
५८५	सकरीगलीघाट और मनिहारीघाट नौकाघाट	५४०
५८६	पाकिस्तान को पशुओं का निर्यात	५४१
५८७	दूसरी योजना में पंजाब में कुटीर उद्योग	५४१

अतारांकित  
प्रश्न संख्या

३८३	यात्री गाड़ी के गार्ड	५४१
३८४	ट्रैक्टर परीक्षण केन्द्र	५४२
३८५	रींगस रेलवे स्टेशन ... ..	५४२
३८६	रेवाड़ी जंक्शन को नये ढंग का बनाना	५४२
३८७	रेलवे दुर्घटनायें ...	५४३
३८८	विद्यार्थी की डाक्टरी परीक्षा	५४४
३८९	मैडिकल कालिज अस्पताल	५४४
३९०	सड़कें और पुल	५४४
३९१	पर्यटन ...	५४५
३९२	यमुना का जल ...	५४५
३९३	ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस ...	५४५-४६
३९४	मीन क्षेत्रों का विकास ...	५४६
३९५	भारतीय कृषि गवेषणा प्रतिष्ठान	५४६
३९६	दिल्ली से अहमदाबाद तक राष्ट्रीय राजपथ ...	५४६-४७
३९७	भद्राचेल्लम्—रामावरम् रेल कड़ी ... ..	५४७
३९८	नागार्जुन सागर बांध से होकर जाने वाली काजीपेट-नेल्लोर रेल कड़ी	५४७
३९९	रेलवे कर्मचारी कल्याण	५४७
४००	गुड्स शेडों में चोरियां	५४७-४८
४०१	बी० सी० जी० के टीके ...	५४८
४०२	ठगाई के मामलों की खोज तथा गुप्तचर व्यवस्था	५४८-४९

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
४०३	तड़कालपुडी और करेपल्ली के मध्य रेलवे स्टेशन का खोला जाना	५४६
४०४	लालागूडा रेलवे अस्पताल ... ..	५४६
४०५	दिल्ली (बड़े) स्टेशन पर नियुक्त बुकिंग क्लर्क	५४६-५०
४०६	राष्ट्रीय रेलवे उपभोक्ता परामर्शदाता परिषद्	५५०
४०७	उत्तर रेलवे के स्टेशन ...	५५०
४०८	गोसदन ... ..	५५०-५१
४०९	पंजाब में कृत्रिम गर्भाधान केन्द्र ...	५५१
४१०	सड़क विकास ...	५५१
४११	मांस तथा मछली का परिक्षण	५५२
४१२	नई रेलवे लाइनें ...	५५२
४१३	पंजाब में खेलों का विकास	५५२-५३
४१४	नल कूप ...	५५४
४१५	मछली पालन क्षेत्र	५५४
४१६	रेल गाड़ी के इंजन तथा डिब्बे ...	५५४
४१७	गोल्डन राक में रेलवे कारखाना कैन्टीन	५५४-५५
४१८	ट्रैक्टर प्रयोग करने का किराया ...	५५५
४१९	रेलों में शिक्षा अधिकारी ... ..	५५५-५६
४२०	मध्य प्रदेश में कृषि और पशु चिकित्सा कालेज	५५६
४२१	राष्ट्रीय विस्तार सेवा तथा सामुदायिक परियोजनायें	५५७
४२२	राष्ट्रीय विस्तार सेवा तथा सामुदायिक विकास खण्ड	५५७
४२३	रेलवे सुरक्षा बल	५५७-५८
४२४	बम्बई-दिल्ली जनता एक्सप्रेस	५५८
४२५	पशु-पालन	५५८-५९
४२६	रेलवे विक्रेता	५५९
४२७	रेल का पटरी से उत्तर जाना	५५९-६०
४२८	पूर्व रेलवे के कर्मचारी	५६०
४२९	फलों की कलमें ...	५६०
४३०	लिटन उखरुल सड़क	५६०-६१
४३१	गाड़ी की समय नियमितता ...	५६१-६२
४३२	कालीकट में रेल का ऊपरी पुल	५६२
४३३	ट्रेन दुर्घटना	५६२
४३४	बिट्रगुन्टा प्लेटफार्म ...	५६३
४३५	बिहार में बेकारी ...	५६३
४३६	सामुदायिक परियोजनायें	५६३-६४
तारांकित प्रश्न के उत्तर में शुद्धि	... ..	५६४

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) ने २८-५-१९५६ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या २५८६ के उत्तर की शुद्धि करने के लिये एक वक्तव्य दिया ।

# लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २ — प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

1st Lok Sabha



सत्यमेव जयते

( खण्ड ६ में अंक १ से अंक १५ तक हैं )

लोक-सभा सचिवालय,  
नई दिल्ली

छ: आने या ३७ नये पैसे (देश में)

दो शिलिंग (विदेश में)

## विषय-सूची

पृष्ठ

### स्थगन प्रस्ताव—

त्रिवेन्द्रम में केरल उच्च न्यायालय की एक बैंच की स्थापना के सम्बन्ध में आन्दोलन	...	...	४९९-५०१
---	-----	-----	---------

### गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—

चौसठवां प्रतिवेदन	...		५०१
-------------------	-----	--	-----

### मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक—

संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव			५०१-३७
श्री लाल बहादुर शास्त्री ...			५०१-०३
डा० रामा राव			५०३-०४
ज्ञानी गु० सि० मुसाफिर ...			५०४-०७
डा० जयसूर्य			५०८-०९
पंडित ठाकुर दास भार्गव ...			५०९-१३
श्री राजा राम शास्त्री			५१३-१७
श्री व० बा० गांधी			५१७-१८
पंडित कृ० चं० शर्मा			५१९-२०
श्री विश्वनाथ रेड्डी	...		५२०-२१
सरदार इक़बाल सिंह			५२१-२६
श्री त० ब० विठ्ठल राव			५२६-२७
श्री हेडा			५२७-२९
श्री उ० मू० त्रिवेदी			५२९-३१
डा० ज० न० पारिख			५३१
श्री रामचन्द्र रेड्डी			५३२
श्री ले० जोगेश्वर सिंह ...			५३२-३३
श्री न० रा० मुनिस्वामी ...			५३३-३४
श्री म० कु० मैत्र			५३४-३५
श्री राघवाचारी			५३५-३७
श्री अलगेशन			५३७

### दैनिक संक्षेपिका

५३८

भारतीय प्रशुल्क (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	५५-८०
खण्ड २ और १ ... ..	८०
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	८०
उद्योग (विकास तथा विनियमन) संशोधन विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव ... ..	८१-९६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
बासठवां प्रतिवेदन	९६
दैनिक संक्षेपिका	९७

अंक ३—शुक्रवार, १६ नवम्बर, १९५६

ठाकुर-छेदीलाल और श्री श्रीनारायण महाता का निधन	९९
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ... ..	९९-१०१
अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति के बारे में वक्तव्य ... ..	१०१-०५
जम्मू तथा काश्मीर के संविधान के प्रारूप के बारे में प्रश्न	१०५
कार्य मंत्रणा समिति—	
बयालीसवां प्रतिवेदन	१०६
प्रवर समितियों द्वारा निम्नलिखित के सम्बन्ध में प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के समय में वृद्धि—	
(१) स्त्रियों तथा लड़कियों का अनैतिक पण्य दमन विधेयक	१०६
(२) बाल विधेयक ... ..	१०६
(३) स्त्री तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक	१०६
अपहृत व्यक्ति (पुनर्प्राप्ति तथा प्रत्यर्पण) जारी रखना विधेयक—	
पुरःस्थापित किया गया ... ..	१०७
राज्य पुनर्गठन (संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित किया गया	१०७
उद्योग (विकास तथा विनियमन) संशोधन विधेयक	१०७-१७
खण्ड २ से ७ और १	१०७-१०
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	११०
रेलवे यात्रियों पर सीमा-कर विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	११८-२१
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
बासठवां प्रतिवेदन	१२१
नाभिकीय तथा ताप-नाभिकीय परीक्षणों के बारे में संकल्प ... ..	१२१-३४
सभा का कार्य ... ..	१११, ११७-१८, १३४-३५
दैनिक संक्षेपिका	१४४-४६

अंक ४—सोमवार, १६ नवम्बर, १९५६

	पृष्ठ
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	१४७-४८
प्रतिलिप्याधिकार विधेयक—	
संयुक्त समिति का प्रतिवेदन तथा संयुक्त समिति के समक्ष प्रस्तुत—	
साक्ष्य सभा-पटल पर रख दिये गये ...	१४६
साधु तथा सन्यासी (पंजीयन तथा अनुज्ञापन) विधेयक सम्बन्धी याचिका ...	१४६
सभा का कार्य ... — — — — —	१४६
अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति सम्बन्धी प्रस्ताव ...	१५०-८५
दैनिक संक्षेपिका ...	१८६-८७

अंक ५—मंगलवार, २० नवम्बर, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१८६-९०
बाट तथा माप मान विधेयक—	
संयुक्त समिति के प्रतिवेदन का उपस्थापन	१९०
मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक—	
संयुक्त समिति के प्रतिवेदन का उपस्थापन	१९१
संयुक्त समिति के समक्ष दी गयी साक्षी	१९१
अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति के बारे में प्रस्ताव ...	१९१-२२६
दैनिक संक्षेपिका ...	२३१-३२

अंक ६—बुधवार, २१ नवम्बर, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	... २३३, २५५
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
तिरेसठवां प्रतिवेदन	२३३
स्त्रियों तथा लड़कियों का अनैतिक पण्य-दमन विधेयक—	
प्रवर समिति के प्रतिवेदन का उपस्थापन	२३३
रेलवे समय-सारिणियों तथा गाइडों सम्बन्धी याचिका	२३४
केन्द्रीय बिक्री कर विधेयक—पुरःस्थापित किया गया ...	२३४
लोक प्रतिनिधित्व (चतुर्थ संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित किया गया	२३४
विस्थापित व्यक्ति (प्रतिकर तथा पुनर्वास) संशोधन विधेयक—	
पुरःस्थापित किया गया ...	२३४
निष्क्रांत सम्पत्ति व्यवस्था (संशोधन) विधेयक—	
पुरःस्थापित किया गया	... २३५
रेलवे यात्रियों पर सीमा-कर विधेयक—	
विचार के लिये प्रस्ताव ...	२३६-५१
खण्ड २ से ६, अनुसूची तथा खण्ड १	२४८-५०
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	२५०

	पृष्ठ
राज्य पुनर्गठन (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव ...	२५१-५८
खण्ड २ तथा १ ...	२५५-५७
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	२५७
हैदराबाद राज्य बैंक विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव ...	२५८-८३
खण्ड २ से ४६, अनुसूची तथा खण्ड १ ...	२७२-८२
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	२८२
अपहृत व्यक्ति (पुनर्प्राप्ति तथा प्रत्यर्पण) जारी रखना विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव ...	२८३-८५
दैनिक संक्षेपिका	२८६-८७

**अंक ७—गुरुवार, २२ नवम्बर, १९५६**

अपहृत व्यक्ति (पुनर्प्राप्ति तथा प्रत्यर्पण) जारी रखना विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव ...	२८६-३२२
खण्ड २ और १ ...	३२२
पारित करने का प्रस्ताव	३२२
तरुण व्यक्ति (हानिकर प्रकाशन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	३२३-३६
खण्ड २ से ७ और १ ...	३३५-३६
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	३३६
प्रादेशिक सेना (संशोधन) विधेयक—	
विचार के लिये प्रस्ताव	३३७-३८
दैनिक संक्षेपिका	३३९

**अंक ८—शुक्रवार, २३ नवम्बर, १९५६**

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	३४१
राज्य-सभा से सन्देश ...	३४१-४२
पुस्तक प्रदान (सार्वजनिक पुस्तकालय) संशोधन विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में सभा-पटल पर रखा गया ...	३४२
कार्य मंत्रणा समिति—	
तैतालीसवां प्रतिवेदन	३४२
सभा का कार्य ...	३४२
विदेशियों सम्बन्धी विधि (संशोधन) विधेयक—	
पुरःस्थापित किया गया ...	३४३
सड़क परिवहन निगम (संशोधन) विधेयक—	
पुरःस्थापित किया गया	३४३

कर्मचारी भविष्य निधि (संशोधन) विधेयक—		
पुरःस्थापित किया गया	...	३४३
भारतीय सांख्यिकी संस्था विधेयक—		
पुरःस्थापित किया गया	...	३४३-४४
प्रादेशिक सेना (संशोधन) विधेयक—		
विचार करने का प्रस्ताव		३४४-५६
खण्ड २ से ५ और खण्ड १	...	३५३-५५
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव		३५६
फरीदाबाद विकास निगम विधेयक—		
विचार करने का प्रस्ताव	... ..	३५६-६४
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—		
तिरेसठवां प्रतिवेदन	... ..	३६४
संविधान (संशोधन) विधेयक (अनुच्छेद १०७ का संशोधन)—		
पुरःस्थापित किया गया	... ..	३६५
भारतीय विवाह-विच्छेद (संशोधन) विधेयक (धारा ३ आदि का संशोधन)—		
पुरःस्थापित किया गया	...	३६५
दण्ड विधि संशोधन विधेयक—		
पुरःस्थापित किया गया		
संसद् सदस्यों के वेतन तथा भत्ते (संशोधन) विधेयक—		
(धारा ६ का संशोधन)—पुरःस्थापित किया गया		३६६
दण्ड विधि संशोधन विधेयक—		
विचार करने का प्रस्ताव	...	३६६-६६
मद्रास-तूतीकोरिन ट्रेन दुर्घटना के बारे में वक्तव्य		३६६-६०
दैनिक संक्षेपिका		३६९-६२

**अंक ६—सोमवार, २६ नवम्बर, १९५६**

स्थगन प्रस्ताव—		
मद्रास-तूतीकोरिन ट्रेन दुर्घटना	...	३६३-६६
सभा-पटल पर रखे गये पत्र		३६६-४००
राज्य-सभा से सन्देश	...	४००
कार्य मंत्रणा समिति—		
तैतालीसवां प्रतिवेदन		४००
फरीदाबाद विकास निगम विधेयक—		
विचार करने का प्रस्ताव	...	४०१-१५
खण्ड २ से ३५, अनुसूची तथा खण्ड १	...	४१४-१५
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	...	४१५
निष्क्रांत सम्पत्ति व्यवस्था (संशोधन) विधेयक—		
विचार करने का प्रस्ताव		४१५-४४
दैनिक संक्षेपिका		४४५-४६

अंक १०—मंगलवार, २७ नवम्बर, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	...	...	४४७-४८
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—			
मनीपुर से एक सदस्य का राज्य-सभा के लिये निर्वाचन			४४८-४९
निष्क्रांत सम्पत्ति व्यवस्था (संशोधन) विधेयक			४४९-६१
खण्ड २ से १६ और १	...	...	४४९-६१
पारित करने का प्रस्ताव	...		४६१
विस्थापित व्यक्ति (प्रतिकर और पुनर्वास) संशोधन विधेयक—			
विचार करने का प्रस्ताव			४६१-७९
खण्ड २ से ८ और १	...	...	४७५-७९
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव			४७९
मद्रास-तूतीकोरिन रेल दुर्घटना पर चर्चा			४७९-९६
दैनिक संक्षेपिका	...		४९७-९८

अंक ११—बुधवार, २८ नवम्बर, १९५६

स्थगन प्रस्ताव—			
त्रिवेन्द्रम् में केरल उच्च न्यायालय की बैच की स्थापना के बारे में आन्दोलन	...	...	...
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—			
चौसठवां प्रतिवेदन	...		५०१
मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक—			
संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव			५०१-३७
दैनिक संक्षेपिका			५३८

अंक १२—गुरुवार, २९ नवम्बर, १९५६

भारतीय डाक तथा तार अधिनियम और नियमों के बारे में याचिका			५३९
मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक—			
संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव			५३९-५७
खण्ड २ से १०२ और खण्ड १	...	...	५४६-५७
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव			५५७
स्त्रियों तथा लड़कियों का अनैतिक पण्य दमन विधेयक—			
प्रवर समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव			५५८-८३
दैनिक संक्षेपिका	...	...	५८४

अंक १३—शुक्रवार, ३० नवम्बर, १९५६

राज्य-सभा से सन्देश	...	...	५८५
सभा-पटल पर रखे गये पत्र			५८६

	पृष्ठ
लोक-लेखा समिति—	
इक्कीसवां प्रतिवेदन	५८६
स्त्री तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक—	
प्रवर समिति के प्रतिवेदन का उपस्थापन	५८६
बाल विधेयक—	
प्रवर समिति के प्रतिवेदन का उपस्थापन	५८६
विद्युत् (संभरण) संशोधन विधेयक—	
प्रवर समिति के प्रतिवेदन का उपस्थापन	५८६
प्रवर समिति के सामने दिया गया साक्ष्य	५८६-८७
भारतीय तार (संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित	५८७
सभा का कार्य	५८७-८८
स्त्रियों तथा लड़कियों का अनैतिक पण्य-दमन विधेयक—	
प्रवर समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव ...	५८८-६१२
खण्ड २ से २५ और १ संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव ...	६०२-११
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
चौसठवां प्रतिवेदन	६१२-१३
कोयला खानों के राष्ट्रीयकरण के बारे में संकल्प	६१३-२८
राजनैतिक पीड़ितों के बालकों के लिये छात्रवृत्तियों के बारे में संकल्प	६२८-२९
आर्थिक स्थिति और कराधान सम्बन्धी प्रस्थापनायें	६२९-३६
वित्त (संख्या २) विधेयक—पुरःस्थापित	६३६-३७
वित्त (संख्या ३) विधेयक—पुरःस्थापित	६३७
दैनिक संक्षेपिका	६३८-३९

**अंक १४—सोमवार, ३ दिसम्बर, १९५६**

स्थगन प्रस्ताव—	
रामलीला मैदान में पटाखे का विस्फोट	६४१-४२
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	६४२-४३
विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति ...	६४३
राज्य-सभा से सन्देश	६४३
हिन्दू दत्तकग्रहण तथा निर्वाह व्यय विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में सभा-पटल पर रखा गया	६४३
हिन्दू विवाह (संशोधन) विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में सभा-पटल पर रखा गया	६४३

सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति— अठारहवां प्रतिवेदन	६४३-४४
सभा का कार्यक्रम ... ..	६४४
समुद्र सीमा-शुल्क (संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित किया गया	६४४
राष्ट्रपति की केरल सम्बन्धी उद्घोषणा सम्बन्धी संकल्प	६४४-८०
दैनिक संक्षेपिका ...	६८१-८२
<b>अंक १५—मंगलवार, ४ दिसम्बर, १९५६</b>	
सभा-पटल पर रखा गया पत्र ... ..	६८३
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति— अठारहवां प्रतिवेदन ... ..	६८३-८८
समिति के लिये चुनाव— भारतीय टेक्नोलाजीकल संस्था, खड़गपुर ... ..	६८८
केन्द्रीय विक्रय कर विधेयक— विचार करने का प्रस्ताव	६८९-७१७
कार्य मंत्रणा समिति— चवालीसवां प्रतिवेदन ... ..	७१७
केरल के खनिज संसाधन सम्बन्धी आध घंटे की चर्चा	७१७-२२
दैनिक संक्षेपिका	७२३

# लोकसभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

## लोक-सभा

बुधवार, २८ नवम्बर, १९५६

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[ उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए ]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

१२.०१ म० प०

### स्थगन प्रस्ताव

त्रिवेन्द्रम में केरल उच्च-न्यायालय की एक बैंच की स्थापना के सम्बन्ध में आन्दोलन

†उपाध्यक्ष महोदय : मुझे श्री अ० क० गोपालन, श्री पुन्नूस तथा श्री वें० प० नायर से एक स्थगन प्रस्ताव की पूर्व सूचना मिली है जो त्रिवेन्द्रम में केरल उच्च-न्यायालय की एक बैंच की स्थापना के लिये आन्दोलन के फलस्वरूप की गई गिरफ्तारियों, गिरफ्तार व्यक्तियों की दोषसिद्धि के सम्बन्ध में है।

क्या प्रस्तावक महोदय इसकी अविलम्बनीयता के सम्बन्ध में मुझे कुछ बतायेंगे ?

†श्री अ० क० गोपालन (कन्नूर) : १ नवम्बर १९५६ को राज्यों के पुनर्गठन के पश्चात्, त्रिवेन्द्रम में कुछ आन्दोलन हुआ था। जब उच्च न्यायालय का एरणाकुलम में स्थानान्तरण किया गया तब भी त्रिवेन्द्रम में आन्दोलन किया गया था कि यह त्रिवेन्द्रम में ही रहना चाहिये, परन्तु अब यह आन्दोलन त्रिवेन्द्रम के बाहर भी फैल रहा है तथा इसीलिये कुछ गिरफ्तारियां की गई हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : गिरफ्तारियां कब की गईं ?

†श्री अ० क० गोपालन : गिरफ्तारियां कई दिन तक की गईं।

†श्री पुन्नूस (आल्लप्पी) : और हो रही हैं।

†श्री अ० क० गोपालन : लगभग १५० व्यक्ति गिरफ्तार हो चुके हैं और हो रहे हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : मुझे मालूम हुआ है कि ये गिरफ्तारियां ९ तारीख से हो रही हैं।

†श्री अ० क० गोपालन : इस स्थगन प्रस्ताव का यह उद्देश्य है कि अब ये गिरफ्तारियां बन्द हो जानी चाहिये जिससे आन्दोलन देश के अन्य भागों में न हो। मैं चाहता हूं कि सरकार हस्तक्षेप करे और इस प्रश्न को शान्तिपूर्वक निबटाए।

†मूल अंग्रेजी में।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में कुछ कहना चाहते हैं ?

†गृह-कार्य मंत्री (पंडित गो० व० पन्त) : मुझे पता चला है कि कुछ आन्दोलन हुआ है तथा आन्दोलनकारियों ने एक ही ध्येय सामने रख कर कई स्थानों पर संगठित ढंग से कानून को भंग किया। सच यह है कि कानून को भंग करना उनके आन्दोलन का एक अंग है तथा वह यह नहीं चाहते कि उनके कार्यों पर ध्यान न दिया जाये। यदि हम उनको एक दम भुला देते तो उनके आन्दोलन का उद्देश्य ही समाप्त हो जाता। इसलिये जिसकी ओर वह ध्यान दिलाना चाहते थे उस ओर ध्यान दिया गया। दण्ड मामूली दिये गये हैं। मेरे विचार से १५ रुपये, २० रुपये, २५ रुपये अथवा ३० रुपये तक का जुर्माना किया गया है।

†श्री पुन्नूस : मैं तो केवल यह कहना चाहता हूँ कि सारे क्षेत्र में उस निर्णय का कोई भी समर्थक नहीं है जो कि किया गया है। दो बातें हैं। पहले तो सरकार को जनता को यह बताना चाहिये कि उनका निर्णय ठीक है। दूसरे सभा के लिये भी यह अनुचित है कि वह यह प्रदर्शित न करे कि उसने आन्दोलन की ओर ध्यान ही नहीं दिया है। लाखों व्यक्ति एक बात की मांग कर रहे हैं इसलिये हमें इसकी चर्चा करनी चाहिये।

†पंडित गो० व० पन्त : जिन माननीय सदस्यों ने पूर्वसूचना दी है मैं उनकी भावना की सराहना करता हूँ। वे नहीं चाहते कि वहाँ की जनता यह न समझे कि उनके आन्दोलन की जानकारी किसी को नहीं है। मैं यह समझ सकता हूँ कि माननीय सदस्य आन्दोलन की बात सभा के समक्ष लाना चाहते हैं। परन्तु स्थगन प्रस्ताव इस काम के लिये नहीं होता।

†श्री वें० प० नायर : (चिरयिन्कील) : आपको याद होगा कि इस सभा ने त्रावनकोर-उच्च-न्यायालय अधिनियम का संशोधन करने वाला एक विधेयक पारित किया था जो १५ दिसम्बर, १९५३ को प्रकाशित किया गया था। विधि आयोग ने भी अपने प्रतिवेदन में लिखा था कि उच्चन्यायालय की विभिन्न बेंचें विभिन्न स्थानों पर रखनी चाहिये। हम गृह मंत्री को यही बताना चाहते हैं कि वह धारा ५१ (२) के अधीन राष्ट्रपति के अधिकारों से किसी भी राज्य में खण्डनीय बेंच स्थापित करने के लिये राष्ट्रपति को लिखे।

†पंडित गो० व० पन्त : मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि स्थगन प्रस्ताव विधि आयोग की निन्दा करने के उद्देश्य से रखा गया है।

†उपाध्यक्ष महोदय : यह स्थगन प्रस्ताव है जिसका उद्देश्य यह है कि सरकार का ध्यान उस आन्दोलन की ओर दिलाया जाये जो कुछ समय से किया जा रहा है और सभा तथा देश को भी इसकी जानकारी हो जाये।

मुझे यह भी बताया गया है कि इसका सम्बन्ध इस सभा से है क्योंकि हमने उस विधि को पारित किया था तथा विधि-आयोग ने प्रतिवेदन में लिखा है कि जहाँ उच्च न्यायालय हो, उसकी अलग बेंच उस स्थान पर नहीं होनी चाहिये। यह सब बड़े महत्वपूर्ण प्रश्न हैं तथा मेरी उनसे सहानुभूति है जो इस प्रश्न को यहां लाये। परन्तु प्रश्न यह है कि क्या गिरफ्तारियां और दण्ड स्थगन प्रस्ताव में आ सकते हैं तथा क्या यह प्रश्न सभा के लिये अविलम्बनीय लोक महत्व का हो सकता है।

अध्यक्ष-पीठ से कई बार बताया जा चुका है कि अविलम्बनीय मामला इस प्रकार का होना चाहिये जिसमें देरी होने से हानि होती हो। उसी हालत में सर्वप्रथम हमें उसकी चर्चा करनी चाहिये। यदि

अविलम्बनीय मामला इस प्रकार का हो तभी सभा कार्य रोक कर उस प्रश्न पर चर्चा करेगी। मुझे यह विषय इतना अविलम्बनीय प्रतीत नहीं होता।

राष्ट्रपति की उद्घोषणा के सम्बन्ध में एक संकल्प है जिस पर चर्चा होगी। स्थगन प्रस्ताव पर अन्य सभी कार्य रोक कर चर्चा होनी चाहिये। जब इस प्रस्ताव को एक दो दिन रोका जा सकता है तब अन्य कार्य रोक कर इस पर चर्चा ठीक नहीं क्योंकि उद्घोषणा पर चर्चा होने वाली है। इसलिये मेरे विचार से यह मामला इतना अधिक अविलम्बनीय नहीं है जिससे अन्य कार्य रोक कर इस पर चर्चा की जाये। इसलिये मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता।

## गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

### चौसठवां प्रतिवेदन

†श्री रामचन्द्र रेड्डी (नेल्लोर) : मैं गैर-सरकारी विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का चौसठवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ।

## तारांकित प्रश्न संख्या २५८६ तथा २६०८, दिनांक २८-५-५६ के उत्तरों की शुद्धि\*

### मोटर-गाड़ी संशोधन विधेयक

†रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ में और आगे संशोधन करने वाले विधेयक पर संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार किया जाये।”

जैसा कि सभा को मालूम है यह विधेयक गत १५ वर्षों अथवा इससे अधिक समय तक मोटर गाड़ी अधिनियम के प्रवर्तन से ज्ञात बुराइयों को दूर करने तथा उद्योगों के विकास के कारण, देश में परिवहन की बढ़ती हुई मांग को ध्यान में रखते हुए मोटर परिवहन के विकास में सुविधा देने के उद्देश्य से प्रस्तुत किया गया है। विधेयक में मोटर परिवहन सेवाओं के राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में राज्य सरकारों की योजनाओं को लागू करने के उपबन्ध भी हैं।

परिवहन की समस्या देश के लिये बहुत महत्वपूर्ण है। मैंने सदा परिवहन के विभिन्न तरीकों के समन्वय पर जोर डाला है तथा इस सम्बन्ध में कुछ प्रगति भी हुई है। नौवहन के बारे में एक समिति विचार कर रही है तथा यह विधेयक, अधिनियम बनने के पश्चात् सड़क परिवहन के विकास में सहायक होगा। अब मैं संक्षेप में संयुक्त समिति—जिसने इसकी पूरी तरह जांच की है—द्वारा प्रस्तावित परिवर्तनों के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा।

मोटे तौर पर ये परिवर्तन निम्नलिखित शीर्षों में आ सकते हैं—

- (१) अन्तःराज्यीय परिवहन का विकास;
- (२) सामान्यतः सड़क परिवहन उद्योग को प्रोत्साहन तथा जैसा पहले प्रस्ताव किया गया था, मील की रुकावट का हटाना तथा अनुमति पत्र की मान्यता की अवधि बढ़ाना;
- (३) राष्ट्रीयकरण होने की दशा में मोटर सेवा चालकों को प्रतिकर।

†मूल अंग्रेजी में।

\*देखिये वाद-विवाद भाग १, दिनांक २८ नवम्बर, १९५६।

[ श्री लाल बहादुर शास्त्री ]

हर्ष है कि संयुक्त समिति ने इन सब बातों पर विचार करते हुए अपना दृष्टिकोण प्रगतिवादी रखा तथा विधेयक में ऐसे परिवर्तन किये जो निश्चित रूप में सुधार हैं ।

पुरःस्थापित विधेयक में हमने परिवहन-गाड़ियों के अन्तःराज्यीय संचालन का विनियमन करने के लिये केन्द्रीय सरकार को ऐसी शक्तियां प्रदान की हैं जिनके आधार पर वह कार्यवाही कर सकती है । प्रस्तावित उपबन्ध में कहा गया है कि अन्तःराज्यीय मार्गों पर परिवहन गाड़ियां चलाने का विनियमन करने के लिये कई अन्तःराज्यीय प्राधिकारों की स्थापना तथा अन्तःराज्यीय परिवहन पदाधिकारियों के क्रिया कलापों का समन्वय तथा विनियमन करने के लिये एक केन्द्रीय परिवहन प्राधिकार की स्थापना की जायेगी । समिति का विचार था कि विधेयक में प्रस्तावित दो अलग प्राधिकारों के स्थान पर केवल एक ही होना चाहिये अर्थात् केन्द्रीय सरकार अन्तःराज्यीय परिवहन-आयोग नियुक्त करे जो दो अथवा अधिक राज्यों के मार्गों अथवा क्षेत्रों में परिवहन गाड़ियों के संचालन के बीच समन्वय लाए तथा उसका विनियमन करे । समिति का विचार है कि आयोग को यह शक्ति मिलनी चाहिये कि जब वह उचित समझे तब सम्बन्धित राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों को अपने साथ मिला ले । इसी के अनुसार विधेयक का खण्ड ५७ का प्रारूप फिर तैयार किया गया है । निश्चित रूप से यह एक सुधार था तथा इसके परिणामस्वरूप बहुत सी गाड़ियां बिना किसी कठिनाई के चलने लगेंगी । समिति ने यह भी निश्चित किया कि सार्वजनिक मोटर ठेलों के अनुमति-पत्र में मील की रुकावट हटा दी जाये ।

उद्योग को प्रोत्साहन देने के सम्बन्ध में, सामान्यतः समिति की राय थी कि अनुमति पत्र की अवधि में पर्याप्त वृद्धि चाहिये । समिति ने इसै इसलिये बढ़ाना आवश्यक समझा क्योंकि मोटर गाड़ियों के मूल्य बहुत बढ़ गये हैं और यदि हम संचालकों से सामान्य जनता को परिवहन सुविधायें देने के लिये अधिक धन व्यय करने की आशा करते हैं तो उनके व्यवसाय की सुरक्षा होनी चाहिये । पर्याप्त चर्चा के पश्चात् इस पर सभी सहमत हुए कि प्रक्रम-वाहनों<sup>१</sup> के लिये अनुमति पत्र की अवधि ३ से ५ वर्ष होनी चाहिये जब कि सार्वजनिक गाड़ियों के लिये सामान्यतः यह ५ वर्ष होनी चाहिये । चलाने वालों को व्यवसाय की सुरक्षा देने के लिये धारा ५८ के मूल परन्तुक को रखने का निर्णय किया गया जिसमें अनुमति पत्र के लिये नवीन आवेदन-पत्रों के मुकाबिले पुराने अनुमति-पत्रों के पुनःनवीनीकरण को प्राथमिकता दी जायगी । यह सभी सिफारिशें विधेयक के खण्ड ५२ में दी गई हैं ।

इस सम्बन्ध में, मैं यह बताना चाहता हूं कि समिति ने सहकारी आन्दोलन को सहायता देने के औचित्य पर भी विचार किया तथा निश्चय किया कि विधेयक में यह संविहित उपबन्ध सम्मिलित किया जाये कि अन्य बातों के एक समान होते हुए, एक व्यक्ति द्वारा चलाई जाने वाली परिवहन सेवाओं के स्थान पर सहकारी समितियों द्वारा चलाई जाने वाली सेवाओं को प्राथमिकता दी जाये । इसीलिये, विधेयक के खण्ड ४१, ४८ तथा ४९ का संशोधन किया गया ।

सहकारी समितियों को अधिमान देने से सरकार की इस नीति को सहायता मिलेगी जिसके अनुसार वह ऐसे अस्तित्व योग्य एकक बनाने को प्रोत्साहन देना चाहती है जिसके बारे में समझा जाता है कि वे संचालन दक्षता को बढ़ा सकते हैं और गाड़ियों का अधिक अच्छा उपयोग कर सकते हैं जिससे सामान्य बचत होगी ।

सड़क परिवहन सेवाओं के राष्ट्रीयकरण से अथवा राष्ट्रीयकरण के विस्तार से विस्थापित हुए संचालकों को प्रतिकर देने के प्रश्न पर समिति में अच्छी चर्चा हुई थी । सदस्यों की यह सामान्य भावना थी कि विधेयक में प्रतिकर की जिस राशि का मूलतः उपबन्ध किया गया था वह पर्याप्त नहीं था । यह विचार प्रकट किया गया था कि अनुज्ञा-पत्रों का नवीनीकरण न किये जाने पर प्रतिकर दिया जाये तथा

<sup>१</sup> Stage carriages.

किसी अनुज्ञा पत्र के रद्द किये जाने अथवा उसकी शर्तों में रूप भेद किये जाने की अवस्था में देय धनराशि सम्बन्धित संचालक की आय के अनुसार निश्चित की जाये। यह भी सुझाव दिया गया था कि राज्य परिवहन उपक्रम के लिये उस गैर-सरकारी संचालक की जिसके कि अनुज्ञा पत्र रद्द किये गये हों अथवा सड़क परिवहन सेवाओं के राष्ट्रीयकरण अथवा राष्ट्रीयकरण के विस्तार की अनुमोदित योजना को लागू करने के लिये जिसकी शर्तों में रूप भेद किया गया हो, सभी आस्तियों को अर्जित करना अनिवार्य होना चाहिये।

इन सब बातों पर ध्यान पूर्वक विचार करने के पश्चात् समिति ने निश्चय किया कि खण्ड ६८-छ के अधीन मूलतः प्रस्तावित प्रतिकर राशि दुगुनी कर दी जानी चाहिये और अनुज्ञापत्रों के नवीकरण करने से इन्कार किये जाने पर कोई प्रतिकर न दिया जाये क्योंकि देश में और भी स्थानों पर ऐसी गाड़ियों को काम में लाने के लिये पर्याप्त गुंजाइश है और उन्हें उन स्थानों पर जहाँ कि अभी कुछ समय तक राष्ट्रीयकरण का कोई भय नहीं है माल वाहक गाड़ियां भी बनाया जा सकता है। आस्तियों के अर्जन के सम्बन्ध में, समिति का यह विचार था कि राज्य सरकारें स्वतः ही उन गाड़ियों को, जो अच्छी स्थिति में हैं, और लाभदायक आस्तियां हैं, ले लेंगी और उन्हें काम न आने वाली वस्तुएं लेने पर मजबूर करने की कोई आवश्यकता नहीं थी।

अन्तिम शीर्ष अर्थात् अधिनियम के अधीन आने वाले अपराधों के दण्डों के सम्बन्ध में भी परिवर्तन किये गये हैं। ये अधिक नहीं हैं क्योंकि समिति ने इस विचार का समर्थन किया था कि जो अपराध बढ़ रहे हैं उनको प्रभावपूर्ण ढंग से रोकने के लिये कार्य करना लोकहित में था।

आप देखेंगे कि संयुक्त समिति द्वारा संशोधित विधेयक सड़क परिवहन के सामूहिक विकास में सहायक होगा। गैर-सरकारी संचालकों, व्यक्तियों अथवा समवायों, की कठिनाइयों पर ध्यान रखा गया है और आवश्यक सुविधायें दी गई हैं तथा सुरक्षाओं का उपबन्ध किया गया है। यह विधेयक अपने वर्तमान रूप में, मुझे आशा है, कि देश में सड़क परिवहन के स्वस्थ विकास में सहायक होगा।

अतएव मैं सिफारिश करता हूँ कि इस महत्वपूर्ण विधेयक पर सभा विचार करे। समिति की चर्चा में महत्वपूर्ण सहयोग देने के लिये मैं संयुक्त समिति के सभापति और माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

‡उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

इसके लिये कुल आठ घंटे का समय नियत किया गया है।

‡सरदार इकबाल सिंह : (फाजिल्का-सिरसा) : चार घण्टे सामान्य-चर्चा के लिये और चार खण्डों पर विचार के लिये।

‡सरदार अ० सिंह सहगल (बिलासपुर) : पांच और तीन, श्रीमान्।

‡डा० रामा राव (काकिनाडा) : सड़क परिवहन की समस्या कई कारणों से बहुत महत्वपूर्ण है। रेलवे द्वारा माल लाने ले जाने में बहुत रुकावटें पड़ती हैं और देरी होती है। अतः हमें ऐसी व्यवस्था करनी चाहिये कि सड़क परिवहन अधिक दृढ़ बने और उसमें सुधार हो और वह रेलवे का हाथ बंटा सके।

यात्री यातायात के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहुत सी गैर-सरकारी बसों में उन्हें माल की तरह से भरा जाता है। अतः राज्य को और अधिक काम अपने हाथ में लेना चाहिये। इस समय कुल सड़क परिवहन का नौ प्रतिशत राज्य द्वारा अधिकृत है। यदि इस योजना काल में हम इसे बढ़ा कर ५०

‡मूल अंग्रेजी में।

[ डा० रामा राव ]

प्रतिशत नहीं कर सकते तो कम से कम २५ प्रतिशत तो कर ही देना चाहिये । प्रशासनिक कठिनाइयों के होते हुए भी उत्तर प्रदेश और आंध्र में राज्य परिवहन संगठन लाभ पर काम कर रहे हैं । अतः पहले तो यात्रियों की सुविधा के लिये और दूसरे विकास योजनाओं के लिये राजस्व संसाधन का स्रोत होने के नाते सड़क परिवहन का पूर्ण राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये ।

छोटे मालिकों के अतिरिक्त ४०० मोटर गाड़ियां तक चलाने वाले बड़े समवाय भी हैं । यह राजस्व का अच्छा स्रोत है और इसलिये सरकार को इस साधन को अपने हाथ में ले लेना चाहिये ।

मैं नहीं समझता कि सरकार परिवहन के राष्ट्रीयकरण को सहायता देना चाहती है । इस विधेयक से तो ऐसा प्रतीत नहीं होता है । अन्तर्राज्य परिवहन पथों के लिये परिवहन आयोग का उपबन्ध है जो यदि भली प्रकार कार्य करे तो बहुत लाभदायक हो सकता है, परन्तु कई प्रकार से यह राष्ट्रीयकरण में एक बाधा है ।

रेलवे तथा परिवहन मंत्री ने बार-बार वक्तव्य और आश्वासन दिये हैं कि माल परिवहन का राष्ट्रीयकरण नहीं किया जायेगा । परन्तु हम जब भी ऐसा कर सकें तो राज्य को अवश्य इसे अपने अधिकार में ले लेना चाहिये ।

निस्संदेह पहली समस्या यात्री परिवहन की है । माननीय मंत्री को बसों और विशेषतः ट्रकों को यहीं बनाने की समस्या को हाथ में लेना चाहिये । इसकी बहुत आवश्यकता है । बसों और ट्रकों की बहुत मांग है ।

बस परिवहन का कार्य इतना लाभदायक है कि एक ही मार्ग का अनुज्ञापत्र ५०,००० रुपये तक बिक जाता है । जब हमारा उद्देश्य समाज की समाजवादी व्यवस्था करना है तो सरकार को उसी ढंग से सोचना चाहिये और शनैः शनैः इस कार्य का राष्ट्रीयकरण करना चाहिये ।

कुछ मित्र चाहते हैं कि अनुज्ञापत्र का नवीकरण न करने के लिये प्रतिकर दिया जाये । जो व्यक्ति नियमानुकूल ट्रक या बस चलाता है उसका अनुज्ञापत्र नवीकृत होना ही चाहिये, परन्तु इसका यह अभिप्राय नहीं है कि सरकार को प्रतिकर देने के लिये बाध्य किया जाये । यह समाजवादी विचारधारा के अनुकूल नहीं है ।

सरकार जब किसी मार्ग का अर्जन करती है तो वह प्रतिकर देती है परन्तु ये लोग यह भी चाहते हैं कि यदि अनुज्ञापत्रधारी को वैकल्पिक मार्ग दिया जाये और वह उसे स्वीकार न करे तो भी प्रतिकर दिया जाये । यह तो उचित नहीं है ।

जिन लोगों ने पूंजी लगाई है उनके प्रति न्याय तो किया जाना चाहिये परन्तु उनका पक्षपोषण नहीं होना चाहिये । अतः सरकार राष्ट्रीयकरण करके लोगों के लिये सुविधाजनक परिवहन का उपबन्ध करे और कर्मचारियों की स्थिति में सुधार करे ।

गैर-सरकारी परिवहन समवायों में ड्राइवरों और कंडक्टरों के काम के घंटों से सम्बन्धित नियमों का पालन नहीं होता है । वे शिकायत तक नहीं कर सकते क्योंकि आज कल बेरोजगारी के दिन हैं । आपको परिवहन के कुछ भाग का शनैः शनैः राष्ट्रीयकरण करके वहां काम करने वालों को कार्य के निश्चित घंटों और मजूरी आदि से सम्बन्धित नियमों का लाभ पहुंचाना चाहिये ।

इन सुझावों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूं ।

ज्ञानी गु० सि० मुसाफिर (अमृतसर) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, ट्रांसपोर्ट के माननीय मिनिस्टर ने आज जो बिल इस एवान के सामने पेश किया है मैं देर से इस बिल का मुंतज़िर था ।

सन् १९५० ई० में जब पहले भी यह सवाल पार्लियामेंट में आया था उस वक्त भी मैंने कुछ बातें हाउस में कहीं थीं। आज इतने इन्तजार के बाद जब यह बिल आ रहा है तो मैं देखता हूँ कि जिन बातों की तरफ उस वक्त मैंने ध्यान दिलाया था उनको फिर छोड़ दिया गया है।

यह ट्रांसपोर्ट का जो सवाल है इस पर जरा ध्यान देना चाहिये। मैं समझता हूँ कि जहां तक ट्रांसपोर्ट के राष्ट्रीयकरण का सवाल है वह तो होना ही चाहिये। मेरा ख्याल है कि उस वक्त जो आपरेटर्स ट्रांसपोर्ट में काम करते हैं उनकी भी मेजरिटी इस बात के हक में है कि इसका राष्ट्रीयकरण हो जाये तो उन्हें कोई एतराज नहीं है मगर सवाल है इसके मुआवजे का या इनके मुतालिक कुछ सहूलियतें पैदा करने का जो इस काम को बड़ी मुद्दत से कर रहे हैं। इस वक्त भी प्लैनिंग कमिशन की रिपोर्ट के मुताबिक जो ४७,५७५ बसें काम कर रही हैं उनमें से ४६,००० ऐसी हैं जो बिल्कुल छोटे दर्जे के लोग हैं जिन्होंने कुछ जमीन बेच कर, कुछ गहने बेच कर या कुछ कर्ज ले कर एक-एक या दो-दो बसें बनाई हैं और उन पर वह काम कर रहे हैं। गवर्नमेंट का यह मन्शा तो कभी भी नहीं हो सकता कि मिडिल क्लास के इन लोगों को जो इस काम से अर्से से रोटी खाते हैं उनको बिल्कुल खत्म कर दिया जाये और आइन्दा किसी काम के लायक वह न रहें। इसलिये इस बिल में कुछ प्रोविजन ऐसे होने चाहियें जिनसे इनको सहूलियत हो। जो कुछ यहां मुआवजे की शकल में रखा गया है वह बिल्कुल ना काफी है इस बिल के मुतालिक जो बात मैं इस हाउस में कहना चाहता हूँ वह वही है जो सिलैक्ट कमेटी ने अपनी २४ तारीख की प्रोसीडिंग्स में माना है और उसको रफू किया है। २४ अक्टूबर की तारीख की जो प्रोसीडिंग्स हैं उनमें लिखा है :

“जहां तक सातवीं बात का ताल्लुक है समिति यह समझती है कि ऐसे आपरेटर्स को जिनको काम से बाहर होने के लिये बाध्य किया गया, कुछ मुआवजा मिलना चाहिये। समिति यह भी समझती है कि आपरेटर्स को उनकी आस्तियां लेने के लिये भी कुछ • मुआवजा देना चाहिये।”

यह फैसला सिलैक्ट कमेटी ने २४ तारीख की मीटिंग में किया। मालूम नहीं कि कितनी बातों से मुतासिर होकर कमेटी ने अपनी २६ तारीख की मीटिंग में अपने इस फैसले को री-ओपन किया और लिखा :

“परमिटों के नवीकरण से इन्कार करने के कारण आपरेटर्स को मुआवजा देने की आवश्यकता नहीं है। (२) सरकार के लिये यह आवश्यक नहीं होना चाहिये कि वह ऐसे आपरेटर्स की आस्तियां ले जिन्हें इस काम से बाहर निकलना पड़ा है क्योंकि अब विधेयक में मुआवजा की दरें बढ़ाने का प्रस्ताव है।”

यानि २६ तारीख की मीटिंग में आपने इस फैसले को बदलते हुए उन्होंने जो रीजन दिया है वह यह है कि चूंकि मुआवजा के रेट बढ़ा दिये गये हैं इसलिये अब उनके ऐसट लेने की जरूरत नहीं है। अब इस बात पर गौर करना है कि क्या वह बढ़े हैं और उनसे लोगों का क्या कुछ बन सकता है। सिलैक्ट कमेटी ने इसमें सौ रुपये महीने कि बजाय दो सौ रुपये महीना रखा है। अब अन्दाजा लगाया जाय कि जो परमिट्स तीन साल के लिये मिलते हैं उनमें अगर एक महीने के अन्दर किसी आपरेटर का परमिट कैसिल हो जाये तो दो सौ रुपये माहवार के हिसाब से ज्यादा-ज्यादा सात हजार रुपया मिलेगा। हां, कमेटी ने एक अपनी तरफ से रिआयत की है कि अगर किसी की परमिट असल मियाद से एक महीना पहले कैसिल हो जाये तो उसे दो सौ रुपये की बजाय चार सौ रुपये देने चाहिये। यानि उसको कम से कम चार सौ रुपये मिलेगा और ज्यादा से ज्यादा ७ हजार रुपया मिलेगा। अब देखना यह है कि अगर उसके ऐसट वगैरह न लिय जायें तो परमिट की मियाद खत्म होने के बाद आपरेटर की क्या हालत हो जाती है।

[ ज्ञानी गु० सि० मुसाफिर ]

उसके पास क्या रह जाता । १९३५-३६ की बात है कि बस की कीमत सिर्फ तीन हजार रुपये के करीब होती थी । २,६०० रुपये कीमत होती थी और तीन या चार सौ रुपये और कास्ट आती थी । तीन हजार रुपये में एक बस मिल जाती थी । आजकल एक बस की कीमत पैंतीस और चालीस हजार तक चली गई है । अगर हर साल के डेपरीसिएशन का २५ प्रतिशत का भी अन्दाज़ा लगाया जाये तो जो बस पैंतीस से चालीस हजार की खरीदी जाती है उसकी कीमत भी तीन साल के बाद चौदह या सोलह हजार की रह जाती है । फिर यह भी ख्याल कर लिया जाये कि तीन साल बाद क्या वह बस बिल्कुल खत्म हो जाती है । वह काम के योग्य नहीं रहती अगर वह काम योग्य रहती है और डेपरीसिएशन का यह हिसाब लगाकर उसकी कीमत पन्द्रह या सोलह हजार रुपये रह जाती है तो इसको कम से कम चार सौ रुपये कम्पैसेशन और ज्यादा से ज्यादा सात हजार रुपया देने से किसी सूरत में भी उसका काम नहीं चल सकता । मैंने इसके मुतालिक कुछ अमेंडमेंट्स भी दिये हैं मगर मैं उन पर ज्यादा जोर नहीं देता । सिर्फ दरखास्त करता हूँ कि माननीय ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर साहिब कुछ ऐसा मुनासिब इन्तज़ाम इस बिल में कर दें जिससे उनकी तकलीफ दूर हो जाये और इस काम के करने वाले साहब तबाह न हो जायें । मैं इस मामले में कुछ थोड़ी दिलचस्पी इसलिये लेता हूँ, इसमें इन्टरैस्टिड हूँ क्योंकि मेरे सूबे के जो मिडिल क्लास के लोग हैं उनमें से ज्यादातर का काम ट्रांसपोर्ट का है । सिर्फ पंजाब में ही नहीं बल्कि दूर-दूर जगहों में भी वह ट्रांसपोर्ट का काम करते हैं । ट्रांसपोर्ट का काम जरा सस्त है, यह भी है कि ट्रांसपोर्टर की जो रोजाना कमाई होती है उसके हाथ में कुछ रुपया आता है, नोट आते हैं तो बाज़ दफा वह भी यह महसूस करने लगता है कि मेरे पास काफी धन और दौलत है । दूसरों की नज़र में भी वह खटकने लगता है कि यह बड़ा रुपया कमाता है रोजाना उसके पास दौलत आती है मगर गाड़ी की जो हालत रोजाना होती है जो खिचती रहती है जो डेपरीसिएशन होता है उसका अन्दाज़ा न कभी ट्रांसपोर्टर ने खुद लगाया है और न कभी देखने वालों ने लगाया कि आखिर उसके पास रह क्या जाता है । इस सस्त काम को करने के लिये पंजाबी दूर-दूर गये हुए हैं । कलकत्ता में, बम्बई में, मध्य प्रदेश में और दूसरी कई जगहों में वह यह काम कर रहे हैं । पंजाबी लोग जो कि सस्त काम करने के आदि हैं अपनी आदत के मुताबिक इस सस्त काम करने की ज़िम्मेदारी एक तरह से अपने ऊपर लिये हुए हैं । अगर गौर से देखा जाये तो पंजाब के लोगों की जो बहुत ज्यादा तादाद में यह बिज़नेस करते हैं हर तरफ से तबाही का सामना पैदा हो सकता है ।

वैसे गवर्नमेंट ने भी जहां-जहां नेशनलाइज़ेशन किया है इस वक्त तक वहां सिर्फ दस हजार बसें काम पर लग सकी हैं । अगली प्लान के मुताबिक वह इरादा रखती है कि पांच हजार के करीब और बसें चलायेगी । इस तरह समझिये कि सन् १९७१ तक कुल १५,००० बसें ही गवर्नमेंट चला सकती है जबकि प्राइवेट बसें चालीस हजार से भी ज्यादा इस वक्त काम कर रही हैं । आज देश में कुछ डिवैलपमेंट का काम हो रहा है, सड़कें बन रही हैं, कच्ची और पक्की जैसे-जैसे हर तरफ यह चीज़ बढ़ रही है उसी तरह से रोड ट्रांसपोर्ट का काम बढ़ रहा है । दूसरी बात यह भी है कि पिछले चन्द सालों से खास तौर से पिछले दो तीन सौ सालों से हमारे देश के कई सूबों में फ़्लड आये । उनसे रेलवे लाइनों को नुकसान होता है और हमने देखा कि फ़्लड की ही वजह से अभी-अभी एक दर्दनाक हादसा हुआ । इन वजूहात से भी रोड ट्रांसपोर्ट का काम बहुत ज्यादा बढ़ गया है । रोडज़ ज्यादा टूट जायें तो वह जल्दी दुरुस्त हो जाती हैं मगर रेलवे लाइन टूट जाये तो इतनी जल्दी ठीक नहीं हो सकती । हमारे पंजाब के अन्दर जालंधर और अमृतसर के दरमयान पिछले साल फ़्लड की वजह से रेलवे लाइन टूट गई थी । उन्हीं दिनों अमृतसर में कांग्रेस का सेशन भी था । हम बड़ी फिकर में थे कि लाइन जल्दी ठीक हो जाये लेकिन हम आज भी देखते हैं कि इतना अर्सा हो गया है लेकिन हम पूरी तौर पर अभी तक इस रेलवे लाइन को ठीक नहीं कर पाये हैं । इस

तरह से जितनी काम की ज्यादाती होती है उसका बोझ रोड्ज पर पड़ता है दिन ब दिन मुल्क के डिवैलपमेंट और तामीर की वजह से सड़कें ज्यादा बन रही हैं। ऐसी हालत में बस वगैरह के ट्रांसपोर्ट की ज्यादा जरूरत होगी ज्यादा सड़कों पर ज्यादा बसों का चलना जरूरी होगा। इसलिये मैं समझता हूँ कि दो बातों का फैसला होना चाहिये। एक तो कम्पैनसेशन के और दूसरी ऐसैट्स के मुताबिक। अगर आप इसका रूट छीन लेते हैं या उसका परमिट कैंसिल कर देते हैं चाहे आप उसे किसी भी कारण से करें, चाहे नेशनलाइजेशन की वजह से करें या किसी और वजह से करें तो उसका कोई मुनासिब इन्तजाम होना चाहिये उसके बाद उसके पास कोई जरिया नहीं रह जाता कि वह गाड़ी को लेकर कहां जाये। अगर उसका परमिट आप कैंसिल कर देते हैं तो वह बगैर परमिट के गाड़ी को चला नहीं सकता है और फिर आप ही बताइये कि वह गाड़ी को लेकर कहां जाये। इसलिये यह बड़ा जरूरी है कि इस गाड़ी की जिम्मेदारी भी गवर्नमेंट ही ले और यह समझ लेना चाहिये कि तीन साल के बाद गाड़ी बेकार नहीं हो जाती। वैसे तो मैं समझता हूँ कि गुड्स का जो ट्रांसपोर्ट है उसका परमिट पांच साल के लिये रखा गया है। लेकिन इनकी मियाद तीन साल है। तीन साल के बजाय पांच साल या इससे भी ज्यादा क्यों न कर दी जाये। यह भी मेरी एक सजेशन है जिसके बारे में मैं चाहता हूँ कि आप सोच विचार कर लें।

कम्पैनसेशन के मुताल्लिक मेरी बिल्कुल स्पष्ट राय यह है कि जिनका परमिट कैंसिल हो उनको दो साल का मुनाफा तो कम से कम मिलना ही चाहिये। मुनाफे के मुताल्लिक भी कई बार अन्दाजा लगाना मुश्किल हो जाता है। इसलिये यह जरूरी है कि एक ट्रिब्यूनल सरकार मुकर्रर करे जिसमें ड्राइवरों का भी एक प्रतिनिधि हो और गवर्नमेंट का भी कोई आदमी हो और जिसका चेयरमैन कोई स्वतन्त्र आदमी हो। अगर इस तरह के ट्रिब्यूनल को कायम किया गया तो इससे तमाम जो झगड़े हैं वह जल्दी खत्म हो सकते हैं। अगर आप गाड़ी को खरीदने का फैसला करें तो भी झगड़ा उठ खड़ा हो सकता है। आपरेटर कह सकते हैं कि कीमत कम लगाई जा रही है और सरकार कह सकती है कि ज्यादा लगाई जा रही है इस वास्ते यह जरूरी है कि एक ट्रिब्यूनल ऐसे झगड़ों का फैसला करे। तो मैंने दो बातों पर खास तौर से जोर दिया है और मैं चाहता हूँ कि एक तो कम्पनसेशन की क्लास है उसको रिवाइज किया जाये और उनके जो ऐसैट्स वगैरह हैं उनको भी गवर्नमेंट अपने हाथ में ले ले और उनको भी मुनासिब कीमत अदा करे। इससे वह लोग जो सख्त काम करने वाले हैं और जिनमें काम करने की हिम्मत है यह महसूस करेंगे कि उनके साथ कुछ हद तक इन्साफ हुआ है। वैसे तो मैं समझता हूँ कि इस फील्ड में भी प्राइवेट सैक्टर को भी मजबूरी रखना पड़ेगा क्योंकि मेरा ख्याल है कि जितनी गाड़ियां इस वक्त चल रही हैं उतनी गाड़ियां गवर्नमेंट बीस साल तक नहीं चला सकती और इस वास्ते इसका बना रहना ही ठीक है, या जो राष्ट्रीयकरण का सवाल है यह तो ठीक है और उसकी तरफ हमारी तवज्जा है और हम उसकी तरफ बढ़ भी रहे हैं लेकिन राष्ट्रीयकरण का मतलब यह नहीं होना चाहिये कि जो लोग इस काम में पहले से लगे हुए हैं उनको बिल्कुल ही खत्म कर दिया जाय। वह भी हमारी सोसाइटी का एक मुफीद और अच्छा काम करने वाला सैक्शन है। इसलिये हमें उसे भी इस काबिल रखना है कि वह अपना और अपने बाल बच्चों का पालन पोषण कर सके। जब मैं यह बात कहता हूँ तो मैं चाहता हूँ कि किसी भी किस्म की कोई गलतफहमी नहीं होनी चाहिये। मेरा जो मकसद है उसे मैंने पहले ही साफ और स्पष्ट कर दिया है। जैसे कि मैंने पहले कहा इस काम के करने वाले कोई बड़े-बड़े सरमायेदार नहीं हैं बल्कि ज्यादातर वह लोग हैं जिनके पास एक-एक और दो-दो बसें हैं और जो अपना गुजारा ही मुश्किल से कर पा रहे हैं। मैं यह नहीं कहता कि बड़े-बड़े लोग इस काम में बिल्कुल नहीं हैं लेकिन इनकी जो तादाद है वह बहुत थोड़ी है।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि आनरेबल मिनिस्टर साहब जो कुछ मैंने कहा है उसकी तरफ ध्यान दें और इस बिल में जरूर कोई ऐसी प्राविजन रखेंगे जिसका जिक्र मैंने किया है।

†डा० जयसूर्य (मेदक) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ क्योंकि इससे एक पुराने अधिनियम में संशोधन किया जा रहा है और इसका अभिप्राय वाहन यातायात और सड़क परिवहन के विकास के नियंत्रण में एकरूपता लाना है ।

मैं अपने १८ वर्ष के अनुभव से कहता हूँ कि देश में सड़क परिवहन के विकसित किये जाने की अत्यधिक आवश्यकता है ।

कुछ राज्यों में गैर-सरकारी परिवहन और राज्य परिवहन के बीच प्रतिस्पर्धा होने के कारण सरकारी परिवहन के विकास का स्तर ऊंचा हो गया है ।

मैं समझता हूँ कि एकाधिकार की नीति की सफलता और असफलता का विश्लेषण करना अच्छा है । राष्ट्रीयकरण के लिये योग्यता और क्षमता दोनों की आवश्यकता है ।

अन्य देशों में जितनी मोटर गाड़ियों की आवश्यकता होती है उनका निर्माण उन्हीं देशों में किया जाता है परन्तु भारत में हमने यह निर्माण कार्य अभी आरम्भ नहीं किया है । हम यहां केवल पुर्जों को जोड़ते हैं । यदि आप पूर्ण मोटर उद्योग स्थापित करना चाहें तो ३,००० से ४,००० तक सहायक उद्योगों की भी आवश्यकता होगी । यदि आपकी कोई निश्चित नीति हो तो यह भी संभव है ।

परिवहन व्यवस्था का एकाधिकार प्राप्त करने के लिये सरकार को अत्यधिक धनराशि लगानी पड़ेगी । जब भी सरकार वस्तुयें खरीदती है तो उसे गैर-सरकारी व्यक्तियों की अपेक्षा अधिक मूल्य पर खरीदनी पड़ती है । मोटर का ढांचा जब २८,००० रुपये में दिया गया परन्तु सरकार ने उसे ४८,००० अथवा ५०,००० रुपये में खरीदा । राज्य परिवहन प्राधिकारी जब गैर-सरकारी दिवालिया समवायों से मोटर गाड़ियां खरीदते हैं तो इस समय किसी एकरूप नीति का पालन नहीं किया जाता है । चूँकि ग्वालियर के महाराजा का प्रभाव था इस कारण जी० एन० आई० टी० को अधिक मूल्य दिया गया ।

मेरा सुझाव है कि जब सरकार गैर-सरकारी परिवहन व्यवस्थाओं को ले तो उसे कम से कम इंग्लैण्ड के परिवहन अधिनियम (धारा ४७) को लागू करना चाहिये । जब मद्रास राज्य परिवहन, बम्बई राज्य परिवहन और उत्तर भारत राज्य परिवहन प्रणालियों का विकास किया गया था तो उनके संगठनकर्ता अत्यन्त घटिया प्रकार के व्यक्ति बनाये गये थे । परन्तु धीरे-धीरे अनुभव करके वह प्रथम श्रेणी के व्यक्ति बन गये ।

तीसरे, मैं सदा ही यह सुझाव देता रहा हूँ कि गैर-सरकारी परिवहन प्रणालियों को सहकारी समवाय बना देना चाहिये । वे लोग दरिद्र हैं । कभी-कभी एक बस के तीन-तीन स्वामी होते हैं और वे स्वयं ड्राइवर क्लीनर आदि का काम करते होते हैं । विधेयक के पृष्ठ २४ के उपबन्ध को सिद्धांत बनाया जाना चाहिये । हमें यह कह देना चाहिये कि सहकारी समवायों को ही अनुज्ञप्तियां (परमिट) दी जायेंगी । यदि सरकार ऐसा नियम बना दे तो एकरूपता आ जायेगी । आप प्रबन्धक व्यवस्था को अपने हाथ में रखने के लिये अंशों का १० प्रतिशत ले लें । मैं आशा करता हूँ कि इस विधेयक को पारित करने से स्थिति में सुधार होगा । पृष्ठ ३१ पर दिये गये उपबन्ध में सहकारी समवाय को अधिमान दिया गया है । मुझे आशा है कि इस खण्ड को लागू किया जायेगा । राज्य परिवहन प्राधिकार के स्थान पर प्रादेशिक परिवहन प्राधिकार और एक आयोग बनाया जा रहा है । मुझे आशा है कि इससे भी एकरूपता पैदा होगी । यदि ऐसा हो तो मुझे प्रसन्नता होगी और मैं माननीय मंत्री को इस विधेयक को लाने के लिये बधाई दूंगा । परन्तु वास्तव में बात यह है कि आर्थिक कठिनाइयों के कारण जितनी चाहिये उतनी प्रगति नहीं हो रही है । यदि आप राज्यों में इन सहकारी संस्थाओं को प्रोत्साहन देंगे, तो वे लोग, जो कि परिवहन के कार्य में रुचि रखते हैं, अपने रुपये से गाड़ियां खरीद लेंगे अथवा उनको भाड़े पर उठा देंगे । यह सरकार नहीं कर सकती है ।

मैंने इससे पूर्व भी कहा था कि मैं इस प्रकार के तथा कथित निगमों के विरुद्ध हूँ जहाँ वास्तविक संचालकों के स्थान पर पूंजी लगाने वाले ही भागीदार अथवा अंशधारी बन जायें। इसलिये निगम से सहकारी संस्था अच्छी है। यदि आप सहकारिता को प्रोत्साहन दें तो रुपया भी आयेगा और उनकी गतिविधियों का समन्वय भी किया जा सकता है।

हुआ यह है कि राज्य परिवहन प्राधिकार ने इन गरीबों को केवल ऐसी कच्ची सड़कों पर ही अपनी गाड़ियां चलाने की पेशकश की जहाँ पर लाभ की कोई आशा नहीं। यदि इन्हें वहीं कुछ समय तक रहने दिया जाये तो वे सड़क और यातायात का विकास करने को भी तैयार हैं, और मैं कह सकता हूँ कि इस प्रकार कई क्षेत्रों का विकास हुआ भी है। परन्तु कठिनाई यह है कि विकसित होते ही सरकार उन पर कब्जा कर लेती है। यह बात ठीक नहीं है। हमारा देश अभी बहुत पीछे है और इसे विकसित होने में अभी कम से कम १५ वर्ष लगेंगे। रेल-पथों की मील संख्या बढ़ाने से ही काम नहीं चलेगा। सड़क परिवहन की ओर भी ध्यान देना होगा। मैं हैरान होता हूँ जब कि माननीय सदस्य खड़े होकर पूछते हैं कि उनके क्षेत्र में रेल-पथ की मील संख्या कब दुगनी हो रही है। सड़क परिवहन विकास की सबसे बड़ी बात होगी। प्रश्न यह है कि क्या हम इस स्थिति में हैं कि मोटर-गाड़ी निर्माण उद्योग का ठीक ढंग से विकास कर सकें। चीन में तो पांच वर्ष के अन्त तक ४,००,००० मोटरें प्रति वर्ष तैयार करने का कार्य आरम्भ कर दिया गया है। परन्तु हमारा यह उद्योग कब आरम्भ होगा कुछ कहा नहीं जा सकता। यह मामला कई मंत्रालयों से सम्बन्धित है। आप मोटर-गाड़ियों के बिना सड़क विकास का कार्य नहीं कर सकते। मोटर उत्पादन भारत में बहुत ही कम है, लगभग १७,००० प्रति वर्ष है। इससे क्या हो सकता है इसलिये इसके सम्बन्ध में कोई आधारभूत नीति का होना आवश्यक है। कुछ देशों के निर्माता मेरे पास आये और उन्होंने बताया कि वह हमको छः पहिये वाले ट्रक, जिसमें कुछ चीज को छोड़ सभी हिस्से भारत में बनाये जायेंगे, ८,००० रुपये में दे सकते थे। ऐसे भी निर्माताओं से मिलने का मुझे अवसर मिला है जो ४,००० रुपये में वोल्क्स वैगन गाड़ी तैयार करने का दावा करते हैं। परन्तु कोई उनकी सुनवाई नहीं करता है, केवल कुछ लोगों को संरक्षण दिया जा रहा है और इस नीति से हम तंग आ रहे हैं।

श्री सिंहासन सिंह (ज़िला गोरखपुर—दक्षिण) : आप ८,००० रुपये की बात कर रहे हैं, परन्तु सरकार ४०,००० रुपये में खरीदती है।

डा० जयसूर्य : सरकारें क्या करती हैं, इसमें मुझे रुचि नहीं है, मैं तो तथ्य प्रस्तुत कर रहा हूँ। एक व्यक्ति दूर से यहां आया परन्तु वह अपनी बात सुनाने के लिये वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय तक तो पहुंच नहीं सका। यह तो हमारी अवस्था है। यदि यह विधेयक हमारी समस्याओं को सुलझा सके, तो यह बड़ी बात होगी। मैंने विधेयक का अधिक अध्ययन तो नहीं किया है परन्तु यदि मेरी बताई हुई बातों की ओर आप ध्यान नहीं देंगे, तो कुछ नहीं होगा और यह विधान कागज़ पर ही रहेगा।

पंडित ठाकुर दास भार्गव (गुड़गांव) : जो बिल (विधेयक) आज हमारे सामने आया है वह किसी हद तक उन सब दिक्कतों का जवाब देता है जो आज हमारे सामने मौजूद हैं।

हमारे देश में बहुत पक्की सड़कें नहीं हैं, कच्ची सड़कें भी बहुत थोड़ी हैं, और रोड ट्रांसपोर्ट (सड़क यातायात) ने जरूर बहुत तरक्की करनी है। आज के दिन यह सही है कि जब तक हम अपने देश में रोड ट्रांसपोर्ट के इन्टरसमेंट (साधन) जैसे टेक्सी, बसेज और मोटर-कारों काफ़ी तादाद में नहीं बनाते जो कि हमारी जरूरतों के लिये जरूरी है, उस वक्त तक यह प्राबलम (समस्या) हल नहीं हो सकता। आज भी जितनी ट्रक और बसेज इस देश के अन्दर चलती हैं उनका एक बहुत थोड़ा सा हिस्सा गवर्नमेंट चलाती है। आज पहले से एक ट्रक की कीमत आठ गुनी है। पहले एक बस

[ पंडित ठाकुर दास भार्गव ]

चार हजार रुपये में आती थी, अब उसकी कीमत ३२ या ३३ हजार रुपये है । लेकिन एक चीज साफ है कि जिन इलाकों के लिये हमारी पहली पंचवर्षीय योजना और दूसरी पंचवर्षीय योजना बनायी गयी उनमें से ज्यादातर इलाके ऐसे हैं कि जहां रेल नहीं पहुंचती ।

जब कि श्री बेंथल साहब का जमाना था उस वक्त जब मैं सन् १९४५-४६ में हाउस में आया तो मैंने यहां पर यह देखा कि गवर्नमेंट तो अपनी तरफ खींचती थी क्योंकि गवर्नमेंट समझती थी कि रेलें हमारी हैं, और लोग समझते थे कि जितना रोड ट्रान्सपोर्ट है, जितनी बसेज हैं वह प्राइवेट हैं और उनका गवर्नमेंट से मुकाबला है । हम समझते थे कि गवर्नमेंट उनके ऊपर अपना अख्तियार रखना चाहती है और गवर्नमेंट रेलवे को ही तरक्की देना चाहती है ।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री ( श्री अलगेशन ) : मैं उनकी भाषा को थोड़ा ही समझता हूँ, अच्छा हो यदि वह अंग्रेजी में ही बोलें ।

†उपाध्यक्ष महोदय : आंकड़े अंग्रेजी में दे दिये जायें ।

†पंडित ठाकुर दास भार्गव : मैं इस बात पर जोर दूंगा कि माननीय मंत्री को हिन्दी भी सीखनी चाहिये, परन्तु आज मैं अंग्रेजी में ही बोलूंगा ।

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री का कहना है कि वह भाषा को तो समझते हैं, परन्तु हिन्दी आंकड़े उनकी समझ में नहीं आ रहे हैं ।

†पंडित ठाकुर दास भार्गव : अंग्रेजों के शासन काल में जब कि रेल उनकी समझी जाती थी, तो हम इस प्रश्न को एक दूसरे दृष्टिकोण से देखते थे और निजी गाड़ियों, बसों और ट्रकों को प्रोत्साहन देना चाहते थे । अब स्थिति दूसरी है । हम रेलवे को पूर्णतः सफल बनाना चाहते हैं । परन्तु साथ ही सड़क परिवहन को भी पूर्णरूप से विकसित किया जाना चाहिये । ऐसा समय तो शायद असम्भव है जब कि देश की सारी आवश्यकतायें रेल द्वारा ही पूरी हो सकें । इसलिये हमें दूसरे तरीक भी अपनाने होंगे ।

पक्की सड़कें बहुत कम हैं और कच्ची सड़कों का ही हमें विकास करना है । यह भी पता चला है कि अमेरिका की सभी सड़क पक्की नहीं हैं और जो गाड़ियां आदि वहां तैयार होती हैं, वे कच्ची सड़कों पर भी चलने योग्य होती हैं । फोर्ड की गाड़ियां कच्ची सड़कों पर खूब चलती हैं । मेरे विचार से यह समस्या तभी हल होगी जब ट्रकें और बसें आदि हमारे देश में ही बनने लगेंगी ।

यद्यपि हमारी सरकार बहुत कुछ कर रही है, परन्तु फिर भी अपेक्षित सफलता प्राप्त नहीं हो सकी है । मोटर परिवहन उद्योग के भी अपेक्षित परिणामों की प्राप्ति नहीं हुई है । निर्माताओं का कहना है कि मांग बहुत कम है, इसलिये उनका मूल्य अधिक है । उनका कहना है कि उन्हें लाभ भी अधिक नहीं हो रहा है । आश्चर्य की बात है कि इस सम्बन्ध में हम कुछ प्रगति नहीं कर रहे हैं । मैं सरकार से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि वह इस ओर ध्यान दे । हमारी इच्छा है कि ये चीजें हमारे देश में निर्मित हों और इससे होने वाला लाभ यहीं इसी देश में रहे । परन्तु साथ ही हम यह भी चाहते हैं कि यह सब कुछ तेजी से हो ।

आज की परिवहन व्यवस्था के सम्बन्ध में मुझे पता है कि जहां तक राष्ट्रीयकरण का सम्बन्ध है, सरकार की ओर से बहुत कम बसें और ट्रकें चलती हैं । जहां तक योजना आयोग की रिपोर्ट

†मूल अंग्रेजी में ।

का सम्बन्ध है उसमें शनैःशनैः राष्ट्रीयकरण की नीति को अपना देने की बात है । राष्ट्रीयकरण के तो सभी पक्ष में हैं, पर हम चाहते हैं कि इसके लिये किसी व्यक्ति का बलिदान नहीं किया जाना चाहिये । समाजवादी समाज में जहां उद्योगों पर सरकार का अधिकार होना चाहिये वहां व्यक्ति को सखी तथा समृद्ध जीवन व्यतीत करने की अनुमति होती है ।

हमारे मूल अधिकारों में यह व्यवस्था है कि प्रत्येक व्यक्ति को अपना व्यवसाय और उद्योग चुनने का अधिकार है । इसलिये यदि निजी उपक्रमों को निरुत्साहित करने वाले कानून बनाये गये तो यह ठीक नहीं होगा । सन् १९४६ की बात है कि मोटर परिवहन से सम्बन्धित कुछ विधेयक प्रवर समितियों को रिपोर्ट देने के लिये भेजे गये थे । एक प्रवर समिति का मैं भी सदस्य था । निजी बसों का प्रश्न हमारे समक्ष आया । इस सम्बन्ध में हम इंग्लैंड में प्रचलित कानून को भी जानते थे और बम्बई आदि स्थानों में क्या अवस्था है वह भी हमें ज्ञात था । प्रवर समिति ने सिफारिश की थी कि कुछ एक मार्गों के निजी चालकों के परमिटों का पुनः नवीकरण न करके उन्हें निगमों के हवाले कर दिया जाये । परन्तु साथ ही यह भी अनुभव किया कि भूतपूर्व चालकों को उचित प्रतिकर अवश्य दिया जाना चाहिये । उसमें हमने यह भी स्पष्ट कर दिया था कि सरकार को उचित ढंग से इस समस्या का परीक्षण करना चाहिये और मोटर गाड़ी अधिनियम १९३६ का अनुचित प्रयोग नहीं करना चाहिये ।

प्रस्तावित राज्य परिवहन प्राधिकार का जहां तक सम्बन्ध है काम करने के बड़े सरल ढंग निकाले जा सकते हैं । यदि सारे क्षेत्र अथवा मार्ग का प्रश्न हो, और केवल राज्य परिवहन प्राधिकार की बसें ही चल, तो बहुत से चालक बेकार हो जायेंगे । इन्हीं लोगों ने मार्ग बनाये हैं और उनका विकास भी किया है और उन्हें ही बलिदान किया जा रहा है । इसलिये मेरा निवेदन है कि ठीक तरीका यही है कि इन चालकों की बसें आदि लेकर सहकारी संस्थायें बना दी जायें और सबको सरकारी व्यवस्था का अंग बना लिया जाये । राष्ट्रीय हितों की रक्षा तो इसी प्रकार हो सकती है । ज्ञानी गुरुमुख सिंह मुसाफिर ने ठीक ही कहा था कि पंजाब में एक ऐसा वर्ग है जो कि इस कार्य का विशेषज्ञ है । यह कैसे हो सकता है कि उन्हें बिल्कुल बेकार कर दिया जाये । एक व्यक्ति २५ अथवा ३५ हजार रुपये की बस अथवा ट्रक खरीदता है, आप उसे तीन वर्ष के लिये 'परमिट' देते हैं । इस अवधि में तो वह अपना मूल भी नहीं निकाल सकेगा और बस को मंडी में बेच भी नहीं सकेगा ।

इसलिये माननीय मंत्री के समक्ष मैं जिस बात पर जोर देना चाहता हूं वह यह है कि यदि आप राज्य परिवहन प्राधिकार के लिये किसी मार्ग का परमिट किसी से छीनते हैं तो इतना तो करें कि उसे किसी और मार्ग का पांच वर्ष के लिये परमिट दे दें । इससे कुछ तो समस्या हल होगी । यह एक मानवीय नियम है कि जिस ने जिस व्यवसाय में विशेषता प्राप्त की है उसे उसी व्यवसाय में ही रहने दिया जाय और जिस मार्ग पर किसी ने अपनी मोटर गाड़ी चलाई हो उस पर उसका नैतिक अधिकार तो स्वीकार किया ही जाना चाहिये । इस सम्बन्ध में यदि उसे दूसरा मार्ग देने की व्यवस्था कर दी जाये तो भी लोगों का ५० प्रतिशत उद्धार तो हो ही जायेगा ।

दो ही समस्याएँ हैं, प्रथम तो यह कि क्या आप किसी तरह का प्रतिकर दे सकते हैं, नहीं तो उसकी बस मुनासिब मूल्य पर अर्जित कीजिये । यह तो न्याय की बात है । सन् १९५० में श्री देशबन्धु गुप्ता ने एक इसी आशय का एक संशोधन प्रस्तुत किया था, जिस पर तत्कालीन मंत्री महोदय श्री सन्थानम ने कहा था कि प्रवर समिति की सिफारिशों के अनुसार मोटर गाड़ी अधिनियम का परीक्षण किया जा रहा था । श्री देशबन्धु गुप्ता ने जो बात कही थी वह बड़े महत्व की थी । हमें लोगों को अनिश्चितता में नहीं रखना चाहिये । जब किसी व्यक्ति ने एक बस पर समय और रुपया

[ पंडित ठाकुर दास भार्गव ]

बर्बाद किया हो तो उस के प्रति न्याय होना ही चाहिये । सब मामलों पर विचार करके संशोधन विधेयक रखा जायेगा तब इस प्रकार के संशोधनों पर विचार किया जायेगा । परन्तु इस समय ऐसा करना सम्भव नहीं । मेरे माननीय मित्र मेरी सब बातों को समझते हुए भी मुझ से बार-बार आश्वासन चाहते हैं ।”

इसके पश्चात् मैंने कहा था कि “माननीय मंत्री के आश्वासन देने के पश्चात् इस मामले को छोड़ देना चाहिये । यह प्रश्न प्रतिकर का उतना नहीं है जितना कि इस बात का कि परमिट न मिलने पर वह अपनी बस का क्या करेगा । आम प्रश्न यही है कि परमिट न मिलने के सभी मामलों में प्रतिकर मिलना चाहिये अथवा नहीं ।”

साथ ही यह भी युक्ति दी जा सकती है कि आखिर परमिट अस्थायी तौर पर कुछ समय के लिये ही तो दिया जाता है, और समय व्यतीत हो जाने पर चालक को पुनः परमिट मांगने का अधिकार नहीं रहता है और वह प्रतिकर नहीं मांग सकता । ६६ प्रतिशत परमिट रद्द नहीं होंगे । यदि होंगे तो वह निगम को दिये जायेंगे । इसलिये इस सम्बन्ध में विधान बनाते समय जैसा कि मंत्री महोदय ने कहा है, हम इन सभी सिद्धान्तों पर विचार करके ऐसा मार्ग निकालेंगे जिसमें कि चालक के प्रति न्याय हो ।

तब मैंने अपने माननीय मित्र से अपने संशोधन को वापिस लेने की प्रार्थना की थी । मैंने संयुक्त समिति की कार्यवाही का अध्ययन किया है । कई बार यह निश्चय किया गया कि परमिट रद्द होने पर प्रतिकर दिया जाये । परन्तु बाद में पता नहीं क्या हुआ कि यह नियम बना दिया गया कि पुनः नवीकरण न किये जाने पर प्रतिकर नहीं दिया जायेगा, परन्तु आगे यह कहा गया कि जब प्रतिकर की दर बढ़ा दी गई है तो इस हालत में प्रतिकर का प्रश्न पैदा नहीं होता । परन्तु यह युक्ति समझ में नहीं आई । प्रतिकर का दर बहुत ही कम है । यदि किसी ट्रक अथवा बस को अर्जित किया जाता है तो कम से कम ४०० रुपये मिलते हैं । यदि एक आदमी को आज परमिट मिले और छः मास के पश्चात् उसे रद्द कर दिया जाये तो वह अपने मूल धन का एक हिस्सा भी नहीं निकाल सकता है । इसलिये क्या यह उचित है कि हम सामान्य दर्जे के लोगों से, जिनकी एक बस हो, और कई मामलों में एक बस भी नहीं होती है, ऐसा व्यवहार करें ।

हमें यह करना चाहिये कि यदि किसी का एक मार्ग का परमिट रद्द किया जाये तो उसे दूसरे किसी मार्ग का परमिट दे दिया जाय, ताकि वह बेकार भी न रहे और बस का मूल्य भी निकल आये । इस विशाल देश में नये नये मार्ग बन रहे हैं, इसलिये सरकार सब को काम दे सकती है । कई ऐसे मार्ग भी हैं जिन्हें अभी चालू ही नहीं किया गया है । यदि यह मार्ग इन्हें दे दिये जायें तो लाभ ही लाभ होगा और सरकार का गुण भी गाया जायेगा । मेरे ही जिले में यदि बसें चलायी जायें तो लोग सरकार का धन्यवाद करेंगे, दिनों का काम घण्टों में हो जायेगा, नये रास्ते खुलेंगे और देश प्रगति करेगा ।

इसलिये मेरा विनम्र निवेदन है कि पहले तो परमिट रद्द किये जाने पर उचित प्रतिकर दिया जाना चाहिये क्योंकि आप उसका व्यापार छीन रहे हैं । नियम इस प्रकार बनाये जाने चाहिये कि उनसे न्याय हो और राष्ट्रीय सम्पत्ति का नाश न हो । राज्य परिवहन प्राधिकार को अधिमान देने की बात मेरी समझ में आती है । साथ ही, मैं यह भी नहीं समझ पाता कि आप मध्यवर्ग के इन गरीब लोगों के हितों की उपेक्षा करके कौनसा न्याय कर रहे हैं । यदि आप उन्हें अपने तरीके से अपनी सम्पत्ति का उपभोग नहीं करने देते, तो इसका अर्थ तो यही होता है कि आप उन्हें उनकी सम्पत्ति से वंचित कर रहे हैं । इस देश के सारे मार्ग जनता के ही हैं । संविधान में भी व्यक्तिगत

गरिमा और देश की एकता पर जोर दिया गया है और लोगों को अपनी इच्छानुसार व्यवसाय चुनने की स्वतन्त्रता भी दी गई है। सहकारी सम्पत्ति तो अच्छी चीज है, लेकिन यदि आप इस प्रकार का कोई एकाधिकार प्राप्त करने का प्रयास करते हैं, तो वह संविधान के मूल तत्वों का उल्लंघन ही होगा। आप इन सभी लोगों को उनके पुराने व्यवसाय से वंचित कर रहे हैं, वे चाहे किसी भी राज्य के क्यों न हों क्योंकि सभी राज्यों में निजी उपक्रम चल रहे हैं। मैं उन सभी की ओर से, जो अपनी बसें चलाते हैं कह रहा हूँ। राज्य निगम या राज्य परिवहन प्राधिकार की स्थापना का अर्थ यह नहीं होना चाहिये कि उनको अपनी पूंजी के विनियोजन से लाभ और लाभांश न कमाने दिया जाये। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे इनके मामले पर सहानुभूति के साथ विचार करें। उन्हें या तो प्रतिकर दिया जाना चाहिये, या फिर उनको पांच वर्षों के लिये किसी अन्य वैकल्पिक मार्ग पर अपनी बसें चलाने की अनुमति मिलनी चाहिये।

ट्रकों के सम्बन्ध में भी यही है—या तो आप उनकी ट्रकों को लेकर उन्हें यथेष्ट प्रतिकर दें, या फिर पांच वर्षों के लिये अन्य मार्गों पर उन्हें चलाने की अनुमति दें। एक प्रस्ताव यह भी है कि प्रतिकर का निश्चय करने के लिये एक न्यायाधिकरण स्थापित किया जाना चाहिये। मैं जानता हूँ कि आपने प्रतिकर सम्बन्धी नियमों में परिवर्तन कर दिया है। समाजवादी ढंग के समाज की स्थापना के उद्देश्य को देखते हुए, उन्हें या तो उचित प्रतिकर दिया जाना चाहिये, या फिर पांच वर्षों के लिये अन्य वैकल्पिक मार्गों की अनुमति दी जानी चाहिये। निजी बसों और ट्रकों के इन मालिकों के साथ न्याय होना चाहिये।

**श्री राजा राम शास्त्री (जिला कानपुर—मध्य):** उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस विधेयक का जोकि सदन में प्रस्तुत किया गया है, स्वागत करता हूँ। सिलैक्ट कमिटी (प्रवर समिति) ने इस बिल में जो जो सुधार किये हैं उनका आमतौर से इस सदन में स्वागत किया गया है। मैं तो सब से पहले माननीय उपमंत्री का ध्यान एक बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ और वह यह है कि यह तो आप मानेंगे कि इस व्यवसाय की अगर उन्नति करनी है, इसको आगे ले जाना है तो इसमें कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करना बहुत ही आवश्यक है। मैं यह चाहता था कि जिस समय यह विधेयक इस सदन के सामने पेश किया जाये उसमें बहुत से कर्मचारियों की जो उम्मीदें हैं, उनको भी पूरा करने का प्रयत्न किया जाये। उनको यह आशा थी कि इस कानून को इस ढंग से बदला जायेगा जिससे उनकी जो मुसीबतें हैं उनमें कुछ कमी होगी और उनके सम्बन्ध में भी कोई चर्चा इस बिल में होगी। पिछली बार जब इस विधेयक पर इस सदन में वाद-विवाद हुआ था उस वक्त जहां तक मुझे याद पड़ता है माननीय मंत्री जी की ओर से यह आश्वासन दिया गया था कि हम बहुत जल्दी इस बात की कोशिश करेंगे कि कर्मचारियों की दशा में भी सुधार हो। मैं नहीं जानता कि वे कौन से कारण हैं जिनको ध्यान में रखते हुए उन्होंने कर्मचारियों की दशा के सुधार के बारे में कोई दफायें, (धारायें) इस बिल में नहीं जोड़ी हैं। मैं उम्मीद करूंगा कि जब माननीय मंत्री महोदय इस बहस का जवाब दें उस वक्त कम से कम इस बात का आश्वासन दें कि कर्मचारियों की दशा सुधारने के सम्बन्ध में वह कोई बिल (विधेयक) कब तक लाने वाले हैं।

[ पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए ]

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जहां तक काम के घण्टों का ताल्लुक है आपने उसमें किसी तरह की भी कोई कमी नहीं की है। मैं महसूस करता हूँ कि गवर्नमेंट (सरकार) शायद यह विश्वास किये हुए है कि मोटर ड्राइवरों इत्यादि के लिये जो नौ घण्टे काम करने की बात है वह पर्याप्त है। मैं

[ श्री राजा राम शास्त्री ]

समझता हूँ कि आपका ऐसा समझ कर बैठे रहना उनके प्रति एक बहुत बड़ा अन्याय है। आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि जब एक मोटर ड्राइवर लगातार नौ घण्टे तक मशीन पर बैठ कर काम करता है तो उसको कितनी परेशानी होती होगी। आप यह समझने की भूल मत कीजिये कि वह केवल नौ घण्टे बैठकर ही काम करता होगा। जहां तक मुझे पता चला है और जहां तक मैंने पूछताछ की है, मैं कह सकता हूँ कि इस व्यवसाय के अन्दर मालिकान उनसे कई घण्टे ज्यादा और भी काम लेते हैं। इसका नतीजा वही निकलता है जो अक्सर निकला करता है। लगातार कितने ही घण्टे उनसे काम लिया जाता है, उनको अवकाश नहीं दिया जाता है और उनको मजबूर किया जाता है कि वे और काम करते जायें। न कोई ओवर टाइम (अधिक समय तक काम करने का भत्ता) की व्यवस्था होती है और न काम के घण्टों पर ही कोई नियन्त्रण होता है। आप मालिकों के ऊपर कर्मचारियों को छोड़ देते हैं और वे जैसा चाहें उनसे काम लेते हैं और जितने घण्टे चाहें काम लेते हैं। तो इन सब बातों की तरफ ध्यान देना आपका फर्ज है लेकिन बड़े खेद के साथ मुझे यह कहना पड़ता है कि आपने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया है।

गवर्नमेंट की ओर से अक्सर यह कहा जाता है कि वह व्यवसायों का जो प्रबन्ध है उसको ठीक तरह से चलाना चाहती है और चाहती है कि कर्मचारियों का हर तरीके से उसमें सहयोग प्राप्त किया जाये। आपने इंटर-स्टेट ट्रांस्पोर्ट आथोरिटी (अन्तर्राज्यिक परिवहन प्राधिकार) बनाई है जो इस बात की देखभाल करेगी कि विभिन्न राज्यों के बीच किस तरीके से इस व्यवसाय का संचालन हो। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या यह मुनासिब नहीं था कि इस व्यवसाय के अन्दर जो काम करने वाले लोग हैं उनका भी कोई प्रतिनिधित्व इसमें हो। हम केवल एक बात पर जोर देना चाहते हैं और वह यह है कि जिन सिद्धान्तों का इस सदन के अन्दर प्रतिपादन किया जाता है, जिन सिद्धान्तों का जिक्र आप अपनी पुस्तक-पुस्तिकाओं में करते हैं, जिन सिद्धान्तों का आप दुनिया भर में ऐलान करते हैं और जब आप यह कहते हैं कि प्रबन्ध के अन्दर कर्मचारियों को भी हिस्सा दिया जाये, तो जब वह चीज सामने आती है उसमें आप इसको स्थान नहीं देते हैं और इसे व्यवहार में परिणत नहीं करते हैं। मैं नहीं समझ पाया हूँ कि क्यों गवर्नमेंट ऐसे मामलों में चुप रहती है। तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो आप इंटर-स्टेट ट्रांस्पोर्ट आथोरिटी बनायें, उसमें केवल अफसरों के ही प्रतिनिधि न हों, बल्कि इस व्यवसाय में जो काम करने वाले हैं उनको भी इसके अन्दर प्रतिनिधित्व मिलना चाहिये।

जो जुर्मनि बगैरह होते हैं उसकी तरफ भी मैं गवर्नमेंट का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। गवर्नमेंट ने सजायें तो बढ़ा दी हैं, जुर्मनि तो बढ़ा दिये हैं लेकिन जब मैं कल माननीय रेल मंत्री जी का भाषण सुन रहा था उसमें उन्होंने इस बात पर बल दिया था कि सजायें देने से ही डिसिप्लिन (अनुशासन) पैदा नहीं होता। अगर हम डिसिप्लिन लाना चाहते हैं तो उसके लिये हमको अपनी मनोवृत्ति को बदलना होगा, हमको अपने कर्मचारियों के प्रति अपने व्यवहार को बदलना होगा.....

**पंडित कृ० चं० शर्मा (जिला मेरठ—दक्षिण) :** मिठाइयां खिलानी चाहियें।

**श्री राजा राम शास्त्री :** उनकी गर्दनो को काट दीजिये और डिसिप्लिन आ जायेगा।

आप सजायें तो बढ़ा देते हैं लेकिन वर्किंग कंडिशन (काम की परिस्थितियों) के बारे में कोई बात नहीं करना चाहते हैं। तो सजायों के बारे में मैं एक बात कहना चाहता हूँ जिसको आप देखें और इसके अन्दर लायें। वह यह है कि अगर कभी ड्राइवर से गलती होती है तो इसका जरूर पता लगाने की कोशिश की जानी चाहिये कि क्या वह गलती ड्राइवर से हुई है या मालिक ने कोई ऐसी चीज नहीं की जिसकी वजह से गलती हुई है। मान लीजिये कि रिन्यूअल (नवीकरण) कराना चाहिये जिसकी कंडिशन (शर्त) परमिट के साथ होती है उसे अगर वह नहीं कराता है और

उसकी वजह से पकड़ा जाता है तो मेरी समझ में नहीं आता कि ड्राइवर क्यों सजा पाये । जो काम मालिक को करना चाहिये था और उसे उसने नहीं किया है तो इसकी सजा उसे मिलनी चाहिये न कि ड्राइवर को । उस बेचारे का क्या कसूर है ।

इसमें कोई शक नहीं है कि इस व्यवसाय में जो काम करने वाले हैं वे बहुत बड़े धनी आदमी नहीं हैं, वे साधारण श्रेणी के लोग हैं जिन्होंने अपना पेट काट कर और पैसा बचा कर इस व्यवसाय में लगाया है । आज हमारे देश में राष्ट्रीयकरण की मांग जोरों पर है । हम भी राष्ट्रीयकरण चाहते हैं । लेकिन साथ ही साथ हम यह भी चाहते हैं कि राष्ट्रीयकरण ऐसे ढंग से किया जाये जिससे कि अधिकाधिक वर्गों का सहयोग हमें प्राप्त हो ताकि देश के उद्धार के काम में हम सबका सहयोग प्राप्त कर सकें । अगर हमने राष्ट्रीयकरण इस ढंग से किया जिससे कि उस व्यवसाय में काम करने वाले लोगों की यह धारणा बन जाये कि उनका सर्वस्व लुट रहा है तो मानी हुई बात है कि इससे कोई फायदा नहीं होगा । कम्युनिस्ट (साम्यवादी) देशों में भी राष्ट्रीयकरण होता है और दूसरे देशों में भी । लेकिन इसमें एक अन्तर है । कम्युनिस्ट देशों में जो कुछ उन्हें करना होता है उसे वह जबर्दस्ती कर लेते हैं और किसी के भी हितों की परवा नहीं करते । लेकिन हमें इस तरह से नहीं करना है । आपको यह देखना है कि जिस व्यवसाय का आप राष्ट्रीयकरण करना चाहते हैं उसमें काम करने वाले लोग यह महसूस न करें कि उनसे उनका सर्वस्व छीना जा रहा है । यह मानी हुई बात है कि उनका सहयोग भी हमें मिलना चाहिये । तो जितना भी वाद-विवाद इस सदन के अन्दर हुआ है उसमें इसी बात पर ज्यादा जोर दिया गया है कि इस व्यवसाय में काम करने वाले छोटी श्रेणी के जो लोग हैं वे यह महसूस न करें कि आपकी नीति के कारण उनका सर्वनाश हो जायेगा । उनका सर्वनाश नहीं होना चाहिये । मैं गवर्नमेंट की नीति को समझ नहीं पाया हूँ । आप केवल रोड ट्रान्सपोर्ट ( सड़क परिवहन ) को ही नेशनलाइज (राष्ट्रीयकृत) नहीं कर रहे हैं । आपने एयर ( विमानों ) को भी नेशनलाइज किया है, इंश्योरेंस ( बीमा ) को भी नेशनलाइज किया है, इम्पीरियल बैंक को भी नेशनलाइज किया है । लेकिन इनके नेशनलाइजेशन में और रोड ट्रान्सपोर्ट के नेशनलाइजेशन में जो आपने एक अन्तर किया है वह मेरी समझ में नहीं आया है । आपने एकसी नीति क्यों नहीं बरती है, इसका मुझे पता नहीं हां, एक बात तो जरूर है कि एक तरफ तो आप लखपतियों से डील (के सम्बन्ध में कार्यवाही) कर रहे थे और दूसरी तरफ आप साधारण श्रेणी के लोगों के साथ डील कर रहे हैं । उनके इंटरिस्ट्स (हितों) को तो आपने अच्छी तरह से सेफगार्ड (सुरक्षित) किया है लेकिन इनके इंटरिस्ट्स को अच्छी तरह सेफगार्ड नहीं कर रहे हैं । जब बसों के नैशनलाइजेशन का सवाल आता है जिन में कि तीन-तीन और चार-चार आदमी एक-एक बस ओन (स्वामित्व) करते हैं तो आप दूसरी नीति का अनुसरण करें, क्या यह सही बात है । अगर आपने रोड नेशनलाइजेशन किया और उनके जो एसेट्स (आस्तियां) हैं उनको नहीं लिया तो इसका क्या नतीजा होगा, इसे आप जानते ही हैं । हां, एक बात जरूर है और वह यह कि दूसरी जगह जब आप नेशनलाइज करते हैं वहां पर आपका मुकाबिला लखपतियों और करोड़पतियों से होता है और उनके एसेट्स को भी ले लिया जाता है लेकिन जब छोटे-छोटे लोगों, छोटे कर्मचारियों, बस आप्रेटरों (चलाने वालों) की बसेस लेने का सवाल आता है उस वक्त जो जायज मांग भी की जाती है उसको भी आप नहीं मानते हैं । सच बात तो यह है कि अगर आप रिन्यूल (नवीकरण) नहीं करते हैं, दूसरा रूट (मार्ग) आप उसको नहीं देते हैं और उसकी बस को आप लेना चाहते हैं तो जो मार्किट वैल्यू (बाजार मूल्य) हो, ज्यादा मत दीजिये, मार्किट वैल्यू जो कुछ हो उसके हिसाब से उसको उसकी कीमत दे दीजिये । अब सवाल यह रह जाता है कि मार्किट वैल्यू कौन डिसाइड (निश्चित) करे । इसके लिये आप कोई ट्रिब्यूनल (न्यायाधिकरण) बिठा लीजिये या कोई अदालत बिठा लीजिये और जो भी

[ श्री राजा राम शास्त्री ]

फैसला हो उसको मान लीजिये । आखिर जब दो व्यक्तियों में झगड़ा होता है, किसी चीज के बारे में मतभेद होता है तो उसको तय करने का सीधा कायदा यह है कि एक ट्रिब्यूनल बिठा दिया जाये और जो भी फैसला वह कर दे उसको दोनों ही मान लें । इस केस ( मामले ) में जो भी फैसला हो उसको गवर्नमेंट भी माने और जो आप्रेटर हैं वे भी मानें ऐसी कोई भी बात नहीं मांगी जा रही है, जो कि अनहोनी हो, जिसको मानना कठिन हो और जो गवर्नमेंट पूरी न कर सके । मैं गवर्नमेंट का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि सिलेक्ट कमेटी की मीटिंग्ज में एक तरह का ट्रेन्ड ( सम्मान ) चल रहा था । बाज दफा ऐसे काम हो जाते हैं, जिन के सम्बन्ध में बड़ा आश्चर्य होता है । शुरू से एक ट्रेन्ड चला आ रहा था, लेकिन आखिर में उस नीति को बदल दिया गया । ऐसा क्यों किया गया ? गवर्नमेंट को इस सम्बन्ध में कोई बजूहात, ( कारण ) कोई आर्ग्यूमेंट्स ( तर्क ) पेश करनी चाहिये कि जो ट्रेन्ड पहले चला आ रहा था, गवर्नमेंट ने उस को क्यों बदला ।

इसके बाद एक और बात की तरफ मैं गवर्नमेंट का ध्यान दिलाना चाहता हूँ और अगर वह उस को कर सके, तो शायद ज्यादा अच्छा होगा । जिस वक्त आप किसी इंडस्ट्री ( उद्योग ) का राष्ट्रीयकरण करते हैं, उसमें जो प्राइवेट ओनर्ज ( निजी मालिक ) हैं, अगर किसी तरीके से आप उनको अपने ही सिस्टम ( प्रणाली ) में एसिमिलेट ( मिला ) कर सकें, तो मेरा अपना ख्याल यह है कि काम ज्यादा सुचारु रूप से हो सकता है । कुछ दिन पहले मैं इस बात का ध्यान कर रहा था कि चीन में पूंजीवाद को किस तरीके से समाजवाद की ओर ले जाया गया । चीन में स्टेट इंडस्ट्री ( राज्य उद्योगों ) और प्राइवेट इंडस्ट्री ( निजी उद्योगों ) के अतिरिक्त स्टेट प्राइवेट जायंट इन्टरप्राइज ( राज्य-निजी संयुक्त उपक्रम ) प्रारम्भ किये गये, जिससे प्राइवेट ओनर्ज को भी अपने बीच में ले लिया गया । वहां गवर्नमेंट ने पूंजीपतियों से यह समझौता कर लिया कि उन्होंने जितना कैपिटल ( पूंजी ) लगाया हुआ है, उस पर उनको ब्याज दिया जायगा और मुनाफे में से भी उनको कुछ हिस्सा मिलेगा । इसका नतीजा यह हुआ कि उन लोगों के दिलों में भी यह ख्याल पैदा हुआ कि अगर एन्टरप्राइज ( उपक्रम ) ठीक तरीके से चलता रहे और कामयाब रहे, तो उनका रुपया मारा नहीं जायगा और उनकी इनकम एश्योर्ड ( आय सुनिश्चित ) रहेगी । इस प्रकार गवर्नमेंट को उन लोगों का पूरा सहयोग, सहानुभूति और सहायता प्राप्त हो गई ।

शंघाई में मैं एक बड़े मिल-मालिक से मिला । वह एक बड़ा भारी मिल-मालिक था । मैं यह सोचता था कि अपना राज्य तो उन्होंने बहुत समय से देखा है, अब कम्प्यूनिस्टों के राज्य में उनका दिमाग कैसे काम करता है । मैंने उस मिल-मालिक से पूछा कि कम्प्यूनिस्टों के राज्य में आप क्या महसूस करते हैं । उसने कहा कि पहले हमारा आपस में बड़ा लड़ाई-झगड़ा होता था और बड़ी परेशानी थी, मजदूरों में डिसिप्लिन रखना पड़ता था, उनको सजा देनी पड़ती थी, हमारे सामने कई प्रकार की समस्यायें थीं— रा मैटीरियल ( कच्चा माल ) कहां से लें, अपना माल कहां बेचें, इत्यादि । लेकिन अब उसने कहा—गवर्नमेंट के साथ हमारा सहयोग होने का नतीजा यह है कि हमारी तमाम पूंजी बरकरार रही है, हमारा मुनाफा बांध दिया गया है, जो सामान हम पैदा करते हैं, उसको गवर्नमेंट खरीद लेती है, रा मैटीरियल गवर्नमेंट देती है, डिसिप्लिन कायम करना मजदूर यूनियनों का काम है, अब हम अपने आपको पहले से ज्यादा प्रोटेक्टेड ( सुरक्षित ) फील ( महसूस ) करते हैं और गवर्नमेंट को पूरा सहयोग देते हैं ।

मैं गवर्नमेंट से कहना चाहता हूँ कि अगर उसे इस देश में वास्तविक अर्थों में राष्ट्रीयकरण करना है और कोई केओस ( अव्यवस्था ) पैदा नहीं करने हैं, तो उसको सब सम्बन्धित लोगों में यह भावना पैदा करनी होगी कि उनके हित सब प्रकार से सुरक्षित रहेंगे और उनको भी इस में फायदा होगा । इसी अवस्था में आप उनका अधिक से अधिक सहयोग लेने में सफल हो सकेंगे ।

इस बात का प्रयत्न करना चाहिये कि बसों के मालिकों और काम करने वालों दोनों को इस बात का विश्वास दिलाया जाय कि राष्ट्रीयकरण से उनको किसी प्रकार की हानि नहीं होगी और उन दोनों के हित सुरक्षित रहेंगे। कर्मचारियों के काम की दशा की तरफ आपको विशेष रूप से ध्यान देना चाहिये। जिस वक्त आप लायसेन्स (अनुज्ञप्ति) दें, उस वक्त इस बात की कुछ न कुछ व्यवस्था जरूर करें कि कर्मचारियों के लिये उचित प्रकार की सर्विस कन्डीशन्ज (सेवा की शर्तें) रखी जायेंगी। अगर कोई फ़ैक्टरी खोलना चाहे, तो आज वह जमाना नहीं है कि रुपया लगा दिया और फ़ैक्टरी खोल दी और कर्मचारियों के साथ चाहे जैसा व्यवहार किया। आज पेमेंट (अदायगी) कम्पेन्सेशन, (प्रतिकर) प्राविडेंट फंड (भविष्य निधि) स्टेट इन्शोरेन्स (राज्य बीमा) इत्यादि कितनी ही बातों की व्यवस्था है और कई प्रकार के मजदूरों के कानून बने हुए हैं जिनसे मजदूर प्रोटेक्टेड होते हैं। इसलिये इस बात की बड़ी आवश्यकता है कि इस व्यवसाय में लायसेंस देते वक्त वर्किंग कन्डीशन्ज भी निश्चित कर दी जानी चाहिये। जब तक इस प्रकार का कोई बिल न लाया जा सके, तब तक, माननीय मंत्री से मेरी यह दरखास्त है, पेमेंट आफ वेजिज (मजदूरी भुगतान) और दूसरे कानून जो मजदूरों के सम्बन्ध में बने हुए हैं, उनके अनुसार ही कर्मचारियों के साथ इस व्यवसाय में भी व्यवहार किया जाय और वे कानून उन पर भी लागू किये जायें। अगर आप जनता, मालिकान और कर्मचारियों के हित को ध्यान में रखते हुए इस कानून को लागू करेंगे तो देश का भी कल्याण होगा और आपका काम भी आसान होगा।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ, क्योंकि जिस रूप में यह सामने आया है, उसको भी मैं एक कदम आगे समझता हूँ।

†श्री व० बा० गांधी (बम्बई नगर—उत्तर): हमें प्रसन्नता है कि संयुक्त समिति ने इस विधेयक में काफी सुधार कर दिया है।

खण्ड ६२ में प्रतिकर की व्यवस्था की गई है। मेरा अनुरोध है कि सभा को इन चालकों के प्रति न्यायपूर्ण और उदारतापूर्ण व्यवहार करना चाहिये, क्योंकि ये कोई पूंजीपति नहीं हैं। ये तो छोटे-मोटे साधनों वाले व्यक्ति ही हैं। योजना आयोग ने अनुमान लगाया है कि इन निजी चालकों में से ६५ प्रतिशत थोड़ी बहुत पूंजी लगाने वाले ही हैं।

संयुक्त समिति ने प्रतिकर की दर को बढ़ाकर ठीक ही किया है, लेकिन यह बढ़ी हुई दर केवल उन लोगों के लिये हो है जिनके परमिट रद्द कर दिये गये हैं या जिनके परमिटों में कोई रूपभेद किया गया है। परमिटों के नवीकरण न किये जाने के मामले में प्रतिकर नहीं दिया जायेगा।

धारा ६८ च (२) (क) के अन्तर्गत परमिट के नवीकरण का प्रार्थनापत्र अस्वीकृत भी किया जा सकता है, और धारा ६८ छ (३) के अनुसार उनको प्रतिकर नहीं दिया जायेगा। मुझे सूचना मिली है कि कई राज्यों में परमिटों के नवीकरण के प्रार्थनापत्रों को अस्वीकृत करके उन्हें प्रतिकर से वंचित किया गया है। यह भर्त्सनीय है।

हम यह तो मानते हैं कि परमिट की अवधि समाप्त होने पर, चालक को प्रतिकर की आशा नहीं करनी चाहिये। लेकिन, वह उसके नवीकरण की आशा तो करता ही है। और यदि यह भी नहीं किया जाता है, तो फिर संयुक्त समिति को उसके लिये कोई और व्यवस्था करनी चाहिये थी, क्योंकि यह तो स्पष्ट ही है कि उसके परमिट के नवीकृत न होने का कारण यही है कि राज्य उस मार्ग पर अपनी बसें चलाना चाहता है। इसलिये, उचित यही होगा कि परमिट के नवीकरण को अस्वीकृत करने के बाद यदि राज्य उसी मार्ग पर अपनी बसें चलाता है, तो उस चालक को प्रतिकर दिया जाये।

†डा० रामाराव : क्या माननीय सदस्य राज्य को इस बात के लिये दंडित करना चाहते हैं कि उसने कुछ वर्षों के लिये परमिट देना स्वीकार किया था ।

†श्री व० बा० गांधी : इस विधेयक का उद्देश्य केवल यही नहीं है कि सड़क परिवहन को कम से कम खर्च में राष्ट्रीयकृत किया जाये, बल्कि यह भी है कि राज्य द्वारा संचालित निगमों और निजी चालकों दोनों ही के सम्मिलित प्रयास से जनता के लिये परिवहन की सस्ती और पर्याप्त व्यवस्था की जाये । हम जानते हैं कि राज्य अभी इस स्थिति में नहीं है कि जनता के परिवहन की सभी आवश्यकताओं को अपनी ओर से पूरा कर सकें । निजी चालकों का भी इस योजना में बड़ा महत्व है । हमारी सूचना तो यह है कि इस समय राष्ट्रीयकृत अभिकरणों द्वारा केवल १०,००० बसें चलाई जा रही हैं, जब कि निजी चालकों की लगभग ३६,००० बसें चलती हैं । इसलिये, हमें इस प्रकार कार्य करना चाहिये जिससे कि वे पूंजी विनियोजित करने के लिये निरुत्साहित न हों ।

इस समस्या का एक दूसरा पहलू यह भी है कि विकास की इन महती योजनाओं और राष्ट्रीयकृत योजनाओं में हम छोटी पूंजी लगाने वालों को भी प्रोत्साहित करना चाहते हैं, क्योंकि राज्य इतनी अधिक निधियों का प्रबन्ध अभी नहीं कर सकता । इसलिये, हमें उनके लिये उचित परिस्थितियां भी उत्पन्न करनी चाहियें ।

विधेयक में चालकों की आस्तियों और सम्पत्ति के अर्जन की व्यवस्था नहीं की गई है । यह तो ठीक है । जिन भी चालकों के परमिट रद्द किये जाते हैं उनकी सम्पत्ति और आस्तियां अर्जित करने पर उनको प्रतिकर देना अनुचित नहीं है । यूनाइटेड किंगडम (इंग्लैंड) परिवहन अधिनियम, १९४८ में ऐसी एक व्यवस्था है । लेकिन, हमारे यहां की परिस्थिति में यह कुछ कठिन होगा ।

लोक-लेखा समिति के बीसवें प्रतिवेदन में ग्वालियर तथा उत्तर भारत परिवहन समवाय (जी० एन० आई० टी) की सम्पत्ति तथा आस्तियों के अर्जन का ब्यौरा दिया गया है । अर्जन की गई गाड़ियों में से ४३ प्रतिशत गाड़ियां पहले ही वर्ष में और १५ प्रतिशत दूसरे वर्ष में चलने योग्य नहीं रहीं थीं । यह हमारे यहां भी हो सकता है । बहुधा, ऐसे मामलों में व्यवस्था यह की जाती है कि समस्त आतिस्यों का अर्जन किया जायेगा और तब तो टूटी-फूटी गाड़ियां भी अर्जित करनी पड़ेंगी । ऐसी व्यवस्था ठीक नहीं है । लेकिन फिर भी, इसमें निजी चालक की रुचि बनाये रखने के लिये कुछ व्यवस्था तो की ही जानी चाहिये, क्योंकि हमें अपनी परिवहन आवश्यकताओं के लिये काफी हद तक उस पर निर्भर करना पड़ता है ।

उदाहरण के लिये, हम उनके परमिटों की अवधि बढ़ा सकते हैं । हम निजी चालकों और छोटी पूंजी वालों के पारिश्रमिक की शर्तों में सुधार कर सकते हैं । यह स्पष्ट है कि हम उनके बिना अभी इस उपक्रम को नहीं चला सकते ।

संयुक्त समिति ने खण्ड ४१ के सम्बन्ध में अपने प्रतिवेदन में कहा है कि प्रादेशिक परिवहन प्राधिकारी को पंजीबद्ध सहकारी संस्थाओं को वरीयता देनी चाहिये ।

मैं उसके विरुद्ध नहीं हूँ, लेकिन मैं माननीय मंत्री के सन्मुख अपनी कठिनाई रखना चाहता हूँ ।

मुझे भय है कि यह "पंजीबद्ध सहकारी संस्था" अन्तिम विश्लेषण में एक लिमिटेड समवाय ही होगा । उसमें परिवहन सेवा के उपभोक्ता नहीं रहेंगे । यही एक कठिनाई है । आशा है माननीय मंत्री इसका स्पष्टीकरण करेंगे ।

मैं इस विधेयक का हार्दिक समर्थन करता हूँ ।

†मूल अंग्रेजी में ।

†पंडित कृ० चं० शर्मा : हमारा देश इसीलिये भी एक पिछड़ा हुआ देश माना जाता है क्योंकि इसमें परिवहन के साधनों का अभाव है। इसीलिये, अभी कुछ समय तक हमें निजी और सार्वजनिक दोनों ही प्रकार के परिवहन साधनों को प्रोत्साहित करना पड़ेगा।

मैं यह मानता हूँ और अनुभव भी करता हूँ कि मोटर गाड़ियों पर कार्य करने वाले चालकों और कर्मचारियों की कठिनाइयों के सम्बन्ध में जो कुछ भी कहा गया है उससे भी कहीं अधिक महत्वपूर्ण है परिवहन की सुविधाओं में वृद्धि करना। इसके लिये, सबसे आवश्यक यही है कि यात्री परिवहन सुविधाओं को निजी स्वामित्व में नहीं छोड़ा जाना चाहिये। इन निजी चालकों से यात्रियों के प्रति शिष्ट रहने और उनकी गरिमा को बनाये रखने की आशा नहीं की जा सकती।

माननीय सदस्य ने मोटर गाड़ियों के कर्मचारियों का बड़ा पक्ष लिया है, लेकिन उन्हें यह भी जानना चाहिये कि ये कर्मचारी यात्री स्त्रियों और बच्चों के प्रति कितना अभद्र व्यवहार करते हैं। इस अभद्र व्यवहार का दायित्व किस पर है ?

†डा० रामा राव : सरकार क्या कर रही है ?

†पंडित कृ० चं० शर्मा : आप ही उन्हें प्रोत्साहित करते हैं।

†डा० रामा राव : एक औचित्य प्रश्न है। माननीय सदस्य ने कहा है कि मैं उन्हें प्रोत्साहित करता हूँ।

†सभापति महोदय : शांति, शांति माननीय सदस्य का मतलब डा० रामा राव से व्यक्तिगत रूप में नहीं है, क्योंकि देश के हर स्थान पर तो डा० रामा राव नहीं हैं जो कि कर्मचारियों को अभद्रता करने के लिये प्रोत्साहित करें।

†पंडित कृ० चं० शर्मा : मेरे माननीय मित्र व्यर्थ में ही बुरा मान रहे हैं।

इसीलिये, मैं चाहता हूँ कि यात्री परिवहन पर राज्य का ही एकाधिकार होना चाहिये। मैं जानता हूँ सरकार के लिये ये सभी आवश्यक सुविधायें जुटाना कठिन होगा और यात्रियों को भी कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा, लेकिन असम्मान की अपेक्षा कठिनाई झेलना ही अधिक उचित है। साधारण नागरिकों के हित में यही है कि उसे निजी अधिकार से निकाल लिया जाये।

इसीलिये, आप माल के परिवहन के लिये जो भी चाहें व्यवस्था करें, उसे आप निजी मालिकों पर छोड़ सकते हैं, उन्हें प्रोत्साहित भी कर सकते हैं। रेलवे सब माल ढोने में सफल नहीं हो सकती। इसलिये सड़क परिवहन को प्रोत्साहन देना अत्यन्त आवश्यक है। किन्तु यात्री परिवहन पर राज्य का एकाधिकार होना चाहिये, क्योंकि सरकारी कर्मचारी कुछ प्रशिक्षण प्राप्त करता है और अपने उत्तरदायित्व का अनुभव करता है। जिन लोगों को लाइसेंस नहीं दिया जाता है उनको बाजार भाव पर उनकी आतिस्यों का मूल्य देकर आस्तियां ले ली जानी चाहियें।

बैंकों और बीमा समवायों के अंशों की भांति मोटर गाड़ियों के लिये प्रतिकर देने की बात समझ में नहीं आती है क्योंकि सड़कें सरकारी सम्पत्ति हैं और सरकारी खर्च से उनकी मरम्मत होती है। सरकार केवल मोटर गाड़ी चलाने का अधिकार भर लोगों को देती है। यदि वह यह अधिकार वापिस ले ले तो प्रतिकर का कोई प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता। प्रतिकर देने का प्रश्न तो तब उत्पन्न होता है जब राज्य उनसे कुछ लेता। हाँ, राज्य को इतना अवश्य करना चाहिये कि जिनको परमिट न दिये जायें, उनकी मोटर गाड़ियां लेकर उनको बाजार मूल्य दे दे।

†मूल अंग्रेजी में।

[ पंडित कृ० चं० शर्मा ]

छः महीने या साल भर पश्चात् मोटर गाड़ियों के बेकार हो जाने के सम्बन्ध में की गई आलोचना के बारे में मैं कहता हूँ कि यह व्यक्तिगत व्यापार की बात है। अनुभव और अधिक उत्तरदायित्व की भावना से लोग अधिक लाभ कमा सकेंगे और सरकारी धन व्यर्थ नष्ट नहीं हो सकेगा।

कंडक्टरों को कुछ प्रशिक्षण दिया जाना चाहिये, ताकि वे अपना काम अच्छी तरह सीखने के साथ-साथ नागरिकों से अच्छी तरह व्यवहार करना भी सीखें। साधारणतया उनको बहुत अधिक काम नहीं करना पड़ता है और यदि काम अधिक भी हो तो भी लोगों से बुरा व्यवहार करने का कोई औचित्य नहीं है। परिवहन सेवा चलाने वालों को जनता की वास्तविक सेवा करना सीखना चाहिये और उसके प्रति आदरपूर्वक व्यवहार करना चाहिये।

†श्री विश्वनाथ रेड्डी (चित्तूर) : मोटर गाड़ी कराधान समिति का प्रतिवेदन प्रकाशित होने के समय से लेकर सड़क-मोटर परिवहन के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है। उस समिति ने इस प्रकार के परिवहन के विकास के बारे में सभी पहलुओं पर विचार किया था। तभी से केन्द्रीय-सरकार राज्य-सरकारों को इन सिफारिशों को मानने के लिये कहती रही है, किन्तु राज्य सरकारें आनाकानी करती रही हैं। यह एक समझौता मात्र है तथापि इससे सड़क परिवहन के विकास में कुछ उन्नति होगी।

इस उद्योग का महत्व इसलिये इतना बढ़ गया है क्योंकि रेलवेज परिवहन की समस्त आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकेगी। इसलिये मोटर परिवहन का विकास आवश्यक है। युद्ध और शांति दोनों समयों के लिये मोटर उद्योग का विकास अनिवार्य है। इसलिये हमारा मोटर-गाड़ी उद्योग बहुत सुदृढ़ होना चाहिये।

अन्तर्राज्यीय परिवहन में बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, क्योंकि राज्यों में इस बारे में कोई समझौता नहीं है। इसलिये अन्तर्राज्य परिवहन आयोग स्थापित करना बहुत जरूरी है। मुझे प्रसन्नता है कि यह आयोग स्थापित किया जा चुका है और यह अन्तर्राज्य परिवहन का विनियमन करेगा। परन्तु अन्तर्राज्य मार्गों के लिये कराधान की मात्रा नियत करने का काम इस आयोग को नहीं सौंपा गया है इसी के सम्बन्ध में राज्य सरकारों के बहुत से विवाद होते हैं। इस समय यदि कोई गाड़ी दो राज्यों से होकर जाती है तो उस पर दो बार कर लगता है। यह बड़ा भार है जिस ने दो राज्यों के बीच परिवहन के प्रवाह में बहुत रुकावट डाली है। इसलिये इस आयोग को कराधान की परिमात्रा नियत करने का भी काम सौंपा जाना चाहिये।

इस विधेयक में लगातार दो वर्ष के लिये ठीक होने का प्रमाणपत्र दिये जाने का उपबन्ध है। परन्तु यह ठीक नहीं है क्योंकि मोटर गाड़ियों में खराबी होती रहती है। इसलिये छः महीने के उपरान्त पुनः ठीक होने का प्रमाणपत्र लेने का वर्तमान नियम जारी रखना चाहिये। मोटर गाड़ी निरीक्षकों को छः महीने पश्चात् गाड़ी को देखने देना चाहिये और यह जांच पूर्णरूपेण होनी चाहिये।

परिवहन प्राधिकार का सभापति एक न्यायिक अधिकारी होना चाहिये इस उपबन्ध पर मुझे यह आपत्ति है कि न्यायिक अधिकारी के पास इतना समय नहीं होगा कि वह सब बातों की पड़ताल कर सके। वह प्रादेशिक परिवहन अधिकारियों को यह काम सौंप देगा। इसलिये यह निर्णय राज्य सरकारों पर छोड़ दिया जाना चाहिये और यहां कोई विशिष्ट उपबन्ध नहीं करना चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में।

सहकारी संस्थाओं को लाइसेंस देने में प्राथमिकता दिये जाने के लिये जोर के साथ कहा गया है। मैं अच्छी सहकारी संस्थाओं को प्राथमिकता दिये जाने के पक्ष में हूँ। परन्तु सहकारी संस्थाओं को प्राथमिकता देने का आन्ध्र और मद्रास में बहुत बुरा अनुभव हुआ है। वहाँ सेवाएँ बहुत बुरी हो गई थीं। मैं समझता हूँ नियमों में ऐसे कुछ विनियम करना सम्भव होगा। कुछ न्यायालयों के निर्णय हैं कि इस मामले में सहकारी संस्था और व्यक्ति के बीच भेदभाव नहीं किया जाना चाहिये। मैं केवल इतना कहूँगा कि केवल अच्छी सहकारी संस्थाओं को प्राथमिकता दी जाये कृत्रिम सहकारी संस्थाओं को नहीं।

प्रतिकर देने का प्रश्न उठाया गया है। परन्तु जब मोटर गाड़ी चलाने का अधिकार ही सरकार ने दिया है तो प्रतिकर देने का प्रश्न ही नहीं उठता। सरकार जब चाहे तब राष्ट्रीयकरण कर सकती है। परमिट की अवधि के कुछ बकाया समय के लिये प्रतिकर देने से लोगों को उतना लाभ नहीं होगा जितना कि आस्तियों का मूल्य देने से सरकार को अनिवार्य रूप से मोटर गाड़ियाँ आदि सभी आस्तियाँ खरीद लेनी चाहियें। मद्रास में आस्तियाँ न लेने के कारण सरकार को ४० हजार या ५० हजार रुपये प्रति गाड़ी के मूल्य पर गाड़ियाँ खरीदनी पड़ी, पुरानी गाड़ियाँ बेकार हो गईं और काफी विदेशी विनियम की हानि हुई। अतः आस्तियाँ अनिवार्यतः ले ली जानी चाहियें।

संयुक्त समिति ने पांच वर्ष के लिये परमिट दिये जाने की सिफारिश की है। परन्तु यह ठीक नहीं है। अनिश्चित काल के लिये परमिट दिये जाने चाहियें ताकि नवीकरण का प्रश्न ही न उठे और राष्ट्रीयकरण का अधिकार सरकार के पास रहना चाहिये। प्रतिकर का कोई प्रश्न ही नहीं होना चाहिये।

चूँकि रेलवे देश की समस्त परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने में असमर्थ हैं, इसलिये रेलवे के इस तर्क में कोई औचित्य नहीं है कि जहाँ रेलवे हो वहाँ उसके बराबर होकर चलने वाली सड़क के लिये लाइसेंस न दिये जायें। रेलवे देश की परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं को कभी पूरा नहीं कर सकेगी और इसलिये सड़क परिवहन पर अधिकाधिक निर्भर रहना पड़ेगा।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

**सरदार इकबाल सिंह :** साहबे सदर, इस बिल में बहुत से ऐसे प्राविज्ञज्ञ (उपबन्ध) हैं, जो कि रोड ट्रांस्पोर्ट (सड़क परिवहन) को इस देश में ज्यादा अच्छा, ज्यादा बेहतर और ज्यादा कारामद बनाने वाले हैं और मैं उनका स्वागत करता हूँ। लेकिन जहाँ इस बिल में अच्छी बातें भी हैं, वहाँ इसमें कुछ लैकुनी (त्रुटियाँ) भी रह गये हैं—कुछ ऐसी बातें भी रह गई हैं, जिन पर मैं समझता हूँ, गवर्नमेंट को अब भी ज्यादा ध्यान देकर और सिम्पथेटिकली (सहानुभूतिपूर्वक) विचार करना चाहिये।

आज से चन्द साल पहले एक आर्ग्युमेंट (तर्क) यह एडवान्स (दिया) की जाती थी कि रेल और रोड में बड़ा काम्पीटीशन (प्रतिस्पर्धा) है, लेकिन आज जब कि रेल की कैपैसिटी (क्षमता) इतना माल उठाने की नहीं रही, तो इस आर्ग्युमेंट की कोई बुक्कत (महत्व) नहीं है। अगर हम इस देश के नक्शे को देखें, तो हम को मालूम होगा कि हमारे यहाँ ३४,००० मील रेलवे है और १,०७,००० मील के करीब सड़कें हैं—जिन्हें पक्की सड़कें कहते हैं। और इसके साथ-साथ वह सड़कें हैं जो कि मोटरेबिल (मोटर चलाने योग्य) हैं, कुछ कच्ची सड़कें हैं जहाँ मोटरें चल सकती हैं; इसलिये मैं कहता हूँ कि अगर कोई चीज इस देश के इंटरस्ट्स (हितों) को सर्व (सेवा) कर सकती है तो वह मोटर ट्रांस्पोर्ट है। लेकिन मरा गवर्नमेंट से एक गिला है कि उसने रोड ट्रांस्पोर्ट

[ सरदार इक़बाल सिंह ]

के साथ ऐसा सलूक नहीं किया है जो कि उसे करना चाहिये । रेलवे के वह अफसर जो कि यह कहते थे कि हम इतना काम कर सकेंगे, आज जब वे हर तरफ से मजबूर हो गये हैं तो उनको यह मानना पड़ रहा है कि रेलवे की इतनी कैपेसिटी नहीं है कि सारे ट्रांसपोर्ट को सम्भाल सके, और आगे जितनी उसकी कैपेसिटी बढ़ेगी उससे ज्यादा दश में इंडस्ट्रियलाइजेशन (औद्योगीकरण) की वजह से काम बढ़ जायेगा । इसलिये मैं यह कहना चाहता हूँ कि रोड ट्रांसपोर्ट इस देश के ज्यादा हिस्सों को सर्व कर सकता है । आप काश्मीर का मामला ले लीजिये । शायद आप अगले बीस साल में भी वहां तक रेल न ले जा सकें । इसी तरह से और पहाड़ी मुकामों का मामला ले लीजिये । वहां पर भी आप जल्दी रेल नहीं ले जा सकते । देश में ऐसे बहुत इलाके हैं जहां रेल नहीं जा सकती । इसलिये रोड ट्रांसपोर्ट को इस तरह रेग्युलेट ( विनियमित ) करना कि वह रेलवे के नीचे चले, मेरे ख्याल में यहां के रहने वालों के साथ न्याय नहीं होगा । इसलिये मैं सबसे पहले यह कहना चाहता हूँ कि इस देश में रेल-रोड कम्पिटिशन ( रेल-सड़क प्रतिस्पर्धा ) की बात पुरानी पड़ चुकी है । अब तो सवाल यह है कि हम रोड ट्रांसपोर्ट इतना डेवेलप ( विकसित ) करें ताकि हम अपनी जरूरतें पूरी कर सकें । इस नुक्तेनजर से अगर आप इस बिल को देखें तो आपको मालूम होगा कि इस बिल की वजह से इस देश में रोड ट्रांसपोर्ट इतना इफेक्टिव पार्ट ( महत्वपूर्ण भूमिका ) नहीं प्ले ( अदा ) कर सकेगा जितना कि उसको करना चाहिये और इसलिये मैं कुछ बातें इसके बारे में कहना चाहता हूँ ताकि इसमें ऐसा सुधार किया जाये कि यह रोड ट्रांसपोर्ट अपना पूरा हिस्सा अदा कर सके । अगर रोड ट्रांसपोर्ट अपना पूरा पार्ट अदा नहीं करता तो इससे कंज्यूमर ( उपभोक्ता ) और प्रोड्यूसर ( उत्पादक ) दोनों पर असर पड़ता है । हिमालय में आलू होते हैं और वहां बहुत सस्ते बिकते हैं क्योंकि इस देश में रोड ट्रांसपोर्ट इतना डेवेलप नहीं हुआ है कि उन आलुओं को ऐसी जगह में ला सके जहां उनकी खपत है । इस तरह से आप देखेंगे कि जो रोड ट्रांसपोर्ट को देश की सेवा करनी चाहिये वह अभी नहीं कर पा रहा है ।

इस बिल के सिलसिले में मुझे एक खास बात कहनी है कि जो कि सिलेक्ट कमेटी ( प्रवर समिति ) में भी कही गयी थी लेकिन उस पर वहां गौर नहीं हुआ । यह बात परमिट्स के सिलसिले में है । आपने तीन साल पब्लिक केरियर ( जनता वाहन ) के लिये और पांच साल ट्रक के लिये दिये हैं । मैं समझता हूँ कि यह अर्सा बहुत कम है । मैं आनरेबुल मिनिस्टर साहब से बहुत मुअद्बाना यह अर्ज करना चाहता हूँ कि चाहे वह प्राइवेट ट्रांसपोर्ट ( निजी परिवहन ) को लें या गवर्नमेंट के ट्रांसपोर्ट को लें, कोई भी तीन साल में अपनी कीमत पूरी नहीं कर पाता । और अगर यही हालत रहेगी तो इंडीवीजुअल ट्रांसपोर्ट ( व्यक्तिगत परिवहन ) वाले नई लारियां सड़क पर नहीं डाल सकेंगे । आजकल एक लेलेंड चेसिस की कीमत ३५ हजार है और कुल मिला कर एक लारी में ४० हजार लग जाते हैं । अगर कोई आदमी इस रुपये को तीन साल में पूरा नहीं कर सकता तो कोई प्राइवेट ट्रांसपोर्ट को नहीं चलायगा । यही सबसे बड़ी चीज है जो कि रोड ट्रांसपोर्ट को डेवेलप होने से रोकती है । जब तक आप ऐसा इन्तजाम नहीं करेंगे कि लोगों को अपने पैसे का रीजनेबिल रिटर्न ( समुचित लाभ ) मिल सके तब तक वह कैसे इस काम को आगे बढ़ा सकेंगे । इसलिये जो आपने तीन साल का अर्सा रखा है वह बहुत कम है । मैं कहता हूँ कि कम से कम गवर्नमेंट की ट्रांसपोर्ट की दस हजार लारियां चलती हैं । आप देखें कि क्या कोई लारी तीन साल में अपनी कीमत अदा कर सकती है । अगर ऐसा नहीं है तो कोई वजह नहीं है कि आप तीन साल का अर्सा रखें । हां, अगर आपको इनके साथ कोई खास सलूक करना हो तो मुख्तलिफ बात है । लेकिन अगर ऐसा नहीं है तो तीन साल का अर्सा रखना न्याय नहीं है । इसलिये मैं चाहता हूँ कि आप इस अर्से को बढ़ा कर कम से कम पांच साल कर दें । यही बात मैं प्राइवेट केरियर ( निजी वाहन ) के लिये कहता

हूँ। वहाँ पांच साल के बजाय सात साल किये जायें तो जस्टीफाइड (ठीक) होगा ताकि इस अर्स में उसकी कीमत तो निकल सके। हिन्दुस्तान का मोटर वैहिकिल्स (मोटर गाड़ियों) का फ्लीट (दस्ता) तभी अच्छा होगा जब नई लारियां चलेंगी। अगर आपरेटर (चालक) को फायदा होगा तो वह (वर्कर्स) कर्मचारियों को भी ज्यादा पैसा दे सकता है और लोगों को भी ज्यादा ऐमेनिटीज (सुविधायें) दे सकता है। अगर वह देखेगा कि उसे यह चालीस हजार की रकम तीन साल में ही पूरी करनी है तो जो बुराइयां मौजूद हैं वे और भी ज्यादा हो सकती हैं। इसलिये यह बक्त बढ़ाना वर्कर्स और लोगों के इंटरैस्ट में है। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर आप ट्रांसपोर्टर (परिवाहकों) से लोगों को ऐमेनिटीज दिलवाना चाहते हैं तो कोई जस्टीफिकेशन (औचित्य) नहीं है कि आप तीन साल के लिये परमिट दें। जब तक कि नई लारियां नहीं होंगी, चाहे कोई कम्पनी हो या चाहे इंडीवीजुअल आपरेटर हो, वह अच्छी सरविस नहीं दे सकता। अगर नई लारियां होंगी तो पब्लिक (जनता) को बहुत सहूलियत मिलेगी। इसलिये मैं यह कहना चाहता हूँ कि तीन साल का अर्सा बहुत कम है।

मुझे जो और बातें कहनी हैं वह मैं जब क्लाजेज (खण्डों) पर डिस्कशन (चर्चा) होगा उस बक्त कहूँगा, लेकिन जो मेरा इस बिल के साथ फंडामेंटल तफरका (आधारभूत विरोध) है वह कम्पेन्सेशन (प्रतिकर) के बारे में है। अगर आप इस दश में दो किस्म की बातें करेंगे तो वह न्याय नहीं होगा। आपने स्टेट बैंक आफ इंडिया का नेशनलाइजेशन (राष्ट्रीयकरण) किया। वह बड़ा इंस्टीट्यूशन (संस्था) था जिसका दो सौ करोड़ रुपये के करीब वर्किंग कैपिटल (चालू पूंजी) था। जब उस बैंक को नेशनलाइज किया गया उस वक्त तक जो-जो उसके शेअर होल्डर्स (अंशधारी) थे वे अपने सौ रुपये के शेअर (अंश) का २८ गुना रुपया ले चुके थे, लेकिन फिर भी नेशनलाइजेशन करते वक्त उनको एक शेअर का १४०० रुपया और दिया गया। वह बड़े-बड़े आदमियों की बात थी, वह बड़े-बड़े आदमियों का बैंक था। लेकिन जब एक इंडीवीजुअल आपरेटर के परमिट को कैसिड (रद्द) करने का सवाल आपके सामने आता है, चाहे आप उस रूट (मार्ग) पर अपनी लारी चलायें या किसी और को परमिट दें, तो उसको आप कम्पेन्सेशन नहीं देना चाहते। हमने अपने यहां सोशलिस्ट पैटर्न (समाजवादी ढांचे) की सोसायटी (समाज) बनाने की बात रखी है। इसलिये हमको छोटों के मामले में भी वही पालिसी (नीति) बरतनी चाहिये जो कि बड़ों के लिये बरतते हैं।

दूसरी मैं एक और बात कहना चाहता हूँ। आपने अभी कोलार गोल्ड फील्ड्स (स्वर्ण की खानों) को नेशनलाइज किया। स्टेट गवर्नमेंट (राज्य सरकार) ५८ लाख रुपया देना चाहती थी, पर गवर्नमेंट आफ इंडिया (भारत सरकार) ने उसको एक करोड़ ३८ लाख किया और आगे चल कर उसको १,६४,००,००० कर दिया। यह एक फारिन (विदेशी) कम्पनी है। इस कम्पनी को आप लिबरल कम्पेन्सेशन (उदार प्रतिकर) देते हैं लेकिन इन प्राइवेट आपरेटर्स के मामले में आप कम्पेन्सेशन का रेट (दर) बदल देते हैं। मैं यह मानने के लिये तैयार हूँ कि जो बड़ी-बड़ी कम्पनियां हैं उनको आप कम कम्पेन्सेशन दें, उसका मुझे कोई गिला नहीं होगा। लेकिन जो इंडीवीजुअल आपरेटर है और जिसने एक लारी लाने में अपने बाप-दादा की कमाई लगा दी है उसको आपको पूरा कम्पेन्सेशन देना चाहिये। लेकिन आप उसकी रूट चेंज (बदल) करके उसको इधर से उधर कर देते हैं और वह कहीं का नहीं रहता।

आपन जी० एन० आई० टी० की बड़ी कम्पनी को और एक कम्पनी को बंगलौर में नेशनलाइज किया। जहां पर आपने लोकल (स्थानीय) बसें चलाई हैं वहां पर आपने बड़ा लिबरल कम्पेन्सेशन लोगों को दिया है। म गवर्नमेंट से पूछना चाहता हूँ कि जब बड़ों की ट्रेड (व्यापार) गवर्नमेंट द्वारा लेने की बात आती है तब तो आप लिबरली उनको कम्पेन्सेशन देते हैं तब एक बेचारा इंडिविजुअल

[ सरदार इकबाल सिंह ]

ट्रांसपोर्टर जिसकी कि एक लारी है या तीन-चार आदमी मिलकर जो तीन-चार लारी चलाते हैं, उस काम में हिस्सेदार होते हैं और वे कोई बड़े आदमी नहीं होते हैं उनको क्यों नहीं रीजनेबुल कम्पेंसेशन (समुचित प्रतिकर) देते। मैं आपकी इस बात को मानने के लिये तैयार हूँ कि आप जो मुआवजा दें वह स्लाइडिंग स्केल पर होना चाहिये अर्थात् जहां यूनिट (एकक) बढ़ी हो वहां पर मुआविजा कम हो जाये और जहां एक इंडिविजुअल छोटा-सा ट्रांसपोर्टर है उसको बड़े के मुकाबले में अधिक मुआविजा दिया जाये। मुझे आपके इस स्लाइडिंग स्केल आफ कम्पेंसेशन पर कोई शिकायत नहीं होगी अगर आप एक इंडिविजुअल ट्रांसपोर्टर को रीजनेबुल कम्पेंसेशन दें।

हमारे शास्त्री जी ने बतलाया कि उन्होंने १०० के बजाय २०० रुपये कर दिये हैं लेकिन इस ट्रांसपोर्ट की मिर्कैनिज्म (ढांचा) कुछ ऐसी है जिसको कि बहुत कम आदमी समझते हैं और कुछ आदमियों के दिल में इस तरह का इम्प्रेसन (विचार) हो सकता है कि बड़ा लिबरल कम्पेंसेशन दिया गया है। अब मैं आपको बतलाऊं कि अगर इस देश में दस हजार ट्रांसपोर्ट की लारियां चलीं, हजारों परमिट्स कैंसिल हुए, तो परमिट कैंसिल करके गर्नमेंट ने लारियां नहीं चलाई बल्कि गवर्नमेंट ने परमिट की मियाद खत्म होने से पहले, उसके दो, चार या पांच महीने पहले अपनी लारी चला दीं और ऐसी हालत में अगर उनका रेट आफ कम्पेंसेशन बढ़ा भी दिया जाता है तो उससे उन ट्रांसपोर्टर्स को कोई लाभ नहीं हो सकता। वह कभी परमिट कैंसिल ही नहीं करते और जब उसको रिन्यु (नवीन) करने का वक्त आता है तो उसको कैंसिल करके गवर्नमेंट अपनी लारी चला देती है और उनको कोरा जवाब दे दिया जाता है और वह इधर-उधर भटकते फिरते हैं। इस लिये मैं समझता हूँ कि यह २०० रुपये की बात करना फंडामेंटली रॉग कम्पेंसेशन (आधारभूत रूप से गलत प्रतिकर) है और इस तरह की बातें करने के बजाय आप उनको यह २०० रुपया बेशक न दें।

मैं चाहता हूँ कि अगर एक ट्रांसपोर्टर यह फील (अनुभव) करे कि कम्पेंसेशन देने के सिलसिले में उसके साथ नाइंसाफी हुई है और अन्याय हुआ है तो वह अपनी फरियाद उस ट्रिब्युनल (न्यायाधिकरण) के पास कर सके जिससे कि उसको रीजनेबुल कम्पेंसेशन मिल सके, अगर उसके साथ कोई अन्याय न हुआ हो और उसकी ट्रेड हार्डहिट (अधिक हानि) न हुई हो तो अलबत्ता उसे कम्पेंसेशन की जरूरत नहीं है। ऐसे आदमी को जिसकी कि ट्रेड हार्डहिट हुई हो और जिसको कि आलटरनेटिव रूट (वैकल्पिक मार्ग) न मिला हो उसको कम्पेंसेशन मिलना चाहिये और रीजनेबुल कम्पेंसेशन मिलना चाहिये लेकिन अगर उसके ट्रेड में कोई फर्क नहीं आया है और उसे आलटरनेटिव रूट मिल गया है तो उसको कम्पेंसेशन देने की जरूरत नहीं है। मेरी शिकायत है कि हम इस मामले को दूसरे ढंग से सोचते हैं और वह सही एप्रोच (तरीका) नहीं है। मेरा कहना यह है कि जहां आप बड़ों को करोड़ों रुपये कम्पेंसेशन क दे सकते हैं तो फिर छोटों को देने में क्यों नहीं वही लिबरल एप्रोच अख्तियार करते। मैं समझता हूँ कि इस देश में करीब ४० हजार के मोटर ट्रांसपोर्ट है जिनमें कि मैं समझता हूँ कि ३० हजार प्राइवेट लोगों की हैं और १० हजार गवर्नमेंट की हैं और जिसका कि कुल कैपिटल (पूंजी) ३० करोड़ के करीब जाकर बैठता है और शायद हम १० करोड़ या ५ करोड़ की मालियत को भी नेशनलाइज नहीं कर सकेंगे। यह एक मामूली सी रकम है और समें दो किस्म का डिफरेंशियल ट्रीटमेंट (विभेदात्मक व्यवहार) नहीं करना चाहिये। ऐसे छोटे आदमियों को जिन्होंने कि ऐसे मुश्किल हालात में अपनी लारीज चलाई है कि जहां गवर्नमेंट भी नहीं चला सकती है उनको रीजनेबुल कम्पेंसेशन गवर्नमेंट को नेशनलाइज करते वक्त जरूर दना चाहिये। मैं मोटर ट्रांसपोर्ट के नेशनलाइजेशन के खिलाफ नहीं हूँ, नेशनलाइज आप जरूर कर लकिन जहां पर रीजनेबुल कम्पेंसेशन मिलना चाहिये वहां पर दें।

इसके लिये यह भी दलील दी जाती है कि परमिट का उनका राइट (हक) नहीं है गवर्नमेंट उसको दती है और गवर्नमेंट उसको वापिस भी जब चाहे ले सकती है तो इसके लिये मेरा कहना यह है कि सन् ३९ के बाद से ट्रेड को गवर्नमेंट ने रेगुलेट करने के लिये यह परमिट और लाइसेंस का काम चलाया है। ट्रेड को रेगुलेट करने के लिये परमिट दिये जाते हैं और जब यह हकीकत है तो मैं समझता हूँ कि यह गवर्नमेंट का मौरेल औब्लिगेशन (नैतिक उत्तरदायित्व) हो जाता है कि ऐसे लोग जो आप के उन बन्धनों और नियमों के अन्दर अपने कारोबार को अभी तक चलाते रहे हैं उनकी ट्रेड को जब गवर्नमेंट अपने हाथ में लेने जा रही है या उनको लाइसेंस और परमिट रिफ्यूज (इन्कार) कर रही है तो उनको मुनासिब मुआविजा जरूर देना चाहिये। कोलार गोल्ड फील्ड्स से सोना निकालने के लिये गवर्नमेंट की तरफ से एग्रीमेंट (करार) हुआ और १०, २० साल में करोड़ों रुपये का सोना वहां से निकाला गया लेकिन जब उस काम को गवर्नमेंट ने टेक ओवर किया (अधिकार में लिया) तो आपने उसको मुआविजा दिया। इसके अलावा आपको यह भी नहीं भूलना चाहिये कि कितनी मुश्किल और मेहनत करके उन्होंने रोड ट्रैफिक को डेवलप किया है और इन प्राइवेट बस आपरेटर्स ने हिन्दुस्तान में ऐसे हजारों रूट हैं जो कि अनडेवलपड रूट्स (अविकसित मार्ग) थे और जहां कि गवर्नमेंट ट्रांसपोर्ट नहीं चलाई जा सकती थी, उन्होंने उन रूट्स को डेवलप किया है, ऐसे लोगों के साथ जो कि इस ट्रेड के पाइनियर्स (जन्मदाता) हैं और जिन्होंने इतनी मेहनत की है और जो कि इतने वर्षों से इस काम पर अपनी रोजी कमाते आये हैं उनको जब आप जवाब दे रहे हैं और उनके काम को अपने हाथ में ले रहे हैं तो उनको रीजनेबुल कम्पेंसेशन जरूर देना चाहिये। अब अगर कोई कंडक्टर बुरा है तो आप उसको जरूर सजा दें और उसके लिये आप नियम बगैरह बना सकते हैं।

इंटरस्टेट बोर्ड (अन्तर्राज्य बोर्ड) की बाबत मुझे कहना है कि वह हमारी बहुत सी मुसीबतों को हल करेगा लेकिन मैं चाहता हूँ कि आप कुछ हिम्मत से काम लें और कुछ पाबन्दियां लगा कर गुड्स (माल) रोड ट्रांसपोर्ट को सही लाइसेंस (तरीके) पर आर्गनाइज (संगठित) कर दें। गुड्स रोड ट्रांसपोर्ट को सही ढंग पर डेवलप करने के लिये सरकार को गुड्स बुकिंग एजेंसी को सही तौर पर चलाना है क्योंकि ऐसा हुए बगैर रोड ट्रांसपोर्ट डेवलप नहीं कर सकता। आज हालत यह है कि बुकिंग एजेंसी वाला एक मेज और कुर्सी डाल कर बैठ जाता है और धड़ाधड़ माल बुक करना शुरू कर देता है और दूसरी तरफ वह ट्रक वाला जिसने कि हजारों रुपये इनवैस्ट (विनियोजित) किये हैं और जो कि सैकड़ों रातें जाग कर और मेहनत करके अपनी रोजी कमाता है और अगर दो रुपये किसी सामान की ढुलाई के मिलते हैं तो एक रुपया तो बुकिंग एजेंसी वाले का हो जाता है और ट्रक वाले को एक रुपया वह दे देता है, अब अगर सामान कम हो जाय तो वह ट्रक वाले के जिम्मे डालता है। यह ठीक है कि गुड्स बुकिंग एजेंसीज के रूल्स में हमने इसके लिये प्रोवाइड (उपबन्ध) कर दिया है लेकिन मैं समझता हूँ कि सिर्फ रूल्ज में प्रोवाइड करने से यह मसला हल नहीं होगा और यह तब तक हल नहीं होगा जब तक कि आप उसे कानून में नहीं ले आयेंगे। दूसरे इस ट्रेड में आप जानते हैं कि हजारों बुराइयां आई हैं। जब तक आप इस को रेगुलेट नहीं करेंगे, तब तक काम ठीक नहीं हो सकता। हजारों गुड्स बुकिंग एजेंसियां हैं। किसी ने किसी का सामान बुक किया, उसने ट्रक में उसे रखवा दिया और अपना काम खत्म कर दिया। लेकिन बुकिंग एजेंसियां खुद माल खा जाती हैं, चोरी कर लेती हैं लेकिन उन आदमियों को पता नहीं चलता है। तब जब तक आप कानून के जरिये इन एजेंसियों के काम को रेगुलेट नहीं करेंगे उस वक्त तक इस काम की बुराइयां दूर नहीं हो सकतीं। अगर अभी आप इन बुकिंग एजेंसियों के लिये कोई कानून नहीं लाते हैं, तो आगे चल कर कभी न कभी लाना ही पड़ेगा। आहिस्ता-आहिस्ता अक्ल आ ही जाती है, लेकिन तब काफी देर हो जाती है। हमने सालहा साल से कहा कि अगर

[ सरदार इकबाल सिंह ]

सरकार गुड्स ट्रांसपोर्ट को डेवेलप नहीं करती तो रेलवे सारा सामान नहीं उठा सकती है। लेकिन पहले तो फिगर्स (आंकड़े) देकर साबित किया गया कि रेलवे के पास बड़ी कैपेसिटी है, लेकिन आज मानना पड़ा उनकी वह बात ठीक नहीं थी। यही बात मैं आज कह रहा हूँ जो गुड्स बुकिंग एजेंसियां हैं उनके बारे में। उनके सिलसिले में जो बुराइयां हैं उनको आप जानते हैं। हजारों आदमी जो इस ट्रेड से कोई ताल्लुक नहीं रखते, जो इस ट्रेड में कुछ भी इन्वेस्ट नहीं करते हैं, वह लोगों का रुपया इस ढंग से खराब करते हैं कि पब्लिक को उससे बड़ी तकलीफ होती है। जब तक आप गुड्स बुकिंग एजेंसियों के मामले को ठीक नहीं करेंगे उस वक्त तक जनता की तकलीफ दूर नहीं हो सकती है। इसलिये उनके लिये आप कानून प्रोवाइड करें ताकि जो बुरे हों उनको आप सजा दे सकें और उनके आपरेशन (कार्यकरण) को रेगुलेट कर सकें। मैं कहना चाहता हूँ कि क्लॉज ६१ के पहले एक क्लॉज बना कर आप कम से कम गुड्स बुकिंग एजेंसियों को ठीक करने की कोशिश करें।

[ उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए ]

अब मैं कुछ इश्योरेंस (बीमा) के बारे में भी कहना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि इस ट्रेड में जो आदमी आते हैं वह अपनी ट्रक या लारी को इश्योर कराते हैं। लेकिन जब ऐक्सिडेंट (दुर्घटना) हो जाता है तो इश्योरेंस वाले कहते हैं कि हमने तुम्हारी गाड़ी का इश्योरेन्स जरूर किया था लेकिन चूँकि इस में यह टेकनिकल डिफेक्ट (प्रविधिक त्रुटि) था इसलिये हम पैसा नहीं दे सकते। मैं इस को मानता हूँ कि आप को टेकनिकैलिटी को देखना है, लेकिन साथ ही एक बात यह भी है कि वह सैटिस्फाइड (संतुष्ट) हों इश्योरेंस के वक्त कि जो ट्रक है वह ठीक है, लारी ठीक है, अगर उस वक्त कोई डिफेक्ट मालूम हो तो वह गाड़ी को इश्योर न करें। लेकिन जब इश्योर कर लेते हैं तो क्लेम (दावे) की डिमान्ड (मांग) होने पर उनका मारल आब्लिगेशन होना चाहिये कि वह क्लेम का पेमेंट (भुगतान) करें। ऐक्सिडेंट होने पर जो नुक्सान होता है वह तो जनता का होता है। साथ ही आप जानते हैं कि जो इश्योरेन्स कम्पनियां होती हैं वह बड़े अच्छे-अच्छे वकील रखती हैं। वह किसी भी टेकनिकल प्वाइंट पर कह देते हैं कि आपका क्लेम वैलिड (जायज़) नहीं है क्योंकि इसमें गलतियां हैं। इसके सिलसिले में एक ही बात मैं कहना चाहता हूँ कि जब कोई आदमी गाड़ी को इश्योर करा लेता है तो उस सिलसिले में वह कम्पनी की लाइबिलिटी (उत्तरदायित्व) तसलीम कर लेता है। जब एक दफा कोई लारी या ट्रक इश्योर हो जाती है तो उस के बाद इश्योरेंस कम्पनी को ऐक्सिडेंट का जिम्मेवार होना चाहिये। आप यह भी जानते हैं कि हजारों ट्रक ऐसी होती हैं जो एक आदमी के नाम पर होती हैं, लेकिन दूसरा आदमी उसका मालिक होता है। इश्योरेंस कम्पनी वाले कहते हैं कि ट्रक तो किसी और आदमी के नाम पर है। ऐसा नहीं होना चाहिये क्योंकि ट्रक तो वही है जिसे इश्योर किया गया है।

इसलिये मैं आशा करता हूँ कि गवर्नमेंट और ज्यादा लिबरल हाटेंड (उदारतापूर्वक) कानून बनायेगी और कम से कम सात साल की परमिट की मियाद रखेगी। कम्पेन्सेशन के मामले में एक ही बात कहना चाहूंगा कि जहां पर बड़ी यूनिट्स हों, वहां भले ही कम कम्पेन्सेशन दें, लेकिन जो इंडिविजुअल ट्रांसपोर्ट आपरैटर्स हैं उनको जितना फेअर (उचित) कम्पेन्सेशन हो उतना मिलना चाहिये।

†श्री त० ब० दिट्ठल राव (खम्मम): संयुक्त समिति में मूल विधेयक में कई महत्वपूर्ण और संविहित संशोधन किये गये हैं। समस्या यह है कि सड़क परिवहन का विकास कैसे किया जाये।

†मूल अंग्रेजी में।

पहले रेलवे और सड़क परिवहन में जो प्रतियोगिता होती थी, वह अब नहीं है। अतः अब रेलवे और सड़क को मिला कर यातायात की समस्या को दूर करने का प्रश्न है।

यह संशोधक विधेयक किस प्रकार कार्यान्वित किया जायेगा इस बात पर बहुत कुछ निर्भर है। सड़क परिवहन के चालकों ने ऊंचे किराये वाला यातायात सम्भाल कर कम किराये वाला यातायात रेलवे के लिये छोड़ दिया है। हमने दोनों का समन्वय करने का प्रयत्न किया है। चालक भी मानते हैं कि जहां रेलवे और सड़क दोनों चलती हों वहां माल की श्रेणी पर कुछ प्रतिबन्ध होना चाहिये। मैं आशा करता हूं कि अधिकारी परमिट देते समय इस बात को ध्यान में रखेंगे।

यह उपबन्ध बहुत अच्छा है कि प्राधिकारी न्यायिक अधिकारी होगा अथवा न्यायिक अधिकारी होने के लिए सक्षम होगा। मेरा निवेदन है कि भूतपूर्व न्यायाधीशों को ही नियुक्त किया जाना चाहिये और उनके न मिलने पर ही अन्य व्यक्तियों को लेना चाहिये।

मूल विधेयक में यह कहा गया था कि अनुज्ञा के रद्द कर देने अथवा उसे बदल देने पर प्रतिकर के रूप में १०० रुपये दिया जायगा। परन्तु अब संयुक्त समिति ने प्रतिकर की राशि को दुगना कर दिया है। मैं इससे सहमत नहीं हूं। वह राशि पहले ही पर्याप्त थी। आप इस प्रकार से गैर-सरकारी बसों के स्वामियों को यह आश्वासन देकर कि भविष्य में माल परिवहन का और अधिक राष्ट्रीयकरण नहीं होगा, आप राज्य सरकारों को राष्ट्रीयकरण से रोक रहे हैं। सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण के लिये १९३२ से ही प्रयत्न किया जा रहा है, परन्तु अभी तक केवल ६ प्रतिशत का राष्ट्रीयकरण हुआ है, शेष ९४ प्रतिशत तक गैर-सरकारी हाथों में है। हमें इसका राष्ट्रीयकरण करने का प्रयत्न करना चाहिये, और इस बात से किंचित मात्र भी डरना नहीं चाहिये कि उससे कोई हानि होगी।

इस सभा में हम पहले भी कई बार कह चुके हैं कि सड़क परिवहन तब तक विकसित नहीं हो सकता जब तक कि हम उसमें काम करने वाले कार्यकर्ताओं की स्थिति की ओर ध्यान न देंगे। मैं चाहता हूं कि इन मजदूरों को राजकोषीय सुरक्षा प्रदान करने के लिये एक श्रम विधान बनाया जाये। पिछली बार जब मैंने इस प्रकार का एक विधेयक प्रस्तुत किया था तो श्रम मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि वह स्वयं इस प्रकार का एक विधेयक प्रस्तुत करेंगे? परन्तु खेद है कि अभी तक कुछ भी नहीं हुआ। मैं चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में शीघ्र ही कार्यवाही की जाये।

अन्त में मेरा यही सुझाव है कि जो भी गैर-सरकारी परिवहन-यान स्वामी श्रम विधानों का उल्लंघन करें, उसकी अनुज्ञा उसी समय रद्द कर दी जाये। जहां तक प्रतिकर का सम्बन्ध है, वह सौ रुपये से अधिक न दिया जाय। और यदि किसी मोटर गाड़ी का मार्ग बदलना है, तो वह परिवर्तन उससे पूछे बिना ही निधड़क होकर कर देना चाहिये। और यदि वह उसे स्वीकार न करे तो उसे प्रतिकर के रूप में एक पैसा भी न दिया जाये।

श्री हेडा (निजामाबाद) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं, और विशेषकर उस रूप का स्वागत करता हूं जिस रूप में कि संयुक्त समिति द्वारा इसे प्रस्तुत किया गया है।

संसार का प्रत्येक प्रगतिशील देश अपने परिवहन के चारों साधनों को विकसित करने का प्रयत्न कर रहा है। परन्तु हमारा देश इस सम्बन्ध में अभी बहुत पीछे है। जलपथ अभी अविकसित है और वायुपथ केवल विलास का साधन समझा जाता है। रेलवे के सम्बन्ध में निःसन्देह हमने उसमें पर्याप्त प्रगति की है, परन्तु जहां तक सड़क-परिवहन का सम्बन्ध है, वह अभी तक रेलवे का एक भाग ही समझा जाता है, वह रेलवे पर अवलम्बित है, वह रेलवे के अधीन है। अतः इस सम्बन्ध में मेरा यह

[ श्री हेडा ]

सुझाव है कि रेलवे तथा परिवहन मंत्रालय को दो भागों में विभाजित कर दिया जाये, ताकि दोनों विभाग स्वतन्त्रतापूर्वक प्रगति कर सकें ।

सड़क परिवहन के दो पहलू हैं—यात्री परिवहन तथा माल परिवहन । जहां तक यात्री परिवहन का सम्बन्ध है, इसे राष्ट्रीयकृत कर देना चाहिये । मैं नहीं चाहता कि यात्री-बसें गैर-सरकारी लोग चलायें । राष्ट्रीयकरण से बड़े भारी लाभ हुए हैं यह स्पष्टतया देखा गया है । उदाहरणार्थ हैदराबाद में बसों के राष्ट्रीयकरण के बाद स्थिति बड़ी सुधर गयी है । उससे पूर्व इन बस स्वामियों ने चारों ओर धांधली मचा रखी थी । अतः मेरा यही सुझाव है कि बस सेवा का पूर्णरूपेण राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये ।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी (चित्तौड़) : मुझे इस पर आर्पित है ।

†श्री हेडा : यह सच है कि गैर-सरकारी बसों वाले बड़े उपक्रमी तथा साहसी होते हैं और वे नये मार्ग खोजने में सदा प्रयत्नशील रहते हैं । इस दृष्टि से उन्हें प्रोत्साहित किया जाये और उन्हें नये मार्गों के लिये पांच वर्ष अथवा कुछ अधिक अवधि के लिये अनुज्ञा दी जाये, परन्तु उस अवधि के उपरांत उन मार्गों का भी राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये ।

जहां तक माल परिवहन का सम्बन्ध है, मैं समझता हूं कि इस में गैर-सरकारी लोगों को प्रोत्साहित किया जाये । इससे बहुत लाभ हैं । सर्वप्रथम लाभ यह है कि इससे व्यापार में बड़ी सहायता मिलती है । यह लारियां किसी भी माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर रेल गाड़ी से भी जल्दी पहुंचाती हैं, इससे समय की बचत होती है । और दूसरा लाभ यह है कि ये लारियां माल को एक मंडी के अन्दर से ले जाकर दूसरी मंडी के अन्दर तक पहुंचा देती हैं ।

अतः १०० मील से कम दूरी के स्थानों के लिये तो ये लारियां ही उपयोगी सिद्ध होती हैं, और रेलवे की अपेक्षा भी अधिक उपयोगी सिद्ध होती हैं । परन्तु कठिनाई यह है कि सड़कों की दशा बहुत खराब है कई सड़कें तो ऐसी हैं जिन पर यातायात का बोझ बहुत ज्यादा रहता है परन्तु फिर भी उनकी दशा को स्थायी रूप से सुधारने का प्रयत्न नहीं किया जा रहा है । अतः सरकार को नये मार्ग प्रारम्भ करने और पुराने मार्गों की सड़कों को सुधारने की ओर ध्यान देना चाहिये ।

उदाहरणार्थ कन्या कुमारी को दिल्ली से मिलाने वाला राष्ट्रीय राजपथ संख्या ७ के पेंगंगा से पन्धारकवाड़ा तक के भाग को संभवतः गत दस सालों से एक बार भी मरम्मत नहीं करवाया गया है । अतः मैं चाहता हूं कि सरकार सड़कों की मरम्मत और संधारण की ओर विशेष ध्यान दे ।

कुछ एक व्यक्तियों ने राष्ट्रीयकरण के परिणामों के सम्बन्ध में कुछ आशंकायें प्रकट की हैं, परन्तु वे निराधार हैं । यह सच है कि इससे कुछ एक लोगों को थोड़ी-सी हानि का सामना करना पड़ेगा, परन्तु आज जनमत की यहां मांग है कि यात्री बसों का राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये और राष्ट्रीयकरण से निश्चय ही देश तथा राष्ट्र को लाभ होता है जैसे कि वायुपथ के राष्ट्रीयकरण से हुआ है ।

जहां तक सहकारी संस्थाओं का सम्बन्ध है, हमें केवल उन्हीं संस्थाओं को अभिस्वीकार करना चाहिये जो सच्चे व्यापारिक दृष्टिकोण से बनायी गयी हो तथा कुछ वर्षों से यह काम करते रहे हों । कई लोग ऐसे हैं जो कि किसी राजनीतिक दृष्टि से अथवा सरकार से धन हड़पने की दृष्टि से कई झूठी सहकारी संस्थायें बना लेते हैं । उनमें से कोई उस संघ का प्रबन्धक बन बैठता है और कोई सैन्ट्रलरी आदि बन जाता है । बाद में एक प्रकार से उस संघ को उन्हीं पुराने चालकों को किराये पर उठा दिया जाता है । हमें ऐसी संस्थाओं से सावधान रहना चाहिये ।

†मूल अंग्रेजी में ।

जहां तक प्रतिकर का सम्बन्ध है, मैं उन सभी मित्रों से सहमत हूँ जो यह अनुभव करते हैं कि प्रतिकर की राशि पहले ही उस आधार पर दी जाती थी और संयुक्त समिति द्वारा उसे दुगना कर देने की सिफ़ारिश करना पूर्ण रूपेण अनुचित है ।

जहां तक सरकार द्वारा वास्तविक बसें ले लेने पर प्रतिकर देने का सम्बन्ध है, मैं चाहता हूँ कि उन्हें उपयुक्त और उदार प्रतिकर दिया जाये । परन्तु वास्तव में हम देखते यह हैं कि बसों के बदले में तो प्रतिकर कम मिलता रहा है, और लायसंस के रद्द करने के बदले प्रतिकर अधिक मिल रहा है ।

इस सम्बन्ध में अन्तिम बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस विधेयक में उन व्यक्तियों को प्रतिकर देने के बारे में कोई व्यवस्था नहीं है जिनके परमिट का नवीकरण नहीं किया जाता । इससे तो उन्हें बड़ी भारी हानि का सामना करना पड़ेगा । राष्ट्रीयकरण के होते ही नयी बसें खरीद ली जायेगी और उनकी बसें बेकार पड़ी रह जायेंगी । इसलिये यह आवश्यक है कि यदि कोई व्यक्ति अपनी बस देने के लिये तैयार है, तो उसे उपयुक्त तथा उचित प्रतिकर दिया जाये ।

इन शब्दों से मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ ।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी : मैं इस विधेयक में निहित भावना से सहमत नहीं हूँ । मैं सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण से सन्तुष्ट नहीं हूँ । जहां कहीं भी इसका राष्ट्रीयकरण हुआ है, इससे भले के स्थान पर हानि ही हुई है ।

जिन-जिन राज्यों में इसका राष्ट्रीयकरण हुआ है, वहां पर जनता की यात्रा-असुविधायें बढ़ गयी हैं । उनकी समस्याय बढ़ गई है । गैर-सरकारी बसें तो जनता की हर प्रकार से सहायता तथा सेवा करने का प्रयत्न करती हैं, परन्तु राष्ट्रीयकृत सरकारी बसें जनता की सुविधाओं की ओर कोई ध्यान नहीं देतीं ।

उदाहरणार्थ मान लो कि कुछ एक यात्री किसी सड़क पर निर्जन स्थान पर खड़े बस की प्रतीक्षा कर रहे हैं । यदि बस में सवारियां पूरी हैं तो सरकारी बस का कंडक्टर उनको बस में नहीं बैठायेगा, वे चाहे वहां पर दो-तीन घंटे से भूखे प्यासे खड़े प्रतीक्षा कर रहे हों । वह कंडक्टर बड़ी निर्ममतापूर्वक उन्हें वही छोड़ कर चला जायेगा । परन्तु गैर-सरकारी बस का कंडक्टर इतना निर्मम नहीं होता, वह अपने आपको खतरे में डाल कर भी उन असहाय यात्रियों की सहायता करने का प्रयत्न करेगा । अतः यदि सभी बसों का राष्ट्रीयकरण कर दिया गया, तो जनता के लिये एक भयंकर समस्या पैदा हो जायेगी, वे एक नगर से दूसरे नगर तक, एक राज्य से दूसरे राज्य तक सुगमतापूर्वक यात्रा न कर सकेंगे ।

साम्यवादी वक्ताओं का यह कहना है कि देश में अभी तक केवल ९ प्रतिशत बसों का ही राष्ट्रीयकरण हुआ है, और शेष ९१ प्रतिशत का भी राष्ट्रीयकरण हो जाना चाहिये ।

†डा० रामा राव (काकिनाडा) : माल तथा यात्री ले जाने वाली सभी मोटर गाड़ियां ।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी : परन्तु उनसे मैं यह पूछना चाहता हूँ कि उन ९ प्रतिशत बसों के राष्ट्रीयकरण से देश को क्या लाभ हुआ है ?

राष्ट्रीयकरण से लोगों की असुविधायें और बढ़ गयी हैं । दिल्ली परिवहन सेवा की बसों का ही उदाहरण ले लीजिये । उनके लिये लोगों को एक-एक घंटा प्रतीक्षा करनी पड़ती है । परन्तु कलकत्ता नगर जहां गैर-सरकारी बसें भी हैं, किसी भी व्यक्ति को दो मिनट से अधिक प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ती ।

और फिर गैर-सरकारी बसों के कंडक्टर तथा ड्राइवर, सरकारी बसों के कंडक्टरों की अपेक्षा अधिक मन्न तथा विनीत होते हैं । अतः जहां तक यात्री परिवहन का सम्बन्ध है, उसके राष्ट्रीयकरण से जनता को कुछ भी लाभ नहीं हुआ है ।

†पूल अंग्रेजी में ।

[ श्री उ० मू० त्रिवदी ]

जहां तक प्रतिकर के प्रश्न का सम्बन्ध है, मैं यह तो नहीं चाहता कि बस-स्वामियों की बसों पर जागीरदारी समझ ली जाये, परन्तु यह भी नहीं चाहता कि उन्हें किसी प्रकार का प्रतिकर दिये बिना ही उनकी सम्पत्ति को हथिया लिया जाये ।

मैं आपको यह सुझाव दूंगा कि २०० रुपये प्रति मास देने के स्थान में उन्हें उन मोटर गाड़ियों का अदक्षयण मूल्य दे दिया जाये । साथ ही यह व्यवस्था भी की जाये कि यदि वह स्वयं ड्राइवर या कंडक्टर हो अथवा उसके जितने भी कंडक्टर, चालक इत्यादि कर्मचारी हों, उन्हें राज्य परिवहन में ले लिया जाये । वस्तुतः यह शर्त राष्ट्रीयकरण की प्रमुख शर्त होनी चाहिये ।

किसी भी व्यक्ति को राज्य के धन से धनी नहीं बनने देना चाहिये । प्रत्येक बस का मूल्य ५०,००० रुपये या १५,००० रुपये नहीं होता है । कई बसों का मूल्य इससे बहुत कम होता है । लोगों ने ३,००० या ४,००० रुपये के ट्रकों में ३,००० या ४,००० रुपये और व्यय करके उन्हें बहुत अच्छी बसें बना ली हैं जिसका मूल्य ६,००० रुपये प्रत्येक बस हो जाता है । यदि आप एक वर्ष बाद उसे लेना चाहें तो सरकार को उसे ६,६०० रुपये प्रतिकर देना होगा । और बस आपकी हो जायेगी । इस प्रकार का एकाधिकार सरकार के हित में अथवा उसके विरोध में अच्छा नहीं है । मेरा सुझाव यह है कि राज्य की बसें भी गैर-सरकारी बसों के साथ-साथ चलें । मध्यभारत में इस प्रतियोगिता का प्रत्यक्ष प्रमाण दिखाई देता है । वहां राज्य की बसों के साथ-साथ गैर-सरकारी बसें भी चलती हैं । परिणाम यह होता है कि जब कि गैर-सरकारी बसों में भीड़ लगी रहती है सरकारी बसों में एक-दो यात्री ही दिखाई देते हैं इसका कारण यह है कि यदि सरकारी बसों का किराया एक आना प्रति मील होता है तो गैर-सरकारी बसों का किराया केवल दो पैसा प्रति मील । क्योंकि भारत के नागरिक सामान्यतः गरीब हैं वे अधिक पसा व अधिक आराम की सवारी से कम पसे की सवारी अधिक पसन्द करते हैं ।

ज्ञात होता है कि सरकार गरीब जनता का खून चूस लेना चाहती है । दिन पर दिन नये कर लगाये जा रहे हैं । पिछले दिनों रेलवे यात्रियों पर सीमा-कर विधेयक पर चर्चा हुई थी । कई नगरपालिकाएं इस समय भी रेलवे स्टेशनों के निकट खड़ी रहने वाली बसों के यात्रियों पर सीमा-कर लगाती हैं और कोई इस बात पर विचार नहीं करना चाहता है कि यह वैध है या अवैध है ।

राज्य परिवहन का एकाधिकार होते ही पहला परिणाम यह होता है कि अन्य सारी गैर-सरकारी बसें बन्द कर दी जाती हैं । सरकारी बसों का किराया बढ़ जाता है । आवश्यक संख्या में बसें उपलब्ध नहीं होती हैं । यात्री समय-असमय उतार दिये जाते हैं । कोई उन्हें पूछने वाला नहीं होता है । कंडक्टर की खूब चलती है । वह यात्रियों के प्रति मनमाना व्यवहार कर सकता है । तथा कोई नहीं जानता कि इसकी सुनवाई कहां हो सकती है । राष्ट्रीयकरण करने के पूर्व हमें इन समस्याओं पर अवश्य विचार करना चाहिये ।

श्री हेडा ने एक महत्वपूर्ण बात की ओर ध्यान दिलाया है वह यह है कि संविधान सभी व्यक्तियों को समान अवसर देता है । तब यदि कुछ व्यक्ति एक सहकारी समिति बना लेते हैं तो उन्हें अन्य व्यक्तियों की अपेक्षा अधिमान नहीं दिया जाना चाहिये । हिसार में मैंने स्वयं एक उदाहरण देखा है कि एक पुलिस उपाधीक्षक<sup>१</sup> ने अपने, अपनी पत्नी बच्चों तथा अपने चपरसियों तक को मिला कर एक सहकारी समिति बनाई हुई थी तथा इस प्रकार सारा प्रपंच रचा हुआ था ।

सरकार यदि उन लोगों को प्रतिकर दे रही है जिनकी गाड़ियां अनुज्ञा की अवधि के पूर्व ले ली गई हैं तो सरकार को उन व्यक्तियों को भी नयी अनुज्ञा द देनी चाहिये जिनकी अनुज्ञा की अवधि समाप्त हो गई है ।

अनुसूची में पंजीयन चिन्हों<sup>१</sup> का उल्लेख है। उसमें मध्य-प्रदेश, पंजाब, पश्चिमी बंगाल इत्यादि के लिये दो-दो प्रथमाक्षर दिये गये हैं। मध्य-प्रदेश में एम० पी० और सी० पी० अब भी चल रहे हैं। मेरा सुझाव यह है कि इसके स्थान में एम० बी० और एम० पी० रख दिया जाये।

† डा० ज० न० पारिख (झालावाड़) : मैं इस संशोधक विधेयक का स्वागत करता हूँ। इसका उद्देश्य राज्यों की मोटर गाड़ियों सम्बन्धी नीति के कुछ पहलुओं में एकरूपता लाना है। हमारी द्वितीय पंचवर्षीय योजना औद्योगिक आधार पर निर्मित हुई है इसलिये परिवहन प्रणाली की व्यवस्था के विकास से ही देश की प्रगति का पता लगाया जा सकता है।

इस विधेयक का मूल उद्देश्य मोटरगाड़ी तथा रेलों की प्रतियोगिता को कम करना था, तथापि अब ऐसी कोई बात नहीं है। मोटर गाड़ी परिवहन के अधिक तेज, सुविधाजनक और मितव्ययतापूर्ण होने के कारण ही मोटर गाड़ियों को यह महत्व प्राप्त हुआ है।

प्रथम योजना की अवधि में हमारे उत्पादन में ३५ प्रतिशत वृद्धि हुई है, यह वृद्धि द्वितीय योजना की अवधि में बढ़कर ११० प्रतिशत हो जायेगी। रेलें इस भार को वहन करने में समर्थ नहीं हैं और यह माल मोटर गाड़ियों को ही ढोना पड़ेगा। तथापि मोटर परिवहन और सड़कों पर जो राशि व्यय की गई है वह नितांत अपर्याप्त है। मोटर गाड़ियों के विकास के लिये अच्छी सड़कों का होना नितांत आवश्यक है इस सम्बन्ध में आपको यह सुझाव दूंगा कि सड़कों के विकास के लिये राज्य अथवा राष्ट्रीय बोर्डों का निर्माण किया जाये, तथा समस्त बन्दरगाहों को पक्की सड़कों द्वारा देश के अन्य नगरों से मिलाया जाये। साथ-साथ सड़कों के पुलों के यातायात की वृद्धि को ध्यान में रखते हुए उनका पुनः सर्वेक्षण किया जाये।

मैं परिवहन आयोग की स्थापना का स्वागत करता हूँ। मेरा सुझाव है कि परिवहन आयोग को पूंजी विनियोग, कार्य-प्रवर्तन की दक्षता, प्रशासनिक व्यय तथा करों की सीमा इत्यादि पर भी ध्यान देना चाहिये। मैंने अपने संशोधन में यह भी सुझाव दिया है कि परिवहन आयोग को अपनी योजनायें क्रियान्वित करने का अधिकार दिया जाये साथ-साथ उन्हें सुरक्षा, बचाव के तरीकों और कर्मचारियों की सुविधाओं और समस्याओं पर भी ध्यान देना चाहिये।

इस समय सड़क परिवहन में सरकारी तथा गैर-सरकारी, दोनों प्रकार की कम्पनियां कार्य कर रही हैं। यदि गैर-सरकारी समवायों को सहकारी समितियों अथवा सीमित समवाय बना कर प्रोत्साहन दिया जाये तो यह अच्छा ही है। जम्मू तथा काश्मीर में सरकारी बसें चलती हैं लेकिन साथ-साथ वहां गैर-सरकारी कम्पनियों की बसें भी चलती हैं। यह बहुत अच्छा उदाहरण है क्योंकि इससे एक अच्छी प्रतियोगिता रहती है और दोनों को लाभ होता है। मैं इस बात से सहमत हूँ कि अनुज्ञा रद्द करने पर उचित प्रतिकर अवश्य दिया जाये। यदि किसी विशेष सड़क का राष्ट्रीयकरण किया जाये तो या तो उन्हें वैकल्पिक सड़क दी जाये जहां वे अपनी बसें चला सकें अथवा उनकी सारी आस्तियां भी ले ली जायें।

मेरे विचार से अनुज्ञा की अवधि भी बढ़ानी चाहिये, क्योंकि आजकल ट्रक बहुत महंगे आते हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एक व्यक्ति को बहुत खतरा उठाना पड़ता है इस अवधि को सवारी ले जाने वाली बसों के लिये पांच वर्ष तथा सामान ले जाने वाली मोटर गाड़ियों के लिये लगभग दस वर्ष कर दिया जाये। यदि हम गैर-सरकारी उद्योगों के लिये उत्साहवर्द्धक वातावरण पैदा करेंगे तो वे पूरा सहयोग देंगे। योजना आयोग ने भी सुझाव दिया है कि माल ले जाने वाली मोटर गाड़ियों का राष्ट्रीयकरण नहीं किया जाना चाहिये। अभी सड़क परिवहन विकास की बहुत संभावनायें हैं यदि इस समस्या का हल समझदारी से किया गया तो सड़क परिवहन की अवश्य तरक्की होगी।

† मूल अंग्रेजी में।

१. Registration Marks.

†श्री राम चन्द्र रेड्डी (नेल्लोर) : राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में कई बातें कही गई हैं। मेरे विचार से इस मामले में धीमी गति से बढ़ने से परिवहन उद्योग का उचित विकास हो सकेगा। यह बताया गया है कि उद्योग का राष्ट्रीयकरण करने से उसमें व्यय अधिक हो जाता है। हमने इस देश में जितने भी उद्योगों का राष्ट्रीयकरण किया है उनमें विमान निगमों को छोड़ कर सभी में घाटा ही रहा है। मद्रास में भी परिवहन सेवा का राष्ट्रीयकरण करने से कोई विशेष उत्साहजनक परिणाम नहीं प्राप्त हुआ है। सरकारी परिवहन से सरकार को आय-कर भी नहीं मिलता जब कि गैर-सरकारी परिवहन से सरकार को आय-कर प्राप्त होता है। मैं राष्ट्रीयकृत परिवहन के विरुद्ध नहीं हूँ तथापि मेरा आशय यह है कि जब तक कर्मचारियों में अधिक अनुशासन की भावना नहीं आती है हमें अधिक सावधानी से काम लेना चाहिये।

†श्री वीर स्वामी (मयूरम—रक्षित—अनुसूचित जातियाँ) : अब वे पहले से अधिक ईमानदार हैं।

†श्री राम चन्द्र रेड्डी : मैं उनकी बात नहीं सुन सका।

†श्री राघवाचारी (पेनुकोंडा) : उन्होंने यह कहा है कि अब वे पहले से अधिक ईमानदार हैं।

†श्री राम चन्द्र रेड्डी : इसके अलावा राष्ट्रीयकरण करने से एकाधिकार की भावना पैदा हो जाती है, जिससे गैर-सरकारी उपक्रमों को धक्का लगता है। माननीय उपमंत्री जी मद्रास की ट्रामवे कम्पनी का इतिहास अच्छी तरह जानते होंगे जिसे बन्द कर देना पड़ा और लगभग ६०० परिवार बेकार हो गये। इससे केवल एकाधिकार की भावना ही व्यक्त होती है। अतः मैं सरकार से निवेदन करूँगा कि जब तक प्रत्येक कर्मचारी राष्ट्रीय भावना वाला न हो, अथवा उत्तरदायित्व अनुभव नहीं करे, परिवहन उद्योग का राष्ट्रीयकरण न किया जाये।

माननीय मंत्री जी ने कहा है कि सहकारी उपक्रमों को परिवहन उद्योग में प्रोत्साहन दिया जायेगा। तथापि मेरा सहकारिता पर कोई विश्वास नहीं है। मैंने कई सहकारी समितियों को असफल होते और बन्द होते देखा है। कोई भी मोटर-गाड़ी का मालिक एक सहकारी समिति प्रारम्भ कर उसे पंजीयित कर सकता है। सहकारी समिति अधिनियम के अनुसार केवल ६-१/४ प्रतिशत लाभांश का वितरण हो सकता है। इससे किसी गैर-सरकारी कम्पनी को प्रोत्साहन नहीं मिलता है फल यह होगा कि कोई भी व्यक्ति सहकारी समिति के नाम से सारा काम कर सकता है।

अनुसूची ८ में मोटर-गाड़ियों की गति के सम्बन्ध में काफी सावधानी बरती गई है। तथापि इस मामले में अधिक सावधान रहने की आवश्यकता है क्योंकि यदि इस मामले में नरमी बरती गई तो दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जायेगी। ठेलों की गति के सम्बन्ध में भी बहुत सतर्क रहने की आवश्यकता है अन्यथा दुर्घटना का बहुत खतरा है।

†श्री ले० जोगेश्वर सिंह (आन्तरिक—मनीपुर) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। मेरे विचार से भारत के पूर्वी भागों के लिये यह वरदान सिद्ध होगा क्योंकि वहाँ रेलवे द्वारा परिवहन में कई कठिनाइयाँ हैं और कहीं-कहीं तो विमान द्वारा परिवहन होता है जो बहुत महंगा है। ऐसे स्थानों में सड़क परिवहन से बहुत लाभ होगा।

मेरे विचार से मनीपुर में सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण बहुत सफल सिद्ध नहीं होगा। वहाँ हथकरघा उद्योग के बाद इसी का स्थान है। इसका राष्ट्रीयकरण होने पर बहुत से लोगों के बेकार होने की आशंका है। जब तक सम्पूर्ण परिवहन उद्योग का राष्ट्रीयकरण नहीं हो जाता तब तक उन्हें सरकार द्वारा प्रोत्साहन मिलना चाहिये।

इस सम्बन्ध में मनीपुर मोटर चालक संघ का नाम लिया जा सकता है आज से दस वर्ष पहले, युद्ध के बाद, आसाम और मनीपुर में मित्र राष्ट्रों की सेनायें मोटर-गाड़ी के पुर्जे अत्यन्त मात्रा में छोड़ गई थीं। इनमें से पूर्जे मिल जाया करते थे। परन्तु अब उसे निकम्मा माल घोषित किया गया है और परिणामस्वरूप पुर्जों की अप्राप्यता के कारण गैर-सरकारी चालकों को इस कारबार में लाभ नहीं हो रहा है और सभी कर्मचारियों को नौकरी से निकाल दिया गया है। मेरा सुझाव है कि इन गैर-सरकारी चालकों की सहायता के लिये सरकार को कुछ रकम का विनियोग करना चाहिये। इससे जनसंख्या के अधिकतर भाग के रोजगार की समस्या का भी समाधान हो जायेगा अब स्थिति यह है कि राज्य परिवहन सेवा में सभी प्रविधिज्ञों और चालकों आदि को इसलिये नहीं खपाया जा सकता है कि यह गैर-सरकारी परिवहन के साथ-साथ चलती है।

एक और बात यह है कि भारत के पहाड़ी प्रदेशों में जहां रेल सेवा प्राप्त नहीं है वहां मार्ग परिवहन द्वारा ही परिवहन व्यवस्था का कार्य किया जाता है। इस प्रकार के परिवहन की कमी के कारण सारभूत वस्तुओं के दाम उन भागों में अत्याधिक हैं। इन वस्तुओं के निर्यात के सम्बन्ध में भी कठिनाई है। परिणामस्वरूप लोगों की आर्थिक स्थिति में सुधार नहीं किया जा सकता। सरकार को इन गैर-सरकारी चालकों को राजकीय सहायता देनी चाहिये ताकि कम दामों पर वे इन वस्तुओं को ले जा सकें। यदि मेरे इस सुझाव को मान लिया गया तो इससे कारबार चलाने वाले व्यक्तियों और उपभोक्ता दोनों को ही फायदा होगा।

प्रतिकर के प्रश्न पर भी इस सदन में विचार किया गया है। गैर-सरकारी चालकों को अनुज्ञप्ति या अनुज्ञा वापिस लिये जाने पर प्रतिकर देने के मैं पक्ष में नहीं हूँ परन्तु प्राधिकारियों द्वारा अपने अधिकार में ली गई आस्तियों के लिये प्रतिकर देने का मैं पक्षपाती हूँ। इसलिये जब कभी निगम द्वारा या परिवहन प्राधिकारी द्वारा किसी परिवहन को अपने अधिकार में लिया जाये तो जिन व्यक्तियों की आस्तियां सरकार द्वारा ली जायें उन्हें प्रतिकर दिया जाना चाहिये।

मनीपुर राज्य में राज्य परिवहन की व्यवस्था है। परन्तु उसमें काम कर रहे कर्मचारियों की सेवा की सुरक्षा के लिये कोई उपबन्ध नहीं है। बीमे और भविष्य निधि तथा अन्य बातों की सुविधायें भी उन्हें प्राप्त नहीं हैं। क्योंकि उन्होंने उस परिवहन सेवा को अपने अधिकार में ले लिया है इसलिये मंत्रालय को कर्मचारियों की सेवा की शर्तों में सुधार करना चाहिये और इन बातों पर विचार करना चाहिये।

एक और बात संवाहकों के सम्बन्ध में यह है कि देश के उन भागों में जहां मार्ग परिवहन व्यवस्था अभी विकसित नहीं है वहां संवाहकों को अनुज्ञप्तियां प्राप्त करने में कठिनाई होती है और फलस्वरूप गैर-सरकारी चालकों को भी कठिनाई होती है। इसलिये ऐसी परिस्थितियों में जब इन संवाहकों को नियुक्त किया जाता है तो उस समय अनुज्ञप्तियां आदि देने में उनकी सेवा की शर्तों में कुछ छूट दी जानी चाहिये।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी (वान्दिवाश) : उपाध्यक्ष महोदय जहां तक राष्ट्रीयकरण का सम्बन्ध है यद्यपि व्यावहारिक प्रस्थापना के रूप में मैं एक सिद्धांत के आधार पर इसका स्वागत करता हूँ। तथापि मैं इसका विरोधी हूँ। मेरे विचार में इस समय इस प्रश्न पर विचार नहीं किया जाना चाहिये। रेलवे के राष्ट्रीयकरण के बाद हमने देखा है कि लोग कितने लापरवाह हो गये हैं और सेवा की भावना बिल्कुल ही खत्म हो गई है।

सहकारिता का सिद्धांत तो ठीक है परन्तु हम देखते हैं कि इस परिवहन को चलाते समय लोग जब इसे क्रियान्वित करते हैं तो इसमें कुछ अनुशासन की उपेक्षा आ जाती है और भ्रष्टाचार आदि भी बहुत फलता है। इसलिये सरकारी संस्थाओं को भी इस प्रक्रम पर अनुज्ञायें आदि देने के लिये प्राथमिकता नहीं

[ श्री न० रा० मुनिस्वामी ]

दी जानी चाहिये । हमने भूमि सुधार और खाद्य उत्पादन तथा अन्य बातों में सहकारिता के सम्बन्ध में प्रयोग किये हैं । परन्तु सहकारिता के आधार पर किसी परिवहन को चलाना उचित नहीं है ।

मैंने प्रतिवेदन में देखा है कि केवल तीन से पांच वर्ष की अवधि के लिये अनुज्ञा दी जाती है । मेरे विचार में इसकी न्यूनतम अवधि दस वर्ष होनी चाहिये । पांच वर्ष में किसी व्यक्ति को या किसी सन्था को यह मालूम नहीं हो सकता कि उसे लाभ हो रहा है या हानि हो रही है और उसने इस अवधि में कितना धन विनियोजित किया है । इसलिये अवधि में वृद्धि के सम्बन्ध में एक संशोधन प्रस्तुत किया जाना चाहिये ।

जिस रूप में विधेयक संयुक्त समिति से आया है उसके उपबन्धों की अधीन बोर्ड एक स्वायत्तशासी निकाय बन गया है । इसके तीन सदस्य हैं और सभापति एक न्यायिक पदाधिकारी है । मैं इस उपबन्ध का स्वागत करता हूँ परन्तु मेरे विचार में तीन सदस्यों के बोर्ड को तीन, पांच या सात तथ्याधिकारियों की सहायता भी प्राप्त होनी चाहिये । वे परिवहन की वास्तविक कार्यान्विति की स्थिति को भी जान सकेंगे । वे मोटर परिवहन सम्बन्धी अनुभवी व्यक्ति हो सकते हैं । यदि तथ्याधिकारी एकमत हों तो बोर्ड को अवश्य ही उस निर्णय का पालन करना चाहिये और मतभेद होने की स्थिति में बोर्ड यदि चाहे तो बहुमत के निर्णय को या उस मामले में अपने ही निर्णय को लागू कर सकता है ।

मैं तथ्याधिकारियों पर इसलिये जोर दे रहा हूँ कि संयुक्त समिति के सामने गवाही देते समय श्रमिकों के प्रतिनिधित्व की बात पर जोर दिया गया था । उस प्रस्ताव को ठीक ही अस्वीकार किया गया है परन्तु तथ्याधिकारियों को बोर्ड में रखने से श्रमिकों को यह संतुष्टि होगी कि ये तथ्याधिकारी निर्णय दिये जाने से पूर्व उनके दृष्टिकोण को प्रस्तुत करेंगे ।

अब मैं प्रतिकर के सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूँ कि खंड ६५ और ६८ में प्रतिकर देने के कई सिद्धांत और ढंग बताये गये हैं । मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक महीने के लिये २०० रुपये या १५ दिन से कम के लिये १०० रुपये देने की अपेक्षा विशेषज्ञों की एक प्रविधिक समिति होनी चाहिये जो परिवहन का वास्तविक मूल्य बता सकें । प्रविधिक समिति बोर्ड को, या अन्य किसी को जिसे अन्ततः प्रतिकर की राशि देनी है, मंत्रणा देने की बेहतर स्थिति में होगी । इस विधेयक में बताये गये अन्य सिद्धांतों को भी वह ध्यान में रख सकेगी ।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि सार्थो या समवायों को अनुज्ञप्तियां देने के अतिरिक्त उन गैर-सरकारी व्यक्तियों को भी अनुज्ञप्ति दी जानी चाहिये जो वित्त आदि का प्रबन्ध कर सकें । उन्हें भी प्रोत्साहन मिलना चाहिये ।

जहां तक मद्रास का सम्बन्ध है वहां पर परिवहन राष्ट्रीयकृत है । परन्तु वह उचित रूप से क्रियान्वित नहीं है । छोटी-सी खराबी पर ही चालक बस को रोक देता है और यात्रियों को असुविधा होती है । जब हम राष्ट्रीयकरण करते हैं तो लोग अधिक निष्ठावान नहीं होते हैं । वे न्यूनाधिक लापरवाही से काम करते हैं । यही कारण है कि मैं राष्ट्रीयकरण का विरोधी हूँ ।

इसलिये राष्ट्रीयकरण, सहकारिता और अन्य बातों को छोड़ कर मैं विधेयक का पूर्ण समर्थन करता हूँ ।

†श्री म० कु० मैत्र (कलकत्ता—उत्तर-पश्चिम) : उपाध्यक्ष महोदय, वर्तमान समय में यह आवश्यक है कि सड़क परिवहन का अभी से राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये । सामान के कुल यातायात का ३४ प्रतिशत भाग हमारी रेलें उठाती हैं । नौवहन द्वारा केवल १ करोड़ टन सामान ले जाया जाता है ।

†मूल अंग्रेजी में ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में वस्तुओं के उत्पादन में और भी वृद्धि होगी । इसलिये यह आवश्यक है कि सड़क परिवहन में भी वृद्धि होनी चाहिये ।

प्रथम पंचवर्षीय योजना की अवधि में सरकार ने सड़कों के सुधार पर लगभग ३०० करोड़ रुपये खर्च किये थे और द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ४०० करोड़ रुपये और खर्च किये जायेंगे । इसलिये सामान को उठाने और रेलवे को योग देने के लिये मार्ग परिवहनों का राष्ट्रीयकरण करना ही चाहिये ।

यदि हम तथ्यों को देखें तो जहां ब्रिटेन में प्रतिमील २२ और अमेरिका में प्रतिमील १७ लारियां हैं वहां भारत में केवल २ लारियां हैं जिनमें निःसन्देह बैल गाड़ियां भी सम्मिलित हैं । परन्तु यह आश्चर्य की बात है कि सदन के समक्ष विधेयक प्रस्तुत करते हुए माननीय मंत्री ने कहा था कि सरकार का अगले पांच वर्षों में इन लारियों का राष्ट्रीयकरण करने का कोई विचार नहीं है । कई माननीय सदस्यों ने कहा है कि राष्ट्रीयकरण के इच्छित परिणाम नहीं निकले हैं । यदि ऐसा नहीं हुआ है तो यह व्यवस्थापन का दोष है । यह सच है कि सरकार प्रशासन को भ्रष्टाचार से मुक्त नहीं कर सकी है । यदि राज्य उपक्रमों में लाभ नहीं हुआ है तो उसका भी यही कारण है ।

बसों और लारियों के सम्बन्ध में सबसे पहले तो अनुज्ञा प्राप्त करने में कठिनाई होती है । जहां तक कलकत्ता की बसों का सम्बन्ध है, स्थिति में सुधार तो हुआ है परन्तु उनमें अत्यधिक भीड़ रहती है । अच्छा होता यदि प्रवर समिति ने अधिक बसों और अधिक टैक्सियों की आवश्यकता की ओर ध्यान दिया होता ।

मैं आपको एक और समस्या का उदाहरण देता हूं । कलकत्ता की बन्दरगाह ऐसी है जो बिहार और उड़ीसा का कुल आयात उठाती है । अब बिहार सरकार उतनी ही लारियों को जाने की अनुमति देगी जितनी लारियों को पश्चिमी बंगाल सरकार पश्चिमी बंगाल की सीमाओं को पार करने को देगी । इससे ऐसी प्रतियोगिता उत्पन्न होती है जो हानिकारक है और एक अन्तर्राज्यिक परिवहन बोर्ड गठित किया गया है । मझे आशा है कि इस बोर्ड को, एक राज्य से दूसरे राज्य में १५० मील से परे, विभिन्न राज्यों में परिवहन के वहन की अनुमति देने का अधिकार दिया जायेगा और किसी विशिष्ट राज्य के परिवहन प्राधिकारी को यह अधिकार नहीं सौंपा जायेगा ।

यद्यपि मैं सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण को अधिमान देता हूं तथापि मैं प्रतिकर की दर को दुगुना करने के विरुद्ध हूं । मेरा यह भी निवेदन है कि इस विधेयक में श्रमिकों और संवाहकों आदि की परिस्थितियों में सुधार के लिये भी कुछ उपबन्ध किया जाना चाहिये था ।

†श्री राघवाचारी : उपाध्यक्ष महोदय, बहुत से सदस्यों ने ऐसी बातें कही हैं जिनका विधेयक से कोई सम्बन्ध नहीं है, उदाहरण के लिये इस विधेयक में यह कहीं उपबन्धित नहीं है कि यात्री परिवहन या माल परिवहन में से किसी का भी राष्ट्रीयकरण किया जायेगा । इसमें केवल यही अपेक्षित है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सरकार अपक्षित निधियों की कमी और अन्य सारभूत बातों में तल्लीनता के कारण इस प्रक्रम पर माल परिवहन का राष्ट्रीयकरण उचित नहीं समझती है । यह केवल एक प्रकार का नीति सम्बन्धी वक्तव्य है, इससे अधिक विधेयक में कुछ नहीं कहा गया है ।

जहां तक यात्री परिवहन का सम्बन्ध है, जहां कहीं जन सेवा के हितों में उचित समझा जाये वहां कोई भी राज्य, संविधान के अधीन, परिवहन व्यवस्था की उस शाखा को अपने अधिकार में ले सकता है । यहीं प्रतिकर का प्रश्न भी उत्पन्न होता है ।

सभा को मालूम है कि यदि कुछ वर्षों के लिये सड़क के उपयोग के लिये अनुज्ञा दी जाती है तो गाड़ी चालक की होती है, आस्तियां उसकी होती हैं, सभी कुछ उसका होता है । इसलिये केवल इस कारण से कि

[ श्री राघवाचारी ]

किसी व्यक्ति को अनुज्ञा दी जाती है क्या उसमें सम्पत्ति का कोई अधिकार निहित हो जाता है जिससे कि सरकार जब अनुज्ञा वापिस ले लेती है या अनुज्ञा दोबारा नहीं देती है तो उसे अवश्य ही प्रतिकर दिया जाना होगा? यह समस्या थी। परन्तु यह अनुभव किया गया कि संवैधानिक और वैध रूप से उस व्यक्त को प्रतिकर मांगने का कोई अधिकार नहीं है, परन्तु हमें संसद् सदस्य होने के नाते एक याथार्थिक दृष्टिकोण अपनाना चाहिये।

†श्री वे० प० नायर (चिरयिन्कील) : क्या यह अनुज्ञप्ति के तुल्य है ?

†श्री राघवाचारी : मैं अभी इस बात की भी चर्चा करूंगा। हमें याथार्थिक दृष्टिकोण अपनाना चाहिये। समिति के सामने कुछ गवाहों ने जिनमें से कुछ अर्थशास्त्री भी थे, यह संकेत किया था कि लगभग आठ से दस वर्ष की अवधि के लिये मोटर गाड़ियां क्षमतापूर्वक चल सकती हैं। जिसके बाद यह समझा जाता है कि गाड़ी की कीमत और संधारण व्यय, उचित लाभ सहित मिल सकते हैं, यदि अवधि को कम कर दिया गया तो किसी व्यक्ति को उससे कुछ हानि होगी। इस विधान में गर्भित सामान्य नीति यह है कि यात्री परिवहन के मामले में अनिवार्यतः अनुज्ञाओं की एक और अवधि बढ़ा दी जायेगी। माल परिवहन के मामले में पांच वर्ष की और अवधि दे दी जायेगी।

केवल एक कठिनाई है। मान लीजिये कोई राज्य जनहित में यात्री परिवहन को अपने अधिकार में ले लेता है। अब जिस-जिस व्यक्ति ने पूंजी लगाई है उसे कुछ प्रतिकर अवश्य मिलना चाहिये। इसलिये हमने सोचा था कि यदि अनुज्ञा के सम्बन्ध में अवधि अग्रेतर नहीं बढ़ाई जाती है तो वैध रूप से कोई प्रतिकर नहीं दिया जायेगा। यदि विशिष्ट अवधि पहले ही दी जा चुकी है और यदि उसे कम किया जाता है या उसमें परिवर्तन किया जाता है तो सम्बन्धित व्यक्ति को कुछ प्रतिकर की मांग करने का अधिकार है। परन्तु जिन माननीय सदस्यों ने विधान के उस भाग की आलोचना की है उनका तर्क यह था कि अनिवार्यतः राज्य अवधि को कम नहीं करते हैं या उसमें परिवर्तन नहीं करते हैं केवल अनुज्ञा के नवकरण से इन्कार करते हैं। इस प्रकार सम्बन्धित व्यक्ति को प्रतिकर न मिल सकेगा। परन्तु प्रश्न यह है वस्तुतः चालक को भोगना क्या पड़ता है? यदि किसी व्यक्ति की अनुज्ञा नवीकृत नहीं की जाती तो उसकी गाड़ी उसी के पास रहेगी और वह उसे काम में ला सकता है। यह ठीक है कि गाड़ी का नियमित उपयोग बन्द हो जायेगा.....

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या प्रविधिज्ञों ने यह भी सुझाव दिया है कि यदि माग की अनुमति उन्हें न भी दी जाय तब भी गाड़ियों का उपयोग किया जा सकता है।

†श्री राघवाचारी : विचार यह है.....

†उपाध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य ३ या ४ मिनट में अपनी बात कह लें तो माननीय उपमंत्री कल भाषण प्रारम्भ कर सकते हैं।

†श्री ब० कु० दास (कंटाई) : वह संयुक्त समिति के सभापति थे। वह कल भाषण जारी रख सकते हैं। और विस्तार में अपनी बात कह सकते हैं।

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री भी विस्तार में ही कहेंगे।

†श्री राघवाचारी : मैं पांच मिनट में ही भाषण समाप्त करता हूँ। विशेषज्ञों से यह प्रश्न पूछा गया था कि ३ या ४ वर्ष की अवधि के बाद चालक गाड़ी का क्या उपयोग कर सकता है। अनुज्ञा के नवीकरण से इन्कार होने पर वह विशिष्ट मार्ग पर गाड़ी को नहीं चला सकेगा। ऐसी बात नहीं है कि अन्य सड़कें भी नहीं होंगी या गाड़ी बेकार हो जायेगी। उदाहरण के लिये यात्री बस को आसानी से माल परिवहन बस में परिवर्तित किया जा सकता है।

†मूल अंग्रेजी में।

†उपाध्यक्ष महोदय : क्या ऐसी कोई प्रत्याभूति है कि माल परिवहन गाड़ी के रूप में उसे चलने की अनुमति दी जायेगी ?

†श्री राघवाचारी : जैसा मैं कह चुका हूँ, नीति के अनुसार अगले पांच सालों में और संभवतः उससे भी अधिक समय तक सरकार माल यातायात को अपने हाथ में नहीं लेगी। अतः मीलों तथा पथों सम्बन्धी कोई भी सीमा निश्चित किये बिना अबाध रूप से अनुज्ञायें दी जा सकती हैं।

मैं केवल एक बात का और उल्लेख करूंगा। मान लिया जाये कि इन आस्तियों का प्राप्त करना अनिवार्य था। भारत में सब प्रकार की गाड़ियां मिलती हैं। प्रमाणपत्र के अधीन उनमें से कुछ सड़क पर चलने योग्य हैं। किन्तु जैसे ही आस्तियों के प्रतिकर का अथवा राष्ट्रीयकृत का प्रश्न उत्पन्न होगा, तो गाड़ी की सारी चीजें बाजार में बेच दी जायेंगी और केवल ऊपरी ढांचा ही शेष रह जायेगा, फिर इसके अलावा प्रतिकर का अनुमान लगाने में भ्रष्टाचार का प्रश्न भी उत्पन्न होता है। यदि सब प्रकार की गाड़ियों को सरकार अपने हाथ में ले लेती है, तो उसे अपने कारखानों में सब प्रकार के पुर्जे भी रखने चाहियें। इस प्रकार काफी परेशानी पैदा हो जायेगी। सरकार को उस गाड़ी के केवल ऊपरी ढांचे के मिलने का अर्थ यह होगा कि करदाता को ही उसका सारा भार वहन करना होगा। अतः हमें एक ऐसा वास्तविक दृष्टिकोण अपनाना चाहिये जिससे किसी को हानि न उठानी पड़े।

समिति के अधिकांश सदस्यों के विचारानुसार प्रतिकर की वर्तमान दर बहुत से मामलों में उपयुक्त नहीं है। फिर भी उसमें एक सिद्धांत निहित है कि यदि सड़क पर चलने योग्य नई गाड़ी की अनुज्ञा की अवधि बीच में कम कर दी जाती है, तो मालिक को कुछ उचित प्रतिकर मिल सकेगा। सरकार यह भी जानती है कि इस काम से काफी आदमियों को रोजगार मिलता है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के द्वारा हम रोजगार को प्रोत्साहन ही देना चाहते हैं। अतः माल ढोने की गाड़ियों के सम्बन्ध में व्यापक दृष्टिकोण लिया गया है।

इन परिस्थितियों में अपर्याप्त प्रतिकर आदि की बातें वास्तविक न होकर भावुक अधिक हैं।

†श्री अलगेशन : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे खुशी है कि सभी ने संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में इस विधेयक का स्वागत किया है।

इसके पश्चात् लोक-सभा की बैठक गुरुवार, २९ नवम्बर, १९५६ के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

# दैनिक संक्षेपिका

[ बुधवार, २८ नवम्बर, १९५६ ]

पृष्ठ

स्थगन प्रस्ताव ...	...	...	...	४६६-५०१
सर्वश्री अ० क० गोपालन, पुन्नूस और वे० प० नायर ने त्रिवेन्द्रम में केरल उच्च-न्यायालय की एक बैंच की स्थापना सम्बन्धी आन्दोलन के बाद हुई गिरफ्तारियों और दोष सिद्धियों से उत्पन्न हुई कथित स्थिति के बारे में जिस स्थगन प्रस्ताव की पूर्वसूचना दी थी उपाध्यक्ष महोदय ने उसे प्रस्तुत करने की सम्मति नहीं दी ।				
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किया गया—				
चौसठवां प्रतिवेदन प्रस्तुत किया गया				५०१
विचाराधीन विधेयक	...	...	...	५०१-३७
रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) ने प्रस्ताव प्रस्तुत किया कि मोटर-गाड़ी (संशोधन) विधेयक पर संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार किया जाए । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।				
गुरुवार, २९ नवम्बर, १९५६ की कार्यवाही—				
मोटर-गाड़ी (संशोधन) विधेयक पर आगे और विचार करना और उसे पारित करना और स्त्रियों और लड़कियों का अनैतिक पण्य दमन विधेयक पर विचार किया जाना ।				