

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ — प्रश्नोत्तर)



सत्यमेव जयते

1st Lok Sabha

(XII Session)

(खण्ड २ में अंक २१ से अंक ४० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

विषय-सूची

(खण्ड २—१६ मार्च से १६ अप्रैल, १९५६)

अंक २१—शुक्रवार, १६ मार्च, १९५६	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७३५ से ७३८, ७४०, ७४३, ७४४, ७४६, ७५४ से ७५६, ७५८, ७६०, ७६२ से ७६४, ७३६, ७४६, ७५१ और ७५२	६६२—७१२
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७४१, ७४२, ७४६, ७४७, ७४८, ७५०, ७५३, ७५७, ७५६ और ७६१	७१२—१६
अतारांकित प्रश्न संख्या ४१६ से ४४० ...	७१६—२१
दैनिक संक्षेपिका	७२२—२३
<hr/>	
अंक २२—सोमवार, १६ मार्च, १९५६	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७६५, ७६१, ७६७, ७६६, ७६७, ७६६ से ७७३, ७७६ से ७७६, ७८१, ७८४, ७८७, ७८६, ७८०, ७८२ से ७८५, ७८८ और ७८६	७२४—४७
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७६८, ७७४, ७७५, ७८०, ७८२, ७८३, ७८५, ७८६, ७८८ और ७८६	७४७—५०
अतारांकित प्रश्न संख्या ४४१ से ४७७	७५०—६३
दैनिक संक्षेपिका	७६४—६५
<hr/>	
अंक २३—मंगलवार, २० मार्च, १९५६	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ८०० से ८०८, ८११ से ८१४, ८१६, ८२० से ८२६, ८२८, ८१६, ८१० और ८१७	७६६—८६
एक प्रश्न के उत्तर में शुद्धि	७८६
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४ और ५	७८६—८८
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ८०६, ८१५, ८१८, ८१६ और ८२७	७८८—८६
अतारांकित प्रश्न संख्या ४७८ से ४८६	७८६—९२
दैनिक संक्षेपिका	७९३—९४

अंक २४—बुधवार, २१ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८२६ से ८३१, ८३३ से ८३६, ८४१, ८४३ और ८४५
से ८५६

७६५-८१६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८३२, ८४० से ८४२ और ८४४ ...

८१६-१७

अतारांकित प्रश्न संख्या ४८७ से ४९९

८१७-२०

दैनिक संक्षेपिका

८२१-२२

अंक २५—गुरुवार, २२ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८५७, ८५९ से ८६३, ८६५ से ८६७, ८६९, ८७१
से ८७४, ८७६ से ८७८, ८८०, ८८२, ८८५, ८८८, ८६४ और ८८१

८२३-४५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८६८, ८७०, ८७५, ८७९, ८८३, ८८४ और ८८६

८४५-४७

अतारांकित प्रश्न संख्या ५०० से ५१७

८४७-५३

दैनिक संक्षेपिका

८५४-५५

अंक २६—शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८८७ से ८९२, ८९६ से ८९८, ९००, ९०२, ९०४,
९०६, ९०७, ९०९, ९११, ८९४, ८९९, ९०१, ९१० और ८९५

८५६-७३

प्रश्नों का उत्तर देने के लिये विभिन्न मंत्रालय के लिये दिन नियत करना

८७४

प्रश्न के उत्तर की शुद्धि

८७४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८९३, ९०३ और ९०५

८७४-७५

अतारांकित प्रश्न संख्या ५१८ से ५२२

८७५-७६

दैनिक संक्षेपिका

८७७-७८

अंक २७—बुधवार, २८ मार्च, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ९१२, ९१५, ९१९, ९२१, ९२३ से ९२५, ९२८,
९२९, ९३१, ९४० से ९४३, ९४६ से ९४९, ९१६, ९१७, ९२६,
९२७, ९३३, ९३४, ९३८ और ९४४

८७९-९०१

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ६	६०१-०३
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ६१३, ६१४, ६१८, ६२०, ६२२, ६३०, ६३२, ६३५ से ६३७, ६३६ और ६४५	६०४-०७
अतारांकित प्रश्न संख्या ५२३ से ५४६	६०७-१८
दैनिक संक्षेपिका	६१६-२०.
—————	
अंक २८—गुरुवार, २६ मार्च, १९५६	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ६५१, ६५३, ६५४, ६५६ से ६५९, ६६३, ६६५, ६६८, ६७४, ६७५, ६७८, ६८०, ६८२, ६८४ से ६८६, ६८९ से ६९१, ६९३, ६९६ और ६६०	६२१-४०.
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ६५०, ६५२, ६५५, ६६१, ६६२, ६६४, ६६७, ६६९ से ६७३, ६७६, ६७७, ६७९, ६८१, ६८३, ६८७, ६८८, ६९२, ६९४, ६९५ और ६९८ से १००० ...	६४१-४८.
अतारांकित प्रश्न संख्या ५५० से ५५६ और ५५८ से ६०२	६४८-६७.
दैनिक संक्षेपिका	६६८-७०.
—————	
अंक २९—शनिवार, ३१ मार्च, १९५६	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १००१, १००३, १००६, १००७, १०११ से १०१३, १०१५, १०१७ से १०२२, १०२४, १०२६ से १०२८, १०३० से १०३२, १०३४ से १०३७, १०३९ और १०४०	६७१-६४.
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १००२, १००४, १००५, १००८ से १०१०, १०१४, १०१६, १०२३, १०२५, १०२९, १०३३, १०३८ और १०४१	६९४-९८.
अतारांकित प्रश्न संख्या ६०३ से ६२६	... ६९८-१००८
दैनिक संक्षेपिका	१००६-११.
—————	
अंक ३०—सोमवार, २ अप्रैल, १९५६	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १०४२ से १०४६, १०४९, १०५३, १०५७, १०५९, १०६१, १०६३, १०६५, १०६६, १०७८, १०८०, १०७०, १०७१, १०७५, १०७६ और १०८१ से १०८४	... १०१२-३४.

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०४७, १०४८, १०५० से १०५२, १०५४ से १०५६, १०५८, १०६०, १०६२, १०६४, १०६७, १०७२ से १०७४ और १०७६ ...	१०३५-३६
अतारांकित प्रश्न संख्या ६३० से ६३७	१०३६-४१
दैनिक संक्षेपिका	१०४२-४३

अंक ३१—मंगलवार, ३ अप्रैल, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०८५, १०८७ से १०९१, १०९३ से १०९५, ११००, ११०१, ११०३, ११०५ से ११०७, १११०, ११३६, ११११ से १११६, १११६ और ११२० ...	१०४४-६५
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ७ और ८ ...	१०६५-६६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०८६, १०९२, १०९६ से १०९९, ११०२, ११०४, ११०८, ११०९, १११७, १११८, ११२१ से ११३५, ११३७ से ११४२ और ११४४ से ११४६ ...	१०६६-८०
अतारांकित प्रश्न संख्या ६३८ से ६५२ और ६५४ से ६६४	१०८०-११०३
दैनिक संक्षेपिका	११०४-०७

अंक ३२—बुधवार, ४ अप्रैल, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११५०, ११५४ से ११५६, ११५९, ११६४, ११६५, ११६७ से ११६९, ११७१, ११७३ से ११७५, ११८० से ११८२, ११८६, ११८८, ११५२, ११६० और ११७६	११०८-२८
---	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११५१, ११५३, ११५७, ११५८, ११६१ से ११६३, ११६६, ११७०, ११७२, ११७६ से ११७८, ११८३ से ११८५, ११८७ और ११८९ से ११९१	११२८-३३
अतारांकित प्रश्न संख्या ६६५ से ७२५ और ७२७ से ७३५	११३४-४७
दैनिक संक्षेपिका	११४८-५०

अंक ३३—गुरुवार, ५ अप्रैल, १९५६

बैठकों का समय

११५१

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११९२, ११९४ से ११९६, १२०१, १२०२, १२०५ से १२०७, १२०९ से १२१४, १२१७ से १२२०	११५२-७१
---	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११६३, ११६७ से १२००, १२०३, १२०४, १२०८, १२१५, १२१६, १२२१, १२२२	११७१-७५
अतारांकित प्रश्न संख्या ७३६ से ७४३	११७५-७७
दैनिक संक्षेपिका	११७८-७९

अंक ३४—शुक्रवार, ६ अप्रैल, १९५६

सत्र काल में संसदीय समितियों की बैठकों का समय ११८०

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२२३, १२२५, १२२६, १२२९, १२३१, १२३२, १२३४, १२३७, १२३८, १२४१, १२४३, १२४५ से १२५०, १२५२, १२५३, १२५५ और १२५७ से १२६३	११८०-१२०२
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ९	१२०२-०३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२२४, १२२७, १२२८, १२३०, १२३३, १२३५, १२३६, १२३९, १२४०, १२४२, १२४४, १२५१, १२५४, १२५६, १२६४ और १२६५	१२०३-०८
अतारांकित प्रश्न संख्या ७४४ से ७६७	१२०८-२७
दैनिक संक्षेपिका	१२२८-३०

अंक ३५—सोमवार, ९ अप्रैल, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२६७ से १२७४, १२७७, १२७८, १२८४, १२८६, १२८८, १२९० से १२९२, १२९४ से १२९६, १२९९, १२७५, १२८२, १२८७ और १२९७	१२३१-५२
---	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२६६, १२७६, १२७९ से १२८१, १२८३, १२८५, १२८९, १२९३ और १२९८	१२५३-५५
अतारांकित प्रश्न संख्या ७६८ से ८४०	१२५६-७०
दैनिक संक्षेपिका	१२७१-७३

अंक ३६—मंगलवार, १० अप्रैल, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३०३ से १३०६, १३०८, १३११, १३१२, १३१४ से १३१७, १३१९ से १३२१, १३२३ से १३२५, १३२७ से १३२९, १३३१, १३३३ से १३३५ और १३००	१२७४-९६
--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३०१, १३०२, १३०७, १३०९, १३१०, १३१३, १३१८, १३२२, १३२६, १३३०, १३३२, १३३६ और १३३७	...	...	१२९६-९९
अतारांकित प्रश्न संख्या ८४१, ८४२ और ८४४ से ८६४			१३००-०७
दैनिक संक्षेपिका	...		१३०८-०९

अंक ३७—बुधवार, ११ अप्रैल, १९५६

सदस्य द्वारा शपथ-ग्रहण ...

१३१०

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३३९ से १३४२, १३५०, १३५१, १३५३ से १३५५, १३५७, १३५९, १३६०, १३६३, १३६५, १३६६, १३६८, १३७० से १३७२, १३७७, १३७९, १३८१ और १३८२ ...			१३१०-३१
---	--	--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३३८, १३४३ से १३४९, १३५२, १३५६, १३५८, १३६१, १३६२, १३६४, १३६७, १३६९, १३७३ से १३७६, १३७८, १३८० और १३८३ से १३८५			१३३१-३९
---	--	--	---------

अतारांकित प्रश्न संख्या ८६५ से ९३०क			१३३९-६१
-------------------------------------	--	--	---------

दैनिक संक्षेपिका	...		१३६२-६५
------------------	-----	--	---------

अंक ३८—गुरुवार, १२ अप्रैल, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३८६ से १३८८, १३९०, १३९२, १३९८, १४०१, १४०४, १४०६, १४०८, १४१० से १४१२, १४१६ से १४१८, १३९७, १४००, १४०९, १४१३ और १४१४			१३६६-८४
---	--	--	---------

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १० और ११	...		१३८४-८८
-----------------------------------	-----	--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३८९, १३९१, १३९३, १३९४, १३९६, १३९९, १४०२, १४०३, १४०५ और १४०७			१३८८-९१
--	--	--	---------

अतारांकित प्रश्न संख्या ९३१ और ९३३ से ९५२			१३९१-९८
---	--	--	---------

दैनिक संक्षेपिका			१३९९-१४००
------------------	--	--	-----------

अंक ३९—शनिवार, १४ अप्रैल, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४१९, १४२०, १४२२, १४२३, १४२५ से १४२७, १४३० से १४३९ और १४४१ से १४४६			१४०१-२१
--	--	--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४२१, १४२४, १४२८, १४२९, १४४० और
१४४७ से १४५२

१४२१-२४

अतारांकित प्रश्न संख्या ९५३ से ९७४

१४२४-३४

दैनिक संक्षेपिका

१३३५-३६

अंक ४०—सोमवार, १६ अप्रैल, १९५६

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४५४ से १४५९, १४६४, १४६६ से १४६८,
१४७०, १५०१, १४७३ से १४७५, १४७८, १४७९, १४८१,
१४८२, १४८४ से १४८६ और १४८८ से १४९०

१४३७-५९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४६० से १४६३, १४६५, १४७१, १४७२,
१४७६, १४७७, १४८०, १४८३, १४८७, १९९१ से १५००,
१५०२ और १५०३

१४५९-६६

अतारांकित प्रश्न संख्या ९७५ से १०६९

१४६६-१५०३

दैनिक संक्षेपिका

१५०४-०७

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग १ - प्रश्नोत्तर)

लोक-सभा

शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई
[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर संस्कृत की पाण्डुलिपियां

†*८८७. श्री कृष्णाचार्य जोशी : क्या शिक्षा मंत्री २२ अगस्त, १९५५ को दिये गये अतारांकित प्रश्न संख्या ५२५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि विभिन्न यूरोपीय देशों में पड़े हुये संस्कृत के ग्रंथों एवं पाण्डुलिपियों को हस्तगत करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

† शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : इन पाण्डुलिपियों और अन्य कला कृतियों की पूरी सूची तैयार की जा रही है तथा सूची बन जाने पर आवश्यक पाण्डुलिपियों आदि की फोटोस्टाट और माइक्रोफिल्म प्रतियां ली जायेंगी ।

† श्री कृष्णाचार्य जोशी : किन-किन देशों में संस्कृत की पुस्तकें वृहद् संख्या में पाई जाती हैं ?

† डा० एम० एम० दास : इस प्रश्न का निश्चित उत्तर देना बड़ा कठिन है किन्तु यह मुख्य रूप से ब्रिटेन और फ्रांस आदि कुछ अन्य देशों में मिलती हैं ।

† श्री कृष्णाचार्य जोशी : मैं जानना चाहता हूं कि क्या हिन्दी पुस्तकों की भी कोई पाण्डुलिपियां हैं ?

† डा० एम० एम० दास : मुझे पूर्व सूचना चाहिये ।

† श्री केशव आर्यंगार : क्या यह सच नहीं है कि इन पाण्डुलिपियों की पर्याप्त संख्या जर्मनी में भी है तथा उन्हें भारत वापिस लाने का विषय प्रधान मंत्री की बान यात्रा की चर्चाओं में सम्मिलित किया गया है ?

† डा० एम० एम० दास : यह सच हो सकता है कि जर्मनी में कुछ पाण्डुलिपियां हों किन्तु उन्हें वापिस प्राप्त करने का प्रश्न हमारे मन में उचित तथा यथार्थसंगत नहीं है क्योंकि यह इन देशों की सम्पत्ति है ।

† मूल अंग्रेजी में

†डा० एस० एन० सिंह : क्या बर्लिन के राज्य पुस्तकालय की संस्कृत पुस्तकों की फोटोस्टाट प्रतियां प्राप्त हो सकती हैं क्योंकि संस्कृत के सम्बन्ध में वे ग्रंथ मूल्यवान हैं ।

†डा० एम० एम० दास : प्रारम्भ में मैंने कहा था कि पहले एक सूची तैयार की जायेगी और फोटोस्टाट और माइक्रोफिल्म प्रतियां उपलब्ध की जायेंगी अथवा, कम से कम, आवश्यक समझी जाने वाली पुस्तकों की माइक्रोफिल्म और फोटोस्टाट प्रतियां प्राप्त करने का प्रयत्न किया जायेगा ।

सेठ गोविन्द दास : यह सूची जो अभी माननीय मंत्री ने कहा कि बनाई जा रही है, तो यह कितने दिनों से बनाई जा रही है और क्या यह बात सही नहीं है कि जब शिक्षा मंत्री मौलाना आजाद पश्चिमी देशों को गये थे, तब वहां खास कर इंग्लैंड में इस बात का प्रयत्न किया गया था कि वहां से संस्कृत की इस तरह की पांडुलिपियां भारतवर्ष में ले आई जायें ?

†डा० एम० एम० दास : मेरा विचार है माननीय सदस्य इण्डिया लायब्रेरी का निर्देश कर रहे हैं । इस प्रश्न पर लोक-सभा में अनेक बार उत्तर दिया जा चुका है ।

सेठ गोविन्द दास : मेरा मतलब यह है कि ब्रिटिश म्यूजियम में भी कुछ संस्कृत की पांडुलिपियां हैं, और मौलाना साहब ने एक या दो बार यहां पर कहा था कि उन्हें यहां वापिस मंगाने का प्रयत्न किया जा रहा है, मैं यह जानना चाहता था कि यह सूची जिसको कि अब बनाया जा रहा है वह कितने दिन से बन रही है और मौलाना साहब के प्रयत्नों का क्या नतीजा निकला ?

†डा० एम० एम० दास : हमने अभी ब्रिटिश सरकार से इन पांडुलिपियों को वापिस भेजने के लिये नहीं कहा है । और न सरकार ब्रिटिश सरकार से इन पांडुलिपियों को भारत भेजने के लिये कहना उचित और युक्तिसंगत समझती है क्योंकि यह ब्रिटिश सरकार की सम्पत्ति है ।

†श्री हेडा : सूची तैयार करने के साथ ही सरकार प्रयत्न जारी क्यों नहीं रखती है ?

†डा० एम० एम० दास : मैंने बताया था कि यह उचित और युक्तिसंगत नहीं है कि विदेशी सरकारों से उन पांडुलिपियों तथा अन्य कलाकृतियां सौंपने के लिये कहा जाये जो अब उनकी सम्पत्ति हैं ।

†श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह मान लिया जाये कि अन्य देशों में पड़ी हुई संस्कृत पुस्तकों को प्राप्त करने के लिये सरकार ने अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की है ?

†डा० एम० एम० दास : मैं केवल उसी बात को दोहरा देता हूं अर्थात् सरकार दूसरे देशों से उन पुस्तकों को यहां लाने का दावा करना उचित एवं युक्तिसंगत नहीं समझती है क्योंकि कानूनी दृष्टि से यह वस्तुयें जिन देशों में पड़ी हुई हैं उन्हीं की सम्पत्ति है ।

सेठ गोविन्द दास : मैं यह जानना चाहता हूं कि यह जो लिस्ट बनाई जा रही है

†अध्यक्ष महोदय : जब शिक्षा मंत्रालय के अन्तर्गत मांगों पर चर्चा होगी उस समय इस विषय में अत्यधिक रुचि रखने वाले व्यक्ति इस पर प्रश्न कर सकते हैं ।

गजेटियरों का संशोधन

*८८८. श्री भक्त दर्शन : क्या शिक्षा मंत्री १४ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ४९८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गजेटियरों में किये जाने वाले संशोधनों की रूपरेखाओं का प्रारूप तैयार करने के लिये तथा तत्सम्बन्धी एक विस्तृत योजना तैयार करने के लिये नियुक्त विशेषज्ञ समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या उसकी एक प्रति टेबल पर रखी जायेगी ?

शिक्षा मंत्री के सभासद विव (डा० एम० एम० दास) : (क) अन्तिम रिपोर्ट अभी प्राप्त नहीं हुई है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री भक्त दर्शन : यदि अन्तिम रिपोर्ट अभी तक प्राप्त नहीं हुई है तो कम से कम यह तो बताने की कृपा की जायेगी कि अब तक इस सम्बन्ध में प्रगति क्या हुई है ?

डा० एम० एम० दास : इम्पीरियल गजेटियर और डिस्ट्रिक्ट गजेटियर दोनों के संशोधन के बारे में विस्तृत योजना का प्रारूप तैयार करने के लिये नियुक्त की गई समिति की बैठकें, ८, ९ और १० नवम्बर १९५५ को हुई थीं । समिति ने इस सम्बन्ध में एक रूपरेखा निर्धारित की है किन्तु प्रक्रिया पर अन्तिम कार्यवाही नहीं की है । उन्हें सदस्यों के पास भेज दिया गया है और जब तक इस पर अन्तिम कार्यवाही नहीं की जाती उन्हें सदस्यों को देना हमारे लिये सम्भव नहीं है ।

श्री भक्त दर्शन : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि बहुत सी राज्य सरकारों ने इस दिशा में पहले से काफी प्रगति कर ली है, उदाहरणस्वरूप उत्तर प्रदेश की सरकार ने इस सम्बन्ध में एक समिति भी डिस्ट्रिक्ट गजेटियरों में संशोधन करने के वास्ते बनाई है और उसका काम चल रहा है तो मैं जानना चाहता हूँ कि इस प्रकार से जो सारे देश के लिये इस तरह से फारमूला निकाला जा रहा है, उसमें राज्य सरकारों का क्या दृष्टिकोण है और क्या वे भी उसमें सहयोग दे रही हैं ?

डा० एम० एम० दास : इस प्रश्न पर विचार करने के लिये एक अन्तर्विभागीय बैठक आयोजित की गई थी जिसमें भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों के प्रतिनिधि तथा विभिन्न राज्य सरकारों के प्रतिनिधि उपस्थित थे । इस सभा में यह उचित समझा गया और इस आशय की सिफारिश की गई कि एक विशेषज्ञ समिति इस प्रश्न पर विचार करे । अतः इस संकल्प के अनुसार, यह विशेषज्ञ समिति कार्यक्रम निर्धारित कर रही है । जब कार्यक्रम पूरा तैयार हो जायेगा, हम इसे राज्य सरकारों के पास भजकर उनकी समिति मालूम करेंगे ।

सेठ गोविन्द दास : यह जो विशेषज्ञों की समिति बनी है इसको बने कितने दिन हो गये और यह कब तक आशा की जाती है कि इस मामले में कोई न कोई निर्णय केन्द्रीय सरकार का हो जायेगा ?

डा० एम० एम० दास : मैंने कहा था कि कार्यवाही के विवरण को अन्तिम रूप देना है । कार्यवाही का विवरण सदस्यों के पास उनके अनुमोदन के लिये भेज दिया गया है । हमें आशा है कि उनका अनुमोदन शीघ्र ही प्राप्त हो जायेगा तथा हम काम प्रारम्भ कर सकेंगे । मेरा निवेदन है कि गजेटियर का संशोधन करने के लिये १९५६-५७ के बजट प्राक्कलन में १ लाख रुपये का उपबन्ध स्वीकार किया गया है । अतः इस कार्य के प्रारम्भ होने में अधिक समय नहीं लगेगा ।

श्री भक्त दर्शन : क्या इस बात का अनुमान लगाने का प्रयत्न किया गया है कि उस योजना में कुल कितना खर्च होगा और क्या केन्द्रीय सरकार उसका कुछ खर्च वहन करेगी या राज्य सरकारें भी भी उसको वहन करेंगी ?

डा० एम० एम० दास : इस कार्य के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ३५ लाख रुपये का कुल उपबन्ध किया गया है, १० लाख रुपये इम्पीरियल गजेटियर के लिये हैं । और २५ लाख रुपये डिस्ट्रिक्ट गजेटियर के लिये । केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें कितने कितने प्रतिशत अंश देगी यह बात मालूम नहीं की गई है । परन्तु हमारा विचार है कि यह आधा आधा होगा ।

भारत का मानचित्र

*८८६. श्री विभूति मिश्र : क्या प्राकृतिक संसाधन और वैज्ञानिक गवेषणा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सर्वे आफ इंडिया (विभाग) भारत का एक प्रामाणिक, राजनैतिक तथा प्राकृतिक मानचित्र तैयार करने की योजना बना रहा है; और

(ख) यदि हां, तो उस के कब तक प्रकाशित हो जाने की संभावना है ?

प्राकृतिक संसाधन मंत्री (श्री के० डी० मालवीय) : (क) तथा (ख). एक ७०-मील भारत का राजनैतिक मानचित्र अंग्रेजी तथा हिन्दी में प्रकाशित किया जा चुका है। एक ७०-मील प्राकृतिक मानचित्र भी हिन्दी में प्रकाशित हो गया है और इसके अंग्रेजी संस्करण की जून १९५६ तक प्रकाशित होने की संभावना है।

श्री विभूति मिश्र : मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह जो प्राकृतिक मानचित्र भारत का तैयार किया जा रहा है उसमें हमारी सरकार की दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत जो बड़े बड़े इरिगेशन प्लांस जैसे भाखड़ा नांगल आदि का भी उसमें प्रदर्शन किया गया है ?

श्री के० डी० मालवीय : जी नहीं, इस प्रकार की चीजें जिनका कि जिक्र माननीय सदस्य कर रहे हैं वह तो नेशनल एटलस में आने की बात है और जिसके कि बारे में बड़ी तैयारी हो रही है और उस को बनाने में करीब ५-६ वर्ष लगेंगे।

श्री विभूति मिश्र : यह जो भारत का राजनैतिक मानचित्र प्रकाशित हो रहा है उसमें राज्य-पुनर्गठन के कारण जो तबदीलियां हुई हैं और प्रांतों का नये सिरे से पुनर्गठन हुआ है वह उसमें आयेगा या नहीं आयेगा ?

श्री के० डी० मालवीय : भारत का एक तो राजनैतिक मानचित्र बन चुका है, अब उसका दूसरा संस्करण जब निकलेगा तब उसमें यह सब रद्दोबदल करनी पड़ेगी और जाहिर है कि यह जो राज्यों का पुनर्गठन हो रहा है उसके परिणामस्वरूप मानचित्र में बहुत सी तबदीलियां करनी होंगी और जैसे ही इस सम्बन्ध में आखिरी फैसला हो जायेगा, अंग्रेजी और हिन्दी में फिर से मानचित्र को छापा जायेगा।

†श्री मुहीउद्दीन : क्या भारत सरकार मिडिल स्कूल आदि में स्कूल के बच्चों के लिये भारत के राजनीतिक और भौगोलिक मानचित्र के सस्ते संस्करण प्रकाशित करने का विचार रखती है ?

†श्री के० डी० मालवीय : सरकार की ऐसी मंशा है। राज्य पुनर्गठन का मामला पूरा होने पर हमारा इरादा सस्ते संस्करण प्रकाशित करने का भी है।

†श्री सी० डी० पांडे : उत्तर पूर्वी सीमान्त तथा तिब्बत की सीमा पर कुछ विवाद-ग्रस्त क्षेत्र हैं। इन दोनों देशों के बीच सीमा निर्धारण के सम्बन्ध में सरकार का निर्णय एवं नीति क्या है ?

*श्री के० डी० मालवीय : इन विवादों से प्राकृतिक संसाधन तथा वैज्ञानिक गवेषणा मंत्रालय का कोई सरोकार नहीं है। जैसे ही यह विवाद तय हो जायेंगे अथवा जब भी तय होंगे, अन्य मंत्रालयों से अनुदेश प्राप्त होने पर मानचित्र प्रकाशित करने का उत्तरदायित्व हमारा है।

संस्कृत सम्बन्धी गवेषणा

†*८९०. श्री डी० सी० शर्मा : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५५-५६ में संस्कृत की प्रगति सम्बन्धी गवेषणा कार्यों के लिये भारत की विभिन्न संस्थाओं को दिया जाने वाला आवर्तक और अनावर्तक अनुदान कितना है ?

†मूल अंग्रेजी में

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : ८५,५२१ रुपये ।

मैं यह भी बता दूँ कि ८५,५२१ रुपये की जो राशि दे दी गई है उसके अतिरिक्त इस महीने के अंत तक अर्थात् ३१ मार्च तक ५८,००० रुपये और देने का विचार है । अतः चालू वित्तीय वर्ष में कुल योग १४३,५२१ रुपये होंगे ।

†श्री डी० सी० शर्मा : किन-किन गवेषणा विषयों पर यह रुपया खर्च किया गया है ?

†डा० एम० एम० दास : मैं उन संस्थाओं के नाम बता सकता हूँ जिन्हें यह रुपया दिया गया है । जिन विषयों के सम्बन्ध में गवेषणा की जायेगी उनकी जानकारी मेरे पास नहीं है ।

†श्री डी० सी० शर्मा : मैं संस्थाओं के नाम के साथ यह जानना चाहता हूँ और यह कि राज्यवार यह रकम किस प्रकार वितरित की जा सकती है ?

†अध्यक्ष महोदय : क्या माननीय महोदय संस्थाओं की सूची चाहते हैं ?

†श्री डी० सी० शर्मा : मैं जानना चाहता हूँ कि रुपया राज्यवार किस प्रकार वितरित किया जाता है ?

†अध्यक्ष महोदय : लेकिन इसमें भी पर्याप्त समय लगेगा ।

†श्री डी० सी० शर्मा : मैं जानना चाहता हूँ कि रकम का वितरण किस प्रकार किया जाता है । वितरण के समय किन सिद्धांतों का ध्यान रखा जाता है ?

†डा० एम० एम० दास : जहां तक इस रकम के वितरण का सम्बन्ध है यह एक विशेष संगठन पर निर्भर है । यह आवश्यक नहीं है कि प्रत्येक राज्य में गवेषणा के लिये संस्कृत सम्बन्धी संस्था हो और उसे उपदान दिया जाये । क्या इंस्टीट्यूशनों के नाम बताऊँ ?

†अध्यक्ष महोदय : नहीं ।

†श्रीमती जयश्री : क्या इस कार्य के लिये संस्कृत आयोग की नियुक्ति की जाने वाली है ?

†डा० एम० एम० दास : जी हाँ, इस पर सरकार सक्रिय विचार कर रही है ।

†कुछ माननीय सदस्य खड़े हुये—

†अध्यक्ष महोदय : दूसरा प्रश्न ।

†श्री एम० आर० कृष्ण : ८६१ ।

†अध्यक्ष महोदय : बहुत से प्रश्न हैं । मैं इस बात पर विचार कर रहा हूँ कि प्रश्नों को न छाप कर यहां रख दिया जाये ताकि सदस्यों को महत्वपूर्ण प्रश्नों का चुनाव करने में आसानी हो । हम संस्कृत सम्बन्धी अकेले प्रश्न पर ही पूरा एक घंटा लगा सकते हैं । और प्रश्न भी हैं ।

†प्रतिरक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : यह प्रश्न कदापि महत्वपूर्ण नहीं है । इसे छोड़ा जा सकता है ।

जेट तथा अन्य हवाई एंजिन

†*८६१. श्री एम० आर० कृष्ण : क्या प्रतिरक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार विशेष रूप से जेट तथा अन्य उच्च गति वाले एंजिनों का देश में उत्पादन करने के लिये एक अलग विमान फैक्टरी की स्थापना की योजना बना रही है ; और

(ख) क्या हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड, बंगलौर, द्वारा तेज गति के एंजिनों के निर्माण का कोई प्रयत्न किया गया है ?

†मूल अंग्रेजी में

†प्रतिरक्षा संगठन मंत्री (श्री त्यागी) : (क) जी हां, विमानों के एंजिनों के निर्माण के लिये एक फैक्टरी की स्थापना करने की संभावना पर विचार किया जा रहा है।

(ख) जी नहीं, हिन्दु तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड अभी तक केवल विमानों के ढांचे ही बना रहे हैं।

†श्री एम० आर० कृष्ण : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड को अपने वर्तमान कार्य के अतिरिक्त अन्य विमान एंजिनों का निर्माण करने के लिये ब्रिटेन की किसी एजेंसी से विशेष अनुमति लेनी पड़ती है ?

†श्री त्यागी : हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड में विमानों के एंजिनों का निर्माण नहीं किया जाता है। इसकी स्थापना इस कार्य के लिये नहीं की गई है। यह केवल विमानों के ढांचे बनाने के लिये है। लेकिन जब कभी भी विमान एंजिनों की फैक्टरी स्थापित करने की योजना आरम्भ की जायेगी निस्संदेह ही अनुमति लेनी पड़ेगी क्योंकि विमानों के एंजिन अनुमति प्राप्त करने पर ही निर्मित किये जा सकते हैं। यह अनुमति विदेशों में स्थित मूल निर्माणकर्ता सार्थ से मिलेगी।

†श्री एम० आर० कृष्ण : क्या यह सच है कि हवाई एंजिनों का उत्पादन करने के लिये भारत सरकार को अनुज्ञप्ति देने वाली एजेंसियों से टेकनीकल विशेषज्ञ लेने पड़ेंगे ?

†श्री त्यागी : वस्तुतः तथ्य यह है कि हम विमान एंजिनों के निर्माण के लिये स्थापित सार्थों से अनुज्ञप्ति लेने के पश्चात् ही एंजिन निर्माण का कार्य आरम्भ कर सकते हैं।

†श्री जी० पी० सिन्हा : द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कितनी विमान फैक्ट्रियों की स्थापना की जायेगी और क्या हमने विदेशों से, विशेष रूप से सहायता प्राप्त की है।

†श्री त्यागी : विमान फैक्टरी हमारे यहां एक है। विशेषज्ञों के अभाव में हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड का पूर्ण उपयोग नहीं किया जा रहा है और मंत्रालय किन्हीं उच्च कोटि के विशेषज्ञों से वार्ता कर रहा है। भारत में विमानों का निर्माण करने के लिये हमें विदेशों से शीघ्र ही विशेषज्ञ मिलने की आशा है।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या राल्स रायस और ब्रिस्टल के निर्माताओं के विशेषज्ञों ने हाल ही में हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड को देखा है और इस विषय में कोई सुझाव दिया है ?

†श्री त्यागी : वह विमान एंजिन फैक्टरी की स्थापना के सिलसिले में परामर्श के लिये आये थे। वह हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड भी गये थे।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या इस प्रस्ताव के वित्तीय पहलू की जो विचाराधीन हैं—जांच की गई है ?

†श्री त्यागी : वित्तीय पहलू की भी जांच कर ली गई है।

†श्री भागवत झा आजाद : इसमें अनुमानित व्यय कितना होगा ?

†श्री त्यागी : अभी इस विषय पर कुछ नहीं कहा जा सकता।

नागार्जुन कोंडा में खुदाई

†*८६२. श्री एस० सी० सामन्त : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नागार्जुन सागर योजना के अन्तर्गत नागार्जुन कोंडा घाटी जल मग्न होने के पूर्व घाटी के प्राचीन स्मारकों की खुदाई में सत्वरता लाने के लिये क्या अन्तिम कार्यवाही की गई है; और

(ख) इस कार्य में कितनी प्रगति हुई है ?

†मूल अंग्रेजी में

† शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) कार्य में शीघ्रता उत्पन्न करने के लिये अतिरिक्त कर्मचारी और निधि का उपबंध किया गया है तथा यह उपबंध जारी रहेगा।

(ख) लगभग २५ एकड़ क्षेत्र में पूरी खुदाई हो गई है और लगभग १०० एकड़ क्षेत्र खुदाई के लिये निर्धारित किया गया है।

† श्री एस० सी० सामन्त : वर्ष भर में कितना समय इस खुदाई के काम में खर्च किया जाता है और क्या समय बढ़ाने की कोई संभावना है ?

† डा० एम० एम० दास : जहां तक मुझे विदित है समय बढ़ाने की कोई संभावना नहीं है। मैं वचन नहीं देता परन्तु मेरा विचार है कि वर्षा ऋतु के अतिरिक्त, वर्ष भर खुदाई का काम होता रहता है। वर्षा के अन्दर खुदाई जारी रखना संभव नहीं होता।

† श्री डाभी : अब तक खुदाई का क्या परिणाम निकला है ?

† डा० एम० एम० दास : गत ३० वर्ष से इस स्थान की खुदाई हो रही है। यह बड़ी घाटी है। समस्त घाटी में ये पुरातत्व संबंधी वस्तुयें फैली हैं।

† श्री एस० सी० सामन्त : क्या यह सच है कि इस मामले में शीघ्र कोई कार्यवाही करने के लिये सिंचाई विभाग और शिक्षा विभाग की एक समिति बनाई गई है ?

† डा० एम० एम० दास : इस काम में शीघ्रता लाने के लिये, केवल एक समिति ही नहीं, बल्कि तीन विभिन्न उद्देश्यों के लिये तीन समितियां स्थापित की गई हैं।

करारोपण जांच आयोग

*८६६. श्री श्रीनारायण दास : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि करारोपण जांच आयोग द्वारा सिफारिश की गई इस योजना के बारे में कि विश्वविद्यालयों तथा अन्य गैर-सरकारी संस्थाओं में लोक वित्त और लोकोपयोगी सेवाओं (पब्लिक यूटीलिटीज) में विप्लेषणात्मक गवेषणा के लिये विभागों की व्यवस्था की जाये, क्या प्रगति हुई है ?

वित्त उपमंत्री (श्री बी० आर० भगत) : कर जांच आयोग की यह सिफारिश अभी विचाराधीन है।

श्री श्रीनारायण दास : क्या सरकार ने विभिन्न विश्वविद्यालयों से इस बात का पता लगाने की कोशिश की है कि किन-किन युनिवर्सिटियों में अभी इस तरह के अन्वेषण और गवेषणा कार्य किये जाते हैं ?

श्री बी० आर० भगत : इस सिफारिश पर विचार कर लेने के बाद जो जरूरी कार्रवाई होगी वह की जायेगी और विभिन्न विश्वविद्यालयों से यह सूचना प्राप्त की जायेगी।

श्री श्रीनारायण दास : क्या सरकार ने टैक्सेशन रिसर्च ब्यूरो के सम्बन्ध में, जिसकी सिफारिश उसने की थी और जिसके साथ उसका काम जुड़ा हुआ सा रहेगा, कुछ निर्णय किया है ?

श्री बी० आर० भगत : जी हां, उसके विषय में विभिन्न राज्य सरकारों से बातचीत करने का विचार किया जा रहा है, मगर जब राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिश के अनुसार पार्लियामेंट नये राज्य बनाने के बारे में निश्चय कर लेगी और वे राज्य बन जायेंगे तब उनसे बातचीत करके इस ब्यूरो की स्थापना होगी।

श्री भागवत झा आजाद : यह जान कर कि सरकार इस प्रस्ताव पर विचार कर रही है, क्या विभिन्न विश्वविद्यालयों ने अपने यहां इस विभाग के खोलने की अनुमति मांगी है ?

श्री बी० आर० भगत : अनुमति प्राप्त करने की तो उन्हें आवश्यकता ही नहीं है, वे स्वयं खोल सकते हैं ।

सरकारी कर्मचारियों के सम्बन्धियों का फर्मों में नौकरी करना

†*८६७. श्री गिडवानी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने ऐसे आदेश जारी किये हैं कि सब बरिष्ठ अधिकारियों के लिये अपने पुत्रों और सम्बन्धियों को गैरसरकारी फर्मों में नौकरी दिलाने के बारे में सरकार की अनुमति प्राप्त करना अनिवार्य है; और

(ख) यदि हां, तो यह आदेश किन-किन श्रेणियों के सरकारी कर्मचारियों पर लागू होगा ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) जी, हां ।

(ख) ये आदेश केन्द्रीय सरकार के प्रथम श्रेणी के सब अधिकारियों पर लागू होता है ।

†श्री गिडवानी: यह आदेश जारी करने का क्या कारण है ? क्या सरकार ने इस बात की जांच की थी कि कितने अधिकारियों के सम्बन्धी गैर सरकारी फर्मों में काम करते हैं ?

†श्री दातार : सरकार को कुछ मामलों की सूचना मिली । इस विषय में कुछ प्रेस प्रतिवेदन भी प्रकाशित हुए थे । इसलिये पूर्वोपाय के रूप में सरकार ने यह परिपत्र जारी किया है ।

†श्री गिडवानी : क्या आदेश जारी होने के उपरांत किसी अधिकारी ने सरकार से इस सम्बन्ध में अनुमति मांगी है और यदि हां, तो उन अधिकारियों की संख्या क्या है ?

†श्री दातार : आदेश अभी हाल ही में जारी किया गया है । यह जनवरी, १९५६ में जारी किया गया था ।

†श्री गिडवानी : क्या सरकार का ध्यान प्रैस के उत्तरदायीवर्ग द्वारा दिये गये इस सुझाव की ओर दिलाया गया है कि ऐसे लाभदायक और अत्यावश्यक उपाय का क्षेत्र केवल बरिष्ठ सरकारी कर्मचारियों तक ही सीमित नहीं रखा जाना चाहिए, बल्कि यह मंत्रियों आदि उच्च पदाधिकारियों पर भी लागू होना चाहिए, और यदि हां, तो इस मामले में सरकार का क्या इरादा है ?

†श्री दातार : यह सर्वथा भिन्न प्रश्न है । जहां तक मंत्रियों का सम्बन्ध है, वे सदा संसद के समक्ष उत्तरदायी होते हैं और उनके प्रत्येक कार्य की समस्त माननीय सदस्यों द्वारा बड़े ध्यानपूर्वक छानबीन की जाती है ।

†श्री थानू पिल्ले : यह नियम किन-किन सम्बन्धियों के बारे में लागू होता है ?

†श्री दातार: परिपत्र में इन शब्दों का प्रयोग किया गया है, पुत्र, पुत्रियां या आश्रित (निर्भर लोग) ।

†श्री आर० पी० गर्ग : क्या सरकार ने ऐसी कोई सूची तैयार की है कि उच्च कर्मचारियों के कितने पुत्र और पुत्रियां फर्मों में काम कर रहे हैं ?

†श्री दातार : मैं माननीय सदस्य के प्रश्न को समझ नहीं सका ।

†अध्यक्ष महोदय : उन्हें माननीय सदस्य के प्रश्न को समझने की आवश्यकता नहीं है ।

स्वतन्त्रता आन्दोलन का इतिहास

†*८६८. श्री केशव अयंगर : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

क) क्या स्वतन्त्रता आन्दोलन इतिहास बोर्ड का लेखा पूरा हो चुका है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) बोर्ड की स्थापना से इसके भंग होने तक कुल कितना व्यय हुआ है;

(ग) इतिहास लिखने के लिये यात्रा, भत्ता, कार्यालय की स्थापना और सामग्री इकट्ठी करने पर कुल कितना व्यय हुआ है; और

(घ) क्या इस काम के लिये राज्यों को कुछ धन दिया गया है ?

† शिक्षा मंत्री के सभा सचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) जी, नहीं ।

(ख) तथा (ग) ३,६३,७४६ रुपये ४ आने ३ पाई ।

(ग) जी, नहीं ।

† श्री केशव अग्र्यंगार : समिति के अध्यक्ष ने अपना इस्तीफा किन कारणों से दिया ?

† डा० एम० एम० दास : यदि समिति से माननीय सदस्य का तात्पर्य बोर्ड से है, तो बोर्ड के सदस्य ने इस्तीफा नहीं दिया है । अवधि समाप्त होने पर बोर्ड को समाप्त कर दिया गया ।

† श्री डाभी : यह इतिहास कब तक समाप्त हो जायेगा ?

† डा० एम० एम० दास : हमारे अभिलेखागार में इस विषय से सम्बन्ध रखने वाला एक पृथक विभाग खोला गया है । इस विभाग का विचार है कि वर्तमान पत्री वर्ष के अन्त तक वे पूरी सामग्री एकत्र कर लेंगे । तब इतिहास लिखने का प्रश्न उठाया जायेगा ।

† श्री बी० के० दास : क्या इसका तात्पर्य यह है कि जो थोड़े से कर्मचारी रह गये हैं वे राष्ट्रीय अभिलेखागार के निदेशक के अधीन कार्य कर रहे हैं ?

† डा० एम० एम० दास : जी हां, मैंने यही कहा है ।

भारतीय प्रशासन सेवा में आपातकालीन भर्ती

† *६००. डा० राम सुभग सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय प्रशासन सेवा में दूसरी आपातकालीन भर्ती की योजना पूरी हो गई है;

(ख) यदि हां, तो लगभग कितने पदाधिकारी भर्ती किये जायेंगे; और

(ग) यह भर्ती किस आधार पर की जायेगी ?

† गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग)। यह मामला विचाराधीन है और जल्दी ही निर्णय प्रकट कर दिया जायेगा ।

† डा० राम सुभग सिंह : पहिले भारतीय प्रशासन सेवा के कर्मचारियों की भर्ती आपातकालीन आधार पर ही हुई थी । क्या आपातकालीन आधार पर उन्हें भर्ती करने की योजना में तत्पश्चात सेवा में उनकी उपयुक्तता पता लगाने की योजना भी सम्मिलित है ?

† श्री दातार : जहां तक इस आपातकालीन भर्ती का सम्बन्ध है, यह प्रतियोगिता परीक्षाओं के आधार पर होने वाली भर्ती और राज्य पदाधिकारियों की पदोन्नति से होने वाली भर्ती के अलावा है । यह सोचा गया कि राज्यों तथा केंद्रों की अधिक आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुये, बहुत बड़ी संख्या में ज्येष्ठ पदाधिकारियों की आवश्यकता होगी इसी कारण आपातकालीन भर्ती आवश्यक है ।

† श्री टी० एन० सिंह : आपातकालीन आवश्यकता कितनी है और कितनी आवश्यकता पूरी करने के लिये यह योजनायें तैयार की जा रही हैं, अर्थात् हमें कितने पदाधिकारियों की आवश्यकता है;

† श्री दातार : सभी विभागों के द्वारा अगले ५ वर्षों में लगभग ४०० पदाधिकारियों की आवश्यकता है ।

†श्री एस० बी० रामस्वामी : यह कहा गया है कि निवृत्ति की आयु को बढ़ा कर ५५ से ५८ किया जा रहा है और द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरानमें जो निवृत्त होंगे उन्हें नियुक्त कर लिया जायेगा । क्या यह ठीक है ?

†श्री दातार : सरकार के पास निवृत्ति की आयु को बढ़ाने के लिये कोई प्रस्ताव नहीं है । इस प्रश्न का निर्णय हो चुका है ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि मंत्री जी द्वारा बतायी गयी संख्या पांच वर्षों में ४०० है । क्या उन्हें सामान्यता एक वर्ष की अवधि की अपेक्षा अधिक शीघ्र भर्ती करना संभव नहीं है ?

†श्री दातार : जहां तक परीक्षाओं का सम्बन्ध है, हमें बिल्कुल अनुभवहीन अभ्यर्थी मिलते हैं, हमें अनुभव प्राप्त पदाधिकारियों की भी आवश्यकता है । इसलिये हम भर्ती की आयु बढ़ाना चाहते हैं । इस प्रकार भर्ती के द्वारा हम अनुभवी पदाधिकारी-राज्य सरकारों के पदाधिकारियों सहित-विशेषतः ऐसे पदाधिकारी जिन्हें पर्याप्त अनुभव हो- उदाहरणार्थ जिन्हें कम से कम ६ वर्ष का अनुभव हो—प्राप्त करना चाहते हैं ।

†श्रीमती कमलेन्दुमति शाह : भर्ती की आयु क्या है ?

†श्री दातार : यह विषय विचाराधीन है यह आयु २५ से ४० वर्ष के बीच में हो सकती है ।

†श्री ए० एम० थामस : क्या यह आपात भर्ती केवल सेवाओं तक ही सीमित रहेगी ? यह भर्ती किस प्रकार होगी और क्या निष्पक्षता बर्तने का ध्यान रखा जायेगा ।

†श्री दातार : मैं माननीय सदस्य को यह बता दूँ कि आपातकालीन भर्ती सबके लिये खुली रहेगी और अभ्यर्थियों को आम जनता से लिया जायेगा न कि केवल सरकारी कर्मचारियों में से । हां, सरकारी कर्मचारी भी, यदि उनमें आवश्यक अर्हता और योग्यतायें हों, इसमें सम्मिलित हो सकते हैं ।

†श्री बी० डी० पांडे : क्या निवृत्ति प्राप्त व्यक्तियों को भी लिया जायेगा ?

†श्री दातार : नहीं, श्रीमान् ।

फोर्ड प्रतिष्ठान द्वारा सहायता

†*६०२. सरदार इकबाल सिंह : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६ में फोर्ड प्रतिष्ठान की सहायता से सरकार किन प्रमुख योजनाओं को क्रियान्वित करना चाहती है; और

(ख) उनमें कितनी राशि व्यय की जायेगी ?

†वित्त उपमंत्री (श्री बी० आर० भगत) : (क) और (ख). फोर्ड प्रतिष्ठान की सहायता से किन्हीं योजनाओं को सहायता नहीं दी जाती है और न वार्षिक आवंटन होता है । योजनायें जैसे या जब विकसित होती हैं उन्हें अन्तिम रूप दिया जाता है । पहले से चली आ रही कई योजनायें १९५६-५७ में कार्यान्वित की जायेंगी । इन योजनाओं के व्यय की व्यवस्था विभिन्न मंत्रालयों के बजट से होती है और इसमें वर्ष प्रति वर्ष परिवर्तन होता रहता है क्योंकि सामान्यतः नियम यह है कि फोर्ड प्रतिष्ठान प्रथम वर्ष योजना का समस्त व्यय वहन करता है, दूसरे वर्ष वह व्यय का दो-तिहाई और तीसरे वर्ष एक-तिहाई भाग वहन करता है । परियोजना को क्रियान्वित करने वाला प्राधिकारी-मंडल दूसरे और तीसरे वर्ष अवशेष व्यय और चौथे वर्ष से सारा व्यय वहन करता है ।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या यह सच है कि फोर्ड प्रतिष्ठान द्वारा दी गई सहायता की बड़ी बड़ी राशियां इस कारण व्यपगत हो गई, कि योजनायें पहिले से तैयार नहीं थीं, अथवा अच्छी तरह तैयार नहीं की गई थीं और काम उस वर्ष प्रारम्भ नहीं किया जा सका ।

†श्री बी० आर० भगत : जी, नहीं । यह सच नहीं है, क्योंकि धन की व्यवस्था तभी की जाती है जब कि योजना कार्यान्वित हो जाती है । योजना के अन्तिम रूप से प्रस्तुत होने के पूर्व कोई राशि स्वीकृत नहीं की जाती है । यह योजना के प्रारम्भ होने पर ही लागू की जाती है ।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या पिछले तीन वर्षों के दौरान में कोई राशि व्यपगत हुई है ?

†श्री बी० आर० भगत : कोई राशि व्यपगत नहीं हुई है, रुपया प्रति वर्ष मंजूर नहीं किया जाता है जैसा कि मैं कह चुका हूँ, यह त्रिवर्षीय योजना होती है यह बजट आवंटन की राशि की तरह नहीं है जोकि वर्षांत में समाप्त हो जाती है ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि उपमंत्री जी ने कहा है कि सरकार उत्तरोत्तर व्यय को स्वयं वहन करेगी, क्या मैं जान सकती हूँ कि इसमें से कितनी योजनायें वास्तव में बुनियादी प्रकार की हैं, अर्थात् जिनमें वे हमें टेक्निकल जानकारी देते हैं और उनमें से कितनी ऐसी हैं जो हमारे देश में स्वयं हमारे द्वारा संचालित की जा सकती हैं, जैसे कि शिक्षा योजनायें ?

†श्री बी० आर० भगत : ये सभी योजनायें विकास के बुनियादी क्षेत्रों में टेक्निकल जानकारी देने अथवा प्रशिक्षण सुविधायें देने के लिये होती हैं, जैसे कि सामुदायिक परियोजनायें, स्वयंसेविकाओं का प्रशिक्षण, ग्रामीण कारीगरों का प्रशिक्षण अथवा छोटे पैमाने के उद्योगों के सम्बन्ध में खोली गई चार संस्थायें । देश के विकास के लिये इन चीजों का बुनियादी और आधारभूत महत्व है । प्रारम्भ में वह टेक्निकल जानकारी देते हैं । तीन वर्ष की अवधि इस बात को ध्यान में रख कर रखी गई कि इस अवधि के बाद ये योजनायें या तो सरकार अथवा क्रियान्वित करने वाले प्राधिकारियों द्वारा ले ली जायेंगी और उनका संचालन हो सकेगा ।

सम्पदा शुल्क

†*६०४. श्री धुसिया : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९५५ में मृत्यु शुल्क के रूप में उत्तर प्रदेश की सरकार ने कितना रुपया प्राप्त किया ?

†राजस्व और असैनिक व्यय मंत्री (श्री एम० सी० शाह) : वर्ष १९५५ में उत्तरप्रदेश में सम्पदा शुल्क के रूप में ३२,२०,१३२ रुपया एकत्रित किया गया ।

†श्री धुसिया : क्या मैं उन व्यक्तियों के नाम जान सकता हूँ जिनकी सम्पत्ति पर अधिकतम शुल्क लगाया गया ?

†श्री एम० सी० शाह : मुझे ये विवरण ज्ञात नहीं है और वे विवरण दिये भी नहीं जा सकते हैं ।

†श्री धुसिया : सरकार द्वारा कर अपवंचन के कितने मामले पकड़े गये और इन्हें हतोत्साहित करने के लिये क्या कार्यवाही की गई ?

†श्री एम० सी० शाह : कर अपवंचन के मामलों की संख्या के सम्बन्ध में अभी से कुछ नहीं कहा जा सकता । अभी हमारे पास कर अपवंचन के मामले नहीं आये हैं । हम इस बात की जांच कर रहे हैं कि क्या कोई ऐसी कमियां हैं जिनका फायदा उठाया जा सकता है । ऐसा हो सकता है कि कुछ लोग सम्पत्ति छोड़ कर मरे हों, उन्होंने उसे घोषित नहीं की हो या विवरण न भेजे हों । जब कभी हमें ऐसी जानकारी मिलेगी, हम उस पर कार्यवाही करेंगे । हमने अभी हाल में सारे भारत में एक दो ऐसे मामलों का पता लगाया है ।

†श्री धुसिया : क्या विभाग कर अपवंचन के एक भी मामले का पता नहीं लगा सका अथवा यथार्थ में अपवंचन हुआ ही नहीं ?

†श्री एम० सी० शाह : कर अपवंचन का मामला केवल एक ही प्रकार खड़ा हो सकता है, अर्थात् यह कि सम्पत्ति रखने वाला व्यक्ति मर गया हो और उसके उत्तराधिकारी अथवा उत्तरदायी व्यक्ति ने उसके विवरण प्रस्तुत न किये हों। केवल इसी प्रकार कर अपवंचन हो सकता है, अन्यथा जब कभी विवरण प्रस्तुत किया जाता है, आयकर पदाधिकारी इन मामलों की जांच करते हैं। यदि अवैध रूप में कोई उपहार दिये गये हों, तो उनका पता चल जाता है तथा इस बात का ध्यान रखा जाता है कि जिस प्रकार आयकर के विवरण की परीक्षा की जाती है, उसी प्रकार सम्पदा शुल्क की जांच भी बड़े ध्यानपूर्वक की जाये। जहां तक ग्रामीण क्षेत्रों का सम्बन्ध है, हो सकता है कि वहां सम्पत्ति वाले व्यक्ति हों और वे कर देने से बच गये हों। जब कभी हमें ऐसी जानकारी मिलती है, हम उस विषय की पूरी जांच करते हैं, और उत्तरदायी व्यक्तियों का पता लगा लेते हैं।

†श्री केशव अय्यंगार : कुल कितने मामलों में कर अपवंचन हुआ ? क्योंकि यह प्राप्ति उत्तर प्रदेश के राज्य से सम्बन्ध रखती है, क्या उत्तर प्रदेश सम्पदा शुल्क के मामले में भी अन्य राज्यों से बढ़कर है ?

†श्री एम० सी० शाह : जी, नहीं। मृत्यु-शुल्क में उत्तर प्रदेश अन्य राज्यों से बढ़कर नहीं है।

†श्री इब्नाहीम : वर्ष १९५५ में कितने मामले लम्बित थे ?

†अध्यक्ष महोदय : उत्तर प्रदेश पर ही प्रश्न क्यों पूछे जा रहे हैं ?

†श्री एम० सी० शाह : क्योंकि वह सबसे कम देता है †

उत्तर प्रदेश में पहिली अप्रैल, १९५५ से ३१ जनवरी, १९५६ तक मामलों की संख्या निम्न प्रकार थी।

पंजीयित मामले	१०६
निपटाये गये मामले	७६
लम्बित मामले	१२०
३१ जनवरी, १९५६ तक मांग	३२,६८,६६८ रुपये

एकत्रित राशि मैं पहिले ही बता चुका हूँ।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ?

†श्री बी० डी० पाँडे : क्या मंत्री जी मद्रास के आंकड़े भी देंगे।

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री जी को उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है।

केन्द्रीय रक्षित पुलिस

†*६०६. चौधरी मुहम्मद शफी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९५२ से अब तक केन्द्रीय रक्षित पुलिस के कर्मचारियों द्वारा कोई डाकू गिरफ्तार किये गये हैं, घायल हुये हैं, अथवा मारे गये हैं ;

(ख) यदि हां, तो ऐसे डाकूओं की संख्या और उनके गिरफ्तार आदि होने का स्थान (राज्य-वार) ; और

†मूल अंग्रेजी में

†बाद में शुद्धि की गई—देखिये पृष्ठ संख्या ८७४

(ग) केन्द्रीय रक्षित पुलिस के कर्मचारियों को यदि कोई पारितोषिक दिया गया, तो क्या और उनमें कुल कितनी राशि व्यय हुई ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) जी, हां ।

(ख) जैसा कि संलग्न विवरण में उल्लिखित है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४६]

(ग) १९५२ से आज तक पारितोषिकों पर ७,००६ रुपये व्यय हुये ।

†चौधरी मुहम्मद शफी : कितने डाकुओं को अभी पकड़ना बाकी है ? पिछले दो या तीन वर्षों में केवल तीन व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया ।

†श्री दातार : संख्या अभी ज्ञात करनी है । मैं यथार्थ संख्या नहीं बतला सकता हूं किन्तु उनकी तलाश हो रही है और उन्हें स्थानीय थानों में पहुंचा दिया जाता है ।

लखनऊ में पुरातत्वीय वस्तुओं का पाया जाना

†*६०७. श्री विश्व नाथ राय : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि हाल में लखनऊ में अत्यधिक पुरातत्वीय महत्व की वस्तुयें मिली हैं ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : लक्ष्मण टीला लखनऊ में उत्तरी काली पालिश वाले कुछ मिट्टी के बर्तनों और कुओं (रिंग वेल) का पता चला है । परन्तु जब तक और आगे खुदाई नहीं होती और जांच नहीं की जाती तब तक खोज के महत्व के सम्बन्ध में कुछ नहीं कहा जा सकता ।

†श्री विश्व नाथ राय : इस वर्ष खुदाई का क्या काम किया जायेगा ?

†डा० एम० एम० दास : हमने इस विशिष्ट स्थान के परिमाण के लिये एक पदाधिकारी भेजा है और हम उसके प्रतिवेदन की प्रतीक्षा कर रहे हैं । ज्यों ही हमें प्रतिवेदन प्राप्त हो जायेगा, हम उस पर विचार करेंगे ।

†श्री विश्व नाथ राय : सरकार के विचार में ये वस्तुयें किस काल की हैं ?

†डा० एम० एम० दास : देश में लगभग ५०० ई० पू० में जो सभ्यता थी, उत्तरी काली पालिश वाली वस्तुओं का सम्बन्ध उससे है ।

बुनियादी शिक्षा

†*६०६. श्री विभूति मिश्र : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने केन्द्रीय सरकार के अधिकारियों तथा राज्य सरकारों को ये निदेश दिये हैं कि सेवाओं में नियुक्तियों के समय उन विद्यार्थियों को अधिमान दिया जाये जिन्होंने बुनियादी शिक्षा की परीक्षा पास कर रखी हो ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : जी, नहीं ।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार को पता है कि जो लड़के बेसिक स्कूलों से पास हो कर निकलते हैं उन्हें नौकरी नहीं मिल रही है ? अगर यह सही है, तो सरकार को बेसिक स्कूल खोलने की क्या आवश्यकता पड़ी थी ?

†डा० एम० एम० दास : जब हमें केन्द्रीय मंत्रणा बोर्ड की सिफारिश प्राप्त हो जायेगी तब हमारा विचार है कि हम राज्य सरकारों को उससे सूचित कर देंगे । उन्हें कोई अनुदेश देने का न तो हमें कोई अधिकार है न ही कोई वैधानिक प्राधिकार प्राप्त है । परन्तु हम उन से प्रार्थना कर सकते हैं ।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार केंद्रीय सचिवालय में बेसिक स्कूलों से पास हुए लड़कों को रखेगी ?

†डा० एम० एम० दास : हमने अन्य मंत्रालयों को भी इस बात से सूचित किया है ।

* * *

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार को पता है कि अब तक इन बेसिक स्कूलों से कितने विद्यार्थी पास होकर निकले हैं ?

†डा० एम० एम० दास : यदि माननीय सदस्य मुझे प्रश्न की पूर्वसूचना दें तो मुझे प्रश्न का उत्तर देने में प्रसन्नता होगी ।

जनगणना रिपोर्टें

***६११. श्री विभूति मिश्र :** क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार के पास पुरानी जनगणना रिपोर्टों की प्रतियां उपलब्ध हैं ?

गृह-कार्य मन्त्रालय में मन्त्री (श्री दातार) : जी, हां ।

†श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार यह बतला सकती है कि अगर कोई पिछले २५ साल की सेंसस रिपोर्ट्स चाहे तो उसे कितना खपया देना होगा ?

†श्री दातार : सरकार की यह इच्छा है कि कम से कम १८७२ से लेकर अब तक की जनगणनाओं की पूरी प्रतियां उसके पास हों । सरकार राज्य सरकारों से पत्रव्यवहार कर रही है और जो प्रतियां नहीं हैं उन्हें प्राप्त करने का प्रयत्न कर रही है ताकि सरकार के पास दो सैट हो जायें ।

श्री विभूति मिश्र : यह जो कापी नहीं मिल रही है इसकी पूर्ति के लिये सरकार क्या इन्तिजाम कर रही है ?

†श्री दातार : मैं प्रश्न नहीं समझ सका ।

†श्री विभूति मिश्र : जो प्रतियां गुम हैं क्या सरकार उन सब को प्राप्त करने का प्रबन्ध कर रही है ?

†श्री दातार : यही तो मैंने कहा है । जहां तक सरकार का सम्बन्ध है, कलकत्ता के राष्ट्रीय पुस्तकालय में कुछ प्रतियां हैं और कुछ नई दिल्ली के केंद्रीय पुरातत्वीय विभाग में हैं । परन्तु जनगणना विभाग के लिये सरकार को इन प्रतियों की सदैव आवश्यकता रहती है; और इसीलिये सभी राज्यों से मिला कर दो प्रतियां पूर्ण रूप से प्राप्त करनी होंगी ।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार ने यह पता लगाया है कि किन-किन अफसरों की गलती से यह कापी खोयी हैं । अगर हां, तो उनको सरकार क्या सजा दे रही है ?

†श्री दातार : जहां तक इस बात का सम्बन्ध है, गलती जैसी कोई बात नहीं है । हमें केवल १८७२, १८८१ और १८९१ से सम्बन्धित पुरानी जनगणनाओं की रिपोर्टें चाहियें । जहां तक हाल की जनगणनाओं का सम्बन्ध है, सभी प्रतियां मौजूद हैं ।

†श्री टी० एन० सिंह : सरकार ने यह मालूम करने के लिये कि क्या गैर सरकारी व्यक्तियों के पास गुमशुदा प्रतियां तो नहीं हैं क्या कोई परिपत्र जारी कि या है,—और यदि उनके पास वे प्रतियां हों तो हम उनसे उन्हें प्राप्त कर सकते हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

*—*अध्यक्ष महोदय के आदेशानुसार निकाल दिया गया ।

†*श्री दातार : जहां तक हमारा सम्बन्ध है, हमने राज्य सरकारों को पत्र लिखे हैं जिनमें हमने उनसे प्रार्थना की है कि वे प्रत्येक स्रोत से—जिन में गैर-सरकारी स्रोत भी शामिल हैं—जनगणना रिपोर्टों की प्रतियां प्राप्त करने का भरसक प्रयत्न करें ताकि हमारे पास दो पूरे सैट हो जायें।

अखिल भारतीय दायित्व भत्ता

†*८९४. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : (श्री टी० बी० विट्ठल राव की ओर से) : क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि प्रतिरक्षा लेखा विभाग के कर्मचारियों को दिया जाने वाला अखिल भारतीय दायित्व भत्ता बन्द करने के क्या कारण हैं ?

†राजस्व और प्रतिरक्षा व्यय मंत्री (श्री अरुण चन्द्र गुह) : भारतीय लेखा परीक्षा विभाग के कर्मचारियों के कुछ वर्गों के लिये और प्रतिरक्षा लेखा विभाग के कर्मचारियों के लिये उनके भारत में किसी भी स्थान पर स्थानान्तरण किये जाने की संभावना के कारण, अखिल भारतीय दायित्व भत्ते की मंजूरी दी गई थी। तदुपरान्त यह देखा गया कि केंद्रीय सरकार के कई अन्य विभाग भी हैं जहां पर इसी प्रकार के दायित्व का प्रश्न उत्पन्न होता है। इसलिये इस बात पर पुनः विचार करने के बाद यह निर्णय किया गया कि एक ही नीति हो और इन दोनों विभागों में भत्ता बन्द कर दिया गया। भत्ता क्रमिक रूप में बन्द किया जा रहा है।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : प्रतिरक्षा लेखा विभाग के जिन कर्मचारियों को दायित्व भत्ता दिया जा चुका है क्या उनसे वह रकम वापिस ले ली जायेगी या इसे केवल भविष्य के लिये बन्द किया गया है ?

†श्री अरुणचन्द्र गुह : मेरे विचार में केवल भविष्य के लिये ही बन्द किया गया है। हम भत्ते को एकदम बन्द नहीं कर रहे हैं बल्कि जैसा कि मैं ने कहा है क्रमिक रूप में ऐसा किया जायेगा।

दिल्ली पौलीटैकनिक

†*८९६. श्री एच० जी० वैष्णव : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि सरकार दिल्ली पौलीटैकनिक में इंजीनियरी सम्बन्धी एक राष्ट्रीय प्रमाणपत्र कोर्स प्रारम्भ करने के प्रश्न पर विचार कर रही है ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : दिल्ली पौलीटैकनिक में इंजीनियरी सम्बन्धी राष्ट्रीय प्रमाणपत्र कोर्स का पहले ही प्रबन्ध है।

†श्री एच० जी० वैष्णव : इस सम्बन्ध में हाल में संस्था में जो आन्दोलन हुआ था उसका क्या हुआ ?

†डा० एम० एम० दास : इंजीनियरी में इस राष्ट्रीय प्रमाणपत्र कोर्स के विद्यार्थी पिछली २१ फरवरी को अपनी कक्षाओं से अनुपस्थित रहे थे। उन्होंने यह मांग की थी भारत में किसी स्थान पर इंजीनियरी सम्बन्धी राष्ट्रीय उपाधि पत्र के लिये अंशकालिक कोर्स होने चाहियें।

†श्री एच० जी० वैष्णव : क्या इस मांग पर विचार किया जा रहा है ?

†डा० एम० एम० दास : जहां तक दिल्ली पौलीटैकनिक का सम्बन्ध है, यह मांग पूरी करना आसान नहीं है क्योंकि इस पौलीटैकनिक में पहले से ही कई कोर्स चल रहे हैं और शिक्षकों, आवास, उपकरण आदि के सम्बन्ध में कठिनाई है।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या सरकार का विचार दिल्ली पौलीटैकनिक को किसी इंजीनियरी विश्वविद्यालय में परिणत करने का है ?

†डा० एम० एम० दास : जी, नहीं। इस पौलीटेकनिक की इंजीनियरी सम्बन्धी शाखा, जोकि डिग्री देती है, पहले से ही दिल्ली विश्वविद्यालय से सम्बद्ध है।

श्री भक्त दर्शन : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह बात आई है कि यद्यपि यह संस्था केंद्रीय सरकार के अन्तर्गत है तथापि इसमें एक ही प्रांत विशेष के जैसे पंजाब के विद्यार्थी ज्यादा लिये जाते हैं, तो क्या इसमें दूसरे प्रांतों के भी जो विद्यार्थी आना चाहते हैं, उनके लिये इसमें कोई एक कोटा निश्चित करने का विचार किया जा रहा है ?

†डा० एम० एम० दास : इस सम्बन्ध में मेरे पास इस समय जानकारी नहीं है।

†श्री टी० एन० सिंह : विभिन्न कोर्सों में विद्यार्थियों को लेने का ढंग क्या है ? क्या कोई नियम निर्धारित किये गये हैं, और यदि हां, तो वे नियम क्या हैं ?

†डा० एम० एम० दास : यह एक विभिन्न प्रश्न है और इस प्रश्न में से उत्पन्न नहीं होता है। मुझे पूर्वसूचना चाहिये।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग

†*६०१. श्री एन० आर० मुनिस्वामी (श्री काजरीलकर की ओर से) : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग में पदाधिकारियों और अन्य कर्मचारियों की भर्ती के सम्बन्ध में कोई नियम हैं ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : जी, नहीं। परन्तु भर्ती सामान्यतया अन्य विभागों से स्थानान्तरण द्वारा या काम दिलाऊ दफ्तर के द्वारा या विज्ञापन द्वारा की जाती है। बाहर से सीधी भर्ती करते समय एक चुनाव समिति द्वारा उम्मीदवारों का चुनाव किया जाता है।

†श्री एन० आर० मुनिस्वामी : क्या अधीक्षक (सुपरिन्टैंडेंट) के पद पर उचित विज्ञापन के बिना नियुक्ति की गई थी और क्या विकास पदाधिकारी (डेवलपमेंट आफिसर) ने इस अर्थ में विज्ञापन के निबन्धनों और शर्तों को पूरा नहीं किया है कि उसकी शिक्षा सम्बन्धी क्षेत्र में दस वर्ष के अनुभव की और प्रशासनीय क्षेत्र में पांच वर्ष के अनुभव की अपेक्षित योग्यता नहीं है ? अन्त में एक ऐसे व्यक्ति को नियुक्त किया गया जिसने इन सब शर्तों को पूरा नहीं किया है

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न है या भाषण ?

†श्री एन० आर० मुनिस्वामी : मैं इसे अन्य ढंग से पूछता हूं।

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। यदि इतने वाक्यों में प्रश्न नहीं है तो यह प्रश्न नहीं है।

†श्री एन० आर० मुनिस्वामी : मैं प्रत्यक्ष रूप से प्रश्न पूछता हूं। क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के भीतरी प्रशासन के सम्बन्ध में अनियमितताओं को मंत्री तक पहुंचा दिया गया है ? ये १० तारीख के हिन्दुस्तान स्टैंडर्ड में छपी थी। एक सहायक सचिव (असिस्टेंट सेक्रेटरी) को नियुक्त किया गया था.....

†अध्यक्ष महोदय : फिर वही बात पूछी जा रही है। प्रश्न के प्रथम भाग का उत्तर दे दिया जाये।

†डा० एम० एम० दास : मैं प्रश्न समझ नहीं सका हूं।

†श्री एन० आर० मुनिस्वामी : विज्ञापन में प्रकाशित निबन्धनों और शर्तों पर उचित ध्यान दिये बिना एक विकास पदाधिकारी को नियुक्त किया गया था। इसका कारण क्या है ?

†डा० एम० एम० दास : मेरे विचार में यह बात पूर्णतः निराधार है। जिन दो विकास पदाधिकारियों को नियुक्त किया गया है उनकी अर्हतायें बहुत उच्च हैं। मैं उनकी अर्हतायें बता सकता हूं।

†मूल अंग्रेजी में

एक हैं डा० बी० डी० लारोइया, बी० एस सी० (ऑनर्स) पंजाब, फर्स्ट क्लास फर्स्ट, बी० ए० (ऑनर्स) (ऑक्सन), डी० आई० सी० (लन्दन), पी० एच० डी० (लन्दन)। दूसरे हैं डी० पी० जे० फिलिप, एम० ए० (मद्रास), फर्स्ट क्लास फर्स्ट, एम० लिट० (मद्रास), पी० एच० डी० (लन्दन)।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : अनुभव की अवधि क्या है ?

†डा० एम० एम० दास : यहां वह नहीं है। परन्तु ये दोनों अच्छी हैसियत में काम कर रहे थे।

†श्री ए० एम० थामस : क्या नए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के अधिनियम के अधीन नियम बना लिये गये हैं और क्या अधिनियम के अधीन नया आयोग १ अप्रैल, १९५६ से कार्य करना प्रारम्भ कर देगा ?

†डा० एम० एम० दास : मेरे विचार में कर देगा परन्तु मैं पक्की तरह से नहीं कह सकता। अब नियम बनाये जा रहे हैं। जब अधिनियम के अधीन नियम बन जायेंगे तो उन्हें लोक-सभा पटल पर रख दिया जायेगा। मेरे विचार में यही प्रक्रिया है।

†श्री एन० आर० मुनिस्वामी : क्या यह सच है कि शिक्षा मंत्रालय के एक निवृत्त पदाधिकारी को, जितने वेतन का वह हकदार था उससे अधिक वेतन पर, सहायक सचिव के पद पर नियुक्त किया गया था ? क्या यह सच है कि जब वित्त मंत्रालय ने शिक्षा मंत्रालय का ध्यान इस अनीयमिता की ओर दिलाया तब उसे जो आधिक्य राशि दी गई थी वह सरकार द्वारा पूरी की गई थी ?

†डा० एम० एम० दास : वेतन निश्चित करने के सम्बन्ध में कुछ अनीयमिता थी, परन्तु जब भारत सरकार का एक परिपत्र विभाग में आया तो उसने इसे स्वयं ही नियमानुकूल कर लिया। यह बात किसी अन्य मंत्रालय द्वारा नहीं बताई गई थी। वित्त मंत्रालय का परिपत्र विभाग में पहुंचा था और विभाग ने स्वयं इसे नियमित कर दिया था।

सरकारी कर्मचारियों की छुट्टी के नियम

†*६१० श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (श्री टी० बी० विट्ठल राव की ओर से) : क्या वित्त मंत्री ६ दिसम्बर, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६६४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विभिन्न श्रेणियों के सरकारी कर्मचारियों के छुट्टी-नियमों में असमानताओं को दूर करने से सम्बन्धित अपने प्रस्तावों पर अन्तिम निर्णय कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या निर्णय किया गया है;

(ग) वह किस तिथि से लागू किया जायेगा; और

(घ) यदि भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो इस देरी के क्या कारण हैं ?

†राजस्व तथा असैनिक व्यय मंत्री (श्री एम० सी० शाह) : (क) नहीं, श्रीमान्।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

(घ) यह मामला कुछ जटिल है और उसकी विभिन्न बातों को देखते हुये जांच करनी है जैसे इन तथा अन्य तुलना-योग्य कर्मचारियों के कार्य की प्रकृति और शर्तें और वर्तमान अधिकार। अन्तिम निर्णय पर पहुंचने में अभी कुछ और भी समय लग सकता है।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि प्रायः प्रत्येक सरकारी विभाग इन छुट्टी-नियमों के सम्बन्ध में शिकायत करता रहा है, क्या सरकार ने कोई समिति नियुक्त की है। यदि हां, तो सरकार को उसके प्रतिवेदन के तैयार हो जाने की आशा कब तक है ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री एम० सी० शाह : हम उसे बहुत शीघ्र अन्तिम रूप दे देना चाहते थे । जैसा कि मैंने कहा यह बहुत जटिल प्रश्न है और उसमें वित्तीय उलझनें भी हैं । चतुर्थ श्रेणी के लगभग ६ लाख कर्मचारी हैं । इन ६,०५,००० कर्मचारियों में से ६,२५,००० रेलवे में हैं और २,८०,००० असैनिक सेवा में । इसकी बहुत सावधानी से जांच की जानी है क्योंकि यह देखना है कि अन्तिम प्रतिक्रिया क्या होगी, अन्य प्रतिक्रियायें क्या होंगी और ऐसी ही अन्य बातें । इन सब चीजों को देखना है ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : कितने मंत्रालयों की जांच की जा चुकी है और कितनों की जांच करना अभी बाकी है ?

†श्री एम० सी० शाह : यह मंत्रालयों की जांच का प्रश्न नहीं है । इस प्रश्न की जांच गृह मंत्रालय और वित्त मंत्रालय द्वारा की जायगी । दोनों मंत्रालय इस प्रश्न की जांच करते हैं और किसी निष्कर्ष पर पहुंचते हैं ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : मेरा प्रश्न यह नहीं था । विभिन्न मंत्रालयों में विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों के छुट्टी-नियमों की जांच की जा रही है । मैं जानना चाहती हूँ कि विभिन्न मंत्रालयों की कितनी श्रेणियों के कर्मचारियों और कितने मंत्रालयों की जांच अभी तक की जा चुकी है और कितनों की जांच अभी पूरी होनी है ?

†श्री एम० सी० शाह : यह प्रश्न चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के सम्बन्ध में है ; उसका प्रथम, द्वितीय व तृतीय श्रेणियों के कर्मचारियों से कोई सम्बन्ध नहीं है । चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के छुट्टी नियमों के सम्बन्ध में हमें प्रश्न की जांच करना है ।

हिंदाया में पुरातत्ववीय वस्तुओं का पाया जाना

†*८६५. सरदार इकबाल सिंह (श्री गार्डिलिंगन गौड़ की ओर से) : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिंदाया नगर में, जो कि नीचे को धंसता जा रहा है, ऐसी हड्डियां मिली हैं जिनके सम्बन्ध में यह विश्वास किया जाता है कि वे एक अज्ञात काल के मानव की हैं ; और

(ख) क्या पेप्सू की राज्य सरकार ने केंद्रीय पुरातत्व विभाग से एक प्रतिनिधि उनका अध्ययन करने के लिये प्रतिनियुक्त करने की प्रार्थना की है ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) जी, हां । परन्तु उनकी शिनाख्त अभी तक नहीं की गई है ।

(ख) जी, हां ।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या सरकार उस स्थान पर खुदाई प्रारंभ करने का विचार रखती है ?

†डा० एम० एम० दास : खुदाई, यदि आवश्यक समझी गयी तो प्रारम्भ की जायेगी । हमारे पदाधिकारी ने अभी उस स्थान का निरीक्षण नहीं किया है । वह शीघ्र ही उस स्थान का निरीक्षण करेगा और उसके प्रतिवेदन के प्रस्तुत किये जाने के पश्चात् हम उस पर विचार करेंगे ।

†सरदार इकबाल सिंह : क्या इस मामले में केंद्र और पेप्सू सरकार के पुरातत्व विभाग के पदाधिकारियों में कोई मतभेद है, और क्या सरकार इस मामले की पूरी-पूरी जांच कराने का विचार रखती है ?

†डा० एम० एम० दास : हमें इस सम्बन्ध में किसी मतभेद की जानकारी नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी

प्रश्नों के उत्तर देने के लिए विभिन्न मंत्रालयों के लिए दिन नियत करना

†श्री गिडवानी : श्रीमान्, मैं समझता हूँ कि विभिन्न मंत्रालयों के लिये तिथियों में परिवर्तन कर दिया जाय क्योंकि हम देखते हैं कि किसी खास दिन बहुत महत्वपूर्ण मंत्रालयों के प्रश्न रखे जाते हैं जब कि अन्य दिन कम महत्वपूर्ण मंत्रालयों के लिये रखे जाते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य कोई सुझाव देना चाहते हैं तो वह उनको लिखकर मुझे दे सकते हैं। मैं उन पर विचार करूँगा।

अनुपूरक प्रश्न के उत्तर**की शुद्धि

†राजस्व तथा असेनिक व्यय मंत्री (श्री एम० सी० शाह) : मैं आपकी अनुमति से सम्पदा शुल्क के विषय पर पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ९०४ के उत्तर प्रदेश सम्बन्धी एक अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में शुद्धि करना चाहता हूँ। उस का दूसरा नम्बर है। मुझे दुःख है कि मैंने भूल से वैसा कह दिया।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

अन्धों के लिये प्रशिक्षण केन्द्र

†*८९३. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वे कौन से स्थान हैं जहाँ कि प्रौढ़ अन्धों के लिये केन्द्रीय सरकार के प्रशिक्षण केंद्र हैं; और

(ख) सम्बन्धित केंद्रों में दिया जाने वाला प्रशिक्षण किस प्रकार का और कितने समय का है ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) देहरादून में एक केंद्र है।

(ख) इस प्रशिक्षण केंद्र में प्रौढ़ अन्धों के लिये सामान्य प्रशिक्षण काल २ वर्ष है।

प्रशिक्षण निम्न विषयों में दिया जाता है : (१) हस्तकलायें जैसे कुर्सी बुनना, ऊनी और सूती कपड़े बुनना, मोमबत्ती बनाना, प्लास्टिक ढालना, (२) ब्रेल और टाइपिंग (उन प्रशिक्षणार्थियों को जो शिक्षित हों); और संगीत (उन प्रशिक्षणार्थियों को जिनका रुझान उसके अनुकूल हो)।

राष्ट्रीय मूलभूत शिक्षा केन्द्र

†*९०३. श्री एम० इस्लामुद्दीन : क्या शिक्षा मंत्री २७ जुलाई, १९५५ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या १५१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय मूलभूत शिक्षा केंद्र के प्रथम सत्र का प्रारंभ किस तिथि से होगा; और

(ख) राष्ट्रीय मूलभूत शिक्षा केंद्र, दिल्ली में प्रशिक्षण एवं गवेषणा के लिये अभ्यर्थियों का प्रवरण किस तरीके से किया जायेगा ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) कोई तिथि अभी तक निश्चित नहीं की गई है।

(ख) अभी तक निर्धारित नहीं किया गया है।

साहित्य अकादमी

†*९०५. श्री बी० एस० मूर्ति : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि साहित्य अकादमी द्वारा १९५५-५६ में कितनी पुस्तकें एक भाषा से दूसरी भाषा में अनूदित की गई

†मूल अंग्रेजी में

**बाद में शुद्धि की गई देखिये पृष्ठ संख्या ८६७

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : साहित्य अकादमी द्वारा १९५५-५६ में ५ पुस्तकें एक भाषा से दूसरी भाषा में अनूदित की गई हैं।

सरकारी कर्मचारियों के विरुद्ध भ्रष्टाचार के मामले

†५१८. { चौधरी मुहम्मद शफी :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में भारत सरकार के पदाधिकारियों के विरुद्ध भ्रष्टाचार के कितने मुकदमे दायर किये गये;

(ख) कितने मामलों में दंड दिया गया है; और

(ग) कितने मामले ऐसे हैं जो अभी भी निर्णय किये जाने के लिये पड़े हुये हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) से (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ४७]

अपंग व्यक्तियों की शिक्षा

†५१९. सरदार इकबाल सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वे कौन से राज्य हैं जिन्होंने अपंग व्यक्तियों की शिक्षा के लिये परामर्शदात्री परिषदें नियुक्त की हैं तथा उनके सदस्यों के नाम क्या हैं; और

(ख) राज्य सरकारों को इस प्रयोजन के लिये कुल कितना अनुदान अथवा ऋण (राज्यवार) दिया गया ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) जहां तक हमारी जानकारी है किसी भी राज्य ने अभी तक अपंग व्यक्तियों की शिक्षा के लिये परामर्शदात्री परिषद नियुक्त नहीं की है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

पंजाब में खुदाई

†५२०. श्री डी० सी० शर्मा : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५५ में प्राचीन ऐतिहासिक स्मारकों की खोज करने के लिये पंजाब राज्य में कितनी बार खुदाई की गई; और

(ख) उन पर कितना व्यय किया गया है ?

†शिक्षा मंत्री के सभासचिव (डा० एम० एम० दास) : (क) वित्तीय वर्ष १९५४-५५ में पंजाब राज्य में की गई खुदाई की संख्या २ है।

(ख) ५४,८५६ रुपये ११ आने ६ पाई।

केन्द्रीय सचिवालय क क्लर्क

†५२१. श्री डी० सी० शर्मा : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सचिवालय में फरवरी १९५६ के अन्त में पद पर पक्के किये गये क्लर्कों की क्या संख्या थी; और

(ख) कितने क्लर्क पक्के किये जाने की प्रतीक्षा में हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार): (क) और (ख). केन्द्रीय सचिवालय की क्लर्क-सेवा-योजना के अन्तर्गत प्राधिकृत स्थायी संख्या अपर डिवीजन में १४५० और लोअर डिवीजन में ३१०० निश्चित की गई थी जैसी कि पहली मई १९५४ को थी। उन पर ४५ अपर डिवीजन क्लर्क और २६१ लोअर डिवीजन क्लर्क, जो सम्बन्धित वेतन-क्रमों में पहले ही स्थायी थे, सेवा में नियुक्त किये जा चुके हैं।

शेष १४०५ अपर डिवीजन के पदों और २८३९ लोअर डिवीजन के पदों पर पक्के किये जाने की कार्यवाही, जैसे ही आवश्यक औपचारिकतायें जैसे संघ लोक सेवा आयोग की टाइपिंग परीक्षा पास करना आदि पूर्ण हो जायगी, की जायगी।

इसके अतिरिक्त एक बड़ी संख्या अस्थायी क्लर्कों की है जो अपने पद पर भविष्य में रिक्तायें उत्पन्न होने और बारी आने पर पक्के किये जायेंगे।

अनुसूचित आदिम जातियों को अनुदान

†५२२. श्री डी० सी० शर्मा : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने भारत सरकार से वर्ष १९५५-५६ के लिये अनुसूचित आदिम जातियों के लिये अनुदान बढ़ाने के लिये कहा है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम हुआ ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : (क) और (ख). हां, श्रीमान्। पंजाब सरकार ने भारत सरकार से अनुसूचित आदिम जातियों के लिये १९५५-५६ में केन्द्रीय अनुदान ९०० लाख रुपये से बढ़ाकर लगभग ११०० लाख रुपये कर देने की प्रार्थना की थी। परन्तु केवल ९२९ लाख रुपये की राशि उस राज्य में १९५५-५६ में अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण और अनुसूचित क्षेत्रों के विकास के लिये मंजूर की गई थी।

दैनिक संक्षेपिका

[शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६]

		विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर			८५६-५७
तारांकित प्रश्न संख्या			
८८७	संस्कृत की पाण्डुलिपियां	...	८५६-५७
८८८	गजेटियरों का संशोधन		८५७-५८
८८९	भारत का मानचित्र		८५९
८९०	संस्कृत सम्बन्धी गवेषणा		८५९-६०
८९१	जेट तथा अन्य हवाई इंजन		८६०-६१
८९२	नागार्जुन कोंडा में खुदाई		८६१-६२
८९६	करारोपण जांच आयोग	....	८६२-६३
८९७	सरकारी कर्मचारियों के सम्बन्धियों का फर्मों में नौकरी करना		८६३
८९८	स्वतन्त्रता आन्दोलन का इतिहास	... ..	८६३-६४
९००	भारतीय प्रशासन सेवा में आपातकालीन भर्ती		८६४-६५
९०२	फोर्ड प्रतिष्ठान द्वारा सहायता	...	८६५-६६
९०४	सम्पदा शुल्क	...	८६६-६७
९०६	केंद्रीय रक्षित पुलिस		८६७-६८
९०७	लखनऊ में पुरातत्वीय वस्तुओं का पाया जाना	...	८६८
९०९	बुनियादी शिक्षा	... ..	८६८-६९
९११	जनगणना रिपोर्ट	...	८६९-७०
८९४	अखिल भारतीय दायित्व भत्ता	...	८७०
८९९	दिल्ली पौलीटैक्निक		८७०-७१
९०१	विश्वविद्यालय अनुदान आयोग	...	८७१-७२
९१०	सरकारी कर्मचारियों की छुट्टी के नियम		८७२-७३
८९५	हिड़ायामें पुरातत्वीय वस्तुओं का पाया जाना		८७३
प्रश्नों के उत्तर देने के लिये विभिन्न मंत्रालयों के लिये दिन नियत करना			८७४
अनुपूरक प्रश्न के उत्तर की शुद्धि			८७४
प्रश्नों के लिखित उत्तर			८७४-७६
तारांकित प्रश्न संख्या			
८९३	अन्धों के लिये प्रशिक्षण केन्द्र	...	८७४
९०३	राष्ट्रीय मूलभूत शिक्षा केन्द्र		८७४
९०५	साहित्य अकादमी	... ..	८७४-७५

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर - क्रमशः

अतारांकित

प्रश्न संख्या

५१८	सरकारी कर्मचारियों के विरुद्ध भ्रष्टाचार के मामले	८७५
५१९	अपंग व्यक्तियों की शिक्षा	८७५
५२०	पंजाब में खुदाई ...	८७५
५२१	केन्द्रीय सचिवालय के क्लर्क	८७५-७६
५२२	अनुसूचित आदिम जातियों को अनुदान	८७६

शुक्रवा
23 मार्च 1956

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

खण्ड २, १९५६

(५ मार्च से २३ मार्च, १९५६)



सत्यमेव जयते

1st Lok Sabha

बारहवां सत्र, १९५६



(खण्ड २ में अंक १६ से अंक ३० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

विषय-सूची

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

(खण्ड २—५ मार्च से २३ मार्च, १९५६)

	पृष्ठ
अंक १६, सोमवार, ५ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	६८१
विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति	६८१
अनुपूरक अनुदानों की मांगें—रेलवे १९५५-५६	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें, रेलवे, १९५०-५१	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें रेलवे, १९५१-५२	६८२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें रेलवे, १९५२-५३	६८२
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	६८२-७२१
दैनिक संक्षेपिका	७२२
अंक १७, मंगलवार, ६ मार्च, १९५६	
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाने के बारे में प्रक्रिया का प्रश्न	७२३-३२
समिति के लिये निर्वाचन—भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति	७३२
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
ब्रिटिश बैंक दर में परिवर्तन	७३२-३३
रेलवे आय-व्ययक सामान्य चर्चा	७३३-७६
दैनिक संक्षेपिका	७७७
अंक १८, बुधवार, ७ मार्च, १९५६	
विशेषाधिकार का प्रश्न—	
सत्र-काल में सदस्य के बन्दीकरण का वारंट	७७९
सभा का कार्य ...	७८४
रेलवे आय-व्ययक सामान्य चर्चा	७८५-८१८
अनुदानों की मांगें—रेलवे	८१८-३८
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८१९-३८
मांग संख्या २—विविध व्यय	८१९-३८
मांग संख्या ३—चालू लाइनें आदि के लिये भुगतान	८१९-३८
मांग संख्या १४—चालू लाइनों पर काम—(राजस्व)—श्रम कल्याण के	
अतिरिक्त	८१९-३८
मांग संख्या १५—नये रेल-पथों का निर्माण—पूँजी और अवक्षयण रक्षित निधि	८१९-३८
दैनिक संक्षेपिका	८३९

अंक १९, गुरुवार, ८ मार्च, १९५६

अध्यक्ष का निर्वाचन ...	८४१-४७
तारांकित प्रश्नों के उत्तर की शुद्धि	८४७-४८
सभा का कार्य ...	८४८
अनुदानों की मांगें—रेलवे	८४८-७४
मांग संख्या १—रेलवे बोर्ड	८४८-७४
मांग संख्या २—विविध व्यय ...	८४८-७४
मांग संख्या ३—चालू लाइनों, आदि के लिये भुगतान ...	८४८-७४
मांग संख्या १४—चालू लाइनों पर काम — (राजस्व) — श्रम कल्याण के अतिरिक्त	८४८-७४
मांग संख्या १५—नये रेल-पथों का निर्माण— पूंजी और अवक्षयण रक्षित निधि ...	८४८-७४
मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय—प्रशासन	८७४-९३
मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय—मरम्मत तथा संधारण	८७४-९३
दैनिक संक्षेपिका	८९४

अंक २०, शुक्रवार, ९ मार्च, १९५६

आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाने के बारे में वक्तव्य	८९५
अनुदानों की मांगें—रेलवे ...	८९५-९२४
मांग संख्या ४—साधारण कार्यवहन व्यय-प्रशासन	८९५-९१०
मांग संख्या ५—साधारण कार्यवहन व्यय— मरम्मत तथा संधारण	८९५-९१०
मांग संख्या ६—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालक कर्मचारी	९११-२४
मांग संख्या ७—साधारण कार्यवहन व्यय—संचालन (ईंधन) ...	९११-२४
मांग संख्या ८—साधारण कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त संचालन	९११-२४
मांग संख्या ९—साधारण कार्यवहन व्यय—विविध व्यय	९११-२४
मांग संख्या १०—साधारण कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	९११-२४
राष्ट्रीय विकास (जनता द्वारा भाग लिया जाना) विधेयक	९२४
राष्ट्रीय पर्व और त्यौहार पर सवेतन छुट्टी विधेयक	९२४
श्री काशी-विश्वनाथ मन्दिर विधेयक विचार करने का प्रस्ताव ...	९२४-३५
भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक (धारा ७१-क आदि का हटाया जाना) विचार करने का प्रस्ताव ...	९३५-४३
कारखाना (संशोधन) विधेयक (धारा ५९ के स्थान पर नई धारा का रखा जाना) विचार करने का प्रस्ताव ...	९४३-४५
दैनिक संक्षेपिका	९४६

अंक २१, सोमवार, १२ मार्च, १९५६

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति ...	६४७
लेखानुदानों की मांगें	६४७-५१
आय-व्ययक प्रस्थापनाओं का भेद खुल जाने के बारे में वक्तव्य	६५१-५५
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक	६५५
अनुदानों की मांगें—रेलवे	६५५-७३
मांग संख्या ६—सामान्य कार्यवहन व्यय—संचालन कर्मचारी	६५५-६८
मांग संख्या ७—सामान्य कार्यवहन व्यय—संचालन (ईंधन) ...	६५५-६८
मांग संख्या ८—सामान्य कार्यवहन व्यय—कर्मचारियों तथा ईंधन के अतिरिक्त	
संचालन व्यय	६५५-६८
मांग संख्या ९—सामान्य कार्यवहन व्यय—विविध व्यय ...	६५५-६८
मांग संख्या १०—सामान्य कार्यवहन व्यय—श्रम कल्याण	६५५-६८
मांग संख्या ११—अवक्षयण रक्षित निधि के लिये विनियोग	६६८-७२
मांग संख्या १२—साधारण राजस्व में देय लाभांश	६६८-७२
मांग संख्या १३—चालू लाइनों पर काम—(राजस्व)—श्रम कल्याण...	६६८-७२
मांग संख्या १६—चालू लाइनों पर काम विस्तार	६६८-७३
मांग संख्या १७—चालू लाइनों पर काम प्रतिस्थापन	६६८-७३
मांग संख्या १८—चालू लाइनों पर काम—विकास निधि ...	६६८-७३
मांग संख्या १९—विशाखापटनम् पत्तन पर पूंजी व्यय	६६८-७३
मांग संख्या २०—विकास निधि के लिये विनियोग	६६८-७३
विनियोग (रेलवे) विधेयक	६७३
१९५५-५६ के लिये अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे)	
और १९५०-५१, १९५१-५२ और १९५२-५३ के लिये अतिरिक्त	
अनुदानों की मांगें—रेलवे	६७३-६२
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक	६६२
विनियोग (रेलवे) संख्या ३ विधेयक	६६२-६३
विनियोग (रेलवे) संख्या ४ विधेयक	६६३
विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक	६६३
प्रतिलिप्याधिकार विधेयक—	
संयुक्त समिति के बारे में प्रस्ताव	६६३-६५
पीलिया जांच-समिति के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में चर्चा	६६५-१००१
दैनिक संक्षेपिका	१००२-०३

अंक २२, मंगलवार, १३ मार्च, १९५६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१००५
राज्य-सभा से संदेश	१००५
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
मनीपुर खाद्यान्न (यातायात) नियंत्रण आदेश,	
१९५१ के अमान्यीकरण से उत्पन्न हुई स्थिति	१००६
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक	१००६

विषय-सूची

	पृष्ठ
विनियोग (रेलवे) विधेयक ...	१००६
विनियोग (रेलवे) संख्या ३ विधेयक	१००७
विनियोग (रेलवे) संख्या ४ विधेयक	१००७
विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक	१००७-०८
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१००८-५१
पीलिया जांच समिति के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में चर्चा	१०५१-६१
दैनिक संक्षेपिका	१०६२-६३
अंक २३, बुधवार, १४ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१०६५
राज्य-सभा से संदेश	१०६६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
छयालीसवां प्रतिवेदन ...	१०६६
अवलम्बनीय लोक-महत्व के विषय पर ध्यान दिलाना—	
पूर्वी पाकिस्तान से आये हुए शरणार्थियों का त्रिपुरा में पुनर्वास	१०६६-६७
विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक ...	१०६७
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१०६७-११११
दैनिक संक्षेपिका ...	१११२
अंक २४, गुरुवार, १५ मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
जनसंघ के कार्यकर्ता को जम्मू जाने से मना करना	१११३-१४
राज्य-सभा से संदेश	१११४
भारतीय पंजीयन (संशोधन) विधेयक (धारा २ आदि का संशोधन)	१११५
मनीपुर राज्य पहाड़ी लोग (प्रशासन) विनियमन (संशोधन)	
विधेयक का वापस लिया जाना ...	१११५
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा ...	१११६-६३
दैनिक संक्षेपिका ...	११६४
अंक २५, शुक्रवार, १६ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	११६५
राज्य-सभा से संदेश	११६५-६६, ११६८
प्राक्कलन समिति—तेईसवां प्रतिवेदन ...	११६६
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति—	
तेरहवां प्रतिवेदन	११६६
याचिका समिति—	
आठवां प्रतिवेदन	११६६
सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	११६७-६७
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
छियालीसवां प्रतिवेदन	११६८
मद्य-निषेध के लिये अन्तिम तारीख नियत करने के बारे में संकल्प	११६८-१२०५, १२०६-१३
सभा-पटल पर रखे गये पत्र के बारे में औचित्य प्रश्न	१२०६
दैनिक संक्षेपिका ...	१२१४-१५

विषय-सूची

अंक २६, सोमवार, १६ मार्च, १९५६	पृष्ठ
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना	१२१७-१८
विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति ...	१२१८
राज्य-सभा से सन्देश	१२१८
प्राक्कलन समिति—	
बाईसवां प्रतिवेदन ...	१२१८
अनुपस्थिति की अनुमति	१२१९
जीवन-बीमा निगम विधेयक—	
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१२१९-७०
दैनिक संक्षेपिका ...	१२७१-७२
अंक २७, मंगलवार, २० मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
हुसैनीवाला हेडवर्क्स पर भारतीय तथा पाकिस्तानी सैनिक टुकड़ियों में मुठभेड़	१२७३
उपाध्यक्ष का निर्वाचन ...	१२७४-७६
विदेशी मामलों के सम्बन्ध में वक्तव्य	१२७६-८२
सभा-पटल पर रखा गया पत्र	१२८२
जीवन-बीमा निगम विधेयक	१२८२
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१२८२-१३१०
आय-व्ययक सम्बन्धी प्रस्तावों का भेद खुल जाना	१३११-३१
दैनिक संक्षेपिका ...	१३३२
अंक २८, बुधवार, २१ मार्च, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र ...	१३३३
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सैंतालीसवां प्रतिवेदन ...	१३३३
अनुदानों की मांगें— ...	१३३४-६७
मांग संख्या ११—प्रतिरक्षा मंत्रालय ...	१३३४-६७
मांग संख्या १२—प्रतिरक्षा सेवायें,—क्रियाकारी-सेना ...	१३३४-६७
मांग संख्या १३—प्रतिरक्षा सेवायें,—क्रियाकारी-नौ-सेना	१३३४-६७
मांग संख्या १४—प्रतिरक्षा सेवायें—क्रियाकारी-वायु बल	१३३४-६७
मांग संख्या १५—प्रतिरक्षा सेवायें—अक्रियाकारी व्यय	१३३४-६७
मांग संख्या १६—प्रतिरक्षा मंत्रालय के अधीन विविध व्यय	१३३४-६७
मांग संख्या ११७—प्रतिरक्षा पर पूंजी व्यय ...	१३३४-६७
दैनिक संक्षेपिका ...	१३६८
अंक २९, गुरुवार, २२ मार्च, १९५६	
प्रश्नों की ग्राह्यता के बारे में घोषणा	१३६९
सभा का कार्य	१३६९-१४००
अनुदानों की मांगें ...	१४००-६२
मांग संख्या ५—संचार मंत्रालय ...	१४००-६२
मांग संख्या ६—भारतीय डाक तथा तार विभाग (कार्यवहन व्यय सहित)	१४००-६२

विषय-सूची

	पृष्ठ
मांग संख्या ७—अन्तरिक्ष विज्ञान	१४००-६२
मांग संख्या ८—समुद्र पार संचार सेवा ...	१४००-६२
मांग संख्या ९—उड्डयन	१४००-६२
मांग संख्या १०—संचार मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय	१४००-६२
मांग संख्या ११४—भारतीय डाक तथा तार पर पूंजी व्यय (राजस्व से न देय) ...	१४००-६२
मांग संख्या ११५—असैनिक उड्डयन पर पूंजी व्यय	१४००-६२
मांग संख्या ११६—संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय	१४००-६२
सभापति-तालिका के लिये नामनिर्देशन ...	१४६२
दैनिक संक्षेपिका ...	१४६३
 अंक ३०, शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६	
स्थगन प्रस्ताव—	
त्रावनकोर-कोचीन में मंत्रिमंडल की रचना	१४६५-६६
अनुदानों की मांगें ...	१४६६-६६
मांग संख्या ६५—परिवहन मंत्रालय ...	१४६६-६६
मांग संख्या ६६—पत्तन तथा पोतमार्ग-प्रदर्शन	१४६६-६६
मांग संख्या ६७—प्रकाश स्तम्भ तथा प्रकाशपोत	१४६६-६६
मांग संख्या ६८—केन्द्रीय मार्ग निधि ...	१४६६-६६
मांग संख्या ६९—संचार (राष्ट्रीय राजपथों सहित) ...	१४६६-६६
मांग संख्या १००—परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय ...	१४६६-६६
मांग संख्या १४०—पत्तनों पर पूंजी व्यय	१४६६-६६
मांग संख्या १४१—सड़कों पर पूंजी व्यय ...	१४६६-६६
मांग संख्या १४२—परिवहन मंत्रालय पर अन्य पूंजी व्यय	१४६६-६६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सैतालीसवां प्रतिवेदन	१५००
सभा का कार्य ...	१५००
गोद लेने की प्रथा की समाप्ति विधेयक ...	१५००
बाल-विवाह रोक (संशोधन) विधेयक (धारा २ का संशोधन)	१५०१
समान पारिश्रमिक विधेयक ...	१५०१
दण्ड विधि संशोधन विधेयक	१५०१
भारतीय पंजीयन (संशोधन) विधेयक—	
(धारा २, आदि का संशोधन)	१५०१
राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधन ...	१५०२
कारखाना (संशोधन) विधेयक—विचार करने का प्रस्ताव ...	१५०३
विधान मंडलों की कार्यवाही (प्रकाशन का संरक्षण) विधेयक ...	१५०५-१५
विचार करने का प्रस्ताव ...	१५०५
दैनिक संक्षेपिका	१५१६

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २ — प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

लोक-सभा

शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६

लोक-सभा साढ़े दस बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(देखिये भाग १)

११-२५ म० पू०

स्थगन प्रस्ताव

त्रावनकोर-कोचीन में मंत्रिमंडल की रचना

†अध्यक्ष महोदय : मुझे श्री ए० के० गोपालन से एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना प्राप्त हुई है जिसमें त्रावनकोर-कोचीन राज्य में, लोकतंत्रीय प्रशासन को बनाये रखने में भारत सरकार की असफलता के सम्बन्ध में कहा गया है। मैं माननीय सदस्य से यह जानना चाहता हूँ कि राजप्रमुख अथवा राज्यपाल ऐसे व्यक्ति जिसको सभा का विश्वास प्राप्त है, मंत्रिमंडल बनाने के लिये बुलाता है परन्तु यदि कोई ऐसा व्यक्ति नहीं मिलता और राज्यपाल प्रशासन की बागडोर अपने हाथ में लेता है तो मामला लोक-सभा के सम्मुख प्रस्तुत किया जाता है। इसलिये इस मामले पर लोक-सभा में इस समय विचार करना कहां तक उचित है ?

†श्री ए० के० गोपालन (कन्नूर) : जैसा कि बताया जा चुका है त्रावनकोर-कोचीन में कांग्रेस मंत्रिमंडल ने त्यागपत्र दे दिया था और राजप्रमुख ने प्रजा सोशलिस्ट दल के नेता को मंत्रिमंडल बनाने के लिये कहा। उन्होंने २० तारीख को एक सूची प्रस्तुत की जिसमें ६० व्यक्तियों ने हस्ताक्षर किये थे। इसके पश्चात् अन्य नेताओं को बुलाया गया। अब प्रश्न यह है कि यदि मंत्रिमंडल के बनने की संभावना है तो राजप्रमुख को मंत्रिमंडल बनाना चाहिये परन्तु इसमें जानबूझ कर विलम्ब किया जा रहा है। यदि राजप्रमुख मंत्रिमंडल बनाने के लिये उन सज्जन को नहीं बुलायेंगे तो राष्ट्रपति का शासन होगा।

†अध्यक्ष महोदय : मान लिया जाये कि सभी तथ्य सत्य हैं। परन्तु क्या राज्यपाल यह नहीं पूछ सकता है कि क्या उनको सभी हस्ताक्षर कर्त्ताओं का विश्वास प्राप्त है। मैं इस समय औचित्य के प्रश्न पर चर्चा कर रहा हूँ। क्या माननीय सदस्य का यह मत है कि हमें तथा भारत सरकार को आदेश देने चाहिये? केन्द्रीय सरकार को क्या अधिकार है कि वह राजप्रमुख को आदेश दे? यह सीधा सा प्रश्न है। यह

†मूल अंग्रेजी में।

१४६५

[अध्यक्ष महोदय]

राजप्रमुख ही निर्णय करेगा कि राष्ट्रपति का शासन होना चाहिये । तथा यह तब तक नहीं हो सकता जब तक संसद् इससे सहमत न हो । संसद् को यह जानने का अधिकार है कि यह कार्यवाही ठीक हुई है अथवा नहीं । अब तो केवल यही प्रश्न है कि केन्द्रीय सरकार इसकी अनुमति दे सकती है अथवा नहीं ।

†श्री वी० पी० नायर (चिरयिन्कील) : मेरा निवेदन है कि समस्त समाचारपत्रों ने आज लिखा है कि केन्द्रीय मंत्रिमंडल इसका निर्णय करेगा तथा आज उसकी बैठक हो रही है । और इस प्रकार इस पर विचार करने का औचित्य सिद्ध हो जाता है ।

†श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी (मैसूर) : केन्द्रीय मंत्रिमंडल पर इस सभा को पूर्ण सूचना देने का उत्तरदायित्व है । केन्द्रीय सरकार निर्णय करेगी कि राष्ट्रपति का शासन होना चाहिये अथवा नहीं । परन्तु केन्द्रीय सरकार इस प्रकार के आदेश राजप्रमुख को दे सकती है कि केवल एक नेता को ही न बुला कर, अन्य नेताओं को भी मंत्रिमंडल बनाने के लिये बुलाये ।

†गृह-कार्य मंत्री (पंडित जी० बी० पन्त) : जैसा कि आपने बताया प्रथमतः राजप्रमुख का ही क्षेत्राधिकार है । शिकायत यह है कि लोकतंत्र के विरुद्ध कोई बात हुई है । मैं मानता हूँ कि इस स्थगन प्रस्ताव द्वारा लोकतंत्र के विरुद्ध कुछ करने का प्रयत्न किया जा रहा है । हमसे, राजप्रमुख पर जबरदस्ती अपनी इच्छानुसार काम कराने के लिये कहा जा रहा है । यह राजप्रमुख का अपना स्वविवेक है कि वह यह जानकारी करें कि क्या हस्ताक्षर ठीक हैं तथा क्या समर्थनकर्ता सदस्यों की संख्या ६०, ७० अथवा ६० है । राजप्रमुख को अपनी राय बनाने का अधिकार है तथा वह ही सरकार बनाने के लिये किसी को निमंत्रण दे सकते हैं अथवा ऐसा कोई कार्य कर सकते हैं जो संविधान के अधीन हो । इसलिये मैं नहीं जानता कि संसद् किस प्रकार राजप्रमुख को लोकतंत्र के विरुद्ध काम करने के लिये कह सकती है । यदि कोई घोषणा होगी तो वह सभा के समक्ष आयेगी तथा विधि के अधीन उसको अपनी राय स्पष्ट करने का अवसर मिलेगा ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसीरहाट) : क्या मैं यह समझ लूँ कि केन्द्रीय मंत्रिमंडल इस विषय पर बिल्कुल कोई विचार नहीं कर रहा है ?

†अध्यक्ष महोदय : बहुत सी बातों पर विचार होता है जहाँ तक स्थगन प्रस्ताव का प्रश्न है, क्या यह सरकार का उत्तरदायित्व है अथवा राजप्रमुख का उत्तरदायित्व है ? राजप्रमुख के क्षेत्राधिकार को छीनना सचमुच लोकतंत्र के विरुद्ध है । यदि किसी कारण वह किसी व्यक्ति को मुख्यमंत्री बनाने की अनुमति नहीं देते हैं तो माननीय सदस्यों को इस पर चर्चा का अधिकार है । इसलिये इस समय इस पर चर्चा उचित नहीं है । इसलिये स्थगन प्रस्ताव अस्वीकृत किया जाता है ।

अनुदानों की मांगें*

†अध्यक्ष महोदय : सभा में अब परिवहन मंत्रालय के अनुदानों की मांग संख्या ६५, ६६, ६७, ६८, ६९, १००, १४०, १४१ तथा १४२ पर विचार होगा इसके लिये तीन घंटे आवण्टित हैं । विभिन्न मांगों के लिये कई कटौती प्रस्ताव हैं । १५ मिनट में माननीय सदस्य अपने कटौती प्रस्ताव सभा-पटल पर रख दें । जिन सदस्यों के कटौती प्रस्ताव हैं यदि वे सभा में उपस्थित हैं तो मैं उनके कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत समझूँगा । समयावधि प्रत्येक सदस्य के लिये १५ मिनट तथा दल के नेताओं के लिये २० मिनट हैं ।

*राष्ट्रपति की सिफारिश स प्रस्तुत ।

†मूल अंग्रेजी में ।

निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गई :

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
६५	परिवहन मंत्रालय	४४,५३,०००
६६	पत्तन तथा पोतमार्ग-प्रदर्शन	६२,६४,०००
६७	प्रकाश स्तम्भ तथा प्रकाशपोत	६८,७३,०००
६८	केन्द्रीय मार्ग निधि	४,६६,३०,०००
६९	संचार (राष्ट्रीय राजपथों सहित)	५,०६,६७,०००
१००	परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय	४०,२४,०००
१४०	पत्तनों पर पूंजी व्यय	४,४०,००,०००
१४१	सड़कों पर पूंजी व्यय	१२,६७,०८,०००
१४२	परिवहन मंत्रालय पर अन्य पूंजी व्यय	१,६५,७१,०००

श्री रघुनाथ सिंह (जिला बनारस-मध्य) : अध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले श्री लालबहादुर शास्त्री जी को और श्री अलगेशन जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने जहाज़रानी के विकास के सम्बन्ध में काफी कार्य किया है। लेकिन यदि आप विश्व की स्थिति को देखेंगे तो आपको मालूम होगा कि हमारी उन्नति उतनी अधिक नहीं हुई जितनी अधिक होनी चाहिये थी।

अब तक जहाज़ के व्यवसाय में तकरीबन ४० करोड़ रुपये लगे हैं। इसमें से सरकार ने १८ करोड़ रुपया ऋण के तौर पर दिया है और बाकी का जो २२ करोड़ रुपया है वह कम्पनियों ने जुटाया है। हमने जो अपनी द्वितीय पंचवर्षीय योजना बनाई है उसके पूरा हो जाने पर हमारे पास सिर्फ ६ लाख टन के जहाज़ हो सकेंगे। परन्तु सारे विश्व के पास इस वक्त १ करोड़ ५६ लाख टन के जहाज़ हैं अर्थात् इस वक्त हमारा अनुपात विश्व के जहाज़ी व्यवसाय में आधे सैंकड़े का है, ५० परसेंट का है और पांच बरस के बाद भी यह अनुपात शायद २५ परसेंट रह जायेगा। इसका कारण यह है कि हमने अपनी द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जो टारगेट (लक्ष्य) रखा है वह केवल ६ लाख टन का ही रखा है। अब मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि क्या कारण है कि हमारी प्रगति इतनी धीमी है और कैसे इसको तेज़ किया जा सकता है। इस सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि १५० करोड़ रुपये प्रतिवर्ष हम विदेशी कम्पनियों को जहाज़ों के भाड़े के रूप में देते हैं। आपको याद होगा कि सन् १९४७ से लेकर १९५२ तक हम लोगों ने करीब १५६ करोड़ रुपया खाद्यान्नों के लाने में व्यय किया है। अगर इस रुपये को हम थोड़ा-थोड़ा करके जहाज़ी व्यवसाय में लगाते रहते तो आज हमारे पास १३ लाख टन के जहाज़ हो जाते अर्थात् द्वितीय योजना के पूरा होने तक जो हमने लक्ष्य अपने सामने रखा है उसको हमने १९५२ में ही प्राप्त कर लिया होता।

अब सवाल पैदा होता है कि आखिरकार यह जो समस्या है इसको कैसे सुधारा जाये। इसको सुधारने के वास्ते दूसरे देशों ने जो उपाय अपनाये थे, उनमें से कुछ के उदाहरण मैं आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूँ। आज हमारे सामने जापान, इटली और जर्मनी के उदाहरण हैं। जिन नीतियों पर ये देश चले, उन्हीं नीतियों को हम यहां पर अपना सकते हैं और उनका अवलम्बन हम कर सकते हैं। मैं सबसे पहले आपके सामने जापान का उदाहरण पेश करता हूँ। युद्ध के अन्त में जापान के पास केवल १ लाख टन के जहाज़ थे और उसके बाद जापान ने करीब ३६ लाख टन के जहाज़ बनाये। सात साल के अन्दर जापान के पास २७ लाख टन के जहाज़ हो गये। अब आप पूछेंगे कि जापान ने इतनी तरक्की कैसे की। जापान ने तरक्की इस प्रकार की कि उसने ३०० करोड़ रुपया अपनी जहाज़ी कम्पनियों को ऋण के तौर पर दिया। ऋण भी उसने इस प्रकार दिया कि ४३ प्रतिशत तो सबसिडी (अर्थ सहायता) के रूप

[श्री रघुनाथ सिंह]

में दिया गया और ५७ प्रतिशत जापान के कमरशल बैंक ने उनको ऋण के तौर पर दिया। इस प्रकार से प्रति टन जहाज के निर्माण में जितना रुपया लगता था वह सारा या तो सरकार ने दिया या फिर कमरशल बैंक ने दिया। इस प्रकार से ३०० करोड़ रुपये की लागत से जापान ने अपने जहाज के व्यवसाय का विकास किया। इस वर्ष भी यदि आप देखें तो आपको मालूम होगा कि जापान ने अपने बजट में ४ करोड़ ६७ लाख रुपया इस वास्ते रखा है कि यदि वहां की जो कम्पनियां हैं वे विदेशी कम्पनियों से या विदेशी बैंकों से रुपया उधार लें तो उस पर जो सूद पड़ता है वह सरकार अपनी ओर से दे सके। दूसरे, जहाजों के निर्माण में जो लोहा खर्च होता है वह भी जिस भाव पर लोहा औरों को बेचा जाता है, उनसे एक सौ रुपया प्रति टन के हिसाब से सस्ता इन कम्पनियों को दिया जाता है। तीसरी बात यह है कि उन्होंने एक एक्ट (अधिनियम) पास किया है जिसका नाम कि शूगर लिंक सिस्टम है। इसका मतलब यह है कि देश में जितनी भी चीनी की मिलें हैं उनसे जो भी लाभ होता है, वह सारे का सारा जहाजों के लिये खर्च कर दिया जाता है। इस प्रकार आप देखेंगे तो आपको मालूम होगा कि युद्ध के बाद से उनके पास ३७ लाख टन के जहाज हो गये हैं जब कि उससे पहले केवल एक लाख टन के जहाज उनके पास थे।

अब मैं आपके सामने जर्मनी का उदाहरण रखना चाहता हूँ। युद्ध के पश्चात् जर्मनी के पास केवल ७५,००० टन के जहाज थे। आज जर्मनी के पास करीब २० लाख टन के जहाज हैं। उसने जहाजरानी के विकास के लिये तीन-चार सिस्टम निकाले। पहला तरीका तो यह निकाला कि रिकंस्ट्रक्शन (पुनर्निर्माण) के वास्ते स्टेट की तरफ से सहायता दी जाये। दूसरा सिस्टम यह किया कि उन लोगों को जो अपना रुपया जहाजी व्यवसाय में लगायेंगे उनके ऊपर इनकम टैक्स नहीं लगेगा। तीसरा तरीका यह निकाला कि अगर कोई कम्पनी जहाज बनाती है तो उस जहाज में जितना रुपया इनवेस्ट (विनियोजन) होता है, उतने में ही उस जहाज को सरकार अपने पास रहन रख ले। १९५४ के अन्त तक २,११० मिलियन डालर मार्क जर्मनी ने अपने जहाजी व्यवसाय में इनवेस्ट किये। यह करीब-करीब १४० करोड़ रुपये के बराबर होते हैं। आपने यहां पर इनकम टैक्स का तरीका यह किया है कि अन्त में जाकर आप ८० प्रतिशत इनकम टैक्स ले लेते हैं। जर्मनी ने ऐसा किया कि अगर कोई इनकम टैक्स देता है तो उसको इस शर्त पर एगज़ेम्प्ट (मुक्त) किया जा सकता है कि वह सारा रुपया जहाजी व्यवसाय में इनवेस्ट कर दे। इस तरह से जो भी अपना सारा रुपया इसमें इनवेस्ट कर देता है उसको इनकम टैक्स नहीं देना पड़ता है। यहां पर तो यह तरीका है कि एक लाख या दो लाख के बाद, यदि कोई आदमी १० लाख रुपया कमाता है, तो उससे ८० प्रतिशत तक इनकम टैक्स ले लिया जाता है। लेकिन जर्मनी में अगर कोई सारे का सारा रुपया इनवेस्ट कर देता है इस व्यवसाय में, तो उसको एक पैसा भी इनकम टैक्स नहीं देना पड़ता है। इस प्रकार से प्राइवेट सैक्टर को इनवेस्ट करने के लिये वहां की सरकार ने प्रोत्साहित किया। करीब-करीब १४० करोड़ रुपया इस प्रकार से इनकम टैक्स के रूप में न देकर के उसको इस व्यवसाय में इनवेस्ट किया गया है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अब मैं आपके सामने इटली की मिसाल पेश करता हूँ। युद्ध के अन्त में इटली के पास ३ लाख टन के जहाज थे। आज इटली के पास ३६ लाख टन के जहाज हैं। आप हैरान होंगे कि जिस इटली के पास न लोहा है और न कोयला है, उसके पास इतने ज्यादा टन के जहाज कैसे हो सकते हैं। लेकिन यह सत्य है कि उसके पास इतने टन के जहाज हैं। इस के विपरीत भारत के पास लोहा होते हुए भी, कोयला होते हुए भी, साख होते हुए भी इतने ज्यादा जहाज नहीं हैं। मैं इसका कारण आपको बतलाता हूँ। इटली ने २५ मार्च, १९४६ को ला नम्बर ७५ पास किया। उस ला में कहा गया था कि जो जहाज बनेंगे उनकी कीमत का ३३ प्रतिशत तो सरकार देगी और ४० प्रतिशत सरकार उनको सबसिडी के रूप में देगी, अर्थात् ७३ प्रतिशत रुपया सरकार उनको देगी। साथ ही साथ जब से जहाज बनाने का कार्यक्रम

आरम्भ होगा तब से तीन बरस तक अगर किसी जहाजी कम्पनी को लाभ होगा तो उस पर कोई इनकम टैक्स नहीं लिया जायेगा। आज हिन्दुस्तान में क्या होता है? अगर कल किसी जहाजी कम्पनी को लाभ होना शुरू हो जाये तो आप सीधे उस पर इनकम टैक्स लगा देते हैं। तो इस प्रकार वहां यह सहूलियत दी जाती है कि उनसे तीन बरस तक इनकम टैक्स नहीं लिया जाता।

दूसरी बात इटली में यह है कि वहां रक्षा विभाग अपने बजट में से जहाज के व्यवसाय को सहायता देता है। हमें बड़ा आश्चर्य होता है कि इस विषय में हिन्दुस्तान में रक्षा विभाग बिल्कुल कान में तेल डाले बैठा हुआ है। वह समझता है कि जहाजों के विषय में सारी जिम्मेदारी श्री लालबहादुर शास्त्री और अलगेशन के सिर पर है। लेकिन आप देखें कि आज दुनिया में दूसरे देशों के रक्षा विभाग वहां के जहाजी व्यवसाय में कितना हिस्सा लेते हैं। इटली के बजट में एक बहुत बड़ी राशि हर साल इस लिये रखी जाती है कि जहाजी कम्पनियों को सहायता दी जाये। वह सहायता करीब-करीब तीन मिलियन लीरा की होती है। लेकिन हमारे यहां का रक्षा विभाग इस ओर कोई ध्यान ही नहीं देता। त्यागी जी को यह मानना चाहिये कि केवल त्याग से ही देश का काम नहीं चलेगा, उनको कुछ दान भी करना होगा तब काम चलेगा। हिन्दुस्तान की रक्षा त्याग से नहीं होगी बल्कि शक्ति से होगी। वह शक्ति कैसे पैदा होगी? वह हमारे जहाजों द्वारा पैदा हो सकती है। पिछले महायुद्ध में पी० एंड० ओ० ने ही इंग्लैंड की रक्षा की और अमरीका की रक्षा की। यदि वह न होता तो न तो इंग्लैंड की रक्षा हो पाती और न अमरीका की रक्षा हो पाती। इसलिये आजाद देशों में हमेशा से रक्षा विभाग यह प्रयास करता आया है कि जहाजी व्यवसाय को सहायता दी जाये। आपको मालूम होना चाहिये पाकिस्तान का ८० प्रतिशत बजट सुरक्षा के लिये है। हमारी २,००० मील की कोस्ट (समुद्रतट) लाइन है। क्या आप इसकी रक्षा एक या दो क्रूजर और डेस्ट्रॉयर से कर सकेंगे? दुनिया में कहा गया है कि मरचेंट नेवी (वणिक पोत) सैकिंड लाइन आफ डिफेंस (द्वितीय प्रतिरक्षा पंक्ति) होती है। तो इस सैकिंड लाइन आफ डिफेंस के लिये हमारे रक्षा विभाग का क्या कंट्रीब्यूशन (अंशदान) है यह हम जानना चाहते हैं।

अब आप पूछेंगे कि इस विषय में हमारे सुझाव क्या हैं। क्योंकि समय कम है इसलिये मैं अपने सुझावों को थोड़े में ही आपके सामने रखना चाहता हूँ।

मेरा पहला सुझाव तो यह है कि हम अपने डिफेंस बजट में से दस, पंद्रह करोड़ रुपया प्रति वर्ष जहाज व्यवसाय को सहायता देने लिये रखें जैसे कि इटली और जर्मनी कर रहे हैं। हमारे एक तरफ सीटो है और दूसरी तरफ मीडो है और इन दोनों के बीच में हमको अपनी २,००० मील लम्बी कोस्ट लाइन की रक्षा करनी है। यह काम आप कैसे करेंगे यह काम आप जहाजी व्यवसाय को सहायता दे कर ही कर सकते हैं और जब उसको सहायता देंगे तो यह व्यवसाय आपकी उसी तरह रक्षा करेगा जिस तरह कि इसने इंग्लैंड, अमरीका और जापान आदि की रक्षा की है।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि जो नये जहाज बनें उनकी आमदनी पर आय-कर न लिया जाय। कम से कम जैसा कि जर्मनी ने किया है उनकी आमदनी पर तीन बरस तक आय-कर न लिया जाये। यह आय-कर इन पर इसलिये छोड़ा जाये कि उससे वे नये जहाज बनावें।

मेरा तीसरा सुझाव यह है कि जो हिन्दुस्तानी व्यापारी अपना रुपया जहाज के व्यवसाय में लगाना चाहें उनको इनकम टैक्स से मुक्त किया जाये। जैसा कि मैंने आपको बताया, जर्मनी में जो व्यवसायी अपना रुपया जहाज के व्यवसाय में लगाना चाहते हैं उनसे उतनी हद तक आय-कर नहीं लिया जाता। इसका परिणाम यह होगा कि जो अपनी आमदनी का ८० प्रतिशत वह सरकार को देगा उसे इस व्यवसाय में लगावेगा क्योंकि इसमें उस को लाभ होगा तो ऐसा करने से व्यापारी का भी लाभ होगा और जहाज के व्यवसाय के विकास से जनता को भी लाभ होगा।

चौथी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जैसा जर्मनी में होता है, जो लोहा जहाजों में लगाया जाये उस पर कम्पनी को कम से कम सौ रुपये प्रति टन के हिसाब से छूट दी जाये।

[श्री रघुनाथ सिंह]

पांचवीं बात मुझे यह कहनी है कि आप जो ऋण जहाजी कम्पनियों को दें उस पर सूद न लिया जाये। हमारे अलगेशन जी और शास्त्री जी ढाई करोड़ रुपया जहाजी कम्पनियों को ऋण के रूप में देना चाहते थे पर उन्होंने इसको लिया नहीं। इसका कारण यह है कि आपने जो ईस्टर्न शिपिंग कम्पनी शुरू की उसमें लाभ नहीं हुआ। इसी प्रकार दूसरी जहाजी कम्पनियों की हालत आजकल अच्छी नहीं है। इस वास्ते मेरा यह सुझाव है कि जो ऋण इन कम्पनियों को दिया जाये उस पर सूद न लिया जाये।

अब आप कहेंगे कि अगर इन कम्पनियों पर इनकम टैक्स न लिया जाये और जो ऋण उनको दिया जाये उस पर सूद न लिया जाये तो इससे देश को क्या लाभ होगा। मैं आपको बतलाता हूँ कि इससे देश को क्या फायदा होगा। यूनाइटेड किंगडम को जहाज के व्यवसाय से २१६ करोड़ प्रति वर्ष के फारिन एक्सचेंज (विदेशी मुद्रा) की आमदनी होती है, इटली को १६० करोड़ की, जर्मनी को १०० करोड़ की, जापान को १०० करोड़ की, नार्वे को ६७ करोड़ की फारिन एक्सचेंज की प्रति वर्ष आमदनी होती है। लेकिन हिन्दुस्तान को प्रति वर्ष १५० करोड़ रुपया विदेशों को देना पड़ता है। अगर हमारे जहाजी व्यवसाय का पूरा विकास हो जाये तो यह १५० करोड़ जो हम विदेशों को देते हैं यह बच जायेगा। इसके अलावा सरकार को जो ८० करोड़ प्रतिवर्ष की कस्टम (सीमा शुल्क) से आमदनी होती है यह भी जहाजी व्यवसाय द्वारा ही आती है। तो मेरा कहना यह है कि अगर हम १५० करोड़ प्रति वर्ष अपना फारिन एक्सचेंज बचा लेंगे तो न हमको अमरीका से सहायता लेने की आवश्यकता होगी, न इंग्लैंड से सहायता लेने की आवश्यकता होगी, न कामन वैल्थ कंट्रीज़ से सहायता लेने की आवश्यकता होगी। हम अपने पैरों पर खड़े हो सकेंगे। इसलिये मैं आप से कहता हूँ कि आप मेरे सुझावों की ओर ध्यान दें और अपने जहाजी व्यवसाय का विकास करें।

महात्मा गांधी ने स्वदेशी का आन्दोलन चलाया था। हम गांधीवादी रोज़ जब सुबह प्रार्थना करते हैं तो स्वदेशी की प्रतिज्ञा लेते हैं। मैं समझता हूँ कि हमारे शास्त्री जी भी रोज़ यह प्रतिज्ञा लेते होंगे और यह प्रार्थना करते होंगे। तो आज मैं शास्त्री जी से कहना चाहता हूँ कि वह जहाजी व्यवसाय का विकास करने के लिये स्वदेशी का आन्दोलन आरम्भ करें ताकि हमारा जहाजी व्यवसाय स्वदेशी हो जाये। यही हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी सेवा होगी।

†श्री आनन्दचन्द (बिलासपुर) : मैं केवल परिवहन मंत्रालय तथा उसकी नीति के सम्बन्ध में कुछ कहूँगा। जैसा कि आप जानते हैं कि परिवहन मंत्रालय के कार्य की जाँच, उसके द्वारा विभिन्न परिवहन कार्यों के विकास का समन्वय करने के पश्चात् की जा सकती है। परिवहन पर प्रथम योजना के आंकड़े इस प्रकार हैं। १९५१ से १९५४ तक रेलों पर २०० करोड़ रुपये व्यय हुए जबकि सड़कों पर केवल ५६ करोड़ रुपये व्यय किये गये। अब १९५६ से १९६१ तक, दूसरी योजना में ६०० करोड़ रुपये रेलों पर तथा २६८ करोड़ रुपये सड़कों पर व्यय करने का प्राक्कलन किया गया है। मैं मानता हूँ कि इस देश में ६० प्रतिशत यातायात रेलों के द्वारा होता है। परन्तु फिर भी यदि सड़क परिवहन अथवा जलमार्गों का विकास किया जाये तो रेलों की भीड़-भाड़ कम की जा सकती है। यह तभी संभव है जब सड़क परिवहन की एक समन्वित योजना बनाई जाये।

जहाँ तक सड़क परिवहन का सम्बन्ध है, मैं यह बताना चाहता हूँ कि मंत्रालय के कार्यों पर दृष्टिपात से यह जानकारी होती है कि परिवहन के केन्द्रीय बोर्ड की बैठक जनवरी १९५३ में हुई थी। प्रतिवेदन में कहा गया है कि स्थायी समिति की बैठकें हुई थीं, परन्तु मेरा विचार है कि देश के सड़क परिवहन का समन्वय करने को अधिक महत्व नहीं दिया जाता है।

†मूल अंग्रेजी में।

दूसरी बात यह है कि विभिन्न प्रकार की सड़कों के निर्माण के सम्बन्ध में संविधानिक उपबन्धों ने केन्द्रीय तथा राज्यों पर कितनी ही जिम्मेदारियां डाल दी हैं। उदाहरणतः सब सरकारों से यात्रियों तथा माल यातायात पर कर लगाने के लिये कहा गया परन्तु उसमें समन्वयता नहीं है मेरा निवेदन है कि इस कर के आंकड़े बहुत बढ़ गये हैं।

इसके अतिरिक्त देश में यात्रियों के परिवहन के राष्ट्रीयकरण को भी उतनी शीघ्रता से नहीं किया जा रहा है जितनी शीघ्रता से करना चाहिये। यह ठीक है कि संसद् ने १९५० में सड़क परिवहन निगम अधिनियम इस विचार से पारित किया था कि सभी राज्य सड़क परिवहन चालू करेंगे तथा इस प्रकार सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण हो जायेगा। परन्तु १९५५-५६ में यात्री परिवहन केवल पेप्सू में किया गया यद्यपि कहा गया कि अन्य राज्य भी इस पर विचार कर रहे हैं। मेरा विचार है कि इस मामले पर हमें अधिक विचार करना चाहिये क्योंकि परिवहन व्यवस्था जहाँ भी गैर-सरकारी उपक्रम के हाथ में है वह संतोषजनक नहीं है। इसके अतिरिक्त यह स्वीकार कर लिया गया है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में राष्ट्रीयकरण से, सड़क सेवा सुचारु रूप से चलने लगेगी तथा कम व्यय पर यात्रा की जा सकेगी जिससे राष्ट्रीय आय बढ़ेगी। इसलिये मैं चाहता हूँ कि राज्य सरकारों से इसके राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में कहा जाये।

इसके पश्चात् मैं दिल्ली परिवहन प्राधिकार के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ। इसकी स्थापना को छः वर्ष हो चुके हैं। मैंने इसका प्रतिवेदन पढ़ा और माननीय मंत्री जी ने एक अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में लोक-सभा में बताया था कि इसका कार्यवहन अच्छा नहीं है। इस सम्बन्ध में मेरी तीन शिकायतें हैं। पहली यह है कि किराये बहुत अधिक हैं। कहा जाता है कि किराये १९४८ से प्रचलित हैं। १९४८ एक मंहगा वर्ष था और उसको आधार मानना उपयुक्त नहीं है। इसलिये १९५६ में यह अवश्य कम हो जाने चाहिये।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

इसके अतिरिक्त मैं आपका ध्यान दिल्ली परिवहन सेवा के कर्मचारियों द्वारा गाड़ियों को तेज चलाने की ओर आकर्षिक करता हूँ। इन गाड़ियों में इतने व्यक्ति बैठे रहते हैं इसलिये हमें एक नियंत्रण लगाना चाहिये जिससे ये गाड़ियाँ जनता के लिये खतरनाक न बनें। प्रतिवेदन में प्रतिदिन चलने वाली गाड़ियों, तथा प्रतिदिन आने-जाने वाले यात्रियों की संख्या तो बताई गई है परन्तु कितनी दुर्घटनायें होती हैं यह नहीं बताया गया है, क्योंकि इनकी संख्या बहुत अधिक होगी। इसलिये हमें इस प्रश्न पर अवश्य विचार करना चाहिये।

तीसरे मैं यह कहना चाहता हूँ कि छादित स्थानों (शैल्टरों) की बहुत कमी है। वर्षा में इनकी बहुत आवश्यकता होती है। इसलिये इस सम्बन्ध में कुछ अवश्य करना चाहिये।

अन्त में, मैं बसों की कमी के सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ। मेरा विचार है कि बसों की तो इतनी कमी नहीं है जितना कि टाइमटेबल गलत तरीके से बनाया गया है। साउथ बलाक के बस स्टैंड को ले लीजिये, जनता को लम्बी लाइनों में देर तक खड़े रहना पड़ता है।

सबसे अन्त में मैं देश में परिवहन विकास के लिये मास्टर प्लान की आवश्यकता के सम्बन्ध में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। मेरा प्रस्ताव है कि उच्चाधिकार वाले एक परिवहन विकास प्राधिकार अथवा परिवहन आयोग की स्थापना की जानी चाहिये जो विभिन्न प्रकार की परिवहन पद्धतियों का समन्वय करें तथा इससे केवल सड़क परिवहन की समन्वय योजना ही नहीं बनेगी अपितु आन्तरिक जल नौवहन की भी योजना बन जायेगी।

†श्री मोहन लाल सक्सेना (ज़िला लखनऊ व ज़िला बाराबंकी) : पाँच वर्ष पूर्व मैंने वित्त मंत्री को एक सुझाव दिया था कि विभिन्न मंत्रालयों तथा विभागों की स्टाफ कारें वापस ली जानी चाहियें, परिवहन मंत्रालय इन कारों की देखभाल करें तथा जिस मंत्रालय को आवश्यकता हो वह इस मंत्रालय से कार मंगा लें। मैं नहीं जानता कि मेरे उस सुझाव का क्या हुआ। परन्तु अभी तक स्टाफ कारें हैं तथा उनकी संख्या बढ़ गई है जोकि धन का दुरुपयोग है।

मेरा विचार है कि जैसे सड़क निगम गाड़ियों की व्यवस्था करता है उसी प्रकार परिवहन मंत्रालय को कारों की व्यवस्था करनी चाहिये। कुछ दिन पूर्व मुझे एक मामला बताया गया था। एक संयुक्त सचिव के पद का पदाधिकारी दिल्ली से बम्बई गया तथा वहाँ कुछ सप्ताह रहा। इस अवधि के लिये उसने बम्बई सरकार से एक स्टाफ कार माँग ली जिसका उपयोग वह मंत्रालय को सूचना दिये बिना करता रहा तथा दैनिक भत्ता भी लेता रहा। बाद में बम्बई सरकार ने केन्द्रीय सरकार से कार के उपयोग के सम्बन्ध में कई हजार रुपयों की माँग की परन्तु कुछ गड़बड़ घोटाले के पश्चात् उस पदाधिकारी से केवल कुछ सौ रुपये ही लिये गये। इस प्रकार की बुरी व्यवस्था है।

इस समय लगभग १०० स्टाफ कारें हैं परन्तु मुझे विश्वास है कि परिवहन मंत्रालय केवल ५० कारों से काम चला सकता है। लोक निर्माण विभाग को ही ले लीजिये। प्रत्येक मंत्रालय का इस सम्बन्ध में कोई अलग विभाग नहीं है। इसी प्रकार परिवहन मंत्रालय को भी कारें अपने हस्तगत रखनी चाहियें। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री इस पर विचार करें।

इस अणु शक्ति के काल में बैलगाड़ियों के सम्बन्ध में कहना हास्यास्पद समझा जायेगा परन्तु मैं यह सिद्ध कर देना चाहता हूँ कि बैलगाड़ियों से अधिक सामान लाया, लेजाया जा सकता है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के विभिन्न पहलुओं पर छः मास पूर्व मैंने कुछ लेख लिखे थे और उनको योजना आयोग के सभापति के पास भेजा था। उनमें मैंने लिखा था कि हमको आने वाली तीन पीढ़ियों तक बैलगाड़ियों पर आश्रित रहना पड़ेगा। इस समय इनकी संख्या लगभग ६६ लाख है तथा १९५१ में यह संख्या ८३ लाख थी। इसके अतिरिक्त हमारे देश में ५,५०,००० गाँव हैं। १९४३ की नागपुर योजना में बताया गया था कि दस वर्ष में सड़कें लगभग २,६०,००० मील से बढ़ा कर चार लाख मील कर दी जायेंगी। प्रथम योजना में उनका कहना है कि एक तिहाई लक्ष्य की पूर्ति हो गई है। परन्तु मैं जानना चाहता हूँ कि इन १३ वर्षों में सड़कें बनाने में कितनी प्रगति हुई है। मैं इस एक तिहाई प्रगति से संतुष्ट नहीं हूँ। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री यह बतायें कि प्रथम योजना में कितनी मील सड़कें बनाई गईं तथा द्वितीय योजना में कितनी मील सड़कें बनाई जायेंगी। यह कहा जाता है कि १९६० तक दो तिहाई सड़कें पूर्ण हो जायेंगी। अथवा १० वर्ष में दो तिहाई। इससे संतुष्ट नहीं हूँ।

हम दूसरे देशों से बहुत तुलना किया करते हैं। तथा वह स्तर लाने की इच्छा किया करते हैं। भारत में प्रत्येक १०० वर्ग मील में १६.६ मील सड़क है, इंग्लैंड में यह २३०, अमरीका में यह १०३ मील, जर्मनी में यह ६५ मील है। हमारा बहुत ही कम है। जनसंख्या के आधार पर तुलना करने से जानकारी है कि प्रत्येक एक लाख की जनसंख्या में इंग्लैंड में ३६२ मील अमरीका में २,५०० मील, जर्मनी में २६५ मील सड़क है, जबकि भारत में केवल ८६ मील सड़क है। अतः चाहे हम उसे चाहते हैं अथवा नहीं, कम-से-कम हमें दो या तीन और दशाब्दियों तक बैलगाड़ी पर ही आश्रित रहना पड़ेगा। यह कहा जाता है कि यह राज्य सरकारों का विषय है। किन्तु इस प्रकार तो कई चीजें राज्य सरकार की विषय हैं। और फिर भी हम उनको देश भर की योजना में ले रहे हैं। मैं जानना चाहूँगा कि क्या परिवहन बोर्ड अथवा परिषद् ने उस पर विचार किया है।

†मूल अंग्रेजी में।

किसी भी योजना के मार्ग में परिवहन की समस्या एक बड़ी भारी रुकावट हो सकती है। जब तक यह दूर नहीं हो जाती कोई भी योजना कार्यान्वित नहीं हो सकती है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलवे को ६ करोड़ १० लाख टन का अतिरिक्त माल ढोने के लिये १,४०० करोड़ रुपये की जरूरत थी किन्तु उन्हें १,१२५ करोड़ रुपया ही दिया गया है जिससे वह ४ करोड़ ३० लाख टन माल ही ढो सकेंगी। अब शेष के लिये क्या बन्दोबस्त किया जायेगा ?

इसीलिये प्रधान मंत्री ने राष्ट्रीय विकास परिषद् में यह प्रश्न उठाया था कि चाहे कितनी भी गाड़ियाँ तथा मोटरें क्यों न हों, हम यह इन्कार नहीं कर सकते हैं कि हमारा अधिकांश माल बैलगाड़ियों द्वारा ही ढोया जा रहा है। अतः हमें उसकी कार्यक्षमता बढ़ाने का प्रयत्न करना चाहिये। किन्तु मुझे पता नहीं कि अब इससे आगे इस दिशा में क्या किया जा रहा है? बल्कि इसके विपरीत परिवहन समस्या का अध्ययन करने के लिये जो ग्रुप नियुक्त किया गया था उसने बैलगाड़ी के विषय में एक शब्द भी नहीं लिखा है। जबकि उसने रेलवे तथा मोटरों के सम्बन्ध में ७१ पृष्ठ लिखे हैं। क्या हम इसी प्रकार से इस समस्या को हल करेंगे? हम बड़ी-बड़ी चीजों में इतना उलझ गये हैं कि अब हम छोटी चीज के बारे में सोच भी नहीं सकते हैं। मेरा कहना है कि हमें परिवहन का सम्पूर्णतया राष्ट्रीयकरण कर लेना चाहिये। ३० मील की दूरी तक की वस्तुएँ हमें बैलगाड़ियों पर ही माल ढोना चाहिये। मोटरों अथवा ट्रकों पर २०० मील तक माल ढोया जाना चाहिये और इससे आगे का माल रेलों द्वारा। इस तरीके से इन में प्रतियोगिता भी नहीं रहेगी। मैं विश्वास करता हूँ कि रेलवे प्रशासन को मोटर गाड़ियाँ और बैलगाड़ियाँ अपने नियन्त्रण में लेकर इस प्रकार से उनका संगठन करना चाहिये कि लोगों का माल गलियों से उठाया जा सके तथा गलियों तक पहुँचाया जा सके। इससे भ्रष्टाचार और चोरी आदि भी कम हो जायेगी और अनेकों लोगों को काम भी मिल जायेगा।

राष्ट्रीय विस्तार परिषद् में माननीय मंत्री ने कहा था कि बैल गाड़ियों को रबड़ के टायर देने के लिये हमें प्रत्येक व्यक्ति को २०० रुपये की आर्थिक सहायता देनी पड़ेगी और इस प्रकार एक बड़ा भारी खर्च आ जायेगा। मेरा कहना है कि इस प्रकार की गणना की प्रवृत्ति ठीक नहीं है। यदि आप एक बार उन्हें रबड़ के टायर लगवाने के लिये सहायता दे देंगे तो वे गाँवों आदि से बड़ा बोझा ढो कर ला सकती हैं। और उनकी आय इस व्यय से कहीं बढ़ सकती है। आप बड़े खर्च से डरते हैं। मैं तो दिल्ली में नियमित रूप से एक बैलगाड़ी सेवा का संगठन करने जा रहा हूँ।

आखिर जब हम कुटीर उद्योगों में २०० करोड़ रुपया व्यय करने जा रहे हैं तो गाँवों आदि में सामान कैसे पहुँचेगा। वहाँ ट्रकें तो जा नहीं सकती हैं और रेलों के बारे में तो सोचना ही व्यर्थ है। अतः हमें इस दिशा में तत्काल ही बैलगाड़ियों की एक अग्रिम योजना चालू कर देनी चाहिये। आप इस कार्य को खादी तथा ग्राम उद्योग बोर्ड को सौंप दें। वह इनके सुधारने के लिये एक समिति अथवा बोर्ड बना सकता है जो यह भी देख सकता है कि इससे हमारी परिवहन समस्या कहाँ तक हल हो सकती है।

हम स्टीमरों और जहाजों की ही बात करते रहते हैं। मैं देसी नावों की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ वे हजारों की संख्या में बेकार पड़ी रहती हैं। आप उनका उपयोग कीजियेगा। इससे कुछ लोगों को रोजगार भी मिल जायेगा और कुछ सीमा तक हमारे देश की परिवहन समस्या भी हल हो जायेगी।

†श्री टी० सुब्रह्मण्यम् (बेल्लारी) : पहले मैं अन्तर्देशीय जल-पथों और रेलों को लेता हूँ। अंग्रेजों ने जल-पथों की अवहेलना की ताकि वे रेलों के साथ मुकाबला न कर सकें। क्योंकि रेलों की प्रत्येक वस्तु इंग्लैंड से आती थी और इस प्रकार उनको भारत में एक अच्छा बाजार मिला हुआ था, इसलिये

[श्री टी० सुब्रह्मण्यम्]

उन्होंने नहरों आदि की तरफ उपेक्षा रखी । युद्ध की आवश्यकताओं की दृष्टि से भी उन्होंने रेलों पर ही अधिक बल दिया । किन्तु आज रेलों का यही विस्तार हमारे देश के लिये एक वरदान सिद्ध हो रहा है । आज हमारे देश में ३४,२७८ मील की रेलें हैं जिन में ८६८ करोड़ रुपया लगा हुआ है । आज देश को इस बात का गर्व हो सकता है । हमें इनका विकास करना चाहिये क्योंकि यह राष्ट्र की सबसे बड़ी सम्पत्ति हैं । किन्तु साथ ही हमें अन्तर्देशीय परिवहन तथा जल-पथों का भी विकास करना चाहिये ।

हमारे देश में इस समय ५,५०० मील के अन्तर्देशीय जल-पथ हैं । अब जबकि द्वितीय पंचवर्षीय योजना बन रही है हमें उनका तथा नदी घाटी योजनाओं आदि का नौवहन के लिये प्रयोग करना चाहिये । इस समय दामोदर घाटी परियोजना के अन्तर्गत कलकत्ता से रानीगंज तक जल-पथ द्वारा जाया जा सकता है । इसी प्रकार बम्बई में ककरापारा परियोजना से समुद्र तक जाया जा सकता है । हिराकुड बांध से महानदी में समुद्र से ३०० मील तक नौवहन हो सकता है । मेरा निवेदन है कि इन सभी बहुप्रयोजनीय परियोजनाओं तथा नहरों का पूरा-पूरा लाभ उठाया जाना चाहिये ।

एक इंजीनियर सर आर्थर कॉटन ने भारतवर्ष का एक मानचित्र बनाया था जिसमें उसने भारत की सभी बड़ी नदियों को नहरों द्वारा मिलाया था और इस प्रकार सारे भारत में ऐसी नहरों का जाल सा बिछा दिया था जिन में कि नौ-परिवहन की व्यवस्था हो । मेरा निवेदन है कि हमें उस मानचित्र पर भी विचार करना चाहिये ।

अब मैं पर्यटक यातायात की ओर आता हूँ । इससे हमें काफ़ी आय होती है और इससे अन्तर्राष्ट्रीय सृज्जबूझ भी बढ़ती है । परिवहन मंत्रालय ने १९४९ में एक पर्यटक यातायात विभाग खोला था । इसके अधीन कई पर्यटक कार्यालय खोले गये थे । पर्यटकों को कई सुख-सुविधाएँ दी जा रही हैं । १९५४ में हमारे देश में ३९,३३० पर्यटक आये और उनसे हमें ५ करोड़ रुपये की आय हुई । रेलवे मंत्रालय को पर्यटकों के लिये और कार्यालय खोलने चाहिये तथा उन्हें अधिक सुख-सुविधाएँ पहुँचाने का प्रयत्न करना चाहिये ताकि देश में अधिक से अधिक पर्यटक आ सकें । सरकार को ज़िला बेल्लारी में हासपेट में एक पर्यटक केन्द्र खोलना चाहिये । उसके पास ही हैदी का प्रसिद्ध प्राचीन स्थान है । वहीं पर विजयनगर की पुरानी सल्तनत भी थी । वहाँ पर हमें पुरानी कला तथा शिल्प के कई नमूने मिलते हैं । और पास ही तुंगभद्रा की परियोजना भी है । वहाँ पर ही तुंगभद्रा की १४० वर्ग मील की बड़ी भारी झील बनेगी । यहाँ पर भारत को प्राचीन वैभव और आधुनिक विभूति दोनों का एक आश्चर्यजनक मिश्रण मिलता है । मेरा सुझाव है कि वहाँ पर अथवा कमलापुर में एक होटल खोला जाये जो पर्यटकों को सभी प्रकार की सुविधाएँ प्रदान कर सके । वहाँ पर सस्ते उपहार-गृह भी बनाये जाने चाहियें ।

सरकार ने पर्यटन सम्बन्धी प्रचार के लिये इस वर्ष ८०८ लाख रुपये रखे हैं और पर्यटक केन्द्रों के विकास के लिये १७,३८,००० रुपये मेरे विचार में इन राशियों को और बढ़ाना चाहिये ताकि एतिहासिक महत्व के अन्य स्थान भी इस के अन्तर्गत आ सकें ।

अब मैं सड़कों के विषय को लेता हूँ । हमारे यहाँ १८,००० मील की पक्की सड़कें हैं । प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत ३,००० मील की नई सड़कें तथा १७,००० मील की ग्रामों में सड़कें बनाने के लिये १०० करोड़ रुपया दिया गया था । मेरा कहना यह है कि हमें ग्रामों में और सड़कें बनवानी चाहियें । बेल्लारी ज़िले में व्यक्तिगत रूप से कई तालुकों को जानता हूँ जहाँ कि जीप द्वारा भी पहुँचना मुश्किल है । मेरा निवेदन है कि ग्रामों को परस्पर सड़कों द्वारा मिलाने तथा ग्रामीण सड़कों को ट्रंक रोडों से मिलाने की योजना पर और तेज़ी से काम किया जाना चाहिये ।

माननीय मंत्री तथा उपमंत्री दोनों ही बेल्लारी ज़िले में आये थे । उन्हें कई बार अभिवेदन किया गया कि तुंगभद्रा नदी पर सिद्धगव्या, कम्पनी तथा होलाल आदि स्थानों पर पुल बाँधे जाने चाहियें

क्योंकि वहाँ पर इतने बड़े-बड़े फासले हैं कि नदी के आर-पार जाना मुश्किल हो जाता है। मेरा निवेदन है कि वहाँ के निवासियों की इस प्रार्थना पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाना चाहिये। फिर उन पुलों के बनने से वहाँ का वाणिज्य तथा व्यापार भी बढ़ जायेगा।

अन्त में मुझे यह कहना है कि हम सड़क बनाने वाली मशीनों के लिये विदेशों पर ही आश्रित हैं। मेरा सुझाव है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत हमें ऐसी मशीनें स्वयं बनानी शुरू कर देनी चाहियें और इसके लिये हमारे देश में कारखाने खोले जाने चाहियें।

†श्री मूलचन्द दुबे (फर्रुखाबाद ज़िला—उत्तर) : परिवहन मंत्रालय के कार्यों की रिपोर्ट में पृष्ठ १०६ मद्द १८ में लिखा है कि “ज़िला फर्रुखाबाद में परवना रेलवे स्टेशन से सारनाथ तक एक सड़क बनाई गई (लम्बाई ५ मील ४१ फर्लांग)”।

यहाँ पर सारनाथ शब्द ग़लत है। यहाँ संकिसा होना चाहिये। सारनाथ तो बनारस के पास है। मेरा विचार है कि इस सड़क का निर्माण कार्य स्थानीय स्थितियों को बिना समझे बूझे ही कर दिया गया है। परवना केवल एक फ्लैग स्टेशन है। यह किसी भी पक्की सड़क से नहीं मिला हुआ है। वहाँ पर उतरने वाले किसी यात्री को जाने के लिये कोई भी सवारी नहीं मिल सकती है। यदि परवना के स्थान पर यह सड़क नीबकरोरी स्टेशन से बनाई जाती तो अच्छी रहती। उसमें भी इतनी ही लम्बी सड़क बनानी पड़ती। नीबकरोरी एक पक्की सड़क द्वारा ग्रैंड ट्रंक रोड से भी मिला हुआ है। मैंने इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार को लिखा भी था। केन्द्रीय सरकार ने यह उत्तर दिया था कि वह सड़क का आधा खर्च देने को तैयार है बशर्तकि यह २ लाख रुपये से अधिक न हो। फिर मैंने राज्य सरकार को लिखा। उन्होंने कहा कि उन्होंने केन्द्रीय सरकार को सारा खर्च देने के लिये लिखा है। किन्तु मैं नहीं जानता इसके बाद इस विषय में क्या कार्यवाही हुई है। अब यह सड़क तो बन गई है। सरकार को अब शीघ्र ही नीबकरोरी और सिठोली के बीच ५ मील की सड़क बना देनी चाहिये। परवना से सिठोली तक सड़क बनाने का कोई लाभ नहीं है।

फर्रुखाबाद में गंगा पर एक स्थायी पुल बनाने की बड़ी आवश्यकता है। फर्रुखाबाद और शाह-जहाँपुर के बीच परिवहन की कोई भी सुविधा नहीं है। एक सड़क है किन्तु ७ मास तक उसका प्रयोग नहीं किया जा सकता है कारण यह है कि गंगा और रामगंगा में बाढ़ आई हुई होती है। यह दोनों नदियां पास-पास ही हैं किन्तु एक फर्रुखाबाद ज़िले में है और एक शाहजहाँपुर में। मगर बाढ़ के दिनों में इनका पानी फैल कर बड़ा नुकसान कर देता है। गंगा ने कई बार अपना रास्ता बदला है। १९५३ और १९५४ में इससे ३२ लाख रुपये का नुकसान हुआ है। किन्तु इसमें तकावी और वित्तीय सहायता लगान की माफ़ी आदि सम्मिलित नहीं हैं। दोनों ज़िलों में कुल मिलाकर प्रतिवर्ष ७५ लाख रुपये का नुकसान हो जाता है। अब यदि सरकार को इस पुल के बनाने में २३ करोड़ रुपये भी व्यय करने पड़े तो मैं समझता हूँ यह कोई अधिक नहीं होगा। अभी-अभी सरकार ने गंगा पार एक राष्ट्रीय विस्तार खण्ड खोला है। पुल के बिना उसका भी विशेष लाभ नहीं होगा क्योंकि यह जगह गंगा पार होगी और गंगा पार करने में एक दिन लग जायेगा। अतः मेरा निवेदन है कि शीघ्र ही गंगा और रामगंगा पर एक पुल बनवाया जाय। यह पूर्वी ज़िलों की बाढ़ों की समस्या से भी अधिक आवश्यक है। क्योंकि यह हानि प्रतिवर्ष होती रहती है।

†श्री एम० डी० जोशी (रत्नगिरि-दक्षिण) : कुछ लोगों ने यह कहा है कि परिवहन मंत्रालय पर बड़ा बोझ है। अतः रेलवे और परिवहन मंत्रालय को पृथक्-पृथक् कर देना चाहिये। किन्तु मेरा अनुभव यह है कि यह मेल बड़ा बढ़िया है। खासकर जब कि हम रेल-रोड सामंजस्य स्थापित करना चाहते हैं। मैं इस मिलाप का समर्थन ही करता हूँ।

[श्री एम० डी० जोशी]

अब मैं जहाजों के प्रश्न को लेता हूँ। श्री रघुनाथ सिंह तथा उनके कुछ साथियों ने सरकार पर आरोप लगाया है कि वह जहाजों के विकास के लिये उचित कार्यवाही नहीं कर रही है। मेरे विचार में ऐसा कहने से पहले हमें यह देखना चाहिये कि सरकार ने क्या-क्या किया है और वह क्या कुछ करना चाहती है।

प्रथम पंचवर्षीय योजना से पहले हमारे पास ३,८०,००० टन के जहाज थे। यह लक्ष्य रखा गया था कि प्रथम योजना में इसमें २,२०,००० टन की वृद्धि हो। अब तक हम ५ लाख टन पर पहुँच चुके हैं और एक लाख टन के जहाज बन रहे हैं। अतः हम यह नहीं कह सकते हैं कि सरकार जहाज बनाने में लापरवाह है। कुछ लोगों ने जर्मनी, इटली आदि का उदाहरण देते हुए कहा है कि सरकार इस दिशा में बड़े धीरे-धीरे काम कर रही है। मगर ऐसे सदस्यों को यह स्मरण रखना चाहिये कि यह देश कितने वर्षों से स्वतन्त्र है। भारत ने तो अपना काम अभी-अभी शुरू किया है। गैर-सरकारी क्षेत्र की तो यह आदत सी बन गई है कि वह सरकार को किसी न किसी बहाने कोसता ही रहता है।

जहाजरानी तथा तटीय व्यापार आदि के लिये सरकार ने जून १९५५ में एक रेल-समुद्र सामंजस्य समिति बनाई है। उस समिति की रिपोर्ट सरकार को जून १९५६ में दे दी जायेगी। तब आशा है कि यह यातायात और बढ़ जायेगा।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में १,००,००० टन के और जहाज बनाने की व्यवस्था की गई है। और तटीय व्यापार केवल भारतीय जहाजों के लिये रिजर्व कर दिया गया है। जहाँ तक अन्य देशों के साथ जहाजों द्वारा व्यापार का सम्बन्ध है, हम अपनी १९४७ में निर्धारित की गई नीति से पिछड़ गये हैं। इसका कारण यह है कि हमारे अन्य पड़ोसी देश भी अपने-अपने जहाजों के विकास में लगे हुए हैं। अतः जो जहाज पहले पहुँच जाता है पहले वही माल उठा लेता है। वहाँ हमें परस्पर मेल-मिलाप से ही काम करना पड़ेगा ताकि दूसरे मुल्क भी हमारा ध्यान रखें। यद्यपि सिफ़ारिश यह की गयी थी कि हमें ७५ प्रतिशत व्यापार चलाना चाहिये तथापि सरकार द्वारा नियुक्त किया गया अध्ययन मण्डल अनुभव करता है कि हम ५० प्रतिशत से अधिक व्यापार न चला सकेंगे। यह बात भी ध्यान में रखी जानी चाहिये।

तीसरी बात यह है कि विदेशी व्यापार के बारे में हमें अभी बहुत कुछ करना है और मैं समझता हूँ कि सरकार तथा परिवहन मंत्रालय इसे अच्छी प्रकार से समझता है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत जहाज बढ़ रहे हैं जिससे हम लगभग १५ प्रतिशत विदेशी व्यापार चला सकेंगे। मुझे इसमें कोई सन्देह नहीं कि सरकार इस लक्ष्य को पूरा करने का पूरा प्रयत्न करेगी, और इसके लिये सरकार नौवहन समवायों की हर प्रकार से सहायता कर रही है। अतः सरकार को हमेशा दोषी ठहराना ठीक नहीं है।

इस समय तटों पर इतना अधिक सामान बाहर जाने के लिये पड़ा हुआ है कि जहाज उतना सामान बाहर नहीं ले जा सकते। इसलिये इस बारे में भी सरकार को ही दोषी ठहराना ठीक नहीं है।

हाल ही में परिवहन समवायों ने भाड़े में कुछ वृद्धि करने के लिये सरकार से अनुमति मांगी है और सरकार ने केवल ५ प्रतिशत वृद्धि की ही अनुमति दी है। उन्होंने तो १५ प्रतिशत की वृद्धि की प्रार्थना की थी; बहुत अच्छा हुआ कि सरकार ने इतनी अधिक वृद्धि की अनुमति नहीं दी।

मुझे पता लगा है कि बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी ने यात्रियों के किराये में ३५ प्रतिशत वृद्धि करने की प्रार्थना की थी, परन्तु सरकार ने उन्हें इस की अनुमति न देकर इसकी जांच के लिये श्री लीकुर की प्रधानता में एक समिति स्थापित की है। इसके लिये मैं सरकार को बधाई देता हूँ कि उसने किराये में वृद्धि करने की अनुमति न दी।

हमें यह नहीं भूलना चाहिये कि इस कम्पनी ने यात्रियों के हित के लिये एक पाई भी खर्च नहीं की है और फिर भी यह ३५ प्रतिशत किराया बढ़ाना चाहती है। इनका किराया पहले ही गाड़ी के किराये से दुगना है, अतः इसकी वृद्धि की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये।

जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है, उसने तो लाइनों, स्टेशनों, कर्मचारियों आदि का संधारण किया है और यात्रियों तथा कर्मचारियों को अनेकों सुविधायें प्रदान की हैं। परन्तु इन नौवहन समवायों ने क्या किया है। सरकार से मेरी प्रार्थना है कि वह इस यात्री-सेवा को अपने हाथ में ले ले और इसका राष्ट्रीयकरण कर दे।

विशेषकर मैं सिंधिया स्टीमर कम्पनी पर आरोप लगाना चाहता हूँ कि उसने मद्रास और बर्मा के बीच की यात्री-सेवा समाप्त कर दी है। मैं पूछना चाहता हूँ कि उसने ऐसा क्यों किया है। वह राष्ट्रीय हित तथा आवश्यकता का ध्यान न रख कर केवल पैसा कमाना चाहती है। इसलिये सरकार न ही केवल पश्चिमी तटीय यात्रा परिवहन का राष्ट्रीयकरण करे अपितु बर्मा और मद्रास के बीच के मार्ग का भी राष्ट्रीयकरण करे।

यात्रियों के हित पर सोच विचार करने के लिये सरकार ने जो नौतल यात्री समिति (डेक पैसेंजर कमेटी) नियुक्त की है उसके लिये मैं सरकार को बधाई देता हूँ। परन्तु उस समिति द्वारा की गयी सिफारिशों की ओर स्टीमर कम्पनियों ने कोई ध्यान नहीं दिया है। उस समिति ने यात्रियों को सुविधायें देने के बारे में सिफारिशें की थीं, परन्तु कम्पनियों ने उन सिफारिशों को स्वीकार करने से इनकार कर दिया है। इस प्रकार ये कम्पनियाँ राष्ट्र के हित में कुछ भी न कर के केवल सरकार पर ही आरोप लगाती रहती हैं।

अतः मेरी यह दृढ़ राय है कि यदि गैर-सरकारी क्षेत्र अपना कर्तव्य पूरा नहीं कर रहा तो उसका राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये।

श्री मात्तन (तिरुवल्ला) : मैं श्री मोहनलाल सक्सेना को उस स्मरण-पत्र के लिये धन्यवाद देता हूँ जो उन्होंने योजना आयोग को दिया और जिसकी एक प्रति मेरे पास भेजी गई। मैंने उसे ध्यान से पढ़ा। वह बड़ा अच्छा संलेख है और मैं मंत्री जी से उस पर विचार करने के लिये अनुरोध करूँगा। मैं अपने भाषण में जो प्रश्न उठाना चाहता हूँ उनमें मुझे उससे सहायता मिलेगी।

चूँकि मेरा समय सीमित है इसलिये मैं नहीं कह सकता कि जो बातें मैं उठाना चाहता हूँ वे उठा सकूँगा या नहीं।

परिवहन मंत्रालय के अन्तर्गत विभिन्न विषय हैं जैसे बड़े और छोटे बन्दरगाह, समुद्र नौवहन और नौपरिवहन प्रकाश स्तम्भ और प्रकाशपोत, सड़क परिवहन आदि।

यद्यपि मैं नौवहन के सम्बन्ध में श्री रघुनाथ सिंह ने जो कहा उसमें कुछ और जोड़ना चाहता हूँ परन्तु वैसा करूँगा नहीं क्योंकि मैं अन्तर्देशीय जलपथों, पर्यटन और सड़कों के सम्बन्ध में ही अपना भाषण केन्द्रित रखना चाहता हूँ। परन्तु मैं यह स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि पूर्ववक्ता महोदय यह न समझें कि मैं नौवहन के सम्बन्ध में उनकी सब बातों का समर्थक हूँ।

मुझे गैर-सरकारी क्षेत्र की जानकारी नहीं है परन्तु फिर भी मैं यह कहूँगा कि सरकार ने नौवहन नीति समिति की सिफारिश पर जो लक्ष्य स्वीकृत किये थे वे अभी भी बहुत दूर हैं। श्री एम० डी० जोशी ने कहा कि जर्मनी और इंग्लैंड स्वतन्त्र देश हैं परन्तु उनके बहुत से संसाधन हैं। परन्तु मैं उन्हें बताऊँगा कि जर्मनी, इटली व जापान युद्ध के बाद जर्जरित हो गये थे और उन्हें खाना भी नसीब नहीं होता यदि अमेरिका.....

†श्री एम० डी० जोशी : क्या मेरे मित्र जानते हैं कि उनकी सज्जा सामग्री पूर्ण थी और वे केवल विस्तार चाहते थे ? परन्तु हमारी सज्जा सामग्री पूर्ण नहीं थी ।

†श्री मात्तन : मैं उस मामले की चर्चा अभी नहीं करूँगा ।

मैं यह मानता हूँ कि मंत्री जी ने रेलवे में ही नहीं वरन् नौवहन, सड़कों आदि सभी परिवहन विषयों के सम्बन्ध में बहुत अच्छा कार्य किया है ।

मैं इस बात से सहमत नहीं हूँ कि परिवहन के लिये पृथक् मंत्री की आवश्यकता नहीं है । वास्तव में, प्राक्कलन समिति ने भी यही सिफारिश की है कि रेलवे मंत्री के लिये अन्य विषयों की देखभाल करना सम्भव नहीं है । परन्तु फिर भी मैं उनकी इस बात से सहमत हूँ कि मंत्री जी ने अपनी स्थिति में कार्य अच्छा किया है ।

समयाभाव के कारण अब मैं अन्तर्देशीय जलपथों के विषय पर आता हूँ । योजना आयोग द्वारा नियुक्त परिवहन अध्ययन मंडल के प्रतिवेदन में कहा गया है कि देश में सड़क परिवहन, अन्तर्देशीय जल नौवहन और तटीय नौवहन के पुनरुत्थान के सम्बन्ध में कोई निश्चित नीति निर्धारित नहीं की गई है ।

समयाभाव के कारण मैं संक्षेप में ही कह रहा हूँ, परन्तु आशा है मंत्री जी मेरी बात का संकेत समझ जायेंगे ।

रेलों की तुलना में परिवहन के अन्य साधनों की क्या स्थिति है ? मंत्रालय के प्रतिवेदन में स्पष्ट लिखा है कि रेलों के विकास के कारण अन्तर्देशीय जल परिवहन उत्तर-पूर्वी प्रदेशों को छोड़ कर अन्यत्र सब भागों में बहुत कम हो गया है ।

उन क्षेत्रों में भी वह काफी कम हो गया है । जब १९४८ में इस मामले पर नीति-निर्धारण समिति ने विचार किया था तो रेलवे तथा परिवहन मंत्री ने आश्वासन दिया था कि सरकार परिवहन के समस्त साधनों की उन्नति करना चाहती है और यदि किसी विशेष क्षेत्र में जल परिवहन अधिक उपयुक्त होगा तो सरकार उनके विकास के लिये प्रयत्न करेगी ।

मेरा निवेदन है कि इस सम्बन्ध में परिवहन मंत्रालय ने इस मामले में तनिक भी ध्यान नहीं दिया । यह ऐसा उद्योग है जिसमें थोड़ी सी लागत से बहुत विकास किया जा सकता है । इस ओर ध्यान न दिया जाने का एक कारण यह है कि रेलवे के कार्य की अधिकता के कारण मंत्री को समय ही नहीं मिलता । अंग्रेजी शासनकाल में रेलों पर अधिक ध्यान दिया जाता था । वही बात अब भी चली आ रही है । इसलिये एक पृथक् मंत्रालय बनाया जाना चाहिये ।

योजना आयोग ने जब अन्य विषयों के लक्ष्य में कटौती की थी तो परिवहन मंत्रालय द्वारा कोई आपत्ति नहीं की गई थी, परन्तु रेलवे के मामले में बहुत विरोध हुआ था । मुझे रेलों के सम्बन्ध में किये गये कार्यों से डाह नहीं है परन्तु मैं यह कहूँगा कि जल मार्गों पर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये । वास्तव में यदि सड़कों तथा जलमार्गों का पूर्णतः विकास किया जाये तो रेलों में जो अधिक भीड़-भाड़ रहती है वह कम हो जायेगा ।

त्रावनकोर-कोचीन का निवासी होने के नाते मैं अन्तर्देशीय जलमार्गों की संभाव्यताओं को समझता हूँ । वहाँ भी सरकार की उपेक्षा के कारण नदियों में रेत भरती जा रही है और इस कारण अधिकांश नदियाँ अब नौपरिवहन योग्य नहीं रही हैं ।

मंत्रालय के प्रतिवेदन के पृष्ठ २४ पर गंगा-ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड के निर्माण का उल्लेख है । भारत सरकार ने हालैण्ड के श्री सूरी नामक विशेषज्ञ की राय प्राप्त कर ली थी । उसने इन नदियों

†मूल अंग्रेजी में ।

को नौपरिवहन योग्य बनाने के लिये दो विकल्प प्रस्तुत किये थे : तल को गहरा करना या खास तौर की नावें प्रयोग करना जो उथले जल में चल सकें। मैं इस "या" के विरुद्ध हूँ। यह "या" "और" होना चाहिये था। अर्थात् दोनों सुझावों को कार्यान्वित किया जाना चाहिये। मंत्रालय ने दूसरा सुझाव मान लिया है क्योंकि पहले में खर्च बहुत होगा। इन दिनों आप करोड़ों रुपये विभिन्न योजनाओं पर खर्च कर रहे हैं परन्तु अन्तर्देशीय जल मार्गों पर सरकार ने पर्याप्त ध्यान नहीं दिया जिनमें हजारों मल्लाहों को काम मिल सकता है। अभी हमारी अधिकांश नदियां दो-तीन महीने ही नाव चलने योग्य रहती हैं। इसलिये, मेरा निवेदन है कि दोनों विकल्पों की परीक्षा की जानी चाहिये।

मुझे बोर्ड के निर्माण की खुशी है। यदि मंत्री जी के पास अधिक समय होता तो यह काम अधिक तेजी से हो सकता था। दक्षिण के लिये भी मंत्री जी ने वैसा ही सुझाव दिया था परन्तु सम्बन्धित मन्त्रियों के सहयोग के अभाव के कारण वैसा हो नहीं सका। दक्षिण भारत के मंत्री राजनीति और भाषावार पुनर्गठन के चक्कर में अधिक रहते हैं और ऐसे विषयों पर ध्यान नहीं देते।

†**अध्यक्ष महोदय** : शांति, शांति। माननीय सदस्य प्रायः राज्यों के मंत्रियों के सम्बन्ध में कहा करते हैं। यह ठीक नहीं है। किसी राज्य सरकार अथवा राज्य विधान मण्डल अथवा राज्यपाल के विरुद्ध कुछ कहना ठीक नहीं है। वे यहां उपस्थित नहीं हैं जो उत्तर दे सकें।

मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूँगा कि वे ऐसे निर्देश न किया करें। यदि राज्य विधान-मण्डलों के सदस्य केन्द्रीय मंत्रियों के विषय में ऐसा कहें तो हमें कैसा लगेगा ?

†**श्री मात्तन** : मैं कोई वैगवितक आक्षेप नहीं कर रहा हूँ, बल्कि मंत्रालय के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में टिप्पणी कर रहा हूँ।

†**अध्यक्ष महोदय** : क्या प्रतिवेदन में यह कहा गया है कि मंत्रियों ने इस कार्य पर ध्यान नहीं दिया ?

†**श्री मात्तन** : मैं अपनी बुद्धि के अनुसार उसका विस्तार कर रहा हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ कि उन्होंने सहयोग नहीं किया।

†**अध्यक्ष महोदय** : मेरी आपत्ति तो आपके इस वाक्य पर है कि वे इस विषय की अपेक्षा राजनीति में अधिक लगे रहते हैं।

†**श्री मात्तन** : मैं उसे वापस लेता हूँ।

†**रेलवे तथा परिवहन मंत्री (श्री एल० बी० शास्त्री)** : हमने यह कभी नहीं कहा कि उन्होंने सहयोग नहीं किया है। यह सुझाव रखा गया था कि त्रावणकोर-कोचीन और मद्रास का एक संयुक्त बोर्ड होना चाहिये। उन्होंने उस पर अलग-अलग विचार किया और निश्चय किया कि उनके बोर्ड अलग-अलग होने चाहिये। यह स्थिति है। जब कभी वे बोर्डों का निर्माण करेंगे हम उनकी यथाशक्ति सहायता करेंगे।

†**श्री मात्तन** : इस सम्बन्ध में एक सुझाव है। मैं किसी व्यक्ति के विरुद्ध कोई बात नहीं कह रहा हूँ।

पर्यटन के सम्बन्ध में राज्यों से पर्याप्त सहयोग नहीं प्राप्त हो रहा है। मैं चाहता हूँ कि जब तक राज्य वैसा नहीं करते यह विषय केन्द्र को अपने हाथ में ले लेना चाहिये क्योंकि हमारे देश की अर्थ-व्यवस्था में उसका बहुत महत्व है। अन्तर्देशीय जलमार्गों के विकास के सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि उनके विनियमन की शक्तियां प्रादेशिक परिषदों को दी जानी चाहिये क्योंकि नदियां विभिन्न राज्यों से होकर बहती हैं।

†**मूल अंग्रेजी में**।

[श्री मात्तन]

मुझे खुशी है कि बकिंघम नहर व पश्चिम तटीय नहरों का विकास द्वितीय योजना में किया जा रहा है । परन्तु इनमें से प्रथम के लिये जो १ लाख रुपये का प्रावधान किया गया है वह अपर्याप्त है । अन्तर्देशीय जल परिवहन निश्चय ही सस्ता है और उस पर खर्च न करना मैं बुद्धिमानी नहीं समझता ।

अब मैं सड़कों पर आता हूँ । सड़क परिवहन की दक्षता, मितव्ययता और आनम्यता के कारण प्रगतिशील देश में उस पर रेलों की अपेक्षा अधिक ध्यान दिया जा रहा है । नागपुर योजना के अनुसार १९५३-५४ तक १,११,००० मील लम्बी नई सड़कें बननी थीं । परन्तु वास्तव में प्रथम योजना के अन्त तक नागपुर योजना के लक्ष्य का तिहाई काम हो सकेगा । द्वितीय योजना में प्राक्कलन के अनुसार तिहाई कार्य और हो जायेगा, अर्थात्, ८ वर्ष के बाद भी हम वह लक्ष्य पूरा नहीं कर सकेंगे । इसलिये मेरा निवेदन है कि सड़कों के विकास के लिये अधिक धन दिया जाना चाहिये ।

मुझे समिति की एक बैठक से ज्ञात हुआ कि धन की कमी के कारण कोई नई सड़कें नहीं बनाई जा सकेंगी । मैं यह मानता हूँ कि द्वितीय योजना की पूर्ति के लिये १,२०० रुपये की कमी है । परन्तु फिर भी मैं चाहता हूँ कि सीमित साधनों के अन्दर भी सड़क परिवहन की दक्षता बढ़ाई जाये ।

सर्वप्रथम गाड़ियों (वेहिकिल्स) की भार-क्षमता बढ़ाई जाय । १९४० की नीति-निर्धारक समिति ने भार सीमा ३२,००० पाँड करने की सिफारिश की थी । अभी १४,५०० से लेकर २०,००० पाँड तक की अनुमति है । अधिक दाम होने का एक कारण यह भी है । मेरा सुझाव है कि भार-क्षमता राष्ट्रीय राजपथों के लिये २८,००० पाँड, राजपथों के लिये २२,००० पाँड और अन्य सड़कों पर २०,००० पाँड होनी चाहिये ।

एक बात यह भी है कि सड़कें समतल होनी चाहियें । उससे न केवल लागत कम लगेगी वरन् गाड़ियां भी अधिक दिन चलेंगी । इसलिये यह बहुत जरूरी है कि वर्तमान सड़कों, पुलों और पुलियों में इस तरह सुधार किया जाये कि उन पर अधिक भार अधिक तेजी से और कम लागत पर ढोया जा सके ।

मैं यह मानता हूँ कि हाल ही में मोटर गाड़ियों की बिक्री बढ़ गई है । परन्तु १९५० के पूर्व के समय की तुलना में अभी वह कम है । १९२०-२१ से लेकर १९५०-५१ तक वार्षिक वृद्धि १२.५ प्रतिशत थी जबकि उसके बाद के समय में वह केवल ३.५ प्रतिशत है ।

फिर, एक बात और भी है । यह ठीक है कि हमारे पास धन नहीं है । परन्तु यदि हम गैर-सरकारी क्षेत्र को यह आश्वासन दे सकें कि नई लाइनों का दस साल तक राष्ट्रीयकरण नहीं किया जायेगा तो उनसे नई सड़कों के निर्माण के लिये धन मिल सकता है । मंत्रालय पर्यटन की ओर पर्याप्त रुचि रखता है । फ्रांस, इटली, स्विटजरलैंड आदि देशों में पर्यटन के विकास के लिये लाखों पाँड खर्च किये जा रहे हैं । हमारी सरकार भी प्रयत्नशील है, परन्तु इस सम्बन्ध में एक बहुत बड़ी कमी है कि दक्षिणी भाग की उपेक्षा की जा रही है । मुझे ज्ञात हुआ है कि एक या दो साल में पर्यटक जेट हवाई जहाजों में ही आया करेंगे । परन्तु ये जहाज मद्रास के हवाई अड्डे पर नहीं उतर सकते हैं । मैं माननीय मंत्री से इसकी जांच करने का अनुरोध करूंगा । आजकल भी मद्रास में कोई अन्तर्राष्ट्रीय हवाई जहाज नहीं आता है । मैं मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे वहां के हवाई अड्डे को अच्छा कराने का प्रयत्न करें ताकि वहां अन्तर्राष्ट्रीय हवाई जहाज भी आ जा सकें ।

अन्तर्देशीय सड़कों के विकास के सम्बन्ध में भी राज्य सरकारें पर्याप्त सहयोग नहीं दे रही हैं । वे केन्द्र से कहती हैं कि लाभ उसको होगा फिर वे खर्च क्यों करें ? इसलिये जब तक केन्द्र सड़कों का सुधार नहीं करता और प्रचार-कार्य नहीं करता तब तक पर्यटकों को आकर्षित नहीं किया जा सकता । मैं अनुरोध करता हूँ कि वे राज्य सरकारों की उपेक्षा करें क्योंकि हमारा राज्य संघात्मक की अपेक्षा एकात्मक अधिक है ।

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : पहले तो माननीय सदस्य ने मंत्रियों पर आक्षेप किया अब संविधान पर कर रहे हैं।

†श्री मात्तन : मैं उपमंत्री जी की संविधान के प्रति सतर्कता की प्रशंसा करता हूँ और चाहता हूँ कि वे इससे भी अधिक सतर्कता अपने मंत्रालय के प्रति रखें।

दक्षिण भारत के लिये यह लाइन बहुत संभाव्यताओं वाली है। उत्तर के जो लोग दक्षिण को जाते हैं वे उस भाग की बहुत प्रशंसा करते हैं। मेरा निवेदन है कि दक्षिण भारत के सुन्दर स्थानों के जाने के लिये अधिक सुविधायें दी जानी चाहियें। मुझे विश्वास है कि वहां जाकर कोई निराश नहीं होगा।

†श्री बी० पी० नायर (चिरयिन्कील) : मैं माननीय मंत्री को कोई बधाई नहीं दे सकता, क्योंकि परिवहन मंत्रालय द्वारा प्रारम्भ किये गये कार्य बताते हैं कि उन समस्याओं को ठीक प्रकार से हल नहीं किया गया है।

मैं उन सब बातों की चर्चा न करते हुए जो मैंने अपने कटौती प्रस्तावों द्वारा उठाई हैं केवल यही कहना चाहता हूँ कि भारत में परिवहन उद्योग के साथ ठीक प्रकार का व्यवहार नहीं किया जा रहा है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में भी इसको कोई महत्त्वपूर्ण स्थान नहीं दिया गया है। उसके सम्बन्ध में मेरा तो यह विचार है कि देश में जब तक अधिक से अधिक संख्या में नयी सड़कें न बनायी जायेंगी और जब तक मोटर परिवहन उद्योग को विकसित न किया जायेगा, तब तक देश का विकास न हो सकेगा। आज देश में ११५,००० यान चल रहे हैं जिनमें लगभग ४ लाख लोग काम कर रहे हैं। परन्तु इस परिवहन उद्योग के मूल आधार को ही कोई सुरक्षा प्राप्त नहीं है। आज हम पेट्रोल के यानों को छोड़ कर डीजिल तेल द्वारा चलने वाले यानों का प्रयोग कर रहे हैं। परन्तु क्या हमने उन डीजिल-बसों को भारत में ही बनाने का कोई प्रयत्न किया है? यही तो एक आधारभूत समस्या है जिसकी ओर हमें ध्यान देना है।

श्रमिकों को सुविधायें देने के सम्बन्ध में मेरा यह कथन है कि सरकारी उद्योग की स्थिति गैर-सरकारी उद्योग की अपेक्षा अच्छी है। गैर-सरकारी परिवहन उद्योग की स्थिति तो और भी अधिक शोचनीय है। इस परिवहन उद्योग में सेवायुक्त कर्मचारियों को ९ घण्टे से अधिक समय तक काम करना पड़ता है। त्रावणकोर-कोचीन के सरकारी परिवहन में कर्मचारियों को १२ और १३ घण्टों तक काम करना पड़ता है और गैर-सरकारी समवायों में उन्हें १७ घण्टों तक भी काम करना पड़ता है।

मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि क्या परिवहन उद्योग की समस्याओं पर अच्छी प्रकार से विचार करने के लिये अभी तक कोई समिति बनायी गयी है? मुझे दुःख है कि इस प्रकार की कोई समिति नियुक्त नहीं की गयी है। इससे यह प्रकट होता है कि सरकार का रुख इस उद्योग के प्रति भेदभावपूर्ण है। सरकार से मेरी प्रार्थना है कि उसे परिवहन उद्योग के प्रति अपना रुख बदलना ही पड़ेगा क्योंकि केवल रेलवे से ही सारा माल एक स्थान से दूसरे स्थान पर नहीं ले जाया जा सकता, उसके लिये मोटर परिवहन की सहायता लेनी ही पड़ेगी।

मोटर-गाड़ी अधिनियम के बारे में मेरा यह मत है कि यह इस परिवहन उद्योग में कोई महान परिवर्तन न ला सकेगा, इससे कोई विशेष उन्नति नहीं हो सकेगी। कर्मचारियों द्वारा प्रबन्ध में भाग लिये जाने के सम्बन्ध में लम्बी-चौड़ी बातें कही जाती हैं परन्तु उन बातों को वास्तव में कार्यान्वित कभी भी नहीं किया जाता। कार्मिक संघों को अभिस्वीकार नहीं किया गया है। अतः मैं नहीं समझता कि माननीय मंत्री को इस परिवहन के सम्बन्ध में कोई विशेष श्रेय प्रदान किया जाये।

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री वी० पी० नायर]

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

इसलिये मेरा सुझाव यह है कि सरकार का सर्वप्रथम कर्तव्य यह है कि वह परिवहन उद्योग से सम्बन्ध रखने वाली बातों पर विचार करने के लिये एक समिति नियुक्त करे। आज हम बड़ी गाड़ियां काम में ला रहे हैं, आज हम डीजिल तेल से चलने वाली गाड़ियों का प्रयोग कर रहे हैं जिनसे कई प्रकार की समस्यायें उत्पन्न हो रही हैं। मंत्री महोदय से मेरी केवल यही प्रार्थना है कि वह इन सभी समस्याओं को ध्यान में रखते हुए परिवहन उद्योग के प्रति एक सहानुभूति पूर्ण रुख अपनायें।

आय-व्ययक में तटीय यातायात के सम्बन्ध में कुछ उपबन्ध रखे गये हैं। मैं जानता हूँ कि दक्षिण में तटों पर सागर में तूफान आने के कारण कितनी दुर्घटनायें हो जाती हैं। अतः तटीय जहाजों की रक्षा के लिये अवश्य कुछ न कुछ किया जाये। मैंने चीन में देखा है कि वहां पर जहाजों को सूचित करने के लिये चेतावनी-स्तम्भ बने हुये हैं। परन्तु हमारे पास प्रकाश-स्तम्भों के अतिरिक्त और क्या है? मैं चाहता हूँ कि हमें भी जहाजों तथा मछेरों की रक्षा के लिये इस प्रकार की कोई व्यवस्था करनी चाहिये।

नौवहन उद्योग के बारे में श्री रघुनाथ सिंह द्वारा पहले ही बहुत कुछ कहा जा चुका है, अतः मैं उन्हीं बातों को फिर से दोहराना नहीं चाहता। श्री रघुनाथ सिंह के संकल्प के उत्तर में उपमंत्री ने यह कहा है कि सरकार नौवहन उद्योग में गैर-सरकारी क्षेत्र को हर प्रकार की सम्भव सहायता दे रही है; गैर-सरकारी समवायों को पहले ६६-२/३ प्रतिशत ऋण दिया जाता था, उसे अब बढ़ाकर ९० प्रतिशत कर दिया गया है और श्री अलगेशन का तो यहां तक कहना है कि वह उन्हें १०० प्रतिशत ऋण भी देने के लिये तैयार हैं। परन्तु मैं यह पूछना चाहता हूँ कि इस ऋण का क्या लाभ है जब कि गैर-सरकारी समवायों ने देश की आर्थिक स्थिति के विकास में कभी योग नहीं दिया, वे तो केवल अपनी ही स्वार्थ-पूर्ति करते हैं। जब यही स्थिति है तब भी उन्हें ९० प्रतिशत अथवा १०० प्रतिशत ऋण देने से क्या लाभ है?

†श्री अलगेशन : मुझे कोई स्मरण नहीं है कि मैंने ये शब्द कब कहे थे, और माननीय सदस्य ने ये शब्द कहां से ले लिये हैं।

†श्री वी० पी० नायर : मैं आज ही श्री अलगेशन का एक भाषण पढ़ रहा था जिसमें उन्होंने कहा है कि सरकार १०० प्रतिशत ऋण भी देने के लिये तैयार है। अस्तु, ९० प्रतिशत ही ले लीजिये तो भी उससे सरकार को २५ या ३० लाख रुपये की हानि होती है। हम जानते हैं कि नौवहन उद्योग ने कभी भी अपना कार्य सुचारु रूप से नहीं चलाया है। तो मेरा प्रश्न यह है कि जब हम भारत के पूंजीपतियों को ९० प्रतिशत ऋण देने के लिये तैयार हैं तो क्यों न उस धन का विनियोग करके उसका सदुपयोग किया जाये? विभिन्न नौवहन समवाय कई वर्षों से ढीले-ढाले ढंग से चल रहे हैं, उन्हें एक दम उन्नत कर देना असंभव है। नौवहन समवाय यही कहते रहते हैं कि मजूरी दिन प्रति दिन बढ़ी जा रही है। क्या सरकार ने इस बारे में वास्तविक स्थिति की जानकारी प्राप्त करने के लिये कोई जांच की है? क्या सरकार ने इस बारे में विचार करने का कोई प्रयत्न किया है कि मजूरी की लागत बढ़ने का वास्तविक कारण क्या है? सरकार से मेरी यह प्रार्थना है कि अब भविष्य में आज भी वह नौवहन समवायों को एक रुपया भी दे तो वह ऋण के रूप में न हो, अपितु वह विनियोग के रूप में हो। यदि ऐसा किया गया तो हमें आशा है कि कुछ ही वर्षों में नौवहन उद्योग पर्याप्त उन्नति कर जायेगा। बिना इस आधार के उन गैर-सरकारी समवायों को ऋण देते रहना न्यायोचित नहीं है। जहां तक समुद्र पार नौवहन का सम्बन्ध है, यह बड़े हर्ष की बात है

†मूल अंग्रेजी में।

कि सरकार भारतीय नौवहन समवायों को भी उतना ही उन्नत करना चाहती है। मुझे स्मरण है कि कुछ दिन पूर्व जब विदेशी समवायों ने नौवहन दर बढ़ाने का प्रयत्न किया तो श्री टी० टी० कृष्णमाचारी ने यह कहा था कि यदि ऐसा हुआ तो भारत सरकार उसके विरुद्ध कार्यवाही करेगी। वे विदेशी समवाय जब प्रत्यक्ष रूप से दर न बढ़ा सके तो उन्होंने अप्रत्यक्ष रूप से इसे बढ़ा दिया जिसे अधिभार कहते हैं।

जहाजों का माल रास्ते में ही उतार देने के प्रश्न के सम्बन्ध में मेरा यह कथन है कि आजकल किसी देश को ले जाने वाले माल को वहां पर उतार दिया जाता है परन्तु वहां से फिर और कोई माल उसमें भरा नहीं जाता। मैं पूछना चाहता हूं कि सरकार ने इस समस्या को हल करने के लिये क्या किया है ?

श्री अलगेशन ने कहा है कि उन्होंने भारत में कुछ एक समवायों को यह सम्मति दी थी कि वे संयुक्त रूप से काम करें परन्तु उन्होंने इस दिशा में कोई उत्साह नहीं दिखाया। इसलिये मेरा सुझाव है कि अब भविष्य में समुद्र पार नौवहन अथवा तटीय व्यापार के लिये कोई ऋण न दिया जाये।

हमारे देश में जल परिवहन अधिक महंगा है। मैं पूछना चाहता हूं कि इसका क्या कारण है जबकि अन्य देशों में जल परिवहन अन्य प्रकार के किसी भी परिवहन की तुलना में सस्ता है ?

अब मैं उन पुलों और सड़कों के बारे में सरकार के रुख की आलोचना करना चाहता हूं जो कि देश की रक्षा के दृष्टि से अत्यावश्यक है। बंगाल की सीमा पर ऐसी कई सड़कें हैं जिनको बनाने का उत्तरदायित्व परिवहन मंत्रालय पर आता है। इसका उत्तरदायित्व पश्चिमी बंगाल सरकार का नहीं है क्योंकि यह देश की रक्षा की दृष्टि से अत्यावश्यक है।

जहां तक पुलों का सम्बन्ध है, अरु र मुक्कम नामक स्थान पर एक पुल बनाया जाना है, वहां पर मुख्य मंत्री द्वारा पुल के निर्माण के लिये आधार शिला भी रखी जा चुकी है। आधार शिला रखे हुए तीन वर्ष हो चुके हैं परन्तु अभी तक कोई निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है।

राष्ट्रपति ने भी हाल ही में अल्वाय नाम के एक और स्थान पर एक आधार शिला रखी है परन्तु वहां पर अभी तक कोई कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। परिवहन मंत्रालय को चाहिये कि वह इन कार्यों को अपने हाथ में ले ले। इन पुलों पर लोग बड़ी आशाएँ लगाये बैठे हैं। अतः इसके निर्माण की ओर पूरा ध्यान दिया जाये।

†श्री टी० एन० सिंह (जिला बनारस—पूर्व) : जब से आय-व्यय पर और विभिन्न मांगों पर यह वाद-विवाद आरम्भ हुआ है, लोक-सभा के प्रत्येक कोने से प्रत्येक मंत्रालय की मांगें प्रस्तुत होने पर अधिकाधिक व्यय के लिये जो जोर डाला जा रहा है, मैं यह सब देखता हूं। मैं यह महसूस करता हूं कि इन दिनों जो बातें हो रही हैं उन्हें देखते हुए और राष्ट्रीय दृष्टिकोण से भी यह बहुत ही आवश्यक है कि हम स्थिति को संतुलित दृष्टि से देखें। देश के लिये कई बातें आवश्यक हो सकती हैं परन्तु यदि हम बच्चों की भांति हर उस वस्तु के पीछे भागना शुरू कर देंगे जो हमें आकर्षित करेगी तो होगा क्या ? मैं इस बात पर जोर दूंगा कि जब हम विभिन्न मंत्रालयों की मांगों पर विचार करें तो हमें अधिकाधिक व्यय के लिये जोर नहीं देना चाहिये। हमारे संसाधन बहुत ही सीमित हैं, हमारी समस्याएँ असीमित हैं।

इसके बाद अब मैं परिवहन मंत्रालय की मांगों की चर्चा करूंगा। लोगों के लिये यह कहना ठीक है कि भारतीय नौवहन बहुत ही महत्वपूर्ण है और इसमें लाखों और करोड़ों रुपये लगाने चाहिये या गैर-सरकारी उद्योग की वित्तीय सहायता की जानी चाहिये। कुछ इसका राष्ट्रीयकरण

[श्री टी० एन० सिंह]

भी चाहते हैं। हमें इन बातों में न बह कर यह देखना चाहिये कि हम क्या कर सकते हैं? हमारी परिसीमायें क्या हैं और हम कहां तक कुछ कर सकते हैं? सर्वप्रथम मैं स्वयं यह अनुभव करता हूँ कि हम गैर-सरकारी उद्योग की कहां तक सहायता कर सकते हैं इस बात पर हमें विचार करना चाहिये। कुछ लोगों का कहना है कि इसे आवश्यकता से अधिक सहायता मिली है। कुछ बातें स्पष्ट नहीं हैं और मेरे विचार में लोक-सभा, प्राक्कलन समिति या लोक-लेखा समिति ने भी इस सम्बन्ध में हमारा मार्ग-प्रदर्शन नहीं किया है कि इसका किस सीमा तक राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये। कुछ कहते हैं कि यह एक मिश्रित या अर्द्ध सरकारी उद्योग हो और कुछ कहते हैं कि सरकार इसे पूरी तरह से अपने अधिकार में ले ले। हमें यह देखना है कि एक उचित प्रशासन व्यवस्था हो, भली पूर्वक सोच विचार कर बनाये गये नियम तथा विनियम हों। इसके स्वरूप के सम्बन्ध में भी सोचना होगा। इसलिये मांग पर विचार करते समय, हमें सुझाव देने से पहले, इन बातों पर विचार करना चाहिये। जिस प्रकार हम सब चाहते हैं उस प्रकार बातें नहीं हो सकती हैं और मंत्रालय इस प्रकार जल्दी में कोई कार्यवाही नहीं कर सकता है। मैं उन लोगों के विचारों से पूर्णतः असहमत हूँ जो जल्दी मचाना चाहते हैं और नौवहन से सम्बन्धित प्रत्येक गैर-सरकारी उद्योग के लिये सभी प्रकार की सहायता प्राप्त करना चाहते हैं।

मैंने जल-पथ के विकास के सम्बन्ध में एक माननीय सदस्य का भाषण सुना है। उन्होंने कहा था कि हमें देश की नदियों को नौगम्य बनाना चाहिये। हम ऐसा नहीं कर सकते हैं। मुझे विश्वास है कि यदि ऐसा किया जाता है और माननीय मंत्री जल-पथ का विकास आरम्भ कर देते हैं तो यह होगा कि यमुना और गंगा जैसी नदियों पर पहले कार्य आरम्भ किया जायेगा और हर व्यक्ति यह सोचेगा कि इसके प्रांत की अवहेलना की गई है। लोक-सभा में आरोप तथा प्रत्यारोप लगाये जायेंगे। इस लिये इन बातों पर गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये।

मेरा अपना यह विचार है कि मंत्रालयों में परिवर्धन का सुझाव देना हमारी समितियों का काम नहीं है। प्राक्कलन समिति की ओर से दिये गये एक सुझाव पर मुझे अत्यन्त खेद है। यदि इसी प्रकार मंत्रालय बनाये जाते रहे तो यह सिलसिला खत्म कहां होगा। बल्कि रेलवे तथा परिवहन मंत्रालय के सम्बन्ध में मैं यह अनुभव करता हूँ कि परिवहन मंत्रालय अधिकतर कुछ समन्वय कार्य करता है। जहां तक सड़कों के निर्माण का सम्बन्ध है, इस मंत्रालय का तीन चौथाई कार्य राज्यों में किया जाता है। ये सभी राज्यों के विषय हैं। राज्यों द्वारा जो कुछ किया जा रहा है हम इसके लिये अपने मंत्रालयों की संख्या में वृद्धि क्यों करते जायें। राज्यों के उपक्रमों में हस्तक्षेप करने का मैं सख्त विरोधी हूँ। हमें अपने कार्य का यथासम्भव विकेन्द्रीकरण करना चाहिये। इस बात के कहने का कोई लाभ नहीं कि हमारा इस बात में विश्वास नहीं था उस राज्य पर विश्वास नहीं है। इसी आधार पर प्रशासकीय ढांचे में परिवर्तन किया जाता रहा तो एक दर्जन मंत्रालय स्थापित किये जाने का भी कोई सुझाव दे सकेगा। बिना किसी उचित कारण के मंत्रालयों की संख्या में वृद्धि करने के मैं विरुद्ध हूँ और परिवहन मंत्रालय को एक पृथक् मंत्रालय बनाने का भी विरोधी हूँ।

विभिन्न नदियों को लेकर उन्हें ५०० या ६०० मील तक नौगम्य बनाना हमारे संसाधनों की बस की बात नहीं है। यदि मंत्रालय ने परिवहन प्रयोजनों के लिये चपटे तले के जहाजों को बढ़ावा देने का निर्णय किया है तो इसमें सिवाये इसके बुराई क्या है कि इस पर कुछ और अधिक रुपया खर्च किया जायेगा? मेरे विचार में हमारे सीमित संसाधनों को देखते हुए समस्या के समाधान के लिये यही एक बुद्धिमत्ता की कार्यवाही होगी। बड़े पैमाने पर रुपया खर्च करने के मैं पक्ष में नहीं हूँ। वे अच्छी बातें हो सकती हैं परन्तु वे अपने समय पर ही अच्छी लगती

हैं। इस समय हम ऐसा नहीं कर सकते हैं। पंचवर्षीय योजना के अधीन अभी हमें और बातें करनी हैं। इसलिये ये बातें धीरे-धीरे करनी चाहियें।

अब मैं सड़क परिवहन की चर्चा करना चाहता हूँ। यह एक बहुत ही खर्चीला मामला है। यह एक मानी हुई बात है कि जब मशीनों और कारखानों की कीमतें अधिक हों तो बड़ी पूंजियों के कार्यक्रमों पर खर्च करना सदैव उचित नहीं होता है। परियोजनायें धीरे-धीरे आरम्भ करनी चाहियें। हम मोटर गाड़ी उद्योग को जो संरक्षण दे रहे हैं उसके कारण देश में मोटर गाड़ियों की कीमतें बहुत अधिक हैं और एक मोटर गाड़ी पर अवक्षयण बहुत ही अधिक होता है। मोटर गाड़ियों पर अधिकतम अवक्षयण दर लागू होती है। ३,४ या ५ वर्षों में उन्हें बदलना पड़ता है। इसलिये मैं यह अनुरोध करूंगा कि सड़क परिवहन के बड़े पैमाने के कार्यक्रम आरम्भ करने से पहले हमें अच्छी तरह सोच विचार कर लेना चाहिये।

एक बात और भी है। लोग यह कहते हैं कि कितने ही राज्यों में परिवहन का राष्ट्रीयकरण बिल्कुल ठीक ढंग से चल रहा है। परन्तु इतनी ऊंची कीमतों के होते हुए भी पंजाब में मोटर चलाने वाले रेलवे का सफलतापूर्वक मुकाबला कर रहे हैं। यहां गैर-सरकारी मोटर कार वाले सरकार से सभी प्रकार की सहायता चाहते हैं। किस लिये? ताकि अकुशल परिवहन सेवा को सरकारी धन से आगे बढ़ाया जा सके। ऐसा नहीं किया जाना चाहिये।

हमें भारत में बड़े पैमाने पर डीजल इंजन बनाने की सम्भावना की जांच करनी चाहिये। अब ऐसा करना सम्भव है। मैं नहीं कह सकता कि यह बात किस सीमा तक हमारे परिवहन मंत्रालय के पर्यालोकन के अन्तर्गत है। परन्तु यदि सरकार डीजल इंजन बनाने का प्रयत्न करे तो हम उन्हें बना सकेंगे और उन्हें प्रतियोगिता दामों पर बनायेंगे। वर्तमान स्थितियों में पेट्रोल के इंजन बनाना कठिन होगा। जहां तक सड़क परिवहन का सम्बन्ध है, मैं इस बात पर जोर दूंगा कि डीजल के इंजनों का निर्माण किया जाये।

सड़कों के सम्बन्ध में एक छोटी सी बात है। मेरे विचार में यदि पूरक सड़कों पर हम अधिक ध्यान दें तो यह एक अच्छी बात होगी। राज्यों के पास धन की कमी है। राष्ट्रीय राजपथों के सम्बन्ध में हम उनकी यथासम्भव सहायता करते हैं और अब उनकी सहायता करना सम्भव नहीं प्रतीत होता है। परन्तु यदि हम चाहते हैं कि एक किसान को उसके उत्पादन के अच्छे दाम मिल सकें तो इन बड़ी सड़कों से कोई लाभ न होगा। यदि पूरक सड़कें हों, और केवल राज्य सरकारें इनके लिये उत्तरदायी हैं, तो इससे उनका लाभ हो सकता है। राष्ट्रीय राजपथ तब बनाये जा सकते हैं जब देश समृद्ध बन जाये।

अन्त में मैं आप से यह अनुरोध करूंगा कि हमें अपनी परिसीमाओं को भली भांति पहचानना चाहिये। हम अपने सीमित संसाधनों से जो कुछ कर सकते हैं हमें उसे करने का प्रयत्न करना चाहिये और इतने बड़े-बड़े कार्यक्रम आरम्भ नहीं करने चाहियें जिनका कि हम प्रबन्ध न कर सकें। तभी हम उचित ढंग से आगे बढ़ सकेंगे।

श्री राधा रमण (दिल्ली नगर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सर्वप्रथम अपने परिवहन विभाग, यानी ट्रांसपोर्ट मंत्रालय को उसकी अब तक की सफलताओं के लिये बधाई देना चाहता हूँ। मेरा अपना ऐसा विश्वास है कि इस मंत्रालय ने अब तक जो कुछ काम किया है वह अपनी शक्ति के अनुसार बहुत अच्छा किया है। यह ठीक है कि हमारा देश बहुत बड़ा है और उसकी आवश्यकतायें भी इतनी हैं कि अगर हम इनको साल ब साल इस सदन के सामने रखते चले जायें तो बहुत वर्ष लगेंगे जब हर एक सदस्य इस सदन का यह कह सकेगा कि जो मांगें उसने सदन के सामने रखी थीं, वे पूरी हुई

[श्री राधा रमण]

जैसा कि अभी हमारे भाई श्री टी० एन० सिंह जी ने कहा कि जब हम इस प्रकार की मांगें सदन के सामने रखते हैं तो हमें इस बात का ध्यान अवश्य रखना चाहिये कि हर एक मंत्रालय को अपने-अपने काम को अधिक से अधिक बढ़ाने और हमारे देशवासियों को अधिक से अधिक संतोष देने के लिये एक परिमित परिमाण में ही रकम मिल सकती है, और यदि इस परिमित परिमाण की रकम को वह हर एक सदस्य की हर एक इच्छा को पूर्ण करने में किसी तरह लगा दें तो सम्भवतः हमारी कोई भी इच्छा पूर्ण नहीं होगी, सब की सब इच्छायें अधूरी रह जायेंगी। इसलिये यह बहुत आवश्यक है कि हर मंत्रालय अपने काम के फैलाव में इन सारी चीजों को देखे कि कहां अधिक आवश्यकता है और कहां पर अधिक से अधिक रकम खर्च करनी चाहिये, जिसके खर्च करने से अधिक से अधिक संख्या में हमारे देशवासियों को संतोष मिल सके।

मैंने अभी इस मंत्रालय के विषय में माननीय सदस्यों ने जो विचार प्रकट किये उनको सुना। जहां तक शिपिंग (नौवहन) का ताल्लुक है, मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि हमारे देश में, जबसे वह स्वतंत्र हुआ है, इस सम्बन्ध में काफी प्रगति हुई है, और हमें यह बात भली प्रकार मालूम होगी कि हमारे देश का नैविगेशन (नौपरिवहन) बहुत ही अन्डर डेवलप्ड (अविकसित) और बहुत ही शुरुआत की स्टेज में हमारे हाथों में आया था, जिस समय कि हम स्वतंत्र हुए थे। इतना होते हुए भी मंत्रालय ने इस विषय पर काफी ध्यान दिया है और भले ही जो नये शिप्स (जलयान) तैयार किये गये हैं और जो सुविधायें हमको उन जहाजों में चलने और भ्रमण करने की मिलने लगी हैं वह पर्याप्त न हों, लेकिन फिर भी हम इस बात को सामने रख कर संतोष कर सकते हैं कि हमारा काम आगे बढ़ रहा है। मंत्रालय के लिये जरूर यह सोचने की आवश्यकता है कि जितनी तेजी से हम कदम बढ़ाना चाहते हैं या हमारे देशवासी हमारी सरकार के कदम जितनी तेजी से बढ़ते देखना चाहते हैं, यदि उसमें किसी प्रकार का दोष या किसी प्रकार की कमी है तो उसे कम से कम समय में और अधिक से अधिक मात्रा में दूर किया जाना चाहिये।

इस विषय में मैं बहुत ज्यादा न कहता हुआ, सिर्फ रोड ट्रांसपोर्ट (सड़क परिवहन) के बारे में कुछ अपने विचार रखना चाहूंगा। हमारे देश के अन्दर एक बहुत बड़ा प्रोग्राम (कार्यक्रम) पिछली पंचवर्षीय योजना के मातहत चला और एक बहुत बड़ा प्रोग्राम रोड ट्रांसपोर्ट (सड़क परिवहन) और नैशनल हाईवेज (राष्ट्रीय राजपथ) वगैरह का हमारे सामने अगली पंचवर्षीय योजना के मातहत आने वाला है। मैं इस राय से बिल्कुल इतफाक रखता हूं कि जहां हमें बड़े-बड़े नैशनल हाईवेज (राष्ट्रीय राजपथ) बनाने चाहियें, या जो हमारी ऐसी सड़कें हैं जिनके द्वारा हम आने-जाने को और भ्रमण के कार्यों को ज्यादा सुचारु और अच्छा बना सकते हैं, उनको हमें हाथ में लेना चाहिये क्योंकि आम जनता को एक दूसरे के साथ मिलाने या एक दूसरे के साथ उसका सम्पर्क बढ़ाने की बड़ी आवश्यकता है, और अगर हम ऐसा करें तो हमें देश को एकता में बांधने में बड़ी आसानी होगी। लेकिन मैं देखता हूं कि आज हमारा ध्यान अधिकतर बड़ी-बड़ी सड़कों की तरफ और इस प्रकार के भ्रमणकारी साधनों जैसे बड़ी-बड़ी बसों या मोटर कारों की तरफ अथवा कलात्मक वेहिकल्स की तरफ ही जाता है। इसके कारण हमारे गांवों में और छोटे-छोटे कस्बों में अब तक जो आने जाने के या भ्रमण करने के साधन थे वह आहिस्ता-आहिस्ता खत्म होते जा रहे हैं या उसी दिशा में पड़े हैं जिनमें वे आज से बीस या पच्चीस वर्ष पहले थे। कभी-कभी जब हमें उत्तर प्रदेश, बिहार या अन्य प्रदेशों के गांवों में, कस्बों में और छोटे शहरों में जाने का मौका मिलता है तो पता चलता है, और देखने में भी आता है, कि आज से बीस या पच्चीस वर्ष पहले जो वहां पर एक बहुत पुराने किस्म का गड्ढा या इक्का चलता था वही चलता चला आता है। उन पर बैठने वालों को कितनी कठिनाई होती है और उन इक्के वालों को भी आने जाने के नये साधनों के कारण कितना कष्ट उठाना पड़ता है, इसकी

तरफ हमारी सरकार की तवज्जह होनी चाहिये । जहां हम इन यातायात के नवीन साधनों का या आने जाने और भ्रमणकारी साधनों को अपने देश में फैलाना चाहते हैं वहां हमें पुराने साधनों को भी बिल्कुल खत्म नहीं करना चाहिये बल्कि नये-नये सुझाव रख कर उनको बढ़ाना चाहिये, प्रगति देनी चाहिये, उनमें जिस प्रकार के भी इम्प्रूवमेंट (सुधार) हो सकें उनको करना चाहिये । हम देखते हैं कि अगर आप सारे देश के छोटे-छोटे शहरों, छोटे-बड़े गांवों और कस्बों में जायें तो किस्म-किस्म के रिक्शे, तांगे, इक्के और अन्य प्रकार के वाहन मिलेंगे । कई जगह इन्हें मनुष्य स्वयं चलाते हैं जिसके कारण उनमें बैठ कर सफर करने की इच्छा भी नहीं होती है । जहां हमारा मंत्रालय इस बात की कोशिश कर रहा है कि आने जाने और भ्रमण के साधनों को बढ़ाया जाये और उनके उपयोग में यात्रियों को ज्यादा सुविधा हो, वहां हमें इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि जो पुराने तरीके के साधन हैं, जिनको हम अपने गांवों में, कस्बों में या अपने प्रदेशों के छोटे-छोटे इलाकों में वर्षों से देख रहे हैं, और जिनमें हजारों की तादाद में काम करने वाले लगे हुए हैं और अपना पेट भर रहे हैं, उनमें भी आहिस्ता-आहिस्ता इम्प्रूवमेंट (सुधार) हो । उनमें सुधार करने की ओर हमारे मंत्रालय को अवश्य ध्यान देना चाहिये । हम अपने देश के अन्दर हजारों बसें चला दें, बड़ी-बड़ी सड़कें बना दें और उनके ऊपर बहुत तेजी से वे बसें दौड़ने लगे और लोगों को भी अधिक आराम होने लग जाये, मगर हमारा दृष्टिकोण यह होना चाहिये इन नये-नये साधनों के कारण पुराने साधनों को हम अपने गांवों, कस्बों और शहरों से निकाल न दें क्योंकि ऐसा करने से एक प्रकार से हम बेकारी बढ़ाते चले जाते हैं । हमें इसकी ओर ध्यान देना चाहिये कि हम उनमें कुछ सुधार करें और ऐसे सुधार करें जिनसे उनमें शारीरिक शक्ति कम खर्च हो, उनके चलने फिरने में ज्यादा तेजी आ जाये । मैं यह समझता हूं कि इस प्रकार का कार्य बहुत अच्छा होगा और साथ ही साथ जहां हम यातायात के बारे में हर प्रकार की प्रगति कर रहे हैं वहां हम इन शक्तियों का भी इस्तेमाल अपने यातायात के काम में, भ्रमण के काम में और आने जाने के काम में कर सकेंगे ।

इस सम्बन्ध में मैं एक और बात कहना चाहता हूं कि हमारे देश में नैशनल हाईवेज (राष्ट्रीय राजपथ) जो हैं वे बढ़ते ही जा रहे हैं, आने जाने की जो सुविधायें हैं वे भी ज्यादा होती जा रही हैं, लेकिन हमारे मंत्रालय को एक बात का ध्यान अवश्य रखना चाहिये कि नैशनल हाईवेज (राष्ट्रीय राजपथ) पर जितने भी ब्रिज अथवा पुल आते हैं या तो वे ओवर-ब्रिज हों या फिर अन्डर-ब्रिज हों क्योंकि इससे आने जाने वालों को बहुत सुविधा होगी । मैं देखता हूं कि आज हमारी सड़कें बहुत लम्बी-लम्बी हैं । चाहे हम मोटर में चलें चाहे गाड़ी में चलें, या ट्रक में चलें, किसी भी तरीके से चलें, हम को बहुत से रास्ते ऐसे मिलेंगे जहां पर रेलगाड़ियों के आने जाने के कारण पुलों को बन्द कर दिया जाता है और वहां पर यात्रियों को अपने वाहन के साथ खड़ा होना पड़ता है और बाज दफा तो वहां पर काफी वक्त लग जाता है क्योंकि ट्रेन के आने तक मोटर गाड़ियों और बसों को वहां पर रुकना पड़ता है । इसलिये इसकी ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है । मैं ऐसा नहीं समझता हूं कि इनमें ज्यादा खर्च होगा । बल्कि मेरा तो यह ख्याल है कि शनैः-शनैः अगर इस पर ध्यान दिया जाये और मंत्रालय इन हाईवेज (राष्ट्रीय राजपथ) को इन कठिनाइयों से सुरक्षित कर दें तो उसमें रेलगाड़ियों के आने जाने में भी कोई बाधा नहीं पड़ेगी और लोगों को भी सुविधा बहुत हो जायेगी ।

अब मैं ज्यादा वक्त न लेते हुए कुछ बातें दिल्ली ट्रांसपोर्ट के सम्बन्ध में भी कहना चाहता हूं क्योंकि यह मेरे अपने सूबे से ताल्लुक रखता है । जो रिपोर्ट पेश हुई है उसमें इस की व्यवस्था को बड़ा अच्छा बताया गया है और उसमें मुनाफा भी बहुत दिखाया गया है । मैं यह बात जरूर मानता हूं कि दिल्ली ट्रांसपोर्ट का काम साल-ब-साल बेहतर होता जाता है । हमने जो टारगेट (लक्ष्य) पहले पांच साला प्लान (योजना) में रखे उनको हमने प्राप्त कर लिया है और योजना के अन्त तक ४०० बसों

[श्री राधा रमण]

के चलाने की जो बात कही थी वह पूरी हो गई है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो संख्या की बात हमने कही थी, वह तो अवश्य पूरी कर ली है लेकिन इनमें से बहुत सी ऐसी बसें हैं जो बहुत पुरानी हैं और जी० एन० आई० टी० के समय से हमारे पास हैं। और इनमें बहुत सी ऐसी बसें भी हैं जो डीजल से चलती हैं। डीजल से चलने वाली बसों का आजकल बहुत ज्यादा प्रचार हो रहा है और इनको ज्यादा पसन्द किया जा रहा है। इसका कारण यह है कि ये सस्ती पड़ती हैं और इनको चलाने में खर्च भी कम आता है। लेकिन यह बसें बहुत बुरा धुआँ फेंकती हैं और जब यह घनी बस्तियों में इस प्रकार धुआँ फेंकती गुजरती हैं तो पीछे पैदल चलने वाले लोगों को बड़ा कष्ट पहुंचता है। यहां तक कि वह बीमारी के शिकार भी बन जाते हैं। इस वास्ते ऐसी जगहों पर इन डीजल वाली बसों को न चलाया जाय तो अच्छा है। उपाध्यक्ष महोदय, आप अच्छी तरह से जानते हैं और दूसरे माननीय सदस्य भी जानते हैं कि दिल्ली सूबा एक ऐसा सूबा है जो सबसे ज्यादा डेंसली पापुलेटिड है यानी घना आबाद है। यही एक ऐसा सूबा है जिसको कि यह फख्र हासिल है कि वह अपने अन्दर बाहर वालों को जज्ब करता जाता है आज भी हजारों की तादाद में लोग आ कर दिल्ली में बस रहे हैं और यहां पर समाते जाते हैं। जब यह बात है तो हमें इस बात पर भी विचार करना चाहिये कि हम उन बसों को, जो कि पुरानी हैं, जी० एन० आई० टी० के वक्त की हैं जिनके इंजिनों में डीजल आयल के जलने का तरीका पुराना है, जिनमें से बहुत ज्यादा धुआँ निकलता है जिससे कि चलने वालों को तकलीफ होती है, हटा लें और उनकी जगह नई बसें चलायें।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो शैल्टर आपने बनाये हैं वह बिल्कुल नाकाफी तो हैं ही लेकिन इनके साथ ही साथ उनका जो आकार है वह भी बहुत छोटा है और बारिश से तथा धूप से बचने के लिये जितनी हिफाजत की वहां पर जरूरत होनी चाहिये वह नहीं होती है। आपने अगली पंचवर्षीय योजना के दौरान में १०० नये शैल्टर बनाने का इरादा किया है। इसके लिये मैं आपको मुबारिकबाद देता हूँ। साथ ही साथ मैं यह जरूर अर्ज करता हूँ कि जो आप नये शैल्टर बनायें उनमें दो बातों का अवश्य ख्याल रखें। मैं इस बात को मानता हूँ कि सफर करने वाले यात्रियों की तादाद दिन प्रति दिन बढ़ती जा रही है और जो पीक आवर्ज में सफर करते हैं उन सबके लिये शैल्टर प्रोवाइड नहीं किया जा सकता है। आजकल जो शैल्टर बनाये गये हैं उनमें १०-१५ आदमियों से ज्यादा खड़े नहीं हो सकते हैं। बाकी जो लोग बच जाते हैं उनको धूप में या बारिश में ही खड़ा रहना पड़ता है। अगर आप इन सबके लिये शैल्टर प्रोवाइड नहीं कर सकते तो कम से कम इतने बड़े शैल्टर तो बनायें जिनको कि संतोषजनक कहा जा सके। साथ ही साथ धूप और बारिश से बचने के लिये उनके आकार में कुछ परिवर्तन किया जाना चाहिये। मैं चाहता हूँ कि मंत्रालय इस ओर ध्यान दे।

एक बात अब मुझे टूरिज्म (पर्यटन) के सम्बन्ध में कहनी है। आपने इस सिलसिले में एक एडवाइजरी कमिटी बनाई है और कुछ आफिसिस भी खोले हैं और अगले पांच सालों के लिये आपके पास एक एम्बीशस प्रोग्राम (महत्वाकांक्षीय कार्यक्रम) भी है। मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि दिल्ली एक बहुत ही सुन्दर शहर है और भ्रमणकारियों को इतनी ज्यादा तादाद में आकर्षित कर सकता है कि हमें बहुत ज्यादा आमदनी होने की आशा हो सकती है। लेकिन अगर हम चाहें कि जितनी भी सुन्दर जगहें हैं, जितनी भी अच्छी जगहें हैं, जितनी भी देखने लायक जगहें हैं उन सब जगहों पर होटलों का प्रबन्ध कर दें, रेस्ट हाउसिस का प्रबन्ध कर दें, यात्रियों के लिये सुख-सुविधाओं का प्रबन्ध कर दें और यह भी एक या दो सालों में, तो यह ना-मुम्किन सी बात है। लेकिन मैं यह जरूर सोचता हूँ कि इस तरफ यदि आप थोड़ा-सा खर्च कर दें तो आपको आमदनी काफी हो सकती है और जितना आप खर्च करेंगे उसके साथ आमदनी भी बढ़ सकती है। इसके बारे में अभी मिस्टर सिंह ने भी कहा और मैं भी कहता हूँ कि अगर इस तरफ आपका ध्यान ज्यादा हो और आप उन स्थानों पर कि जहां यात्रियों को आकर्षित किया जा

सकता है, या जहां यात्री जाकर खुश हो सकते हैं, सस्ते और अच्छे रेस्ट हाउसिस बना दें तो अच्छा होगा। आपने टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिये लज्जरी बसिस का भी इंतजाम किया है। लज्जरी बसिस का मतलब यह है कि जिन लोगों के पास पैसा है, जो धनी लोग हैं, वही इनका लाभ उठा सकते हैं। मैं अर्ज करूंगा कि जहां आप लज्जरी बसिस चलाते हैं वहां आपको बहुत साधारण और चीप बसिस भी चलानी चाहियें जिन्हें साधारण यात्री पिकनिक्स इत्यादि के लिये भी उपयोग में ला सकें। यदि आप सस्ती बसिस चलायेंगे तो अधिक संख्या में यात्री फायदा उठा सकेंगे। थोड़े आदमियों को आराम पहुंचाने की गर्ज से आप जो महंगी बसिस चलायेंगे उनसे आपको जितना फायदा होगा उससे ज्यादा फायदा सस्ती बसें चलाने से हो सकता है।

अब आखिरी बात मैं रेस्ट हाउसिस के बारे में कहना चाहता हूं और मैं आशा करता हूं उपाध्यक्ष महोदय, मुझे आप एक मिनट और देंगे। दिल्ली भारत की राजधानी है। यहां पर पहले एक रेस्ट हाउस हुआ करता था और वह भी रिट्रूटिंग सेंटर बन गया है। एक हार्डिंग सराय जो किसी जमाने में बनी थी इतनी सस्ती थी कि वह हमेशा इतनी भरी रहती है जिसका हदोहिसाब ही नहीं। जो होटल हैं जिनमें कि यात्री लोग ठहर सकते हैं, उनकी जो हालत है वह मैं समझता हूं जो संसद् सदस्य दिल्ली में रहते हैं वे खूब अच्छी तरह से जानते हैं। मैं समझता हूं कि दिल्ली एक ऐतिहासिक नगर है, यहां अनेक चीजें हैं जो कि देखने के काबिल हैं। राजधानी होने के नाते भी हजारों यात्री यहां आते हैं और अधिक आ सकते हैं। लेकिन फिर भी क्या कारण है कि यहां पर एक भी रेस्ट हाउस आप नहीं बना सकते हैं? मैं चाहता हूं कि अगर गवर्नमेंट के पास पैसा नहीं है तो गवर्नमेंट ऐसी स्कीम जारी कर सकती है कि जिस स्कीम में प्राइवेट रुपया लगा कर यात्रियों को उनसे कंट्रोल्ड रेट पर पैसे लेकर वहां पर ठहराया जा सके और उनकी सुख सुविधाओं की देखभाल हो सके।

अन्त में मैं मंत्रालय को जो काम उसने किया है उसके लिये बधाई देता हूं और साथ ही साथ मैं आशा करता हूं कि अभी तक जो काम मंत्रालय नहीं कर पाया है उसको वह भविष्य में तेजी से और उत्सुकता से करेगा।

†उपाध्यक्ष महोदय : अगले वक्ता को बुलाने से पहले मुझे एक घोषणा करनी है। परिवहन मंत्रालय के अधीन विभिन्न मांगों के सम्बन्ध में सदस्यों द्वारा जिन कटौती प्रस्तावों के प्रस्तुत किये जाने के लिये कहा गया है वे निम्न है :

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावों की संख्या
६५	३०५, ३०६, ३०७, ३१०, ७७९, ७८०
६६	७८१, ७८२, ७८३, ७८४, ७८५, ७८६, ७८७, ७८८
६७	७८९, ७९०, ७९१, ७९३, ७९४
६८	७९५, ७९६
६९	७९७, ७९८
१००	७९९, ८००,
१४१	८०२, ८०३,
१४२	८०४

†मूल अंग्रेजी में।

निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
६५	श्री यू० सी० पटनायक (धुमसूर)	चिलका-गोपालपुर क्षेत्र में पर्यटक यातायात के विकास की गुंजाइश ।	१०० रुपये
६५	श्री यू० सी० पटनायक	तटीय व्यापार के लिये जहाज बनाने में नौसेना के सहयोग की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६५	श्री यू० सी० पटनायक	आपात में नौसेना के प्रयोग के लिये वणिक जहाजों के प्रयोग की व्यवस्था ।	१०० रुपये
६५	श्री यू० सी० पटनायक	पत्तनों बन्दरगाहों और प्रकाश-स्तम्भों की प्रतिरक्षा सम्बन्धी आवश्यकताओं के लिये प्रतिरक्षा सेवाओं के तीनों अंगों को सहयोजित करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६५	श्री शिवमूर्ति स्वामी (कुण्टगी)	कर्नाटक में राष्ट्रीय राजपथ तथा पुल ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	तटीय तथा विदेशी नौवहन पर नौवहन भाड़े के सम्बन्ध में नीति ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	वणिक पोतों के बेड़े का अपर्याप्त विस्तार ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	पर्यटक यातायात के सम्बन्ध में नीति ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	कालीकट से लक्कड्वीप और मालद्वीप तक नियमित नौवहन सेवा न होना ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	मोटर गाडियों के मामले में आवश्यक विधान बनाने में विलम्ब ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	छोटे पत्तनों के विकास के सम्बन्ध में नीति ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	कोचीन बन्दरगाह में जहाज बनाने के अड्डे की व्यवस्था का न किया जा सकना ।	१०० रुपये
६५	श्री गाडलिंगन गौड़ (कुरनूल)	तुंगभद्रा नदी पर कुरनूल के निकट सड़क के पुल का निर्माण न किया जा सकना ।	१०० रुपये
६५	श्री वी० पी० नायर	तटीय तथा विदेशीय नौवहन के सम्बन्ध में नीति ।	१०० रुपये
६६	श्री शिवमूर्ति स्वामी	पश्चिमी तट पर भाटकल पत्तन का निर्माण ।	१०० रुपये
६६	श्री वी० पी० नायर	पश्चिमी तट पर एक नाविक प्रशिक्षण संस्था की स्थापना में विलम्ब ।	१०० रुपये
६६	श्री वी० पी० नायर	पत्तनों पर श्रमिकों को रोजगार देने के सम्बन्ध में श्रम नीति ।	१०० रुपये
६६	श्री वी० पी० नायर	कोचीन पत्तन में श्रमिकों के सम्बन्ध में रवैया ।	१०० रुपये
६६	श्री शिवमूर्ति स्वामी	मालपै और कारबार के निकट बड़े पत्तन का निर्माण ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्तावक	कटौती आधार	कटौती राशि
६७	श्री वी० पी० नायर	जहाजों को खराब मौसम की चेतावनी देने के सम्बन्ध में उचित प्रबन्धों की कमी ।	१०० रुपये
६७	श्री वी० पी० नायर	तटीय प्रदेशों में समुद्र में जाने वाले जहाजों के सम्बन्ध में उचित संचार-व्यवस्था की कमी ।	१०० रुपये
६६	श्री शिवमूर्ति स्वामी	राजपथों को मिलाने वाली सभी प्रमुख नदियों पर पुलों के निर्माण की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६६	श्री वी० पी० नायर	त्रावनकोर-कोचीन में अरूर, मुक्कम और अलवाय पर पुल बनाने में विलम्ब ।	१०० रुपये
१००	श्री वी० पी० नायर	दिल्ली मार्ग परिवहन प्राधिकारी-मंडल में सेवायुक्त श्रमिक ।	१०० रुपये
१००	श्री वी० पी० नायर	दिल्ली मार्ग परिवहन प्राधिकार-मंडल का कार्यकरण ।	१०० रुपये
१४१	श्री वी० पी० नायर	त्रावनकोर-कोचीन राज्य में उस राज्य की विशिष्ट बेरोजगार स्थिति को देखते हुये सड़कों पर व्यय की कमी ।	१०० रुपये
१४१	श्री वी० पी० नायर	सड़क निर्माण में पूंजी व्यय के सम्बन्ध में नीति ।	१०० रुपये
१४२	श्री वी० पी० नायर	परिवहन मंत्रालय पर अन्य पूंजी व्यय के अन्तर्गत व्यय-सम्बन्धी नीति ।	१०० रुपये

†उपाध्यक्ष महोदय : ये सभी कटौती प्रस्ताव अब लोक-सभा के सामने हैं। अब मैं माननीय मंत्री से भाषण देने के लिये कहूंगा। परन्तु यदि श्री पटनायक पांच मिनट में अपने विचार व्यक्त कर सकते हैं तो मैं उन्हें अनुमति दे सकता हूँ—यद्यपि इसके लिये भी मुझे माननीय मंत्री के समय में से समय निकालना होगा।

†श्री यू० सी० पटनायक : आज हमारे सम्मुख एक जटिल समस्या विद्यमान है—क्या अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में किसी आकस्मिकता का मुकाबला करने के लिये विभिन्न मंत्रालयों के आयोजन व्यय में कोई कटौती की जाये। उस दृष्टि से मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अन्य सब देशों में विभिन्न मंत्रालयों या विभागों के बीच कोई दीवार नहीं होती। सब विभागों में समन्वय होता है। परिवहन मंत्रालय केवल परिवहन, पर्यटन आदि से ही सम्बन्धित नहीं है, बल्कि यह अन्य विभागों को भी बहुत सहायता देता है।

अन्य देशों में वणिक-जहाजी बेड़े को नौ प्रतिरक्षा के विषय में नौसेना के बाद दूसरा स्थान दिया जाता है। इंग्लैंड द्वारा बनाया गया पहला विमान पोत (एयरक्राफ्ट कैरियर) वणिक-पोत ही था। अन्य देशों में भी ऐसी ही स्थिति है। रूस में प्रथम पंचवर्षीय योजना में वणिक-पोतों का निर्माण बड़े पैमाने पर प्रारम्भ किया गया था। मेरे माननीय मित्र श्री रघुनाथ सिंह ने हमें बताया है कि जर्मनी, इटली तथा अन्य देश वणिक-जहाजी बेड़े को सहायता दे रहे हैं ताकि वे नौसेना की सहायता कर सकें। वे उन्हें बहुत कम ब्याज पर ऋण देते हैं तथा अन्य प्रकार से भी उनकी मदद करते हैं। हां, यह जरूर

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री यू० सी० पटनायक]

है कि वे वणिक-पोत नौसेना के इंजीनियरों आदि द्वारा बनाये गये विवरणों के मुताबिक बने होने चाहिये ताकि आवश्यकता पड़ने पर उनका नौसेना के प्रयोजनों के लिये प्रयोग किया जा सके ।

एक और विषय में भी परिवहन मंत्रालय को, प्रतिरक्षा मंत्रालय को सहयोग देना होगा । वह है पत्तनों तथा बन्दरगाहों की प्रतिरक्षा की व्यवस्था करना । अन्य सभी देशों में पत्तन या बन्दरगाह का प्रशासन सेना, नौसेना और वायु-सेना को तटीय प्रतिरक्षा के मामले में पूर्ण सहयोग देता है । हमारे देश में न केवल सहयोग ही दिया जा रहा है बल्कि कुछ ऐसी कार्यवाही की जा रही है जिनसे नौसेना का एक तरह से अहित होता है । उदाहरण के लिये, कोचीन बन्दरगाह में नौसेना के कोई पदाधिकारी परामर्श के लिये नहीं रखे गये हैं । इसका परिणाम यह हुआ है कि सामरिक महत्व के एक बड़े क्षेत्र का कोई लाभ नहीं उठाया जा रहा है । प्रत्येक पत्तन में रडार सेट, सर्च लाइट, आदि उपकरण लगाये जा सकते हैं । हमारे पत्तनों पर प्रतिरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिये और यह कार्य केवल तभी हो सकता है जब परिवहन मंत्रालय और प्रतिरक्षा मंत्रालय में समन्वय हो ।

अंत में मैं यह निवेदन करूंगा कि मंत्रालय को कुछ सुन्दर स्थानों का विकास करना चाहिये ताकि वहां पर्यटक आकर्षित हों । इससे विदेशी विनिमय सम्बन्धी स्थिति में भी सुधार होगा ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में माननीय मंत्री केवल आधा घण्टे बोलना चाहते थे ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : : मैं २-५५ तक अपना भाषण समाप्त कर लूंगा ।

परिवहन मंत्रालय के अधीन ५ शाखाएँ हैं जिसका सम्बन्ध सड़कों, नदियों, समुद्रपयर्टन और डी० टी० एस० (दिल्ली परिवहन सेवा) से है । माननीय सदस्यों ने इनमें से प्रत्येक शाखा पर कुछ न कुछ कहा है । मैं सर्वप्रथम नौवहन की चर्चा करूंगा । इस सम्बन्ध में मैं यह कह सकता हूँ कि हमने जो लक्ष्य निश्चित किया था वह हमने लगभग प्राप्त कर लिया है । यह सच है कि लक्ष्य ६ लाख टन भार के जहाजों की व्यवस्था करना था; यह भी सच है कि हमें कमी को पूरा करने के लिये १८ हजार प्राप्त करने हैं । परन्तु उनके लिये व्यादेश (आर्डर) दिये जा चुके हैं । हमें आशा है कि अगले वर्ष के मध्य तक ये जहाज मिल जायेंगे । यह सच है कि इस बात पर कई बार जोर भी दिया गया है, और शायद श्री मात्तन ने एक से अधिक बार यह कहा था कि नौवहन नीति समिति ने हमारे देश के लिये २० लाख टन भार के जहाजों की व्यवस्था करने के लक्ष्य का सुझाव दिया था और हम उस लक्ष्य से काफी पिछड़े हुए हैं । हमने कार्य करके यह देखा है कि हम केवल धीरे-धीरे ही लक्ष्य तक पहुंच सकते हैं । जैसा कि मैंने अभी कहा था, हमें आशा है कि मार्च के अन्त तक हमारा टन भार ४८०,००० टन हो जायेगा । मैंने अभी यह भी बताया था कि भारत में और विदेश में जहाज बनाने के विभिन्न कारखानों में अग्रेतर १२०,००० टन-भार के जहाज निर्माण की विभिन्न अवस्थाओं में हैं । हमें आशा है कि १९५७ के मध्य तक ये नये जहाज हमें मिल जायेंगे ताकि उस समय तक हमारा ६ लाख टन भार का लक्ष्य पूरा हो सके । द्वितीय पंचवर्षीय योजना में जो वस्तुतः निश्चित हो चुकी है, ६ लाख टन के जहाजों की व्यवस्था का लक्ष्य रखा गया है । जैसा कि मैंने इस सभा में नहीं किन्तु अन्यत्र कहा है, जहाजों के मालिकों की परामर्शदात्री समिति की अध्ययन गोष्ठी (स्टडी ग्रुप) के द्वारा सिफारिश किये गये पूरे १०,४५,००० टन के जहाजों की व्यवस्था का लक्ष्य न रख सकने पर सबसे अधिक दुःख मुझे हुआ है, किन्तु सभा को ज्ञात होना चाहिये कि और कोई चारा ही नहीं था, क्योंकि वित्त की कमी को किसी भांति पूरा न किया जा सका । मैं आशा करता हूँ कि भारतीय नौवहन समवाय, जिनसे परिवहन मंत्रालय ने अपनी योजनाएँ बनाने को कहा है, आगे आयेंगे और द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिये की गई व्यवस्था का उपयोग योजना के पहिले तीन वर्षों में ही कर लेंगे । द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत ही अतिरिक्त

†मूल अंग्रेजी में ।

टन भार के लिये अधिक राशि प्राप्त करने की सम्भावना इसी बात पर निर्भर है। मुझे ज्ञात है कि वर्तमान समय में हम अपने जहाजों के द्वारा अपने विदेशी व्यापार सम्बन्धी आवश्यकता के ५ या ६ प्रतिशत भाग से अधिक की पूर्ति नहीं करते हैं और हमारा कुल टन भार संसार के कुल टन भार के आधे प्रतिशत से अधिक नहीं है। किन्तु मैं श्री मात्तन अथवा अभी-अभी भाषण देने वाले एक दो सदस्यों की भांति निराशावादी नहीं हूँ। मैं काम पर विश्वास करता हूँ। हम काम चाहे धीमे भी करें किन्तु हमें दृढ़ता से करना चाहिये? हमें अपना काम निश्चय और साहस से करना चाहिये। हमें कुछ अभावों के बीच काम करना है, यथा, निधि तथा टेक्निकल ज्ञान की कमी इत्यादि। इन अभावों के होने पर भी हम आशा करते हैं कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक, हम अपने वर्तमान तटीय व्यापार की शत प्रतिशत ही नहीं अपितु निकटवर्ती व्यापार की ५० प्रतिशत और विदेशी व्यापार की १५ प्रतिशत आवश्यकता पूरी कर सकेंगे।

मैं सभा को यह भी बता दूँ कि अभी हाल से हमारा ध्यान नौवहन की एक विशेष शाखा की ओर जिसका हमारे देश में अभाव था आकर्षित हुआ है। मैं तेलवाहक जहाज का जिक्र कर रहा हूँ। यह नौवहन की विशेष शाखा है, जिसमें कुछ विशेष कठिनाइयाँ होती हैं जिनके कारण भारतीय नौवहन समवाय इस क्षेत्र से अलग रहे हैं। लेकिन अब भारत सरकार नौवहन की इस शाखा के विकास की ओर भी ध्यान दे रही है और मुझे इस बात से प्रसन्नता है कि भारत के लिये शुरू में कम से कम तीन तेलवाहक जहाज रखने का दृढ़ निर्णय कर लिया गया है। हम आशा करते हैं कि इनमें से एक तेलवाहक जहाज, जो कि गैर-सरकारी क्षेत्र का होगा, मार्च, १९५६ के अन्त तक अर्थात् इस महीने में भारत में पंजीयित हो जायेगा। अन्य दो तेलवाहक जहाज सरकारी क्षेत्र में ईस्टर्न शिपिंग कॉर्पोरेशन के द्वारा उपलब्ध लिये जायेंगे और वे शीघ्र ही काम करने लगेंगे।

मैं सभा को यह भी बता दूँ कि भारत और रूस के प्रधान मंत्रियों द्वारा जारी की गयी, संयुक्त विज्ञप्ति में भारत और रूसी बन्दरगाहों के बीच नियमित जहाज सेवा की स्थापना के सम्बन्ध में हुई घोषणा के अनुवर्तन में, दोनों देशों के बीच तत्काल नौवहन सेवा की स्थापना के उद्देश्य से परिवहन मंत्रालय तथा रूसी सरकार के प्रतिनिधियों के एक शिष्टमंडल के बीच चर्चा चल रही है। वार्ता समाप्ति पर है और यह आशा की जाती है कि नौवहन सेवा की स्थापना के करार पर अगले सप्ताह तक हस्ताक्षर हो जायेंगे। इन प्रस्तावों में उल्लिखित है कि भारतीय बन्दरगाहों तथा रूस के काला सागर (ब्लैक सी) के बन्दरगाहों के बीच, दस से बारह पोतों का एक जहाजी बेड़ा—जहां तक टन भार का सम्बन्ध है बराबरी के आधार पर—चलेगा तथा यह जहाजी बेड़ा भारतीय तथा रूसी प्राधिकारियों के बीच परामर्श से निश्चित पूर्वनिर्णीत अनुसूची के अनुसार तीन माह की अवधि के लिये नियमित रूप से चलेगा। ऐसी आशा की जाती है कि करार पर हस्ताक्षर होते ही सेवा चालू हो जायेगी। अभिप्राय यह है कि दोनों देशों के बीच व्यापार के विकास के साथ-साथ अधिक पोतों को सम्मिलित कर सेवा का विस्तार किया जायेगा।

मैं सभा को यह भी बता दूँ कि यूगोस्लाविया के एक व्यापारिक शिष्टमंडल के साथ भारत और यूगोस्लाविया के बीच नौवहन सेवा की स्थापना के लिये, और द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में भारत की अतिरिक्त नौवहन आवश्यकता को पूरा करने के लिये यूगोस्लाविया के जहाज बनाने वाले कारखानों की फालतू उत्पादन की क्षमता का उपयोग करने के लिये वार्ता चल रही है।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसिरहाट) : भाड़े की दर क्या होगी वे वर्तमान भाड़ादरों की अपेक्षा कैसी है।

मूल अंग्रेजी में।

†श्री एल० बी० शास्त्री : इस पर हमारे प्रतिनिधियों तथा रूस और यूगोस्लाविया के प्रतिनिधियों में बातचीत हो रही है। जिन प्रस्तावों की चर्चा की जा रही है मैं उनको प्रगट नहीं करना चाहता हूँ। किन्तु मैं केवल इतना कह सकता हूँ कि भाड़े की दरें उपयुक्त होंगी।

मैं इस समय नौवहन उद्योग के राष्ट्रीयकरण के प्रश्न को नहीं लेना चाहता हूँ। इस समय हमारा लक्ष्य टन-भार की वृद्धि करना है और क्योंकि नौवहन दुष्कर व्यापार है इसलिये हम दूसरों का सहयोग और सहायता चाहते हैं। मैं इस विवाद में नहीं पड़ूंगा, किन्तु यह एक अजीब बात है कि श्री वी० पी० नायर द्वारा अभी-अभी व्यक्त किया गया मत साम्यवादी दल के उपनेता द्वारा पिछली बार व्यक्त किये गये मत से बिल्कुल भिन्न है। किन्तु जैसा मैं कह चुका हूँ। मैं इस बात पर विवाद नहीं करना चाहता हूँ। हमारा प्रयोजन वर्तमान टन-भार की वृद्धि करना है और इस सम्बन्ध में हम गैर-सरकारी नौवहन समवायों की सहायता लेंगे। सरकार भी जहां कहीं वह आवश्यक समझेगी उपक्रम करेगी। मैं श्री नायर को बतला दूँ कि सरकार 'ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन' को पूरी तरह ले रही है। परिवहन मंत्रालय ने यह अनुभव किया कि सिन्धिया, जो कि ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन के साझेदार हैं, कार्पोरेशन से हट जायें जिससे कि इस कार्पोरेशन का स्वामित्व तथा व्यवस्था शत प्रतिशत सरकार के हाथ में आ जाय। निर्णय लागू करने की व्यवस्था पर हम पुरजोर विचार कर रहे हैं। १९५६-५७ के बजट प्राक्कलनों में ईस्टर्न शिपिंग कार्पोरेशन के लिये ७४ लाख की व्यवस्था है जिससे कि सरकार कार्पोरेशन के द्वारा १९५६-५७ में जारी की जाने वाली १०० लाख की अतिरिक्त पूंजी का ७४ प्रतिशत भाग जिसके लिये वह वचनबद्ध हैं, पूरा करेगी। यदि सरकार इसके पूर्व ही कार्पोरेशन को लेगी तो आगे और लगाई जाने वाली १०० लाख रुपये की सारी पूंजी सरकार को लगानी पड़ेगी। तब २६ लाख की अतिरिक्त राशि को—मैं सभा को पहिले ही बता दूँ—पुनर्विनियोग अथवा अनुपूरक मांगों द्वारा पूरा करना पड़ेगा। सभा को फारस की खाड़ी (परसियन गल्फ) और लाल सागर (रैड सी) में नौवहन सेवायें संचालित करने के लिये एक अन्य नौवहन निगम की स्थापना के प्रस्ताव मालूम होंगे और शीघ्र ही इस दूसरे निगम की स्थापना के सम्बन्ध में निर्णय किये जाने की आशा है। मैंने नौवहन समवायों से यह निवेदन किया है कि वह उनके निमित्त रखे गये ऋण का उपयोग करने के लिये आगे बढ़ें, लेकिन मैं इसे भी स्पष्ट रूप से कह देना चाहता हूँ कि यदि नौवहन समवायों ने सन्तोषजनक उत्तर नहीं दिया तो सरकार पीछे नहीं रहेगी। हम क्षेत्र में प्रवेश कर नौवहन उद्योग का विस्तार करेंगे क्योंकि हम इस मामले में पीछे नहीं रहना चाहते हैं।

श्री रघुनाथ सिंह ने प्रतिरक्षा मंत्रालय में हमारी सहायता को आने को कहा था और श्री पटनायक ने इस बात पर जोर दिया कि नौसेना और वणिक जहाजों के बीच समन्वय होना चाहिये। मैं नहीं जानता, मैं श्री रघुनाथ सिंह जी के प्रस्ताव का विचार भारत सरकार के प्रति रक्षामंत्रालय के ऊपर छोड़ता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि वे उस पर यथोचित विचार करेंगे। मैं श्री पटनायक को यह बतला दूँ कि कुछ बातों में प्रतिरक्षा मंत्रालय और परिवहन मंत्रालय के बीच पूरा सहयोग बल्कि कुछ अंशों तक समन्वय भी है। मैं एक उदाहरण दे सकता हूँ ब्रिटेन की सरकार ने यह सुझाव दिया है कि जहाजों में तोपें इस प्रकार लगाई जायें कि आकस्मिकता के समय वणिक जहाजों में तोपें लगाने में बिल्कुल समय व्यर्थ न हो। प्रतिरक्षा मंत्रालय ने इस प्रस्ताव का समर्थन किया और उन्होंने सिफारिश की कि परिवहन मंत्रालय भी यही तरकीब अपनाये। हमने यह प्रस्ताव स्वीकार कर लिया और मैं सभा को बता दूँ कि तब से हिन्दुस्तान शिप यार्ड में बनने वाला प्रत्येक जहाज उसी भांति बनाया जा रहा है। मैं श्री यू० सी० पटनायक द्वारा उठायी गयी अन्य बातें नहीं लूंगा क्योंकि समय बहुत थोड़ा बचा है।

जैसा कि सभा को ज्ञात होगा, मैं संक्षेप में कह दूँ कि हमने रेल-सागर समन्वय समिति की स्थापना की है। इस समिति का मुख्य कार्य माल लादने के आन्दोलन का वैज्ञानिकन और समन्वय करना है। उसके सदस्यों में से एक प्रमुख व्यक्ति श्री बी० दास मेरे सम्मुख बैठे हुए हैं। समिति के सदस्य इन मामलों की चर्चा करने के लिये अक्सर मिलते रहते हैं। यह समिति जून, १९५६ के अन्त तक अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करने वाली है और हम आशा करते हैं कि इन सिफारिशों के परिणामस्वरूप तटीय नौवहन के द्वारा अधिक माल ढोया जायेगा। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इस अतिरिक्त मांग को पूरा करने के लिये एक लाख टन तटीय टन-भार की व्यवस्था की गई है।

जहां तक बन्दरगाहों का प्रश्न है, बड़े बन्दरगाहों के सम्बन्ध में, जिनके लिये केन्द्रीय सरकार प्रत्यक्षतः उत्तरदायी है, सरकार ने प्रथम पंचवर्षीय योजना के दौरान में ६० करोड़ रुपयों का विकास कार्यक्रम लिया है जिसका अभिप्राय वर्तमान बन्दरगाहों में पुराने सामान के स्थान पर नया सामान लगाना और एक नये बड़े बन्दरगाह कांडला की व्यवस्था करना है।

कांडला बन्दरगाह का निर्माण तेजी से समाप्त हो रहा है। अक्टूबर, १९५६ से बन्दर और तेल वर्थों (आयल बर्थ) तैयार हो गये हैं, अक्टूबर, १९५६ तक दो भाल वर्थों (कार्गो बर्थ) के तैयार हो जाने की आशा है। अब शेष कार्य मार्च, १९५७ तक समाप्त हो जायेगा। इस बन्दरगाह से हमारे बन्दरगाहों की क्षमता १० लाख टन बढ़ जायेगी। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में, अधिक यातायात, जो कि अभी से दिखाई देता है, का सामना करने के लिये दो और बर्थों की व्यवस्था करने का उपबन्ध किया गया है।

वर्तमान बड़े बन्दरगाहों में जो अकेला सबसे बड़ा काम किया गया है वह 'मेरीन ऑयल टरमीनल, की (१० करोड़ की लागत पर बम्बई में) व्यवस्था करना है और यह बन चुका है। बड़े बन्दरगाहों ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि में ७७ करोड़ के प्राक्कलित व्यय की योजनायें बनाई हैं जिनके लिये योजना अवधि में केन्द्रीय सहायता के रूप में ४० करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है।

अब मैं छोटे बन्दरगाहों के सम्बन्ध में कुछ बातें कहूँगा। क्योंकि कुछ सदस्यों ने इस बात का जिक्र किया है। प्रारम्भ में, मैं यह स्पष्ट कर दूँ कि छोटे बन्दरगाहों का दायित्व सरकारों पर है। प्रथम पंचवर्षीय योजना में छोटे बन्दरगाहों के विकास के लिये राज्य सरकार को केन्द्रीय सरकार द्वारा १ करोड़ रुपये दिये जाने की व्यवस्था थी। केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों की सहायता, द्वितीय योजना के निर्माण में विभिन्न राज्यों के विकास की आवश्यकता वाले प्रत्येक बन्दरगाह में दौरा करने और आवश्यक सुविधाओं के यथार्थ प्रकार के सम्बन्ध में सूचना देने के लिये एक विशेष पदाधिकारी की नियुक्ति करके की थी। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में छोटे बन्दरगाहों के लिये ५ करोड़ रुपये की व्यवस्था की है। इसमें से आधी राशि कई बन्दरगाहों के एक अकेले काम के लिये व्यय होगी। अवशेष ढाई करोड़ की राशि पाराद्वीप, तूतीकोरिन, मंगलौर, मालपा बन्दरगाहों में व्यय की जायेगी, वर्तमान परिस्थितियों में पाराद्वीप में तत्काल आवश्यकता इस बात की है कि कुछ आवश्यक तटीय सुविधायें दी जायें यथा बन्दरगाहों में नहरों अथवा परिवहन के अन्य साधनों द्वारा लाये गये और लंगर डाले गये तथा रुके हुए जहाजों पर, नौकाओं (लाइटर्स) द्वारा अयस्क को चढ़ाने और उतारने के लिये अवतरणी बनाना। हमसे कहा गया है कि इस प्रकार अयस्क का बहुत सा यातायात संभाला जा सकता है। भारत सरकार इस कार्य के लिये एक योजना तैयार करने के निमित्त एक इंजीनियर पदाधिकारी को भेज रही है।

मैं सभा को यह भी बता दूँ कि छोटे बन्दरगाहों के सर्वेक्षण की समुचित व्यवस्था करने के लिये हायड्रोग्राफिक (जलवर्णना) सर्वेक्षण उपसमिति ने यह सिफारिश की थी कि इस बात के लिये एक तीसरा जहाज आवश्यक है। इसलिये हमने प्रतिरक्षा मंत्रालय के परामर्श से एक जलसेना के

[श्री एल० बी० शास्त्री]

एक पोत को सर्वेक्षण पोत में बदलने का निश्चय किया है। इसके लिये अगले वित्तीय वर्ष अर्थात् १९५६-५७ में ३५ लाख रुपये की व्यवस्था की गई है।

अब मैं नदी परिवहन को लेता हूँ। हमारी परिवहन प्रणाली में ५,५०० मील नौगम्य नदियाँ भी शामिल हैं, जिनमें महत्वपूर्ण गंगा, ब्रह्मपुत्र और उनकी सहायक नदियाँ, गोदावरी, कृष्णा, उड़ीसा में बकिंघम नहर, महानदी नहर तथा आवनकोर-कोचीन की नहरें व पश्चजल है। इन नदियों द्वारा पर्याप्त यातायात होता है। आसाम की अर्थ-व्यवस्था तथा पटसन और चाय का निर्यात व्यापार जल परिवहन पर ही बहुत कुछ निर्भर है। हमारी नदियों की परिवहन क्षमता की वृद्धि की सम्भावना का हाल ही में अध्ययन किया गया है।

यह कहना बहुत सरल है कि इस योजना अथवा परियोजना को क्रियान्वित करने में विलम्ब नहीं होना चाहिये, किन्तु मुख्य समस्या छिछली नदियों में मितव्ययिता से चलने वाली नौकाओं का रूपांकन करना है। इस नौका के निर्माण में कुछ समय लगेगा। इसका रूपांकन बहुत विचार करने के पश्चात् तथा इस देश में बुलाये गये विदेशी विशेषज्ञ की सलाह पर किया गया था। मैं कह सकता हूँ कि आरम्भ अच्छा है और पहले से ही काम शुरू कर दिया गया है। एक विशेष प्रकार की नौकाओं का डिजाइन बनाया गया है और उनके बनाने के लिये आर्डर दे दिया गया है। विमान चलाने के लिये आवश्यक संगठन की स्थापना हम कर रहे हैं।

†श्री मात्तन : क्या माननीय मंत्री यह आशा करते हैं कि वे उन्हें मिल जायेंगे ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : हम प्रतीक्षा करके देख सकते हैं। मुझे आशा है कि वे शीघ्रता करने का प्रयत्न करेंगे। उन्हें एक-दो दिन या एक-दो मास में उनका सम्भरण करने के लिये मैं उन पर दबाव नहीं डाल सकता। यह प्रविधिक चीज है।

†श्री मात्तन : क्या एक वर्ष के अन्दर मिल सकेंगे ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : मुझे आशा तो ऐसी ही है सम्भवतः उससे पहले ही मिल जायें। हम अन्य प्रारम्भिक कार्यवाही भी कर रहे हैं। नौकाएं चलाने के लिये आवश्यक संगठन की स्थापना भी हम कर रहे हैं।

तत्पश्चात् ब्रह्मपुत्र पर इसी प्रकार की परियोजनायें बनाई जायेंगी। ब्रह्मपुत्र में एक निश्चित स्थान से आधुनिक ढंग की डीजेल तेल से चलने वाली छोटी नौकायें चलाने का विचार है। नदी यातायात के विकास के लिये हमने द्वितीय योजना में ३.४ करोड़ रुपये का उपबन्ध किया है। मैं अधिक विस्तार में नहीं जाऊंगा। बकिंघम नहर और पश्चिमी तट नहर का सुधार करने का उपबन्ध भी द्वितीय योजना में सम्मिलित है।

†श्री के० पी० त्रिपाठी (दर्रांग) : आसाम के बारे में क्या हुआ ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : अब समय बहुत कम रह गया है, पांच छः मिनट में ही मुझे अपना भाषण समाप्त कर देना है और मैं एक-दो बातें भी कहना चाहता हूँ।

†श्री टी० एन० सिंह : आसाम सुरक्षित है।

†श्री के० पी० त्रिपाठी : हम तो सुरक्षित नहीं हैं। हम बड़ी मुसीबत में हैं। हमारे ऊपर तो एकाधिकार है।

†उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

†मूल अंग्रेजी में।

†श्री के० पी० त्रिपाठी : क्या एकाधिकार को समाप्त करने की कोई योजना है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं कहूँगा कि माननीय सदस्य अन्तर्बाधा न डालें क्योंकि मंत्री के पास बहुत कम समय है ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : अन्य मामलों के बारे में मैं कुछ शब्द कहना चाहता था । सड़कों के बारे में बताने के लिये मुझे इस बात को यहीं समाप्त कर देना चाहिये ।

राष्ट्रीय राजपथ के विषय में मैं केवल श्री मोहनलाल सक्सेना की बात का उत्तर दूँगा । उन्होंने पूछा था कि नागपुर योजना द्वारा निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में कहां तक उन्नति हुई है । नागपुर योजना में १,२३,००० मील पक्की सड़कें और २,०८,००० मील कच्ची सड़कें बनाने का उपबन्ध था । योजना के आरम्भ करते समय ६७,००० मील लम्बी पक्की सड़कें और १,४७,००० मील लम्बी कच्ची सड़कें थीं । प्रथम योजना के अन्त में आशा की जाती है कि देश में १,०७,००० मील पक्की और १,६७,००० मील कच्ची सड़कें हो जायें । इसमें केवल थोड़ा-सा ही अन्तर रह जाता है । द्वितीय योजना में प्रथम योजना की तुलना में विस्तार दुगनी गति से करने की व्यवस्था है इस आधार पर आशा की जाती है कि देश में नागपुर योजना के लक्ष्य की पूर्ति सड़क के सम्बन्ध में द्वितीय योजना के अन्त में हो जायेगी । पुल बनाने के सम्बन्ध में नागपुर योजना का लक्ष्य पूरा नहीं होगा । इस कमी की पूर्ति तृतीय योजना में हो सकेगी ।

†श्री बी० पी० नायर : वर्तमान बचत को देखते हुए योजना अपर्याप्त है ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : हो सकता है कि ऐसा हो फिर भी माननीय सदस्य जानते हैं कि केन्द्रीय सरकार इस योजना को कार्यान्वित नहीं करती है । सड़कों के बनाने का कार्य केन्द्रीय सरकार के अभिकर्ता के रूप में राज्य सरकारें करती हैं । किन्तु राज्य और केन्द्रीय सरकार दोनों के सहयोग से आशा की जाती है कि योजना का कार्य आगे बढ़ेगा ।

तत्पश्चात् उन्होंने बैलगाड़ियों के विषय में कुछ कहा था । उस सम्बन्ध में मैं उनसे पूर्ण सहमत हूँ, मैं बैलगाड़ियों को काम में लाये जाने को कम महत्वपूर्ण नहीं समझता हूँ ।

†एक माननीय सदस्य : गधों का क्या होगा ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : किन्तु बैलगाड़ियों के पहियों के सम्बन्ध में हमने एक कार्य किया है । हमने प्रत्येक राज्य को गाड़ियों के लिये चौड़े टायर बना कर उनका प्रयोग कर उन्हें लोकप्रिय बनाने के लिये मुफ्त इस्पात दिया है । हमारी प्रार्थना पर, केन्द्रीय सड़क गवेषणा संस्था विभिन्न डिजाइन के अपने आप सीध में आकर जुड़ जाने वाले धुरों की परीक्षा कर रही है । किन्तु मैं उन्हें बताना चाहूँगा कि इन गाड़ियों पर रबड़ टायर की फिटिंग के बारे में श्री जे० सी० कुमारप्पा ने, जो बैलगाड़ियों और ग्राम उद्योगों में अत्यधिक विश्वास रखने वाले हैं, इन प्रस्तावों की कड़ी आलोचना करते हुए मुझे पत्र लिखा है । यह बात मैं परिहास अथवा कटाक्ष के रूप में नहीं कह रहा हूँ । उन्होंने कहा है कि कृषक के दृष्टिकोण से यह चीज़ लाभदायक नहीं होगी और इसका उन पर और अधिक भार पड़ेगा । फिर भी मैंने इस विषय पर पिछले यातायात मंत्रणा परिषद् में चर्चा की थी । रबड़ के हवा भरे जा सकने वाले टायरों वाली बैलगाड़ियों के माल ढोने की क्षमता का पता लगाने के लिये इसे बड़ी मात्रा पर चलाने के बजाय उन्होंने एक अग्रिम योजना चलाने का निश्चय किया है । राज्य सरकारें इसे आगे बढ़ाने को सहमत हो गई है, यदि आवश्यकता हुई तो हम उनकी वित्तीय सहायता करेंगे ।

†मूल अंग्रेजी में ।

[एल० बी० शास्त्री]

रेल, सड़क, समुद्र तथा यातायात के अन्य साधनों में अधिक अच्छे समन्वय की व्यवस्था करने के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है। श्री वी० पी० नायर का यह कहना बिल्कुल ठीक था कि हम अपने देश में ट्रकों अथवा अन्य गाड़ियों के बनाने पर पर्याप्त ध्यान नहीं दे रहे हैं। मैं अध्ययन दल के प्रतिवेदन से केवल तीन-चार पंक्तियां पढ़ रहा हूँ :

“परिषद् इस बात से सहमत हो गई कि विशेष प्रयत्न किये जाने चाहिये”—जिस परिषद् को यह उल्लेख किया गया है वह यातायात मंत्रणा परिषद् है.....

“प्रत्येक प्रकार की गाड़ी की मांग को बढ़ाने के लिये जहां कहीं भी आवश्यक हो जिससे उत्पादन लाभदायक सिद्ध हो सके। आगामी कुछ वर्षों में पुरानी गाड़ियों को बदलने के लिये जितनी गाड़ियों की आवश्यकता है उनके अतिरिक्त प्रतिवर्ष लगभग १०,००० से लेकर १२,००० ट्रकों की खपत करने का लक्ष्य निर्धारित किया जाना उचित होगा।”

व्यक्तिगत रूप से मैं समझता हूँ कि यह लक्ष्य बहुत काफी है, यदि हम इसे कार्यान्वित कर सकें तो बहुत अच्छा होगा। श्री वी० पी० नायर जानते हैं कि हम इस देश में बहुत बड़ी मात्रा में डिज़िल से चलने वाले ट्रक बना रहे हैं।

†श्री वी० पी० नायर : विदेशी समवाय।

†श्री एल० बी० शास्त्री : जिस मंत्री को उन्होंने बधाई दी है, इसके बनाने के लिये उत्तरदायी है; वही इसे कर रहे हैं।

मैं केवल यही कहता हूँ कि मैंने समन्वय के विषय पर विचार किया है। इस पर मैंने आगे भी विचार किया है और निश्चय किया है कि परिवहन मंत्रालय के सचिव के सभापतित्व में एक केन्द्रीय बोर्ड बनाया जाना चाहिये। इस केन्द्रीय बोर्ड की अन्तर्देशीय जलमार्ग, नौवहन तथा यातायात के अन्य ऐसे ही विषयों पर अलग-अलग उप-समितियां होंगी। ये उप-समितियां यातायात केन्द्रीय बोर्ड के घनिष्ठ सम्पर्क में काम करेंगी। ये विस्तृत बातें बड़ी सावधानी से लागू करनी होंगी।

पर्यटन के सम्बन्ध में हमने यथेष्ट प्रगति की है। भारत में पर्यटक यातायात में १९५१ में २१,००० से वृद्धि होकर १९५५ में यह संख्या ४५,००० हो गई है। लगभग २० प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष हो रही है। मैं चाहूँगा कि माननीय सदस्य पर्यटकों के कुछ पत्र देखें। यदि वे उन पत्रों को देखेंगे तो पर्यटक विभाग के कार्य की स्वयं प्रशंसा करेंगे।

दिल्ली यातायात सेवा के विषय में मैं केवल श्री राधा रमण को सूचित करूँगा कि १९५६-५७ के आय-व्ययक में ७० लाख रुपये का अर्थबन्ध किया जा रहा है।

†एक माननीय सदस्य : इतना अधिक क्यों ?

†श्री एल० बी० शास्त्री : सम्भवतः किसी गलती से। सम्भवतः श्री आनन्दचन्द ने कहा था कि दिल्ली यातायात सेवा का कार्य असन्तोषजनक या बहुत खराब है। मैं केवल इतना ही कह सकता हूँ कि वह प्रथम वर्ष के बारे में कह रहे हैं जबकि मैं १९५२ में दिल्ली यातायात सेवा पर बोला था।

†श्री टी० एन० सिंह : वह अपनी विलासपुर रियासत के बारे में कह रहे हैं।

†श्री एल० बी० शास्त्री : हाँ, वह उनकी पुरानी रियासत है। १९५२ से स्थिति बिल्कुल बदल गई है और अब दिल्ली यातायात सेवा को लगभग ३,६०,००० रुपया लाभ हो रहा है।

†श्री वी० पी० नायर : किन्तु बस का किराया इतना अधिक और कहीं नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में।

†श्री एल० बी० शास्त्री : मुझे एक मिनिट में अपना भाषण समाप्त कर देना है अन्यथा मैं उसका उत्तर देता ।

†श्री बी० पी० नायर : वह यह बहाना बना रहे हैं ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : यदि उपाध्यक्ष महोदय अनुमति दें तो मैं इसका भी उत्तर दे सकता हूँ ।

†उपाध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न पर माननीय सदस्य और माननीय मंत्री चर्चा कर सकते हैं ।

†श्री एल० बी० शास्त्री : यदि वह चाहें तो । दिल्ली यातायात सेवा की जहां तक स्थान तथा अन्य सुविधाओं का सम्बन्ध है, हम पहले से ही इनपर विचार कर रहे हैं । मुझे आशा है कि राजधानी दिल्ली में जिस सेवा की व्यवस्था हमने की है सभा देखेगी कि उसमें संगत एवं निरन्तर सुधार हो रहा है ।

भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं कहना चाहूँगा कि पत्तनों पर श्रम की समस्या पर हम विचार कर रहे हैं । मैं केवल यह बताना चाहूँगा कि श्रम की कठिनाइयों और समस्याओं पर हमने सदैव सहानुभूतिपूर्वक और यथाशीघ्र विचार किया है । हाल ही में खण्ड-भाव पद्धति स्वीकार की गई है । मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि मजदूरों ने इस पद्धति को मान लिया है और मुझे आशा है कि पत्तनों में कार्य के परिमाण में वृद्धि होगी । मैं मजदूरों से इस बात पर जोर दूँगा कि उस प्रयोग को कुछ समय तक देखें । यह पूर्णरूपेण अनिवार्य है कि पत्तनों में यदि और किसी चीज के लिये नहीं तो कम से कम द्वितीय पंचवर्षीय योजना के लिये शान्तिपूर्ण वातावरण रहे ।

†उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं सभी कटौती प्रस्तावों को सभा के मतदान के लिये रखता हूँ ।

सभी कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा शेष मांगें संख्या ६५, ६६, ६७, ६८, ६९, १००, १४०, १४१ और १४२ मतदान के लिये प्रस्तुत की गईं तथा स्वीकृत हुईं ।

(जो मांगें सभा द्वारा स्वीकृत हुईं वे नीचे दी जाती हैं—सम्पादक)

मांग संख्या	शीर्षक	राशि रुपयों में
६५	परिवहन मंत्रालय	४४,५३,०००
६६	पत्तन तथा पोत मार्ग-प्रदर्शन	६२,६४,०००
६७	प्रकाशस्तम्भ तथा प्रकाशपोत	६८,७३,०००
६८	केन्द्रीय मार्ग निधि	४,६६,३०,०००
६९	संचार (राष्ट्रीय राजपथों सहित)	५,०६,६७,०००
१००	परिवहन मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा व्यय	४०,२४,०००
१४०	पत्तनों पर पूंजी व्यय	४,४०,००,०००
१४१	सड़कों पर पूंजी व्यय	१२,६७,०८,०००
१४२	संचार मंत्रालय पर अन्य पूंजी व्यय	१,६५,७१,०००

†मूल अंग्रजी में ।

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

सैतालीसवां प्रतिवेदन

†श्री नगेश्वर प्रसाद सिन्हा (हजारीबाग-पूर्व) समिति के सभापति की ओर से मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि यह सभा २१ मार्च, १९५६ को सभा में उपस्थापित किये गये गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति के सैतालीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

प्रतिवेदन इससे पहले प्रस्तुत किया जा चुका है और उसे उनमें की गई सिफारिश के साथ सभा के सदस्यों में परिचालित किया जा चुका है। मुझे आशा है कि सभा इससे सहमत होगी।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा २१ मार्च, १९५६ को सभा में उपस्थापित किये गये गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति के सैतालीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभा का कार्य

†श्री फीरोज़ गांधी (जिला प्रतापगढ़-पश्चिम व जिला रायबरेली-पूर्व) : चूंकि इस प्रतिवेदन पर सहमति दी जा चुकी है, तो क्या श्रीमती रेणु चक्रवर्ती के भाषण समाप्त करने के तत्काल पश्चात् ही मेरे विधेयक पर विचार किया जायेगा क्योंकि पंडित ठाकुर दास भार्गव अनुपस्थित हैं ?

†उपाध्यक्ष महोदय : यदि माननीय सदस्य अगली घोषणा सुनेंगे तो सम्भवतः वह सन्तुष्ट हो जायेंगे।

अब सभा गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों पर विचार करेगी जैसा कि कार्यावलि में दिखाया गया है जो सदस्यों में पहले ही परिचालित कर दी गई थी। श्री एस० वी० रामस्वामी को उनका विधेयक पुरःस्थापित करने के लिये बुलाने से पूर्व मैं सभा को सूचित करना चाहूँगा कि श्री फीरोज़ गांधी के विधान मण्डलों की कार्यवाहियां (प्रकाशन का संरक्षण) विधेयक पर जिसकी इस समय कार्य-सूची में मद संख्या ३१ है, पर मद संख्या ८ के पश्चात् अर्थात् श्री ठाकुर दास भार्गव के भारतीय दण्ड संहिता (संशोधन) विधेयक पर विचार करने के पश्चात् भूतपूर्व प्रथा के अनुसार किया जायेगा।

दत्तक-ग्रहण प्रथा उन्मूलन विधेयक

†श्री एस० वी० रामस्वामी (सैलम) : श्रीमान् मैं भारत में दत्तक-ग्रहण प्रथा का उन्मूलन करने के लिये एक विधेयक पुरःस्थापित करने की अनुमति चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और अस्वीकृत हुआ।

†श्री एस० वी० रामस्वामी : खड़े हुए।

†उपाध्यक्ष महोदय : अन्य प्रक्रिया का अब कोई प्रश्न नहीं है।

†श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर) : क्या माननीय सदस्य को कोई अन्य विधेयक स्वीकृत करने की अनुमति दी जायेगी ?

†मूल अंग्रेजी में।

बाल-विवाह रोक (संशोधन) विधेयक (धारा २, आदि का संशोधन)

†श्री डाभी (कैरा-उत्तर) : श्रीमान्, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि बाल-विवाह रोक अधिनियम, १९२६ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि बाल-विवाह रोक अधिनियम, १९२६ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री डाभी : श्रीमान्, मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

समान पारिश्रमिक विधेयक

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसिरहाट) : श्रीमान्, मैं स्त्री मजदूरों को समान कार्य के लिये समान वेतन की व्यवस्था आरम्भ करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति चाहती हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि स्त्री मजदूरों को समान कार्य के लिये समान वेतन की व्यवस्था आरम्भ करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : श्रीमान्, मैं विधेयक को पुरःस्थापित करती हूँ।

दण्ड विधि संशोधन विधेयक

†श्री एम० एल० अग्रवाल (जिला पीलीभीत व जिला बरेली-पूर्व) : श्रीमान्, मैं मृत्यु-दण्ड को समाप्त करने की व्यवस्था करने के लिये भारतीय दण्ड संहिता, १८६० और दण्ड प्रक्रिया संहिता, १८६८ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति चाहता हूँ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि मृत्यु दण्ड को समाप्त करने के लिये भारतीय दण्ड संहिता, १८६० और दण्ड प्रक्रिया संहिता, १८६८ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

†श्री एम० एल० अग्रवाल : श्रीमान्, मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।

भारतीय पंजीयन (संशोधन) विधेयक (धारा २, आदि का संशोधन)

श्री एस० सी० सामन्त : (तामलुक) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि भारतीय रजिस्ट्रेशन ऐक्ट, १९०८, में और आगे संशोधन करने वाले बिल में राज्य सभा द्वारा किये गये निम्नलिखित संशोधनों पर विचार किया जाये :

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री एस० सी० सामन्त]

अधिनियम सूत्र

१. कि पृष्ठ १, लाइन १ में 'छठा वर्ष' शब्दों के स्थान पर 'सातवां वर्ष' रखा जाये ।

खंड १

२. कि पृष्ठ १, लाइन ४ में '१९५५' के स्थान पर '१९५६' रखा जाये ।

मैं यह भी प्रस्ताव करता हूँ कि बिल में राज्यसभा द्वारा किये गये संशोधनों पर सहमति दी जाये ।

यह बिल लोक-सभा द्वारा १६ दिसम्बर, १९५५ को पास किया गया और राज्य-सभा को सहमति के लिये भेजा गया । राज्य-सभा ने बिल को संशोधनों सहित ६ मार्च, १९५६ को पास किया और १४ मार्च, १९५६ को लोक-सभा को वापिस किया ।

यह संशोधन बहुत मामूली है । मैं आशा करता हूँ कि इसको सभा बिना बहस के स्वीकार कर लेगी । सभा ने इस पर पहले ही विचार कर लिया है इसलिये मैं आशा करता हूँ कि इस मामूली संशोधन को वह बिना बहस के स्वीकार कर लेगी । मैं दोनों सभाओं का और गवर्नमेंट का आभारी हूँ कि यह सर्वप्रथम गैर-सरकारी बिल स्वीकार कर लिया गया और मुझे उम्मीद है कि आगे जो और गैर-सरकारी बिल आयेंगे उनको भी स्वीकार कर लिया जायेगा ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि भारतीय पंजीयन अधिनियम, १९०८ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक में राज्य-सभा द्वारा किये गये निम्न संशोधनों पर विचार किया जाये;

अधिनियमन सूत्र

१. कि पृष्ठ १, पंक्ति १ में 'छठा वर्ष' शब्दों के स्थान पर 'सातवां वर्ष' रखा जाये ।

खंड १

२. कि पृष्ठ १, पंक्ति ४ में '१९५५' के स्थान पर '१९५६' रखा जाये ।

†केशव अय्यंगार (बंगलौर-उत्तर) : सिद्धान्तः मैं इस संशोधन का विरोध करता हूँ । राज्य-सभा द्वारा पुरःस्थापित संशोधन साधारण हैं तथा प्रक्रिया एवं कार्य संचालन के नियम १३० के अधीन अध्यक्ष और उपाध्यक्ष को इस बात का पूरा अधिकार है कि वह इस प्रकार के संशोधनों को स्वीकार कर ले ।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्य की बात समझ गया हूँ । किन्तु सभा में इस प्रकार संशोधन रखना शक्ति परस्तात् नहीं है ।

इसके पश्चात् अध्यक्ष महोदय द्वारा उक्त संशोधन लोक-सभा के समक्ष रखे गये तथा स्वीकृत हुए ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†श्री एस० सी० सामन्त : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि राज्य-सभा द्वारा विधेयक में किये गये संशोधनों पर स्वीकृति दी जाये ।”

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया तथा स्वीकृत हुआ ।

†मूल अंग्रेजी में ।

कारखाना (संशोधन) विधेयक

धारा ५६ के स्थान में नई धारा का रखा जाना

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसिरहाट) : कारखाना अधिनियम के सम्बन्ध में मेरा संशोधन छोटा ही है। कुछ ऐसे उद्योग हैं जिनमें काम के स्वरूप को देखते हुए मालिकों और मजदूरों ने परस्पर समझौता कर काम के ४८ घंटों में कमी कर दी है। यदि इन उद्योगों में मजदूर निर्धारित घंटों अर्थात् ४४-४५-४६ घंटों से अधिक काम करता है तो उसे अधिक समय काम करने का भत्ता नहीं मिलता। यदि किसी ऐसे उद्योग में मजदूर प्रायः ४४ घंटे काम करता है किन्तु यदि वह इससे तीन घण्टे अधिक अर्थात् ४७ घण्टे काम करे तो भी उसे भत्ता नहीं मिलेगा। उसे ४८ घण्टों से अधिक काम करने पर ही भत्ता मिलेगा।

[श्रीमती सुषमा सेन पीठासीन हुई]

चूँकि मजदूर के स्वास्थ्य की दृष्टि से काम निर्धारित घंटों तक ही हो जाना चाहिये मैं लोक-सभा से प्रार्थना करूँगी कि वह इस साधारण संशोधन को स्वीकार कर ले।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि कारखाना अधिनियम, १९४८ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

श्री एन० बी० चौधरी (घाटल) : यह संशोधनकारी विधेयक वर्तमान कारखाना अधिनियम, १९४८ की कतिपय कमी को दूर करने के लिये है। उसमें निर्धारित समय से अधिक काम करने के लिये अतिरिक्त मजूरी देने का कोई उपबन्ध नहीं है। कई अवस्थाओं में मजदूरों के लिये अधिक समय तक काम करना कठिन हो जाता है। इसका कारण उन उद्योगों का असामान्य स्वरूप है। ऐसी अवस्था में प्रबन्धकर्ता अथवा अधिस्वामी यह बात तय कर लेते हैं कि काम के घंटे कम रहेंगे। लेकिन किन्हीं अवस्थाओं में ठेके आदि के अवसर पर कुछ घंटे और काम करने की आवश्यकता हो जाती है अतः इस अतिरिक्त समय के लिये भत्ते की अतिरिक्त अदायगी आवश्यक है।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना एवं तीव्र औद्योगीकरण की योजना को दृष्टिगत करते हुए हमारा विचार है कि कुछ उद्योगों में किये जाने वाले कठिन काम को देखते हुए विद्यमान अधिनियम की इस कमी को दूर करना आवश्यक है। आजकल जब कि अन्य देश काम के घंटों में कमी कर रहे हैं हमें तयशुदा घंटों से अधिक काम के लिये अतिरिक्त मजूरी के मार्ग में बाधक नहीं बनना चाहिये।

सभापति महोदय : क्या माननीय उपमंत्री उत्तर देना चाहते हैं ?

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : जी हां, संशोधनकारी विधेयक काम के घंटों के सम्बन्ध में उस आधार में परिवर्तन करने के लिये प्रयत्नशील है जिस पर मूल अधिनियम बनाया गया है। माननीय सदस्या की आशा है कि सामान्य काम के घंटे उतने ही होना चाहिये जितने अधिनियम में उपबन्धित हैं। किन्तु किन्हीं मामलों में कार्मिक संघ आन्दोलन के दबाव के कारण अथवा अधिस्वामी की साधुता के परिणामस्वरूप काम के घंटों में कमी हो सकती है। इस विधेयक से अधिनियम में यह संशोधन किया जा रहा है कि मजदूरों को करार द्वारा निश्चित समय से अधिक समय के लिये मजूरी मिले और मालिक को दण्डित किया जाये।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : जी, नहीं।

श्री आबिद अली : लेकिन दण्ड इसलिये है कि दूसरे उद्योग का मालिक ४८ घंटे काम करने के पश्चात् क समय के लिये भत्ता देगा जब कि वर्तमान मालिक को ४८ घंटे से कम काम कराने की दशा में भी भत्ता देना पड़ेगा। अतः मैं विधेयक का विरोध करता हूँ और माननीय सदस्या से प्रार्थना करूँगा कि वह विधेयक वापिस ले लें। नहीं तो मैं सभा से प्रार्थना करूँगा कि वह इसे अस्वीकृत कर दे।

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री आबिद अली]

द्वितीय योजना में वर्णित श्रम सम्बन्धी नीति अन्य बातों के साथ-साथ इस बात पर भी आधारित है कि श्रम विधि आदि केवल उपयुक्त वातावरण की सृष्टि करने के लिये ही है। सामान्य समस्याओं का सर्वोत्तम समाधान पारस्परिक समझौते द्वारा ही हो सकता है। कारखाना अधिनियम में निर्धारित काम के घंटों की मर्यादा के सम्बन्ध में सरकार का विचार है कि मजदूरों और मालिकों में जितने समय के लिये समझौता हो गया है उससे अधिक समय की मजूरी का विनिमय सामूहिक सौदेबाजी द्वारा तय किया। इसके लिये वैधानिक व्यवस्था करना ठीक नहीं है। यदि विधि बनाई जायेगी तो संभव वह लाभ भी न रहे जिसके आधार पर प्रस्तावक और अधिक चाहता है।

सरकार यह आशा करती है यदि सम्बन्धित पार्टियों को पारस्परिक समझौते करने के लिये छोड़ दिया जायेगा तो इसमें तथा अन्य सभी मामलों में मालिक तथा मजदूर दोनों, देश के हितों को दृष्टिगत रख वैयक्तिक हितों से पृथक् सामान्य हित की भावना का ध्यान रखते हुए संयम से काम लेंगे तथा कर्तव्यों का पालन करेंगे जिस लोकतन्त्रात्मक आधार और सहयोग की भूमि पर हम नवीन समाज की रचना करना चाहते हैं वह उद्योग के दोनों पक्षों से नये व्यवहार की मांग करता है। इससे उन उद्देश्यों में साम्य होना चाहिये जो भले ही यह वाह्य रूप में एक दूसरे के विरोधी हों किन्तु जिनका ध्येय जनता का कल्याण और हित हो।

द्वितीय योजना का आधार ४८ घंटे प्रति सप्ताह है। यदि हम प्रस्तावित संशोधन स्वीकार कर लें तो सारा ढांचा ही बदल जायेगा। अतः मैं विधेयक का विरोध करता हूँ।

सभापति महोदय : क्या माननीय सदस्या बोलना चाहती हैं? क्या वह इसे वापस ले रही हैं?

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : मैं वापिस नहीं ले रही हूँ। मुझे प्रारम्भ में ही मालूम था कि उपमन्त्री मेरा विधेयक स्वीकार नहीं करेंगे। यह भी सही है कि उपमन्त्री ने जो कुछ कहा है वह विषय से परे है। यदि राज्य उत्पादन वृद्धि में रुचि रखता है तो उसे पुरानी धारणा को छोड़ना पड़ेगा कि अधिक काम लादने और काम के घंटे बढ़ाने से उत्पादन बढ़ता है। इसके लिये आधुनिक दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता है। यदि आप निश्चित समय से अधिक काम लेंगे तो श्रमिक की कार्यक्षमता कम हो जायेगी। जिन उद्योगों में मजदूरों और प्रबन्धकर्ताओं में यह समझौता है कि काम केवल निर्धारित समय तक ही होगा वहां पर इससे अधिक समय तक काम करने वाले व्यक्तियों को उतनी ही मजूरी अधिक मिलेगी। इस बात का कोई प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है कि यह प्रबन्धकर्ताओं की दया अथवा उनके अपने हित की दृष्टि से किया गया है।

दूसरा प्रश्न समस्याओं के स्वैच्छिक समाधान से सम्बन्धित है। जब तक हमारी श्रम सम्बन्धी विधियां हैं और उन्हें मान्यता प्राप्त है उन्हें राष्ट्र के लिये हितकारी समझना चाहिये। स्वेच्छापूर्वक किया गया श्रम स्तुत्य है किन्तु इसका यह अर्थ नहीं है कि हमें विधियों की आवश्यकता नहीं है।

यद्यपि योजना आयोग द्वारा प्रतिपादित कुछ सिद्धान्तों का मैं विरोध करती हूँ परन्तु उन्होंने यह अवश्य कहा है कि उत्पादन बढ़ाने की आवश्यकता है। मैं यह अनुभव करती हूँ जिन उद्योगों में श्रमिक और प्रबन्धकर्ताओं ने निर्धारित ४८ घण्टे से कम काम करना तय कर लिया है उनमें इससे अधिक समय तक काम करने के लिये उतनी ही मजूरी अधिक मिलना चाहिये। इसीलिये मेरा विचार है कि प्रस्तुत संशोधन की स्वीकृति राष्ट्र के प्रति निष्ठा व्यक्त करने की भावना है।

लेकिन मेरा विचार है कि विरोधी पक्ष के साम्यवादी सदस्यों द्वारा कितना ही तर्कसंगत प्रस्ताव क्यों न रखा जाये उपमन्त्री इसे स्वीकार नहीं करेंगे।

श्री आबिद अली : यह बात नहीं है, परन्तु इसलिये कि यह तर्कसंगत नहीं।

सभापति महोदय द्वारा प्रस्ताव रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

विधान-मण्डलों की कार्यवाही (प्रकाशन का संरक्षण) विधेयक

श्री फीरोज गांधी (जिला प्रतापगढ़—पश्चिम व जिला रायबरेली—पूर्व) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि संसद् राज्य विधान-मण्डलों और उनकी समितियों की कार्यवाहियों के प्रतिवेदनों के प्रकाशन को संरक्षण देने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

यह मेरे लिये सौभाग्य की बात है कि मैं द्वितीय वाचन का प्रस्ताव प्रस्तुत करने की कर्तव्य पूर्ति कर रहा हूँ। विधि मंत्री ने विधेयक का प्रारूप बनाने में जो सहायता दी है उसके लिये मैं उनका अत्यन्त आभारी हूँ। मैं श्रमजीवी पत्रकार संघ और उन सब मित्रों का भी कृतज्ञ हूँ जिन्होंने मुझे सहायता दी है और विधेयक को लोक-सभा के समक्ष प्रस्तुत करने के लिये प्रेरित किया है।

विधेयक बिल्कुल सामान्य है। यह विधान मण्डलों की कार्यवाहियों के प्रकाशन के सम्बन्ध में विशेषाधिकार देता है कि हमारी कार्यवाहियों को प्रकाशित करने के इच्छुक व्यक्तियों को सब प्रकार की कानूनी कार्यवाही से मुक्त कर दिया जाये। यह पूर्ण विशेषाधिकार नहीं है किन्तु सीमित है। श्रम-जीवी पत्रकार संघ और अखिल भारतीय समाचारपत्र सम्पादक सम्मेलन ने भी कार्यवाही प्रकाशित करने के सम्बन्ध में स्वतन्त्रता की मांग की है। प्रेस आयोग ने भी इसी आशय की सिफारिश की है।

जनता को यह मालूम होना चाहिये कि लोक-सभा में क्या हो रहा है। लगभग ५०० प्रतिनिधि यहां पर ३६ करोड़ जनता की इच्छाओं और भावनाओं का प्रतिनिधित्व करते हैं। इन लोगों को यह जानने का अधिकार है कि उनके चुने हुए प्रतिनिधि क्या कहते हैं।

हमारे विचारों को अभिव्यक्त एवं प्रसारित करने का उत्तरदायित्व समाचारपत्रों को है। यह गैर-सरकारी उद्योग क्षेत्र है। आजकल मानहानि सम्बन्धी विधि सम्पादकों के सिरों पर लटकती रहती है। उनका अस्तित्व भयपूर्ण है। अपमान-विधि एक प्रकार का मौन विवाचन है। सरकार द्वारा पहले नियुक्त प्रेस आयोग के सदस्य श्री टी० एन० सिंह ने श्री के० रामचन्द्रन से पूछा कि लोक-सभा की कार्यवाही का सही वृत्तान्त क्यों नहीं छपता है। श्री रामचन्द्रन ने उत्तर दिया कि “मैं संसद् की कार्यवाही का सही वृत्तान्त नहीं छाप सकता।” मैं अनेक बार श्री रामचन्द्रन के कार्यालय में गया हूँ। वह सदा भारतीय दंड संहिता की एक प्रति अपने पास रखते हैं। मेरा विचार है कि वे प्रायः इसे स्वप्न में भी देखते हैं। भारतीय समवाय विधि के सम्बन्ध में लोक-सभा में बहुत महत्वपूर्ण चर्चा हुई किन्तु समाचारपत्रों में छपे समाचारों से उसकी कोई तुलना नहीं हो सकती थी। प्रेस आयोग के प्रतिवेदन पर जो वाद-विवाद हुआ समाचारपत्रों में उसका बहुत थोड़ा भाग छपा गया। जीवन बीमा निगम के बारे में भी यही बात हुई। १५ मार्च को राज्य-सभा में एक अत्यन्त महत्वपूर्ण घटना हुई। राजस्व और असैनिक व्यय मंत्री ने बीमा अध्यादेश का समाचार समय से पहले प्रकट हो जाने के सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया तथा जिसके परिणामस्वरूप कलकत्ता स्टाक एक्सचेंज में कुछ सट्टेबाजी हुई थी। राज्य-सभा के वाद-विवाद के शासकीय वृत्तान्त के अनुसार जांच के परिणाम से इस धारणा की पुष्टि हो गई कि अध्यादेश की खबर समय से पहले मालूम होना अत्यन्त असम्भव था। इण्डियन आयरन के सौदों को छोड़कर अन्य कहीं भी किसी प्रकार के महत्वपूर्ण सौदे नहीं हुए। १६ मार्च को (जिस दिन अध्यादेश जारी किया गया था) बिक्री बहुत बढ़ गई। इसका कारण सही अनुमान हो सकता है अथवा बीमे के राष्ट्रीयकरण प्रत्याशा अथवा बाजार की गतिविधि का बुद्धिमत्तापूर्ण अध्ययन या किसी प्रकार का विशिष्ट भीतरी ज्ञान। यहां पर “विशिष्ट भीतरी ज्ञान” शब्द उल्लेखनीय हैं। राजस्व तथा असैनिक व्यय मंत्री ने आगे कहा कि इस समय बाजार में यह देखकर बड़ा आश्चर्य हुआ कि बड़ी संख्या में वे आदमी जो बिड़ला की ओर से सौदे करते हैं इण्डियन आयरन के अंश बेच रहे हैं।

[श्री फीरोज गांधी]

यह वक्तव्य किसी गैर-सरकारी सदस्य का अथवा मेरा नहीं है। और न यह मेरे मित्र श्री डी० सी० शर्मा का वक्तव्य है यह किसी मंत्री का वक्तव्य है, जो प्रकाशित नहीं हुआ था। ये सत्तारूढ़ लोग किस कला से नाम हटा देते हैं। बिड़ला का नाम उनके प्रतिवेदनों में कहीं भी नहीं आता। हमें देखना चाहिये कि यह सभा प्रेस पर कितना प्रभाव डाल सकती है। हम देखेंगे कि क्या प्रेस मेरे भाषण को प्रकाशित करते हैं या नहीं।

संविधान के अनुच्छेद १०५ (२) में संसद् सदस्यों को पूर्ण विशेषाधिकार दिया गया है कि वाद-विवाद के दौरान उनके द्वारा व्यक्त किये गये विचारों के कारण उनके विरुद्ध कोई कार्रवाई नहीं की जायेगी और यह अनुच्छेद सभा की अनुमति से किये गये सब प्रकाशनों का संरक्षण भी करता है। किन्तु यह वाद-विवाद के दौरान दिये गये भाषणों के समाचारपत्रों में प्रकाशन का संरक्षण नहीं करता। अनुच्छेद १०५ (३) में कहा गया है कि जब तक संसद् के प्रत्येक सदन की तथा प्रत्येक सदन के सदस्यों और समितियों की शक्तियां, विशेषाधिकार और उन्मुक्तियां ऐसी होंगी जैसी संसद् समय-समय पर परिभाषित करे, तथा जब तक इस प्रकार परिभाषित नहीं की जातीं, तब तक वे ही होंगी जो संविधान के प्रारम्भ पर हाउस आफ कामंस की तथा उसके सदस्यों और समितियों की हैं। किन्तु जब मैंने गृह-कार्य मंत्री से इस विधेयक के बारे में बात की, तो उन्होंने कहा कि दूसरे किसी विधेयक की आवश्यकता नहीं है।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

शब्दों से तो अनुच्छेद १०५ (३) संसदीय कार्रवाइयों के प्रकाशन का संरक्षण करता है, परन्तु वास्तविक अर्थों में नहीं, क्योंकि इंगलिस्तान में संसदीय कार्रवाइयों का प्रकाशन विशेषाधिकार का विषय है, और भारत में नहीं है।

संविधान सभा में अनुच्छेद १०५ सम्बन्धी चर्चा के अन्तर्गत छः में से तीन सदस्यों ने इस बात का समर्थन किया था कि संसदीय कार्रवाइयों का प्रकाशन विशेषाधिकार के अन्दर आना चाहिये, जिसका अब मैंने अपने इस विधेयक में उपबन्ध किया है।

अध्यक्ष महोदय, आपने तब इस उपबन्ध का विरोध करते हुए कहा था कि क्योंकि अब हम अपने राष्ट्रीय जीवन के नवीन युग में प्रवेश कर रहे हैं, इसलिये हमें कुछ समय तक संसद् का संचालन देखना चाहिये और तब बाद में हम इस मामले पर विचार करेंगे। यह सौभाग्य की बात है कि अब आप इस सभा के अध्यक्ष बन गये हैं।

इस उपबन्ध के समर्थकों ने बड़े अकाट्य तर्क प्रस्तुत किये थे, जिनका मैं यथावसर उल्लेख करूँगा।

इंगलिस्तान में संसदीय कार्रवाइयों का प्रकाशन सामान्य विधि में विशेषाधिकार का विषय है। इस विषय में समय-समय पर संविहित उपबन्ध भी किये गये हैं, किन्तु मुख्यतः यह न्यायालयों के नियमों का परिणाम है। न्यायालय की कार्रवाइयों के प्रकाशन के समान ही वहां संसदीय कार्रवाइयों के प्रकाशन का विशेषाधिकार दिया गया है।

कलकत्ता उच्च न्यायालय में एक मामला पेश हुआ था, जिसमें वहां के उच्चतम न्यायाधीश श्री हैरिस ने अनुच्छेद १०५ के बारे में निर्णय दिया था कि यह अनुच्छेद विधान सभा की कार्रवाइयों के प्रकाशन का संरक्षण नहीं करता। अतः अब मालूम हो गया है कि अनुच्छेद १०५ का कोई उपयोग नहीं है। वासन बनाय वाल्टर के मामले में पिछले निर्णय के आधार पर न्यायालय की कार्रवाइयों के प्रकाशन का विशेषाधिकार स्वीकार किया गया था और दोनों में एक ही सिद्धान्त निहित था।

“निदालेख और अपवाद विधि” में गैटले ने लिखा है कि खुले न्यायालय में होने वाली न्यायिक न्यायाधिकरण की कार्यवाहियों का यथावत प्रकाशन विशेषाधिकार है, अर्थात् दूसरे लोगों के लिये इस प्रकार न्यायालय की कार्यवाहियां प्रकाशित करना, मानों वे लोग न्यायालय की चार दीवारी में हों। और इस विषय में समाचारपत्र तो क्या, साधारण व्यक्ति भी इसे जनता को सूचित करने के लिये प्रकाशित कर सकता है। यह विशेषाधिकार इसलिये दिया गया है कि क्योंकि सब लोग न्यायालय में नहीं आ सकते, इसलिये उनके लाभ के लिये कार्यवाहियां प्रकाशित की जा सकती हैं।

यही बात हमारी संसद् के बारे में है। यदि हम यहां समस्त देश की जनता को लाकर बिठा सकते तो यह समस्या उत्पन्न न होती। डगलस बनाम राइट में लार्ड हैलसबरी ने कहा है कि जिस बात को जानने का जनता का अधिकार है, और क्योंकि न्याय का प्रचार होना आवश्यक है, इसलिये कार्यवाहियों के प्रतिवेदन के प्रकाशन का विशेषाधिकार होना चाहिये। इन सब निर्णयों पर वासन बनाम वाल्टर के मामले का निर्णय आधारित है। भारतीय दण्ड संहिता की धारा ४९९ के अपवाद ४ में न्यायालय की कार्यवाहियों के प्रकाशन का विशेषाधिकार दिया गया है।

कोई भी व्यक्ति यह नहीं कह सकता कि न्यायालय की कार्यवाहियों के प्रकाशन से संसदीय कार्यवाहियों के प्रकाशन का महत्व कम है। वासन बनाम वाल्टर में मुख्य न्यायाधीश श्री कौकबर्न ने इस विषय में अपना निर्णय देकर सदा के लिये संसदीय कार्यवाहियों के प्रकाशन के इस प्रश्न का फैसला कर दिया। उनका निर्णय यह था कि संसद् की किसी सभा में वाद-विवाद के बीच किसी व्यक्ति के चरित्र पर लगाये गये दोष का समाचारपत्र में ठीक-ठीक प्रतिवेदन देने पर प्रकाशक के विरुद्ध कोई कार्यवाई नहीं की जा सकती। न्यायालय की कार्यवाहियों का ठीक प्रतिवेदन प्रकाशित करने पर भी कोई कार्यवाई नहीं की जा सकती, चाहे उसमें प्रसंगवश किसी व्यक्ति के चरित्र पर दोष आता हो, क्योंकि इनका प्रकाशन जनता के लिये इतना अधिक लाभदायक है कि उसके सामने व्यक्तिगत हानि की उपेक्षा करनी पड़ेगी।

जनता के लाभ के लिये संसद् की कार्यवाहियों का प्रकाशन भी कानूनी कार्यवाहियों से उन्मुक्त होना चाहिये। यदि संसद् की कार्यवाहियों को गुप्त रखा जाय, तो लोगों में अपनी सरकार और अपने प्रतिनिधियों के ऊपर से विश्वास उठ जायगा और किसी को भी यह पता नहीं चलेगा कि जनता के प्रतिनिधि उनके लिये क्या कर रहे हैं।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

इस प्रकार संसद् की कार्यवाहियों को प्रकाशित न करने से संसद्, सरकार और देश की जनता के बीच पर्याप्त सम्पर्क नहीं रह सकता।

अस्सी वर्ष पूर्व यह निर्णय दिया गया था, जिसकी मैं अब १९५६ में मांग कर रहा हूँ। इस निर्णय में आगे कहा गया है कि निस्संदेह जनता के हित के लिये संसदीय कार्यवाहियों के प्रकाशन के साथ व्यक्तिगत चरित्र की बातों को हटाना चाहिये, परन्तु इसमें यह कठिनाई होगी कि किन-किन बातों को निकाला जाए, और सरकारी कर्मचारियों के चरित्र सम्बन्धी बातों में जनता को सब से अधिक दिलचस्पी होती है, इसलिये उन्हें निकालने का कोई लाभ नहीं है। इन कार्यवाहियों के प्रकाशन के लिये तो पर्याप्त सुविधाएँ दी जानी चाहियें, ताकि संसद् की समस्त कार्यवाई का जनता को ज्ञान हो सके और समाचारपत्रों तथा दूसरे पत्रों में भी इन कार्यवाहियों को स्थान मिलना चाहिये। इससे स्पष्ट है कि न्यायालय और संसद् के बारे में हाल ही सिद्धान्त अपनाया जाना चाहिये। विधि समय और पुग तथा समाज को आवश्यकता के अनुसार लचकदार होनी चाहिये। और न्यायालय या संसद् की कार्यवाहियों के प्रतिवेदन में यदि किसी व्यक्ति की भावना या मान को ठेस पहुँचाने का प्रयत्न

[फीरोज गांधी]

किया गया हो, तो ऐसे प्रतिवेदनों को कोई संरक्षण प्राप्त नहीं होगा। इस निर्णय के पश्चात् इंगलिस्तान में कभी यह प्रश्न उत्पन्न नहीं हुआ।

मैं एक दूसरी मजेदार बात का उल्लेख करूँगा। भारत सरकार ने १८८२ में सर एच० एस० मो से भारत के दीवानी अपराधों के बारे में एक विधेयक तैयार करवाया था और १९२३ में उसमें संशोधन किया गया था। इस विधेयक की धारा ३६ में यह उपबन्धित था कि न्यायिक या विधान सम्बन्धी कार्रवाई का ठीक प्रतिवेदन प्रकाशित करना अपराध नहीं होगा। किन्तु न मालूम वह विधेयक कहां फेंक दिया गया है।

†विधि कार्य मंत्री (श्री पाटस्कर) : किसी समय अपकृत्यों सम्बन्धी विधि को संहिताबद्ध करने का प्रयत्न किया गया था किन्तु दूसरी कठिनाइयों के कारण इसे कार्य रूप नहीं दिया गया।

†श्री फीरोज गांधी : इस विधेयक में संसदीय कार्रवाइयों के प्रकाशकों को पूर्ण विशेषाधिकार देने का विचार नहीं है, बल्कि उन पर दो शर्तें लगाई गई हैं कि उनमें दुर्भाव न हो और दूसरे वे लोकहित के लिये हों। ऐसी स्थिति में कोई भी सदस्य अपनी मनमानी नहीं कर सकेगा और न ही कोई समाचारपत्र अपने मनमाने ढंग से उसको प्रकाशित कर सकेगा। बलेक ओजर्ज ने कहा है कि दुर्भाव की परिभाषा नहीं दी जा सकती। किन्तु अनुचित हेतु और जिस से प्रेरित होकर व्यक्ति दूसरे की मानहानि करता है दुर्भाव कहा जा सकता है।

जनहित के अन्दर वे सभी व्यक्ति या संस्थाएं आते हैं जिन्हें सरकारी स्थान प्राप्त होता है। उन्हें अपनी आलोचना सुनने के लिये भी तैयार रहना चाहिये। इस सभा में जो कुछ भी होता है वह जनहित के लिये ही होता है।

इस विधेयक में इनके अतिरिक्त दूसरे परित्राण भी रखे गये हैं, वे हैं चर्चा के निमंत्रण के लिये बनाये गये सभा के नियम, और फिर सब से बड़ा परित्राण अध्यक्ष है।

समय परिवर्तनशील है और जो बात आज बुरी है वह कल अच्छी मानी जा सकती है तथा जो आज अच्छी है वह भविष्य में बुरी मानी जा सकती है। इसलिये कुछ रुकावटों और प्रतिबन्धों की आवश्यकता होती है वे सब इस विधेयक में हैं। कौटिल्य अर्थशास्त्र में भी कहा गया है कि लोक प्रशासन की सफलता के लिये दण्ड नीति का भी आश्रय लेना पड़ता है।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि संसद् राज्य विधान मण्डलों और उनकी समितियों की कार्यवाही के प्रतिवेदनों के प्रकाशन को संरक्षण देने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

†डा० सुरेश चन्द्र (औरंगाबाद) : माननीय सदस्य ने जो विधेयक प्रस्तुत किया है उसमें सब बातें स्पष्ट की गई हैं और माननीय सदस्य ने निर्णयों का उल्लेख करके यह सिद्ध कर दिया है कि संसद् और राज्य विधान मण्डलों और उनकी समितियों की कार्रवाइयों के प्रतिवेदन के प्रकाशन को संरक्षण प्राप्त होना चाहिये। संसार के प्रायः सभी देशों में उचित हेतु के साथ इनके प्रकाशन का विशेषाधिकार दिया गया है। भारतीय दण्ड संहिता के अनुसार संसद् सदस्यों को किसी भी व्यक्ति के चरित्र की आलोचना करने का अधिकार है, परन्तु समाचारपत्रों को उसका प्रकाशन करने का विशेषाधिकार नहीं है। अतः सभा के वाद-विवादों का उद्देश्य पूरा नहीं हो पाता।

पूर्ववक्ता ने डा० सुरेश चन्द्र बनर्जी के भाषण का उल्लेख किया है, जिनके विरुद्ध विधान सभा का सदस्य होने के कारण कार्रवाई नहीं की जा सकती है। हमें सरकारी कर्मचारियों की आलोचना

†मूल अंग्रेजी में।

रने का तो अधिकार है, परन्तु हम जनहित के लिये उनको जनता के सामने प्रकाशित नहीं करवा कते। हम जनहित के लिये काम करते हैं इसलिये संसदीय सभाओं की कार्यवाहियों का प्रकाशित किया जाना अनिवार्य एवं अत्यावश्यक है। इनके प्रकाशन की अनुमति के साथ-साथ इनके प्रकाशकों को सुविधायें भी दी जानी चाहियें।

देश का प्रत्येक शिक्षित व्यक्ति संसद् की कार्यवाहियों की ओर उत्सुक दृष्टि से देखा करता है, और समाचारपत्रों से इसकी आशा करता है। संसद् में होने वाली कार्यवाहियों में लोगों को बड़ी दिलचस्पी होती है। इसलिये यदि उनमें किसी व्यक्ति के चरित्र की आलोचना की गई है, तो भी जनता के सामने इन समस्त कार्यवाहियों का प्रतिवेदन आना चाहिये। परन्तु भारतीय दण्ड संहिता में इसके वेरुद्ध उपबन्ध है, इस कारण समाचारपत्र उनको प्रकाशित नहीं कर सकते, क्योंकि उस अवस्था में वे दण्ड के भागी होंगे। ब्रिटेन ने इसका उपबन्ध कर लिया है। मैं समझता हूँ कि हमें भी इस परल एवं महत्वपूर्ण विधान को स्वीकार कर लेना चाहिये। अतः मैं इसका समर्थन करते हुए सरकार द्वारा इसकी स्वीकृति की आशा करता हूँ।

†पण्डित सी० एन० मालवीय (रायसेन) : मैं इस विधेयक का हार्दिक समर्थन करता हूँ।

संसदीय प्रजातन्त्र के विकास के साथ संभवतः हम दुर्भाव की परिभाषा करने की आवश्यकता न समझें इस प्रकार हमें निर्बन्धन लगाने की भी आवश्यकता नहीं होगी।

प्रस्तावक ने बड़े अच्छे ढंग से इसे प्रस्तुत किया है। इंगलिस्तान में सम्राट और संसद् के बीच जो कलह था, उसके एक ओर निहित स्वार्थ व्यक्ति थे, और दूसरी ओर जनता थी। निहित स्वार्थ वाले व्यक्ति बातों को छिपाने में ही अपना भला समझते हैं, जबकि लोकतन्त्र का समर्थन करने वाले लोग उन्हें प्रकाशित करना चाहते हैं। प्रेस जनता और विधान सभाओं के बीच सम्पर्क का माध्यम होता है। वे जनता के प्रतिनिधियों के विचारों को जनता के सामने प्रस्तुत करते हैं। परन्तु हमारी मान-हानि सम्बन्धी विधि के कारण वह ऐसा करने में असमर्थ हैं। अधिकतर समाचारपत्र निहित स्वार्थ वाले व्यक्तियों के हाथों में होने के कारण, प्रकाशित किये जाने योग्य बातों को प्रकाशित नहीं कर सकते। इस विधेयक के पारित हो जाने पर ठीक समाचारों के प्रकाशन को दबाया नहीं जा सकेगा।

इस स्वतन्त्रता के दुरुपयोग की शंका की गई है। इस सम्बन्ध में मिस्टर डब्ल्यू० ए० व्हाइट ने कहा है कि यदि लोगों को अपने विचार व्यक्त करने की स्वतन्त्रता न हो, तो कोई अच्छी विधि नहीं होती और स्वतन्त्रता के वातावरण में मूर्खता नष्ट होकर बुद्धिमता का राज्य होगा। इसलिये हमें इस बात से नहीं डरना चाहिये। स्वतन्त्रता अभिव्यक्ति से लोगों का ज्ञान बढ़ता है और अन्धकार तथा मूर्खता नष्ट होती है। इसलिये हमें इस विधेयक को स्वीकार कर लेना चाहिये।

यह कहा जाता है कि इस प्रकार की स्वतन्त्रता का दुरुपयोग हो सकेगा। हमें इसका भय नहीं होना चाहिये। स्वतन्त्र अभिव्यक्ति से लोगों का ज्ञान बढ़ेगा तथा समाचार छिपाने से लोग कुछ न समझ पायेंगे। बीमा और समवाय विधेयकों के सम्बन्ध में जो कुछ हुआ था वह हम सब जानते हैं। उस समय दो हितों में विरोध पाया गया था अर्थात् गैर-सरकारी क्षेत्र के लोगों और समाजवादी समाज का पक्ष लेने वाले लोगों में विरोध पाया गया था। प्रकाशित प्रतिवेदनों में निहित हित वाले लोगों के दृष्टिकोण को महत्व दिया गया था। अतः यह आवश्यक है कि इस निर्बन्धन को दूर करें। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

†श्री एस० एस० मोरे (शोलापुर) : यह विधेयक उपयोगी है अथवा नहीं यह इस बात पर निर्भर है कि यह जनहित में है अथवा नहीं।

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री एस० एस० मोरे]

इंग्लैंड में जब वहां के राजा प्रेस की स्वतन्त्रता का दमन कर रहे थे तब संसदीय कार्यवाहियों का प्रकाशन जनहित में नहीं समझा जाता था। जब राजा की निरंकुशता का अंत हो गया तो कार्यवाहियों का प्रकाशन जनहित में आवश्यक हो गया। संसद् सदस्यों को सभा में स्वतन्त्रतापूर्वक बोलने का विशेषाधिकार इसलिये दिया गया क्योंकि ऐसा करना जनहित में था। यदि सभा में दिये गये भाषण पर सदस्यों के ऊपर कोई कानूनी कार्यवाही की जाये तो वे अपने विचार स्वतन्त्रतापूर्वक व्यक्त नहीं कर सकेंगे। सदस्य के इस अधिकार पर अध्यक्ष का नियंत्रण रहता है जो सभा की कार्यवाहियों से किसी सदस्य के किसी आपत्तिजनक अंश को निकलवा सकता है।

जब सदस्य सभा में बोलता है तो वह केवल अन्य सदस्यों को ही सम्बोधित नहीं करता अपितु वह समाचारपत्रों के माध्यम से जनता को सम्बोधित करता है तथा उसे बताता है कि सरकार क्या अच्छे काम कर रही है और क्या बुरे काम कर रही है। माध्यम होने के नाते समाचारपत्रों को भी वैसा ही संरक्षण प्राप्त होना चाहिये जो सदस्य को सभा में भाषण देते समय प्राप्त होता है।

यदि हम इंगलिस्तान की संसदीय पद्धति का अनुकरण कर रहे हैं तो हमें पूरी तरह अनुकरण करना चाहिये और समाचारपत्र वाद-विवाद का पर्याप्त सच्चा विवरण छापें तब उन्हें संरक्षण दिया जाना चाहिये। हमारे संविधान के अनुच्छेद १०५ से इस बात की पुष्टि होती है। सदस्यों को सभा में स्वतन्त्रतापूर्वक बोलने का अधिकार होना चाहिये और जब वह वाद-विवाद समाचारपत्रों में छपा जाये तब उन पत्रों पर कोई कानूनी कार्यवाही नहीं की जानी चाहिये। यह विशेषाधिकार हमारे संविधान में ध्वनित है। इस प्रकार का विधान बनाना अत्यावश्यक है।

सामान्य सिद्धांत की बात कहने के पश्चात् अब मैं विशेष बातों के बारे में कहूंगा। खंड ३ में 'Substantially true report.' ('सारतः सत्य प्रतिवेदन') शब्दों का प्रयोग किया गया है। समाचारपत्रों को इनके कारण पर्याप्त स्वतन्त्रता मिल जायेगी तथा उन पर कठोर नियंत्रण नहीं रहेगा।

मैं खंड ३ के उपखंड २ के उपबन्धों से सहमत नहीं हूँ। इससे उनकी स्वतन्त्रता सीमित हो जायेगी और समाचारपत्रों को बताना पड़ेगा कि प्रकाशन जनहित में था। उपबन्ध ऐसा होना चाहिये कि सिद्धिभार अभियोग लगाने वाले पर हो।

इस खंड में अनुसूची की ओर निर्देश किया गया है। अनुसूची के भाग १ में बिना व्याख्या अथवा विरोध वाले विशेषाधिकृत विवरण आते हैं। इसके अनुसार विधानमण्डल की सार्वजनिक कार्यवाही का उचित और शुद्ध वृत्तांत दिया जा सकता है। भाग २ में ऐसे विशेषाधिकृत विवरण आते हैं जिनके लिये व्याख्या देनी पड़ सकती है अथवा जिनका विरोध किया जा सकता है। इस भाग २ के अन्तर्गत समवाय जैसी अन्य संस्थायें आती हैं। इनकी कार्यवाहियों के वृत्तांत के प्रकाशन में यह बताना पड़ सकता है कि प्रकाशन जनहित में था।

†श्री फीरोज गांधी : इंग्लैंड में संसदीय कार्यवाहियों के विशेषाधिकार सामान्य विधि के अधीन प्राप्त हैं। आप मानहानि (संशोधन) अधिनियम की चर्चा कर रहे हैं।

†श्री एस० एस० मोरे : मैं तो एक सुझाव दे रहा हूँ। हमें दो बातें करनी होंगी। पहली यह कि दांडिक कार्यवाहियों के प्रति संरक्षण देना होगा। इस विधेयक के पारित होने पर ऐसा संरक्षण प्राप्त न हो सकेगा। अतएव भारतीय दंड संहिता में दी गई धारा ४९६ में, जो मानहानि के सम्बन्ध में है, हमें इस बात का उल्लेख अपवाद के रूप में करना होगा।

†मूल अंग्रेजी में।

दूसरा प्रश्न यह है कि हम चाहते हैं कि ऐसे मामलों में व्यवहार विधि का भी प्रयोग न किया जाये और उससे भी संरक्षण प्राप्त हो। इसके लिये हमें भारतीय दंड संहिता में संशोधन करना पड़ेगा। मैं चाहता हूँ कि विधि कार्य मंत्री मेरी शंकाओं का समाधान करें और मेरे निर्वचन के बारे में कहें।

यह विधेयक विवादास्पद नहीं है। मैं इसका समर्थन करता हूँ। इससे लोकतंत्र की जड़ मजबूत होगी और इसकी सहायता से हम अपने उद्देश्यों की पूर्ति कर सकेंगे। मैं इसका समर्थन करता हूँ।

†श्री गाडगील (पूना) : इस विधेयक का मैं पूर्ण रूप से समर्थन करता हूँ। वर्तमान स्थिति को देखते हुए यह अत्यावश्यक था कि इस प्रकार का विधेयक संसद् में प्रस्तुत किया जाय। लोकतंत्र में कुछ प्रकार की स्वतन्त्रता दी जाती है। उनमें से एक है विचार प्रकट करने की स्वतन्त्रता, इसमें सूचना देने की स्वतन्त्रता भी निहित है। अप्रत्यक्ष रूप से अथवा जानबूझ कर यदि कोई प्रतिबन्ध रहता है तो उसे हम सूचना देने सम्बन्धी स्वतन्त्रता नहीं कह सकते। संसद् भवन में हम जो कुछ कहते हैं उसे केवल वही व्यक्ति सुन पाते हैं जो दीर्घा में बैठते हैं जब कि बहुत सी जनता उससे वंचित रह जाती है। इसलिये यह अत्यावश्यक है कि इस सभा की कार्यवाही अथवा किसी राज्य के विधान-मंडलों की कार्यवाही को प्रकाशित करने के लिये विशेष सुविधा दी जानी चाहिये।

सदस्य बिल्कुल सुरक्षित हैं। उन पर किसी फौजी अदालत अथवा अन्य किसी दूसरी अदालत में अभियोग नहीं चलाया जा सकता। सदस्य को जो स्वतन्त्रता मिली हुई है वह असीमित है। किन्तु हमें इतना ध्यान रखना चाहिये कि हम जो कुछ यहां कहते हैं वह जनहित में होना चाहिये। किन्तु सदस्य को जो विशेषाधिकार यहां मिला है, वह उसके भाषण के प्रकाशन में नहीं दिया जाना चाहिये। यही उप-बन्ध इस विधेयक में किया गया है। इस विधेयक में दो शर्तें हैं जिसके अनुसार इस सभा की कार्यवाहियों को छापने की स्वतन्त्रता है। एक तो यह है कि इसमें दुर्भाविना नहीं होनी चाहिये तथा दूसरी बात यह है कि यह लोकहित एवं जनता की भलाई के लिये हो।

किन्तु यह बताना बड़ा कठिन है कि दुर्भाविना क्या है और जनता की भलाई से अभिप्राय क्या है? पत्रकारिता का एक गुण यह है कि तथ्यों का सही रूप में निरूपण किया जाय और उस पर आलोचना की स्वतन्त्रता रहे। यहां तथ्यपूर्ण बात कही जाती है। उसका निरूपण उचित रूप में होना चाहिये। पत्रकार को उसमें अपनी ओर से बातें नहीं जोड़नी चाहियें।

मेरा एक सुझाव है कि यदि किसी समाचारपत्र में कोई तथ्य ठीक नहीं दिया गया अथवा सही नहीं है तो अध्यक्ष अथवा वृहद् रूप से सभा इसके विरुद्ध कार्यवाही करे। जिस प्रकार सदस्य को सभा में बोलने की स्वतन्त्रता है उसी प्रकार उसके भाषण को गलत रूप से समाचारपत्रों में न छपा जाय इस बात से भी सदस्य को बचाना चाहिये। इसलिये मेरा निवेदन यह है कि इसके लिये कोई उप-बन्ध करना चाहिये।

इस सिलसिले में यह भी आवश्यक है कि निर्वाचक मण्डल यह जान जाये कि वास्तव में हो क्या रहा है और अमुक सदस्य के विचार क्या हैं। हमें अपने निर्वाचन क्षेत्र से भी सम्बन्ध बनाये रखना पड़ता है। अगर अपने भाषण को पूरे तथा आंशिक रूप में मैं छपवाता हूँ और उसके लिये यदि मुझ पर अभियोग चलाया जाता है, तो इससे जनता के सूचना देने की स्वतन्त्रता के प्रारम्भिक अधिकारों का ही केवल हनन नहीं होता अपितु समाज की लोकतन्त्रीय क्रिया प्रणाली में भी रुकावट पड़ती है।

दुर्भाविना को सिद्ध करना है और वह सिद्ध हो सकती है। यह भी देखा गया है कि सदस्य के भाषण में जो तर्कपूर्ण भाग होता है छापते समय उसको तो बहुत कम महत्व दिया जाता है और जो भाग कुछ

[श्री गाडगील]

आकर्षण वाला होता है उसे अधिक महत्व दिया जाता है। जनता को शिक्षित करने का ढंग यह नहीं है। देश के उच्चतम न्यायाधिकरण—इस संसद् में—क्या हो रहा है उसको अपने निर्वाचकों को बताने का ढंग यह नहीं है। अतः मैं यह सुझाव देता हूँ कि खंड २ (१) तथा (२) में सीमा सम्बन्धी जो उपबन्ध दिये गये हैं वे बिल्कुल आवश्यक हैं। किन्तु इतना अवश्य ध्यान रखना चाहिये कि यहां जो कुछ कहा जाय वह जनहित के लिये हो अन्यथा यह हो सकता है कोई पूंजीपति किसी सदस्य को प्रभावित करके किसी दूसरे पूंजीपति के विरुद्ध कुछ कहलवा दे। और ऐसा करना कोई कठिन बात नहीं है।

जब तक प्रकाशन जनहित अथवा लोकहित का न हो उसको आज्ञा नहीं दी जानी चाहिये। अन्यथा संविधान द्वारा दिया गया समानता का अधिकार बेकार हो जायेगा। सदस्य जो कुछ भी यहां कहते हैं वह जनहित की दृष्टि से कहते हैं और इस प्रकार वह अपने अधिकारों का प्रयोग करते हैं। सामान्य नीति से यह असाधारण अधिकार है। इसी प्रकार समाचारपत्र वाले अथवा प्रकाशक जब उन पर अभियोग चलाये जाने से वे प्रतिरक्षित हो जाते हैं तो एक असाधारण अधिकार पा जाते हैं। किन्तु इस असाधारण अधिकार की मान्यता सामान्य नीति की दृष्टि से पूरी हो जानी चाहिये। इसलिये मेरे विचार से यह उपबन्ध अत्यावश्यक है।

अंत में मेरा सुझाव है कि इस विधेयक को प्रत्यक्ष रूप से पारित करने की अपेक्षा इसे प्रवर समिति को सौंपने के बारे में भी सोचना चाहिये।

†पंडित के० सी० शर्मा (जिला मेरठ—दक्षिण) : मैं इस विधेयक का पूर्णतः समर्थन करता हूँ। संविधान के अनुसार प्रत्येक नागरिक को भाषण और अभिव्यक्ति की स्वतन्त्रता है किन्तु अनुच्छेद १९ कुछ शर्तों के साथ जैसे मानहानि और अपराध करने के लिये उकसाने की प्रवृत्ति के साथ इस स्वतन्त्रता पर प्रतिबन्ध लगाता है। प्रत्येक व्यक्ति को यह अधिकार है कि उसकी प्रतिष्ठा बनी रहे और कोई दूसरा नागरिक उसकी प्रतिष्ठा को हानि न पहुंचाये। प्रतिष्ठा एवं ख्याति का अधिकार उसी प्रकार सीमित है जिस प्रकार कि एक नागरिक के आवागमन एवं उसको रोजगार प्राप्त करने का।

उनकी अपनी कोई पसन्द नहीं रह जाती है। इसलिये ऐसी परिस्थितियों में प्रत्येक अधिकार समाज के अधिकारों पर आधारित रहता है। इस सम्मान के अधिकार को भी सार्वजनिक कल्याण अथवा सार्वजनिक लाभ के अधीन किया जाना चाहिये। न्यायालयों में जो कुछ भी होता है, सार्वजनिक लाभ के लिये उसका विवरण समाचारपत्रों में प्रकाशित किया जा सकता है और यदि वह ठीक से प्रकाशित किया गया हो तो उसके लिये किसी समाचारपत्र के विरुद्ध कार्यवाही नहीं की जा सकती है।

न्यायालय की कार्यवाही और कार्यों और विधान मंडलों की कार्यवाही और कार्यों में सादृश्य है। इनके कार्य प्रायः एक ही से हैं। एक में हम विधि का निर्माण करते हैं, दूसरे में विधि को लागू किया जाता है। इनके कर्तव्य भी एक से हैं, इसलिये मेरा निवेदन है कि इनकी पवित्रता को भी एक समान ही समझा जाना चाहिये। भारतीय दण्ड संहिता की धारा ४९९ के अपवाद ४ के अन्तर्गत किसी न्यायालय की कार्यवाही अथवा उसके सारतः सत्य समाचार को प्रकाशित करना मानहानि नहीं है। परन्तु यदि कोई प्रतिनिधि चोरबाजारियों का भण्डाफोड़ कर दे तो इसको मानहानि माना जाता है। विधान सभा के प्रतिनिधि को कुछ मत प्राप्त होते हैं, इन मतों को प्राप्त करने के लिये उसको विशाल निर्वाचन-क्षेत्र की यात्रा करनी होती है; उसको अपने उत्तरदायित्व और सम्मान का मान होता है। संविधान के अनुसार विधान मंडल का क्या विशेषाधिकार है? संविधान के

अनुच्छेद १०५ के अनुसार अध्यक्षता करने वाला पदाधिकारी इनके लिये नियमों का निर्माण करता है। इस अनुच्छेद में कहा गया कि :

“इस संविधान के उपबन्धों के तथा संसद् की प्रक्रिया के विनियामक-नियमों और स्थायी आदेशों के अधीन रहते हुए संसद् में वाक-स्वातंत्र्य होगा।”

संविधान के अन्तर्गत बनाये गये यह नियम और विनियम संविधान द्वारा ही प्रदत्त अधिकारों और विशेषाधिकारों के अधीन रहते हैं। इसलिये सभा का प्रत्येक सदस्य अध्यक्ष द्वारा संचालित कार्यवाही में इन नियमों और विनियमों द्वारा बद्ध रहता है। न्यायालय में इसके लिये क्या परित्राण है? अध्यक्ष-पदाधिकारी विधि को जानता है और वह किसी को भी व्यर्थ ही किसी अन्य नागरिक को बदनाम नहीं करने देगा। वह एक विधिवत् नियंत्रक संस्था के रूप में कार्य करता है। यहां भी एक कानूनी संस्था है और वह हमारा नियंत्रण करती है। न्यायालय देश और समाज के हित में सही निर्णय देता है। यहां प्रतिनिधिगण सूचना देते हैं और तथ्यों को बताते हैं। मेरा सादर निवेदन यही है कि यदि न्यायालयों की कार्यवाही को प्रकाशित करना अनुमत है और साक्षियों के बयान-सहित उसके प्रकाशन के लिये किसी को दण्डित नहीं किया जा सकता है, तो किसी सदस्य के भाषण अथवा संसद् या विधान सभा की कार्यवाही को प्रकाशित करने को भी अपराध नहीं माना जाना चाहिये। आप विधान-सभा की कार्यवाही को प्रकाशित करने का अधिकार दिये बिना किसी न्यायालय की कार्यवाही को प्रकाशित करने की अनुमति कैसे दे सकते हैं? एक ही परिवार में पुत्र का सम्मान किया जाये, पिता का नहीं—सामाजिक संगठन में इस बात की अनुमति नहीं दी जा सकती। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस विशेषाधिकार को विधान सभा की कार्यवाही के प्रकाशन के लिये भी विस्तृत किया जाना चाहिये।

मुझे एक बात और कहनी है। इस विधेयक में जो सीमायें रखी गयी हैं, मैं उनसे सहमत नहीं हूँ। यहां जो बातें कही जाती हैं वह सार्वजनिक हित में कही जाती हैं, उनमें किसी का व्यक्तिगत कोई स्वार्थ नहीं रहता। यहां जो भी विधियां बनायी जाती हैं वह लोक-हित में ही बनाई जाती हैं। इसलिये इन सीमाओं का, कि “वह द्वेष रहित ढंग से कही गयी हो” और “जिनका प्रकाशन सार्वजनिक लाभ के लिये किया जाय”, विधान-मंडलों की कार्यवाही को प्रकाशित करने के सम्बन्ध में कोई भी अर्थ नहीं है।

श्री डी० सी० शर्मा (होशियारपुर) : मैं साहित्य का विद्यार्थी रहा हूँ और अंग्रेजी साहित्य में मैंने जो सबसे दिलचस्प पुस्तक पढ़ी है वह समाचारपत्रों की स्वतन्त्रता के सम्बन्ध में थी। जो भी वस्तु समाचारपत्रों की स्वतन्त्रता में वृद्धि करती है उससे मेरे हृदय को प्रसन्नता होती है।

केवल हमारे देश में ही नहीं, बाहर भी यह कहा गया है कि हमारे यहां के समाचारपत्र समस्त विश्व के श्रेष्ठतम समाचारपत्रों की श्रेणी में आते हैं। इसलिये यदि हम भारत में समाचारपत्रों को कुछ दे रहे हैं तो उसमें कोई विशेष बात नहीं है। यह एक ऐसा विशेषाधिकार है जो अन्य देशों के समाचारपत्रों को पहले ही दिया जा चुका है।

मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता होती है कि हमारे समाचारपत्र ऐसे नहीं हैं जो किसी विशेषाधिकार का दुरुपयोग करें। यदि पहले के इतिहास को भी देखा जाय तो यही मिलेगा कि हमारे समाचारपत्रों में से बहुत थोड़े ही ऐसे हैं जिन्होंने दिये गये विशेषाधिकारों का दुरुपयोग किया है। इसलिये मैं कहूंगा कि अपने देशवासियों और राष्ट्र को यह विशेषाधिकार देकर हम देश में ठोस और स्वस्थ परम्पराओं की स्थापना कर रहे हैं और लोक-सभा का सम्मान बढ़ा रहे हैं।

हम जानते हैं कि लोक-सभा अनेक बार अपने आपको एक न्यायालय में परिवर्तित कर देती है। हमने कुछ व्यक्तियों और अपने राष्ट्र के सम्बन्ध में अत्यन्त महत्वपूर्ण विषयों पर चर्चा की है और

मूल अंग्रेजी में।

[श्री डी० सी० शर्मा]

इस प्रकार जांच न्यायालय के रूप में कार्य किया है। इसलिये, यदि हमने न्यायालय को यह विशेषाधिकार प्रदान किया है तो उच्चतम और सम्पूर्ण प्रभुत्व संपन्न लोक-सभा को, जो विधियों का, संविधान का निर्माण करती है, यह विशेषाधिकार क्यों नहीं दे सकते ?

हमारे राष्ट्रीय जीवन की शुद्धता के हित में, मैं समझता हूँ कि इस विधेयक पर अत्यन्त ही गम्भीरतापूर्वक विचार किया जाना चाहिये। मैं समझता हूँ हर प्रकार के दमन में सत्य का दमन लोक-तंत्र के लिये सर्वाधिक संकटपूर्ण है।

रेलवे मंत्री के सभासचिव ने इस सभा में बताया था कि एक उद्योगपति ने एक माल डिब्बे का माल, जो उसका नहीं था, उतरवा लिया था और इस सम्बन्ध में सरकार को कार्यवाही करनी पड़ी थी। उस उद्योगपति का नाम लोक-सभा में बताया गया था, परन्तु कानून के डर के कारण समाचार-पत्र उस नाम को प्रकाशित नहीं कर सके। यदि उसको प्रकाशित कर दिया जाता तो जनता को इस समाज-विरोधी कार्य का पता चल जाता और लोग इससे दूर रहते।

मैं आपको एक और उदाहरण दूंगा। इस सभा में स्वर्गीय सरदार वल्लभभाई पटेल ने गांधी जी के बलिदान का उल्लेख करते हुए एक व्यक्ति का नाम लिया था और कहा था कि उसका इससे कुछ सम्बन्ध था। स्वाभाविक रूप से, समाचारपत्रों ने इस बात को प्रकाशित कर दिया और ऐसा करना उनका कर्तव्य था। परन्तु, क्योंकि विधि बिल्कुल अपर्याप्त थी, इसलिये उस व्यक्ति ने उसका लाभ उठाकर समाचारपत्रों के सिर पर, सवार हो जाने का प्रयास किया। क्या सरदार वल्लभभाई पटेल जैसे प्रमुख व्यक्ति द्वारा लोक-सभा में दिये गये वक्तव्य को समाचारपत्रों में प्रकाशित नहीं किया जा सकता ? जी नहीं ! इसका दोष हमारी विधियों पर है।

कभी-कभी लोक-सभा में कुछ व्यक्तियों के समाजविरोधी कार्यों का उल्लेख किया जाता है और उनके नामों को प्रकाश में लाना जनता की नैतिकता के अनुकूल और सार्वजनिक हित में होता है। परन्तु ऐसा करना संभव नहीं है। इसलिये मैं निवेदन करूंगा कि समाचारपत्रों को जिन सीमाओं के भीतर रहकर कार्य करना पड़ता है, उनको दूर किया जाना चाहिये—क्योंकि इससे केवल समाचार-पत्रों के अधिकारों और सम्मान में ही वृद्धि नहीं होगी, वरन् हमारे सार्वजनिक जीवन का स्तर भी ऊंचा उठेगा।

हम अनेक प्रकार से ब्रिटेन का अनुसरण कर रहे हैं। मुझे इसका अफसोस नहीं है। हमारे प्रधान मंत्री ने भी कहा है कि हम किसी का अनुसरण नहीं करते हैं वरन् सभी देशों की अच्छी-अच्छी बातों को अपना लेते हैं। हमारे लोकतंत्र की स्थापना ब्रिटेन के ही नमूने पर की गयी है। वहां इस विशेषाधिकार को मंजूर कराने के लिये जोरों का संघर्ष हुआ था। ब्रिटेन में समाचारपत्रों को इसमें सफलता प्राप्त हुई और मैं समझता हूँ कि इसने समाचारपत्रों तथा कामन्स-सभा को किसी प्रकार की हानि नहीं पहुंचायी है।

लोकतंत्र और लोकतंत्रात्मक संस्थाओं का सर्वाधिक आधारभूत सिद्धांत यही है कि जनता को अपने विचार प्रगट करने की स्वतन्त्रता प्राप्त होनी चाहिये। इसलिये मैं कहता हूँ कि इस कार्य के द्वारा हम लोकतंत्र के मूलभूत सिद्धांतों में से एक को ऊंचा उठा रहे हैं। इतना ही नहीं, वरन् हम अपने विचार प्रगट करने के सिद्धांत को प्रवर्तित कर रहे हैं। हमारे यहां अध्यक्ष महोदय के उपस्थित रहने के कारण इस बात की गारंटी रहेगी कि इस विशेषाधिकार का दुरुपयोग नहीं किया जायेगा।

श्री गाडगिल ने कहा कि कुछ व्यक्ति एक आदमी की प्रशंसा करते हैं और कुछ अन्य व्यक्ति उसी को गालियां भी देते हैं। इस बात का भय होने पर भी ऐसा नहीं होता है क्योंकि इसकी गारंटी यही कि यहां जो भी बात कही जाती है वह लोकहित में ही कही जाती है।

का संरक्षण) विधेयक

इसलिये, मैं यह निवेदन करूंगा कि यहां एक कानूनी संघर्ष चलता रहा है। जहां कानूनी और मानवीय अधिकारों में विवाद हो, वहां मैं मानवीय अधिकारों का ही समर्थन करता हूं। मेरे विचार से यह विधेयक मानवीय अधिकार का ही घोषणापत्र है। इसलिये मैं इसका समर्थन करता हूं और इसको लाने वाले श्री फीरोज गांधी को जनता और देश के समाचारपत्रों की भलाई करने के लिये धन्यवाद करता हूं।

श्री आर० डी० मिश्र (जिला बुलन्दशहर) : उपाध्यक्ष महोदय मैं इस बिल (विधेयक) का दिल से स्वागत करता हूं। यह.....

†उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अगले दिन अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

इसके पश्चात् लोक-सभा बुधवार, २८ मार्च, १९५६ के साढ़े दस बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका
[शुक्रवार, २३ मार्च, १९५६]

पृष्ठ

स्थगन प्रस्ताव—	...	...	...	...	१४६५-६६
<p>अध्यक्ष ने त्रावनकोर-कोचीन राज्य में राजनीतिक स्थिति के बारे में स्थगन-प्रस्ताव की, जिसकी पूर्व सूचना श्री ए० के० गोपालन, श्री एम० एस० गुरुपादस्वामी, श्री वी० पी० नायर और श्री एस० एस० मोरे ने दी थी, अनुमति नहीं दी ।</p>					
अनुदानों की मांगें	...	...	...	...	१४६६-६६
<p>परिवहन मंत्रालय सम्बन्धी अनुदानों की मांगों की पूरी राशि स्वीकार हुई ।</p>					
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन स्वीकृत	...	...	...	...	१५००
<p>सैतालीसवां प्रतिवेदन स्वीकृत हुआ ।</p>					
गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक पुरःस्थापित करने का प्रस्ताव अस्वीकृत					१५००
<p>श्री एस० वी० रामस्वामी का दत्तक-ग्रहण-प्रथा उन्मूलन विधेयक पुरःस्थापित करने का प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ ।</p>					
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयक-पुरःस्थापित	...	...	१५०१		
<p>(१) श्री डाभी का बाल-विवाह रोक (संशोधन) विधेयक (धारा २ आदि का संशोधन) ।</p>					
<p>(२) श्रीमती रेणु चक्रवर्ती का समान पारिश्रमिक विधेयक ।</p>					
<p>(३) श्री एम० एल० अग्रवाल का दंड विधि संशोधन विधेयक ।</p>					
गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक—राज्य-सभा द्वारा किये गये संशोधन स्वीकृत					१५०१-०२
<p>श्री एस० सी० सामन्त के भारतीय पंजीयन संशोधन विधेयक (धारा २, आदि का संशोधन) में राज्य-सभा द्वारा किये गये दो संशोधनों पर विचार किया गया और स्वीकृत हुए ।</p>					
गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक—अस्वीकृत	...	...	१५०३-०४		
<p>कारखाना (संशोधन) विधेयक (धारा ५६ के स्थान पर अन्य धारा का रखा जाना) पर विचार करने के श्रीमती रेणु चक्रवर्ती के प्रस्ताव पर और आगे चर्चा जारी रही । विचार करने का प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ ।</p>					
गैर-सरकारी सदस्य का विधेयक—विचाराधीन	...	...	१५०५-१५		
<p>श्री फीरोज गांधी ने विधान-मण्डलों की कार्यवाही (प्रकाशन का संरक्षण) विधेयक पर विचार करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।</p>					
बुधवार, २८ मार्च, १९५६ के लिये कार्यावलि—					
<p>वैदेशिक-कार्य मंत्रालय सम्बन्धी अनुदानों की मांगों पर चर्चा ।</p>					