Saturday, 04 April, 1959

लोक-सभा

वाद-विवाद

(द्वितीय माला)

खण्ड २८, १९५९/१८८०-८१ (शक)

[२० मार्च से ४ अप्रैल, १९५९/२९ फाल्गुन १८८० से १४ चैत्र, १८८१ (शक)]

2nd Lok Sabha

सत्यमेव जयते

Preservation Unit
Fumigated
On
Parliament Library

सातवां सत्र १९५९/१८८०-८१ (शक)

(खण्ड २८ में अंक ३१ से ४० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,

नई दिल्ली

विषय-सूची

[द्वितीय माला, खण्ड २८, अंक ३१ से ४०——२० मार्च से ४ अप्रैल, १९५९/२९ फाल्गुन १८८० से [१४ चैत्र १८८१ (शक)]

	पृष्ठ
अंक ३१——शुक्रवार, २० मार्च, १९५९/२९ फाल्गुन, १८८० (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर——	
तारांकित प्रश्न संख्या १४०५ से १४११, १४१४ से १४१६, १४१८, १४२०, १४२१, १४२५, १४२७ से १४२९ और १४३१ .	३६६९—९३
अल्प सूचना प्रश्न संख्या १०	३६९३—९५
प्रश्नों के लिखित उत्तर——	
तारांकित प्रश्न संख्या १४१२, १४१३, १४१७, १४१९, १४२२ से १४२४, १४२६, १४३० और १४३२ से १४४४ .	३६९५—३७०४
अतारांकित प्रश्न संख्या २१८० से २२५५ . . .	३७०४—३७
स्थगन प्रस्ताव के बारे में	३७३८
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	३७३८
विधेयक पर राय	३७३९
तारांकित प्रश्न संख्या ११४७ के अनुपूरक प्रश्न के उत्तर की शुद्धि .	३७३९
सभा का कार्य	३७३९
अनुदानों की मांगें	३७३९——६५
गृह—कार्य मंत्रालय	३७३९—६५
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति——	
अड़तीसवां प्रतिवेदन	३७६५
विधेयक पुरःस्थापित :	३७६६—६७
(१) श्री हेम राज का लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक, १९५९ (धारा ७३ का संशोधन)	३७६६
(२) श्री राम शंकर लाल का वस्तु मूल्य उल्लेखन विधेयक, १९५९ .	३७६६
(३) श्री राम कृष्ण गुप्त का पूर्त तथा धार्मिक न्यास (संशोधन) विधेयक, १९५९ (धारा ३ और ४ का संशोधन और नई धारा ७ क और ७ ख का रखा जाना) . . .	३७६६
(४) श्री झूलन सिंह का खाद्यान्नों का मूल्य निर्धारण विधेयक, १९५९	३७६६—६७

सिक्ख गुरुद्वारा विधेयक—

राय जानने की अवधि का बढ़ाया जाना . . ३७६७

भारतीय आग्नेयास्त्र विधेयक (वाद-विवाद स्थगित) . . ३७६७—६९

व्यवहार प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक—अस्वीकृत . ३७६९—८७

भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव . . . . ३७८७—८८

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . ३७८९—९५

अंक २३—सोमवार, २३ मार्च, १९५९/२ चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४४५ से १४५०, १४५२ से १४५५, १४५७ से १४५९, १४६१ और १४६४ से १४६९ . . ३७९७—३८२१

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ११ . ३८२१—२२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४५१, १४५६, १४६०, १४६२, १४६३ और १४७० से १४८३ . . . . ३८२२—३०

अतारांकित प्रश्न संख्या २२५६ से २३२० . . . ३८३०—५५

स्थगन प्रस्ताव—

तिब्बत की स्थिति . . . . . ३८५६—५८

सभा पटल पर रखे गये पत्र— . . . . ३८५९—६०

विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति . . ३८६०

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

भारत और पकिस्तान के बीच सीमावर्ती व्यापार का पुनः आरम्भ किया जाना . . . ३८६०—६१

अनुदानों की मांगें . . . . ३८६१—३९०६

सिंचाई तथा विद्युत् मंत्रालय . . . . ३८६१—३९०६

दैनिक संक्षेपिका . . . . . ३९०७—१२

पृष्ठ

अंक ३३—गुरुवार, २६ मार्च, १९५९/५ चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४८५ से १४९१, १४९४, १४९६ से १५००, १५०२, १५०३, १५०५ और १५०६ . . . ३९१३—३७

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १२ और १३ . . . ३९३७—४१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४८४, १४९२, १४९३, १४९५, १५०१, १५०४ और १५०७ से १५१२ . . ३९४१—४५

अतारांकित प्रश्न संख्या २३२१ से २३८५ और २३८७ . . ३९४५—७५

विशेषाधिकार प्रश्न के संबंध में ३९७५–७६

सदस्य की रिहाई ३९७७

सभा पटल पर रखे गये पत्र ३९७७

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—

उन्तालीसवां प्रतिवेदन ३९७७

प्राक्कलन समिति

चवालीसवां प्रतिवेदन ३९७७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

कलकत्ता–बम्बई मेल की दुर्घटना . . . ३९७८

कोयला श्रेणीकरण बोर्ड (निरसन) विधेयक—पुरःस्थापित . . ३९७९

अनुदानों की मांगें . . . . . ३९७९—४०१३, ४०१४—२९

स्वास्थ्य मंत्रालय . . . ३९७९—४०१३, ४०१४—२९

घरेलू कर्मचारियों के बारे में वक्तव्य . . . . ४०१३—१४

दैनिक संक्षेपिका ३४३०–३५

अंक ३४—शनिवार, २८ मार्च, १९५९/७ चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १५१३, १५१७, १५१९ से १५२१, १५२५, १५२६, १५२८ से १५३०, १५३२ से १५३६, १०३१ और १५३१ ४०३७—६१

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १४ . . , . . ४०६१—६३

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या १५१४ से १५१६, १५१८, १५२२ से १५२४ और १५२७ . . . . . . ४०६३—६७

अतारांकित प्रश्न संख्या २३८८ से २४६४ . . . ४०६७—९६

श्री कला वेंकट राव का निधन ४०९६-९७

स्थगन प्रस्ताव के बारे में . . . ४०९७-९८

सभा पटल पर रखे गये पत्र ४०९८

प्राक्कलन समिति--

चालीसवां और इकतालीसवां प्रतिवेदन . ४०९९

सभा का कार्य ४०९९

अनुदानों की मांगें . . . . . ४०९९—४१३२

सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय . . . ४०९९—४१३२

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति--

उन्तालीसवां प्रतिवेदन ४१३३

सहकारी कृषि के बारे में संकल्प . . . . . ४१३३—५३

विदेशी मुद्रा संबंधी कदाचार को जांच करने के लिए संसद सदस्यों की एक समिति की नियुक्ति के बारे में संकल्प ४१५३

दैनिक संक्षेपिका . . . . ४१५४—५८

अंक ३५--सोमवार, ३० मार्च, १९५९/९ चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या १५३८ से १५४६, १५४८, १५४९, १५५२, १५५६, १५५७ और १५५९ . . . . ४१५९—८४

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १५ . ४१८४—८८

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या १५३७, १५४७, १५५०, १५५१, १५५३ से १५५५, १५५६ और १५६० से १५६४. . . . ४१८८—९४

अतारांकित प्रश्न संख्या २४६५ से २५२३ . . ४१९४—४२१७

पृष्ठ

स्थगन प्रस्तावों के बारे में ४२१७—२३

स्थगन प्रस्ताव ४२२३—२५

(१) इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के विमान की दुर्घटना ; और ४२२३—२५

(२) दिल्ली में आंधी व तूफान आने से बेघरबार हुए परिवारों को सहायता ४२२५

प्राक्कलन समिति—

उन्तालीसवां प्रतिवेदन . . ४२२५

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

पुर्तगालियों द्वारा भारतीय राज्य-क्षेत्र पर गोली वर्षा ४२२६–२७

बंगाल वित्त (बिक्री-कर) (दिल्ली संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित ४२२७

अनुदानों की मांगें ४२२७—६२

सूचना और प्रसारण मंत्रालय ४२२७—३५

इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय ४२३६—६२

दैनिक संक्षेपिका ४२६३—६७

अंक ३६—मंगलवार, ३१ मार्च, १९५९/१० चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १५६५ से १५७०, १५७२ से १५७४, १५७६ और १५७८ से १५८५ . . ४२६९—९३

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १९ ४२९३—९५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १५७१, १५७५, १५७७ और १५८६ से १५९१ ४२९५—९८

अतारांकित प्रश्न संख्या २५२४ से २५६५ ४२९८—४३१६

सभा पटल पर रखे गये पत्र ४३१६

प्राक्कलन समिति—

पैंतालीसवां प्रतिवेदन ४३१७

अनुदानों की मांगें . . . . . ४३१७—५७

इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय . ४३१७—५२

निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय . . . . ४३५३—५७

महेन्द्र घाट और पहलेजा घाट के बीच घाट से घाट तक बुकिंग के बारे में आधे घण्टे की चर्चा . . ४३५७—६३

दैनिक संक्षेपिका . . . . . ४३७४—६७

पृष्ठ

अंक ३७—बुधवार, १ अप्रैल, १९५९/११ चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १५९२ से १५९४, १५९६ से १५९९, १६०१, १६०२, १६०४, १६०६, १६०७ और १६०९ से १६१३ ४३६९—८९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १५९५, १६००, १६०३, १६०५ और १६०८ . ४३८९—९१

अतारांकित प्रश्न संख्या २५६६ से २५६९, २५७१ से २६३० और २६३२ से २६३६ . . .४३९१—४४१९

स्थगन प्रस्ताव—

चीनी दूतावास द्वारा 'पीपुल्स डेली' में एक लेख का प्रकाशित करवाया जाना ४४१९—२६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र ४४२७–२८

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—

चालीसवां प्रतिवेदन . ४४२८

प्राक्कलन समिति

तैंतालीसवां प्रतिवेदन . . . ४४२८

सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति संबंधी समिति—

तेरहवां प्रतिवेदन ४४२८

तारांकित प्रश्न संख्या ११६१ के उतर की शुद्धि . . . ४४२८

सदस्य को सदन से बाहर चले जाने के लिये दिये गये आदेश का रद्द किया जाना ४४२९

अनुदानों की मांगें . . . . . . ४४२९—८६

निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय . . ४४२९—७८

वैज्ञानिक, गवेषणा तथा सांस्कृतिक कार्य मंत्रालय . ४४७९—८६

दैनिक संक्षेपिका. . . ४४८७—९२

अंक ३८—गुरुवार, २ अप्रैल, १९५९/१२ चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १६१४, १६१५, १६१७ से १६२७, १६२९ और १६३१ से १६३७ . . . .४४९३—४५१८

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १७ . . . ४५१८—२०

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १६१६, १६२८, १६३० और १६३८ से १६४० ४५२०—२२

अतारांकित प्रश्न संख्या २६३७ से २६७७ ४५२२—३८

स्थगन प्रस्ताव—

चीनी दूतावास द्वारा 'पीपुल्स डेली' में लेख का प्रकाशित करवाया जाना ४५३८—४६

पाकिस्तान से बेरुबाड़ी यूनियन और कूच-बिहार बस्तियों की अदला-बदली के बारे में वक्तव्य ४५४६

सभा-पटल पर रखे गये पत्र ४५४६—५०

खाद्यान्नों में राज्य व्यापार की योजना के बारे में वक्तव्य ४५५०—५२

अनुदानों की मांगें . . . . ४५५३—८५

वैज्ञानिक गवेषणा और सांस्कृतिक कार्य मंत्रालय ४५५३—७५

परिवहन तथा संचार मंत्रालय ४५७५—८५

चिनाकुरी कोयला-खान दुर्घटना के बारे में प्रस्ताव ४५८६—४६०१

दैनिक संक्षेपिका ४६०२—०६

अंक ३६—शुक्रवार, ३ अप्रैल, १९५९/१३ चैत्र, १८८१ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १६४१ से १६४५, १६४८ से १६५०, १६५२, १६५४, १६५५, १६५७, १६५८ और १६६१ से १६६४ ४६०७—३२

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १८ ४६३२—३४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १६४६, १६४७, १६५१, १६५३, १६५६, १६५९ और १६६० ४६३४—३७

अतारांकित प्रश्न संख्या २६७८ से २७०७ ४६३७—४६

नियम ३७७ के अधीन सूचनायें ४६४६

नियम २२२ के अधीन सूचना ४६५०

दलाई लामा के बारे में वक्तव्य . ४६५०—५२

सभा पटल पर रखा गया पत्र ४६५२

अनुदानों की मांगें . . ४६५२—४७००

परिवहन तथा संचार मंत्रालय ४६५२—४७००

पृष्ठ

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—
चालीसवां प्रतिवेदन . . ४७००

पत्तन हज समितियां (संशोधन) विधेयक—पुरस्थापित-- ४७०१

भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक—
विचार करने का प्रस्ताव—वापस लिया गया ४७०१—०८

बाल सन्यास दीक्षा रोक विधेयक—
विचार करने का प्रस्ताव—अस्वीकृत ४७०८—२०

मध्यस्थता (संशोधन) विधेयक—
विचार करने का प्रस्ताव ४७२१

दैनिक संक्षेपिका ४७२२—२५

अंक ४०—शनिवार, ४ अप्रैल, १९५९/१४ चैत्र, १८८१ (शक)

सभा पटल पर रखा गया पत्र ४७२७

लकड़ी के कोल्हू से निकाले गये तेल पर उत्पादन शुल्क के बारे में याचिका ४७२७

अनुपस्थिति की अनुमति ४७२७—२८

सभा का कार्य . ४७२८

अनुदानों की मांगें ४७२८—८९
परिवहन तथा संचार मंत्रालय . ४७२८—८३
श्रम और रोजगार मंत्रालय ४७८४—८९

दैनिक संक्षेपिका ४७९०—९१

नोट :—मौखिक उत्तर वाले प्रश्न में किसी नाम पर अंकित यह + चिन्ह इस बात का द्योतक है कि प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने वास्तव में पूछा था ।

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

शनिवार, ४ अप्रैल, १९५९

१४ चैत्र, १८८१ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

सभा पटल पर रखा गया पत्र

गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड का वर्ष १९५८ का प्रतिवेदन

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर)** : मैं गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड के वर्ष १९५८ के प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं ।

[पुस्तकालय में रखी गयी देखिये संख्या एल० टी० १३३५/५९]

लकड़ी के कोल्हू से निकाले गये तेल पर उत्पादन शुल्क के बारे में याचिका

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी** (वेल्लोर) : मैं लकड़ी के कोल्हू से निकाले गये तेल पर उत्पादन शुल्क के बारे में एक याचिकाकार द्वारा हस्ताक्षर की हुई एक याचिका उपस्थापित करता हूं ।

अनुपस्थिति की अनुमति

†**उपाध्यक्ष महोदय** : सभा से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति ने अपने तेरहवें प्रतिवेदन में निम्नलिखित सदस्यों को, प्रतिवेदन में दिखाई गई अवधि के लिये अनुपस्थिति की अनुमति देने की सिफारिश की है :—

१. श्री चौखामून गोहेन,
२. श्री चन्द्रामणि कालो,
३. डा० क० ब० मेनन,

†मूल अंग्रेजी में

[उपाध्यक्ष महोदय]

४. श्री च० का० भट्टाचार्य,

५. श्री छेदा लाल गुप्त,

६. श्री बिशन चन्द्र सेठ,

७. सरदार बलदेव सिंह,

८. श्रीमती मफीदा अहमद,

९. मौलाना अब्दुर्रहमान,

१०. कुंवरानी विजय राजे,

११. श्री जोगेन्द्र सेन, और

१२. श्री जोगेन्द्र नाथ हजारिका ।

मैं समझता हूं कि सभा समिति की सिफारिशों से सहमत है । सदस्यों को तदनुसार सूचना दे दी जायेगी ।

सभा का कार्य

†**संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिंह)** : आपकी अनुमति से, मैं ६ अप्रैल से आरम्भ होने वाले सप्ताह में सभा में लिये जाने वाले सरकारी कार्य की घोषणा करता हूं जो इस प्रकार होगा :—

(१) श्रम और रोज़गार मंत्रालय सम्बन्धी अनुदानों की मांगों पर आगे चर्चा और मतदान ।

(२) निम्नलिखित मंत्रालयों की अनुदानों की मांगों पर चर्चा और मतदान :

खाद्य तथा कृषि,
पुनर्वास,
प्रतिरक्षा,
सामुदायिक विकास और सहकार, और
वाणिज्य तथा उद्योग ।

अनुदानों की मांगें

परिवहन तथा संचार मंत्रालय

†**उपाध्यक्ष महोदय** : अब सभा परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर अग्रेतर चर्चा करेगी । इन मांगों के लिये आवंटित ८ घंटों में से ३ घंटे और २५ मिनट शेष हैं ।

श्री वाजपेयी (बलरामपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, पोस्ट्स एण्ड टेलीग्राफ्स विभाग के सम्बन्ध में जो अनुदान की मांगें प्रस्तुत की गई हैं, उन पर दृष्टिपात करने से यदि कोई पहली बात ध्यान में आती है, तो वह यह है कि विभाग का एडमिनिस्ट्रेशन बहुत टाप-हैवी है । विभाग में अफ़सरों

†मूल अंग्रेजी में

की एक बड़ी सेना है और इस साल के बजट में भी अफ़सरों की संख्या में बहुत वृद्धि की गई है। डायरेक्ट्रेट में बीस नये अफ़सर बनाये गये हैं, जिन को मिला कर कुल संख्या १७० होती है। सर्कल आफ़िसिज़ में भी २३ नये अफ़सरों की वृद्धि की गई है, जिन को जोड़ कर कुल संख्या १७० आती है। लेकिन इस की तुलना में जो पर्मानेंट स्टाफ़ है, उस की संख्या बहुत कम बढ़ी है। डायरेक्ट्रेट के पर्मानेंट स्टाफ़ में ३९८ व्यक्ति थे, जो कि अब ४०९ हो गये हैं। सर्कल आफ़िसिज़ में ३०३९ से बढ़ कर यह संख्या ३४४२ हो गई है। अगर अफ़सरों और कर्मचारियों का अलग-अलग जोड़ किया जाय, तो कुल अफ़सर १५५० से लेकर १६०० तक हैं, जब कि कर्मचारियों की संख्या दो लाख है। इस का मतलब यह हुआ कि हर एक १२५ कर्मचारियों के ऊपर एक अफ़सर है। अगर टी० एण्ड डी० सर्कल में देखा जाय, तो अफ़सर ८९ हैं और पर्मानेंट एस्टाब्लिशमेंट में कुल २६७ कर्मचारी हैं। अगर वेतनों का हिसाब लगाया जाय, तो अफ़सरों को १०४ लाख रुपये वेतन दिया जाता है, जब कि कर्मचारियों को मिलने वाले वेतन की राशि २,००० लाख रुपये है।

नये बजट में १३ विजिलेंस आफ़िसर नियुक्त किये गये हैं। पिछले बजट में उन के लिए कोई विधान नहीं था। उन को क्यों नियुक्त किया गया, उन की क्या आवश्यकता है, इस के सम्बन्ध में कोई भी व्याख्यात्मक ज्ञापन मंत्रालय ने प्रस्तुत नहीं किया है। आश्चर्य की बात यह है कि इस बजट में तो नये १३ विजिलेंस आफ़िसर्ज़ के लिए ४५,००० रुपये रखे गये हैं, लेकिन अगले साल यह राशि बढ़ा कर ८५,००० रुपये कर दी गई है। यह वृद्धि क्यों की गई है, इस के सम्बन्ध में भी यह रिपोर्ट मौन है। नये बजट में १३ विजिलेंस आफ़िसर्ज़, दो डिप्टी डायरेक्टर-जेनरल, ३ असिस्टेंट डायरेक्टर-जेनरल और एक असिस्टेंट डिप्टी डायरेक्टर-जेनरल हैं।

श्री फ़िरोज़ गांधी (रायबरेली): बहुत सस्ते छूटे।

श्री वाजपेयी : मैं ने निवेदन किया है कि अफ़सरों की फ़ौज की फ़ौज तैयार की गई है और अफ़सरों की तन्ख्वाह पर, उन के भत्ते पर जितना व्यय होता है, उस की तुलना में अगर हम उस रुपये को देखें, जो कि स्टाफ़ की एमेनिटीज़ के लिए खर्च किया जाता है, तो बड़ा आश्चर्य होता है। पिछले साल के बजट में स्टाफ़ की एमिनिटीज़ के लिए जो करीब ४ लाख रुपये की धन-राशि रखी गई थी, उस को खर्च नहीं किया गया और वह लैप्स हो गई। इस साल के बजट एस्टीमेट में ५,८६,४०० रुपये रखे गये हैं, मगर रिवाइज्ड एस्टीमेट में उन को घटा कर १,९८,००० रुपये कर दिया है। अफ़सरों की संख्या और उन की तन्ख्वाहों में वृद्धि और कर्मचारियों को मिलने वाली सुविधाओं में कमी, यह चित्र पोस्ट्स एण्ड टेलीग्राफ्स डिपार्टमेंट के बजट के द्वारा हमारे सामने उपस्थित होता है। अब कितनी सुविधायें दी जाती हैं? रिपोर्ट में यह स्वीकार किया गया है कि टी० बी० बैड्ज़ १५१ हैं, जब कि कर्मचारी दो लाख के ऊपर हैं।

श्री त्यागी (देहरादून) : सब को तो टी० बी० नहीं होती है।

श्री वाजपेयी : लेकिन जिन को टी० बी० होती है, मंत्रालय भी यह स्वीकार करेगा कि अभी वह उन के लिए टी० बी० बैड्ज़ की व्यवस्था नहीं कर सका है।

कर्मचारियों के लिये रहने के क्वार्टर नहीं हैं। मैं दूर की बात नहीं करता। उपाध्यक्ष महोदय, इस दिल्ली में केन्द्रीय सरकार की नाक के नीचे जो रेलवे मेल सर्विस विंग है, उसके थर्ड और फ़ोर्थ क्लास के कर्मचारी कुल १८०० हैं, मगर जिन को क्वार्टर दिये गये, उन की संख्या १६० है। जो पोस्टल विंग है, उस के ३७०० कर्मचारी हैं, मगर जिन को क्वार्टर मिले हैं, उन की संख्या ४५५ है।

[श्री वाजपेयी]

इस के साथ ही आडिट के ऊपर एक्सपेंडीचर भी बढ़ता जा रहा है। बजट एस्टीमेट १९५७-५८ में आडिट के ऊपर १,३९,८०,००० रुपया रखा गया था और रिवाइज्ड एस्टीमेट १९५८-५९ में १,८२,८५,००० हो गया है। स्टाम्प्स के खर्चे में भी असाधारण वृद्धि हो रही है। १९५७-५८ के बजट एस्टीमेट में यह खर्च २,७३,५४,००० रुपये था। बाद में १९५८-५९ के बजट एस्टीमेट में यह राशि बढ़ कर २,९६,५३,००० हो गई और १९५९-६० में यह रकम ३,३७,६५,००० हो गई। मैं समझता हूं कि विभाग के खर्चे में कमी करने की आवश्यकता है। उस में गुंजायश भी बहुत है। इस दृष्टि से कोई ठोस प्रयत्न किया गया हो, ऐसा नहीं दिखाई देता।

जहां तक कर्मचारियों के ट्रेड यूनियन राइट्स का सम्बन्ध है, सरकार ने इस बात को स्वीकार किया है कि कर्मचारी यदि अच्छे ढंग से ट्रेड यूनियन में संगठित हों, तो वे सरकार के काम में बाधक नहीं बनेंगे, साधक होंगे और श्री पाटिल के आगमन के पश्चात यह आशा की जाती थी कि कर्मचारियों के ट्रेड यूनियन अधिकारों का रक्षण किया जायगा, उन को व्यापक बनाया जायगा और शासन के कार्य में वे अधिकाधिक सहयोग दें, इस प्रकार की प्रवृत्ति और प्रेरणा उन में उत्पन्न की जायगी। मगर जो दृश्य दिखाई देता है, वह इस से बिल्कुल उल्टा है। अभी आदेश निकाला गया है कि कर्मचारी सरकारी प्रेमिसिज़ में मीटिंग नहीं कर सकते और अगर करेंगे, तो उस मीटिंग का एजेंडा उन्हें अपने कार्यालय के प्रमुख से पास कराना होगा। बाहर के लोगों को अपने पदाधिकारी बनाने पर पहले कोई प्रतिबन्ध नहीं था। अंग्रेज़ी राज्य के दिनों में था, मगर बाद में उस को हटा लिया गया था। अब फिर से उस को पुनर्जीवित किया जा रहा है और यूनियनों को मजबूर किया जा रहा है कि वे बाहर के लोगों को पदाधिकारी न बनायें। मेरा निवेदन यह है कि अगर बाहर के लोग पदाधिकारी होंगे, तो वे व्यापक दृष्टिकोण से विचार करेंगे।

पंडित द्वा० ना० तिवारी (केसरिया) : वे गड़बड़ करेंगे।

श्री वाजपेयी : गड़बड़ करने की बात ग़लत है। वे कर्मचारियों को प्रेरित कर सकते हैं कि वे समस्याओं पर केवल अपने संकुचित दृष्टिकोण से ही न सोचें, लेकिन देश के व्यापक हितों की दृष्टि से उन पर विचार करें।

जो कन्डक्ट रूल्ज़ ४ए और ४बी हैं, उन का मनमाने ढंग से उपयोग किया जा रहा है। उपाध्यक्ष महोदय, मुझे लखनऊ के आफ़िस का अनुभव है। भ्रष्टाचार को रोकने के लिए जो कर्मचारी प्रयत्नशील होते हैं, उन को पुरस्कार देने के बजाय दण्ड दिया जाता है। लोअर डिवीज़न क्लर्कों की भर्ती के लिए वहां इम्तिहान हुआ। उस में अंग्रेज़ी का पर्चा आउट हो गया और जिस कर्मचारी ने यह बात अफ़सरों तक पहुंचाई, उस को नौकरी से निकाल दिया गया। नौकरी से निकालने का कारण बताने की आवश्यकता नहीं, क्योंकि वह टेम्पोरेरी था। आपको सुन कर ताज्जुब होगा कि रेग्युलर स्टाफ के दो लाख कर्मचारियों में से ५१,००० कर्मचारी टैम्पोरेरी हैं। जो टैम्पोरेरी हैं वे कभी भी निकाले जा सकते हैं। लखनऊ की यूनियन के जो आर्गेनाइजिंग सैक्रेट्री थे उनको निकाल दिया गया है और कारण यह बताया गया है कि वह डिसिप्लिन में नहीं रहते जबकि असली कारण यह था कि उन्होंने अंग्रेज़ी का पेपर आउट करने वाले अफ़सरों के खिलाफ शिकायत की थी। मंत्री महोदय पोस्ट्स एंड टेलीग्राफ विभाग में अनुशासन कायम करना चाहते हैं, यह ठीक है, मगर अनुशासन का आधार अफसरों की मनमानी नहीं हो सकता। अगर अफसर

आज भी उसी नौकरशाही के ढंग से काम करते हैं अगर भ्रष्टाचार करते हैं, तो असन्तोष होना स्वाभाविक है ।

लखनऊ के ए० ओ० टी० आर० जो नागपुर से लखनऊ लाये गये हैं, मैं निवेदन करूंगा कि आप उन के आचरण की जांच करें । एक कर्मचारी जो उनके साथ नागपुर से लखनऊ आया, उसने अपनी पत्नी के आने का भत्ता भी ले लिया । मगर बाद में उसकी पत्नी ने यह शिकायत की कि मैं तो उसके साथ रहती नहीं, इसलिए आने का सवाल ही पैदा नहीं होता । मगर इस मामले की जांच नहीं की गई । यह मामला दबा दिया गया । मेरा निवेदन है कि अभी एक नया आदेश निकाला गया है कि एकाउंटस आफिस में तरक्कियां न दी जायें, प्रोमोशन न दिये जायें जसका परिणाम यह हो रहा है कि जगहें खाली हैं और शिकायतें बढ़ रही हैं । इस रिपोर्ट में भी स्वीकार किया गया है कि शिकायतों में वृद्धि हुई है । लिखा हुआ है "स्लाइट इनक्रीज़" । मेरा निवेदन है कि जो शिकायतों में वृद्धि हो रही है वह कर्मचारियों की कमी के कारण है । जो जगहें खाली पड़ी हैं उनको भरा जाना चाहिये ।

कर्मचारियों की छुट्टियों के सम्बन्ध में भी वित्त मंत्रालय जिस बात का आग्रह कर रहा है, वह ठीक नहीं है । मेरा निवेदन है कि कर्मचारियों की छुट्टियों के सम्बन्ध में भी कुछ न कुछ व्यवस्था की जानी चाहिये ।

जहां तक हिन्दी के प्रचार का सवाल है, मेरी शिकायत है कि जो नान-हिन्दी स्पीकिंग एरियाज़ हैं, उन में हिन्दी शिक्षकों की नियुक्तियां नहीं की जातीं और अगर वहां के चौथे ग्रेड के कर्मचारी हिन्दी पढ़ने वालों में शामिल होना चाहते हैं तो उनको शामिल नहीं होने दिया जाता है । यह ठीक नहीं है । चौथे ग्रेड के कर्मचारी भी हिन्दी की शिक्षा प्राप्त करें, इस बात की आवश्यकता है ।

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं दिल्ली की ट्रांस्पोर्ट सर्विस के बारे में एक बात कहना चाहता हूं । अभी तक वह बात कही नहीं गई है और वह है बहुत आवश्यक । आज के अखबारों में दिल्ली ट्रांस्पोर्ट कमेटी के चेयरमैन का यह वक्तव्य प्रकाशित हुआ है कि ६ अप्रैल के बाद दिल्ली में बसें ही बसें रहेंगे और स्टैंडों पर बसें ही बसें दिखाई देंगी और यात्री दिखाई नहीं देंगे । अभी तक ऐसा होता था कि यात्री दिखाई देते थे और बसें दिखाई नहीं देती थीं, उनका पता ही नहीं था । अब यह दावा कर रहे हैं कि बसें दिखाई देंगी और यात्री गायब हो जायेंगे । मैं नहीं समझता कि यह किस गणित के हिसाब से उन्होंने नतीजा निकाला है । उनका कहना है कि हम ६ अप्रैल को ४२५ बसें कर देंगे । मेरा निवेदन है कि अगर यहां ४२५ बसें हो भी जायें तो भी दिल्ली की आवश्यकतायें पूरी नहीं होंगी । यहां कम से कम ८०० बसें होनी चाहियें और जब तक ये नहीं होंगी तब तक जो प्राइवेट बसों पर रोक लगाने के लिए सरकार कदम उठा रही है वह ठीक नहीं है । प्राइवेट बसों में प्रतिदिन ५०,००० आदमी चलते हैं और वे ५,००० मील की यात्रा करती हैं । सरकारी बसों में एक मील का किराया १० पाई से लेकर १२ पाई मील है और प्राइवेट बसों में ७ पाई से ज्यादा नहीं है, इससे अधिक वे ले नहीं सकती हैं । इतना होने पर भी वे फायदे में चल रही हैं । अब सरकार उन्हें रोकना चाहती है । अगर सरकार के पास बसें हों और दिल्ली की जनता की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सकता हो तो प्राइवेट बसिस चलें, इसकी कोई आवश्यकता नहीं है । मगर निकट भविष्य में इसकी सम्भावना दिखाई नहीं देती ।

एग्ज़ीबिशन के समय पंजाब से बसें बुलाई गई थीं । उन से डी० टी० यू० को कोई लाभ नहीं हुआ जबकि दिल्ली के प्राइवेट आप्रेटर्स साढ़े बारह परसेंट लाभ सरकार को देने के लिए तैयार थे । एक

[श्री बाजपेयी]

तरफ तो प्राइवेट बसों को बन्द करने की बात की जाती है और दूसरी तरफ १ अक्तूबर, १९५८ को प्राइवेट बस का एक लाइसेंस दिया गया जो देने की आवश्यकता नहीं थी। इस बात की जांच होनी चाहिये कि यह लाइसेंस क्यों दिया गया तथा किस को दिया गया।

बसों में जो विज्ञापन आदि लगाये जाते हैं उनके सम्बन्ध में यह कहा जा रहा है कि ५३,००० और ९२,००० की रकम को बट्टे खाते में डाल दिया जाये, वसूल न की जाये क्योंकि जिन्होंने विज्ञापनों का ठेका लिया था वे इस रकम को दे नहीं सकते हैं। मगर उन्हीं विज्ञापनदाताओं ने, जब नये टेंडर मांगे गये, तो एक लाख रुपया नकद जमा कर दिया। यह भी एक ऐसा मामला है जिसमें काफी धांधली दिखाई देती है। ५३,००० और ९२,००० बट्टे खाते में डाल दिये जायें, इसलिए कि उन के पास देने के लिए धेला नहीं है, मगर वही लोग एक लाख रुपया नकद जमा करवायें, यह कैसे हो सकता है? मैं चाहता हूं कि इस की खोज की जानी चाहिए जांच की जानी चाहिए। डी० टी० यू० ठीक तरह से काम नहीं कर रही है, दिल्ली की आवश्यकताओं को पूरा नहीं करती है।

कहने के लिए बहुत कुछ होते हुए भी, चूंकि समय नहीं है और आप चाहते हैं कि मैं समाप्त करूं, मैं समाप्त करता हूं।

†**श्री उस्मान अली खां** (कुरनूल) : उपाध्यक्ष महोदय, पहले मैं सड़क परिवहन को लूंगा। रेलवे बजट पर चर्चा के समय रेल-रोड स्पर्धा पर काफी बहस हो चुकी है। तब मैंने कहा था कि देश में बढ़ते हुए विकास को देखते हुए रेलवे और सड़क यातायात के बीच स्पर्धा का कोई कारण नहीं है। वास्तव में, देश में उपलब्ध परिवहन के सब साधनों का और विकास करने की आवश्यकता है। यदि किसी समय और किसी स्थान पर रेलवे के परिवहन के लिये पर्याप्त सामान है तो रेलवे को सड़क परिवहन में रुकावट नहीं डालनी चाहिये। वास्तव में मेरा विचार यह है कि सड़क परिवहन के सम्मुख इस समय जो समस्या है वह रेल-सड़क स्पर्धा की नहीं है परन्तु स्वयं सडक परिवहन के विकास और पुनर्गठन की है।

पिछले कई वर्षों से सड़क परिवहन का पूर्ण रूप से विकास नहीं हुआ। वास्तव में जितना इसका विकास होना चाहिये था, उसका ५ प्रतिशत भी नहीं हुआ। सड़क परिवहन में विकास न होने के कई कारण हैं। विदेशी सरकार सड़क परिवहन का विकास करना नहीं चाहती थी क्योंकि वह रेलवे में अधिक दिलचस्पी रखती थी। परन्तु आज जब कि देश स्वतन्त्र है और जब कि देश में बहुत से विकास-कार्य हो रहे हैं, जब कि कृषि और औद्योगिक उत्पादन बढ़ रहा है, तब परिवहन के विभिन्न साधनों का विकास करना आवश्यक है और विशेष तौर से सड़क परिवहन पर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये।

मुझे यह जान कर प्रसन्नता हुई है कि परिवहन मन्त्रालय ने एक यातायात पुनर्गठन समिति नियुक्त की थी, जिसने अपना काम समाप्त कर दिया है और जिसका प्रतिवेदन सरकार को मिल गया है। जो भी कोई व्यक्ति सड़क परिवहन के विकास में रुचि रखता है उसको यह पता है कि सड़क परिवहन पर बहुत से प्रतिबन्ध आदि लगाये गये हैं। उस पर मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ के द्वारा प्रतिबन्ध लगाये गये। इसके अतिरिक्त अन्य प्रतिबन्ध लगे हुए हैं जैसे व्यवहार संहिता, रेल-सड़क सहयोजन, पुलों और सड़कों की असन्तोषजनक दशा, गाड़ियों के बोझा ढोने पर अनुमति, एक समय में में एक पखवाड़े के लिये अस्थायी पर्मिट जारी करना, अन्तर्राज्यीय मार्गों पर चलने वाली गाड़ियों पर अधिक कराधान दोहरा कराधान इत्यादि के कारण लगाये गये प्रतिबन्ध। अब क्योंकि पुनर्गठन समिति का प्रतिवेदन सरकार के पास है, अतः मुझे विश्वास है कि मंत्रालय समिति द्वारा सुझायी गयी बहुत सी बातों पर शीघ्र फैसला कर लेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

निस्सन्देह मोटर गाड़ी अधिनियम में किये गये संशोधन, राष्ट्रीय राजपथ अधिनियम के पारित किये जाने और भारत के राज्य बैंक अधिनियमों में किये गये संशोधनों से स्थिति में कुछ सुधार हुआ है। फिर भी जितना सुधार होना चाहिये था, उतना नहीं हुआ। आवश्यकता इस बात की है कि विभिन्न राज्यों में परिवहन वित्त निगम स्थापित किये जायें। प्रत्येक राज्य में परिवहन वित्त निगम की आवश्यकता इस कारण है कि मोटर सर्विस चलाने वाले बहुत अधिक ब्याज की दरों पर रुपया उधार लेते हैं और परिवहन वित्त निगम की स्थापना से उनको उचित ब्याज की दरों पर ऋण मिल सकेगा। भारत का राज्य बैंक अधिनियम में संशोधन ठीक किया गया है परन्तु बहुत सी टैक्निकल कठिनाइयों के कारण क्रयावक्रय समवाय (हायर परचेज़ कम्पनियां) बैंक से धन नहीं ले सकते।

मोटर गाड़ियों पर कर इतना लगाया जा रहा है कि यह उन पर एक प्रकार का बोझ हो गया है। विभिन्न राज्यों द्वारा लिये जाने वाले अधिक करों के अतिरिक्त जो मोटर गाड़ियां अन्तर्राज्यीय मार्गों पर चलती हैं, उन्हें दोहरा और कभी कभी इससे भी अधिक कर देना पड़ता है। सड़क परिवहन की उन्नति में सड़क परिवहन के भविष्य के बारे में अनिश्चितता भी बाधक है। केन्द्रीय सरकार को चाहिये कि वह राज्य सरकारों को यह घोषित करने के लिये निदेश दें कि माल परिवहन का आने वाले १०–१५ वर्षों तक राष्ट्रीयकरण नहीं किया जायेगा।

कुछ समय पहले भारत सरकार ने राज्य सरकारों को यह परामर्श दिया था कि माल मोटर गाड़ियों के बोझा ढोने की क्षमता में २५ प्रतिशत की वृद्धि कर दी जाये और राज्य सरकारों ने इस सिफारिश को तत्काल मंजूर कर लिया। मैं मैसूर राज्य का उल्लेख कर रहा हूं जिसने एक ओर तो बोझा ढोने की क्षमता में २५ प्रतिशत की वृद्धि की क्योंकि इससे उनको २५ प्रतिशत और कर प्राप्त होगा और दूसरी ओर उन्होंने ९ टन की सीमा निर्धारित कर दी। इस प्रकार केन्द्रीय सरकार ने जो सड़क परिवहन के लाभ के लिये कार्यवाही की थी उससे वास्तव में कोई लाभ नहीं हुआ बल्कि सड़क परिवहन की लागत में वृद्धि अवश्य हो गयी।

पर्यटन के बारे में मैं यह कहता हूं कि इस देश में पर्यटन के विकास की बहुत आवश्यकता है। ताजमहल और कुतुब मीनार जैसे प्राचीन स्मारक और दक्षिण भारत के सुन्दर मन्दिर अजन्ता और ऐलोरा की गुफाएं, शिमला, रानीखेत और ऊटाकमण्ड जैसे सुन्दर पहाड़ी क्षेत्र और काश्मीर की घाटियां और झील सारे विश्व के पर्यटकों को आकर्षित करते हैं। इसके लिये अधिक प्रचार की आवश्यकता है। उपयुक्त प्रचार से यह सम्भव है कि विदेशी मुद्रा की आय और बढ़ जायें।

मुझे प्रसन्नता है कि परिवहन मंत्रालय ने पर्यटन के बारे में एक पृथक् विभाग बनाया है। इस विभाग को विदेशों में प्रचार का कार्य सम्भालना चाहिये।

पर्यटन के बारे में मुझे यह भी कहना है कि पर्यटक यातायात को प्रोत्साहन देने के लिये सरकार ने मोटरगाड़ी अधिनियम में संशोधन किया था जिससे यदि किसी पर्यटक गाड़ी को सड़क परिवहन प्राधिकार से परमिट प्राप्त हो जाता है तो वह बिना और हस्ताक्षर कराये भारत के किसी भी भाग में ले जायी जा सकती है परन्तु गाड़ियों को राज्यों की सीमाओं पर कर देने के लिये रोक दिया जाता है। अतः मेरा यह सुझाव है कि संविधान के अनुच्छेदों के अनुसार एक विधान पारित किया जाये जिससे उस पर्यटक गाड़ी पर कहीं और कर न लिया जाये यदि उसने एक स्थान पर कर दे दिया हो।

अब मैं इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के बारे में एक दो बात कहता हूं। इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन ने निस्सन्देह उन्नति की है। वाइकाउण्ट विमानों के चलाये जाने से यात्रियों को आराम मिला है। विभिन्न शहरों को जाने के लिये समय भी ठीक है और सुविधाजनक है परन्तु दिल्ली और

[श्री उस्मान अली खां]

मद्रास के बीच सेवा ठीक नहीं है। समय बचाने के बावजूद भी पूरा दिन खराब हो जाता है। यदि आप वायुयान द्वारा दिल्ली से बम्बई जायें तो जहाज प्रातः ११ बजे चलता है और सायंकाल ४ बज कर कर २५ मिनट पर वहां पहुंचता है और सारा दिन खराब हो जाता है ।

एक दूसरी बात यह है कि इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन का प्रतिवेदन पढ़ते समय यह पता चला कि मितव्ययता के तौर पर कुछ पत्रिकायें निकालनी बन्द कर दी गयी हैं । परन्तु मैं देखता हूं कि समाचार पत्रों की व्यवस्था भी बन्द कर दी गयी है जिससे उन यात्रियों को बहुत असुविधा होती है जो उसी दिन वायुयान से जाते हैं । जब मैं ११ दिसम्बर को यहां से मद्रास जा रहा था तब मैंने एक सुझाव दिया था परन्तु न तो मुझे अभी तक उसका उत्तर मिला और नहीं उसकी रसीद मिली ।

सरदार इकबाल सिंह (फ़िरोजपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं मिनिस्ट्री आफ ट्रांसपोर्ट के सिलसिले में जो कुछ कहना चाहता हूं वह सब से पहले रोड ट्रांसपोर्ट के सिलसिले में है । इस मिनिस्ट्री ने पिछले दस सालों में बहुत सी कमेटियां बनाईं और उन कमेटियों के जरिये बहुत सी अच्छी अच्छी रिपोर्टें भी दी गईं । लेकिन अफसोस के साथ यह कहना पड़ता है कि जितना कम अमल इस मिनिस्ट्री में उन रिपोर्टों पर हुआ है उतना कम अमल शायद किसी और मिनिस्ट्री में नहीं हुआ । सन् १९४७ में एक कमेटी बनी उसने अपनी रिपोर्ट दी । सन् १९५० में कमेटी बनी, उसने अपनी रिपोर्ट दी । उसके बाद सन् १९५५ में प्लैनिंग कमीशन ने अपनी एक रिपोर्ट तैयार की। तमाम स्टेट्स को उसे भेजा गया लेकिन मैं कह सकता हूं कि उन रिपोर्टों की चन्द बातों पर भी अमल नहीं हुआ । इस मिनिस्ट्री ने एक नई कमेटी पिछले साल बनाई थी, जिसे मसानी कमेटी कहते हैं । मैं समझता हूं कि उस कमेटी ने अपनी रिपोर्ट दे दी है । मैं चाहता हूं कि उस रिपोर्ट को यह मिनिस्ट्री जल्दी से जल्दी मंजूर करे और उसकी एक कापी इस हाउस की टेबल पर रखें । कम से कम जो कमेटी मिनिस्ट्री बनाती है उसकी रिपोर्ट पर तो अमल किया जाना चाहिये । इसलिये मैं आशा करता हूं कि जो आखिरी कमेटी बनी थी उसकी रिपोर्ट को टेबल पर रख दिया जायगा और साथ ही साथ यह भी बताया जायगा कि उसके सिलसिले में गवर्नमेंट का क्या रिएक्शन है ।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि इस देश में बाहर से आने वाले जो टूरिस्ट होते हैं उनके सिलसिले में बहुत कुछ हुआ है । लेकिन यह मुल्क भी बहुत बड़ा है । इसके इंटेग्रेशन के लिये अन्दरूनी टूरिज्म को भी डेवेलप करना चाहिये । आज पंजाब के होम टूरिज्म के रास्ते में जो मुश्किलात आती हैं, उनका अन्दाजा आप नहीं लगा सकते । अगर मद्रास के लोगों को पंजाब को देखना हो या या पंजाब के लोगों को मद्रास को देखना हो, पंजाब के लोगों को, किसानों को, स्टूडेंट्स को मद्रास को देखना हो, तो गाड़ी पर तो शायद वे जा सकें लेकिन बाकी के सिलसिले में वे नहीं जा सकते । हमारी जो डी लक्स गाड़ियां हैं वह फारेन टूरिज्म के लिये हैं, लेकिन हिन्दुस्तान के स्टूडेंट्स, जो कि कल के हिन्दुस्तान के सरमाया हैं, के देखने के लिये, किसानों के हिन्दुस्तान को देखने के लिये कोई आसानी नहीं है । अगर आप दिल्ली से मद्रास को बस पर जायें तो १३०० रु० के करीब तो टैक्स के सिलसिले में देना पड़ जाता है । ऐसी हालत में आप सोच सकते हैं कि क्या कोई आदमी वहां पर बस से जा सकता है । मैं कहना चाहता हूं कि हालात को देखते हुए हमको हिन्दुस्तान में होम टूरिज्म को डेवेलप करना चाहिये और हिन्दुस्तान के लोगों को सुविधायें देनी चाहियें ताकि एक सूबे के लोग दूसरे सूबे में जाकर वहां के कामों को देख सकें और एक सूबे के स्टूडेंट्स सिर्फ दूसरे सूबों को ही नहीं बल्कि सारे हिन्दुस्तान को बनते हुए देख सकें ।

हिन्दुस्तान की सरकार जो भी चीज अपने हाथ में ले लेती है उस के लिये लोगों में यह ख्याल हो जाता है कि वह चीज ज़रूर तरक्की करेगी। हिन्दुस्तान में कुल नेशनल हाईवेज करीब २२ या २३ के बने हैं। उनको नेशनल हाईवेज डिक्लेयर भी कर दिया गया। वे हिन्दुस्तान की सरकार के कब्जे में भी आ गये। उनके बढ़ाने का काम, उनके बनाने का काम, उन सड़कों को ठीक करने का काम, सारे का सारा हिन्दुस्तान की सरकार को है। लेकिन बहुत अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आज जो नेशनल हाईवेज हैं उनकी हालत बहुत खराब है। अगर कोई आदमी इलाहाबाद से कलकत्ता को जाना चाहे या कलकत्ता से बम्बई को जाना चाहे, तो सैकड़ों मील ऐसी सड़क मिलेगी जिसको सड़क नहीं कहा जा सकता। शायद कच्चा रास्ता भी उससे बेहतर होता है। वहां पर कोई सर्विस रोड़ भी नहीं है। ऐसी हालत में होते हुये भी उसको नेशनल हाईवे कहा जाता है। इसलिय मैं आशा करता हूं कि जिन जिन हाईवेज का गवर्नमेंट आफ इंडिया ने अपने हाथ में लिया है उनको बेहतर बनाने के लिये ज्यादा कोशिश की जायेगी ताकि जिन रास्तों को नेशनल हाईवे डिक्लेअर कर दिया गया है उनकी हालत ऐसी न हो कि नेशनल हाईवे का फायदा उनसे न उठाया जा सके क्योंकि इससे न तो मुल्क को ही लाभ है और न उस स्टेट को ही लाभ है जिसमें वह पड़ता है। नेशनल हाईवेज पर आज ऐसे बहुत से स्थान हैं जहां पर कि पुल बनना चाहिये लेकिन आज तक उन पर पुल नहीं बनाये गये हैं। फिर भी उन पर किस किस्म का टैक्स देना पड़ता है इसका अन्दाजा आप लहीं लगा सकते हैं। मैं इसकी एक मिसाल देना चाहता हूं। अगर कोई कलकत्ता से दिल्ली को आये तो सोन रिवर पर एक पुल है। अगर वहां से किसी को अपनी एक ट्रक गुजारनी हो तो उसे एक मील के पुल पर से गुजरने के लिये १२७ रु० ट्रक का टैक्स देना होता है। जो भी शख्स उधर से आता है उसको उधर से गुजरना ही पड़ता है। ऐसी हालत में अगर किसी को एक ट्रक के लिये १२७ रु० का टैक्स देना होता है तो फिर वह नेशनल हाईवे किस तरीके से तरक्की कर सकता है।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि जहां पर भी नेशनल हाईवेज को तरक्की दी जाये या आइन्दा और नेशनल हाइबेज बनाये जायें और अच्छी सड़कें बनाई जाये तो इसका ख्याल करके बनाना चाहिये कि जो इलाके सूबे की सरकारों के दारुखिलाफ़ा के साथ मिले हुये नहीं हैं या दिल्ली के साथ नहीं मिले हैं, उनको उनसे मिलाया जा सके। जहां तक रेलवे का ताल्लुक है आप जानते हैं कि पिछले पांच सालों में उसने कोई ८०० मील की नई सड़क बना ली है। लेकिन फिर भी अभी वह सब जगह पर नहीं पहुंच सकती है। इन हालात में हिन्दुस्तान के दूर दराज़ इलाके के लिये, पहाड़ी इलाक़ों के लिये या उन इलाकों के लिये जहां पर कि रेलवे नहीं जा सकती, वहां पर नेशनल हाईवेज बनाये जायें या जो मौजूदा नेशनल हाईवेज हैं उनको एक्सटेंड किया जाय ताकि वह इलाके भी अपने सूबे की सरकारों के दारुलखिलाफों के साथ और दिल्ली के साथ मिलाये जा सकें। जो भी नई सड़कें बनाई जायें उनमें इन बातों का ख्याल रखा जाना चाहिये। मैं खास तौर पर बार्डर के सिलसिले में कहना चाहता हूं। पिछले दो तीन सालों में कुछ तजवीज़ें थीं और सेंट्रल गवर्नमेंट ने कुछ ग्रांट्स भी दी थीं बार्डर रोड्स और डिफेन्स रोड्स के सिलसिले में, लेकिन वह ग्रांट्स लेप्स हो गई।

श्री त्यागी : नहीं, अल्मोड़े के जिले में सब सड़कें बन गई।

सरदार इकबाल सिंह : अल्मोड़ा कोई अलग इलाका नहीं है, वह भी हिन्दुस्तान का हिस्सा है। लेकिन जो ग्रांट्स सूबों को दी गई, उनसे कोई फायदा नहीं उठाया गया। इसलिये मैं चाहता हूं कि हमारी ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री जो भी फैसला करती है और उसके लिये जो भी सुविधायें या ग्रांट्स देती है, कम से कम उनका यूज़ किया जाय और उनका पूरा लाभ उठाया जाय ताकि हमारी जो बार्डर की और डिफेन्स की सड़कें बनती हैं वे अच्छी से अच्छी बनें।

[सरदार इकबाल सिंह]

इसी सिलसिले में मैं पंजाब की बात कहना चाहता हूं। पंजाब एक स्ट्रैटेजिक इलाका है, इम्पार्टेंट इलाका है। वहां पर जब डिफेन्स के लिये बार्डर रोड्स नहीं बनायेंगे उस वक्त तक आपको कोई लाभ नहीं होने वाला है। मैं आशा करता हूं कि इन्टर स्टेट रोड्स और बार्डर रोड्स के लिये यह मिनिस्ट्री जितनी ग्रांट्स रोड डेवेलपमेंट फंड के तौर पर देती है उसका पूरा-पूरा लाभ उठाया जायगा। और जो सूबा उनका लाभ नहीं उठाता उनको कम से कम मजबूर किया जायगा कि वह उनसे लाभ उठायें।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि जहां तक रोड ट्रांसपोर्ट का ताल्लुक है, जितनी मुश्किलात रोड ट्रान्सपोर्ट में हैं उतनी शायद किसी और चीज में नहीं। आज आप जो हिन्दुस्तान का ट्रेन्ड है उसे ही नहीं दुनिया के ट्रेन्ड को लें। आज रोड ट्रान्सपोर्ट का जरिया दिन बदिन तरक्की कर रहा है। चाहे आपकी मंशा हो या न हो लेकिन इसे कोई रोक नहीं सकता क्योंकि इसमें कई ऐसी चीजें हैं जो कि कंज्यूमर को मजबूर करती हैं कि वह उनका लाभ उठाये। जैसे डोर टू डोर डिलीवरी का सवाल है, सर्विस और एफिशिएंसी का सवाल है, चाहे कोई पसन्द करे या न करे, लेकिन इन बातों को देखते हुये आज जो ट्रेन्ड होता जा रहा है वह दिन बदिन रोड ट्रान्सपोर्ट की तरफ होता जायेगा। इसलिये जब यह ट्रैंड है तो उसके सिलसिले में जो मुश्किलात आती हैं उनको ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री को कम से कम करने की कोशिश करनी चाहिये। कांस्टिट्यूशन में भी यह प्रोवाइडिड है कि एक जगह पर ही टैक्स लिया जा सकता है। लेकिन आज कई किस्म के टैक्स हैं। अगर दिल्ली से बम्बई जायें तो कई स्टेट्स ऐसी हैं जो कि रोजाना का टैक्स लेती हैं, कई स्टेट्स ऐसी हैं जो कि तीन महीनों का इकट्ठा टैक्स लेती हैं। कुछ स्टेट्स ऐसी हैं जो इकट्ठा टैक्स लेने की बात भी कहती हैं और साथ में यह भी कहती हैं कि इतने दिनों बाद तुम्हें वापस जाना होगा। राज्य सरकारें एक दिन का टैक्स लेती हैं, पांच दिन का टैक्स लेती हैं, दस दिन का टैक्स लेती हैं लेकिन यू० पी० स्टेट कहती है कि हम तीन महीनों का टैक्स इकट्ठा लेंगे। इसलिये मैं कहना चाहता हूं कि जो नेशनल हाईवेज डिक्लेअर किये जायें या किये जा चुके हैं उनमें एक किस्म की पालिसी रायज की जाय और जो लोग उन पर चलते हैं उनके लिये एक किस्म के रूल्स, कायदे और कानून होने चाहियें।

इसके अलावा मैं एक बात और कहना चाहता हूं। वह यह कि अगर एक ट्रक दिल्ली से बम्बई जाता है तो मुख्तलिफ स्टेट्स में होकर जाना पड़ता है और ये स्टेट्स मुख्तलिफ लोड एलाऊ करती हैं मिसाल के तौर पर दिल्ली की अथारिटी १८ हजार देती है तो उत्तर प्रदेश की अथारिटी १४ हजार ही देती है, मध्य प्रदेश की अथारिटी १४ हजार लोड एलाऊ करती है और बम्बई की अथारिटी उससे ज्यादा दे देतीं है। इस तरह आप देख सकते हैं कि उस ट्रक चलाने वाले को कितनी मुश्किल का सामना करना पड़ेगा जब कि एक ही सड़क पर मुख्तलिफ स्टेट्स में मुख्तलिफ लोड एलाऊ किया जायेगा। इसलिये मैं चाहता हूं कि इन मुश्किलात को देखते हुये सेंट्रल गवर्नमेंट स्टेट गवर्नमेंट्स को एक ही किस्म की पालिसी रायज करने के लिये मजबूर करे।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूं कि ट्रकों, कार्स और बसेज़ के मामले में देश में बहुत ज्यादा ब्लैक मार्केट चल रहा है। मैं जानता हूं कि मिनिस्टर साहब कहेंगे कि यह मेरा स्फिअर नहीं है। लेकिन जिस इंडस्ट्री का उनसे ताल्लुक है उसके लिये उनको कोशिश जरूर करनी चाहिये ताकि उस इंडस्ट्री में जो लोग लगे हुये हैं उनको ज्यादा सहूलियत हासिल हो सकें। आज हालत यह है कि एक मरसिडीज गाड़ी बगैर पांच छः हजार के ब्लैक के नहीं मिल सकती। आज हर गाड़ी के लिये ब्लैक मार्केट चल रहा है। मैं चाहता हूं कि मिनिस्टर साहब कामर्स और इंडस्ट्रीज़ मिनिस्टर साहब से मिल कर इसके लिये कोशिश करें कि यह ब्लैक मार्केट खत्म हो।

एक बात मैं पंजाब के बारे में इस सिलसिले में कहना चाहता हूं। वहां पर हमने एक एक्स-पैरीमेंट शुरू किया है। मैं चाहता हूं कि देश के दूसरे हिस्सों में वह एक्सपैरीमेंट किया जाये। वह एक्सपैरीमेंट यह है कि हर रूट पर ५० परसेंट नेशनलाइज्ड ट्रांसपोर्ट चलता है और ५० परसेंट प्राइवेट चलता है। और प्राइवेट आपरेटर्स बतौर गवर्नमेंट के एजेंट के अपनी बसें चलाते हैं। जब तक गवर्नमेंट के पास सारे ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज करने के लिये पैसा नहीं तब तक यह एक्सपैरीमेंट बहुत अच्छा काम दे सकता है। अगर सारे ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज किया जायेगा तो उसके कम्पेन्सेशन देने के लिये बहुत रुपया चाहिये जो कि गवर्नमेंट दे नहीं सकती। मैं समझता हूं कि इस फारमूले पर काम करने से सब के लिये अच्छा रहेगा। सरविस भी अच्छी होगी और लोगों को नुकसान भी नहीं होगा। मैं चाहता हूं कि इस एक्सपैरीमेंट को दूसरे सूबों में भी रायज किया जाये।

इसके बाद मैं कुछ पोस्ट आफिसेज के सिलसिले में भी कहना चाहता हूं। यह एक बड़ा मुहकमा है। लेकिन आज टैलीफोन का यह हाल है कि छोटी छोटी मंडियों से अगर दूसरी जगह को टैलीफोन करना चाहें तो काल ही नहीं मिलता। मैं एक मिसाल देना चाहता हूं। अभोर से दिल्ली के लिये सीधी लाइन है लेकिन महीनों तक वह खराब रहती है। कभी टैलीफोन नहीं मिलता। पूछा जाता है तो कहते हैं कि हमारे पास स्टाफ नहीं है। शायद टैलीफोन वालों को यह पता रहता है कि यह मिनिस्टर का टैलीफोन है, यह डिप्टी मिनिस्टर का टैलीफोन है, यह मिनिस्टर आफ स्टेट का टैलीफोन है, वहां सरविस ठीक रहती है। लेकिन जहां तक अवाम का ताल्लुक है टैलीफोन की हालत ज्यादा खराब होती जा रही है। जब टैलीफोन उठाते हैं तो अव्वल तो कोई बोलता ही नहीं, बोलता भी है तो ट्रंक काल नहीं मिलता और कह दिया जाता है कि लाइन खराब है, चाहे खराब हो या न हो। फिर दो मिनट बाद कह दिया जाता है कि ठीक हो गयी। इसी तरह से दो मिनट होता है तो कह देते हैं कि तीन मिनट हो गये। ये सब बातें दिन बदिन बढ़ रही हैं। अगर इसमें कोई सुधार न हो तो जो कमियां हैं कम से कम वे तो दूर होनी चाहियें जो कि इस मुहकमे को पीछे की तरफ ले जा रही हैं।

†**श्री प्र० के० देव** (कालाहांडी) : उपाध्यक्ष महोदय, प्रायः सबकी एक ही राय है कि परिवहन तथा संचार का विकास किये बिना देश उन्नति नहीं कर सकता।

मैं पत्तनों से आरम्भ करता हूं। यद्यपि भारत का समुद्रीय तट ३००० मील का है परन्तु उसमें पत्तन बहुत कम हैं और जो हैं भी उनमें घिचपिच बहुत रहती है। इसको दूर करने के लिये अधिक पत्तन होने चाहियें।

मैं पहले पूर्वी तट को लेता हूं। मंत्रालय के प्रतिवेदन से पता चलता है कि कलकत्ता और मद्रास पत्तनों के विकास के लिये अन्तर्राष्ट्रीय बैंक ने क्रमशः २९० लाख डालर और १४० लाख डालर का ऋण दिया है। विजगापट्टम पत्तन के लिये अमरीका के राष्ट्रपति की दक्षिण-पूर्व एशियाई आर्थिक विकास निधि में से २ करोड़ रुपये के ऋण की व्यवस्था की जा रही है। यद्यपि उड़ीसा का समुद्री तट २५० मील है और पश्चिमी बंगाल का केवल १०० मील, फिर भी उड़ीसा तट के पत्तन—प्रदीप और चान्दमेट पत्तनों के विकास पर कुछ भी खर्च नहीं किया जा रहा है।

श्री रघुनाथ सिंह ने बताया कि कलकत्ता पत्तन से लगभग ५० लाख रुपये की लागत से प्रति वर्ष १२० लाख टन रेत निकाला जा रहा है और इतना धन खर्च करने पर भी पत्तन की गहराई १८ फुट से अधिक नहीं होती।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री प्र० के० देव]

हाल ही के वर्षों में बलारी बार की हालत और खराब हो गई है और पूना स्थित केन्द्रीय जल और विद्युत् गवेषणा केन्द्र में किये गये तजुर्बों से पता चला है कि केवल मिट्टी हटा देने से ही इसका सुधार नहीं होगा और कलकत्ता पत्तन को ठीक बनाने के लिये उचित्त नदी प्रशिक्षण देना आवश्यक होगा।

दूसरी यदि हम ७ करोड़ रुपये खर्च करें, जैसा कि फ्रांसीसी विशेषज्ञ ने सुझाया है तो प्रदीप एक उच्च श्रेणी का पत्तन बन सकता है जिस में प्रतिवर्ष ४० लाख टन के जहाज आ जा सकते हैं। इन ७ करोड़ रुपयों में से २१/, करोड़ रुपया एक ड्रेजर की खरीद पर और ३३०० फुट दीवार के निर्माण पर खर्च होगा जिस से पत्तन की गहराई ४० फुट हो जायेगी और वह समुद्र तट के निकट भी होगी।

दूसरे नावांगण के बारे में हम समझते हैं कि सब से उपयुक्त स्थान प्रदीप होगा। जहाज बनाने के लिये हमें लोहे की चादरों और प्लेटों की आवश्यकता है चादरें और प्लेटें केवल उड़ीसा में रूरकेला से आ सकती हैं क्योंकि इस्पात की चादरों और प्लेटों में रूरकेला सब से आगे है। आप जहां कहीं भी दूसरा नावांगण बनायेंगे, चादरें और प्लेटें रूरकेला से आयेंगी। ब्रिटिश विशषज्ञों ने प्रदीप को नामंजूर नहीं किया। उन्होंने कहा कि वहां पर उचित भूमि और बिजली और पानी भी उपलब्ध है। उनका पिछला प्रतिवेदन अप्रैल, १९५८ में आया। उसके बाद बहुत कुछ हो चुका है। रूरकेला संयंत्र चालू हो गया है और कुछ ही महीनों में वहां चादरें प्लेटें बनने लगेंगीं। अब क्योंकि इस मामले को अन्तर्विभागीय उच्च शक्ति समिति को सौंपा जा रहा है, अतः मेरी यह प्रार्थना है कि वे दूसरे नावांगण को प्रदीप में रखने के बारे में विचार करें।

अब मैं सड़कों का प्रश्न लेता हूं। यद्यपि भारत को स्वतंत्र हुए दस वर्ष हो गये परन्तु फिर भी त्रिपुरा, मनीपुर और लद्दाख को अन्य देशों से मिलाने के लिये कोई ऐसी सड़क नहीं बनायी गयी है जो सब ऋतुओं में काम आ सके।

अब मैं राष्ट्रीय राजपथ संख्या ६ पर आता हूं। यह कलकत्ते को बम्बई से मिलाता है और मेरे राज्य से होकर जाता है। राष्ट्रीय राजपथ संख्या ६ पर केवल दो वर्ष पहले ९ लाख रुपये की लागत से वैतरनी के ऊपर एक पुल बनाया गया था। अब सिंचाई और विद्युत मंत्रालय ने एक परियोजना प्रतिवेदन दिया है जिस में उन्होंने कहा है कि भीम-कुण्ड में वैतरणी पर बांध बनाने से राष्ट्रीय राजपथ पर बना पुल जलमग्न हो जायेगा। यदि हम भीम-कुण्ड परियोजना पर दो वर्ष पहले सोचते तो हम ये ८ लाख रुपये न खर्च करते। यद्यपि राष्ट्रीय राजपथ के विकास करने के लिये गैर-सरकारी भूमि जबरदस्ती हथिया ली गई है परन्तु सम्बलपुर में देवगढ़ और कुचिन्दा सब-डिवीज़न के व्यक्तियों को अभी तक कोई प्रतिकर नहीं दिया गया है। अतः बहुत से व्यक्तियों को अब भी भू-राजस्व देना पड़ता है जब कि उनकी भूमि सरकार द्वारा ले ली गयी है।

भूतपूर्व बामरा राज्य से होकर जो राजपथ गुजरता है उस पर बहुत से लकड़ी के पुल हैं। पिछली गर्मियों में जब मैं इस रास्ते से जीप पर जा रहा था तो मैंने देखा कि बनों की अग्नि के कारण ये लकड़ी के पुल जल गये थे और केवल ढांचे ही रह गये थे। इस बार मैं दुर्घटना से बाल बाल बचा। अतः मैं समझता हूं कि इन काठ की पुलियाओं के स्थान पर शीघ्र ही कन्क्रीट की पक्की पुलियाएं बनायी जायें।

यह दुख की बात है कि यद्यपि उड़ीसा में पर्यटकों के लिये बहुत ही आकर्षक वस्तुएं हैं फिर भी केन्द्रीय सरकार ने भुवनेश्वर में जो पर्यटन कार्यालय खोला था वह बन्द कर दिया गया है। मेरे

राज्य में उड़ीसी नृत्य होता है। यहीं से पंचशील की उत्पत्ति हुई। यदि हम इस देश में पर्यटन को बढ़ाना चाहते हैं तो पर्यटकों के मामले में जिन से हमें विदेशी मुद्रा की आय होती है, मद्यपान और चुंगी संबंधी प्रतिबन्धों में ढील दी जानी चाहिये।

अब मैं चिन्दाबली के बारे में कुछ शब्द कहूंगा जो कि पिछली शताब्दी में उड़ीसा तट पर एक बहुत फलता फूलता पत्तन था। इस में अब रेत जमा हो रही है। केवल नाम के वास्ते वहां पर एक पत्तन अधिकारी है। मेरी राय में यह उपयुक्त समय है कि चिन्दाबली पत्तन से मिट्टी हटाने पर कुछ धन खर्च किया जाये। हम देखते ह कि भारतीय नौवहन द्वारा विदेशी मुद्रा की काफ़ी आय हो रही है। इस धन का एक भाग नये जहाजों के खरीदने और हमारे जहाज निर्माण के विकास के लिये सुरक्षित रखा जाये।

†**श्री मानवेन्द्र शाह** (टिहरी गढ़वाल): जहां कहीं भी मितव्ययता की लहर चलती है, चाहे वह केन्द्र में हो या राज्यों में, परिवहन तथा संचार मंत्रालय को सब से अधिक हानि होती है। फिर भी मुझे आशा है कि नागपुर योजना के लक्ष्य और उद्देश्य पूरे किये जायेंगे कि १९६३ तक किसी भी विकसित कृषि क्षेत्र में कोई भी गांव मुख्य सड़क से ५ मील से अधिक दूरी पर न हो।

राज्यों में और राज्यों के अन्दर, जिले और जिले में विभाजन जिस प्रकार होना चाहिये, उस प्रकार नहीं है। श्री सुब्रह्मण्य ने कल सड़कों के केवल पांच वर्गों का उल्लेख किया। परन्तु वे दो और वर्गों का उल्लेख करना भूल गये जो कि अन्तर्राज्यीय और आर्थिक महत्व की सड़कें और उन नये क्षेत्रों तक जाने वाली सड़के हैं जहां निकट भविष्य में रेलवे नहीं पहुंच सकती। इन से देश को बड़ा लाभ होगा।

राज्यों के अन्दर विभाजन करने में न तो घनता के प्रश्न पर और न ही क्षेत्र के प्रश्न पर ध्यान दिया गया। उत्तर प्रदेश में, जिसका क्षेत्रफल १,१३,४०९ वर्ग मील है और जो कि भारतीय संघ में चौथा सब से बड़ा राज्य है जिसकी आबादी ६३२ लाख है और जो कि केवल सब राज्यों से बड़ा ही नहीं परन्तु सब से घनी आबादी वाला भी है, सड़कों का विकास अपेक्षाकृत कम हुआ है। मद्रास में जिसका कि क्षेत्र केवल ६०,३६२ वर्गमील है, वहां पर १९०९२ मील लम्बी पक्की सड़कें हैं। अतः मद्रास में प्रतिवर्ष १०० वर्गमील के लिये २९.९ मील पक्की सड़क है। आन्ध्र में यह २०.७ है, पश्चिमी बंगाल में यह अनुपात १५.३ है और बम्बई में १३.१। परन्तु उत्तर प्रदेश में यह केवल १०.२ है। मुख्य इंजीनियरों की परिषद ने बताया है कि प्रति सौ वर्ग मील में ५२ मील लम्बी सड़क होनी चाहिये। इसका मतलब यह है कि उत्तर प्रदेश में लगभग ४०,००० मील लम्बी सड़कें बनानी हैं। मद्रास के संबंध में जहां कि प्रतिवर्ष १०० वर्ग मील में ३० मील लम्बी सड़कें हैं, इस लक्ष्य को पूरा करने में हमें २०,००० मील लम्बी सड़कें बनानी होंगी। यह सब बताने का मेरा तात्पर्य यह है कि विभिन्न राज्यों में सड़कों के विकास और निर्माण के लिये ठीक ढंग नहीं अपनाया गया है। कहीं विकास अधिक हुआ है कहीं बहुत कम। वित्त आयोग ने इस सिद्धान्त को स्वीकार किया है कि जिन राज्यों की आय कम हो उन्हें अन्यों की अपेक्षा केन्द्र से अधिक सहायता मिलनी चाहिये। परन्तु सरकार ने इस सिद्धान्त को भी नहीं माना या उसके मुताबिक कार्य नहीं किया। यदि केन्द्र संचार के लिये अधिक सहायता नहीं देता है तो सड़क परिवहन का वास्तविक रूप से विकास नहीं हो सकता।

अब मैं रेलवे सड़क के बीच प्रतियोगिता के बारे में रेलवे मंत्री महोदय द्वारा कही गयी बातों को ध्यान में रख कर कुछ सुझाव देता हूं। मेरा पहला सुझाव यह है कि जब कि रेलवे देश के दूर-दूर के भागों तक में जाती है और फिर भी केन्द्र का विषय है तो फिर सड़कें भी पूरी तरह से केन्द्र का

[श्री मानवेन्द्र शाह]

विषय क्यों नहीं बन सकतीं। यदि रेलवे हो सकती हैं तो सड़कें भी हो सकती हैं। यदि वायु,सेवायें, नौवहन, रेलवे, डाक तथा तार, टेलीफोन आदि केन्द्र के अधीन आ सकते हैं तो सड़कें भी क्यों न केन्द्र के ही अधीन हों। यह सब कहने का मेरा तात्पर्य यह है कि क्योंकि राज्यों और केन्द्र में और केन्द्र और राज्यों के विभिन्न मंत्रालयों में उचित समन्वय नहीं है, इसीलिये सड़कों के विकास का कार्य ठीक नहीं हो रहा है। अतः अब जब तक हम कोई ऐसी योजना न बना लें जिस से विभिन्न विभागों में और विभिन्न कार्यों में समन्वय हो तब तक हम लक्ष्य पूरा नहीं कर सकते।

प्राक्कलन समिति के ३४वें प्रतिवेदन में भी संचार के विभिन्न विभागों के विलीनीकरण का सुझाव दिया गया है और उन्होंने कहा भी है कि "समिति को यह जान कर प्रसन्नता हुई कि सरकार ने अपनी सिफारिश मान ली है और परिवहन मंत्रालय तथा संचार मंत्रालय को मिला कर उनको एक मंत्रि-मण्डल के मंत्री के अधिकार में दे दिया है।"

अतः मुझे विश्वास है कि प्राक्कलन समिति के सदस्य भी इस ओर ध्यान देंगे।

अब मैं टिहरी गढ़वाल की दशा के बारे में संक्षेप में कहूंगा जो कि मेरा निर्वाचन-क्षेत्र है और मैं यह साबित करने की कोशिश करूंगा कि जिलेवार विभाजन भी वैसा नहीं है जितना होना चाहिये। इस समय राष्ट्रीय राजपथों का निर्माण, राष्ट्रीय राजपथों के अतिरिक्त संघराज्य क्षेत्रों में सड़कों का निर्माण और विकास और जम्मू तथा काश्मीर राज्य और आसाम के कुछ विशेष सड़कें और आर्थिक और अन्तर्राज्यीय महत्व की सड़कों की जिम्मेवारी केन्द्र की है। इसका मतलब यह है कि दिल्ली और अन्दमान और निकोबार को छोड़ कर, कुछ जिलों के अलावा जिस में टिहरी गढ़वाल आता है, समूचे हिमालय प्रदेश की जिम्मेवारी केन्द्र की है,। तो यह समझ में नहीं आता कि अन्य जिलों के साथ मेरे जिले की जिम्मेवारी केन्द्र की क्यों नहीं है। जब कि वह कहते हैं कि प्रशासनिक कारणों से वह विभिन्न राज्यों के अधीन आते हैं।

मेरे ऐसा कहने के तीन कारण हैं। एक तो यह कि समूचा हिमालय प्रदेश सीमाक्षेत्र है। दूसरे यदि सड़क निर्माण के लिये एक यह शर्त रखी जाय कि वहां सड़क बनायी जाये जहां कुछ समय तक रेलवे नहीं जा सकती, तब भी हमारा क्षेत्र इस वर्ग में आता है। तीसरे, विभाजन के बाद देश के राजनीतिक रूप से एकीकृत होने के साथ-साथ यह आश्वासन दिया गया था कि भूतपूर्व राजाओं के राज्यों में अधिक सड़क विकास किया जायेगा। यदि ऐसा है तब भी टेहरी गढ़वाल के लिये केन्द्र की जिम्मेदारी है अतः मैं सरकार से टेहरी गढ़वाल की दशा सुधारने के लिये प्रार्थना करूंगा।

समाप्त करने से पूर्व मैं संचार व्यवस्था के बारे में कुछ कहूंगा। मेरे विचार में संचार समस्या यह नहीं है कि सड़कें काफ़ी हैं या नहीं। असली समस्या यह है कि हमने अभी अपने देश की अन्दरूनी इलाकों तक सड़कें बनाने और उन्हें अन्य भागों से जोड़ने का काम ठीक तरह नहीं किया है। अतः मेरा सुझाव प्राथमिकता में परिवर्तन का है। हमें राजपथों को इतनी प्राथमिकता नहीं देनी चाहिये क्योंकि राजपथों के मार्गों पर रेलवे चलती हैं। प्राथमिकता उन सड़कों को दी जाये जो आर्थिक अथवा अन्तर्राज्यीय महत्व की हैं। अथवा इन सड़कों को दी जाये जिन से उन क्षेत्रों का विकास हो जहां कि रेलवे नहीं पहूंची हों।

अन्त में मैं पर्यटन के बारे में कहूंगा। मेरे विचार में प्रचार ठीक प्रकार नहीं किया जाता है क्योंकि हमारे पहाड़ी प्रदेशों के पर्यटक केन्द्रों के बारे में कोई भी कुछ नहीं जानता। उदाहरणार्थतः, कोई भी

उखी-मठ का महत्व नहीं जानता जो कि केदारनाथ रोड पर है। सारे भारत से व्यक्ति उखी-मठ को जाते हैं परन्तु गुप्त-काशी के लिये उखी-मठ को एक सड़क ले जाने के लिये केन्द्र की जिम्मेवारी नहीं ले रहा है। ऐसा प्रतीत होता है कि केन्द्र में बैठे व्यक्ति यह नहीं जानते कि पहाड़ी क्षेत्रों में पर्यटक केन्द्र क्या हैं।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** (पाली) : डाक व तार और टेलीफोन विभाग के असन्तोषप्रद काम के बारे में जो नाराजगी प्रकट की गयी है वह अभिन्न है। इस बात को प्रमाणित करने के लिये संभवतया आंकड़ों की जरूरत नहीं है।

जब हम माननीय मंत्री के पास शिकायत भेज उसकी प्राप्ति की रसीद हमें तुरन्त मिल जाती है किन्तु उसके बाद क्या होता है, इसका किसी को भी ज्ञान नहीं होता। संगठन और प्रणाली विभाग की वार्षिक रिपोर्ट देखने से पता लगता है कि इस विभाग में ही सब से ढीला काम होता है। इसी से जनता का वास्ता पड़ता है और यही सुस्ती से काम करता है। इसलिये माननीय मंत्री को इस विभाग की ओर ही सब से अधिक ध्यान देना चाहिये।

इस विभाग की दक्षता का निर्णय आंकड़ों से नहीं हो सकता। सरकार को यह देखना चाहिये कि लोग उस विभाग के बारे में क्या राय रखते हैं।

एक और छोटी सी चीज को तरफ मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। होली और दिवाली के त्योहारों के अवसर पर डाकिये घर घर बख्शीश लेने जाते हैं। यद्यपि यह मामला कुछ नहीं है फिर भी यह अच्छा नहीं लगता कि सरकारी कर्मचारी दरबदर मांगते फिरें।

इसके पश्चात् मैं रेलवे निरीक्षणालय के बारे में भी दो शब्द कहना चाहता हूं। यह निरीक्षणालय अब बेकार हो गया है। इस बात की जिम्मेदारी अब रेलवे बोर्ड पर है। रेलवे बोर्ड यह चाहता था कि इस निरीक्षणालय को उसके अधीन रखा जाय। किन्तु बाद में उसे संचार मंत्रालय के अधीन रहने दिया गया। किन्तु इन्हीं बातों से इस विभाग की प्रतिष्ठा को काफी धक्का लगा। इसी कारण रेलवे की कार्यक्षमता भी कम हो गयी। मुझे आशा है कि सरकार इस निरीक्षणालय को पुनः जीवित करेगी।

निरीक्षणालय को चाहिये कि वह प्रति वर्ष देश की समग्र रेलवे लाइनों का निरीक्षण करे। किन्तु आज कुछ भी नहीं हो रहा। दूसरे यह निरीक्षणालय शिमला में स्थित है। मैं आशा करता हूं कि इसे वहां से निकाल कर किसी ठीक जगह रखा जाय और इसे कारआमद बनाया जाये।

अब मैं सड़कों के बारे में भी दो बातें कहना चाहता हूं। आज हमें इस बात का ज्ञान नहीं है कि सड़कों का विकास भविष्य में किस आधार पर होगा। सरकार का कर्तव्य है कि वह इस बात को हमारे समक्ष स्पष्ट करे। दूसरी योजना में इसके लिये ९८ करोड़ रुपये को राशि की व्यवस्था की गयी थी किन्तु अब सुना गया है कि उसे घटा कर ८८ करोड़ रुपया कर दिया गया है।

हमारे देश में बहुत ही कम सड़कें हैं। हमारे देश में कारें और मोटरें भी कम हैं। बजाय इसके कि हम इन सड़कों के निर्माण को बढ़ावा दें, हमारी सरकार उसके लिये की गयी व्यवस्था को भी कम कर दिया गया है। इसमें से भी अभी तक ४० करोड़ रुपये को लगाया नहीं गया है। संभवतया १९५९–६० में १९ $^1/_2$ करोड़ रुपया लगाया जाय। इस सभा में बार बार सदस्यों ने सड़कों के विकास पर जोर दिया है। हम तो यह कहते हैं कि अगर आप रेलवे में से १०० करोड़ रुपया सड़कों के विकास पर लगा दें तब भी अच्छा रहेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री हरिश्चन्द्र माथुर]

सड़कों पर न केवल मोटरें ही चल सकती हैं बल्कि बैलगाड़ियों वालों को भी बड़ी सुविधा हो जाती है। इसलिये सड़कों का महत्व रेलवे के महत्व से किसी प्रकार भी कम नहीं है। यदि हम चाहते हैं कि हम अपने गांव सुधारें तो यह आवश्यक है कि देश में सड़कों का जाल बिछा दें।

देश को रेलवे से ४० करोड़ रुपया प्रति वर्ष आय होती है किन्तु सड़कों से ९८ करोड़ वार्षिक आय होती है। मैं प्रार्थना करता हूं कि सड़क करों से सरकार जो कुछ वसूल करती है उसका कम से कम ७५ प्रतिशत भाग तो उनके विकास पर उसे खर्च करना चाहिये।

इस बात को सिद्ध करने की आवश्यकता नहीं कि हमारे यहां सड़कों की कितनी कमी है, मोटर गाड़ियों का कितना अभाव है। ऐसे क्षेत्र भी हमारे यहां हैं जहां एक गाड़ी एक सप्ताह के बाद चलायी जाती है। मैं यहां सड़क परिवहन पुनर्गठन समिति की सिफारिशों का उल्लेख भी नहीं करूंगा। मुझे आशा है कि सरकार उन सिफारिशों पर सहानुभूति पूर्वक विचार करेगी।

माननीय वित्त मंत्री ने यह कहा था कि डीजल पर उन्होंने इस कारण कर लगाया है कि डीजल उन्हें बाहर से मंगाना पड़ता है। कर लगाने का प्रयोजन यह था कि लोग पेट्रोल का इस्तेमाल करें क्योंकि हमारी तेल शोधनशालायें पेट्रोल तैयार करती हैं। यह बात कोई ठोस बात नहीं है। क्या पेट्रोल की कीमत कम हो सकती है? कदापि नहीं। इसलिये यह कार्यवाही प्रगति पर कुठाराघात करने वाली बात है। मुझे आशा है कि सरकार देश हित को देखते हुये इस पर पुर्नविचार करेगी।

भारत सरकार को चाहिये कि वह राजस्थान, मध्य प्रदेश और उड़ीसा में सड़कों के विकास की ओर विशेष ध्यान दे। सरकार को सारे देश के विकास की एक सी सुध रहनी चाहिये।

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर)** : श्रीमान्, मैं परिवहन मंत्रालय के अधीन विभागों के बारे में माननीय सदस्यों द्वारा की गयी आलोचना के लिये आभारी हूं। मैं इन्हीं विभागों तक अपना भाषण सीमित रखते हुये, सड़क परिवहन के बारे में भी दो शब्द कहूंगा क्योंकि सभी माननीय सदस्यों ने इसका उल्लेख किया है।

सभा को विदित है कि जो लक्ष्य १९४३ में हमने अपने सामने रखा था उसे लगभग हम पूरा कर चुके हैं। सड़क विकास की दूसरी योजना भी अब बन चुकी है। उसकी मुख्य बातों का उल्लेख श्री दे० सुब्रह्मन्यम ने किया था। आगामी बीस वर्षीय सड़क विकास योजना को क्रियान्वित करने के लिये २५० करोड़ रुपये की तुलना में ५२०० करोड़ रुपये का व्यय हमें सहन करना होगा। तब जाकर प्रत्येक वर्ग मील में .३ से .५ सड़कें हमारे देश में होंगी। अब तक हम निर्माण कार्यों और संधारण पर ७७ करोड़ रुपया व्यय करते रहे हैं। हमारे इंजीनियरों ने जो योजना बनाई है उसकी सफलता के लिये वे चाहते हैं कि ११० करोड़ रुपया १९६१–६२ तक चाहेंगे। उनका कहना है कि १९८१–८२ तक इस राशि में ५७५ करोड़ रुपये की वृद्धि होनी चाहिये।

अब सवाल यह है कि इतने बड़े काम के लिये रुपया किधर से लाया जाय। किन्तु सड़कें तो देश के लिये अनिवार्य हैं। इन्हें हर कीमत पर बनवाना होगा। हमारी आर्थिक प्रगति के लिये ये परमावश्यक हैं। ग्रामीण क्षेत्रों के लिये तो ये बहुत ही आवश्यक हैं। हमें देश के एक एक गांव को सड़कों से मिला देना है। हमारे देश में उत्तर से दक्षिण तक और पूर्व से पश्चिम तक बड़ी विशाल

---

†मूल अंग्रेजी में

सड़कें होनी चाहियें और गांव गांव में सड़कों का जाल बिछा हो। योजना से विदित होता है कि हमें ४०५,००० मील लम्बी सड़कें बनानी होंगी। इससे इतना होगा कि हमारे देश का कोई भी गांव किसी पक्की सड़क से ५ मील और कच्ची सड़क से २ मील से अधिक दूर न होगा। अर्ध-विकसित क्षेत्रों के लिये भी इस योजना में व्यवस्था की गयी है। किसी भी पक्की सड़क से कोई भी गांव ८ मील से अधिक की दूरी पर न होगा और कच्ची सड़क से २ मील। इसी तरह पिछड़े क्षेत्रों में अर्थात् राजस्थान आदि में कोई भी गांव पक्की सड़क से १२ मील और कच्ची से ५ मील दूर न होगा। इस योजना का मुख्य नक्शा यह है।

हमें ग्राम क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण की अधिक रुचि है। हमने सहकारी योजनाओं और श्रमदान आदि की योजनाओं के अधीन तीन वर्ष के लिये ६० करोड़ रुपये की व्यवस्था की थी। अभी राज्य सरकारें हमें अपनी योजनायें भेज रही हैं। आगे से हमारा विचार है कि इस मामले में हम सभा से भी सलाह लिया करें। ऐसी योजनाओं के लिये हमें नक्शों की जरूरत पड़ती है ताकि राष्ट्रीय राजपथों, राज्यीय राजपथों जिला सड़कों की दार्गमेल हमें स्पष्टतया विदित हो जाय। इस प्रयोजन के लिये राज्यों के निमित्त १० लाख रुपये की पृथक व्यवस्था की गयी है।

अब मैं उस धन के आवंटन के बारे में बताऊंगा जो कच्चे लोहे के परिवहन के संवर्धन के लिये सड़कें बनाने के हेतु आवंटित किया गया है। इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार ने मैसूर, आंध्र प्रदेश और उड़ीसा सरकारों को २२० लाख रुपये के अनुदान दिये हैं। उन सड़कों के नाम हैं :—

तालागुप्पा—होनावर रोड

बनसंद्र—हसन सड़क

हसन—मंगलौर सड़क

हुबली—कारवाड़ सड़क

लोंडा—सदाशिवगढ़ सड़क

आंध्र प्रदेश : महबूबाबाद—चलांधु सड़क

उड़ीसा : टोमाका—कोवरबंध सड़क

इन योजनाओं के लिये धन मंजूर कर दिया गया है और इन पर शीघ्र ही काम शुरू हो जायेगा।

श्री तारिक ने जवाहर सुरंग के बारे में कहा था। उन्हें आश्वस्त रहना चाहिये कि हमने उपाय कर लिये हैं कि वह सारा साल खुली रह सके। जब कभी अत्यधिक हिमपात हो तो शायद कुछ दिन इसे बन्द करना पड़े किन्तु उन दिनों भी हम बर्फ को शीघ्रातिशीघ्र साफ कराने की कार्यवाही करेंगे। पश्चिमी सुरंग दिसम्बर, १९५८ में खोली गई थी। आशा है कि दोनों ट्यूबें १९६० में पूरी हो जायेंगी।

चालू वर्ष में उन पुलों पर काम शुरू हुआ है :—

कटक में महानदी का पुल

कटक के निकट बीरूया का पुल

दिल्ली में यमुना का पुल

गोदावरी डेल्टा में वशिष्ट पुल

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री राज बहादुर]

मालदा में महानंदा का पुल

रूपनारायण पुल

आसाम में ब्रह्मपुत्र पर रेलवे व सड़क का पुल

ढींगराघाट पर महानंदा का पुल

दोनपुरहाट में महानंदा का पुल

पश्चिमी तट सड़क पर नेत्रवती का पुल

आंध्र सरकार तथा संसद सदस्यों ने हमसे राज्यीय राजपथ के भद्राचलम के निर्माण के लिये सहायता मांगी थी। केन्द्रीय सरकार ने भद्राचलम में गोदावरी पर पुल बनाने के लिये २० लाख रुपया स्वीकार किया है। उस पुल पर कुल ६० लाख रुपये की लागत आयेगी और शेष राशि राज्य सरकार देगी।

मैं एक दो महत्वपूर्ण सड़कों की ओर और उल्लेख करूंगा। गैंगटोक—नथूला रोड़ बड़ी जल्दी पूरी हुई है: और उसका उद्‌घाटन प्रधान मंत्री ने ८ सितम्बर, १९५८ में किया था। राष्ट्रपति के अभिभाषण में काम करने वालों को श्रद्धांजलि अर्पित की गयी थी। मैं उत्तरीय सिक्किम सड़क का भी उल्लेख करूंगा। हम ने ४० करोड़ रुपया तो मंजूर कर दिया है। तीसरी योजना म इस की पूर्ति होगी।

श्री तारिक ने कहा है कि पटानकोट जम्मू सड़क सारा साल नहीं खुली रखी जा सकेगी। कुछ हद तक़ तो वे ठीक ही कहते हैं। खैर हम ने भी इधर उसे सारा साल खुला रखने के उपाय किए हैं। वे जानते हैं कि रास्ते में ७० से अधिक नाले हैं जो बरसात में ऊपर तक फैल जाते हैं। जो नाले ज्यादा खतरनाक हैं उनका प्रबन्ध भी हमने कर लिया है। नालों पर पुल बना दिये गये हैं। खडेरूखड़ संख्या १, मगेर खड़, और दूसरी खडेरूखड़ पर पुल बनाने की स्वीकृति दे दी गई है।

मैं रेलवे-सड़क प्रतियोग्यता के उलझन वाले प्रश्न के बारे में भी दो शब्द कहूंगा। मैं समझता हूं कि यदि हमारे देश में इस प्रकार की प्रतियोगितात्मक भावना पैदा होती है, इन चीजों में, तो निस्संदेह यह हानिकारक है। इन में इस सवाल को पैदा ही नहीं होने देना चाहिये। हमें इस संबंध में वस्तुनिष्ट दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। हमें इसकी महता कदापि कम नहीं करनी चाहिये। वास्तव में रेलवे के विकास और सड़क परिवहन के विकास के लिए ऐसी कोई उलझन बीच में नहीं है। किन्तु हमें तब भी इस बात पर निष्पक्ष दृष्टिकोण से विचार करना चाहिए। इस सम्बन्ध में मैं रेलवे मंत्री को धन्यबाद देना चाहता हूं। उन्होंने सड़क परिवहन के विकास को पूर्ण मान्यता दी है। यद्यपि उन्होंने कुछ शर्तें रखी हैं किन्तु ये ठीक ही थीं क्योंकि उन्हें रेलवे के विकास का भी पूरा ध्यान रखना है। २५ फरवरी, १९५९ को उन्होंने राज्य सभा में कहा था, "मैं उन्हें विश्वास दिलाता हूं (वे अखिल भारतीय सड़क परिवहन की प्रधान राजकुमारी अमृत कौर की ओर निर्देश कर रहे थे) कि सड़क परिवहन के चालक मुझ से पूरी सहानुभूति प्राप्त करेंगे। क्योंकि हमारे देश में सब प्रकार के परिवहन के विकास की गुंजाइश है। चाहे रेलवे हो, चाहे सड़कें हों और चाहे जल मार्ग हों। सभी के लिए गुंजाइश है। किन्तु मैं यह चाहता हूं कि सीमित संसाधनों के होते हुए विकास में दुहरापन अभी ठीक नहीं। हमें अपने संसाधनों को पूर्णतया उपयोग में लाना चाहिए।" उन्होंने कहा है कि सड़कें और रेलें एक दूसरे की पूरक होनी चाहिएं। उन्होंने कहा है कि सड़क परिवहन वाले कुछ आरंभिक कार्य करें। आगे जारी रखते हुए वे कहते हैं "यदि राष्ट्र को सड़क परिवहन से ही लाभ

पहुंचता है तो मुझे उस में कोई आपत्ति नहीं हो सकती किन्तु तब हमें इस बात के बारे में सोचना होगा कि औद्योगिक कच्चे माल और अन्य आवश्यक सामग्री के बारे में जिसे हम रेलों द्वारा दूर दूर तक केवल उचित दरों पर ही नहीं वरन रियायती दरों पर ले जाते हैं उसे जारी रखा जाय अथवा नहीं . . . ." "रेलवे मंत्री की हैसियत से मैं यह नहीं चाहता कि मैं देश में सड़क परिवहन के विकास के मार्ग में रूकावटें पैदा करूं"

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : हमें सारी बात के बारे में स्पष्टतया ज्ञान होना चाहिये।

†**श्री राज बहादुर** : जानकारी प्राप्त करने के लिए किसी की नीयत पर शक नहीं करना चाहिए । हम सब लोगों का उत्तरदायित्व इकट्ठा है।

माननीय रेलवे मंत्री का अभिप्राय यह था कि जहां रेलवे से पूरा काम चलता है वहां सड़कें बनाने से इतना लाभ न होगा। उन्हें कोई आपत्ति नहीं, उद्योग सड़कों से लाभ उठायें किन्तु तब उन्हें दरें बढ़ानी पडेंगी। सड़कें तो यहां रेलवे से बहुत पहले की बनी हुई हैं। यदि परिस्थितियां इस बात की मांगें करें तो कोई भी उद्योग अपनी दरे बढ़ा सकता है । सड़क परिवहन वाले लोग देश की सेवा कर रहे हैं और पहले भी उन्होंने की है। किन्तु जहां तक दुहरी सुविधाओं का प्रश्न आता है उस सीमा में चाहे हम किसी भी प्रकार के परिवहन को लें वह स्वतः कोई अन्तिम चीज़ नहीं। वे सब एक ज़रिया हैं। हमारा उद्देश्य देश की प्रगति करना है । हमें देश की सामाजिक एवं आर्थिक आवश्यकताओं को पूरा करना है। अतः हमें समझ लेना चाहिए कि व्यापार, उद्योग और कृषि चाहे कुछ भी हो उन्हीं बातों से परिवहन के स्वरूप का निर्धारण होगा।

इस में सन्देह नहीं कि परिवहन के एक खास तरीके के परिसीमनों के अनुसार व्यापार एवं उद्योग को नहीं ढाला जा सकता। उन्होंने कहा कि इस देश में प्रत्येक प्रकार के परिवहन की पर्याप्त गुंजाइश है। श्री मसानी ने भी यही कहा था। मैं उन से सहमत हूं। किन्तु हमें इस प्रकार के समन्वय से घबराना नहीं चाहिये । हमें देखना चाहिए कि वह कैसे चलता है । इस समन्वय की पृष्ठ भूमि क्या है ?

मैं आशा करता हूं कि समन्वय संबंधी इस विवाद के कारण हम निर्णय करने में गलती नहीं करेंगे। हमें इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि रेलवे हमारा सब से बड़ा राष्ट्रीय उपक्रम है । उस ने देश की बहुत समय से अच्छी सेवा की है। उस में १२ लाख आदमी काम करते हैं। यदि कोई अनुचित प्रतिस्पर्धा उत्पन्न होती है जिस से रेलवे को हानि हो तो अन्ततः वह हानि समस्त राष्ट्र की ही समझी जाएगी। मैं सड़क का प्रभारी मंत्री होने के नाते इस बात को भूलूंगा नहीं।

सड़क परिवहन को अपने विस्तार के लिए पूरा क्षेत्र मिलना चाहिए और जो प्रतिबन्ध हैं उन से उसे मुक्त किया जाना चाहिए परन्तु साथ ही रेलवे का भी इस सभा को ध्यान रखना चाहिये क्योंकि वह हमारा सब से अधिक महत्वपूर्ण राष्ट्रीय उपक्रम है। हम इस प्रकार के समस्त प्रश्न पर विचार कर सकते हैं। जिस प्रकार का भी समन्वय हो वह वास्तविक होना चाहिये उचित होना चाहिए और व्यावहारिक होना चाहिए । जब तक ये तीन शर्तें पूरी नहीं होंगी वह समन्वय चल नहीं सकेगा। हम इस समन्वय की कथा को १९३९ से जानते हैं। सड़क परिवहन पर जो प्रतिबन्ध लगाए गए हैं उनको सर्व प्रथम १९३९ में संविधि मान्यता दी गई थी। हम जानते हैं कि महायुद्ध के कारण ये प्रतिबन्ध पूर्णतः क्रियान्वित नहीं किये जा सके। युद्ध के तुरन्त बाद सिद्धान्तों और अभ्यासों का संहिता बनाया गया। परन्तु उसे भी बहुत से राज्यों द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है। १९५६ के अधिनियम में इन्हीं लाइनों पर रखे गए कुछ संशोधन इस सभा को स्वीकार्य नहीं थे। साथ ही हम यह भी जानते हैं कि इन

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री राज बहादुर]

समस्त प्रतिबन्धों के बावजूद सड़क परिवहन दृढ़ता प्राप्त कर रहा है। इसका कारण यही है कि वह आधुनिक युग का प्रतीक है। हमें सड़क परिवहन के भविष्य के संबंध में कोई गलतफहमियां नहीं होनी चाहिएं। हमें यह समझना चाहिये कि वह सदा नियंत्रणों में दबा रहा है। उस पर देश में सब से अधिक कराधान किया गया है। चालन की दूरी पर प्रतिबन्ध के कारण उसे नुकसान रहा है और सभा को यह भी ज्ञात है कि पुलिस तथा अन्य विभागों ने भी कुछ नियम तथा विनिमय उस पर थोपे हैं तथा उनके प्रख्यापन की ज्यादतियों से भी हम परिचित हैं। हम यह भी जानते हैं कि परिवहन के संबंध में ऋण सुविधायें भी बहुत कठिनाई से प्राप्त हुई हैं। मोटर गाड़ियों के उत्पादन के मामले में हम कार्यक्रम के अनुसार कार्य नहीं कर सके हैं। इस संबंध में मैं कुछ आंकड़ों का संकेत करना चाहता हूं जिन से मोटरगाड़ियों के उत्पादन के प्रश्न पर कुछ प्रकाश पड़ेगा।

मैं केन्द्रीय सरकार के बजट के व्याख्यात्मक स्मरणपत्र के पृष्ठ ६ का निर्देश करूंगा। उस में एक विवरण में है जिस में मोटर कार, साईकिल, स्कूटर, बस, मोटरगाड़ियों के नीचे के ढान्चे मोटर वैन, लारियां आदि से होने वाली आय दिखाई गई है। आवश्यक पुर्जों के आयात पर प्रतिबन्ध का क्या असर हुआ है। यह आंकड़ों से स्पष्ट है। १९५७–५८ में इस से १२.९२ करोड़ रुपए की आय थी। १९५८–५९ के लिये बजट प्राक्कलन १३.५० करोड़ रुपये था। पुनरीक्षित प्राक्कलनों में केवल ७० लाख रुपए दिखाए गए हैं। १९५९–६० में बजट केवल ७० लाख रुपए है। इस तरह सीमाशुल्क के रूप में इस मद की आय १३.५० करोड़ रुपये से गिर कर ७० लाख रुपए हो गई है। दूसरी ओर रेलवे संयंत्र और इंजन डिब्बों आदि के आंकड़े लीजिए। १९५७–५८ की राशि २.६२ करोड़ रुपए थी और १९५८–५९ में २.५० करोड़ रुपये। १९५८–५९ के लिए पुनरीक्षित प्राक्कलन ४ करोड़ रुपए हैं। १९५९–६० में बजट प्राक्कलन ३.७० करोड़ रुपये है। सभा और सदस्यों को यह पूछने का हक है कि और कितना "समन्वय" आवश्यक है? उस समन्वय की सीमायें क्या हैं? यह ऐसा प्रश्न है जिसका उत्तर मैं नहीं दे सकता। रेलवे मंत्रालय अथवा असैनिक उड्डयन विभाग अथवा नौपरिवहन निदेशालय कोई भी उसका उत्तर नहीं दे सकता। जहां तक इस प्रश्न का संबंध है, वह एक राष्ट्रीय परिवहन नीति के विकास पर निर्भर है।

इस संबंध में मैं सभा को यह बता देना चाहता हूं कि हम इस प्रश्न पर गम्भीरता पूर्वक विचार कर रहे हैं और हम ने कुछ प्रस्तावों का विस्तृत ब्यौरा तैय्यार कर लिया है और मैं आशा करता हूं कि इस महीने में या कुछ सप्ताहों में एक उच्च स्तरीय नियुक्त समिति को जाएगी। जो इस प्रश्न पर विचार करेगी, उसका विस्तृत अध्ययन करेगी और फिर सरकार को उन सिद्धान्तों के संबंध में सलाह देगी जिन पर इस प्रकार की राष्ट्रीय नीति का निर्णय निर्माण किया जा सके। यह अत्यन्त कठिन कार्य है और मैं समझता हूं कि हमें यह कार्य ऐसे निकाय को देना चाहिए और मैं आशा करता हूं कि माननीय सदस्य सधैर्य उसकी प्रतीक्षा करेंगे।

परन्तु मैं पुनः यह निवेदन करूंगा कि इस प्रश्न पर विवाद से ऊपर उठ कर विचार किया जाना चाहिये।

अब मैं दूसरे विषय — पत्तन तथा नौपरिवहन — पर आता हूं क्योंकि पत्तनों के संबंध में भी पर्याप्त उत्कंठा प्रकट की गई है। बड़े और छोटे पत्तनों में मिला कर १९५५–५६ में २८० लाख टन का यातायात हुआ। १९५७–५८ में बड़े पत्तनों में ३१० लाख टनका यातायात हुआ। हमारी वर्तमान क्षमता ३२६ लाख टन है और जब दूसरी योजना में सम्मिलित समस्त कार्य पूर्ण हो जाएगा तो बड़े पत्तनों के संबंध में हमारी क्षमता ४१० लाख टन हो जाएगी और छोटे पत्तनों के संबंध में वह ५० लाख

टन हो जाएगी। इस तरह कुल क्षमता ४६० लाख टन की हो जाएगी। मैं समझता हूं कि इतनी क्षमता से हम अपने व्यापार और उद्योग की आवश्यकताओं की पूर्ति कर सकेंगे और हमारे पत्तन देश के व्यापार और उद्योगों का भार वहन करने में समर्थ होंगे।

जहां तक वर्तमान प्रवृतियों का संबंध है यातायात में कुछ कमी दिखाई पड़ती है जिसका कारण संभवत: व्यापार में कुछ गिरावट है और १९५८–५९ में होने वाला यातायात १९५७–५८ के यातायात से काफ़ी कम होने की आशा है।

जहां तक दूसरी योजना में सम्मिलित विभिन्न कार्यों की पूर्ति की दृष्टि से हमारी उपलब्धियों का संबंध है, मैं सभा को यह बता देना चाहता हूं कि १९५८–५९ में १५.२३ करोड़ रुपए की लागत से कार्य किये गए हैं। अगले वर्ष के लिए हमारा कार्यक्रम ३३.३१करोड़ रूपए की लागत के कार्यों का है।

माननीय सदस्यों को यह भली प्रकार ज्ञात है कि इस वर्ष हमारे पास विश्व बैंक से मद्रास पत्तन के लिये ६ करोड़ ६० लाख रुपये और कलकत्ता के पत्तन के आयुक्तों के १३ करोड़ ७० लाख रुपये के ऋण हैं जिनसे विदेशी मुद्रा की समस्या बहुत हद तक हल हो गई है।

अब मैं कलकत्ता पत्तन के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करूंगा क्योंकि कल माननीय श्री सु० चं० सामन्त और कुछ अन्य माननीय सदस्यों ने यह आशंका प्रकट की थी कि हुगली की नौतार्थ गहराई कम होती जाने के कारण उसका भविष्य अंधकारमय दिखाई पड़ता है।

हम जानते हैं कि कलकत्ता की समस्या रेत जमा होने से उत्पन्न रुकावटों की है। हुगली नदी में १४ स्थानों पर इस प्रकार की रुकावटें उत्पन्न हो गई हैं जिनमें सब से खतरनाक बलारी की है क्योंकि दिसम्बर, १९५८ में वहां की गहराई केवल ७.३ फीट रह गई थी। वहां रेत हटा कर नदी को गहरा करने के लिये तुरन्त कार्यवाही की गई थी। एक ड्रेजर चालू किया गया था और जो काम किया गया है उसका लाभ स्थायी होगा। अब वहां की गहराई ९ फीट हो गई है। १ से ४ मार्च और ६ से १५ मार्च के बीच वह गहराई ८ फीट से ९ फीट ३ इंच तक बदलती रही है। अक्टूबर से फरवरी तक ६,४८,००० टन रेत हटाई गई।

जैसा माननीय सदस्य जानते हैं इस समस्या के सम्बन्ध में अनेक विशेषज्ञों ने छानबीन की है जिनमें हालैण्ड के राटरडम पत्तन के उपसंचालक श्री पॉस्थूमा, मेसर्स रैण्डेल, पालमेर एण्ड ट्रिटन, लन्दन, फ्रांस की ग्रनोबिल स्थित जल विद्युत गवेषणा प्रयोगशाला के महासंचालक डा० पियरे डैनेल और मुख्य इंजीनियर श्री वैलेट तथा हालैण्ड की हालैण्डसोहे एन्नोमिंग मैन्शेपिज के मुख्य इंजीनियर श्री विचर्स होएथ भी सम्मिलित हैं।

बलारी क्षेत्र में गहराई को स्थायी तौर से बनाये रखने के सम्बन्ध में वे इस सामान्य निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि निरन्तर तलकर्षण और समुचित नियंत्रण कार्यों द्वारा ही ऐसा किया जा सकता है। जहां तक नदी नियंत्रण कार्यों के लिये प्रयोगों का सम्बन्ध है, पूना की गवेषणा संस्था में इस प्रकार के प्रयोग किये गये हैं और मैं आशा करता हूं कि उनके सम्बन्ध में हम शीघ्र ही किसी निर्णय पर पहुंच जायेंगे और उस पर कार्यवाही कर सकेंगे। इस बीच के समय के लिये हम दो बड़े आकार के सक्शन ड्रेजर प्राप्त करने और पुराने ड्रेजर 'गंगा' की मरम्मत कराने का निर्णय कर चुके हैं। इस समय कलकत्ता पत्तन में ४ सक्शन ड्रेजर, ३ बकेट ड्रेजर और ६ ग्रैब ड्रेजर हैं परन्तु वे पुरानी हालत में हैं।

[श्री राज बहादुर]

जहां तक नदी नियंत्रण कार्यों का सम्बन्ध है, सभा को यह ज्ञात है कि हमने फैल्टा में नियंत्रण कार्य प्रारम्भ किए हैं जिनपर ५·५ करोड़ रुपये व्यय होंगे और मैं कह सकता हूं कि इस कार्य से हम इस स्थान के उत्तर में रेत से उत्पन्न ४ रुकावटों के स्थानों का नियंत्रण करने और वहां की गहराई बढ़ाने में समर्थ होंगे। परन्तु स्थायी हल, जैसा कि सभा को ज्ञात है, यही है कि हुगली नदी में ऊपर से पानी बराबर आते रहने की व्यवस्था हो सके।

जहां तक समुद्री पत्तन का सम्बन्ध है, जिसके लिये श्री पॉस्थूमा और मेसर्स रैण्डेल, पालमेर एण्ड ट्रिटन ने हल्दिया नदी के मुहाने से उत्तर की ओर हल्दिया चैनल पर एक स्थान की सिफारिश की थी, मुझे यह कहते हुये खुशी हो रही है कि हमने कलकत्ता पत्तन के लिये एक गहरे पानी का सहायक पत्तन स्थापित करने का विचार किया है जिसे पहले लंगर स्थान के रूप में काम में लाया जायेगा और इसके लिये आवश्यक विज्ञप्ति शीघ्र ही जारी की जा रही है। लंगर स्थान को आगामी अच्छे मौसम, अक्टूबर से फरवरी तक, में काम में लाया जायेगा। यह एक पुरानी आवश्यकता की पूर्ति की दिशा में पहला कदम होगा।

बम्बई हार्बर चैनल के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि हम तलकर्षण कार्य १९५९-६० में प्रारम्भ करना चाहते हैं जिसमें ८ करोड़ रुपये व्यय होंगे और हमें ३०० लाख टन तलकर्षित सामग्री का निबटारा करना होगा।

इसके बाद में विशाखापटनम् पत्तन पर आता हूं क्योंकि उसका निर्देश भी किया गया था। वर्तमान पनकट दीवार (ब्रेक वाटर) काफी खराब हो गई है और हमने २७ लाख रुपये की लागत की दीर्घकालीन मरम्मतों का प्रस्ताव किया है तथा २ लाख रुपये की लागत से अल्पकालीन मरम्मतें की जा रही हैं। बन्दरगाह में चार घाट (क्वे बर्थ), तीन जेटी घाट, दो तेल घाट और चार नौबन्ध घाट हैं जिसकी क्षमता २·३ लाख टन की है। १९५७-५८ में उसमें क्षमता से अधिक यातायात हुआ, अर्थात २४.९ लाख टन का। हम समझते हैं कि १९५८-५९ में भी इतना ही यातायात होगा।

विशाखापटनम में चार घाटों का निर्माण कार्य और बेल्ट कन्वेयर प्रणाली तथा सहायक सुविधाओंका उपबन्ध किया जा रहा है। इन में से दो घाट सामान्य माल के लिये होंगे और दो अयस्कों के लिये। इस कार्य की अनुमानित लागत ४.७८ करोड़ रुपये होगी जिसमें से २.१० करोड़ रुपये विदेशी मुद्रा के होंगे जो अमेरिकी राष्ट्रपति के एशियाई आर्थिक विकास कोष से दिये जायेंगे। इस कार्य के हो जाने पर पत्तन की क्षमता ५० लाख टन की हो जायेगी जिससे १९६४ से जापान को प्रति वर्ष २० लाख टन लौह अयस्क का निर्यात करने में सुविधा होगी।

काण्डला पत्तन का निर्देश भी किया गया। जुलाई, १९५७ में ४ माल के घाट चालू किये कये थे जिनकी कुल भरण तट लम्बाई २७०० फीट है। दो और घाट बनाये जा रहे हैं। मैं यह संकेत कर देना चाहता हूं कि वह पत्तन तथा उसका यातायात आशानुकूल रहा है। वास्तव में, जब परियोजना तैयार की जा रही थी, यह अनुमान किया गया था कि पांच साल के समय में वहां ८ लाख टन का यातायात होने लगेगा। परन्तु हम देखते हैं कि उसके चालू होने के दो वर्षों के अन्दर वहां १९५७-५८ से ८·४४ लाख टन का यातायात हो चुका है। १९५८-५९ में उसके १० लाख टन हो जाने की आशा है। जहां तक आय का सम्बन्ध है, मूल कार्यक्रम अथवा परियोजना के अनुसार यह अनुमान था कि प्रथम पांच वर्षों में १२ लाख रुपये की आय होगी, अगले पांच वर्षों में वह १८ लाख रुपये हो जायेगी। और अगले दस वर्षों में २८ लाख रुपये हो जायेगी। परन्तु

१९५७-५८ में यह आय ११.३२ लाख रुपये और १९५८-५९ में यह आय २४.५२ लाख रुपये हुई है।

मैंने यह आंकड़े इसलिये दिये हैं कि सभा में प्रायः यह कहा गया है कि काण्डला पत्तन का कार्य ठीक अथवा आशानुकूल नहीं रहा है। मेरे विचार से यह ठीक नहीं है। वहां कार्य आशा-नुकूल ही हुआ है परन्तु उसकी कुछ प्रारम्भिक कठिनाइयां और समस्यायें हैं।

एक अन्य समस्या, जिससे आशंका उत्पन्न हुई है, पानी के छिछलेपन की है। कलंधारा में यह छिछलापन बहुत हो गया है और वहां पानी की गहराई केवल ८ फीट रह गई है। इस पत्तन के लिये एक ड्रेजर स्थायी रूप से लिया जायेगा। तब तक के लिये विशाखापटनम का ड्रेजर वहां लाया गया है और वहां की गहराई १० फीट की जा चुकी है जो आशा है अप्रैल के अन्त तक १२ फीट तक पहुंच जायगी। मेरे विचार से ऐसा हो जाने पर काण्डला पत्तन की समस्या बहुत अंश तक हल हो जायेगी।

जहां तक छोटे पत्तनों का सम्बन्ध है, हमने प्रथम तीन वर्षों में ५ करोड़ रुपये के कुल आवटन में से ३ करोड़ रुपये व्यय किये हैं। निस्संदेह १ करोड़ रुपये योजना में न सम्मिलित किये गये कार्यों पर व्यय किये गये हैं। इसलिये शेष २ वर्षों में ३ करोड़ रुपये व्यय किये जाने हैं। हमें कुछ ड्रेजर सर्वेक्षण नौकायें और सर्वेक्षण पुंज भी प्राप्त करना है परन्तु अभी तक हमें उसके लिये विदेशी मुद्रा नहीं मिल सकी है। अब इस कार्य के लिये संयुक्त राज्य अमेरिका के आयात-निर्यात बैंक द्वारा ९६ लाख रुपये की विदेशी मुद्रा का प्रस्ताव किया गया है और उस प्रस्ताव पर वित्त मंत्रालय द्वारा सक्रियता से विचार किया जा रहा है।

जहां तक छोटे पत्तनों का सम्बन्ध है, मैं पांडिचेरी के पत्तन का संक्षिप्त निर्देश करूंगा। इसका अभी तक उल्लेख नहीं किया गया है परन्तु मैं सभा को यह सूचना दे देना चाहता हूं कि एक अवतरणी के निर्माण और सहायक कार्यों के लिये ३६.७५ लाख रुपये का उपबन्ध है और कुछ अन्य मदों पर १५.४३ लाख रुपये का उपरि व्यय भी किया जायेगा। १९५९-६० के बजट में ३५ लाख रुपये विशाखापटनम के लिये और ५ लाख रुपये अंडमान तथा निकोबार द्वीपों के लिये रखे गये हैं।

इसके बाद मैं प्रदीप पत्तन का निर्देश करूंगा जिसका उल्लेख श्री प्र० के० देव ने किया था। हम इस बात की जांच कर रहे हैं कि क्या उसे एक बड़े पत्तन में परिवर्तित किया जा सकता है। जैसा माननीय सदस्य जानते हैं मुख्य कठिनाई यह है कि उसका पृष्ठ देश सुविकसित नहीं है। वहां परि-वहन तथा संचार सुविधाओं की कमी है और जब तक उनकी व्यवस्था नहीं की जाती हमारे लिये उसके बड़े पत्तन में परिवर्तन के कार्य की गति बढ़ाना कठिन होगा। त्यूतीकोरिन और मंगलौर सम्बन्धी प्रस्तावों का निर्देश मेरे वरिष्ठ सहयोगी करेंगे।

†**श्री स० चं० सामन्त** (तामलुक) : कोचीन के सम्बन्ध में क्या स्थिति है ?

†**श्री राज बहादुर** : उसके संबंध में कोई निर्देश नहीं किया गया था। परन्तु यदि माननीय सदस्य जानना चाहते हैं तो मैं बताने को तैयार हूं। हम चार नए घाट वहां बना रहे हैं जो १९६० के अन्त तक पूर्ण हो जायेंगे। उन से पत्तन की क्षमता और बढ़ जाएगी। जहां तक पत्तन के विकास का संबंध है स्थिति इस प्रकार है।

हम यह दावा नहीं करते कि हम ने असाधारण सफलतायें प्राप्त की हैं परन्तु इन समस्त कार्यों के संबंध में अच्छी प्रगति की गई है और हम पूर्ण विश्वास के साथ बड़े पत्तनों के विकास का कार्य

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री राज बहादुर]

कर रहे हैं। ऋण के उपबन्धों से कार्य की गति बढ़ गई हैं और हाल यह में बहुत सी योजनायें मंजूर की गई हैं जिनका क्रियान्वयन प्रारंभ किया जा चुका है अथवा शीघ्र किया जाने वाला है।

इसके पश्चात में नौपरिवहन पर आता हूं जिसके संबंध में बहुत से सदस्यों ने अपने विचार प्रकट किए हैं। नौपरिवहन के संबंध में मुख्य समस्याऐं टन भार, कर्मचारियों और माल की उपलब्धता की है। जहां तक सफलताओं का संबंध है उनका संक्षेप निम्न प्रकार किया जा सकता है :

दूसरी पंचवर्षीय योजना का समुद्रपार नौपरिवहन का लक्ष्य ४·८८ लाख कुल पंजीबद्ध टन भार था। परन्तु नावांगणों को जितने व्यादेश प्राप्त हुए हैं उनको देखते हुए हम लक्ष्य से ०·२८ लाख टन आगे बढ़ गए हैं। ये १·२ लाख कुल पंजी बद्ध टन भार के पोत अप्रैल, १९६१ तक प्राप्त हो जायेंगे।

हम तटीय लक्ष्य प्राप्त करने में १·६२ लाख कुल पंजीबद्ध टन भार पीछे हैं। यह अपरिहार्य हैं क्योंकि तट पर माल उपलब्धि कम है। रेल-समुद्र समन्वय समिति ने यह आशा प्रकट की थी कि जहां तक तटीय नौपरिवहन का संबंध है तट पर माल की प्राप्ति नमक और कोयले को सम्मिलित करके ४० लाख टन होगी और संलग्न व्यापार में १० लाख टन की प्राप्ति होगी। परन्तु दुर्भाग्य से यह आशा पूर्ण न हो सकी। स्थिति यह है कि जो माल आ रहा है उस में प्रतिवर्ष कमी होती जा रही है। १९५५ में उसकी मात्रा २९ लाख टन थी, १९५६ में २७ लाख टन और १९५७-५८ में २५ लाख टन थी। इसलिए माल की उपलब्धि की इस कमी के कारण तटीय नौपरिवहन को विस्तार की प्रेरणा नहीं मिल सकी और संभवतः यही इस समय सब से बड़ी कठिनाई है।

जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं तटीय नौपरवहन का विस्तार माल की उपलब्धि से निकटतया संबंधित है। हमने रेलवे बोर्ड से भी इस संबंध में परामर्श किया है क्योंकि कोयला और नमक के वहन के संबंध में उनका यातायात निरन्तर बढ़ता जा रहा हैं। १९५४ में रेलवे ने ५४,००० टन से भी कम नमक ढोया जब कि १९५७ में १·४२ लाख टन ढोया और १९५८ के ९ महीनों में १·१० लाख टन ढोया जा चुका है।

दूसरी योजना अवधि में टन भार की कुल कमी १·७ लाख टन कुल पंजीबद्ध टन भार है। यह पूछा जा सकता है कि इस कमी की पूर्ति करने के लिये हम क्या कर रहे हैं और वास्तव में श्री पुन्नूस ने वैसा प्रश्न पूछा भी था। वास्तव में उन्होंने संदेह प्रकट किया कि हम उसकी पूर्ति नहीं कर सकेंगे परन्तु मैं उन्हें आश्वासन दे सकता हूं कि हमने जो कदम उठाए हैं और जो भविष्य में उठाये जायेंगे उन से हम इस लक्ष्य की प्राप्ति कर सकेंगे इस बात की मुझे पक्की आशा है।

शेष दो वर्षों में अपने लक्ष्य को प्राप्त करने के लिये हमें अपने नौपरिवहन टन भार में ८५,००० टन की वृद्धि करनी होगी। वर्ष १९५८ में हम ८५,४१५ कुल पंजीबद्ध टन भार की प्राप्ति कर चुके हैं और यद्यपि चार पोत रद्द कर दिए गए थे कुल वद्धि ७१,२८३ कुल पंजीबद्ध टन भार की हुई थी। पांच वर्षों में ३ लाख कुल पंजीवद्ध टन भार के लक्ष्य को देखते हुए यह अर्जन बहुत अच्छा है।

जहां तक लक्ष्य प्राप्ति के लिये शेष दो वर्षों का संबंध है, हमारे पास जापान में पोत निर्माण के लिय आवंटित ५० अरब यन के ऋण में से २६ अरब यन अभी भी हैं। हमें आशा है कि इस ऋण में से हम या तो ४०,००० कुल पंजीबद्ध टन भार के दो बड़े आकार के दो टेंकर प्राप्त कर

सकेंगे अथवा २१,००० कुल पंजीबद्ध टन भार के तीन मालपोत। एक करोड़ रुपय की निशुल्क विदेशी मुद्रा भी नये और पुराने पोतों की खरीद के लिये उपलब्ध हुई है। मैं समझता हूं कि इस राशि मे ५ पोत बढ़ाए जा सकेंगे जिनसे भारतीय टनभार ३० से ३५ हजार कुल पंजीबद्ध टनभार और बढ़ जायेगा। इसके अतिरिक्त हम जैसे ही इस १ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा का उपयोग कर लेंगे मैं समझता हूं कि हम वित्त मंत्रालय से और भी प्राप्त कर सकेंगे। इसकी हमें पक्की आशा है।

इस वर्ष, जैसा कि आपको ज्ञात है, हम वाणिज्य नौपरिवहन अधिनियम की शर्तों के अनुसार नीति के विषय में सरकार को परामर्श देने के लिये एक वाणिज्य नौपरिवहन बोर्ड स्थापित कर चुके हैं। एक नौपरिवहन विकास निधि समिति भी स्थापित की गई है। १९५९-६० में भारतीय नौपरिवहन समवायों को ऋण देने के लिये ६ करोड़ रुपये दिये जायेंगे।

जहां तक कर्मचारियों का प्रश्न है मैं सभा को यह बता देना चाहता हूं कि हमारे प्रशिक्षण पोत डफरीन और अन्य संस्थाओं में प्रशिक्षणार्थियों की संख्या में निरन्तर वृद्धि हो रही है। १९५८ में अभ्यर्थियों की संख्या ७५ कर दी गई थी और १९५९ में उसे बढ़ाकर ८० कर दिया जायगा। इंजीनियरिंग पक्ष में समुद्र इंजीनियरिंग निदेशालय में प्रवेश की संख्या ५० प्रतिवर्ष से बढ़ाकर १९५८ में ६५ कर दी गई है। १९५९ में हमारा विचार उसे बढ़ाकर १०० कर देने का है।

हम प्रथम बार इन दोनों क्षेत्रों में उच्च प्रशिक्षण की व्यवस्था भी कर रहे हैं और वित्त मंत्रालय ने नावीय पक्ष में अतिरिक्त मास्टरों के लिये और इंजीनियरिंग पक्ष में प्रथम श्रेणी के इंजीनियर्स सर्टिफिकेट के लिये प्रशिक्षण सुविधायें प्रारम्भ करने के लिये सहमति दे दी है। अभी तक ये योग्यतायें केवल इंग्लैंड में प्राप्त की जा सकती थीं और हमारे अभ्यर्थियों को इस प्रयोजन के लिये वहां जाना पड़ता था। अब हमारे देश में भी वैसी योग्यता प्राप्त की जा सकेगी।

जहां तक नाविकों का संबंध है, हम मांग पूरी करने में समर्थ हैं। हम १०,००० लड़कों के प्रशिक्षण दे चुके हैं। मैं समझता हूं कि इन प्रशिक्षण सुविधाओं से हमारी मांग भली प्रकार पूरी हो जाती है।

इस दिशा में हमने एक बहुत महत्वपूर्ण कदम उठाया है अर्थात् वाणिज्य नौसेना प्रशिक्षण बोर्ड की स्थापना। यह बोर्ड डफरिन के प्रशासकीय निकाय का अन्त कर देगा जो केवल एक संस्था, अर्थात् प्रशिक्षण पोत डफरिन का कार्य करता है। यह प्रशासकीय निकाय बहुत समय से चला आ रहा है और उसकी स्थापना के समय से उसमें अनेक पदाधिकारी ऐसे हो चुके हैं जो अपने कार्य में बहुत ख्याति प्राप्त कर चुके हैं। गत वर्ष ही इस निकाय की सौवीं बैठक हुई थी। निकाय ने इन वर्षों में बहुत उपयोगी कार्य किया है। मैं इस संस्था की प्रशंसा किये बिना नहीं रह सकता यद्यपि आजकल उसका सभापति होने के नाते मेरे लिये वैसा करना उचित नहीं है। निकाय के भूतपूर्व एवं वर्तमान सदस्यों तथा भूतपूर्व सभापतियों को जिन्होंने इस महान संस्था की परम्पराओं का निर्माण किया है उसके लिये श्रेय दिया जाना चाहिये। मुझे विश्वास है कि नए संगठन, वाणिज्य नौसेना प्रशिक्षण बोर्ड, की देखभाल में नई सफलतायें प्राप्त की जायेंगी।

जहां तक माल की उपलब्धि का संबंध है, मैं यह उल्लेख करना चाहता हूं कि हमारे अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में विदेशी नौपरिवहन के अंश की तुलना में भारतीय नौपरिवहन के अंश में क्रमिक वृद्धि हो रही है। १९५५-५६ में वह ६.५ प्रतिशत था जबकि विदेशी नौपरिवहन

[श्री राज बहादुर]

९३·५ प्रतिशत था ; १९५६-५७ में वह ८·४ प्रतिशत हो गया जबकि विदेशी नौपरिवहन ९·१६ प्रतिशत रह गया और १९५७-५८ में वह ९·८ प्रतिशत हो गया और विदेशी नौपरिवहन ९०·२ प्रतिशत रह गया। यह प्रवृत्ति आशाजनक है और मैं समझता हूं कि हम यह विश्वास रख सकते हैं कि भविष्य में हम अपना लक्ष्य प्राप्त कर लेंगे, अर्थात् कम से कम ५० प्रतिशत विदेशी व्यापार हमारे ही जलयानों के द्वारा होने लगेगा। हम इतना ही करना चाहते हैं। मुझे विश्वास है कि सभा इस बात से सहमत होगी कि इस लक्ष्य में झंडे का भेदभाव अन्तर्निहित नहीं है जिसके संबंध में कल श्री रघुनाथ सिंह द्वारा कुछ निर्देश किये गये थे। उन्होंने इस संबंध में इंग्लैंड तथा कुछ अन्य देशों के विदेशी नौ-परिवहन द्वारा व्यक्त आशंकाओं और संदेहों का निर्देश किया था। मैं प्रत्येक संबंधित व्यक्ति को यह आश्वासन देना चाहता हूं कि हम झंडे के संबंध में कोई भेदभाव नहीं करना चाहते हैं परन्तु हमें अपने ५० प्रतिशत विदेशी व्यापार का अपने पोतों में वहन करने के वैध अधिकार से वंचित नहीं रखा जाना चाहिये। प्रायः समस्त प्रमुख समुद्री देशों द्वारा वैसा किया जा रहा है। जैसे ही हमें पोत खरीदने के लिये धन और विदेशी मुद्रा और आवश्यक माल मिल जायेगा हम वैसा करने में समर्थ होंगे। हमने एक नौपरिवहन समन्वय समिति नियुक्त की है। मैं समझता हूं कि हमें वैसा करने का अधिकार है क्योंकि सरकार को भी अपने जलयान चुनने का हक होता है। वह कह सकती है कि सरकारी माल अथवा सरकार द्वारा नियंत्रित माल हमारे पोतों में ही वहन किया जाना चाहिये। इसका अर्थ यह नहीं लगाया जाना चाहिये कि झंडे का भेदभाव किया जा रहा है जैसा कि कुछ क्षेत्रों में लगाया गया है। हमें वैसा करने का हक प्राप्त है। साथ ही मैं यह भी कह देना चाहता हूं कि हमारे गैर-सरकारी नौवाहकों को भी अपने नौपरिवहन का ही प्रयोग करना चाहिये। हो सकता है कि कुछ समय तक उन्हें कुछ हानि उठानी पड़े। परन्तु उन्हें भी सरकार की सहायता करनी चाहिये ताकि ५० प्रतिशत का लक्ष्य प्राप्त किया जा सके।

लगभग दस लाख टन माल नौपरिवहन समन्वय समिति के पर्यालोकन में आ चुका है। मैं समझता हूं कि माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी। मैं उन्हें पुनः यह आश्वासन दे सकता हूं कि हम महत्वाकांक्षा नहीं कर रहे हैं। हमारा लक्ष्य केवल अपने समुद्र-पार व्यापार का ५० प्रतिशत प्राप्त करना है।

फिर हमने भाड़ा जांच ब्यूरो नाम की एक और संस्था अथवा संगठन बनाया है। वह भाड़े की दरों के संबंध में व्यापारियों से प्राप्त भेदभाव की शिकायतों की जांच करेगा। माननीय सदस्यों को याद होगा कि इस सभा में और दूसरी सभा में भी हमारे उत्पादों के निर्यात के भाड़े की दरों के संबंध में भेदभाव की शिकायतें की गई थीं जिसके कारण हमारे उद्योग तथा निर्यात व्यापार पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इसी प्रयोजन के लिये यह संस्था बनाई गई है। इसके पूर्व नौपरिवहन के महासंचालक इस कार्य की देखभाल करते थे। नौपरिवहन के महासंचालक का कार्य बहुमुखी है। वह नौपरिवहन के महासंचालक और संयुक्त सचिव हैं। उन्हें प्रकाश स्तम्भों और प्रकाश पोतों के संचालक के कार्य का पर्यवेक्षण भी करना होता है। फिर भाड़ा जांच ब्यूरो का नया संगठन भी है। फिर पाल वाले जलयान भी हैं। इस प्रकार उन्हें अनेक उत्तरदायित्व निभाने होते हैं। कभी कभी ऐसा कहा जाता है कि हमारी शासकीय व्यवस्था में उच्च स्तर पर बड़े अधिकारियों की संख्या बहुत अधिक है। मैं नहीं समझता कि ऐसे तथ्यों के रखे जाने पर ऐसा आरोप कैसे लगाया जा सकता है।

जहां तक पाल वाले जलयानों का संबंध है हमने कुछ ठोस कदम उठाये हैं। परन्तु मुझे दुख है कि हमारे पाल वाले जलयानों के निर्माताओं और पाल वाले जलयानों के व्यापार ने उनका

पूरा लाभ नहीं उठाया है। हमने चार क्षेत्रीय कार्यालय खोले हैं। हमने एक केन्द्रीय मंत्रणा समिति और चार क्षेत्रीय मंत्रणा समितियां भी नियुक्त की हैं। हमने एक नाविक वास्तुशास्त्री के पद का निर्माण भी किया है जो पाल वाले जलयानों के लिये उन्नत डिजाइनों का सुझाव देगा और ऐसे जलयानों के निर्माण में लगे कारीगरों की यथासंभव सहायता करेगा। तण्डेलों के प्रशिक्षण के लिये भी प्रबन्ध किया जा रहा है।

पाल वाले जलयानों का उद्योग सदियों से हमारे देश का एक महत्वपूर्ण उद्योग रहा है। उसमें लगे हुए व्यक्ति --यद्यपि उनमें से अनेक पिछड़े हुए और अशिक्षित हैं- पोतनिर्माण की योग्यता रखते हैं तथा उनका झुकाव भी उस कार्य की ओर है जिसके लिये हमारे देश को कभी गर्व था। मैं चाहता हूं कि हमें उनकी योग्यता का उपयोग करना चाहिये ताकि वह बेकार न जाये।

श्री पुन्नूस ने चर्चा के दौरान सरकारी निगमों के कार्य के संबंध में यह कहा था कि समस्त लाभप्रद व्यापार मार्ग गैर-सरकारी उद्योग क्षेत्र को आवंटित किये गये हैं। मैं उन्हें यह बता देना चाहता हूं कि सरकारी उद्योग क्षेत्र के निगमों, पूर्वी नौपरिवहन निगम और पश्चिमी नौ-परिवहन निगम, का आविर्भाव गैर-सरकारी नौपरिवचेन समवायों के इस क्षेत्र में प्रवेश और भारत-ब्रिटेन-योरप सम्मेलनों के सदस्य बनने के बहुत समय पश्चात् हुआ। यह स्पष्ट है कि अपने ही नौपरिवहन समवायों से प्रतिस्पर्धा करने की बात नहीं सोच सके विशेषकर जबकि उन्होंने हमारे देश की पराधीनता के समय में कठिनाइयों के विरुद्ध ऐसा महान संघर्ष किया था। इसलिये स्वभावतः हमें अन्य मार्गों और लाइनों पर जाना पड़ा। इसीलिये इन दो निगमों ने भारत--आस्ट्रेलिया और भारत--जापान मार्गों को चुना। इन पर भी नौपरिवहन की व्यवस्था करनी थी। वास्तव में मेरे विचार से हमें बहुत से नये मार्ग खोलने चाहिये। हमें पथ प्रदर्शन के तौर पर बहुत सा कार्य करना होगा। जब तक हम नए मार्ग नहीं ढूंढेंगे--यह बात हमारी गैर-सरकारी और सरकारी दोनों प्रकार की नौपरिवहन कम्पनियों पर लागू होती हैं--और नए मार्गों पर नहीं जायेंगे हम भारतीय नौपरिवहन के टनभार को बढ़ाने की बात नहीं सोच भी सकते और न हम यह आशा कर सकते हैं कि हमारे विदेशी आयात-निर्यात माल में ५० प्रतिशत अंश का लक्ष्य ही प्राप्त किया जा सकता है। यह बहुत आवश्यक है कि इस प्रयत्न में यदि कोई हानि हो तो उसे भी वहन करना चाहिये क्योंकि संबंधित व्यक्तियों द्वारा त्याग किये जाने के बिना हमारे वाणिज्य मार्ग और नौपरिवहन मार्ग नहीं बनाये जा सकते हैं।

मैं श्री पुन्नूस के इस वक्तव्य का प्रतिवाद करता हूं कि सभापति अथवा सरकार के प्राधिकारी निर्भीकता के साथ कार्य नहीं कर रहे हैं। वे उसी प्रकार कार्य कर रहे हैं जैसे एक सज्जन व्यक्ति को करना चाहिये और वह अपना दृष्टिकोण आपत्तिजनक नहीं बनाना चाहते। वे यथासंभव सहनशीलता दिखाना चाहते हैं क्योंकि वैसा किये बिना दूसरों का सहयोग कैसे प्राप्त किया जा सकता है। मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूं।

श्री पुन्नूस ने यह भी कहा कि सरकार ने सरकारी निगमों को विदेशी मुद्रा नहीं दी है। मुझे फिर यह कहना होगा कि विदेशी मुद्रा के लिये सरकारी निगमों की अपेक्षा गैर सरकारी नौ-परिवहन समवायों की ओर से पहले मांगें प्राप्त हुई थीं क्योंकि उनका इस क्षेत्र में अस्तित्व पहले से था। नए पोतों की खरीद के लिये विदेशी मुद्रा के लिये हमें वित्त मंत्रालय द्वारा केवल २५ लाख रुपये की राशि आवंटित की गई थी। वह गैर-सरकारी नौपरिवहन समवायों को आवंटित की गई थी। परन्तु अब हमें १ करोड़ रुपये का आवंटन और प्राप्त हुआ है इसलिये सरकारी उद्योग क्षेत्र को अपना समुचित अंश मिल जायेगा--इस बात का भी ध्यान रखते हुये कि पहले के २५ लाख रुपयों में से, उसे कुछ भी नहीं दिया गया था।

[श्री राज बहादुर]

जहां तक तटीय व्यापार के अंश का संबंध है, मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य को ससंभवतः सही जानकारी नहीं मिली है। वह कहते हैं कि ३३ प्रतिशत तटीय व्यापार विदेशी जहाजों द्वारा होता है। यह ठीक नहीं है। जहा तक सूखे माल का संबंध है भारतीय नौपरिवहन के लिये आरक्षण पूर्ण है। केवल वाहनान्तर माल विदेशी झंडों के अन्तर्गत चार्टर्ड जलयानों में वहन किये जाने की अनुमति है परन्तु उसकी अनुमति भी भारतीय समवायों से पूछताछ करने के बाद दी जाती है कि वे वाहनान्तर माल को लेने के लिये तैयार हैं या नहीं और जब से उसे लेने से इन्कार कर देते हैं तभी विदेशी जलयान को उसे विशेष चार्टर के रूप में ले जाने की अनुमति दी जाती है। मान लीजिये कोई माल मद्रास जाने के लिये है और जलयान बम्बई आता है। उस माल को मद्रास पहुंचाना होगा। संभव है कोई जलयान उस माल को मद्रास ले जाना पसन्द न करे। इसलिये ऐसे मामलों में विशेष अनुमति से ही विदेशी चार्टर्ड यान को ऐसा माल ले जाने दिया जाता है। इसका प्रतिशत, जहां तक सूखे माल का संबंध है, कुल तटीय माल के एक प्रतिशत से भी कम आता है। परन्तु लेल के माल के संबंध में स्थिति भिन्न है जिसके लिये हमें टेंकरों की आवश्यकता है। हमारे पास दो टेकर हैं, एक सरकारी उद्योग क्षेत्र मे और पूसरा गैर सरकारी उद्योग क्षेत्र में। हम एक तीसरा टेंकर प्राप्त करने के लिये व्यादेश दे चुके हैं। जब वह टेंकर प्राप्त हो जायेगा, जिसकी शीघ्र आशा है, तो तीनो तेल कम्पनियों के पास एक एक भारतीय टेंकर हो जायेगा। परन्तु उससे भी आवश्यकता पूरी नहीं होगी क्योंकि माल की मात्रा उससे बहुत अधिक है जितनी ये टेंकर वहन कर सकते हैं। हमें इस प्रयोजन के लिये बहुत से टेंकर और प्राप्त करने होंगे। मैं अभी कोई प्राक्कलन नहीं दे सकता। परन्तु मैं समझता हूं कि तेल और ईंधन मंत्रालय वह प्रदान करेगा।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड का उल्लेख किया गया और यह भी कहा गया कि इस उद्योग के लिये हम क्या कर रहे हैं। मैं इसके संबंध में केवल दो बातों का उल्लेख करूंगा क्योंकि समय बहुत हो गया है। प्रथम, उत्पादन में १५·२ प्रतिशत वृद्धि हुई है क्योंकि १९५६-५७ में २९८·०४ लाख रुपये का उत्पादन हुआ था जबकि १९५७-५८ में ३४३·३१ लाख रुपये का हुआ। नियोजित श्रम और सामग्री तथा उत्पादन के अनुपात का उल्लेख भी महत्वपूर्ण है। १९५२-५३ में श्रमिकों की औसत संख्या ३७१४ थी और उत्पादन १२५·३६ लाख रुपये का था। १९५७-५८ में, अर्थात् ६ वर्ष के समय में, श्रमिकों की औसत संख्या ३९४८ हो गई और उत्पादन ३४३·३१ लाख रुपये का हो गया अर्थात्, लगभग २१८·५ लाख रुपये बढ़ गया। उत्पादन में लगभग ३०० प्रतिशत वृद्धि हुई जबकि नियोजित श्रमिकों की संख्या में अधिक वृद्धि नहीं हुई। इसलिये मैं कह सकता हूं कि जहां तक कार्यदक्षता का संबंध है, शिपयार्ड का काम जमता जा रहा है और अधिकाधिक सफलता प्राप्त की जा रही है।

पर्यटन के विषय को अछूता छोड़ देना अपने कर्तव्य का समुचित पालन नहीं होगा क्योंकि उसके संबंध में भी अनेक बातें कही गई हैं। मैं केवल इतना कहूंगा कि हमने इस क्षेत्र में भी पर्याप्त उन्नति की है। हम ११ इमारतें या विश्राम गृह और कैन्टीन बनाने जा रहे हैं। जिनके १९५९–६० के अन्त तक तैयार हो जाने की आशा है और इस प्रकार चालू योजना अवधि के अन्त तक ऐसी ३० इमारतें तैयार हो जायेंगी, जहां तक अल्प आय वर्ग विश्रामगृह का संबंध है, ऐसे २० विश्राम-गृह १९५९–६० के अन्त तक तथा ८ और १९६०–६१ के अन्त तक तैयार हो जाने की आशा की जाती है। दूसरे शब्दों में योजना की अवधि के अन्त तक ऐसे २८ विश्राम गृह तैयार हो जायेंगे। इसके अतिरिक्त तीर्थ यात्रियों के लिये बहुत से लोग कैबिन और शैल्टर भी १९५९–६० के अन्त तक तैयार हो जायेंगे जिनकी संख्या लगभग ४० होगी।

अभी तक सांची, बोधगया और कुशीवारा में तीन विश्राम गृह बन चुके हैं। हम महाबलीपुरम, एलोरा, अजन्ता, और खजुराहो में ४ और खरीदने की आशा करते हैं। हम जानते हैं कि विश्राम गृहों और डाक बंगलों के संबंध में अभी भी अनेक शिकायतें हैं और हम राज्य सरकारों के साथ लिखापढ़ी कर रहे हैं। उनमें से कुछ के संबंध में हमें सफलता मिल चुकी है तथा हम आगे भी लिखापढ़ी करना चाहते हैं।

जहां तक प्रचार का संबंध है, हम जितना कर सकते थे कर चुके हैं—मेरे पास तथ्य और आंकड़े हैं—और उसका परिणाम अच्छा रहा है। जैसाकि माननीय सदस्य जानते ही हैं १९५७ में हमारे देश में आने वाले विदेशी पर्यटकों की संख्या केवल ८०,५४४ थी जो १९५८ में बढ़कर ९२,२०२ हो गई है। इससे होने वाली विदेशी मुद्रा की आय भी १६.२ करोड़ रुपये से, जितनी १९५७ में थी, बढ़कर १९५८ में १९ करोड़ रुपये अथवा अधिक हो जाने की आशा है।

देशीय पर्यटन के संबंध में श्री तारिक और श्री मनायन ने जो कुछ कहा उसके संबंध में भी मैं संक्षिप्त निर्देश करना चाहता हूं। मैं इस अवस्था में यही कह सकता हूं कि हम उसका पूरा ध्यान रखेंगे। इस समय भी कुछ हद तक हम वैसा करने का प्रयत्न कर रहे हैं। जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं उसे दूसरी योजना में ठीक स्थान नहीं मिला था और इसलिये जब हम तीसरी योजना के लिये तैयारी करेंगे तो पर्यटन की नीति में परिवर्तन करेंगे और देशीय पर्यटन को भी उसमें महत्वपूर्ण स्थान देंगे। मैं समझता हूं कि इस समय के लिये इतना ही पर्याप्त होगा।

होटल स्तर और दर संरचना समिति के संबंध में मैं सभापति और सदस्यों को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने समिति में बहुत अच्छा कार्य किया। मैं उनकी सिफारिशों की दो एक बातों का संक्षेप में निर्देश करना चाहता हूं। इस समय हमारे देश के लगभग १२० होटल संस्थापनों में १०,००० से कुछ कम लोगों के ठहरने का स्थान है। पांच वर्ष पूर्व होटल में ठहरने के स्थानों की संख्या ८,००० थी। इस बात पर हमें ध्यान देना चाहिये। ठहरने के स्थान की संख्या में केवल २५ प्रतिशत वृद्धि हुई है। परन्तु इस समय में पर्यटकों की संख्या लगभग ४०० प्रतिशत बढ़ गई है। इसलिये होटलों और उनमें स्थान वृद्धि का उपबन्ध करने की आवश्यकता स्पष्ट हो जाती है।

फिर मैं सभा को यह भी सूचित कर देना चाहता हूं कि जहां तक होटल स्तर समिति का संबंध है उसने यह सिफारिश की थी कि विदेशी पर्यटकों की आवश्यकता की पूर्ति करने वाले होटलों का विदेशों की तरह अन्तर्राष्ट्रीय आधार पर वर्गीकरण किया जाना चाहिये। इस प्रणाली को 'स्टार' प्रणाली कहते हैं। होटलों का निरीक्षण और उनका वर्गीकरण करने के लिये एक छोटी सी समिति जनवरी, १९६० में निर्मित की जायेगी और आशा है कि वर्गीकरण का कार्य १९६० के मध्य तक पूर्ण हो जायेगा।

दूसरे हम इस बात से सिद्धांततः सहमत हैं कि होटलों का प्रशासन हबर्ट सिद्धांत के अनुसार, उसमें भारतीय परिस्थितियों के अनुसार थोड़ा सा परिवर्तन होना चाहिये जिसे सामान्यतः स्वीकार किया जाता है।

तीसरे, होटल उद्योग के संबंध में शीघ्र ही एक व्यापक विधान बनाया जायेगा जिसमें उसके समस्त पहलू आ जायें।

चौथे, भारत में होटल के प्रबन्ध और कला में प्रशिक्षण प्राप्त कर्मचारियों की निरन्तर बढ़ती हुई आवश्यकता के लिये एक प्रथम श्रेणी का होटल प्रशिक्षण स्कूल यथाशीघ्र चालू किया जायेगा।

[श्री राज बहादुर]

पांचवें, होटल उद्योग को समर्थ बनाने के लिये, जिसका भारत में पर्यटन के विकास और विदेशी मुद्रा के अर्जन में प्रमुख भाग है, होटल वालों को नये संस्थापन चालू करने और वर्तमान संस्थापनाओं का स्तर अच्छा रखने के लिये प्रत्येक संभव सहायता दी जायेगी।

इसके बाद में पठानकोट स्वागत केन्द्र का निर्देश करूंगा। मैं श्री तारिक को यह बता देना चाहता हूं कि रेलवे के पास प्रथम श्रेणी के यात्रियों के लिये छै विश्राम कक्ष, दो प्रतीक्षालय,दो स्नानागार और एक रेस्ट्रां वहां अभी हैं ही। कुछ महीनों के अन्दर वह वहां एक वातानूकूलित प्रसाधन कक्ष और एक या दो वर्षों में प्रथम श्रेणी के यात्रियों के लिये पांच और विश्राम कक्ष तथा तीसरी श्रेणी के यात्रियों के लिये छै विश्राम कक्ष बनाने का विचार कर रही है जिनमें से प्रत्येक में ८ चारपाइयों का स्थान होगा। पर्यटन विभाग रेलवे स्टेशन से लगभग एक मील पर एक उच्च श्रेणी का विश्राम गृह बना रहा है और राज्य सरकार केन्द्र की ५० प्रतिशत सहायता से एक अल्प आय वर्ग विश्रामगृह का निर्माण कर रही है। कुलू घाटी परिवहन समवाय अपने यात्रियों के लिये कुछ विश्राम गृह, प्रतीक्षालय और विश्राम कक्ष बना ही चुका है।

इस प्रकार मैंने उठाये गये अधिकांश प्रश्नों का उत्तर दे दिया है। माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिये उनके लिये मैं उनका आभारी हूं। हम उनको ध्यान में रखेंगे। मैंने बहुत समय ले लिया है इसके लिये सभा से क्षमा चाहता हूं। विशेषकर अपने वरिष्ठ सहयोगी से क्योंकि उनका बहुत सा समय मैंने ले लिया। अन्त में मैं यही कहना चाहता हूं, जैसा पहले भी कह चुका हूं, कि हम कोई असाधारण सफलता का दावा नहीं करते हैं परन्तु हमारी प्रगति दृढ़ अवश्य है जिसके लिये संबंधित विभाग गर्व कर सकते हैं। मैं मंत्रालय के विभिन्न विभागों के कर्मचारियों और अधिकारियों को उनके अच्छे कार्य के लिये बधाई देता हूं।

श्री ब्रजराज सिंह (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं संक्षेप में कैलकटा पोर्ट के डाक लेबर के बारे में और उसके बाद रोड ट्रांस्पोर्ट के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूं।

कैलकटा पोर्ट के बारे में मिनिस्टर महोदय ने कुछ कहा। उन्होंने उस संबंध में यह भी कहा कि वहां पर अब ज्यादा सामान उतारा और चढ़ाया जा रहा है। लेकिन फिर भी वहां पर जो डाक लेबर बोर्ड में धांधली चल रही है उसकी ओर मंत्री महोदय का ध्यान नहीं जा रहा है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि पिछले दिनों से जब से वर्तमान चेयरमैन डाक लेबर बोर्ड के आये हैं तब से कई दफा वहां हड़तालें हुई हैं और कई दफा सांकेतिक हड़तालें हुई हैं। पिछले मार्च महीने में ही वहां के चेयरमैन महोदय ने विशेषाधिकार हासिल कर लिये हैं और उन विशेषाधिकारों के मातहत उन्होंने ११४ मजदूरों को मुअत्तिल कर दिया है। एक तरफ तो आप देखें कि पिछले पांच साल से रजिस्टर्ड डाक लेबर में कोई नई भरती नहीं हुई है, यानी जब से यह डाक लेबर बोर्ड बना है तब से नई भरती नहीं हुई है। इस बीच में कुछ आदमी रिटायर हुये हैं और मरे हैं। करीब दो हजार मजदूर इस बीच में रिटायर हुये होंगे और मरे होंगे। फिर भी हम देखते हैं कि कारगो के उतारने और चढ़ाने में प्रगति हुई है। तो एक तरफ तो यह हालत है और दूसरी तरफ डाक लेबर बोर्ड के चेयरमैन महोदय यह कहते हैं कि मजदूर गो स्लो की पालिसी चला रहे हैं। इसलिये हम उनके खिलाफ कार्रवाई कर रहे हैं, और इस नीति के अनुसार उन्होंने ११४ मजदूरों को मुअत्तिल कर दिया है।

यही नहीं। मैंने वहां स्वयं जाकर देखा कि मजदूरों की विधवाओं को और जिन मजदूरों के हाथ पैर कट गये हैं उनको जो मुआवजा मिलना चाहिये था वह नहीं मिला है। इससे उन लोगों में असन्तोष है और सरकार को इस असन्तोष को दूर करना चाहिये। आप जानते हैं कि हमारे आयात निर्यात के मामले में मजदूरों का कितना महत्वपूर्ण स्थान है। अगर उनको सन्तुष्ट नहीं किया गया तो

उसका यह नतीजा निकल सकता है कि जिस गो स्लो पालिसी का आज जिक्र किया जा रहा है वह शायद चलने लगे। अभी तक तो मजदूरों के काम में कोई कमी नहीं आयी है, यह मिनिस्टर साहब ने जो, १९५८–५९ की रिपोर्ट छापी है उससे स्पष्ट हो जायेगा। उस रिपोर्ट से मालूम होता है कि सन् १९५८–५९ में अक्तूबर तक ६ महीनों में जो टनेज ट्रफिक हुआ वह था ६२,३९,२४६ टन और पिछले पूरे वर्ष में यह था १,०१,०३,५८१। इससे साफ प्रकट होता है कि पिछले साल से इस साल सवाया काम किया गया। आप देखें कि एक तरफ तो मजदूरों की संख्या घटी है और दूसरी तरफ काम में कमी नहीं आयी है। फिर भी मेरी समझ में नहीं आता कि किस तरह से वहां यह कहा जा रहा है कि गो स्लो की पालिसी बरती जा रही है और इस वजह से मजदूरों को मुअत्तिल किया गया है। मैं निवेदन करूंगा कि ट्रांस्पोर्ट के मंत्री महोदय खुद इस मामले में दिलचस्पी लें और यह देखने की कोशिश करें कि कही ऐसा गोलमाल तो नहीं है कि क्योंकि डाक लेबर बोर्ड को मजदूरों की कोई खास यूनियन पसन्द नहीं है, इसलिये उनको परेशान करने के लिये यह सब किया जा रहा है। मंत्रालय की तरफ से कहा गया कि जब वहां पर यह जांच की गयी कि कौन सा रिप्रेजेंटेटिव यूनियन है तो दूसरी यूनियन्स की तरफ से किसी मजदूर ने कुछ कहा नहीं। फिर भी इस यूनियन को मान्यता नहीं दी जाती। इस यूनियन को आल इंडिया पोर्ट फेडरेशन की तरफ से मान्यता प्राप्त है लेकिन इसको डाक लेबर बोर्ड के चेयरमैन महोदय की तरफ से मान्यता प्राप्त नहीं है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि यह देखा जाये कि कहीं इस वजह से तो मजदूरों के साथ यह बरताव नहीं किया जा रहा है।

इसके बाद मैं यह निवेदन करूंगा कि कलकत्ता के पोर्ट में जो स्टेवेडोर का सिस्टम है उसको क्यों खत्म न किया जाये। वे कलकत्ता पोर्ट में करीब ढाई तीन करोड़ का सालाना मुनाफा कर रहे हैं। मैं समझता हूं अब वक्त आ गया है कि हमें इस सिस्टम को खत्म करना चाहिये। ये लेबर को इम्पलाय करने के लिये दो रुपया प्रति टन मुनाफा लेते हैं और इस तरह से ढाई तीन करोड़ का मुनाफा कमाते हैं। यही लोग हैं जो यह चाहते हैं कि किसी तरह से अधिकारी उनके पक्ष में रहे और मजदूरों से ये हमेशा फायदा उठाते रहें। आज जब जमींदारी आदि इस तरह की चीजें खत्म की जा चुकी हैं तो इनको रखना कहां तक उचित है। मुझे बताया गया है कि सन् १९३० या १९३२ में सरकार की एक रिपोर्ट में इस सिस्टम को खत्म करने की सिफारिश की गयी थी। मैं नहीं जानता कि इतनी पुरानी रिपोर्ट की सिफारिश के बावजूद भी आज तक इस सिस्टम को क्यों खत्म नहीं किया जा रहा है। अब वक्त आ गया है कि हम उनको खत्म करके जो ढाई तीन करोड़ रुपया इनको मिलता है उसे मजदूरों के वेलफेअर में और उनको सुविधायें देने पर खर्च करें। तो मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय इधर ध्यान दें और कोशिश करें कि डाक लेबर बोर्ड की तरफ से जो ज्यादतियां मजदूरों के साथ हो रही हैं वे दूर हों और जो बार बार सांकेतिक हड़तालें होती हैं वे भी खत्म हों। मैं आशा करता हूं कि इस दिशा में कोशिश की जायेगी ताकि जो हमारा आयात और निर्यात का महत्वपूर्ण काम है उसमें कोई खामी न आने पाये। यह काम मजदूरों को सन्तुष्ट करके ही किया जा सकता है, और मैं आशा करूंगा कि उनको सन्तुष्ट करने की कोशिश की जायेगी।

इसी संबंध में एक बात और कहना चाहता हूं कि जो जून सन् १९५८ में पोर्ट एंड डाक स्ट्राइक सैटिलमेंट हुआ था उसके अनुसार जो सुविधायें मजदूरों को मिलनी चाहिये थीं, जैसे पी० टी० ओ० कनसेशन, एडीशनल लीव फैसिलिटीज़, एक्स्ट्रा पे फार, नाइट वर्क और सैटिलमेंट आफ लोकल इश्यूज़, वे भी कलकत्ता डाक मजदूरों को नहीं दी जा रही हैं। तो मैं चाहता हूं कि इस तरफ भी जल्द ध्यान दिया जाये।

अब मैं रोड ट्रांस्पोर्ट के संबंध में कुछ कहना चाहता हूं। अभी मंत्री महोदय ने कहा कि वह एक बीस साला योजना बनाना चाहते हैं जिसमें ५२०० करोड़ रुपया खर्च करें। ऐसा लगता है कि यह

[श्री ब्रजराज सिंह]

कोई विरोधी दल का सदस्य बोल रहा है। किन्तु यह रुपये देगा कौन और किस तरह से आप देश में सड़कों का जाल बिछा सकेंगे। आजकल जो रुपया खर्च किया जाता है वह आप देखें कि कहां खर्च किया जाता है। आजकल जो रुपया खर्च हो रहा है उससे भी बहुत सी सड़कें बनायी जा सकती हैं। आज मुल्क में सड़कों का बहुत महत्व है, रेलों से ज्यादा महत्व है। मैं यह माने लेता हूं कि सड़कों और रेलों में कोई लड़ाई का सवाल नहीं है और हम देखते हैं कि बीच-बीच में एक विभाग दूसरे को साधुवाद भी देता है। मैं यह माने लेता हूं कि दोनों में कोई लड़ाई नहीं है। और आखिर में गवर्नमेंट की तो सम्मिलित जिम्मेदारी है। सरकार को तो सब विभागों के उत्थान को देखना है। तो हमें यह देखना चाहिये कि जो तरीका हम अपना रहे हैं उससे सड़कों का ठीक उत्थान हो रहा है या नहीं हो रहा। दिल्ली में आप बहुत बहुत सुन्दर सड़क बनाते हैं। लेकिन यदि यही रुपया हम दूसरे स्थानों पर, गांवों में, या छोटे-छोटे कसबों में खर्च करें तो इसी रुपये से दस गुना ज्यादा सड़क बना सकते हैं। लेकिन कोशिश यह की जाती है कि कि अच्छी-अच्छी जगहों में अच्छी से अच्छी सड़कें बनायी जायें और छोटी जगहों की तरफ देखा भी नहीं जाता। मैं कहूंगा कि इस संबंध में राष्ट्रीय पैमाने पर योजना बनाने की जरूरत है। हमें सिर्फ यही नहीं देखना है कि हम कितना रुपया खर्च करें पर हमको यह भी देखना चाहिये कि हम कितनी सड़कें बनाने जा रहे हैं। हमें कम से कम खर्च से ज्यादा से ज्यादा सड़कें बनाने की कोशिश करनी चाहिये। अगर इस काम में हमको जनता की तरफ से श्रमदान के रूप में सहयोग मिल सके तो उसका भी पूरा लाभ उठाना चाहिये। मुझे यह जानकर खुशी हुई कि इस प्रकार के काम के लिये पिछले साल ६० लाख रुपया रखा गया था और इस साल भी ६० लाख रुपया रखा गया है। यह तो ऐसा विषय है कि जिसके लिये पांच या दस करोड़ रुपया भी रखा जाता तो अधिक नहीं था। जहां के लोग अपने परिश्रम से मिट्टी डालने को तैयार हैं वहां पर यह रुपया देने की कोशिश करनी चाहिये और इस तरह से इन्तिजाम करना चाहिये कि इस रुपये से ज्यादा से ज्यादा सड़कें बन सकें। इसमें रेल और सड़क की लड़ाई का कोई सवाल नहीं है। इसमें मुल्क के उत्थान का सवाल है। जो पिछड़े हुये एरियाज़ हैं, उनमें ज्यादा से ज्यादा कोशिश करनी चाहिये।

इसमें कहा गया है कि अन्तर्राज्यीय और आर्थिक महत्व की सड़कों--इंटर स्टेट और इकोनोमिक यूज की सड़कों-- के लिये सैन्टर की तरफ से विशेष सहायता दी जायगी। मैं मिनिस्टर साहब से पूछना चाहता हूं कि ऐसी कौन सी सड़कों को सहायता दी गई है। अगर नहीं दी गई है, तो फिर इसमें यह रखने की क्या आवश्यकता है? मुझे आशा है कि मिनिस्टर साहब इस पर प्रकाश डालेंगे और उन सड़कों के लिये सहायता दी जायेगी।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरे कटौती प्रस्तावों की संख्या १२९३ से १३०७, १२६७ से १२७८, १५२७ से १५३३ और १५३६ से १५३८ है। मैं श्रीमती रेणु चक्रवर्ती के कटौती प्रस्ताव संख्या १४६४ से १४७६, श्री मोहम्मद इलियास के कटौती प्रस्ताव संख्या १४४२ से १४५३ और श्री स० म० बनर्जी के कटौती प्रस्ताव संख्या १३८४ से १३९५ का भी उल्लेख करूंगा ।

श्री मुहीउद्दीन ने वीटक्राफ्ट समिति के प्रतिवेदन का उल्लेख करते हुये कहा था कि इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के 'विस्काउन्ट' बहुत अच्छे हैं। १९५५-५६ में १० 'विस्काउन्ट' खरीदे गये थे और और उनका लागत मूल्य पहिले ठेके के अनुसार २.९४ लाख पौंड और दूसरे ठेके के अनुसार ३.४६ लाख पौंड था। परन्तु उनकी प्राप्ति पर हमें वास्तव में पहिले ठेके के अन्तर्गत ३.५५ से ३.५७ लाख पौंड देने पड़े। मैं जानना चाहता हूं कि इस अन्तर का क्या कारण है।

---

†मूल अंग्रेजी में

असैनिक उड्डयन में दस 'विस्कान्ट' वायुयान है। कलकत्ता से बम्बई, बम्बई से कलकत्ता और दिल्ली को तो प्रातः सेवा है परन्तु मद्रास से प्रातः सेवा कोई नहीं है। क्या दक्षिण के साथ कुछ पक्षपात है? क्या इसका कारण यह है कि दक्षिण में कोई सर्विस केन्द्र नहीं है? यदि ऐसी बात है तो मद्रास में एक सर्विस केन्द्र खोलने की तुरन्त कार्यवाही अवश्य की जानी चाहिये। जहां तक कर्मचारियों का सम्बन्ध है मैं केवल यह कहना चाहता हूं कि उनमें भविष्य निधि के बारे में कोई उत्साह नहीं है क्योंकि उन्हें कोई 'पास बुक' नहीं दी जाती और वे नहीं जानते कि उनका कितना धन जमा है। फिर, युद्धचाल के प्रश्न पर मेरा यह सुझाव है कि गोहाटी का 'स्काइमास्टरों और विस्काउन्टों' के उतरने के अड्डा का रूप विकास किया जाना चाहिये। इसके अतिरिक्त, इस उद्देश्य से हमें और भी हवाई अड्डों का विकास करना चाहिये।

२२-३-१९५६ को तत्कालीन परिवहन तथा संचार मंत्री श्री जगजीवन राम ने कहा था कि एतिहासिक कारणों से डाक और तार कर्मचारियों के मजदूर संघ को मान्यता दी गई है। परन्तु अब इस पर कुछ प्रतिबन्ध लगाये जा रहे हैं पहिला प्रतिबन्ध नियम ४ (क) और ४ (ख) के अन्तर्गत लगाया गया है। इनके बारे में मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि क्या अब हम उन्हें मजदूर संघ के रूप में काम नहीं करने देंगे? बैठक करना और मजदूर संघ के निर्णय बताना, महा निदेशक के सामने रखी गई विशेष बात जिस पर विचार नहीं किया गया बताना, आदि मजदूर संघ के सामान्य कार्य हैं। काम के घंटों के बाद कार्यालय में बैठक करने का उन्हें विशेषाधिकार था। परन्तु यदि अब वहां कोई बैठक होती है तो उसे प्रदर्शन कहा जाता है। इस प्रवृत्ति को समाप्त करना होगा।

नियम ९ में उपबन्ध है कि डाक तथा तार कर्मचारी उस कर्मचारी की सहायता के लिये धन एकत्रित नहीं कर सकते जिसके विरुद्ध कार्यवाही की गई है। हो सकता है किसी मजदूर को नौकरी से हटाया गया हो और विभाग का कहना हो कि उसका हटाना जाना उचित है जब कि संघ इसे अनुचित समझता हो? ऐसे मामले में वे अपनी शिकायत उच्चतम न्यायालय या उच्च न्यायालय में ले जाते हैं और इसके लिये धन की आवश्यकता होती है तथा नौकरी से हटाया गया कर्मचारी तो इस के लिये धन जुटा न सकेगा। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इसके महत्व को पूर्णतया महसूस करेंगे। फिर, हो सकता है कि कोई कर्मचारी या मज़दूर विशेष का संघ का महामंत्री बना रहा अत्यावश्यक हो तथा विभाग द्वारा दी गई सारी सुविधाओं के होते हुये भी वह संघ का कार्य उचित रूप से न कर सके। एसी स्थिति में उससे सेवा से तथत्यागपत्र देने को कहा जाता है? वह भूतपूर्व कर्मचारी बन जाता है और नियम संख्या ९ के अनुसार कोई भी बाहर का व्यक्ति मजदूर संघ का पदाधिकारी नहीं हो सकता। मैं इसके भाव से पूर्णसहमत हूं और चाहता हूं कि कर्मचारी मज़दूर संघ के अच्छे नेता भी बनें। प्रश्न यह है कि यदि कोई कर्मचारी त्यागपत्र दे कर संघ का पदाधिकारी बनता है या पदाधिकारी बने रहते वह सेवा से हटा दिया जाता है या सेवानिवृत हो जाता है, तो क्या वह बाहरी व्यक्ति हो जाता है? मैं समझता हूं कि ऐसा व्यक्ति बाहरी व्यक्ति नहीं हो सकता।

मैंने अपने कटौती प्रस्तावों में उल्लेख किया है कि रेलवे डाक सेवा के उचित डिब्बों का अभाव है। त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस में उचित डिब्बे की मांग हम तीन वर्ष से कर रहे हैं परन्तु आज तक इसकी व्यवस्था नहीं हुई है। इसके अतिरिक्त, यह मंत्रालय रेलवे सम्बन्धी कार्य भी करता है। १२-५-१९४१ से रेलवे निरीक्षणालय इस मंत्रालय के अधीन आ गये हैं। चार सर्किल—बम्बई, कलकत्ता, बंगलौर और लखनऊ हैं। परन्तु लखनऊ सर्किल का मुख्यालय अभी तक कलकत्ता में है। १-१-१९५८ से १२-१२-१९५८ तक इस सर्किल ने २० यात्री रेलगाड़ी-दुर्घटनाओं की जांच पड़ताल की है। मेरा निवेदन है कि ऐसी जांच पड़ताल के प्रतिवेदन पटल पर रखें जायें।

श्री भक्त दर्शन (गढ़वाल) : उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि समय की भी कमी है और परिवहन मंत्रालय के राज्य-मंत्री भी अपना उत्तर समाप्त कर चुके हैं, इस लिये उस सम्बन्ध में मैं केवल चलते-चलते यह इशारा करना चाहता हूं कि पहले परिवहन मंत्रालय---ट्रांस्पोर्ट मिनिस्ट्री--रेलवे मंत्रालय के साथ जुड़ा हुआ था, लेकिन उन दिनों हम को परिवहन के ऊपर अलग से बहस करने का अवसर मिल जाता था। अब परिवहन मंत्रालय को संचार मंत्रालय के साथ जोड़ दिया गया है, हालांकि दोनों मंत्रालय अलग-अलग हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि कम से कम अगले वर्ष से परिवहन मंत्रालय की ग्रान्ट्स पर अलग से बहस की जाय और मंत्रालय की ग्रान्टट्स पर अलग से बहस की जाये ।

हालांकि जहाज़रानी के मंत्री महोदय अपना उत्तर दे चुके हैं, लेकिन फिर भी मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि चूंकि परिवहन मंत्रालय के अलग-अलग विभाग होते हुये भी शिपिंग के साथ पूरा न्याय नहीं किया गया है और जैसा कि उन्होंने अपने भाषण में बताया कि हमारे देश की अर्थ-व्यवस्था के लिये वह कितना अनिवार्य है, इस लिये मैं जो अलग ट्रांस्पोर्ट विंग है, उस के भी दो हिस्से कर दिये जाने चाहिये। शिपिंग का विभाग बिल्कुल अलग कर दिया जाय और अगर उचित समझा जाये, तो उस के साथ पोर्ट्स, लाइट हाउसिज़, शिप याड्र्ज़ और लाइट शिप्स को जोड़ा जा सकता है, क्योंकि वे सम्बन्धित विषय हैं। मैं मालूम करता हूं कि मंत्री महोदय और फिर कैबिनेट इस पर विचार करेंगे और इस विषय में शीघ्र कोई निर्णय किया जायेगा।

चूंकि समय की कमी है, इसलिय मैं केवल डाक-तार विभाग के सम्बन्ध में हुई कुछ निवेदन करूंगा और चूंकि उस का सीधा सम्बन्ध हमारे इस मंत्रालय के मुख्य मंत्री---प्रधान मंत्री---बल्कि यह शब्द तो अनुपयुक्त होगा, प्रमुख मंत्री, श्री पाटिल जी से है और चूंकि वह ही जवाब देने वाले हैं, इसलिय मैं उन्हीं की सेवा में कुछ निवेदन करूंगा। ठीक एक वर्ष पहले तत्कालीन मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री जी ने इस सदन में घोषणा की थी कि डाक-तार विभाग के लिये एक बोर्ड का संगठन किया जायगा। मुझे प्रसन्नता है और मैं माननीय पाटिल साहब को बधाई देता हूं कि उन्होंने इस विषय में दिलचस्पी ली। लेकिन एक वर्ष बीत जाने पर भी अभी तक पूरी तरह पता नहीं चला है कि यह मामला कहां तक पहुंचा है, जब कि यह निश्चित है कि इस का फ़ाइनेंशियल एस्पेक्ट---वित्तीय पहलू पर कोई असर नहीं पड़ेगा क्योंकि रेलवे की तरह इस का वित्त जनरल फ़ाइनेंस से अलग नहीं किया जायगा। ऐसी स्थिति में इस में क्यों अड़चन पड़ रही है। मुझ आशा है कि माननीय मंत्री महोदय इस पर विचार करने और इस के सम्बन्ध में घोषणा करने की कृपा करेंगे ।

अब मैं कुछ शब्द परिमण्डलों---सकर्ल्ज़---के पुर्नस्संगठन के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। मैसूर के सम्बन्ध में दो चार सज्जनों ने आवाज़ उठाई है और इस के बारे में माननीय मंत्री जी ने आश्वासन भी दिया है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जहां मैसूर का संगठन किया जाय, वहां सारे देश में इस समय जो परिमण्डल---सर्कल---बने हुये हैं, उन का एक रैशनल बैसिस पर---एक वैज्ञानिक आधार पर---पुर्नसंगठन करना ज़रूरी है। कुछ सर्कल मेजर बताये जाते हैं और कुछ माइनर बताये जाते हैं। कितने ही परिमण्डलों का क्षेत्रफल इतना अधिक है कि उन का इन्तज़ाम करना मुश्किल है। जहां तक मुझे पता है, आन्ध्र प्रदेश में इस समय दो सर्कल काम कर रहे हैं---एक तो हैदराबाद खास में है और एक करनूल में है। अतः इस तरह की अव्यवस्था पर बहुत ही वैज्ञानिक ढंग से विचार किया जाना चाहिये और बहुत जल्दी ही इस बारे में निर्णय किया जाना चाहिये ।

जहां तक "पोस्ट मास्टर जनरल" शब्द का सम्बन्ध है, वह मेरी समझ में नहीं आता है। इंगलैंड में पोस्ट मास्टर जनरल मंत्री-मंडल का एक सदस्य होता है और कैबिनट रैंक का होता है। हमारे देश में शायद वहां से ही यह व्यवस्था उधार में ली गई है, लेकिन अब उस को आगे बढ़ाने की आवश्यकता नहीं है। केन्द्र में डायरेक्टर-जनरल, पोस्ट्स एण्ड टेलीग्राफ्स होता है और सर्कलों में यानी प्रान्तों में पोस्ट-मास्टर जेनरल होते हैं—व केवल डाक-विभाग से ही सम्बन्ध नहीं रखते, उस के सिवाय वे तार, टेलीफोन, वायरलैस और टेली-कम्यूनिकेशन्ज से भी सम्बन्ध रखते हैं। अतः मैं सुझाव देना चाहता हूं कि सर्कलों में "पोस्ट मास्टर जेनरल" शब्द को समाप्त किया जाना चाहिये; केन्द्र में डायरेक्टर-जनरल, पोस्ट्स एण्ड टेलीग्राफ्स हो और हर एक सर्कल में डायरेक्टर ग्रौफ पोस्ट्स एण्ड टेलीग्राफ्स हों और उस की शाखायें हो डिप्टी डायरेक्टर, टेलीग्राफ्स और डिप्टी डायरेक्टर, टेलीफ़ोन्ज़ इत्यादि; इसी तरह डाक-विभाग के लिये हो सकता है। इस नामेनक्लेचर पर विचार किया जाना चाहिये और जब कि सर्कलों को पुर्नसंगठन किया जा रहा है, तब उस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

रीजनल एडवाइज़री कमेटीज—सलाहकार समितियां—ने बड़ा अच्छा काम किया है। इस से सरकारी कर्मचारियों और गैर-सरकारी सदस्यों और संसद् सदस्यों को एक दूसरे के नज़दीक आने का अवसर मिला है। मैं इस सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूं कि जैसे रेलवे में पहले नैशनल यूज़र्ज़ कनसल्टेटिव कौंसिल है, उस के नीचे ज़ोनल कमेटीज़ हैं और उन के नीचे सुपरिन्टेंडेंट्स की कमेटी है, यानी डिविज़नल सुपरिन्टेंडेंट्स के लिये इसी तरीके से अगर मंत्रालय विचार करे कि हर एक पोस्टल डिविज़न में भी अगर वहां के एम० पीज़० को मिला कर— चाहे उन को भत्ता न दिया जाय—एक समिति बनाई जाय और कम से कम साल में एक बार उन को बुला कर उनके इलाके की कठिनाइयों को दूर करने का प्रयत्न किया जाय, तो एसी बहुत सी कठिनाइयां और मांगें, जो कि एम० पीज़० के पास आती हैं और यहां मंत्रियों के पास तक पहुंचती हैं, वे दूर हो जायेंगी। कम से कम इस को एक्सपेरिमेंट के आधार पर तो शुरू किया जाय।

इस मंत्रालय के अन्तर्गत, खास तौर डाक-तार विभाग के सम्बन्ध में, भवनों के निर्माण का कार्य बड़ा असंतोषजनक है। द्वितीय पंच-वर्षीय योजना में इस के लिये दस करोड़ रुपय रखे गये थे, लेकिन बाद में कटौती की गई और ६९१ लाख रुपये रखे गये। पर १९५६-५७ में १०० लाख रु० खर्च हुआ, १९५८-५९ में केवल ७० लाख रुपया खर्च हुये और इस साल यानी १९५८-५९ में यह आशा की जाती है कि १३४ लाख रुपये खर्च किये जायेंगे; लेकिन पता नहीं कि वास्तव में कितना खर्च किया जा सका, क्योंकि वह तो केवल आशा मात्र थी। इस का अर्थ यह है कि ६९१ लाख में से ३८६ लाख रुपय योजना के दो अन्तिम वर्षों में हम ने खर्च करने हैं। लेकिन इस समय जो व्यवस्था है, वह इतनी असंतोषजनक, इतनी अपर्याप्त और इतनी उपहासास्पद है कि स्वयं मंत्रालय को शरमिन्दा—लज्जित—होना पड़ता है। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि वह साहस बटोर कर के कैबिनट में यह सवाल ले जायें और कह दें कि केन्द्रीय लोक निर्माण, विभाग—सी० पी० डब्ल्यु० डी०— से हम बाज़ आये, उस से हम निराश हो चुके हैं और अब इस को हमारे ऊपर न थोपा जाय। हम लोग वर्षों से चिल्लाते रहे हैं कि इस मंत्रालय का एक अलग इंजीनियरिंग विभाग होना चाहिये, और अगर वह नहीं हो सकता है, तो कम से कम सी० पी० डब्ल्यु० डी० का ही एक ऐसा विंग बनाया जाय, जो सीधा इस मंत्रालय के नियंत्रण में रहे, ताकि भवन-निर्माण का कार्यक्रम पूरी तरह से चल सके।

यहां पर मनी-ऑर्डरों की बात छोटी सी मालूम होती है, लेकिन यह तथ्य है कि गांवों में लोगों के पास रुपया बहुद देरी से पहुंच रहा है। दिल्ली से मनी-ऑर्डर भेजे जाते हैं, लेकिन दो तीन महीनों तक डाकखानों का चक्कर लगाने पर भी गांवों में लोगों को रुपया नहीं मिलता है। कई

[श्री भक्त दर्शन]

जगह इस कारण शादियां तक रुक गई, क्योंकि दिल्ली से रुपया भेजा गया, लेकिन निश्चित तारीख तक चूंकि रुपया न पहुंच सका, इस लिये शादी को रोकना पड़ा। कई जगह इस के कारण इतनी ग़लतफ़हमी हो गई कि क्या गवर्नमेंट का दीवाला निकल गया है कि जो डाकखानों में रुपया नहीं मिलता है ।

एक माननीय सदस्य : चिट्ठियां तो मिल गई होंगी जल्दी ?

श्री भक्त दर्शन : बाज़ चिट्ठियां तो एक एक साल में मिलती हैं ।—खैर, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में कोई कठोर कदम उठाया जाना चाहिये ।

चलते-चलते मैं यह भी कहना चाहता हूं कि एक्स्ट्रा-डिपार्टमेंटल स्टाफ के बारे में शीघ्र कार्यवाही की जाये । मैं ने परसों भी माननीय मंत्री जी के सामने यह प्रश्न उठाया था । इस सम्बन्ध में बड़ी आशायें चारों ओर फैल गई हैं, लेकिन पता नहीं, क्यों नहीं निर्णय हो पा रहा है। हो सकता है कि वित्तीय पहलू के कारण देर हो रही है और विभाग पर आर्थिक भार बढ़ने वाला है, लेकिन फिर भी इस मामले को ज्यादा दिन नहीं टाला जाना चाहिये । माननीय मंत्री जी ने आश्वासन दिया है कि मई के अन्त तक इस बारे में निर्णय हो जायेगा । मैं आशा करता हूं कि मई की आखिरी तारीख से आगे इस को नहीं बढ़ने दिया जायेगा । उन्होंने विश्वास दिलाया है कि निर्णय उत्साहवर्द्धक होगा । मुझे आशा है कि वह ज़रूर उत्साहवर्द्धक होगा ।

अब मैं पार्लियामेंट हाउस के डाकखाने के बारे में एक छोटी सी बात कहना चाहता हूं और वह यह है कि आप जानते ही हैं कि मैं हिन्दी का एक सेवक और पक्षपाती हूं, लेकिन यहां पर परसों जो मनी-आर्डर फ़ार्म बंट रहे थे, उन में केवल हिन्दी में छपा था, जिस के कारण हमारे दक्षिणी भाइयों को बड़ी कठिनाई होती है और मैंने उनको उसका अर्थ समझाया । मैं बार-बार निवेदन करता रहता हूं कि सारे देश के लिये एक बाइलिंगुवल और ट्राईलिंगुवल फ़ारमूला बनाना चाहिये, हिन्दी, अंग्रेजी और प्रादेशिक भाषा, इन तीनों को मिला कर फ़ार्म बनाये जाये, ताकि जनता को सुविधा हो सके । जो हिन्दी क्षेत्र हैं, उन में हिन्दी और अंग्रजी और दूसरे क्षत्रों में हिन्दी, अंग्रजी, और प्रादेशिक भाषा का होना अनिवार्य होना चाहिये । मैं देखता हूं कि ऐसा न होने की वजह से हिन्दी के हितों पर बड़ा कुठाराघात होता है ; क्योंकि लोगों में असन्तोष पैदा होता है, और विरोध की भावना पैदा होती है ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से दो मिनट और लेना चाहता हूं । आप मेरे साथ सहमत होंगे कि मैंने एक भी बात ऐसी नहीं कही है जो कि पहले कही गई हो ।

डाक तार विभाग के अन्तर्गत एक विभाग है जिसका नाम वायरलेस टेलीग्राफी है । उसका अनुवाद हिन्दी की रिपोर्ट में "वितन्तु तार-व्यवस्था" किया गया है । मुझे बताया गया है कि तेलगू में "वितन्तु" बिध्वा को कहते हैं, मुझे पता नहीं कि यह ठीक है या नहीं ; लेकिन मैं समझता हूं कि इसकी हालत भी एक विध्वा की सी हो रही है । अतः मैं चाहता हूं कि जो अनुवाद किया गया है, उसमें सुधार होना चाहिये । हिन्दी में बोल चाल की भाषा में इसे बेतार का तार कहते हैं और यही आप उसका नाम रख सकते हैं या तारहीन कह सकते हैं लेकिन वितन्तु तार व्यवस्था कह कर मुझे डर है कि कहीं आप इसे विध्वाश्रम न बना दें ।

तथ्य यह है कि विभाग में जितने भी अधिकारी हैं, खासकर बड़े-बड़े अधिकारी हैं वे तार और टेलीफोन के जानने वाले हैं, वायरलेस के, बेतार के बारे में उनको ज्यादा जानकारी नहीं है ।

चुनाचे इसका अभी पूरा विकास नहीं हो रहा है। आप देखिये कि तिब्दत की क्या स्थिति है। इसकी वजह से मैं यह नहीं कहता कि चीन हम पर हमला करने वाला है। लेकिन सतर्कता की आवश्यकता तो है ही बहुत से लोग यह तर्क देते हैं कि यह जो वायरलेस की व्यवस्था है वह नहीं होनी चाहिये कि जो इनएक्सेसिबल एरियाज़ हैं, जहां जंगल हैं, जहां पहाड़ हैं, वहां पर ही होनी चाहिये। अगर समय होता तो मैं यह सिद्ध करने का प्रयत्न करता कि यह जो बेतार का महकमा है यह कितना चम खर्चीला है, कितना एफिशेंट है, सक्षम है, और कितना रिलायेबल यानी विश्वासनीय है। अगर बड़े-बड़े शहरों में वायरलेस टेलीग्राफी को आप शुरू करें तो जितना कंजैशन चैनल्स के अन्दर टेलीफोन करने में और तार भेजने में होता है वह दूर हो सकता है क्योंकि इसमें तार की आवश्यकता नहीं है और ईथर के अन्दर इराता हुआ सीधा यह आकाश में चल जाता है। इसलिये अगर बड़े-बड़े शहरों में बेतार की व्यवस्था की जाये जैसे दिल्ली-कलकत्ता और दिल्ली-बम्बई के बीच है तो इससे बहुत सी जटिलतायें और बहुतसी कठिनाइयां दूर हो सकती हैं।

इस सम्बन्ध में मैं एक बात और कह कर समाप्त करता हूं। दिल्ली के नज़दीक गुड़गांव में भारतीय वायुसेना के सिगनल्स केन्द्र से एक सैक्शन में हमारा पी० एंड टी० विभाग भी काम करता रहा है पर २८ और २६ अक्तूबर की रात को वहां आग लग गई भारतीय वायुसेना का करोड़ों का नुकसान हुआ और १४-१५ लाख रुपयों का इस डाक तार विभाग का भी नुकसान हुआ, जहां तक मुझे मालूम है। लेकिन अभी तक वहां संतोषजनक व्यवस्था नहीं की गई है। पहले चार फ़्रीक्वेंसीज़ के संदेश भेजे जाते थे अब मुश्किल से तीन फ्रीक्वेंसीज़ के संदेश भेजने की व्यवस्था हो पाई है। इस विषय पर मैं इस वास्ते भी ज़ोर डालना चाहता हूं कि अभी हाल में कराची में एक कान्फ्रेंस हुई थी जिस में बताया गया था कि जो दक्षिण पूर्वी एशिया यानी साउथ ईस्ट एशिया के लिये इंटरनैशनल मिटीरियोलौजिकल ब्रौडकास्टिंग सर्विस है उसको पाकिस्तान हम से लेना चाहता है और उसके पास इसके कारण हैं क्योंकि हम उस व्यवस्था को अच्छी तरह से नहीं चला पा रहे हैं। अतः यह एक अन्तर्राष्ट्रीय महत्व का प्रश्न है। इस वास्ते मैं अनुरोध करूंगा कि बेतार व्यवस्था को बढ़ाने से जो यह मिटीरियोलौजिकल ब्राडकास्टिंग सिस्टम है जिसके द्वारा हम दक्षिण पूर्वी एशिया में सम्मानित होते रहे हैं, उसको मूल्यवान संदेश देते रहे हैं, उसकी ओर पूरा ध्यान दिया जाना चाहिये।

अन्त में, उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देकर अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

चौ० रणवीर सिंह (रोहतक): उपाध्यक्ष महोदय, समय मुझे दस मिनट का दिया गया है और इस संचार और परिवहन मंत्रालय का ताल्लुक ज़मीन, आसमान और पानी और गांवों की गाड़ियों से लेकर हवाई जहाज़ों से है। इन चीजों का सम्बन्ध गांवों तथा शहरों सभी से है। इन चीज़ों से लोगों का रोज़ का वास्ता रहता है। इससे पहले कि मैं पी० एंड टी० के महकमे के बारे में कुछ कहूं, मैं टूरिस्ट महकमे के बारे में कुछ कहना चाहूंगा।

भाखड़ा नंगल के पास जो गोविन्दसागर है, वहां टूरिस्ट्स के लिये, उनके देखने के लिये एक अच्छा स्थान और वह आमदनी का एक अच्छा ज़रिया बन सकता है। वहां पर साठ मील की लेक होगी। इस वास्ते मैं चाहता हूं कि उसके चारों तरफ रैस्ट हाउसिस बनाने का इंतिज़ाम किया जाये।

इसके अलावा मैं चाहता हूं कि राजस्थान कैनाल जो कि दुनिया की सब से बड़ी कैनाल बन रही है, उसको कांडला से जोड़ने के लिये और उसको नैविगेबल बनाने के लिये आपको कोई न कोई

[चौ० रणवीर सिंह]

उपाय अवश्य सोचना चाहिये और इसका जरूर इंतिज़ाम करना चाहिये। जब यह नहर चालू हो तो मैं चाहता हूं कि इसको नैविगैबल बना दिया जाए।

मैं यह भी चाहता हूं कि पंजाब और यू० पी० को सीधे तौर पर जोड़ा जाना चाहिये। पंजाब से यू० पी० और यू० पी० से पंजाब आने जाने के लिये दिल्ली आने की आवश्यकता नहीं रहनी चाहिये। सोनीपत से होते हुये रोहतक और दूसरे इलाके जो हैं, उनको मेरठ से मिला दिया जाय और यमुना के ऊपर एक नया पुल बनाया जाना चाहिये। मैं आशा करता हूं कि आप इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

मैंने देखा है कि २७६ करोड़ रुपये की आपकी रोड की स्कीमें हैं। यह रुपया दूसरी प्लान के अन्दर रखा गया था। लेकिन विल्लेज एप्रोच रोड कोआप्रेटिव स्कीम जो है, उसके लिये सात साल के अन्दर कोई १ करोड़ २० लाख रुपया ही रखा गया है, यानी २० लाख रुपया साल उसके लिये रखा गया है। मुझे मालूम नहीं मंत्री महोदय का जो हल्का है, वह इस रकम का इस्तेमाल कर सकता है या नहीं कर सकता है लेकिन मैं अकेला २० लाख रुपया अपने हल्के में इस्तेमाल करने के लिये तैयार हूं और आप जानते ही हैं कि वहां के लोगों को १/, हिस्सा कम से कम अपनी तरफ से देना भी होगा और यह सब कुछ मैं करने के लिये तैयार हूं और इस सारी जिम्मेदारी को महसूस करता हूं। मैं समझता हूं कि यह जो रुपया गांवों की सड़कों को जोड़ने के लिये रखा गया है यह बहुत थोड़ा है और इसको बढ़ाया जाना चाहिये।

पी० एंड टी० की रिपोर्ट के अन्दर यह भी दर्ज है कि जहां तक भवन बनाने का सवाल है, प्लानिंग कमिशन ने चूंकि उस रकम में कटौती कर दी है, इस वास्ते हम पर यह जिम्मेवारी आ गई है कि जब तक हम साबित न करें कि किसी चीज़ की इतनी आवश्यकता है कि उसको टाला नहीं जा सकता है, तब तक उस रकम को बढ़ाया नहीं जा सकता है। मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि दिल्ली से ही पोस्ट एंड टेलीग्राफ की आमदनी शुरू होती है और यहीं पर आप देखें तो आपको पता चलेगा कि ३०० आदमियों के काम करने के लिये सी० टी० ओ० बना था लेकिन आज वहां पर १२०० आदमी काम करते हैं। उनके लिये मकान नहीं बनाये गये हैं। इसके विपरीत ३७ लाख रुपया खर्च करके डायरेक्टर जनरल के दफ्तर को बना दिया गया है। वह भी जरूरी हो सकता है और वह भी बनना चाहिये था लेकिन जहां आमदनी है, जो आमदनी का ज़रिया है, उसकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। यह तो उसी तरह से मालूम देता है जैसे यह गिला किया जाता है कि देहात की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है, वहां के लोग कमाते हैं, अनाज देते हैं, यानी पानी देते हैं, सब चीज़ें देते हैं, लेकिन फिर भी उनकी कोई परवाह नहीं करता है। इसी तरह से महकमों की बात है। जो कमाने वाले महकमे हैं, उनके बारे में किसी को कोई फिक्र नहीं नहीं है, उनके लिये मकानों की और न इस बात की फ़िक्र है, कि उनके लिये काम करने के लिये जगह हो। पोस्ट एंड टेलीग्रीफ डिपार्टमेंट की रिपोर्ट में लिखा है कि जब कि इस तरह की किसी चीज़ को जस्टिफाई न किया जाये तब तक उसको बनाया नहीं जा सकता है।

प्लानिंग कमिशन ने पहले पांच साला प्लान में एक पैरा लिखा है, लेकिन चूंकि समय थोड़ा है, इसलिये मैं उसको पढ़ना नहीं चाहता लेकिन उसमें लिखा हुआ है कि पी० एंड टी० के अंदाज़े के मुताबिक दफ्तर के लिये जो जगह की कमी है वह ७ लाख ६२ हज़ार ६५५ स्क्वयर फीट की है। उस वक्त जब यह अंदाज़ा लगाया गया था तब कोई १ लाख ६२ हज़ार व्यक्ति उनमें काम करते थे लेकिन आज उनकी तादाद ३ लाख ६२ हज़ार के करीब हो गई है, यानी दुगने आदमी हो गये हैं। प्लानिंग कमिशन ने ठीक ही अपनी रिपोर्ट में लिखा था कि जगह की जब कमी होती है तो काम

करने की जो शक्ति है उस पर बुरा असर पड़ता है। मुझे पता नहीं कि जो रुपया इस काम के लिये रखा गया था उसमें से कितना खर्च किया गया है, कितना इस्तेमाल हुआ है। अभी मेरे एक साथी ने इसका ज़िक्र किया है। लेकिन इसमें यह लिखा हुआ है कि १९५८–५९ के अन्दर कोई पांच जगहों पर दफ्तर बनने थ और आठ जगहों पर स्टाफ क्वार्टर्स बनने थे। इसके अलावा १९५७-५८ में २४ जगहों पर दफ्तर बनने थे और १९ जगहों पर मकानों की बिल्डिंग्ज़ इत्यादि बननी थी। मुझे पता नहीं कहां तक ये जगह बनी हैं। मैं समझता हूं कि पिछले साल सही तौर पर लाल बहादुर जी ने गिला किया था कि जो सी० पी० डब्ल्यु० डी० का महकमा है वह डाक तार विभाग को सहयोग नहीं देता है। मैं चाहता हूं कि अगर डाक तार विभाग के साथ मकान बनाने वाले महकमे को आप जोड़ नहीं सकते हैं, तो कम से कम आप यह तो करें कि केन्द्रीय सरकार के जितने मकान हैं उनके अन्दर जो डाक और तार विभाग के भाई नौकर हैं उनमें उनका भी हिस्सा रख दें। अभी मैंने सुना है कि जो भाई डाक तार महकमे में काम करते हैं और सन् १९४४-१९४५ से नौकरी में हैं, उनमें से बहुत से ऐसे हैं जिन को मकान नहीं मिला लेकिन उसी के मुकाबले में जो दूसरे महकमों में नौकर हैं वह सन् १९५३-५४ के हैं और उनको मकान मिल गये हैं। अगर इस महकमे के काम को देखा जाय तो इस महकमे के ऊपर ११० करोड़ रुपया ऐसा लगा हुआ है जिस पर ब्याज लिया जाता है। इस महकमे का जो एक्यूमुलेटड सर्प्लस है वह २३ करोड़ से ज्यादा है। मैं समझता हूं कि इस महकमे में काम करने वालों का देश के ऊपर हम हैं और देश को यह मानना चाहिये, जैसा कि मंत्रालय की रिपोर्ट में दिया हुआ है, कि कोई वजह नहीं है कि उन के लिये मकान या दफ्तर न बनाये जायें। उन के मकान और दफ्तर बनान की तरफ हम को ज्यादा ध्यान देना चाहिये।

प्लानिंग कमिशन ने जो रिपोर्ट लिखी है उसके बारे में मैं ने आप से कहा। मैं चाहता हूं कि इस देश के अन्दर जो डाकखानों की हालत है उसके ऊपर भी जरा गौर किया जाय। आज देश बहुत आगे गया है, हम एटम बम की बात करते हैं, लेकिन आज हमारे देश में देहातों की क्या हालत है? इस देश के अन्दर १६६५५ गांव ऐसे हैं जिन के पास हफ्ते से ज्यादा देर में डाक पहुंचती है। जिन के पास हफ्ते में डाक पहुंचती है उनकी संख्या १ लाख ८ हजार या शायद इससे कुछ ज्यादा हों, जिन के पास हफ्ते में दो दफा डाक पहुंचती है वह १ लाख ७२ हजार हैं और जिन गांवों के पास हफ्ते में तीन दफा डाक पहुंचती है उन की संख्या १ लाख ५१ हजार है। मैं चाहता हूं कि जहां इस महकमे के कारनामे बहुत बड़े-बड़े हैं और उसने बहुत बड़ा काम किया है वह गांव की तरफ भी ज्यादा ध्यान दे। वैसे उस का ध्यान गांवों की तरफ बहुत है, लेकिन जितना ध्यान होना चाहिये उससे अभी कम ही मालूम होता है। इस महकमे की रिपोर्ट के मुताबिक उस के काम में बढ़ोतरी हुई है। लेकिन सब से ज्यादा बढ़ोतरी जिस चीज में हुई है वह ट्रंक काल्स के मुताल्लिक है। सन् १९३८–३९ में जो ट्रंक काल्स की तादाद थी और जो तादाद आज है उस का रेशिया देखा जाय तब तो उस का काम बहुत ज्यादा नहीं हुआ है। मैं समझता हूं कि एक यह बहुत बड़ा कारण है कि ट्रंक काल्स के बारे में शिकायतें आ रही हैं। उसके अन्दर की शिकायतों को दूर करने की कोशिश हमें करनी चाहिये। अंत में मैं यही कहना चाहूंगा कि पोस्ट ऐंड टेलिग्राफ महकमे में जो लोग काम करते हैं उन के दफ्तर का इन्तजाम तो किया ही जाये, लेकिन उनके लिये मकानों का भी इन्तजाम किया जाय।

†**श्रीमती इला पालचौधरी** (नवद्वीप) : उपाध्यक्ष महोदय, डाक तथा तार विभाग के बारे में मुझे यह कहना है कि कलकत्ता—बम्बई, और दिल्ली में स्थानीय टेलीफोनों की फीस

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्रीमती इला पालचौधरी]

में अन्तर है । कलकत्ता में उन लोगों को जिसके पास अपना टेलीफोन हैं १० काल के लिये एक रुपया तथा अन्य व्यक्तियों को ८ काल के लिये एक रु० देना होता है । बम्बई १० काल के लिये एक रु० देना होता है । दिल्ली में, जिनके पास टेलीफोन है उन्हें एक मास २०० काल के लिये कुछ नहीं देना पड़ता । इनके अतिरिक्त, वे १० काल के लिये एक रु० देते हैं । कलकत्ता में सार्वाधिक टेलीफोन हैं और वहां सर्वाधिक काल होती हैं एवं यदि दर में परिवर्तन नहीं हो सकता तो कम से कम कलकत्ता के साथ भेदभाव तो नहीं होना चाहिये ।

बन्दरगाहों, जहाज़ों आदि के बारे में मैं श्री रघुनाथ सिंह के विचारों से सहमत हूं । विरोधी सदस्यों ने कहा था कि कलकत्ता बन्दरगाह में मिट्टी निकालने की आवश्यकता है इसलिये इसका विकास न किया जाये । परन्तु संसार के सारे बन्दरगाहों से मिट्टी निकाली जाती है । फिर, कलकत्ता एक प्राकृतिक बन्दरगाह है । इस सारे मामले पर समन्वित दृष्टि से विचार किया जाना चाहिये तथा भेदभाव न होना चाहिये ।

पर्यटन के बारे में, यदि सूचना और प्रसारण मंत्रालय का एक उपभाग पर्यटन विभाग के अधीन काम करे तथा कुछ प्रचार करे तो हमारा पर्यटन प्रचार अच्छा होगा । यही बात डाक तथा तार विभाग की इमारतों पर लागू होती हैं । यदि केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग का आवास मंत्रालय का एक उपभाग परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अधीन काम करे तो इमारतें शीघ्र ही पूरी हो जायें । फिर, नौवहन के बहुत से मामलों के बारे में कार्यवाही करने के लिये हमें एक नौवहन विभाग की आवश्यकता है । इसके अतिरिक्त मैं देखती हूं कि ३०,१३,००० रु० अधिकारियों के वेतन आदि पर व्यय किये गये हैं । आशा है कि माननीय मंत्री इस ओर ध्यान देंगे यह धनराशि व्यक्तियों से पूछ ताछ करने तथा पर्यटकों को सहायता देने वाले अल्प वेतन पाने वाले अधिकारियों को दी जाती है । मैं यह भी आशा करता हूं कि वह विदेशों में भी पर्यटक विभाग खोले जो प्रत्यक्ष रूप से भारत में पर्यटक विभाग के अधीन होंगे ।

यात्रा एजेन्टों की अन्तर्राष्ट्रीय संस्था तथा 'एयर ट्रांस्पोर्ट असोसियेशन फसिलिटशन ग्रुप' ने अपने प्रतिवेदन में कहा है पर्यटकों के साथ विधि खंडन करने वालों का सा नहीं अपितु माननीय अतिथि का सा व्यवहार किया जाना चाहिये । अतः यदि वे फिल्म या ऐसी कोई वस्तु ले जाते हैं जिसके वे आदी हैं, जैसे मदिरा, तो उन्हें ले जान की अनुमति होनी चाहिये । श्रीमान मद्यनिषेध तथा पर्यटन साथ-साथ नहीं चलते । अन्त में मैं यह कहना चाहती हूं कि जिन तीन रूपों में पर्यटन पर धन व्यय होगा उनमें बंगाल का कोई उल्लेख नहीं है । बंगाल में दार्जिलिंग और कौलिम्पोंग सहित कई स्थान पर्यटकों के लिये आकर्षण के स्थान हैं । बंगाल में दार्जिलिंग अत्यन्त मनोरम पहाड़ी है । मैं चाहती हूं कि पर्यटन विकास परिषद् की बैठक कभी दार्जिलिंग में हो । यदि यह दार्जिलिंग में न भी हो सके तो दार्जिलिंग रोड से नीचे छोटे और बहुत ही उपयुक्त स्थान हैं तथा मैं मंत्री महोदय के लिये उनका पता लगाऊंगी । भारतीय जीवन की जानकारी प्राप्त करने के इच्छुक पर्यटकों को आकर्षक स्थान, जैसे नवद्वीप, आदि दिखायें जाने चाहिये । अन्त में मैं चाहती हूं कि विदेशी पर्यटकों के मार्गदर्शकों के लिय प्रशिक्षण की व्यवस्था होनी चाहिये ताकि वे पर्यटकों को किसी बात के बारे में ठीक व उचित रूप से बता सकें ।

मेरा ख्याल है कि यदि हम पर्यटन का विकास कर लें तो हम संसार की मित्रता प्राप्त कर सकेंगे क्योंकि यह भूमि बहुत ही आकर्षक व मनोरम है ।

†**श्री ज० ब० सिंह० बिष्ठ** (अलमोड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय तिब्बत की हाल की घटनाओं से क्षेत्रों का जो उत्तर प्रदेश तथा तिब्बत व नैपाल को सीमाओं पर हैं, शेष देश में से परिवहन तथा वार सम्बन्ध टूट गया है । पर्यटन और युद्धचाल की दृष्टि से हलद्वानी में हवाई अड्डा नाना महत्वपूर्ण है और इससे भी अधिक महत्व सड़कों का है । यह सच है कि तनकपुर से असकोट तक क सड़क है परन्तु इसके बहुत विस्तार की आवश्यकता है एवं पिथौरागढ़ और आसकोट के बीच ो यह कच्ची है तथा खुले मौसम में ही प्रयोग हो सकती है । अब इसको लिपू झील दर्रा या कम से कम गर्ब्यांग तक बढ़ाने का समय आ गया है । यह सड़क अल्मोड़ा से भी मिलाई जानी चाहिये । इसी कार लोहाघाट से पुल हिन्डोला तक भी सड़क बनाई जानी चाहिए ताकि नेपाल से हमारे व्यापार में सुविधा हो ।

टेलीफोन और तार की स्थिति तो और भी बुरी है । पिथौरागढ़ में, जो सीमान्त सब डिवीज़न का मुख्य नगर है, टेलीफोन नहीं है । तिब्बत की घटनाओं की दृष्टि से हमें अपने सीमान्त क्षेत्रों पर सीधा सम्पर्क रखना चाहिए । इसके अतिरिक्त, पहाड़ी इलाकों में डाक और अधिक बार बांटी जानी चाहिये ।

अन्त में माननीय मन्त्री का ध्यान डाक तथा तार निदेशालय के शिकायत संस्था बन्द करने के निर्णय की ओर आकर्षित करता हूं । यह उल्टी कार्यवाही है एवं इस पर पुर्नविचार किया जाना चाहिये । यह संस्था इससे पूर्व श्री किदवई ने खोला था और इसका उद्देश्य जनता की शिकायतों को शीघ्र निपटाना था । मैं समझता हूं कि इस संस्था से विभाग में आक्रोश की भावना फैली एवं अधिकारी वर्ग इसे सहयोग देता प्रतीत नहीं होता । मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि इस संस्था की स्वाधीनता क्यों समाप्त की जा रही है । इसके अतिरिक्त मेरा विचार है कि सरकार को डाक तथा तार बोर्ड की स्थापना पर पुनः विचार करना चाहिए । रेलवे बोर्ड की स्थापना के उपरान्त अनुभवी ब्रिटिश अधिकारियों ने मत प्रकट किया था कि बहुत अधिक अधिकारों वाला ऐसा बोर्ड स्थापित करके जिस पर सचिवालय का नियन्त्रण नहीं है, गलती की है ।

†**श्री राजेन्द्र सिंह** (छपरा) : यह कहा जाता है कि हम आयोजित अर्थ व्यवस्था के युग में रह रहे हैं, तथापि हम देखते हैं कि हमारे देश में परिवहन के विभिन्न साधनों में कोई समन्वय नहीं है । योजना आयोग ने देश के शीघ्र औद्योगीकरण के लिये परिवहन के साधनों का विकास करना आवश्यक समझा है । मैं श्री रघुनाथ सिंह जी की इस बात से सहमत नहीं हूं कि रेल तथा मार्ग परिवहन का विकास होने पर तटीय नौवहन की प्रगति पर आघात होगा और उसका विकास नहीं हो पायेगा । इसके विपरीत अमेरिका में हम देखते हैं कि रेल तथा मार्ग परिवहन के साथ-साथ तटीय नौपरिवहन का भी समान गति से विकास हुआ है ।

तटीय नौपरिवहन का विकास करना हमारे राष्ट्रीय हित के लिये आवश्यक है । सुरक्षा तथा भारत के पड़ौसी देशों यथा बर्मा, इंडोनेशिया इत्यादि से व्यापार करने के लिये भी हमें अपना तटीय जहाज़ी बेड़ा बढ़ाना चाहिये । इस सम्बन्ध में हमने ४.१२ लाख टन का लक्ष्य रखा था । इस समय कुल क्षमता केवल २.५८ लाख टन है जो १९५४ से २०,००० टन कम है ।

तटीय जहाजों को १६ लाख टन कोयला ढोना होता है । रेलवे यह सारा कोयला नहीं ढो सकती है । इसीलिये रेल-जलयान समन्वय समिति ने यह सिफारिश की है कि तटीय नौपरिवहन की वर्तमान लदाई क्षमता जो २५ लाख टन है उसे बढ़ा कर हमें ४० लाख टन कर देना चाहिये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री राजेन्द्र सिंह]

यह भी शोचनीय बात है कि इन तटीय जहाजों से जो कोयला और नमक ढोया जाता था उसकी राशि भी घटती जा रही है। इसका यह तात्पर्य कभी न समझा जाय कि मैं गैर-सरकारी क्षेत्र की वकालत कर रहा हूं। यद्यपि सरकारी क्षेत्र का कार्य नौकरशाही तरीके से चल रहा है उदाहरणार्थ रेलवे मदरास में कोयला उतरवाने के लिये आवश्यक डिब्बे उपलब्ध नहीं कर पा रही है। अतः मेरा निवेदन है कि हम परिवहन सम्बन्धी नीति पर सावधानी से विचार करें।

†**डा० मेलकोटे** (रायचूर) : मैं केवल यह प्रश्न पूछना चाहता हूं कि असैनिक उड्डयन विभाग के ज्येष्ठ क्लर्कों को ज्येष्ठा इत्यादि निश्चित करने के सम्बन्ध में कोई निश्चय किया गया है या नहीं? इस प्रश्न से बहुत अधिक कर्मचारी सम्बन्धित हैं अतः मैं मन्त्रालय से निवेदन करूंगा कि वे इसका तत्काल निर्णय करें।

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव और प्रस्तुत किये गये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८५	१३८५	श्री स० म० बनर्जी	कर्मचारियों की यूनियनों में बाहर के व्यक्तियों के किसी पद पर रहे चले आने पर प्रतिबन्ध	१०० रुपये
८५	१३८७	श्री स० म० बनर्जी	डाक व तार कर्मचारियों पर सरकारी कर्मचारी आचार नियमों के नियम ४-ए और ४-बी का लागू किया जाता।	१०० रुपये

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : इस मन्त्रालय की अनुदान की मांगों पर, सभा के सदस्यों ने जो रचनात्मक सुझाव दिये हैं, उनके लिये मैं उनका कृतज्ञ हूं। मेरे सहयोगियों ने कुछ आलोचनाओं का उत्तर दिया है। मैं अवशेष बातों का उत्तर देने का प्रयत्न करूंगा। तथापि इसके पूर्व मैं मंत्रालय के विभिन्न विभागों के कार्यों का संक्षेप में वर्णन करूंगा। यह मन्त्रालय बहुत बड़ा है तथा इसके विभाग और कार्य सुदूरवर्ती प्रदेशों तक फैले हुए हैं। इसलिये यह सम्भव है कि एक क्षेत्र में जितनी कुशलता से कार्य होता है उतना दूसरे क्षेत्र में नहीं होता हो। इसलिये यदि मैं किसी माननीय सदस्य की आलोचना का उत्तर न दूं तो उसे उपेक्षा न समझा जाय। यदि मैं इस अल्प समय में इसका उत्तर न दे सकूं तो माननीय सदस्यों को उनकी आलोचनाओं के सीधे उत्तर भेज दिये जायेंगे।

मैं सर्वप्रथम बहुत सामान्य तथा अत्यन्त लाभकारी विभाग डाकखाने को लूंगा। डाक तथा तार सेवाओं में इस वर्ष चतुर्दिक प्रगति हुई है। **आलोच्य** वर्ष में तीन हजार से अधिक नये डाकखाने खोले गये हैं तथा शाखा डाकखानों को उप-डाकखाना बनाया गया है। तथा उप डाकखानों तथा बड़ी श्रेणी के डाकखानों को अतिरिक्ष सुविधायें प्रदान की गई हैं।

†मूल अंग्रेजी में

विभिन्न स्थानों में डाकखाने खोलने के लिये आलोचनायें हुई हैं तथा कटौती प्रस्ताव रखे गये हैं। इस सम्बन्ध में मैंने कई प्रश्नों के उत्तर दिये हैं। ग्रामीण क्षेत्रों में डाकखाना खोलने के लिये यह मानदण्ड रखा गया है कि वहां दो मील के दायरे में २,००० की आबादी हो और तीन मील तक की दूरी तक कोई डाकखाना न हो। पिछड़े क्षेत्र में हम उक्त शर्तों को भी ध्यान में नहीं रखते हैं वहां केवल नुकसान को ध्यान में रखा जाता है। हमने अभी हाल में इस नीति को और भी उदार बना दिया है और कहा है कि जिन गांवों में सामुदायिक परियोजना या राष्ट्रीय विस्तार सेवा का मुख्य कार्यालय होगा या जहां जिला बोर्ड या राज्य सरकार द्वारा संचालित कोई स्कूल होगा वहां यदि दो मील की दूरी तक कोई डाकखाना नहीं होगा तो वहां भी डाकखाना खोल दिया जायेगा। गांवों में पहिले से अधिक बार डाक वितरण करने का प्रयत्न किया गया है।

१९४७ में देश में डाकखानों की संख्या २२,००० थी, जबकि इस समय देश में ६५,००० डाकखाने हैं। बारह वर्ष की अल्प अवधि में इतनी प्रगति करना कोई मामूली बात नहीं है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि के अन्त तक डाकखानों की संख्या ७५,००० हो जायेगी। तृतीय योजना के अन्त तक इसकी संख्या शायद १,००,००० हो जाय। इस प्रकार पांच छ गांवों के बीच एक डाकखाना खुल जायेगा।

श्री वाजपेयी ने डाकखानों के काम की अलोचना की है। मैं उन्हें डाकखानों के काम के बारे में कुछ बताऊंगा जिसको ध्यान में रखते हुए आप यह स्वीकार करेंगे कि वे गलतियां कितनी मामूली हैं! तथापि मेरे कथन का यह तात्पर्य नहीं है कि हमें सुधार करने का प्रयत्न नहीं करना चाहिये। हमें सदैव इस बात का प्रयत्न करना चाहिये कि ये गलतियां न होने पावें तथापि डाकखाने में आने वाले पत्रों की संख्या प्रति माह ११,१७,६४,००० और पोस्टकार्डों की संख्या १०,६१,०८,००० है।

रजिस्टर्ड अखबार व बुक पोस्टों की संख्या १६० लाख है। काम की इतनी अधिकता कौं ध्यान में रखते हुए आप समझ सकते हैं कि यदि कुछ भूलें और कठिनाइयां होती हैं तो वे तुच्छ हैं यद्यपि उन्हें दूर करने का प्रयत्न किया जाना चाहिये।

अब मैं वित्तीय परिणामों को लेता हूं सभा को ज्ञात है कि १९५७-५८ में मुख्यत: टेलीफोनों के अन्तर्गत ३७१ लाख रुपये का विशुद्ध लाभ रहा था। जब कि हमने केवल २३५ लाख रुपये की राशि बजट में रखी थी। लेकिन संशोधित प्राक्कलन ५ करोड़ तक पहुंच गये थे। कई वर्षों बाद डाकखानों को कुछ लाभ हुआ। वस्तुतः यहां मंत्री तथा मंत्रालय के लिये ही नहीं देश के लिये भी प्रसन्नता की बात है। इस आधिक्य राशि का ५० प्रतिशत सामान्य खराब मद में में डाला जायेग। यह हमारे लिये गौरव का दिन होगा। मुझे पूरी आशा है कि इसी प्रकार कुशलता में वृद्धि होने तथा कर्मचारियों द्वारा अधिक काम करने पर हम सामान्य राजस्व में ५ करोड़ रुपये देने में समर्थ होंगे। विभाग की वित्तीय व्यवस्था को देखते हुए तथा अधिक लाभ की संभावनाओं को देखते हुए, मैं आशा करता हूं कि सभा तथा योजना आयोग तथा सभा विभाग की विकास योजनाओं पर उदारता से विचार करेगी तथा उनके लिये उपयुक्त वित्त की व्यवस्था करेगी। क्यों कि होता यह है कि हमारे विभाग की मांगों को आवश्यक नहीं समझा जाता और उन्हें सर्वोच्च पूर्ववर्तिता नहीं दी जाती है, और इस आधार पर कभी उन्हें अस्वीकार भी कर दिया जाता है।

वस्तुत: विभाग इस बात पर विचार कर रहा है कि टेलीफोन प्रशुल्क में संशोधन कर इतनी राशि जमा की जाय कि वह अपनी विस्तार योजनाओं का व्यय स्वयं पूर कर सके। इससे

[श्री स० का० पाटिल]

सामान्य राजस्व की राशि ये भी वृद्धि होगी मैं आशा करता हूं कि सदन के दोनों पक्ष इस प्रस्ताव का समर्थन करेंगे। प्रशुल्क दरों में इस प्रकार का संशोधन नहीं किया जायेगा कि उससे किसी पर भी अनुचित भार पड़े।

हम अधिक शक्तिशाली सरकिटों की व्यवस्था कर ट्रंक टेलीफोनों में शीघ्रता लाने के लिये, कलकत्ता दिल्ली और बम्बई को मिलाने वाली ८ करोड़ की लागत से एक महत्वपूर्ण को-एक्सियल केवल योजना प्रारम्भ कर रहे हैं। ट्रंक काल संबंधी कठिनाइयों की शिकायतें सभा में की गई हैं। मैं इन कठिनाइयों को यथाशीघ्र दूर करना चाहता हूं। कई बार सभा में इस प्रकार के प्रश्न पूछे गये कि क्या तार इत्यादि काट दिये गये थे इत्यादि। इसलिये तार संचार, विशेषत: टेलीफोन पद्धति में सुधार करने के लिये को-एक्सयल केबल योजना प्रस्तावित की जा रही है। यदि विदेशी मुद्रा संबंधी कठिनाइयां नहीं होती तो इस संबंध में पर्याप्त प्रगति हो गई होती। इस समय योजना की स्थिति इस प्रकार है।

यह काम पिछले वर्ष प्रारम्भ किया गया था। दिल्ली आगरा खंड का काम समाप्त हो गया है। द्वितीय पंच वर्षीय योजना तक दिल्ली-आसनसोल खंड का काम समाप्त हो जायेगा। विदेशी मुद्रा संबंधी कठिनाइयों के कारण आगरा बम्बई खंड का काम तीसरी योजना की अवधि में ही शुरु किया जा सकेगा। वस्तुत: दिल्ली बम्बई और कलकत्ता का एक त्रिकोण है। इनके बीच के समस्त नगर इस योजना के अन्तर्गत आ जायेंगे। इस प्रकार लगभग आधा देश इस योजना के अन्तर्गत आ जायेगा। इन को-एक्सियल केबलस के लग जाने के बाद कार्य अपेक्षाकृत अधिक सुचारु रूप से हो सकेगा।

अब मैं दूर संचार सेवाओं को लेता हूं। दूसरी योजना का मुख्य लक्ष्य यह था कि ग्रामीण तथा अर्द्ध-विकसित क्षेत्रों को तार तथा टेलीफोन की सुविधायें प्रदान की जायें। तार तथा टेलीफोन की व्यवस्था करने संबंधी नीति भी पर्याप्त उदार कर दी गई है। इस संबंध में विभाग ५००० से अधिक आबादी वाले स्थानों में १००० रुपये घाटा खाने को तैयार है। १९५८ के अंत तक ८५७ तार घर, ७७३ पब्लिक काल आफीसेज और २७३ नये टेलीफोन दफ्तर खोले गये हैं। इससे सभा को ज्ञात होगा कि पहिले की अपेक्षा यह प्रगति पर्याप्त संतोषजनक रही है। और प्रगति निरंतर बढ़ती जा रही है।

द्वितीय पंच वर्षीय योजना के दौरान ७२,००० मील तार की लाइन लगाई गई। ९८,००० टेलीफोन दिये गये। हम चाहते है कि दूसरी योजना के अंत तक हम साढ़े चार लाख टेलीफोन दे सकें। विदेशों की तुलना में यह संख्या नगण्य प्रतीत होती है। केवल न्यू यार्क मे २० लाख टेलीफोन हैं। लन्दन में भी लगभग इतने ही फोन हैं। अत: इन आंकड़ों को अत्याधिक नहीं कहा जा सकता है। तथापि विदेशी मुद्रा तथा अन्य कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए इसे प्रशंशनीय कहा जा सकता है।

आपरेटरों के द्वारा नम्बर मांग कर सीधा डायल करने की सेवा को भी कई केन्द्रों में लागू कर दिया गया है। इससे आपरेटर के कार्य की मात्रा में ४० से ६०% तक विकास हो गया है। हम इस पद्धति को भारत के सभी महत्वपूर्ण स्वचालित केन्द्रों वाले क्षेत्रों के मुख्य सरकिटों में लागू करना चाहते हैं। इसका तात्पर्य यह है कि यदि हम बम्बई चाहत हैं तो सीधे दिल्ली से बम्बई का नम्बर मिलाया जा सकेगा। इससे बहुत समय की बचत होगी। यह योजना कुछ समय से काम कर रही है लेकिन हम चाहते हैं कि इसमें समय की और बचत हो।

बड़े नगरों विशेषतः दिल्ली में टेलीफोन को लाइन खाली नहीं रहतो है। वस्तुत : दिल्ली में ऐसा नहीं होना चाहिये क्योंकि दिल्ली को जरा सी बात को भी बढ़ा चढ़ा कर कहा जा सकता है, वस्तुत : मंत्रालय यह चाहता है कि हम दिल्ली के संबंध में किसी को कुछ कहने का अवसर न देवें। यहां की मांग का अनुमान कम लगाने के कारण कठिनाइयां पैदा हो गई हैं। तथापि हमारा विश्वास है कि हम एक वर्ष से कम समय में ही हम अपनी क्षमता में वृद्धि कर लेंगे।

दूर संचार के संबंध में भारतीय टेलीफोन उद्योग ने संतोषजनक प्रगति को है। कारखाने के उत्पादन लक्ष्य प्राप्त कर लिये गये हैं। विकास कार्यों की गति में वृद्धि होने से लक्ष्यों में भी पर्याप्त वृद्धि हो गई है : १९५८-५९ में ८४,००० टेलीफोन उत्पादनों का लक्ष्य रखा गया था जो १९५९-६० में बढ़ कर ९२००० हजार हो गया है। अब हम विदेशों में अपने टेलीफोनों की बिक्री के लिये बाजार ढूंढ़ रहे हैं जिससे हम अपने उत्पादन में अग्रेतर वृद्धि करें।

मार्ग संकेत उपकरण अब हमारे देश में बनने लगे हैं। अत : उनको विदेशों से मंगाने की आवश्यकता नहीं रह गई है। रेलवे कन्ट्रोल टेलीफोनों का भी निर्माण हमारे देश में होने लगा है। निस्संदेह इंडियन टेलीफोन इन्डस्ट्रीज का कार्य बहुत प्रशंसनीय रहा है।

दूर संचार की प्रगति का एक संतोषजनक पहलू यह है कि स्वदेशी उत्पादन का क्रमश : पर्याप्त विकास हो गया है जिसमें हमारी टेलीफोन पद्धति विदेशी मुद्रा पर अपेक्षाकृत कम निर्भर रहती है। यद्यपि इस बात का प्रचार नहीं किया गया तथापि इससे हमारी प्रगति पर बहुत प्रभाव पड़ता है। इसका दायित्व इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज़ और डाक तथा तार कर्मशाला पर ही नहीं है अपितु इस संबंध में डाक तथा तार निदेशालय के दूर संचार गवेषणा विभाग ने महत्वपूर्ण कार्य किया है। एक कॉल क्यूईंग इक्विपमेंट (कॉलों को क्रम में रखने) का उपकरण भी तैयार कर लिया गया है जो प्राप्त हुए कालों को क्रम से दिखाता है तथा उनकी क्रमानुसार स्थिति, अधिकतम विलम्ब, बकाया कॉलों की संख्या तथा आपरेटर का कार्य इत्यादि बताया है जिससे वास्तविक स्थिति का अधीक्षण प्रभावशाली तरीके से हो सके। तब यह शिकायत थी कुछ टेलीफोन कालों के प्रति पक्षपात दिखाया जाता है, समाप्त हो जायेगी, क्योंकि तब सभी कॉल क्रम से लिये जायेंगे। इस गवेषणा का श्रेय हमारी प्रयोगशाला को है।

इसी केन्द्र की सहायता से हम सीधे फ़ोन मिलाने की व्यवस्था (सब्सक्राइबर टु सब्सक्राइबर डायलिंग) में प्रयोग कर रहे हैं। आशा है चालू वर्ष में यह प्रणाली लखनऊ-कानपुर, दिल्ली गाजियाबाद, दिल्ली हापुड़ तथा कुछ अन्य लाइनों से भी यह व्यवस्था पूरी हो जायेगी इन्हीं प्रयोगों के आधार पर आगामी वर्षों में वाणिज्य तथा उद्योग के सभी प्रमुख केन्द्रों में यह व्यवस्था कर दी जायेगी जिससे इन केन्द्रों के बीच ट्रंक फोन व्यवस्था लगभग स्वचालित हो जायेगी।

अब मैं मैसूर तथा अन्य खंडों के पुनर्गठन के प्रश्न पर आता हूं। कई सदस्यों ने इस सम्बन्ध में शिकायत की हैं कि मैसूर जैसे बड़े राज्य का पृथक खंड होना चाहिये। इस सम्बन्ध में हम यथाशक्ति प्रयत्न कर रहे हैं। ये कठिनाइयां राज्यों के पुनर्गठन के कारण हुई हैं। पृथक खंड के निर्माण में कई कठिनाइयां होती हैं। इस बीच हमें अकस्मात कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ा है इससे इस में कुछ समय लगेगा तथापि हम इस बात का दृढ़ निश्चय कर चुके हैं कि मैसूर राज्य में पृथक डाक तथा तार खंड बनेगा। यही बात आंध्र के लिये भी लागू होती है। हम ने मैसूर की सरकार से कार्यालय के लिए उपयुक्त स्थान ढूंढने को कहा है तथा यह पूछा है कि वे कर्मचारियों के लिए आवास व्यवस्था उपलब्ध करने के लिए क्या सहायता प्रदान कर सकते हैं। मुख्य मंत्री तथा मंत्रीमंडल में इस सम्बन्ध में भरसक सहायता प्रदान करने का वचन दिया है जिससे हमें मैसूर

[श्री स० का० पाटिल]

में पृथक खंड बनाने में बहुत सुविधा हो जायेगी । आवास का प्रश्न हल हुए बिना खंड के निर्माण की तिथि निश्चित नहीं की जा सकती है ।

इस बीच क्षेत्र वितरण से उत्पन्न होने वाली जटिल समस्याओं पर विचार किया जा रहा है । मैसूर खंड में हैदराबाद खंड से रायचूर तथा बम्बई खंड में बेलगांव, धारवाड़, बिजनौर और करवाड़ जिले आयेंगे ।

तदन्तर हैदराबाद खंड का प्रश्न पैदा हो जायेगा । मराठावाड़ा को बम्बई खंड में शामिल करने की मांग की जा रही है । इससे चार कार्नाटिक जिलों को हटाने से हुई कमी पूरी हो जायेगी । जिससे वह लगभग उतना ही रहेगा और उस में कर्मचारियों तथा अन्य कठिनाइयां पैदा नहीं होंगी । लेकिन हैदराबाद खंड में १३, १४ जिलों के स्थान में तेलंगाना के केवल ८ जिले रह जायेंगे और इनसे एक पृथक आंध्र खंड बनाया जायेगा । जिसका मुख्य कार्यालय कुरनूल में होगा ।

इससे हैदराबाद में तेलंगाना के केवल ८ जिले रह जायेंगे जब कि आंध्र खंड में जिसका मुख्य कार्यालय कुरनूल में है १३ या १४ जिले रह जायेंगे । हम उक्त दोनों खंडों को मिला कर एक खंड बनाना चाहते हैं तथापि इससे हैदराबाद में दफ्तरों तथा आवास सम्बन्धी कठिनाइयां पैदा हो जायेंगी ।

उक्त दोनों प्रस्तावों से कार्यालय तथा कर्मचारियों के लिये आवास तथा कर्मचारियों सम्बन्धी कठिनाइयां पैदा होंगी । इससे बड़े जटिल विवाद उठ खड़े हुए हैं । अगले एक दो महीनों में इस प्रश्न का विश्लेषण किया जायेगा और दोनों राज्यों में पृथक खंड बनाने की दिशा में अंतिम निर्णय कर दिया जायेगा ।

यह सुझाव दिया गया है कि छोटे खंड और बड़े खंड के बीच का अंतर हटा दिया जाय । यह सुझाव दिये गये हैं कि उन सभी को पोस्ट मांस्टर जनरल (बड़ा पोस्ट मास्टर) या डायरेक्टर (निदेशक) बना दिया जाय । हम भी इस बात का प्रयत्न कर रहे हैं कि उनके बीच पद भिन्नता न रहे । जिससे विभिन्न राज्य केवल खंडों के छोटे या बड़े होने के कारण अपने को छोटा बड़ा न समझें ।

अब में कल्याण कार्यों को लेता हूं । कर्मचारियों के कल्याण तथा उन्हें उपयुक्त सुविधायें देने के लिये भरसक प्रयत्न किया जा रहा है । सहकारी समितियों, ऋण समितियों तथा आवास समितियों को प्रोत्साहन दिया जा रहा है । कर्मचारियों के लिये जलपान गृह, मानोरंजन क्लब इत्यादि की व्यवस्था की जा रही है । अवकाश-गृहों तथा चिकित्सा सुविधाओं के लिये यथाशक्ति प्रयत्न किया जा रहा है । हमारे सहयोगी श्री राज बहादुर की अध्यक्षता में एक डाक-तार परामर्श-दातृ बोर्ड कार्य कर रहा है । इस बोर्ड में ज्येष्ठ अधिकारियों के अलावा कर्मचारियों के प्रतिनिधि भी हैं । डाक तथा तार खेल नियंत्रण बोर्ड की स्थापना का प्रयत्न किया जा रहा है तथा खेल तथा मनोरंजन के साधनों को प्रोत्साहन देने के लिये भरसक प्रयत्न किया जा रहा है । पटियाला में अभी हाल डाक तथा तार विभाग के खेल कूद हुए थे । मुझे उन खेलों को देखने का सौभाग्य मिला । उन्होंने आश्चर्यजनक प्रगति की है । सरकार खेल इत्यादि को यथाशक्ति प्रोत्साहन देना चाहती है जिससे डाक तथा तार विभाग के खिलाड़ी देश में सर्वोत्तम खिलाड़ियों के रूप में प्रसिद्ध हो सकें ।

अब मैं डाकखानों की इमारतों के प्रश्न को लेता हूं । सरकार डाकखानों के लिये अधिक अच्छी और बड़ी इमारतों की व्यवस्था करने की आवश्यकता समझती है । अधिकांश डाकखाने

किराये की इमारतों में हैं। दूसरी पंच वर्षीय योजना में डाक और तार विभाग बहुत बड़ी संख्या में इमारतें बनाने का कार्यक्रम था। इस सम्बन्ध में कुछ समय तक प्रतिबन्ध था। तथापि अब हम ने निर्माण प्रारम्भ कर दिया है और हम इतनी तेजी से निर्माण कार्य कर रहे हैं कि हमारे कार्यालयों के लिये पर्याप्त स्थान उपलब्ध हो जायेगा। मैं सभा को यह आश्वासन देता हूं कि उपलब्ध राशि के अनुरूप विभाग में इमारतों का निर्माण कार्य किया जायेगा। उक्त कठिनाइयों के होने के बावजूद भी लगभग १०० इमारत बनाई गई या उनकी मरम्मत की गई। ३०० डाकखाने या तो बड़ी इमारतों में स्थानान्तरित किये गये या विभाग द्वारा अधिक किराया दिये जाने के आश्वासन पर मकान मालिकों की ओर से डाकखाने की इमारतों में सुधार व विस्तार किया गया। तथापि कर्मचारियों के आवास निर्माण में इतनी प्रगति नहीं हुई। वित्तीय कठिनाइयों तथा प्रतिबन्ध के कारण १९५८ के अन्त तक जब कि ४५०० क्वार्टर बनने चाहिये थे केवल १००० क्वार्टर बन सके। सरकार कर्मचारियों के लिये आवास बनाने के प्रश्न पर विचार कर रही है। मैं आशा करता हूं कि नये निर्माण कार्यों पर प्रतिबन्ध के हट जाने पर हम कर्मचारियों के क्वार्टरों का निर्माण अधिक तेजी से करेंगे। डाक तथा तार बोर्ड की समस्या भी उपस्थित है। वस्तुतः कई कठिनाइयां थीं। बोर्ड के निर्माण से हमें अतिरिक्त सुविधायें दी जायेंगी और लक्ष्य की यथाशीघ्र प्राप्ति की जायेगी।

समुद्रपार संचार : विभाग की समुद्र पार संचार सेवा भी बहुत महत्वपूर्ण है। विभाजन के समय केवल तीन देशों को सीधी रेडियो तार सेवा, एक देश को रेडियो टेलीफोन सेवा तथा एक देश को रेडियो टेलीफोन सेवा थी। लेकिन अब २४ देशों के साथ सीधी रेडियो तार सेवा, २४ देशों के साथ रेडियो टेलीफोन सेवा तथा १० देशों के साथ रेडियो फोटो सेवा है।

इस सम्बन्ध में एक उल्लेखनीय बात यह है कि हम ने एक ऐसी योजना प्रारम्भ की है कि भारत यूरोप से कुछ एशियाई देशों को भेजे जाने वाले समाचारों का परिवहन केन्द्र बन जायेगा। जिससे हम उन समाचारों को भारत से भेज सकेंगे। यदि हम इस में सफल हुए तो यह एक महत्वपूर्ण सफलता होगी। इस योजना के पूर्ण रूपेण विकसित होने पर दूर संचार क्षेत्र में भारत का महत्व बहुत बढ़ जायेगा।

अब मैं डाक तथा तार बोर्ड के प्रश्न को लेता हूं। डाक तथा तार बोर्ड की स्थापना करना आवश्यक है। पिछले वर्ष अनुदान की मांगों पर चर्चा करते हुए श्री लाल बहादुर शास्त्री ने यह बात घोषित की थी। विभाग के वित्तीय सौदे, उसका प्रशासन, सेवा तथा देश व्यापी विस्तार विशेषतः इसका निर्माण सम्बन्धी पहलू, व्यवसायिक दृष्टिकोण तथा अत्यावश्यकीय प्रश्नों पर तत्काल निर्णय की आवश्यकता वे सभी इस बात की सूचक हैं कि यह विभाग भी अल्पाधिक रूप में रेलवे की तरह है। हमारा अभिप्राय पृथक बजट बनाना इत्यादि नहीं है तथापि हम एसी व्यवस्था चाहते हैं कि इन बातों के सम्बन्ध में तत्काल निर्णय और देखरेख कर सकें जिससे विभाग की कुशलता बढ़ेगी। इस सम्बन्ध में एक विस्तृत योजना तैयार की गई है तथा इस सम्बन्ध में विभिन्न मंत्रालयों से चर्चा समाप्त होते ही उसे अंतिम निश्चय के लिये मंत्रिमंडल के सम्मुख रख दिया जायेगा।

यह एक जटिल मामला है, क्योंकि इसका सम्बन्ध विभिन्न मंत्रालयों, शक्तियों के प्रत्यायोजन तथा विभाग के वित्तीय पुनर्गठन से है। हमें इस सम्बन्ध में धैर्य नहीं खोना चाहिये। मैं आशा करता हूं कि इस सम्बन्ध में तत्काल निर्णय हो जायेगा। मेरे विचार से अगले वर्ष मेरे इस अवसर पर यहां आने के पहिले ही यह बोर्ड बन जायगा। वस्तुतः यह बात ३० वर्ष पुरानी है। यह कोई नई बात नहीं है। तथा पिछले वर्ष इस दिशा की ओर पर्याप्त प्रगति हुई है। एक बार बोर्ड का निर्माण हो जाने पर वह एक स्थायी वस्तु हो जायेगी। इसलिये यदि इस सम्बन्ध में कुछ विलम्ब

[श्री स० का० पाटिल]

हुआ है तो वह क्षम्य है क्योंकि इस विलम्ब का दायित्व केवल हमारे ही मंत्रालय पर नहीं है। अपितु अन्य मंत्रालय भी इससे सम्बन्धित हैं।

श्रम सम्बन्ध : श्रमिकों से सम्बन्ध की समस्या पर विचार करते समय हमें मुख्यतः डाक तथा तार विभाग के कार्य पर ध्यान देना होगा। यह सेवा देश के जीवन के लिये महत्वपूर्ण है। इसी आधार पर विभाग तथा कर्मचारियों के बीच सम्बन्धों की स्थापना होनी चाहिये। उपलब्ध धन राशि से कर्मचारियों की सेवा शर्तों में यथासंभव सुधार किया जाय। तथापि कर्मचारियों को भी यह अनुभव करना चाहिये कि हमने सेवा करनी है। अनुशासन के अधीन कर्तव्य की भावना से कार्य करने पर ही कार्य कुशलता आ सकती है। इसलिये हम उपलब्ध संसाधनों तथा एकरूपता के आधार पर कर्मचारियों की सेवाशर्तों में सुधार करना चाहते हैं तथा मैं अनुशासनहीनता तथा कार्यकुशलता में कमी इत्यादि को सहन नहीं कर सकता हूं। इसलिये प्रदर्शन, धीमा कार्य करना इत्यादि के द्वारा यदि काम में बाधा पहुंचाई जायेगी तो उसे बिल्कुल सहन नहीं किया जायेगा। निस्संदेह सेवा शर्तों के सम्बन्ध में कुछ शिकायतें हैं। राजनैतिक अधिकारों के सम्बन्ध में भी कुछ शिकायतें हैं। ये दो विभिन्न चीजें हैं। जहां तक सेवा शर्तों का सम्बन्ध है, मैं सभा में यह आश्वासन देता हूं कि डाक बांटने वाले तथा अन्य कर्मचारियों को मंत्री महोदय से बढ़ कर कोई शुभचिन्तक प्राप्त नहीं हो सकता है। वस्तुतः कम वेतन पाने वालों को न्यायोचित अधिकार दिलाने के लिये मैं मंत्रिमंडल, इस सभा तथा हर जगह उनका पक्ष लेने को तैयार हूं। इस सम्बन्ध में उन्हें किसी प्रकार की आशंका नहीं होनी चाहिये। हां, राजनैतिक अधिकारों के सम्बन्ध में मैं उन्हें ऐसा आश्वासन नहीं दे सकता हूं। उन्हें कार्मिक संघ बनाने का पूरा अधिकार है क्योंकि हम ने उन्हें यह अधिकार प्रदान किया है और हम उनकी उचित कार्यवाहियों का विरोध नहीं कर सकते हैं। इसका तात्पर्य यह है कि इस प्रकार की कार्यवाहियों से अनुशासन और कार्यकुशलता में किसी प्रकार का आघात नहीं होना चाहिये।

वस्तुतः यह विषय विकास की स्थिति में है और हम प्रथाओं का निर्माण कर रहे हैं। निसंदेह कहीं गलतियां हो गई होंगी तथापि जब यह बात मुझे बताई गई तो मैं ने तत्काल बड़े पोस्टमास्टरों तथा निदेशकों को इस प्रकार के अनुदेश जारी किये कि हमें इस प्रकार की कार्यवाहियों को प्रोत्साहित करना चाहिये क्योंकि हम ने उपयुक्त कार्यवाहियां करने की अनुमति दी हुई है। बैठकें करने की भी अनुमति दी गई। किन्तु यदि किसी ऐसे प्रयोजन के लिये बैठकें की जायें जिस का सेवा शर्तों से कोई संबंध नहीं है तब उस की अनुमति नहीं दी जा सकती है। श्री तंगामणि ने भी इसे स्वीकार किया है कि अनुशासन बनाये रखने के लिये कुछ प्रतिबन्ध लगाना आवश्यक है। मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता है कि हमारे डाक तथा तार विभाग के कर्मचारी हमारे इस दृष्टिकोण को धीरे धीरे समझ रहे हैं और अपना पूरा सहयोग दे रहे हैं।

जहां तक नियम ४क व ४ख को हटा देने का प्रश्न है, यह कार्य गृह मंत्रालय का है। तथापि यदि उन से कार्मिक संघों के उपयुक्त कार्यों में रोक लगती है तो मैं उन्हें लागू नहीं होने दूंगा। इस से अधिक मैं उन की कोई बात स्वीकार नहीं कर सकता हूं; क्योंकि इस से विभाग की कार्यकुशलता पर आघात होगा।

डाक तथा तार विभाग में काम देरी से होना, तथा कर्मचारियों में नम्रता और शीघ्र कार्यवाही करने की भावना का अभाव : विभाग के कार्य में बहुत विलम्ब हुए हैं। लोगों ने ट्रंक टेलीफोन सेवा के बारे में शिकायतें की हैं। कभी कभी प्रातःकाल २ बजे मेरे पास टेलीफोन आता है कि वह सज्जन १०–१२ घंटे से प्रतीक्षा कर रहे हैं। और उन्हें अभी तक ट्रंक काल नहीं मिली है। मैं उस की उत्तेजना

को समझ सकता हूं । हो सकता है कि उस के घर में कोई व्यक्ति बीमार हो, किसी व्यक्ति की मृत्यु हो गई हो, अथवा अन्य किसी आवश्यक कार्य के बारे में उसे सूचना देनी हो । ऐसी स्थिति में यह आवश्यक है कि डाक तथा तार कर्मचारियों द्वारा सद्भावना के साथ कार्य करना चाहिये और विशेष रूप से ट्रंक काल के बारे में क्योंकि वहां मनुष्य एक दूसरे से प्रत्यक्ष रूप से बात चीत करते हैं ।

मैं मानता हूं कि इस प्रकार की आलोचना स्वभावतः ठीक है । विभाग से शीघ्र कार्य करने तथा सद्व्यवहार दिखाने की आशा जनता करती है । विभाग ने जो कमियां की हैं उन के बारे में मेरा यह अभिप्राय नहीं है कि मैं उन पर विचार करना नहीं चाहता हूं । किन्तु सभा के सामने उन कारणों को रखना चाहता हूं, चाहे वे अपर्याप्त ही क्यों न हों, जिन के कारण इस विभाग की सेवा में कुछ कमियां आई हैं । एक तो यह है कि इन टेलीफोन काल की संख्या में वृद्धि हुई है । पिछले ३-४ वर्षों में इन कालों की संख्या बढ़ कर लगभग ४ गुनी हो गई है । अतः उन व्यक्तियों पर जो कि इस के लिये तैयार नहीं थे उन पर काफी बोझ पड़ गया है । अचानक ही इन की संख्या में इतनी वृद्धि हुई है । अतः अन्तर्कालीन समय में कुछ कमियां आईं । मैं समझता हूं कि ये कमियां बहुत दिनों तक नहीं चलेंगी ।

छल कपट और गबन आदि का उल्लेख यहां किया गया है । कभी कभी मुझे समाचार पत्रों में प्रकाशित समाचारों का भी यहां उत्तर देना होता है । यदि आप देखें तो आप को पता चल जायेगा कि ९९ प्रतिशत मामले बिना किसी बुराई अथवा दोष के पूरे हो जाते हैं । मुश्किल से १ प्रतिशत ही ऐसे मामले होते हैं जिन में कुछ गड़बड़ होती है । और जिन के बारे में समाचार पत्रों में समाचार छपते हैं । मेरा कहने का यह अभिप्राय नहीं है कि वे महत्वपूर्ण नहीं है अथवा उन पर ध्यान नहीं देना चाहिये । प्रायः यह होता है कि एक गड़बड़ की सूचना तो अखबारों में बड़ी जोर शोर के साथ छाप दी जाती है जब उन लाखों और करोड़ों मामलों के बारे में जो कि रोजाना अच्छे ढ़ंग से निपटाये जाते हैं कुछ भी नहीं कहा जाता । अब चूंकि हम सावधानी से कार्य कर रहे हैं और उचित देख भाल कर रहे हैं अतः इस से बहुत कुछ सुधार की आवश्यकता है ।

श्री वाजपेयी ने कहा है कि देखभाल करने वाले विभाग के कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि क्यों की गई है । एक ओर तो आप चाहते हैं कर्मचारियों में अनुशासन हो, ठीक ढ़ंग से काम हो और दूसरी ओर जब कि हम ऐसा करने का प्रयत्न करते हैं, तो आप कहते हैं कि हम सब की क्या आवश्यकता है । अतः ऐसी स्थिति में वास्तव में बड़ी कठिनाई हो जाती है । हमें कुछ धैर्य से कार्य लेना होगा । मैं यह आश्वासन देता हूं कि एक वर्ष से कम समय में ही हम सब कुछ ठीक कर देंगे हम सभी चीजों को सुधारने का प्रयत्न कर रहे हैं ।

काम में देरी होने तथा सद्भावना के साथ काम न होने की स्थिति का पोस्ट मास्टर जनरल तथा सर्किलों के अध्यक्षों के परामर्श के आधार पर फिर से विचार किया गया है । पोस्ट तथा डाक विभाग के महा निदेशक ने सभी पोस्ट मास्टर जनरल का एक सम्मेलन बुलाया था जिस में अनुशासन और सद्परिक्षाओं की एक संहिता तैयार की गई । और जब यह संहिता लागू की जायेगी तो बहुत सी शिकायतें दूर हो जायेंगी ।

विभागीय व्यवस्था में प्रविधिक कमियों के अतिरिक्त कुछ अन्य मानवीय कमियां भी हैं जो सभी विभागों में पाई जाती हैं और जिन का समाधान राष्ट्रीय स्तर पर होना चाहिये ।

नागरिक उड्डयन के बारे में श्री मुहीउद्दीन बता चुके हैं । यदि आप आंकड़ों को देखें तो आप को इस बात का पता चल जायेगा कि वर्ष १९५८-५९ में इतनी धीमी प्रगति क्यों हुई है । १९५३ में लगभग ३७० लाख टन प्रति मील का भार था जब कि १९५८ में यह बढ़ कर ७२० लाख टन हो गया जो कि लगभग पहले का दुगना था । राष्ट्रीयकरण के पश्चात प्रति वर्ष धीमी प्रगति हो रही है ।

[श्री स० का० पाटिल]

नागरिक उड्डयन विभाग ८४ हवाई अड्डों की देखभाल करता है और १९५८ में माल्दा तथा कांडला के दो नये अड्डे भी खोले गये हैं। वर्ष १९५९–६० में चार नये हवाई अड्डे भी खोले जाने की आशा है।

बम्बई, कलकत्ता तथा दिल्ली के इन तीन अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों का विकास करने के लिये आवश्यक कार्यवाही की जा रही है जिस से कि वहां बोइंग तथा जैट हवाई जहाजों को उतारने का उचित प्रबन्ध किया जा सके जो कि अगले वर्ष यहां आ रहे हैं। रनवेज को लम्बा करने तथा उन्हें उपयोगी बनाने के लिये ८·७३ करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की गई है।

इस वर्ष एयर इंडिया इंटर नेशनल ने ताशकंद होते हुए मास्को तथा सिंगापुर होते हुये जकार्ता को हवाई सेवायें चालू की हैं। तथा भारत से टोकियो की सेवा जो सप्ताह में पहले दो बार थी अब उसे बढ़ा कर तीन बार कर दी है। एक विदेशी हवाई कम्पनी के सहयोग से भारत तथा इंगलिस्तान के बीच सप्ताह में एक बार श्येड्यूल्ड सेवा भी चालू की है। जिस की बहुत आलोचना की गई थी। इस सम्बन्ध में मैं यह बता देना चाहता हूं कि यह एक प्रयोग है जो उस समय तक चलेगा जब तक कि हमें जेट वायुयान नहीं मिल जाते। तब तक इस परिवहन में हमें काफी अनुभव हो जायेगा।

आलोचकों का कहना है कि हमें तो ७½ प्रतिशत ही लाभ मिलता है और शेष ९२½ प्रतिशत का क्या होता है? जैसे कि हमें शतप्रतिशत लाभ ही हो रहा हो। जैसे कि हम कुछ व्यय न कर रहे हों। यहां तक कि इससे यदि हमें कुछ हानि भी हो तो वह भी हमारे लिये बहुत महत्व की चीज है क्योंकि जब हम वहां अपने वायुयान चलायेंगे तो इस अनुभव से हमें बहुत लाभ होगा।

आन्तरिक तथा बाह्य हवाई सेवा में विस्तार का बहुत क्षेत्र है। हालांकि इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन को कोई लाभ नहीं है लेकिन फिर भी एक दिन आयेगा जब कि इस से लाभ होने लगेगा।

एयर इंडिया ने उड्डयन क्षेत्रों में अपना स्थान बना लिया है और विश्व की उच्च विकसित हवाई सेवाओं से प्रतिस्पर्धा करता है।

इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के निर्माण-व्यय पर प्रतिवेदन देने के लिये जो ह्वीट क्राफ्ट समिति बनाई गई थी उस ने बहुत सी सिफारिशें की हैं—वे सिफारिशें बहुत ही महत्वपूर्ण हैं उन्हों ने जिस ढंग से इस प्रश्न की जांच की है उस के लिये हम इस समिति को धन्यवाद करते हैं। जांच करने के पश्चात् हम इस की बहुत सी महत्वपूर्ण सिफारिशों को क्रियान्वित करने का प्रयत्न करेंगे।

प्रायः सभा में कई बार यह प्रश्न उठाया गया है कि आप यहां नई लाइनें क्यों नहीं खोलते है अथवा अमुक स्थान पर क्यों नहीं नई लाइनें खोलते। यह उचित मांग है। इस के बारे में मैं एक योजना बना रहा हूं जिस से कि शीघ्रातिशीघ्र इस सम्बन्ध में कार्यवाही की जा सके।

अधिनियम के अनुसार इंडियन एयर लाइन्स तथा एयर इंडिया इंटरनेशनल कारपोरेशन व्यावसायिक संस्थान होंगे। वे घाटे में नहीं चल सकते। हो सकता है कि वे कुछ दिन घाटे में चले लेकिन बाद को वे लाभ कमायेंगे अतः बाद में वे केवल उन्हीं रास्तों पर चलेंगे जिनमें कि लाभ हो सके। अधिनियम पारित कर के हम ने इन कारपोरेशनों को ये आदेश दे दिये हैं। अतः ऐसी स्थिति में आप यह नहीं कह सकते कि घाटे में मत चलो तथा यह भी कहो कि अमुक हवाई सेवा खोलो अथवा अमुक हवाई सेवा खोलो।

किन्तु फिर भी इन हवाई सेवाओं की आवश्यकता है। चाहे व्यावसायिक दृष्टि से वे लाभदायक न हो किन्तु अन्य दृष्टि से महत्वपूर्ण है। किसी राज्य के बड़े स्थान को, किसी राजधानी को, अथवा किसी महत्वपूर्ण स्थान को सेलानियों की दृष्टि से विकसित करना है। अतः इन को मैं तीन वर्गों में बांटना चाहता हूं। एक श्रेणी तो वह है जिस में वे बन्दरगाह तथा अन्य स्थान जैसे कि दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, तथा अन्य दूसरे बड़े बड़े बन्दरगाह जो व्यापारिक दृष्टि से महत्वपूर्ण हैं, आते हैं। वे दूसरी श्रेणी में रास्ते अथवा स्थान आते हैं जो लाभदायक हैं हो सकता है कि वे अभी लाभ देने वाले न हों किन्तु आगामी २–४ वर्षों में लाभदायक सिद्ध हो सकते हैं। इसलिये फिर भी इन का विकास करना चाहिये और लोगों में हवाई यात्रा करने की भावना जागृत करनी चाहिये। जब तक कि उन्हें सुविधायें नहीं दी जायेंगी तब तक उन्हें हवाई यात्रा के लिये प्रोत्साहित नहीं किया जा सकता।

तीसरे प्रकार की वह श्रेणी है जिस में वे स्थान आते हैं जो सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण हैं। उन का भी विकास करना है। इन के बारे में हम एक योजना बना रहे हैं जो अभी तक पूरी नहीं हुई है। इस योजना में भारत सरकार तथा राज्य सरकारें सहायता देंगी। हम उन्हीं को आर्थिक सहायता देंगे जो व्यावसायिक दृष्टि से ठीक हैं और यदि उनमें कोई घाटा होता है तो उस की क्षत्ति पूर्ति वे सरकारें करेंगी। ये तीनों प्रकार की श्रेणियां सहयोग से कार्य करेंगी और तब सदस्यों को कुछ कहने का अवसर नहीं मिलेगा। यदि हमें सदस्यों तथा इस सभा का सहयोग प्राप्त हुआ तो हम इस योजना को शीघ्र ही घोषित करेंगे तथा क्रियान्वित करेंगे।

नौवहन के सम्बन्ध में कुछ सदस्यों ने पूछा है कि द्वितीय योजना के लक्ष्यों की पूर्ति के सम्बन्ध में क्या हो रहा है। मेरे सहयोगी इस बारे में बता चुके हैं कि लक्ष्य में केवल १·७० लाख टन कुल पंजीबद्ध टनभार की पूर्ति करना शेष रहा है। और उस की पूर्ति करने के लिये भी हम प्रयत्न कर रहे हैं। जिन मंत्रालयों तथा भारत सरकार ने हमें १ करोड़ रुपये का विदेशी विनिमय दिया है। इस से हम ५ गुना लाभ उठा सकते हैं क्योंकि पहली बार में हमें केवल २०प्रतिशत का भुगतान करना पड़ता है। ३५,००० अथवा ४०,००० हजार टनभार के हम ५ जहाज ले सकते हैं। इस के आधार पर (इन को खरीदने के बाद) हम वित्त मंत्रालय से और विदेशी विनिमय की मांग कर सकते हैं। और हमें ऐसी आशा भी है। यदि गैर सरकारी क्षेत्र में भी कोई व्यक्ति जहाज लेता है तो हमें इस की सहायता करनी है और हम उस की सहायता करेंगे। जहां तक द्वितीय पंच वर्षीय योजना के लक्ष्य अर्थात् ९००,००० टन की पूर्ति का प्रश्न है कोई कठिनाई नहीं होगी।

समुद्रपारीय टनभार (ओवरसीज टनेज) के बारे में कुछ ऐसे ढंग से कहा गया है मानो उस में कुछ कमी हो। किन्तु बात ऐसी नहीं है। समुद्रपारीय टनभार के मामले में हमारा लक्ष्य ४·८ लाख टन का था जो लगभग पूरा हो चुका है। अगर कुछ भूल अथवा कमी है तो वह तटीय नौवहन के बारे में है। लदान की व्यवस्था करनी होगी छोटे छोटे तथा बड़े बड़े बन्दरगाहों के बीच में बन्दरगाहों की व्यवस्था करनी होगी। तटीय नौवहन का विस्तार करने से पूर्व अन्य बहुत सी बातों की भी पूर्ति करनी होगी। ९००,००० टनभार का लक्ष्य दो भागों में विभाजित था। ४.१२ लाख टन तो तटीय नौवहन के लिये था और ४·८८ लाख टन समुद्रपारीय टनभार था। समुद्रपारीय टनभार की पूर्ति की जा चुकी है। शेष जो रह गया है उस की भी पूर्ति की जायेगी क्योंकि हमें अधिक से अधिक विदेशी विनिमय कमाना है। चूंकि तटीय टनभार में कुछ कठिनाई है अतः समुद्रपारीय टन भार को बढ़ाने का प्रयत्न किया जायेगा। और हम इस सम्बन्ध में प्रयत्न भी कर रहे हैं। नौवहन के विकास के लिये प्रारम्भ में जो ३७ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी उस के अतिरिक्त हम ने ९.२५ करोड़ रुपये की और व्यवस्था की है। और यह धन हम को मिल भी जायेगा। सरकार नौवहन के विकास को बहुत महत्व दे रही है और वित्त मंत्री इस के लिये एक करोड़ रुपया और देने के लिये तैयार हो गये हैं जो शीघ्र ही मिल भी जायेगा। हम ने एक नौवहन विकास निधि जारी की है जिसमें धन की वृद्धि

[श्री स० का० पाटिल]

होगी इस से भी हम कुछ रुपया ले सकेंगे । श्री जी० एल० मेहता की अध्यक्षता में हम ने राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड की स्थापना की है जिस का उद्घाटन इस महीने की दस तारीख को होगा । इस प्रकार इस सम्बन्ध में हम एक नीति बनाने में समर्थ हो सकेंगे । तथा आवश्यक विकास भी कर सकेंगे जो कि लक्ष्य की पूर्ति करने में सहायता देगा ।

कुछ माननीय सदस्यों ने शिकायत की है कि नौवहन को पंचवर्षीय योजना के महत्वपूर्ण अंग में क्यों नहीं सम्मिलित किया गया । यह बात नहीं है कि यह योजना में सम्मिलित होने योग्य नहीं है । मेरी भी यही इच्छा है और मैं इसके लिये प्रयत्न भी कर रहा हूं । इसलिये नहीं कि योजना में सम्मिलित करने से हमें विदेशी विनिमय मिलने लगेगा अथवा कुछ और धन मिल जायगा बल्कि इस की प्रतिष्ठा की वजह से भी हमें स्थान मिलता है क्योंकि हमारे राष्ट्र की आर्थिक व्यवस्था में इस का महत्वपूर्ण स्थान है । योजना की सभी महत्वपूर्ण वस्तुओं का यातायात हमारे जहाज ही करते हैं तो फिर क्यों न हमारे जहाज इस में सम्मिलित किये जायें । किन्तु इसके लिये हमें चिंतित होने की आवश्यकता इसलिये नहीं है क्यों कि सरकार इस के लिये वही कर रही है जो कि योजना में सम्मिलित किये जाने पर करती । जब कभी रुपये की आवश्यकता पड़ती है तो वह हमें मिल जाता है। एक साथ बहुत से जहाज चलाना भी तो संभव नहीं है । आज कल हम पांच जहाज चला रहे हैं, आगामी दो वर्षों में हम और भी जहाज चलाने लगेंगे । अतः मैं आशा करता हूं कि यदि अधिक नहीं तो कम से कम द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ९०,००० टन कुल पंजीबद्ध टनभर का लक्ष्य तो पूरा कर सकेंगे ।

श्री रघुनाथ सिंह ने कहा है कि हम बहुत पिछड़े हैं । किन्तु मैं इतना बता देना चाहता हूं कि जो लोग जहाज बनाते हैं वे भी इतना टन भार नहीं उठाते और न वे अपने जहाज कहीं ले जाते हैं । ये दोनों चीजें बिल्कुल अलग अलग हैं । आप जहाज बना सकते हैं लेकिन यह आवश्यक नहीं है कि आप उन का प्रयोग भी करें यह बात दूसरी है । यह तो एक उद्योग है । इस को प्रयोग करना एक दूसरी बात है । अतः इसमें हमें वृद्धि करना है । निश्चय ही वह दिन हमारे लिये बहुत महत्वपूर्ण होगा जब कि हम न केवल ९००,००० टन भार की पूर्ति करेंगे बल्कि १२० लाख टनभार की पूर्ति कर सकेंगे । और हमें यह आदर्श अपने सामने रखना चाहिये । और वह समय दूर नहीं है जब हम इस आदर्श की पूर्ति कर सकेंगे । केरल के माननीय सदस्य यह जानने के लिये उत्सुक हैं कि दूसरे शिपयार्ड के बारे में क्या हुआ इस सम्बन्ध में मैं यह आश्वासन दे देना चाहता हूं कि हम जितना कर सकते थे उतना हम ने किया है । एक समिति बनाई गई थी जिसने तीन या चार बन्दरगाहों के बारे में परामर्श दिया है और जिन में से कोचीन को प्राथमिकता दी गई थी हमने एक और दूसरी समिति बनाई । जब ३–४ अथवा ५ विभिन्न बन्दरगाहों के बारे में सिफारिश की गई तो हमें उनमें से एक के बारे में निर्णय करना था । एक माननीय सदस्य ने अपने भाषण में यह पूछा है कि दूसरी समिति की क्या आवश्यकता थी। यह दूसरी समिति कोई विशेषज्ञ समिति नहीं थी यह तो केवल इसीलिये बनाई गई थी कि इन स्थानों में से किसे चुना जाये । यह समिति अपना प्रतिवेदन देने वाली है । और हम इस पर विचार करेंगे । राजनैतिक अथवा अन्य किसी प्रकार के विचारों को महत्व नहीं दिया जायेगा। जो भारत के लिये अच्छा है वह केरल के लिये भी अच्छा है और जो केरल के लिये अच्छा है वह भारत के लिये भी अच्छा है। एक अन्तर्विभागीय समिति इंगलिस्तान शिपयार्ड मिशन के प्रतिवेदन की जांच कर रही है । इस में कोई जल्दी करने की आवश्यकता नहीं है । पहले शिपयार्ड में हमें जो अनुभव हो रहा है उस से पथ प्रदर्शन हम लेना चाहिये । इस शिपयार्ड में हमें कुछ हानि हो रही है । और पहली सालों में हानि होना जरूरी भी है । उन में सुधार करना होगा । अतः इन हानि तथा अनुभव की पृष्ठ भूमि के आधार पर जल्दी की आवश्यकता नहीं है किन्तु जहां तक कि दूसरे शिपयार्ड के स्थान की बात है उसके बारे में शीघ्र ही निर्णय किया जायेगा ।

जहां तक कि प्रकाशस्तम्भ और प्रकाशपोत की बात है वह तो एक आत्मनिर्भर विभाग है। इस की आय भारत के बन्दरगाहों पर आने वाले तथा यहां से जाने वाले जहाजों पर लगाई जाने वाली रोशनी शुल्क से होती है। आजकल यह शुल्क स्टीमर पर २५ नया पैसा प्रति टन है। और बड़े जहाजों पर ६ नया पैसा प्रति टन है। वर्तमान दरों से इस विभाग की आय प्रति वर्ष ४८ लाख रुपये है। जब कि उसका व्यय २२ लाख रुपये प्रति वर्ष है। यह अतिरिक्त आय सामान्य रक्षित निधि में हस्तान्तरित कर दी जाती है। जिस से कि नौवहन की सहायता के लिये बड़े बड़े कार्य किये जा सकें। इस विभाग का लेखा व्यापारिक दृष्टि से रखा जाता है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में ३२३ लाख रुपये व्यय किये जायेंगे ।

यह सुझाव दिया गया है कि भारतीय लाइट हाउस अधिनियम में संशोधन किया जाये जिस से कि शुल्क बढ़ा कर ५० नया पैसा प्रति टन कर दिया जाये। हम एक साथ ५० नया पैसा नहीं करेंगे। शुरू में ३७।। नया पैसा करेंगे और अंत में बढ़ा कर ५० नया पैसा कर देंगे। इस प्रकार विदेशी विनिमय में २४ लाख रुपये की अतिरिक्त आय होने लगेगी। यह आशा है कि वर्ष १९५९–६० में कुछ महत्वपूर्ण नौवहन सुरक्षात्मक उपाय बढ़ाने का कार्य पूरा हो जायेगा। यह विभाग बहुत ही लाभदायक कार्य कर रहा है। अन्तर्राष्ट्रीय आधार पर यह बात मान ली गई है कि नौवहन सुरक्षात्मक उपायों की व्यवस्था करने से समुद्र में यातायात की सुरक्षा होती है। मुझे पूर्ण आशा है कि जब यह विधि इस सभा में आयेगी तो अवश्य ही पारित हो जायेगी।

आज कल हमारे यहां जो छः बड़े बन्दरगाह हैं उन की कार्यक्षमता ३०० लाख से ३१० लाख टन तक है हमारा विचार इसे बढ़ा कर ४१० लाख टन तक करने का है।

कलकत्ता बन्दरगाह के बारे में कोई भी यह नहीं कह सकता कि वहां यह और भी किया जा सकता था। मंत्रालय ने वहां सब कुछ किया है। कलकत्ता बन्दरगाह जब बना था तब उस का मूल्य क्या था यह तो मैं नहीं कह सकता किन्तु आज उस का लागत मूल्य २०० करोड़ रुपये से कम नहीं है। यह सब से बड़ा बन्दरगाह है। और १७–१८ करोड़ व्यक्तियों को रोजी देता है। वहां के पानी में खारीपन बराबर बढ़ रहा है। और एक दिन वह आयेगा जब कि कलकत्ता के निवासियों को पीने का पानी मिलना कठिन हो जायेगा। हम नहीं चाहते कि ऐसी स्थिति उत्पन्न हो किन्तु कुछ कठिनाइयां भी हैं। हम उन को दूर करने का प्रयत्न कर रहे हैं और आशा है कि हमें शीघ्र ही सफलता मिल जायेगी ।

इस सम्बन्ध में बहुत से उपाय सुझाये गये हैं। यह कहा गया है कि हुगली में गंगा का पानी अधिक से अधिक मात्रा में लाया जाये। इस प्रकार गंगा को नौवहन करने योग्य बनाया जा सकता है और पानी के खारापन को भी दूर किया जा सकता है। और यही उद्देश्य गंगा बांध तथा फरक्का बांध का है। विभाजन के समय हम ने एक जिला, जो हमें नहीं देना चाहिये था वह हम ने पाकिस्तान को दे दिया क्योंकि उस का प्रभाव गंगा, गंगा बांध और फरक्का बांध पर पड़ता है। बहुत से व्यक्तियों तथा विशेषज्ञों ने इस समस्या की जांच की है। और वे भी इसी निष्कर्ष पर पहुंचे हैं। उन का भी यही उत्तर है। उन का भी यही कहना है कि इस से नौवहन की स्थिति सुधर जायेगी तथा न यह किसी के अधिकारों का हनन ही करेगी। मैं यह बात यहां इसलिये कह रहा हूं ताकि कोई भी यह न समझे कि इस में कुछ कठिनाइयां हैं अतः हम इसे टाल रहे हैं। हमारे सिंचाई तथा विद्युत् मंत्री ने भी अपने भाषण में कहा है कि शीघ्र ही यह कार्य शुरू किया जायेगा।

अब मैं हल्दिया का प्रश्न लेता हूं। हम इस बन्दरगाह के विकास की सम्भावनाओं के बारे में विचार कर रहे हैं। लेकिन जो सदस्य उस क्षेत्र के हैं वे यह कल्पना कर सकते हैं कि इस बन्दरगाह के विकास

[श्री स० का० पाटिल]

से कलकत्ता बन्दरगाह पर प्रभाव पड़ेगा और उस की उन्नति को ठेस पहुंचेगी। लेकिन यह बात नहीं है। यह तो एक अलग ही योजना है और इसको कार्यान्वित करना भी है।

भागीरथी नदी की सफाई करने पर भी जो हम ३० फीट अथवा ३२ फीट गहराई करना चाहदे हैं वह सम्भव नहीं है। अतः इस प्रकार के बन्दरगाह की आवश्यकता है। इसलिये यह कहना कि यह बन्दरगाह गंगा बांध अथवा फरुखा बांध बनाने की संभावना को कम करेगा ठीक नहीं है। अतः इस प्रकार की भावना से लोगों को बेचैन नहीं होना चाहिये।

इसके कार्य प्रारम्भ करने के निर्णय करने के पश्चात भी हमें कुछ प्रतिक्रियाओं के बारे में सोचना होता है और उनके उपाय ढूंढने होते हैं। हमारी सरकार जब किसी काम को करने का निश्चय कर लेती है तो अवश्य ही करती है। अतः हमारे सामने आज ये सभी सवाल हैं जैसे कि इसके बनने से पूर्वी क्षेत्र में क्या होगा, हमारे यातायात पर वहां क्या प्रभाव पड़ेगा, इस यातायात की सुरक्षा के लिये हमें क्या करना होगा: और उनकी जांच की जा रही है। जैसे ही हमारी तैयारियां हो जायेंगी हम अपना कार्य प्रारम्भ कर देंगे। हम चाहते हैं कि फरुखा बांध बने, यह भागीरथी और हुगली की सफाई करता है और वह सभी रेत आदि वहां से साफ हो जाये। तब ही २४ अथवा २६ फीट चौड़ा फांट तैयार हो सकेगा। ये सभी बातें बहुत महत्वपूर्ण हैं। और विशेषरूप से कलकत्ता निवासियों के लिये पीने के पानी का प्रबन्ध करना।

बम्बई तथा विशाखापटनम् बन्दरगाह का भी उल्लेख किया गया है। इनके बारे में यह बताया जा चुका है इसलिये मैं विस्तृत बातों में तो जाना नहीं चाहूंगा लेकिन इतना अवश्य कहूंगा कि अगर किसी बात का उत्तर नहीं दिया गया है तो माननीय सदस्य मेरा ध्यान उसकी ओर दिलायें और मैं उसका उत्तर यहां दूंगा।

हमारे देश में लगभग २८० छोटे तथा मध्यस्थिति के बन्दरगाह हैं। ५ करोड़ की सहायता से, जो कि हमें मिली है, इन सब का विकास कार्य तो हम शुरू नहीं कर सकते। किन्तु तूतीकोरन तथा मंगलौर का सवाल महत्वपूर्ण है। रोजाना मुझ से पूछा जाता है कि तूतीकोरन जो कि पूर्वी किनारे पर है और मंगलौर जो कि पश्चिमी किनारे पर है, उनके बारे में क्या हो रहा है। हम इसकी जांच कर रहे हैं। इस बारे में मैं यह आश्वासन देता हूं कि विशेषज्ञों की राय के आधार पर चूंकि वे महत्वपूर्ण होती हैं, हम बहुत शीघ्र ही इन दोनों बन्दरगाहों को बड़े बन्दरगाहों में बदलने जा रहे हैं। इन में से प्रत्येक पर १० करोड़ रुपये व्यय होगा। अतः यह कार्य द्वितीय पंचवर्षीय योजना में न लेकर तृतीय पंच वर्षीय योजना में लिया जायेगा। हो सकता है कि इसका सर्वेक्षण तथा अन्य बातें अभी शुरू हो जायें।

अन्तर्देशीय जल यातायात के सम्बन्ध में ब्रह्मपुत्र में क्या हो रहा है यह बता देना चाहता हूं। आसाम तथा कलकत्ता के बीच लगभग ६० प्रतिशत मार्गी यातायात अन्तर्देशीय जल यातायात के द्वारा होता है। वे कठिनाई में हैं। अपनी वर्तमान धन सम्बन्धी कठिनाइयों को पूरा करने के लिये वे ३० लाख रुपये चाहते थे। चूंकि जोइंट स्टीमर कम्पनी का अपना विशेष महत्व है अतः सरकार ने उन्हें ३० लाख रुपये का ऋण दे दिया है जो ५ वर्षों में वापस कर दिया जायेगा। ब्रह्मपुत्र के नियंत्रण व्यय की पूर्ति करने के लिये जोइंट स्टीमर कम्पनी के लिये कुछ रुपया भी दिया गया है। बिहार में दो छोटे जहाजों की सहायता से अपने यहां की बनी हुई नावों को खींचने के लिये एक योजना भी चालू की गई है। इन सेवाओं के चालू होने से इस बात का पता चला है कि इन के द्वारा अन्तर्देशीय यातायात बहुत कम रहा है। गोखले समिति ने भी अपना प्रतिवेदन दे

दया है । उसने कई अन्तरिम प्रतिवेदन दिये हैं । अन्तिम प्रतिवेदन में अभी देर लगेगी । किन्तु अभी इसकी कोई जल्दी नहीं है । ये प्रतिवेदन बहुत ही विस्तृत तथा महत्वपूर्ण हैं ।

सड़क विकास के सम्बन्ध में कुछ माननीय सदस्यों ने बहुत ही अच्छी बातें कही हैं । अन्तर्राज्यीय यातायात संगठन समिति के सदस्यों के प्रति मैं बहुत ही कृतज्ञ हूं । इस समिति का प्रतिवेदन हमें मिल चुका है । इस समिति ने इस समस्या की बहुत अच्छी तरह से तथा विस्तृत रूप से जांच की है । अन्तर्राज्यीय सड़क यातायात के विकास में यह प्रतिवेदन सदैव ही हमारे लिये पथ-प्रदर्शक का कार्य करेगा ।

बहुत से सदस्यों ने यह पूछा है कि क्या सड़क तथा रेल यातायात के बीच कोई दुश्मनी है । हमारा देश अविकसित है और दोनों प्रकार के यातायात का विकास होना है । मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि आगामी २५ वर्षों में दोनों प्रकार के यातायात में किसी भी प्रकार की दुश्मनी अथवा प्रतिद्विन्दता की कोई गुंजाइश नहीं है । हमें इन दोनों प्रकार के यातायात के अधिकारों की सुरक्षा करनी है ।

एक मामूली सी प्रतिस्पर्द्धा हो सकती है और जिसके कारण सड़क की कुछ आय रेलवे को जा सकती है और रेलवे की कुछ आय सड़क को जा सकती है । यहां तक कि अन्तर्देशीय और तटीय यातायात की कुछ आय रेलवे द्वारा ले ली गई है । इस से क्या हुआ । सभी कुछ सरकार के पास तो गया । यह तो समन्वय और समापन की बात है अतः ऐसी भावना नहीं होनी चाहिये कि इन दोनों के बीच किसी प्रकार की दुश्मनी है ।

रेलवे मंत्रालय तथा योजना आयोग के परामर्श से सरकार का विचार एक रेल-सड़क समन्वय समिति की स्थापना करने का है । अपने यहां स्वःचालित गाड़ियां बनाने के निर्माण कार्यक्रम में अधिक समन्वय स्थापित करने का हमारा उद्देश्य है । यह सब बात मैं इसलिये कह रहा हूं ताकि कोई यह न कह सके कि सड़क विकास की अवहेलना की गई है । असलियत तो यह है कि उनकी ओर जितना ध्यान देना चाहिये था उससे अधिक ही ध्यान दिया गया है । संसार में सभी जगह वर्तमान यातायात की यही प्रवृत्ति है । माननीय सदस्यों को पता होगा कि इस विषय पर ५०-६० चलचित्र चालू किये गये हैं । आज सभी जगह इस प्रकार की प्रवृत्ति में विकास हो रहा है ।

जर्मनी में भी आज सड़क यातायात का ज़ोर है । हिटलर ने ओटावहन का प्रचार किया था । इस से लोगों की आंखें खुलनी चाहिये । हर जगह यातायात का ढांचा ऐसा है । अभी हमारे देश में वह स्थिति नहीं आई है । अभी २५ वर्ष और लगेंगे । योजना आयोग तथा अन्य उच्च-पदाधिकारियों को स्थिति का व्यापक दृष्टि से विचार करना चाहिये । सवाल यह नहीं है कि कितना रुपया आता है । इसलिये हमें यह सोचना चाहिये कि हमें धन का उपयोग किस प्रकार करना चाहिये जिससे कि चरम सीमा आने पर इस प्रकार की कठिनाइयां न उठें । विश्व के अन्य भागों में जो हुआ है और जो हो रहा है उससे हमें अनुभव प्राप्त करना चाहिये । अगर हम सड़क तथा रेल यातायात के लिये अभी से झगड़ा करने लगेंगे तो इस से न तो इन दोनों यातायात की समस्या ही सुलझेगी और न समष्टि रूप से यातायात की समस्या का ही समाधान होगा ।

मैं यह कह सकता हूं कि द्वितीय तथा तृतीय योजना के द्वारा यातायात का हमारे देश में विकास हो रहा है । कितने लाख टन यातायात का और विकास होगा इसके बारे में मैं कुछ नहीं कह सकता । यह सब कुछ रेल द्वारा होता है अथवा सड़क यातायात के द्वारा अन्तर्देशीय जल यातायात तथा हवाई यातायात का इस में बहुत कम हाथ है । श्री मसानी ने जो बहुत ही उपयोगी और ठोस सुझाव दिया है उस पर अवश्य ही ध्यान दिया जायेगा । दोनों ओर की सद्भावना तथा समन्वय समिति

[श्री स० क० पाटिल]

की स्थापना से हम एक ऐसी योजना बनायेंगे जिसके द्वारा इन दोनों के बीच पूर्ण समन्वय होगा और जो प्रतिस्पर्द्धा होगी वह भी लाभदायक होगी। और इन दोनों के बीच कोई दुश्मनी नहीं होगी। सड़क यातायात के सम्बन्ध में और कुछ नहीं कहना सिवाय इसके कि इस नई सड़क योजना पर विचार किया जायेगा। यह योजना २० वर्ष के लिये है और इस पर कुल ५,२०० रुपये व्यय होंगे। इसका विभाजन बहुत ही रुचिकर है। इस ५,२०० रुपये में से राजपथों पर ९८० करोड़ रुपये, राज्यों में राजपथों पर १,५८० करोड़ रुपये, जिलों की बड़ी बड़ी सड़कों पर १,३६० करोड़ रुपये, जिले की अन्य सड़कों पर ९५० करोड़ रुपये, और गांवों की सड़कों पर ६३० करोड़ रुपये व्यय किये जायेंगे। इसका यह मतलब है कि वर्ष १९६०-६१ से लेकर १९८०-८१ तक सड़क विकास व्यय ८० करोड़ रुपये से बढ़ कर ४४० करोड़ रुपये हो जायेगा। सड़कों की देखभाल का वार्षिक व्यय जो १९६१-६२ में ३०.५ करोड़ होगा वह बढ़ कर १९८०-८१ में १३५ करोड़ रुपये हो जायेगा। चूंकि जब सड़क बनायी जायेगी तो यह आवश्यक है कि उनकी देखभाल भी की जाये। हम ऐसी ही योजना बना रहे हैं जिन में इन सब की पूर्ति हो जायेगी।

पर्यवटन की सभी ने भूरि भूरि प्रशंसा की है। इससे आय भी अधिक होती है। इससे वर्ष १९५७ में १६ करोड़ रुपये की आय हुई है और इस वर्ष २० करोड़ की आय होने की आशा है। किन्तु मुझे इससे संतोष नहीं है। हमारा देश ऐसा आकर्षक है कि यहां सभी कोई आना चाहता है। पर्यवटन दोनों ओर से चलता है अर्थात् हमारे यहां यदि कोई आता है तो हमारे यहां से भी दूसरी जगह जाना चाहिये। पर्यवटन का हमें विकास करना है। इस में कुछ कठिनाइयां भी हैं, हमारे पास धन नहीं है, और अगर सभी लोग यात्रा करने लगें तो रेलों में जगह भी नहीं मिलेगी। किन्तु इससे एक समस्या का समाधान हो जायेगा। सड़क यातायात तथा रेल यातायात में कोई दुश्मनी नहीं होगी। दोनों के लिये यातायात में काफ़ी वृद्धि हो जायेगी। हमारे यहां जो घूमने आते हैं वे हज़ारों और लाखों व्यक्तियों में हमारे यहां की आकर्षक वस्तुओं के बारे में चर्चा करते हैं। और वे लोग भी यह देखने को लालायित होते हैं कि भारत क्या है।

यदि विदेशी विनिमय में कोई वृद्धि नहीं हो रही है तो यह हमारे नियंत्रण से बाहर की बात है। किन्तु हमेशा हमारे नियंत्रण से बाहर की बात नहीं रहेगी। हम विदेशियों को यहां आने और यहां वालों को बाहर जाने से रोक नहीं सकते। अगर हम १० करोड़ रुपये का विदेशी विनिमय व्यय करके अपने यहां वालों को बाहर भेजते हैं तो यह निश्चय है कि बाहर वालों को यहां बुलाकर उनसे २० करोड़ रुपये का विदेशी विनिमय प्राप्त कर सकते हैं। हमारा पर्यटक विभाग इस जोखिम को उठाने के लिये तैयार है। धन के अतिरिक्त शिक्षा तथा मनोवैज्ञानिक दृष्टि से अथवा अन्य पहलुओं से यह जोखिम उठाना अच्छा है क्योंकि ये विदेशी विनिमय की अपेक्षा अधिक महत्व की चीज़ें हैं। लेकिन इस पर अधिक ध्यान नहीं दिया गया है। किन्तु फिर भी इस में विकास हो रहा है और पर्यटक विभाग ने इस सिलसिले में जो कार्य किया है उसकी हमें प्रशंसा करनी चाहिये। विदेशी लोग जो हमारे यहां आते हैं उन्होंने इस विभाग की बहुत प्रशंसा की है। यह वह चौथा अंग है जिससे कि विदेशी विनिमय की प्राप्त होती है। इससे एक लाभ और भी होता है कि यह हमारे हज़ारों दोस्त बनाता है। क्या हर जगह स्वस्थ और शांतिपूर्ण वातावरण बनाने के लिये इसकी आवश्यकता नहीं है? अवश्य ही इसकी आवश्यकता है। अतः यह निश्चित है कि यह विभाग बहुत ही उपयोगी कार्य करता है।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : क्या किसी विशेष कटौती प्रस्ताव को मतदान के लिये रखने की आवश्यकता है?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†श्री त० ब० विट्ठल राव (खम्मम्) : कटौती प्रस्ताव संख्या १२७९ और १४६४ को अलग मतदान के लिये रखा जाये । कटौती प्रस्ताव संख्या १२७९ राज्य सड़क यातायात को अनुदान तथा ऋण देने की नीति में संशोधन करने के बारे में है और कटौती प्रस्ताव संख्या १४६४ विशाखापत्तन में सूखी गोदी परियोजना में संशोधन करने तथा उसे शीघ्र ही कार्यान्वित करने के बारे में है ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती संख्या १२७९ मतदान के लिये रखा गया सभा में मत विभाजन हुआ । पक्ष में १४ और विपक्ष में ९८ ।

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या १४६४ मतदान के लिये रखा गया और अस्वीकृत हुआ ।

शेष कटौती प्रस्ताव, सभा की अनुमति से, वापस लिये गये ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की निम्नलिखित मांगें मतदान के लिये रखी गई तथा स्वीकृत हुई :

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
८५	परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . .	५०,०१,०००
८६	भारतीय डाक तथा तार विभाग (कार्यवहन व्यय सहित) .	६०,८१,६०,०००
८७	वणिक् नौवहन	६३,१९,०००
८८	प्रकाश-स्तम्भ और प्रकाश-पोत . . .	१,१८,१३,०००
८९	ऋतु विज्ञान विभाग . . .	१,४८,९३,०००
९०	समुद्रपार संचार सेवा	१,१७,८३,०००
९१	उड्डयन	६,५०,२५,०००
९२	केन्द्रीय सड़क निधि	३,५६,२४,०००
९३	संचार (राष्ट्रीय राजमार्ग सहित) . . .	६,०९,०१,०००
९४	परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अधीन विविध विभाग और अन्य व्यय	१,५६,९१,०००
१३१	भारतीय डाक तथा तार पर पूंजी व्यय (राजस्व से पूरा नहीं किया गया)	३१,३३,५४,०००
१३२	असैनिक उड्डयन पर पूंजी व्यय . . .	३,९७,१६,०००
१३३	पत्तनों पर पूंजी व्यय . . .	२,७८,२१,०००
१३४	सड़कों पर पूंजी व्यय . .	१५,१२,५०,०००
१३५	परिवहन तथा संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय .	८,०३,०९,०००

†मूल अंग्रेजी में

श्रम और रोज़गार मंत्रालय

†**उपाध्यक्ष महोदय** : अब सभा के श्रम और रोज़गार मंत्रालय की अनुदानों की मांग संख्या ६७ से ६९ और १२७ पर विचार किया जायगा।

जो माननीय सदस्य कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं वे १५ मिनट में अपने कटौती प्रस्तावों की संख्या सभा पटल पर दे दें।

वर्ष १९५९-६० के लिये श्रम और रोज़गार मंत्रालय की अनुदानों की निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गई :—

मांग संख्या	शीर्षक	रुपये
६७	श्रम और रोजगार मंत्रालय	१८,३९,०००
६८	मुख्य खान निरीक्षक	१९,७४,०००
६९	श्रम और रोज़गार मंत्रालय के अधीन विविध विभाग तथा अन्य व्यय	९,६४,९२,०००
१२७	श्रम और रोज़गार मन्त्रालय का पूंजी व्यय . . .	३,२०,०००

†**श्रम और रोजगार तथा योजना मंत्री (श्री नन्दा)** : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से श्रम और रोजगार मन्त्रालय की मांगों के सम्बन्ध में चर्चा आरम्भ करना चाहता हूं। आरम्भ में मैं कुछ प्रमुख समस्याओं का जिक्र करना चाहता हूं, जिनका सम्बन्ध श्रम नीति और प्रशासन से है। मेरा उद्देश्य यह ह कि मैं इस चर्चा से अधिक-से-अधिक लाभ उठा सकूं और हमारे कार्य का समुचित मूल्यांकन हो सके। इस दिशा में जो सुधार और परिवर्तन अपेक्षित होंगे, वे हम करने को तत्पर रहेंगे। चर्चा करते समय इस महत्वपूर्ण बात का हमें ध्यान रखना चाहिये कि हमारे आधारभूत लक्ष्य क्या हैं और किस दिशा की ओर हमें अग्रसर होना है। साथ ही हमें इस बात का ध्यान रखना होगा कि हमारी सीमायें क्या हैं। इस पृष्ठभूमि में ही हम मन्त्रालय के कार्यों का समुचित मूल्यांकन कर सकेंगे। चर्चा के दौरान में जो आलोचना होगी और जो सुझाव प्रस्तुत किये जायेंगे, उनका भी लाभ तभी हो सकता है।

विशेष बातों के पूर्व मैं कुछ सामान्य बातें सदन के समक्ष प्रस्तुत करूंगा। यह विचार फैलाया जा रहा है कि श्रमिक वर्ग के लिये जो श्रम विधान इत्यादि बनाये जा रहे हैं, उनसे उद्योग पर भारी बोझ पड़ रहा है और इस प्रकार देश के आर्थिक विकास में काफी रुकावट पड़ रही है। इस प्रकार के विचार कई एक उद्योगपति मित्रों द्वारा व्यक्त किये गये हैं और विभिन्न अवसरों पर कुछ अखबारों में भी ऐसी बातें निकली हैं। मैंने इस मामले का गम्भीर परीक्षण किया है और इस प्रकार के आन्दोलनों का मैं कोई औचित्य नहीं समझता। मैं यह इसलिये कह रहा हूं क्योंकि इससे रोष बढ़ने की सम्भावना है आखिरकार श्रमिकों को ही देश की अर्थव्यवस्था का निर्माण करना है और हमें उसका समर्थन प्राप्त करने के लिये सब कुछ करना चाहिए।

प्रायः स्वयं श्रमिक लोग कहते हैं कि आज भी श्रमिकों का शोषण हो रहा है। आज की प्रगति में उन्हें उनका भाग नहीं मिल रहा है और उनकी स्थिति काफी शोचनीय है। इस सम्बन्ध में मेरा कहना है कि कुछ शिकायतें और असन्तोष की बात तो समझ में आ सकती है, परन्तु सामूहिक तौर पर

†मूल अंग्रजी में

तो श्रमिकों की अवस्था सुधर रही है। हमें स्थिति की कठिनाइयों को समझना चाहिए। हमारे देश की राष्ट्रीय आय बहुत कम है। हालत वही है, जो अल्प आय में बड़े परिवार की होती है। हमारा देश विकसित हो रहा है, हम आगे के हालात सुधारने का प्रयत्न कर रहे हैं ताकि हमारा जीवन अच्छा बन सके। परन्तु कठिनाइयां हैं और हमें कुछ बलिदान करके ही इस प्रभार की स्थिति का सामना करना है।

श्रम नीति के विभिन्न अंगों की चर्चा करते हुये हमें इस पृष्ठ भूमि को हमेशा ध्यान में रखना होगा। यह हमारे विकास की प्रारम्भिक सीढ़ियां हैं और इस प्रकार की कठिनाइयां तो आयेंगी ही। इसके लिये हम सभी को बलिदान करना होगा। अब मैं कुछ महत्वपूर्ण बातों की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करता हूं। सब से बड़े महत्व की बात श्रमिकों के जीवन स्तर की है अर्थात् उनकी आर्थिक अवस्था को सुधारने की है। रोजगार, आय, सामाजिक सुरक्षा और आवास आदि इसमें सब कुछ सम्मिलित हैं। रोजगार को मैंने प्रथम रखा है और मैं इसे बड़े महत्व की बात मानता हूं। यदि किसी के पास रोजगार ही नहीं, तो उसका जीवन स्तर क्या बनेगा और उसकी सुरक्षा भी नहीं होगी। अतः इसकी ओर हमारा पूरा ध्यान जाना चाहिए। मैं स्वीकार करता हूं कि इस मामले में योजनाओं के अन्तर्गत सन्तोषजनक कार्य नहीं हो पाया है। माननीय सदस्य प्रायः आंकड़े प्रस्तुत करते रहते हैं। यह सत्य है कि ऐसे लोगों की संख्या बढ़ रही है, जिन्हें रोजगार नहीं प्राप्त हो रहा है। इस सम्बन्ध में मैं महत्वपूर्ण आंकड़े प्रस्तुत करूंगा। गत छः वर्षों में चालू रजिस्टरों के अनुसार १६·७ प्रतिशत बेरोजगारी बढ़ी है। गत वर्ष यह वृद्धि १७·२ प्रतिशत थी। हमारा विचार था योजना के अन्त में ५३ लाख लोग बेरोजगार रह जायेंगे, परन्तु अब मालूम होता है कि ७३ लाख लोग बेकार रह जायेंगे।

[**श्री बर्मन** पीठासीन हुए]

परन्तु इसका कदापि यह अर्थ नहीं है कि किसी प्रकार की रोजगार की स्थिति का निर्माण नहीं किया गया। मैं इस बात का सबूत प्रस्तुत कर सकता हूं कि रोजगार की व्यवस्था आगे से चार गुना अधिक हो रही है। हमारे पास सभी क्षेत्रों की रोजगार सम्बंन्धी पूरी जानकारी और पूरे आंकड़े नहीं है। परन्तु कारखानों, खानों, बागान तथा सरकारी दफ्तरों, रेलवे इत्यादि में जिन लोगों को काम दिया गया है, उस हिसाब से १९४७–१९५७ के बीच २·३ प्रतिशत रोजगार की प्रत्येक वर्ष वृद्धि हुई है।

हमारे पास इस बात के भी आंकड़े हैं, कि जिन स्थानों को भरने के लिये विज्ञापन जारी किये गये उसमें ७·८ प्रतिशत की वृद्धि हुई और ५·३ प्रतिशत स्थान भरे गये यह बड़े महत्वपूर्ण आंकड़े हैं और इस बात के द्योतक हैं कि जितने लोगों की हमें जरूरत है, उतने हमें उपलब्ध नहीं हो रहे हैं। यह व्यवस्था मांग से बहुत कम है और जितनी संख्या में स्थान हैं, उतनी संख्या में समुचित व्यक्ति प्राप्त नहीं हो रहे। जितनी संख्या में काम के लिये लोग रजिस्टर हुये हैं, वह तो केवल १५ प्रतिशत है। इस अवस्था में भी बेरोजगारी बढ़ रही है। आखिर इसका कारण क्या है इसका एक कारण यह है कि आबादी बढ़ रही है। सब प्रयत्नों द्वारा हम नये अवसर निर्माण करते हैं परन्तु आबादी बढ़ने के कारण हमारी स्थिति फिर पिछड़ जाती है। विभिन्न उद्योगों और कामों में ४ से ५ प्रतिशत लोग लगे हैं। फिर सभी लोगों को तो वही काम दिया नहीं जा सकता। दूसरी दिशाओं में अवसर बहुत सीमित है। बहुतों को ही उद्योग और इसी प्रकार के अन्य कामों में लगाना होता है। यह तो रोजगार की स्थिति है इसका इलाज यही है कि योजना बहुत बड़ी बनाई जाये और अधिक विनियोग की व्यवस्था की जाये।

रोजगार के सम्बन्ध में एक बात यह भी है कि चाहे रोजगार का कितना ही विस्तार हो और इस मामले में कितनी ही कठिनाइयां आयें, परन्तु कई बार ऐसा समय भी आता है कि रोजगार के वर्तमान स्तर के कारण काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। काम बन्द हो जाते हैं और हमारे लिए स्थिति बड़ी चिन्ताजनक हो जाती है। और ऐसे मामलों में माननीय सदस्यों ने भी काफी रुचि

[श्री नन्दा]

व्यक्त की है। मैंने अन्दाजा लगाया है कि हड़तालों इत्यादि में इतने दिन नष्ट नहीं हुये, जितने दिन काम बन्द होने के कारण हुये। यह बड़े महत्व की बत है। यह सब कई उद्योगों मं अर्थात् सूती कपड़ा उद्योग, मैंगानीज, इंजीनियरिंग, पटसन और अन्य उद्योगों में हुआ। इसके कारणों में सबसे बड़ा कारण अन्तर्राष्ट्रीय मण्डी की शक्तियों का प्रभाव है। इससे हम जान सकते हैं कि उत्तरदायित्व किस का है। कभी विदेशी विनिमय की कमी होती है तो कभी औद्योगिक कच्चे माल की। परिणाम होता है कि इंजीनियरिंग उद्योग को हानि पहुंचती है। कई बार मन्दी के कारण हमारा कपड़ा इत्यादि मंडी में न बिका, तो हमारे नियोजक निराश हो उठते हैं। चूंकि हमारी अर्थ व्यवस्था गति हीन नहीं है, अतः अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति के परिवर्तनों का अच्छा बुरा प्रभाव उस पर होता रहता है। उसका तो हमें मुकाबला करना ही है।

काम के बन्द होने अथवा तालाबन्दी का अन्य कारण हमारी आन्तरिक अर्थ व्यवस्था है। हाल ही में हमारे कृषि उत्पादन में ह्रास हुआ। हमारे पास काफी खाद्य नहीं था, तो इसका प्रभाव कपड़े की मांग पर हुआ। जनता की खरीद की शक्ति बहुत कम है। मध्यम वर्ग के लोग इतनी ऊंची कीमतों में खाद्यान्न खरीदने में परेशान हैं। इस प्रकार हमारी अर्थ व्यवस्था परस्पर एक दुसरी चीज पर आश्रित है और खाद्य तथा कृषि उत्पादन का महत्व बहुत है।

एक अन्य कारण कुव्यवस्था और कुप्रबन्ध है। बहुत सी संस्थाऐं केवल कुप्रबन्ध के कारण बन्द हो गयीं। यदि ये लोग थोड़ा पहले सचेत हो जाते तो इस प्रकार की स्थिति निर्माण न होती। इन संस्थापनों के बन्द होने से काफी लोगों को कठिनाई हुई और बहुत से लोग बेरोजगार हो गये। यह मामला भारतीय श्रम सम्मेलन के गत अधिवेशन में प्रस्तुत हुआ था और हमने सम्मिलित रूप में उस पर विचार कर कुछ निर्देश भी दिये थे। कुछ सिफारिशें भी की गयीं थीं, जिनमें से कुछ एक को कार्यान्वित भी किया गया। सूती कपड़े के मामले में एक सूती कपड़ा जांच समिति की स्थापना की गयी, जो कि इसी उद्देश्य के लिये थी। उसने जो सिफारिशें कीं सरकार ने कुछ एक को छोड़ बाकी सब स्वीकार कर ली और उस पर समुचित कार्यवाही की जा रही है। कुछ भी हो किसी एक व्यक्ति के अपने कर्तव्य के प्रति उदासीन रहने के कारण हमारी क्षमता और जनशक्ति बेकार नहीं पड़ी रहनी चाहिये। इस तालबन्दी और बेरोजगारी का कारण कुप्रबन्ध है। मैं माननीय सदस्यों के समक्ष इस समस्या को रख कर उसका कुछ हल निकालना चाहता हूं।

इसी बेरोजगारी की समस्या का एक अंग समन्वय का प्रश्न है और इसके साथ मांग और सम्भरण का प्रश्न जुड़ा हुआ है। इससे हमारे नौकरी दिलाऊ दफ्तरों का भी सम्बन्ध है। उनकी संख्या बढ़ रही है और उनके काफी विस्तर किये जाने का कार्यक्रम है। परन्तु केवल यह इतना ही सन्तोष की बात नहीं है। बहुत से कामों के बन्द होने के कारण वहां से लोगों को निकाला जाना था। इससे काफी गम्भीर समस्या पैदा हो रही थी, असन्तोष भी था और दामोदर घाटी निगम तथा अन्य स्थानों के सम्बन्ध में माननीय सदस्यों द्वारा कई एक प्रश्न भी पूछ जा रहे। मैं माननीय सदस्यों को यह बताना चाहता हूं कि हमारा अनुभव इस दिशा में काफी सन्तोषजनक है। १७,४०० लोग तो अस्त्र शस्त्रों के कारखानों, दामोदर घाटी निगम, हीराकुण्ड कैसर और अन्य इस्पात उद्योगों में लगे हैं। इससे कुछ सन्तोष तो है। कुछ आदमी अभी बेरोजगार हैं परन्तु ७७ प्रतिशत लोगों को काम मिल चुका है। बाकी लोगों के लिए प्रयत्न किये जा रहे हैं।

मैंने उन समस्याओं पर कुछ विचार व्यक्त किये हैं, जिनका सम्बन्ध बेरोजगारी से है। हमने काम दिलाऊ दफ्तरों की क्षमता और प्रभावोत्पादकता में सुधार करने का निश्चय किया है। इस मामले में कुछ गैर-सरकारी नियोजक पूर्ण सहयोग नहीं कर रहे थे। वे खाली स्थानों की अधिसूचना

भी नहीं करते थे, हालांकि एक संगठन है, जिसका कि लाभ उठाया जा सकता था । हम चाहते तो यह हैं कि लोग स्वयं ही इस दिशा में काम करें और हमें किसी प्रकार अनिवार्यता लागू न करनी पड़े । परन्तु हम बेबस थे । हमने अनिवार्य अधिसूचना के उद्देश्य के लिए विधान प्रस्तुत करने का निर्णय किया है । हमारे पास सांख्यकीय विभाग है, उससे हम रोजगार और बेरोजगारी का अनुमान लगा सकते हैं, हर्ष की बात है कि रोजगार सम्बन्धी जानकारी का काफी विकास हुआ है और थोड़े ही समय में हम इस बात का अनुमान लगाने में सफल हो जायेंगे कि विभिन्न क्षेत्रों और व्यवसायों में श्रमिकों की आवश्यकताओं में क्या परिवर्तन हो रहे हैं । प्रशिक्षण की गति को भी बढ़ा दिया गया है । काम दिलाऊ दफ्तरों से हमें यह तो पता चलता रहता है कि कहां समस्या भीषण है और कहां सरल रूप में है । इस आधार पर हम अपने प्रशिक्षण सम्बन्धी कार्यक्रम को नियमित करते हैं, ताकि मांग और सम्भरण में समुचित समन्वय हो सके ।

अब मैं मजूरी के प्रश्न पर आता हूं । इस सम्बन्ध में माननीय सदस्यों को काफी जानकारी है । परन्तु एक दो आंकड़ों की ओर ध्यान आकृष्ट करवाना जरूरी मालूम पड़ता है । १९४७ से लेकर १९५७ तक, मजूरी में ७० प्रतिशत की वृद्धि हुई है । ७ प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि समझिये । यदि इसमें से जीवन व्यय की वृद्धि को निकाल दें तो यह २.८ प्रतिशत वार्षिक बैठता है अर्थात् कुल २८ प्रतिशत बैठता है। इस प्रकार मूल वेतन में ३३ प्रतिशत की वृद्धि हुई है और इस हिसाब से ३.३ प्रतिशत वार्षिक पड़ता है । इससे इस काल में श्रमिकों की स्थिति प्रकट हो जाती है । यह आंकड़े बड़े स्पष्ट हैं, और हो सकता है कि जिस प्रकार इन्हें प्रस्तुत किया गया है, उससे कुछ गलतफहमी पैदा हो जाये । परन्तु प्रश्न यह है कि क्या श्रमिकों की स्थिति ३३ प्रतिशत तक सुधरी है? यदि १९५१ के वर्ष को आधार मान लिया जाये, तो १९५७ तक यह वृद्धि १४ प्रतिशत है और १९४७ से यह वृद्धि ३३ प्रतिशत है । यह बहुत बड़ी बात है । यदि हम सारी बात का ठीक अन्दाजा लगायें, तो हमें अनुभव होगा कि १९३९ और १९४७ के बीच श्रमिकों ने जो कुछ खोया वह उन्होंने१९५७ तक प्राप्त कर लिया । १९३९ से यदि अन्दाजा लगाये, तो यह वार्षिक वृद्धि १८.३९ प्रतिशत है । और अखिल भारतीय उपभोक्ता दर की वृद्धि औसतन १७.३ प्रतिशत है । १९३९ के आंकड़ों से तुलना करने पर हमें यह परिवर्तन बहुत बड़ा दिखाई देगा । परन्तु उस समय हम अपने आर्थिक जीवन पर कोई नियन्त्रण ही नहीं था । इसके बाद देश का भाग्य अपने हाथों में आ गया और हमने अपना कार्य आरम्भ किया ।

यह बात नहीं है कि हमने यह मजदूरी श्रमिकों को एक तोहफे के रूप में दी है और उत्पादन नहीं बढ़ा है । उत्पादन भी बढ़ा है । १९५० से १९५६ के बीच उत्पादन ३५ प्रतिशत बढ़ा है । और इसी काल में राष्ट्रीय आय २१ प्रतिशत बढ़ी है जबकि मजूरी की वृद्धि केवल १४ प्रतिशत है । संक्षेप में यह है एक मजदूर की आर्थिक स्थिति का रूप मजदूरों को मजूरी देने पर जो उत्पादन व्यय हुआ उससे देश की अर्थ व्यवस्था के रास्ते में किसी भी प्रकार से कोई रुकावट नहीं पड़ी ।

अब यह प्रश्न होगा कि मजदूर यह क्यों कहते हैं कि हमें काफी प्राप्त नहीं हुआ है । भारतीय श्रम सम्मेलन ने न्यूनतम मजूरी निर्धारित करने के कुछ आधारों का निश्चय किया है । अब भी यही कहा जा सकता है कि जो मजूरियां मिल रही हैं, वह अभी अपने सही स्तर पर नहीं पहुंची है । परन्तु क्या किया जाय ? हमारी मजूरी सम्बन्धी नीति क्या है ? यह प्रश्न उठाया गया था और आगे भी उठाया जायेगा । मैं इसका संक्षेप में उत्तर देने का प्रयत्न करूंगा। मेरा कहना है कि इसके हल के लिये हमारे पास कोई बना बनाया सूत्र नहीं है । हमने कुछ सिद्धान्तों का निर्माण किया है । ये सिद्धान्त कुछ वर्षों में धीरे धीरे विकसित हुये हैं । इनका पता, विभिन्न प्रतिवेदनों, समुचित मजूरी समिति के प्रतिवेदन, प्रथम पंचवर्षीय योजना, द्वितीय पंचवर्षीय योजना विभिन्न त्रिदलीय निकायों की कार्यवाही तथा और कई एक अन्य स्थानों में लगता है । मजूरी निर्धारण के सम्बन्ध में विभिन्न पहलुओं का समुचित परीक्षण करने के लिये हमने त्रिदलीय आधार पर एक कर्णधार मण्डल की स्थापना की है । काफी

[श्री नन्दा]

कठिन विषय है परन्तु फिर भी परीक्षण कार्य प्रगति पर है, और हमें आशा है कि भविष्य में इस परीक्षण से कुछ प्रकाश मिलेगा। मजूरी नीति के आधार भूत लक्ष्य की बात तो बार बार की जा चुकी है। विचार यह है कि जहां तक सम्भव हो सके, मजदूर वर्ग को कम-से-कम स्तर का आश्वासन दिया जाये। यह विचार मूल रूप में समुचित मजूरी समिति ने ही दिया था।

कुछ आर्थिक अवस्था और हमारी सीमाओं के कारण अभी ऐसा समय नहीं आया है कि न्यूनतम मजूरी स्तर को पूरी तरह लागू कर दिया जाये। परन्तु जो कुछ निश्चय किया गया है, वह काफी महत्वपूर्ण है। इस से कुछ पथ-प्रदर्शन होगा। इसे सब दावों से अधिक प्राथमिकता दी गयी है। भारतीय श्रम सम्मेलन ने जो निश्चय किया है उसका यही महत्व है। सामान्यतः हमारे समाज में आय सम्बन्धी जो विषमतायें हैं, उन्हें कम किया जाना चाहिये। आज तक जो कुछ किया गया है, उसका उद्देश्य इसी लक्ष्य की पूर्ति है। पिछड़े हुए लोगों को कुछ रियायतें दी गयी हैं। विभिन्न स्थानों के उद्योगों और व्यवसायों में भी एक सामान्य स्तर निर्माण करने की दिशा में भी काफी प्रगति की गयी है।

मजूरी के सम्बन्ध में एक महत्वपूर्ण बात मैं माननीय सदस्यों के समक्ष रखना चाहता हूं। और मेरा निवेदन है कि उस पर पूरी तरह विचार किया जाये। आज सभी दिशाओं से एक ही आवाज आ रही है कि श्रमिकों को समुचित मजदूरी नहीं मिल रही और इस मामले में बहुत कुछ करने की आवश्यकता है। इससे पूर्व २५ प्रतिशत वृद्धि की बात की गयी थी। और मैंने कहा था कि यह गलत दृष्टिकोण है। प्रत्येक उद्योग को एकरूप वृद्धि की मांग करना ठीक नहीं। मुझे हर्ष है कि मेरी प्रार्थना के कारण इस मामले पर कुछ ध्यान दिया गया है। ऐसी कौन सी चीज है, जो कि श्रमिकों के साथ किये जा रहे अच्छे व्यवहार के रास्ते में रुकावट पैदा कर रही है। श्रमिकों के स्तर के प्रयत्न को उनके ही दृष्टिकोण से हल किया जाना चाहिये। उनके स्तर को गिराया नहीं जाना चाहिए। कम उत्पादन का प्रश्न है, मुद्रास्फीति। इन प्रश्नों पर प्रत्येक न्यायाधिकरण ने विचार किया है। अब प्रश्न यह है कि इस मामले में क्या किया जाय ?

विभिन्न उद्योगों को भिन्न-भिन्न लाभ होता है। यह ४० प्रतिशत, ५० प्रतिशत और ६० प्रतिशत तक चलता है। अतः प्रश्न होता है कि कर्मचारियों को विनियोग और बचत में क्यों न सम्मिलित किया जाय ? यह एक विचार है परन्तु अभी मैं सविस्तार इस में जाना नहीं चाहता। सामाजिक सुरक्षा में हम ने कुछ प्रगति की है। कर्मचारियों को बहुत सी कठिनाइयां हैं और जो कुछ किया गया है, वह काफी नहीं है। परन्तु आज विकास की जिस अवस्था से हमारा देश निकल रहा है उस में इसकी उपेक्षा नहीं की जा सकती। श्रमिकों के लिये भविष्य निधि के प्रश्न पर बार बार चर्चा हो चुकी है। दर को बढ़ा कर इसे लागू करने की प्रस्थापना पर विचार हो रहा है। कुछ ही समय में हम इस में सफल हो जायेंगे।

अब औद्योगिक आवास की समस्या के प्रश्न को लीजिये। इस दिशा में भी श्रमिक वर्ग के जीवन स्तर को ऊंचा करने का प्रयत्न किया जा रहा है और हम अधिक-से-अधिक मकानों की व्यवस्था करने का प्रयत्न कर रहे हैं। परन्तु यदि इसके बावजूद भी अच्छे परिणाम न निकलें तो हमें सामूहिक तौर पर देश की स्थिति पर विचार करना होगा। इस मामले में देश भर में गन्दी बस्तियों के कारण और सामग्री इत्यादि के अन्य साधनों की कमी की कठिनाइयां हमारे रास्ते में रुकावट बन रही हैं। फिर भी हम कुछ प्रगति कर ही रहे हैं। हाल ही के श्रम सम्मेलन में भी इस मामले पर चर्चा हुई थी। यह निश्चय हुआ था कि प्रत्येक राज्य के श्रम मंत्री इस मामले पर नियोजकों से चर्चा करें और देखें कि वे इस दिशा में कहां तक सहयोग कर सकते हैं। इस मामले में प्रतिवेदन

आ रहे हैं और उनकी ओर ध्यान दिया जा रहा है । खेद है कि योजना में जो भी साधन उपलब्ध है, उसे भी पूरी तरह प्रयोग में नहीं लाया जा रहा है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मजदूरों द्वारा प्रशासन व प्रबन्ध में भाग लिये जाने के सम्बन्ध में मैं अपने विचार प्रकट कर चुका हूं । मजदूरों को कुछ अधिक मजूरी मिल जाना ही काफी नहीं कहा जा सकता । उन्हें तो इस सारी उत्पादन व्यवस्था में समुचित स्थान प्राप्त होना चाहिए । उन्हें यह नहीं समझना चाहिये कि वे केवल मजूरी पर काम कर रहे हैं प्रत्युत यह कि वह भी सारे काम में साझीदार हैं । इस योजना को कई संस्थाओं ने स्वीकार कर लिया है और कुछ आगे स्वीकार कर लेंगे । परन्तु अभी इस का व्यापक प्रचार नहीं हुआ है । देश की अर्थ व्यवस्था के विकास के लिए आवश्यक है कि उद्योग में जो कुछ हो रहा है, उसकी पूरी जानकारी मजदूर को हो । प्रबन्धकों को भी श्रमिकों को अपने विश्वास में लेना चाहिये । यह न्यूनतम कार्यक्रम है जिसको बड़े व्यापक आधार पर अपनाया जाना चाहिये । इसके बिना सभी बातों को प्रभावशाली ढंग से नहीं किया जा सकता । क्योंकि मजदूरों को समुचित प्रकार से प्रशिक्षित करना बड़ा जरूरी है । उन्हें अपने अच्छे और शक्तिशाली कार्मिक संघ बनाने चाहिएं । यह बातें माननीय सदस्यों के हृदयों में हैं । समय मिलने पर मैं बताऊंगा, कि हम अपने औद्योगिक सम्बन्धों की सारी व्यवस्था में कैसे सुधार कर सकते हैं । मैं अनुशासन संहिता के सम्बन्ध में भी अवसर मिलने पर बताऊंगा । अब मैं सदन का और अधिक समय नहीं लूंगा ।

†**श्री मोहम्मद इलियास** (हावड़ा) : श्रम मंत्री ने देश में श्रम सम्बन्धों के बारे में बहुत कुछ बातें हमारे सामने रखीं । मैं इन सभी बातों से सहमत नहीं हूं । मैं आपके सामने अपने कुछ विचार रखूंगा और यह बताऊंगा कि वर्तमान सरकार की श्रम सम्बन्धी नीति किस प्रकार कई मामलों में असफल रही है ।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य अपना भाषण सोमवार को जारी रखें । अब सभा स्थगित होती है ।

इसके पश्चात् लोक-सभा सोमवार, ६ अप्रैल, १९५९/१६ चैत्र, १८८१ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई ।

---

†मूल अंग्रेजी में

दैनिक संक्षेपिका

शनिवार, ४ अप्रैल, १९५९
१४ चैत्र, १८८१ (शक)

पृष्ठ

सभा-पटल पर रखा गया पत्र ४७२७

गंगा-ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड के वर्ष १९५८ के प्रतिवेदन की एक प्रति ।

याचिका उपस्थापित . . . ४७२७

श्री न० रा० मुनिस्वामी ने लकड़ी के कोल्हू से निकाले गये तेल पर उत्पादन शुल्क के बारे में एक याचिकाकार द्वारा हस्ताक्षर की हुई एक याचिका उपस्थापित की ।

अनुपस्थिति की अनुमति ४७२७-२८

निम्नलिखित सदस्यों को सभा की बैठकों से अनुपस्थित रहने की अनुमति दी गई :

(१) श्री चौखामून गोहेन
(२) श्री चन्द्रमणि काले
(३) डा० क० ब० मेनन
(४) श्री च० का० भट्टाचार्य
(५) श्री छेदालाल गुप्त
(६) श्री बिशन चन्द्र सेठ
(७) सरदार बलदेव सिंह
(८) श्रीमती मफीदा अहमद
(९) मौलाना अबदुर्रहमान
(१०) कुंवरानी विजय राजे
(११) श्री जोगेन्द्र सेन
(१२) श्री जोगेन्द्र नाथ हजारिका

अनुदानों की मांगें . . . . . . ४७२८—८९

(१) परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर अग्रेतर चर्चा समाप्त हुई । मांगें पूरी-पूरी स्वीकृत हुईं ।

विषय **पृष्ठ**

अनुदानों की मांगें—(क्रमश:)

(२) श्रम और रोजगार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा आरम्भ हुई। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

सोमवार, ६ अप्रैल, १९५९/१६ चैत्र, १८८१ (शक) के लिये कार्यावलि—

श्रम और रोजगार मंत्रालय की मांगों पर अग्रेतर चर्चा और खाद्य तथा कृषि मंत्रालय की मांगों पर चर्चा।