

लोक-सभा वाद-विवाद

तृतीय माला

खण्ड १, १९६२/१८८४ (शक)

[१६ से २७ अप्रैल, १९६२/२६ चैत्र से ७ वैशाख, १८८४ (सक)]

Chamber number 187/X/23

3rd Lok Sabha



पहला सत्र, १९६२/१८८४ (शक)

(खण्ड १ में अंक १ से १० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

विषय सूची

तृतीय माला, खण्ड १—अंक १ से १०—१६ से २७ अप्रैल, १९६२/२६ चंद्र से ७ बंशाब्द,
१८८४ (शक)

अंक १—सोमवार, १६ अप्रैल, १९६२/२६ चंद्र, १८८४ (शक)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	१—१६
सदस्य द्वारा त्यागपत्र	१६
दैनिक संक्षेपिका	१७

अंक २—मंगलवार, १७ अप्रैल, १९६२/२७ चंद्र, १८८४ (शक)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	१९—२०
अध्यक्ष का निर्वाचन	२०
अध्यक्ष का अभिनन्दन	२०—२६
दैनिक संक्षेपिका	३०

अंक ३—बुधवार, १८ अप्रैल, १९६२/२८ चंद्र, १८८४ (शक)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	३१
स्थगन प्रस्तावों के बारे में	३१
राष्ट्रपति का अभिभाषण सभा पटल पर रखा गया	३१—३५
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३५
विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति	३५—३६
दैनिक संक्षेपिका	३७—३८

अंक ४—गुरुवार, १९ अप्रैल, १९६२ / २९ चंद्र, १८८४ (शक)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	३९
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ११२, २१, २२, ३ से ११ और १३	४०—६२
अल्प सूचना प्रश्न संख्या १	६२—६३
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १२, १४ से २० और २३ से ४२	६४—७६
अतारांकित प्रश्न संख्या १ से ६ और ८ से १९	७६—८४
स्थगन प्रस्तावों के बारे में	८४—८५
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय को प्रोर ध्यान दिलाना—	
अन्दमान द्वीप समूह में पुलिस द्वारा गोली चलाया जाना	८५—८७

	पृष्ठ
प्रक्रिया के बारे में	८७
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	८७—८८
सभापति-तालिका	८८
रेलवे आयव्ययक, १९६२-६३—उपस्थापित	८८—९५
राष्ट्रमंडल प्रधान मंत्री सम्मेलन के बारे में वक्तव्य	९५
दैनिक संक्षेपिका	९६—९९
अंक ५—शनिवार, २१ अप्रैल, १९६२/१ वैशाख, १८८४ (शक)	
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	१०१
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४३ से ४८, ५०, ५१, ५५, ५२ से ५४ और ५६ से ५९	१०१—२३
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४९ और ६० से ७९	१२३—३२
अतारांकित प्रश्न संख्या २० से ६६	१३२—५०
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१५१
प्राक्कलन समिति—	
एक सौ उनहतरवां प्रतिवेदन	} १५१—५२
एक सौ सत्तरवां प्रतिवेदन	
एक सौ इकहतरवां प्रतिवेदन	
एक सौ बहत्तरवां प्रतिवेदन	
सभा का कार्य	१५२
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	१५२—६४
मृत्यु दंड को समाप्त करने के बारे में संकल्प वापस ले लिया गया	१६५—८१
जनता एक्सप्रेस गाड़ियों के बारे में संकल्प	१८२—८३
दैनिक संक्षेपिका	१८४—८८
अंक ६—सोमवार, २३ अप्रैल, १९६२/३ वैशाख, १८८४ (शक)	
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	१८९
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ८०, ८१ और ८३ से ९४	१८९—२११
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ८२, ९५ से १२२ और १२४ से १३१	२१२—२९
अतारांकित प्रश्न संख्या ६७ से १२६	२२९—५६
स्थान प्रस्तावों के बारे में	२५६—५७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाने की सूचाओं के बारे में	२५७
सभा-पटल-पर रखे गये पत्र	२५८-५९
उपाध्यक्ष का निर्वाचन	२५९-६२
उपाध्यक्ष का अभिनन्दन	२६३-६५
रेलवे आय व्ययक—सामान्य चर्चा	२६५-२८८
सामान्य आयव्ययक, १९६२-६३—उपस्थापित	२८८-३०६
वित्त (संख्या २) विधेयक, १९६२—पुरःस्थापित	३०६
दैनिक संक्षेपिका	३०७-१३
अंक ७—मंगलवार, २४ अप्रैल, १९६२/४ वैशाख, १८८४ (शक)	
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	३१५
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १३२ से १४७	३१५-४२
अल्प सूचना प्रश्न संख्या २	३४२-४४
प्रश्नों के लिखित उत्तर--	
तारांकित प्रश्न संख्या १४८ से १६१	३४५-५१
अतारांकित प्रश्न संख्या १२७ से १४०	३५१-५७
संयुक्त राज्य अमेरिका के परमाणु परीक्षकों को पुनः आरम्भ करने के प्रस्तावित विश्व के बारे में ; तथा नागा विद्रोहियों द्वारा पकड़े गये भारतीय वायु सेना के अधिकारियों के बारे में वक्तव्य	३५७-५९
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
मालदा जिले के सीमांत क्षेत्रों में उग्रत्व	३६०
सभा की कार्यवाही का तत्काल अनुवाद करने के बारे में	३६०-६१
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३६१
राज्य सभा से सन्देश	३६१
भेषज (संशोधन) विधेयक--	
राज्य सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया	३६२
सभा में स्थानों के नियतन के बारे में	३६२
धनबाद के निकट हुई रेलवे दुर्घटना के बारे में वक्तव्य	३६२-६३
रेलवे आयव्ययक—सामान्य चर्चा	३६३-८५
दैनिक संक्षेपिका	३८६-८८

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

शनिवार, २१ अप्रैल, १९६२

१ वैशाख, १८८४ (शक)

लोक सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण

श्री लखमू भवानी (बस्तर)

श्री संजी लपजी ठोडिया (नाम-निर्वेशित-वावरा और नगर हबेली)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न । श्री द्वा० ना० तिवारी ।

†श्री द्वा० ना० तिवारी : ४३

श्री रा० गि० दुबे : प्रश्न संख्या ४३ और ४६ का उत्तर एक साथ दिया जाये ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : उससे अनूपूरक प्रश्न पूछने में कठिनाई होगी और वे विभिन्न बातों के लिये हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : यदि कोई आपत्ति है, तो उन को पृथक पृथक लिया जायेगा ।

डाक द्वारा भेजे गये तारों का शुल्क लौटाना

†*४३. श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जिन लोगों के तार १९६१ और १९६२ में डाक के जरिये भेजे गये उन्हें अब तक शुल्क के रूप में ली गई कितनी रकम वापस लौटाई जा चुकी है ; और

(ख) क्या शुल्क का यह भुगतान अपने आप किया जाता है या तार भेजने वालों को इसके लिये आवेदन करना होता है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) डाक द्वारा तारों के भेजे जाने के कारण लौटाये गये शुल्क के बारे में पृथक आंकड़े नहीं रखे जाते ।

(ख) शिकायतें प्राप्त होने पर जांच की जाती है और यदि इसमें सेवा का दोष पाया जाता है तो तार-शुल्क लौटा दिया जाता है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या सरकार को पता है कि तारों को भेजने वाले अधिकांश व्यक्ति गांवों के होते हैं और उन्हें इन नियमों का पता नहीं होता कि किस प्रकार और कहां आवेदन करें ? क्या ऐसी परिस्थिति में सरकार के लिये यह संभव नहीं है कि वह डाक द्वारा भेजे गये तारों का मूल्य वापस करे ?

†श्री जगजीवन राम : ऐसे अवसर बहुत कम होते हैं जहां उन उप-डाक घरों द्वारा, जहां अधिकांश व्यक्ति गांव से आते हैं, तार डाक द्वारा भेजे जाते हैं ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि इस बात को ध्यान में रखते हुए कि तार इस लिए दिये जाते हैं कि वे डाक से पहले पहुंचें, जहां कहीं भी तार डाक के मुकाबले में देर से पहुंचें, क्या वहां पर तार देने वाले को कोई क्षति देने का इन्तजाम है । यदि नहीं, तो क्यों नहीं ?

श्री जगजीवन राम : जो हां, मंशा तो यही है कि तार चिट्ठी से पहले पहुंचें, लेकिन जब ऐसी कोई मजबूरी आ जाती कि तार तार से नहीं भेजा जा सकता है, तो उस को जल्दी से जल्दी डाक के द्वारा भेजने का इन्तजाम किया जाता है । जिसको तार भेजी गई है, अगर उस के पास तार देर से पहुंचती है और तार महकमे का ध्यान लिख कर इस बात की तरफ दिलाया जाता है, तो दाम वापस कर दिये जाते हैं ।

†श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या तार भेजने वालों को यह सूचित करने की कोई व्यवस्था है कि उनके तार डाक द्वारा भेजे गये हैं और वे शुल्क की वापसी के लिए आवेदन कर सकते हैं ?

†श्री जगजीवन राम : मुझे पता नहीं है । मैं पता लगाऊंगा ।

†श्री त्यागी : किन किन परिस्थितियों में डाक अधिकारी तार डाक द्वारा भेज सकते हैं ? क्या सरकार इस बारे में आदेश जारी करने को तैयार है कि जब ऐसी परिस्थिति आये और तार डाक द्वारा भेजे जायें, तो तार देने वाले व्यक्ति को सूचित किया जाये ?

†श्री जगजीवन राम : जैसा मैं बता चुका हूं, मुझे पता नहीं कि उनको सूचित किया जाता है या नहीं । मैं उसका पता लगाऊंगा । परन्तु तार केवल तभी डाक द्वारा भेजे जाते हैं जब उन को, सर्किट खराब होने अथवा तांबे के तार कट जाने अथवा तांबे के तारों के चोरी चले जाने के कारण, तार द्वारा भेजना संभव नहीं होता ।

†श्री प्रभात कार : डाक द्वारा भेजे गये अधिकांश तार बड़े शहरों से भेजे गये हैं । इस बारे में क्या कदम उठाये गये हैं कि बड़े शहरों से जाने वाली इन लाइनों की संख्या में वृद्धि की जाये ताकि, यदि एक लाइन काट दी जाये या एक लाइन से तार चुरा लिया जाये तो दूसरी इस्तेमाल की जा सके ?

†श्री जगजीवन राम : 'कोएक्सप्ल केबल' लगाने के लिये कदम उठाये जा रहे हैं और वह कार्य पूरा हो जायेगा, यह कठिनाई दूर हो जायेगी ।

वनस्पति घी में रंग मिलाना

+

*४४. { श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री दी० चं० शर्मा :

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

(क) वनस्पति घी में रंग मिलाने के सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या यह सच है कि इस काम में जान बूझ कर देर की जा रही है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या यह भी सच है कि भारत में और भी बहुत से खाद्य पदार्थ इस प्रकार के हैं जिन में रंगों का इस्तेमाल होता है ;

(घ) यदि हां, तो फिर वनस्पति घी में मिलाने के लिए कोई रंग क्यों नहीं खोजा जा सका है ; और

(ङ) सरकार इस सम्बन्ध में कब तक अन्तिम निर्णय लेने का विचार रखती है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) वनस्पति घी के लिये उपयुक्त रंग की खोज से सम्बन्धित अनुसन्धान चालू हैं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) जी हां ।

(घ) उपरोक्त प्रश्न (क) के उत्तर को देखते हुए इस का प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ङ) सम्बन्धित अनुसंधान समाप्त हो जाने पर ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, मैं आप से इस की व्यवस्था चाहता हूँ कि जो प्रश्न हिन्दी में होते हैं उन का हिन्दी में ही उत्तर देने को भी क्या कुछ व्यवस्था रहेगी ?

अध्यक्ष महोदय : आम तौर पर तो यत्न यही किया जाता है और है भी ऐसा कि जो प्रश्न हिन्दी में हों, उन का उत्तर भी हिन्दी में ही दिया जाए । मगर कुछ मिनिस्टर साहिबान ऐसे होंगे जिन को कठिनाई होगी । उस सूरत में मेम्बर साहब कुछ अर्से के लिए और ज्यादा हौसला और सब्र करेंगे ।

श्री त्यागी : बाज दफ़ा दिन्दी अनुवाद में ऐसे शब्द प्रयोग किये जाते हैं जिन्हें हर व्यक्ति नहीं समझ सकता । क्या इस बारे में कोई आदेश दिये जायेंगे कि अनुवाद उचित हिन्दी में हो और वह पांडित्यपूर्ण न हो ?

अध्यक्ष महोदय : जब ऐसा प्रश्न उठे तो, यह बात कही जाये ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : वनस्पति घी में रंग मिलाने का प्रश्न जिस समय विचाराधीन था उस समय शायद यही सोचकर निश्चय किया गया था कि घी की शुद्धता को सुरक्षित रखा जा सके । मैं जानना चाहता हूँ कि यह निश्चय कब किया गया था कि वनस्पति घी में रंग जोकि मिलाया जा सकता हो उसकी खोज को जाय और क्या कारण है कि इस में इतनी देरी हो रही है ? सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या निश्चय किया है ?

श्री अ० म० थामस : यह सच है कि सिद्धान्त रूप से यह मान लिया गया है कि यदि कोई उपयुक्त रंग मिल जाये तो उस को अनिवार्य रूप से इस में डाल दिया जायेगा । परन्तु अभी तक कोई सही रंग नहीं मिला । इस मामले में खोज की गयी है और देश के बड़े बड़े वैज्ञानिकों की एक समिति १०-६-६० को बनाई गयी थी । वे अभी तक कोई उचित रंग का पता नहीं लगा सके हैं ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : सरकार ने इस सम्बन्ध में भी कोई निश्चय किया है कि अमुक अवधि के भीतर भीतर वनस्पति में रंग मिलाने के कार्य को पूर्ण कर लिया जाएगा ?

श्री अ० म० थामस : इस खोज के लिये कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती । ऐसे सभी मामलों में सब्र से काम लेना पड़ता है । अभी तक कोई भी रंग इस समिति के नमूनों के मुताबिक नहीं रहा है और कोई ठीक रंग का पता लगना कठिन ही है ।

†श्री बी० चं० शर्मा : क्योंकि भारतीय वैज्ञानिक कोई रंग नहीं ढूँढ़ सके हैं, क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार का विचार इस मामले को कुछ विदेशी वैज्ञानिकों को सौंपने का है ?

†श्री अ० म० थामस : विदेशों में भी ठीक रंग का पता नहीं लग सका है। बेल्जियम, जर्मनी और आस्ट्रेलिया जैसे देशों में वे उसमें सरसों का तेल मिला देते हैं, जो हम भी करते हैं।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच है कि वनस्पति घी के कारखानों और इसके विक्रेताओं ने इस बात पर जोर दिया है और इसीलिये सरकार ऐसा नहीं कर रही है ?

†श्री विद्या चरण शुक्ल : क्या यह सच नहीं है कि उन सभी वस्तुओं के लिये जिनमें रंग मिलाये जाने की आवश्यकता है, रंग ढूँढ़ लिये गये हैं तो फिर ऐसा क्यों है कि जो रंग खाने की अन्य वस्तुओं में मिलाये जाते हैं, उनको इसमें क्यों नहीं मिलाया जा सकता ? क्या सरकार ने इस बारे में कोई विशेष जांच की है ?

†श्री अ० म० थामस : इसमें एक सारभूत अन्तर है। खाद्य-पदार्थों में जो रंग मिलाये जाते हैं वे मुख्यतः वस्तु को रूप देने और स्वादिष्ट बनाने के लिये मिलाये जाते हैं। दूसरी ओर वनस्पति में रंग मिलाने का उद्देश्य शुद्ध घी में अपमिश्रण को रोकना है। कुछ निर्धारित स्तर हैं। इसका रंग तेज हो, गर्म करने से यह खराब न हो ; वह रंग वनस्पति उद्भव का हो और यह भी शर्त है कि रंग की मात्रा कम हो और रंग मिलाने से वनस्पति घी के स्वाद में अन्तर न आये। इससे स्वास्थ्य पर भी बुरा असर न पड़े।

डाक तथा तार सेवाओं सम्बन्धी चुनाव बोर्ड

+

†*४५. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री भक्त दर्शन :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डाक तथा तार सेवाओं सम्बन्धी चुनाव बोर्ड के क्षेत्राधिकार और कृत्यों का विस्तार करने का इरादा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में कौन से विशिष्ट प्रस्ताव विचाराधीन हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) बोर्ड ने कुछ ही महीने पहले कार्य आरम्भ किया है। इस समय इसके अधिकार चार सर्किलों अर्थात् उत्तर प्रदेश, दिल्ली, पंजाब और राजस्थान तक सीमित है। प्राप्त अनुभवों के आधार पर इसको बढ़ाया जायेगा।

(ख) यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†श्री श्रीनारायण दास : क्या इस बोर्ड के अधिकार-क्षेत्र और कृत्यों में वृद्धि करने का कोई कार्यक्रम तैयार किया जायेगा ?

†श्री जगजीवन राम : इस समय नहीं। विचार यह है कि पहले कुछ अनुभव प्राप्त कर लिया जाये और फिर इसका क्षेत्र बढ़ाया जाये।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, क्या शासन ने यह अन्दाजा लगाया है कि देर से देर कितना समय इस बोर्ड को काम करतै हो जायेगा जब कि उसकी और शाखायें फैलाई जा सकेंगी ?

श्री जगजीवन राम : यह तो सिर्फ पिछले तीन या चार महीनों से ही शुरू हुआ है और प्रारम्भिक अवस्था में है। जब हमें दो, चार या छः महीनों का और अनुभव हो जायेगा तब इस पर विचार किया जायेगा।

श्री स० चं० सामन्त : २ दिसम्बर, १९६० को हमें परामर्शदात्री समिति में बताया गया था कि स्वीकृत प्रस्ताव के व्योरे तैयार किये जा रहे हैं। अभी भी मंत्री महोदय यह कह रहे हैं कि ये तैयार किये जा रहे हैं। इसमें इतना विलम्ब क्यों हुआ है ?

श्री जगजीवन राम : इन चार सर्किलों के व्योरे तैयार किये गये और योजना लागू कर दी गयी। जहां तक इसके विस्तार का सम्बन्ध है, इन चार सर्किलों में प्राप्त अनुभव की जांच की जावेगी और फिर योजना का विस्तार किया जायेगा।

श्री रमेश्वरानन्द : अभी माननीय मंत्री ने कहा कि इस की प्रारम्भिक अवस्था है। मैं जानना चाहता हूं कि इस प्रारम्भिक अवस्था में कितने वर्ष लग जायेंगे। कुछ कठिनाई जो मंत्रियों को है, मैं ऐसी बात नहीं कहता कि उस को अनुभव नहीं किया जाना चाहिये, किन्तु जो सदस्यगण हैं उन की कठिनाई को भी तो अनुभव किया जाना चाहिये। इस लिये हिन्दी के प्रश्नों का उत्तर हिन्दी में ही देना चाहिये।

श्री जगजीवन राम : हिन्दी के प्रश्नों के उत्तर हिन्दी में मिल जायेंगे। लेकिन माननीय सदस्य महोदय को यह समझना चाहिये कि मास और वर्ष में अन्तर होता है। अभी तीन या चार मास ही इसको आरम्भ हुए बीते हैं इसलिये यह प्रारम्भिक अवस्था में ही है।

डाक द्वारा तारों का भेजा जाना

+

*४६. { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान राष्ट्रीय डाक-तार कर्मचारी संघ के सभापति के उस वक्तव्य की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें उन्होंने कहा है कि देश के सभी तारघरों से लगभग एक लाख तार डाक द्वारा भेजे जाते हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इसकी जांच की है ;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(घ) क्या इसका मुख्य कारण कर्मचारियों का असंतोष है ; और

(ङ) यदि हां, तो असंतोष का क्या कारण है और सरकार उसे दूर करने के लिए क्या कार्यवाही कर रही है ?

परिवहन तथा संचार मन्त्री (श्री जगजीवन राम) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां ।

(ग) से (ङ). डाक द्वारा भेजे जाने वाले तारों की संख्या वक्तव्य में दी गई संख्या से बहुत कम है । कुछ तारों को लाइन और उपस्कर की ग्राम खराबियों के कारण डाक द्वारा भेजना पड़ा । मई, १९६१ में तार कर्मचारियों के प्रोत्साहन के लिए दी जाने वाली रकम में हाल ही में संशोधन करने की जो योजना लागू की गई है उसके कारण बड़े-बड़े तारघरों में काम करने वाले कुछ प्रचालक स्टाफ ने सामान्य रूप से जितना काम उन्हें करना चाहिए था, उतना काम नहीं किया और इस वजह से भी कुछ गड़बड़ी हुई । डाक-तार यूनियनों के साथ बातचीत चल रही है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि जो नए नियम अधिक तार भेजने के लिए कर्मचारियों को प्रोत्साहन देने के सम्बन्ध में बनाए गए थे क्या वे पुराने नियमों के मुकाबले कर्मचारियों के लिए हानिकर थे । यदि हां, तो उनको लाभ प्रद बनाने के लिए सरकार क्या कर रही है ?

श्री जगजीवन राम : जो अधिक तार भेजने में प्रोत्साहन देने के लिए अभी रकम दी गयी है उसको देखने से पता चलता है कि नए नियम हानिकर नहीं हैं । लेकिन, जैसा कि मैं ने कहा, अभी डाक तार वालों की यूनियन से हमारी बात चीत चल रही है और शायद एक दो दिन में उनका अन्तिम फैसला हमारे पास आ जाएगा ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि जो डाक द्वारा तार भेजने की संख्या बढ़ती जा रही है उसमें इन दो तीन महीनों में क्या कुछ सुधार हुआ है, यदि हां तो किस हद तक ?

श्री जगजीवन राम : अब तो हम स्वाभाविक स्थिति पर पहुंच गए हैं । साधारण अवस्था में जितने तार डाक से भेजे जाते हैं अब हम उस संख्या पर आ गए हैं । इसमें अब कोई बढ़ोत्तरी नहीं है ।

श्री हेम बरुआ : क्या यह सच है कि ये मान बिना श्रमिकों से परामर्श किये निर्धारित कर लिये गये हैं और यदि हां, तो क्या यह सच नहीं है कि इन नये सिद्धान्तों से श्रमिकों को अपनी वैध आय नहीं मिल रही है और क्या सरकार ने समस्या के इस पहलू की भी जांच की है ?

श्री जगजीवन राम : माननीय सदस्य की अधिकांश कल्पना गलत और निराधार होती है । नये तरीके से जो प्रोत्साहन राशि निर्धारित की गयी है, उससे उनकी आय बढ़ी है । परन्तु, जैसा मैं बता चुका हूं, कर्मचारी संघ के साथ बातचीत चल रही है और उनकी कार्यकारी समिति की बैठक आज या कल हो रही है और तब उनका अन्तिम निर्णय पता चलेगा । अब स्थिति लगभग सामान्य है और डाक द्वारा भेजे जा रहे तारों की संख्या असामान्य नहीं है ।

श्री हेम बरुआ : मैं एक व्यक्तिगत स्पष्टीकरण देना चाहता हूं ।

श्री अध्यक्ष महोदय : जो कुछ माननीय सदस्य ने पूछा है, उस बारे में कोई सन्देह नहीं है । फिर वह व्यक्तिगत स्पष्टीकरण क्यों देते हैं ?

श्री हेम बरुआ : मंत्री महोदय का कहना है कि मेरी जानकारी गलत है । ऐसा नहीं है । मान २५ रखा गया है । अब यह ३७ समाचार प्रति घंटा है और कर्मचारी इस वृद्धि को रोकने के लिये जोर देते रहे हैं और वे इसका पुनरीक्षण कराना चाहते हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : उनकी अलग राय हो सकती है और मंत्री महोदय की अलग राय हो सकती है । दोनों की अपनी अपनी राय है । अतः यह बात इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होती ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : प्रश्न यह है कि ये प्रोत्साहन कर्मचारियों को अधिक कार्य के लिये दिये गये हैं । परन्तु क्या यह सच नहीं है कि पहले कर्मचारियों और उनके प्रतिनिधियों से बातचीत कर ली जाती है और फिर बाद में प्रोत्साहन लागू किया जाता है ?

†श्री जगजीवन राम : तरीका यही होना चाहिये । मैं माननीय सदस्य से सहमत हूँ कि ऐसा होना चाहिये ।

दूर-संचार के सामान का निर्यात

†*४७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन टेलीफोन इन्डस्ट्रीज़, लिमिटेड का अन्य देशों को दूर-संचार के सामान का निर्यात करने का इरादा है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) और (ख). जी, हां । वर्ष १९६१-६२ के दौरान श्रीलंका, बर्मा और सिक्किम से १.०५ लाख रुपये के मूल्य के ऋयादेश प्राप्त हुए । अन्य देशों से भी ऋयादेश प्राप्त करने के प्रयत्न किये जा रहे हैं ।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूँ कि इन दो देशों के अतिरिक्त और कहीं से भी आप के पास आर्डर आए हैं ?

श्री जगजीवन राम : हम और देशों के लिए भी प्रयत्न कर रहे हैं, लेकिन अभी तक आर्डर तो नहीं आए हैं ।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : हमारे टेलीफोनों और अन्य उपकरणों के मूल्य की विदेशी माल के मूल्य से क्या तुलना है ? क्या दक्षिण-पूर्व की मंडियों में भेजा गया माल पश्चिमी मंडियों में उपलब्ध माल से सस्ता है ?

†श्री जगजीवन राम : अन्य देशों की अपेक्षा हमारे मूल्य कम हैं और हम प्रतिस्पर्धा आधार पर अन्य देशों से प्रतिस्पर्धा करने का प्रयत्न कर रहे हैं ।

†श्री याज्ञिक : क्या कोई उपकरण भेजा जा चुका है अथवा उपकरण अगले कुछ महीनों में भेजे जायेंगे ?

†श्री जगजीवन राम : उनका निर्यात किया गया है और किया जा रहा है ।

†श्री हेडा : हम पूरे टेलीफोन एक्सचेंज का निर्यात कर रहे हैं या उपकरण के केवल एक भाग का ?

†श्री जगजीवन राम : हम टेलीफोन उपकरण, एक्सचेंज, कैरियर उपकरण, पी० बी० एक्स बॉक्स आदि का निर्यात कर रहे हैं ।

†श्री प्र० चं० बसन्ना : क्या भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मण्डल फंडरेशन ने हाल ही में शिकायत की है कि इस सामान की कमी है और क्या इस उपकरण के निर्माण में वृद्धि की जायेगी ?

†श्री जगजीवन राम : मैं नहीं समझता कि इन दोनों प्रश्नों में कोई सम्बन्ध है। बड़े नगरों में टेलीफोनों की कमी है परन्तु इसका यह मतलब नहीं है कि मांग पूरा करने के लिये टेलीफोन उद्योग की क्षमता पर्याप्त नहीं है। किसी बड़े शहर में टेलीफोन एक्सचेंज का विस्तार करने के लिये कई पहलुओं पर विचार करना पड़ता है।

†श्री दाजी : क्या मन्त्री महोदय यह आश्वासन देंगे कि निर्यात करने से पूर्व, हमारे अपने देश की आवश्यकता की पूर्ण रूप से जांच की जायेगी ? क्या यह सच नहीं है कि यहां पर ही ये चीजें कम मिल रही हैं ?

†श्री जगजीवन राम : यह तो स्पष्ट है कि निर्यात करने से पूर्व अपने देश की आवश्यकता की जांच की जावेगी। परन्तु विदेशी मण्डियां हथियाना भी कभी अच्छा होता है ताकि हम अपने देश में इस उपकरण का बड़े पैमाने पर निर्माण कर सकें।

इंजनों का निर्यात

+

†*४८. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या भारतीय इंजनों के निर्यात के लिये विदेशी बाजार की खोज कर ली गई है ;
- (ख) यदि हां तो इनके नाम क्या हैं ;
- (ग) क्या अन्य देशों ने भारतीय इंजनों के लिये कोई आर्डर दिये हैं; और
- (घ) यदि हां, तो इंजनों की पहली खेप विदेशी बाजार को कब भेजी जायेगी ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) (क) और (ख). दक्षिण-पूर्व और पश्चिम एशिया, अफ्रीका, दक्षिण अमरीका आदि में देशों को भारत में बने इंजनों के निर्यात के लिये प्रयत्न जारी है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या इन इंजनों के मूल्य के बारे में कोई बातचीत की गयी है और यदि हां, तो यह मूल्य इन इंजनों की उत्पादन-लागत से कम है या अधिक है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : ऐसी कोई बातचीत नहीं की गयी। हम निर्यात की सम्भावनाओं का पता लगा रहे हैं।

डा० गोविन्द दास : क्या इन इंजनों को बाहर भेजने के पहले इस बात को देख लिया जायेगा कि हमारे देश में इंजनों की कितनी आवश्यकता है ;

इन को बाहर भेजने के पहले क्या इस बात का ध्यान रखा जायगा कि हम को बाहर से इंजन न मंगाने पड़ें और तभी यह इंजन बाहर भेजे जायं ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे मन्त्री (श्री स्वर्ण सिंह): इन चीजों का ख्याल रक्खा जायेगा ।

†श्री स० मो० बनर्जी : इंजनों के निर्माण में हम आत्म-निर्भर कब हो जायेंगे और किस हद तक आयात में कमी की गयी है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : इंजन तीन प्रकार के हैं । जहां तक भाप से चलने वाले इंजनों का प्रश्न है, हम आत्म-निर्भर हैं और हम निर्यात करने की स्थिति में भी हैं । जहां तक डीजल से चलने वाले इंजनों का प्रश्न है, हमने हाल ही में वाराणसी में एक कारखाना स्थापित किया है और अमरीका की 'अलकोस' के साथ एक करार किया है । जहां तक बिजली से चलने वाले इंजनों का सम्बन्ध है, उनमें से कुछ चित्तरंजन में बनाये जा रहे हैं । काफी समय तक हम डीजल और बिजली से चलने वाले इंजनों का निर्यात नहीं कर सकेंगे । भाप से चलने वाले इंजनों का हमने कुछ वर्षों से आयात नहीं किया है ।

†श्री श्याम लाल सराफ : हमारे देश में निर्मित इंजनों के मूल्य की देश के बाहर इंजनों के विनायक मूल्य से क्या तुलना है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : जहां तक बड़ी लाइन के भाप से चलने वाले माल-इंजनों का सम्बन्ध है, हमने जो अपने देश में चित्तरंजन में बनाये वे आयातित इंजन से बहुत सस्ते थे । जहां तक डीजल और बिजली से चलने वाले इंजनों का सम्बन्ध है, हम अभी मूल्यों की तुलना नहीं कर सकते ।

बिजली के सम्भरण की दरें

†*५०. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में (१) छोटे पैमाने के उद्योगों (२) कृषि क्षेत्र और (३) बड़े पैमाने के उद्योगों को बिजली का सम्भरण किस दर से किया जाता है ;

(ख) किन-किन मामलों में बिजली का सम्भरण प्रशुल्क दर और लागत व्यय से कम दर पर किया जाता है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) क्या एक विस्तृत विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा ?

†सिंचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम): (क) और (ग). अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिए परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६]

(ख) आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, पंजाब, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल में औद्योगिक और कृषि कार्यों के लिये बिजली के सम्भरण की दर विद्युत् उत्पादन और सम्भरण की औसत लागत से कम है । राज्यों के बिजली बोर्डों ने औद्योगिक और कृषि उत्पादन को बढ़ावा देने के लिये सम्भरण की यह दर निर्धारित की है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : विवरण से पता चलता है कि छोटे पैमाने के उद्योग और कृषि क्षेत्र को जिस दर से सम्भरण किया जाता है वह बड़े पैमाने के उद्योगों के सम्भरण की दर से अधिक है । क्या वह सरकार की नीति के अनुरूप है और क्या सरकार ने योजना पर चर्चा के दौरान जो निर्णय करने का संकेत दिया था उसमें कोई परिवर्तन किया गया है ?

†मूल अंग्रेजी में

†Alcos.

†हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम : इस सम्बन्ध में राज्य सरकारें ही निर्णय कर सकती हैं। मैं इतना अवश्य कर सकता हूँ कि माननीय सदस्य के कथन की ओर सम्बन्धित राज्यों का ध्यान दिला सकता हूँ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : केन्द्र में एक जल और विद्युत् आयोग है। इस आयोग का क्या दायित्व है और क्या केन्द्रीय सरकार को यह बात अभी याने मेरे प्रश्न पूछने पर पता चली या उसने इस पर पहले विचार किया है ?

†हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम : राज्यों और केन्द्र के दायित्व संविधान में और प्रक्रिया नियमों में दिये गये हैं। जहाँ तक इस विशिष्ट मामले में राज्यों और केन्द्र के बीच सम्पर्क का सम्बन्ध है, हमें राज्यों पर निर्भर रहना पड़ता है। वे ही किसी प्रकार का संशोधन कर सकते हैं। हम उन्हें केवल परामर्श दे सकते हैं और उसे स्वीकार करना या न करना यह उनकी इच्छा पर निर्भर करता है। मैं माननीय सदस्य के सुझाव से उन्हें अवगत करा दूंगा।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : इस विषय में केन्द्रीय सरकार और योजना आयोग द्वारा नीति निर्धारित इन दोनों ने राज्य सरकार को परामर्श दिया है कि लघु उद्योगों को बढ़ावा दिया जाये और बिजली का सस्ती दर पर सम्भरण भी इसमें शामिल है राज्यों द्वारा इस परामर्श पर उचित कार्यवाही की गई या नहीं यह देखने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम : जी, हाँ। परामर्श दिया गया था। मैं माननीय सदस्य का ध्यान विवरण में दिये गये आंकड़ों की ओर दिलाता हूँ। राज्यों ने हमारी सलाह पर अमल किया है और कृषि कार्यों तथा लघु उद्योगों को पहले की अपेक्षा अधिक सस्ती दरों पर बिजली दी जा रही है।

†श्री मुरारका : क्या यह सच है कि राजस्थान में उपभोक्ता को दी जाने वाली बिजली की लागत ३४.१३ नये पैसे है जबकि उड़ीसा में बिजली की लागत केवल ४.६३ नये पैसे और मैसूर में ६.०५ नये पैसे है ? राजस्थान में उपभोक्ता से अन्य राज्यों की अपेक्षा छः गुना शुल्क क्यों लिया जाता है ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने अभी यही बताया है।

†हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम : प्रत्येक स्थान में यह व्यय अलग-अलग होता है। यदि राज्यों को बिजली के सम्भरण से राजस्व प्राप्त करने दिया जाये तो यह दर एक जैसी नहीं हो सकती।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : दामोदर घाटी निगम बिजली का सबसे अधिक सम्भरण करता है और कलकत्ता बिजली सम्भरण निगम को बिजली का सम्भरण करता है और वह लघु उद्योगों से १६ नये पैसे की दर से शुल्क वसूल करता है जो कि भारत के अन्य राज्यों की तुलना में सबसे ऊँची दर है, इस बात को देखते हुए क्या मैं जान सकती हूँ कि क्या सरकार का कलकत्ता बिजली सम्भरण निगम द्वारा मार्च के अन्त से बढ़ाई गई दरों के प्रश्न की जांच करने का इरादा है ?

†अध्यक्ष महोदय : क्या प्रत्येक राज्य के बारे में अलग-अलग ब्यौरा मांगा जायेगा ?

†हाफिज़ मुहम्मद इब्राहीम : मैं इस सम्बन्ध में पूछताछ करूंगा।

†श्री भलमन्दा रेड्डी : श्रीमान्, विवरण से यह स्पष्ट है कि प्रत्येक राज्य में लघु उद्योगों को जिस दर से बिजली दी जाती है वह बहुत ज्यादा है। मन्त्री महोदय ने कहा है कि यह राज्य सरकारों

पर निर्भर करता है। किन्तु बिजली बोर्ड केन्द्रीय सरकार के परामर्श से गठित किये जाते हैं। क्या माननीय मन्त्री इस बात का ध्यान रखेंगे कि...

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य क्या चाहते हैं ? वह प्रश्न पूछ लें।

†श्री मलमन्दा रेड्डी : मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों को लघु उद्योगों की सहायता करने का परामर्श दिया है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह तो कार्यवाही करने का सुझाव है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या केन्द्रीय सरकार इस बात के पक्ष में है कि राज्य सरकारें बड़े उपक्रमों को बिजली के उत्पादन व्यय से कम दर पर बिजली दें ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : राज्य सरकारें प्रत्येक मामले में केन्द्रीय सरकार से परामर्श नहीं करतीं।

†डा० मेलकोटे : क्या यह सच है कि १९५२ या १९५३ में विद्युत्, निर्माण और संभरण का राष्ट्रीयकरण किया गया था ? यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार ने इस को ध्यान में रखते हुए राज्य सरकारों को केन्द्र द्वारा बताया गया शुल्क वसूल करने की हिदायत नहीं दी थी ? ऐसी स्थिति में जब कि राज्य सरकारें समय के साथ न चलें क्या केन्द्रीय सरकार कार्यवाही नहीं कर सकती ?

†अध्यक्ष महोदय : हम लोग जानकारी प्राप्त करने की वजाय बहस करने जा रहे हैं।

†श्री त्यागी : क्या मैं यह मान लूँ कि योजना आयोग ने या भारत सरकार ने राज्यों के लघु उद्योगों को दी जा रही बिजली की दर घटाने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की है ? भारत सरकार ने देशभर में संभरण की दर एक जैसी रखने का जो प्रयास किया था उसका क्या परिणाम निकला ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : जैसा कि मैंने बताया, भारत सरकार ने कुछ मामलों में परामर्श अवश्य दिया किन्तु राज्यों ने उसका पालन नहीं किया।

†श्री हनुमन्तैया : क्या यह सच है कि बड़े उद्योगों को बिजली का थोक संभरण किया जाता है जबकि छोटे उद्योग और कृषि के लिये संभरण छोटे पैमाने पर किया जाता है। यह अन्तर क्यों है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : यह भी एक कारण है।

†श्री त्यागी : एक बार सरकार ने किसी प्रश्न के उत्तर में कहा था कि वह देश भर में संभरण की एक जैसी दर लागू करने की कोशिश कर रही है। क्या इस सम्बन्ध में अब भी कुछ किया जा रहा है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : मैं ने ऐसा कभी नहीं कहा। मेरे ख्याल में ऐसा करना असंभव है। हम यथासंभव एक जैसी दर लागू करने का प्रयत्न कर सकते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : श्रीमान्, मेरा निवेदन है कि तारांकित प्रश्न संख्या ५५ इसी विषय से सम्बन्धित है, इसलिये उसका उत्तर भी इसी के साथ दे दिया जाये।

†अध्यक्ष महोदय : यदि मंत्री महोदय को कोई आपत्ति न हो तो उसका भी उत्तर दिया जा सकता है ।

चीनी का निर्यात

+

†*५१. { श्री दी० चं० शर्मा :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री विभूति मिश्र :

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

(क) इस वर्ष चीनी का निर्यात बढ़ाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है या की जायेगी; और

(ख) इससे क्या परिणाम प्राप्त हुआ है ?

†खाद्य तथा कृषि उद-मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जहां कहीं सम्भव है वहां आर्डर लेकर तथा अमेरिका से कोटा प्राप्त कर, जोकि बहुत अच्छी मण्डी है, चीनी का निर्यात बढ़ाने की कोशिश की जा रही है ।

(ख) अमेरिका को ५०,००० शार्ट टन चीनी तुरन्त भेजने के लिये कोटा प्राप्त कर लिया गया है और कनाडा, मलाया और मध्यपूर्व देशों को १.०५ लाख मीट्रिक टन चीनी बेच दी गई है जो इन देशों को ३० जून, १९६२ तक भेज देनी होगी । चीनी की और बिक्री जारी है । पिछले वर्ष की बिक्री की तुलना में जनवरी—मार्च में लगभग ४६,००० मीट्रिक टन चीनी का निर्यात किया जा चुका है ।

अमरीका द्वारा चीनी की खरीद

†*५५. { श्री उस्मान अली खां :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री स० मो० बन्नर्जी :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री बासप्पा :
श्री ही० ना० मुकर्जी :
श्री हरि विष्णु कामत :

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

(क) क्या अमरीका के कृषि विभाग ने अगले छः महीनों में चीनी की अधिक मात्रा खरीदने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो कितनी चीनी खरीदी जायेगी; और

(ग) चीनी किन शर्तों पर खरीके जायेगी ?

†**खाद्य तथा कृषि उप-मन्त्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) से (ग). अमरीका कपास की खरीद के एवज में १९६१ के पूर्वार्द्ध में ५०,००० शार्ट टन चीनी का आयात करने के लिए सहमत हो गया है।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : माननीय उप-मंत्री ने कहा है कि और बिक्री जारी है। यह किस प्रकार की है और किन देशों को चीनी बेची जा रही है ?

†**श्री अ० म० थामस** : चीनी किन देशों को बेची जायेगी यह अभी बताना संभव नहीं है। चूंकि कोटे का कोई प्रतिबन्ध नहीं है इसलिये अब हम किसी भी देश को चीनी बेच सकते हैं।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : क्या अमरीका को चीनी अन्य देशों की अपेक्षा किसी और भाव से बेची जाती है ? यदि हां, तो इन भावों में कितना फर्क है ?

†**श्री अ० म० थामस** : अमरीका को निर्यात की जाने वाली चीनी के प्रत्येक टन पर हमें लगभग ५५० रुपये मिलते हैं जबकि विश्व बाजार में हमें केवल ३५० रुपये मिलते हैं। हमारी उत्पादन की लागत लगभग ८०० रुपये बैठती है।

†**श्री विभूति मिश्र** : क्या सरकार निर्यात बढ़ाने के ख्याल से केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क को घटाने के बारे में विचार कर रही है ?

†**श्री अ० म० थामस** : यह तो कार्यवाही के लिये सुझाव है।

†**डा० गोविन्द दास** : माननीय मंत्री ने बताया कि अमरीका से प्रति टन के ५५० रुपये मिलते हैं और अन्य देशों से ३५० रुपये। यह अन्तर क्यों है ?

†**श्री अ० म० थामस** : अमरीका एक सुरक्षित मण्डी है। अमरीका अपनी आवश्यकता का ५० प्रतिशत उत्पादन कर लेता है और देश के उत्पादकों को संरक्षण देने के लिये यह कोटा प्रदान करता है और उतनी ही मात्रा आयात करता है जितनी कि आन्तरिक मूल्यों को स्थिर रखने के लिये आवश्यक है।

†**श्री त्रिविब कुमार चौधरी** : हमने भी टेन्डर भेजा है। क्या इस टेन्डर में दिया गया भाव पिछले टेन्डर जितना ही है या उस से ज्यादा है ?

†**श्री अ० म० थामस** : जी नहीं। टेन्डर का भावों पर कोई असर नहीं होता। अमरीका की सरकार ने वर्ष के पूर्वार्द्ध में आवश्यक १.७४ लाख टन के आयात के लिये मंजूरी देने का निश्चय किया। यह मात्रा अमरीका से अन्य देशों द्वारा खरीदे गये कृषि उत्पाद के एवज में आयात की गई। हमें कपास और गेहूं की भी जरूरत थी; इसलिये हमने भी प्रति टन चीनी के दाम का १२० प्रतिशत प्रति टन कपास खरीदने का टेन्डर भेज दिया था। हमने १ लाख टन गेहूं की खरीद के लिये भी टेन्डर भेजा था।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या यह सच है कि सरकार ने कनाडा के साथ एक वस्तु विनिमय करार किया है ? यदि हां, तो अमरीका के साथ किये गये सौदे की तुलना में यह करार किस प्रकार का है ?

†**श्री अ० म० थामस** : हम कनाडा से उर्वरक के आयात के बदले उसे चीनी का निर्यात कर रहे हैं। यह निर्यात वस्तु-विनिमय करार के अन्तर्गत किया जा रहा है। हम अब तक कनाडा

को १९६१ में लगभग ६८६५ टन का निर्यात कर चुके हैं और १९६२ में इससे अधिक निर्यात किया जायेगा ।

†श्री हेम बरुआ : मेरा प्रश्न यह है कि आपने कनाडा के साथ जो वस्तु-विनिमय करार किया है वह अमरीका के साथ किये गये इसी तरह के करार की तुलना में किस प्रकार का है ?

†श्री अ० म० थामस : विश्व की मण्डियों से हमें जो दाम मिलते हैं उसकी तुलना में हमें राष्ट्रमण्डलीय देशों को किये गये निर्यात से अधिक अच्छे दाम मिलते हैं । जहां तक मलाया और कनाडा का सम्बन्ध है हमें अधिक अच्छे दाम मिलते हैं । राष्ट्रमण्डलीय देशों को निर्यात करने से हमें प्रति मीट्रिक टन पर लगभग २६ मिलते हैं ।

†श्री प्र० च० बरुआ : १९६१ में यह चीनी अमरीका को बेचने से देश को कितनी हानि होगी ?

†श्री अ० म० थामस : इसका हिसाब लगाना आसान है । मैं बता चुका हूं कि हमारी प्रति टन उत्पादन लागत ८०० रुपये के लगभग बैठती है । अमरीका से हमें प्रति टन लगभग ५५० रु० मिलते हैं और विश्व की मण्डियों से ३५० रु० । इससे हानि का हिसाब लगाया जा सकता है ।

†श्री स० मो० बनर्जी : हमारी फालतू चीनी बेचने के लिये निर्यात बढ़ाने के अलावा क्या सरकार के पास देश में खपने वाली चीनी के दाम घटाने और फालतू चीनी को खपाने का कोई प्रस्ताव है ?

†श्री अ० म० थामस : यह जानकारी इस सभा में पहली बार दी जा रही है लेकिन राज्य-सभा में पहले ही दी जा चुकी है । चीनी के मूल्य का सम्बन्ध गन्ने के मूल्य और उत्पादन-शुल्क से भी है । जब तक इन दो बातों को घटाया न जाये तब तक देश में खपने वाली चीनी के दाम घटाने की कोई गुंजाइश नहीं है ।

†श्री पु० र० पटेल : मंत्री महोदय ने बताया है कि हमने कपास के एवज में अमरीका को ५५० रुपये प्रति टन की दर से चीनी बेचने के लिये करार किया है . . .

†अध्यक्ष महोदय : यह सब कहने की क्या जरूरत है । मंत्री महोदय यह सब जानते हैं । माननीय सदस्य प्रश्न पूछ लें ।

†श्री पु० र० पटेल : हमें अमरीका को कपास का क्या दाम देना पड़ेगा ?

श्री अ० म० थामस : अमरीका से आयात किये जाने वाले कपास के लिये हमें वही दाम देने होंगे जो विश्व की मण्डियों में प्रचलित हैं । हमें लम्बे धागे के कपास की आवश्यकता है और यदि यह वस्तु-विनिमय करार न हो तो हमें इस आयात के लिये विदेशी मुद्रा खर्च करनी पड़ेगी । जहां तक कपास के दाम का सम्बन्ध है, वह कई बातों पर निर्भर करता है ।

बेरोजगार असैनिक विमान चालक

†५२. श्री स० मो० बनर्जी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी बेरोजगार असैनिक विमान चालकों को नौकरियों पर लगा दिया गया है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि नहीं, तो अभी कितने विमान-चालक बेरोजगार हैं और ;

(ग) उन्हें रोजगार देने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख). ऐसी धारणा है कि 'ख' श्रेणी के चालू लाइसेंसों वाले ३३ विमान-चालक बेकार हैं जिनमें से केवल ८ व्यक्तियों को असैनिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र में प्रशिक्षण दिया गया था तथा शेष २५ लोगों ने उड्डयन क्लबों के द्वारा लाइसेंस प्राप्त किये थे ।

(ग) ६ विमान-चालकों को भारतीय विमान बल में नौकर रख लिया गया था, और विमान बल से कुछ और लोगों को रखने के लिये कहा गया है । ऐसा स्थल है कि ४ या ५ विमान-चालकों ने अननुसूचित चालकों के पास नौकरी कर ली है तथा ४ विमान चालक सहायक हवाई अड्डा अफसरों के पदों के लिये चुन लिये गये हैं । कुछ और विमान-चालकों को सहायक हवाई अड्डा अफसरों के पद मिल सकते हैं क्योंकि निकट भविष्य में कुछ और भर्ती हो रही है ।

†श्री स० मो० बनर्जी : मा० उपमन्त्री ने कहा है कि कुछ विमान-चालकों द्वारा नौकरी प्राप्त कर ली गई है ऐसी धारणा है । क्या उन्हें रोजगार मिल गया है या नहीं ? मा० मंत्री को क्या सूचना मिली है ?

†श्री मुहीउद्दीन : मेरी सूचना यह है कि वे काम पर लग गये हैं । कम से कम पांच काम पर लग चुके हैं । किन्तु यह सूचना पूर्णतया पक्की नहीं है । चार के सम्बन्ध में सूचना पक्की है ।

†श्री स० मो० बनर्जी : यह सूचना दस दिन पहले दी गई थी और यह ऐसा मामला है जिस पर सभा में चर्चा की जा रही है . . .

†अध्यक्ष महोदय : मा० मंत्री के पास जो सूचना है वह उसे सभा के समक्ष रख रहे हैं ।

श्री स० मो० बनर्जी : आप कृपया हमारी सहायता करें । वे सूचना नहीं देते । इसी सम्बन्ध में वे सूचना प्राप्त नहीं कर सके हैं कि अभी कुल कितने विमान-चालक बेकार हैं और कितनों को रोजगार मिल चुका है । वह कहते हैं "धारणा है" इसका क्या अर्थ होता है ?

†अध्यक्ष महोदय : क्या माननीय मंत्री के पास निश्चित सूचना है ?

†श्री मुहीउद्दीन : मैंने निश्चित सूचना दे दी है । चालू 'ख' लाइसेंसों वाले ३३ विमान-चालक बेकार हैं जिनमें से ८ ने असैनिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र में प्रशिक्षण प्राप्त किया था जब कि शेष २५ लोगों ने फ्लाईंग क्लबों के द्वारा लाइसेंस प्राप्त किये थे । यह निश्चित सूचना है ।

†श्री जयपाल सिंह : विधि के अनुसार प्रत्येक वाणिज्यिक विमान-चालक को पंजीयन करवाना पड़ता है ताकि आकस्मिकता में उसे लिया जा सके । कितने वाणिज्यिक विमान-चालक, काम पर लगे हुए या बेकार हैं जो पंजीबद्ध हो चुके हैं ?

†श्री मुहीउद्दीन : मेरे पास कुल जोड़ नहीं है । इसमें सभी विमान-चालक शामिल होंगे, जो आई० ए० सी० तथा फ्लाईंग क्लबों में काम करते हैं ।

†श्री जयपाल सिंह : यह सूचना मा० मंत्री के पास होनी चाहिये ।

†श्री मुहीउद्दीन : यहां मेरे पास आंकड़े नहीं हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल में माननीय सदस्य केवल मंत्रियों के पास उपलब्ध सूचना ही प्राप्त कर सकते हैं। यह सूचना उनके पास नहीं है।

†श्री नाथ पाई : कितने विमान चालकों ने, सरकार द्वारा उनको दी गई सुविधा का लाभ उठाया है अथवा 'ख' लाइसेंसों के नवीकरण के लिये पुनरभ्यास की सरकार द्वारा दी गई सुविधा का कितने लोगों ने लाभ उठाया है ?

†श्री मुहीउद्दीन : बहुत से विमानचालकों ने की गई पेशकश का लाभ उठाया है। मेरे पास सही आंकड़े नहीं हैं, क्योंकि वे फ्लाईंग क्लबों के द्वारा आते हैं। १९६१-६२ के अन्तिम आंकड़े अभी प्राप्त नहीं हुए हैं।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या यह सही नहीं है कि सरकार ने असैनिक विमानचालकों के प्रशिक्षण के लिये विभिन्न गहन योजनाएं आरम्भ की हैं ; और क्या सरकार साथ ही साथ उन सब विमानचालकों के लिये रोजगार बना रही है, जिन्हें इन योजनाओं द्वारा प्रशिक्षण दिया जाएगा ?

†श्री मुहीउद्दीन : मुझे आरम्भ की गई विभिन्न योजनाओं का पता नहीं है। एक असैनिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र इलाहाबाद में है और कई फ्लाईंग क्लब हैं। चौदह में से छः फ्लाईंग क्लब हैं जो 'ख' लाइसेंस के लिये प्रशिक्षण देते हैं, और यह भी बहुत सीमित आधार पर है।

†श्री बासप्पा : क्या इन विमानचालकों को प्रशिक्षण देने का उत्तरदायित्व निर्धारित किया जा सकता है, जिनकी जरूरत नहीं है, और एक विमान चालक को प्रशिक्षण देने में कितना व्यय होता है ?

†श्री मुहीउद्दीन : सी० ए० टी० सी० में प्रशिक्षण की लागत का पिछली बार अनुमान लगभग ४०,००० रुपये किया गया था।

श्री बासप्पा : क्या उत्तरदायित्व निश्चित किया जा सकता है ?

†श्री मुहीउद्दीन : कोई उत्तरदायित्व निश्चित नहीं किया जा सकता। प्रशिक्षण दिया जाता है और सरकार ने उनको रोजगार देने का कोई उत्तरदायित्व अपने ऊपर नहीं लिया। हम उनको रोजगार देने में उनकी केवल सहायता करते हैं।

†श्री बासप्पा : कोई आयोजना नहीं है . . .

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। यह तर्क किया जा रहा है।

†श्री मं० रं० कृष्ण : जिन विमानचालकों को नौकरी पर लगाया जा चुका है उनमें से कितने व्यक्ति ऐसे पदों पर लगाये गये हैं जिनके लिये वे योग्य नहीं हैं ?

†श्री मुहीउद्दीन : मैं नहीं समझता कि किसी विमानचालक को ऐसे पद पर लगाया जाता है जिसके लिये वह योग्य नहीं होता।

टेलीग्राफ आपरेटर

+

श्री हेम बरुआ :
 †*५३. श्री श्रीनारायण दास :
 श्री भागवत झा आजाद :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तारघरों में आपरेटरों को निश्चित समय से अधिक समय तक कार्य करने पर बाध्य किया जा रहा है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि उन्हें डराया जा रहा है कि यदि वे मना करेंगे तो उन पर दोषारोप लगाया जायेगा ; और

(ग) डर दूर करने के लिये और आपरेटरों को अधिक कुशलतापूर्वक कार्य करने में सहायता देने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) संचालन कर्मचारी नियमों के अनुसार यातायात को निपटाने के लिये समय के बाद काम करते हैं, कोई अनिवार्यता नहीं लगाई जाती ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) सवाल पैदा नहीं होता ।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सही है कि नये आदर्श मनमर्जी से निश्चित कर लिये जाते हैं और यदि हां, तो क्या यह सही है कि कर्मचारियों ने यह सुझाव दिया था कि अपनाये जाने वाले आदर्शों तथा दरों के विश्लेषण के लिये इस मामले को उत्पादकता परिषद् को सौंपा जाए और तब तक यथास्थिति कायम रखी जाए ? सरकार ने कर्मचारियों के इस लाभदायक सुझाव को क्यों स्वीकार नहीं किया ? इस कारण इस प्रकार की विषमता हुई है ।

†जगजीवन राम : मा० सदस्य ने अधिक समय तक काम करने के बारे में प्रश्न पूछा है । अधिक समय तक काम लिया जाता है । इसमें कोई नई बात नहीं है । यह तरीका कितनी ही दशाब्दियों से चला आ रहा है । मैं सभा को बता दूँ कि अनिवार्यता का प्रश्न पैदा नहीं होता, क्योंकि किसी स्तर पर भी अधिक समय तक काम करने को पेशकश करने वालों की संख्या हमारी आवश्यकता से बहुत अधिक है ।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सही है कि कर्मचारियों को औसतन २८ दिनों में ५००० सन्देश भेजने पड़ते थे और जो उतनी औसत पूरी नहीं कर सकते थे, उनको अधिक समय तक काम करने की उनकी वैध आय से बहुत हाल ही में, वंचित कर दिया गया है ?

†श्री जगजीवन राम : आप व्योरे में पड़ रहे हैं । किन्तु सभा यह स्वीकार करेगी कि प्रौद्योगिकीय तथा विज्ञान की उन्नति के साथ साथ नये उपकरण लगाये जा रहे हैं और प्रौद्योगिकीय उन्नतियां हो रही हैं, हम उन्हीं आदेशों से बंधे नहीं रह सकते । कोई भी सामान्य बुद्धिवाला व्यक्ति यह अनुभव करेगा कि आदर्शों को बढ़ाना पड़ेगा ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हेम बरुआ : मा० मंत्री के उत्तर में एक आरोप है ।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने उस सदस्य को पुकारा है । उसके पश्चात् मैं इस मामले को देखूंगा ।

†डा० ल० म० सिंघवी : क्या काम को पूरा करने के लिये टेलीग्राफ आपरेटरों की संख्या में वृद्धि करने का विचार है ?

†श्री जगजीवन राम : काम की वृद्धि के साथ तथा नई आवश्यकता की जाने पर हमेशा यह जांच की जाती है कि क्या और व्यक्तियों की जरूरत है । परन्तु, इन सब उपायों को करने के पश्चात्, काम ऐसा है, कि कभी कभी, आपरेटरों से अधिक समय तक काम करवाने की आवश्यकता पड़ती है ।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : मा० मंत्री ने नये आदर्शों के बारे में कहा है । क्या नये आदर्श काम के आधार पर निश्चित किये गये हैं या समय के आधार पर, और यदि समय के आधार पर हैं, तो यदि वे सामान्य दफ्तरी समय से अधिक समय तक काम करते हैं तो सामान्य अधिक समय की दर क्या है ?

†श्री जगजीवन राम : मेरे पास इसका ब्योरा नहीं है । किन्तु यह प्रविधिक विशेषज्ञों द्वारा किया गया है । १९५८ में तार जांच समिति नियुक्त की गई थी, जिसमें विशेषज्ञ भी थे । उन्होंने आपरेटरों के सम्बन्ध में प्रत्येक बात की ब्योरेवार जांच की । जैसा कि मैंने एक पिछले प्रश्न के उत्तर में बताया है, डाक व तार विभाग तथा डाक व तार कर्मचारियों के संघ के बीच बातचीत हो रही है । जैसा मैं पहले बता चुका हूँ, संघ की कार्यकारिणी समिति की बैठक आज या कल हो रही है और यदि कोई मतभेद होंगे तो वे निश्चय ही दूर हो जायेंगे ।

†श्री हेम बरुआ : मेरा औचित्य प्रश्न यह है कि जब कभी इस सभा के एक सदस्य द्वारा कोई आरोप लगाया गया माना जाता है, आप बुद्धिमत्तापूर्वक उस को डांटते हैं । मेरे अनुपूरक प्रश्न का उत्तर देते समय मंत्री ने एक आरोप लगाया था । उन्होंने सामान्य बुद्धि का उल्लेख किया जिस का यह अभिप्राय निकलता है कि जिस सदस्य ने अनुपूरक प्रश्न पूछा था उस में सामान्य बुद्धि नहीं है । क्या मा० मंत्री इस प्रकार का आरोप लगा सकता है ?

†अध्यक्ष महोदय : कोई भी सदस्य—और सदस्य में मंत्री शामिल है—आरोप नहीं लगा सकता । किन्तु मा० सदस्य को इतना भावुक नहीं होना चाहिये कि वह दूसरे की बात को अपने ऊपर ले ले ।

†श्री जगजीवन राम : मैं व्यक्तिगत स्पष्टीकरण दे दूँ । मेरा बिल्कुल भी यह अभिप्राय नहीं कि मा० सदस्य में सामान्य बुद्धि नहीं है ।

†अध्यक्ष महोदय : हम सब मानते हैं कि मा० सदस्य बड़े सामान्य बुद्धि वाले व्यक्ति हैं ।

†श्री न्यागी : बल्कि असामान्य बुद्धि वाले ।

†श्री हेम बरुआ : क्या मा० सदस्य इसे दुत्कार के रूप में कहते हैं या प्रशंसा के रूप में ?

†अध्यक्ष महोदय : इस की अभिव्यक्ति समुचित रूप से चाहे न हुई हो, किन्तु उन का अभिप्राय प्रशंसा करने से है ।

†श्री प्रभात कार : क्या सरकार के पास, नये आदर्शों के जारी होने से पूर्व, अधिक समय काम के घंटों की संख्या का कोई अभिलेख है, और नये आदर्शों के जारी होने के पश्चात् घंटों की संख्या कितनी है, और यदि हां, तो दोनों तुलना में कैसे हैं ?

†श्री जगजीवन राम : मैं समझता हूँ कि आदर्श निर्धारित करते समय, नौकरी और काम के घंटों आदि के इन सब प्रश्नों पर अवश्य विचार किया गया होगा और संभाव्य अधिक समय पर भी विचार किया होगा, जिस के लिये प्रत्येक अप्रेटर को काम करने के लिये कहा जाये ।

प्रश्न संख्या ७२ के बारे में

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न । श्री प्र० चं० बरुआ ।

†श्री प्र० चं० बरुआ : प्रश्न संख्या ७२ को भी ले लिया जाये ।

†अध्यक्ष महोदय : यदि माननीय मंत्री दोनों का इकट्ठा उत्तर दे सकते हैं, तो दे दें ।

†श्री शाहनवाज खां : मैं समझता हूँ कि वह सर्वथा भिन्न प्रश्न है । वह प्रश्न सिचाई और विद्युत् मंत्रालय से सम्बन्धित है । अतः दोनों प्रश्नों का दो विभिन्न मंत्रालयों से सम्बन्ध है ।

†अध्यक्ष महोदय : अब प्रश्न संख्या ५४ का उत्तर दिया जाय ।

व्यास बांध परियोजना

†५४. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या व्यास बांध परियोजना को कार्यान्वित करने में थोड़ी रेलवे लाइन को दूसरी जगह डालना पड़ेगा ;

(ख) यदि हां, तो कितनी लम्बी लाइन का स्थान परिवर्तन करना पड़ेगा ;

(ग) कांगड़ा घाटी रेलवे के कौन कौन स्टेशन इस क्षेत्र में आते हैं ; और

(घ) रेलवे लाइन को किस स्थान से ले जाना होगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां ।

(ख) लगभग १७ मील ।

(ग) अनूर, जगतपुर और मंगवाल स्टेशन ।

(घ) सर्वेक्षण के पश्चात् जोकि किया जा रहा है, और पूर्ण हो जाने पर प्रतिवेदन की परीक्षा हो चुकने पर मोड़ के स्थान का फैसला किया जायगा ।

†श्री प्र० चं० बरुआ : इस प्रस्तावित मोड़ के लिए कितनी नई भूमि क्षेत्र का अधिग्रहण करना होगा और यह कब तक पूर्ण हो जायेगा ?

†श्री शाहनवाज खां : सर्वेक्षण पूर्ण होने पर यह मालूम होगा । हम आगामी दो या तीन महीनों में सर्वेक्षण पूरा करने की आशा करते हैं ।

स्थायी सिन्धु आयोग

+

†*५६. { श्री नाथ पाई :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री वी० चं० शर्मा :
श्री प्र० चं० बरुआ :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्थायी सिन्धु आयोग की बैठक नई दिल्ली में अप्रैल, १९६२ के प्रथम सप्ताह में हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो आयोग ने किस किस विषय पर विचार विमर्श किया ; और

(ग) उन के बारे में क्या निर्णय किये गये ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

स्थायी सिन्धु आयोग ने, सिन्धु जल संधि १९६० के अनुच्छेद ८(४) (ग) के अन्तर्गत हर प्रांच वर्षों में एक बार इसके द्वारा किये जाने वाले सामान्य निरीक्षण दौरे के सम्बन्ध में दोनों आयुक्तों द्वारा दी गई सूचना का अध्ययन किया और ३१ मार्च, १९६२ को समाप्त होने वाली अवधि के लिये इस का दूसरा वार्षिक प्रतिवेदन तैयार करने के प्रश्न पर विचार किया, जिसे इसे संधि के अनुच्छेद ८(८) के अन्तर्गत १ जून, १९६२ से पहले दोनों सरकारों को पेश करना होगा ।

आयोग ने निम्न सम्बंधी मामलों पर भी चर्चा की :—

- (१) तार, टेलीफोन या वायरलैस द्वारा सांख्यिकी भेजने की लागत को देना ;
- (२) इमारतों लकड़ी और दूसरी सम्पत्ति को वसूली और उसे मालिकों को देने के तरीके ;
- (३) आयुक्तों के बीच विभिन्न प्रकार के पत्रव्यवहार का दर्जा ;
- (४) मुख्य ब्रांच लोअर और लाहौर ब्रांच के डिस्चार्ज टेबल ।

आयोग द्वारा उरोक्त किसी विषय पर कोई फैसला नहीं किया गया था, जिम पर इस की बाद की बैठकों में अग्रेतर विचार किया जाय ।

रिंग रोड, दिल्ली

७. श्री नरज प्रभाकर : क्या परिवहन तथा संवार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में रिंग रोड के निर्माण की प्रगति बड़ी मन्द गति से हो रही है ; और

(ख) उस के कब तक बन कर तैयार हो जाने की सम्भावना है ?

परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). इस सम्बन्ध में अब तक की प्रगति का एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत है। [द्विखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७]

श्री नवल प्रभाकर : इस विवरण से ज्ञात होता है कि रिंग रोड को पांच खंडों में बांटा गया है, जिन में से दो खंड तो तैयार हो गए हैं और बाकी तीन खंडों के बारे में कहा गया है कि वे अलग अलग समय में तैयार होंगे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस योजना को पूरा करने के सम्बन्ध में कौन सी तिथि निश्चित की गई है।

श्री राज बहादुर : जैसाकि माननीय सदस्य को इस विवरण को पढ़ने से विदित होगा, इस में पुल बाकी रह गये हैं और जैसे जैसे पुल बन कर तैयार होते जायेंगे, वैसे वैसे सारी सड़क मुकम्मल होती जायेगी। वैसे इस वक्त भी वहां पर आमदो-रफ्त जारी है।

श्री नवल प्रभाकर : क्या माननीय मंत्री जी को मालूम है कि दो खंडों के बीच में कुछ जगह छोड़ी गई है, जिस की वजह से आमदो-रफ्त में दिक्कत हो रही है।

श्री राज बहादुर : दिक्कत जरूर है, लेकिन पुल तो पुल की तरह ही बनेगा। मैं समझता हूँ कि जो थोड़ी जगह रह गई है, वह एपरोचिज के लिए है।

मत्स्यपालन उद्योग

+

†*५८. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन् नायर :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री लीलाधर कटकी :

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

(क) क्या भारत में मत्स्यपालन उद्योग के यंत्रीकरण की गति बढ़ाने के लिये जापान या अन्य किसी देश से जलयानों के इंजन खरीदने का कोई निर्णय किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उस का ब्योरा क्या है ;

(ग) इन इंजनों का वितरण किस प्रकार किया जायेगा ;

(घ) क्या अभी भी कुछ यंत्रीकृत नौकाएं प्रयुक्त की जा रही हैं ; और

(ङ) यदि हां, तो उन के कारण पकड़ी जाने वाली मछलियों की संख्या में कितनी वृद्धि हुई है ?

†खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). मत्स्यपालन जलयानों के यंत्रीकरण के कार्यक्रम को कार्यान्वित करने के लिये विभिन्न राज्यों की निर्विलम्ब आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये जापान से लगभग २५०—३०० समुद्री डीजल इंजनों का आयात करने का विचार किया गया है। इस काम के लिये यैन ऋण योजना के अन्तर्गत तीस लाख रुपये की राशि आवंटित की गई है। आयात राजकीय व्यापार निगम के द्वारा किया जायेगा, जिस ने अभी जापानी संभरण कर्ताओं के साथ अन्तिम रूप से साथ सौदा नहीं किया है। इन इंजनों का यथार्थ

वितरण करने के बारे में अभी फैसला नहीं किया गया है। इसका भी फैसला राजकीय व्यापार निगम के द्वारा राज्यों के मत्स्यपालन विभागों के परामर्श से किया जायेगा।

(घ) जी हां ;

(ङ) यंत्रीकृत किश्तियों द्वारा, साधारण नावों द्वारा पकड़ी जाने वाली मछलियों से तीन या चार गुना अधिक मछलियां पकड़ी जाती हैं।

†श्री वारियर : जब ये इंजन बांटे जायेंगे तो प्रत्येक का कितना मूल्य लिया जाएगा ?

†श्री अ० म० थामस : मूल्य अश्व शक्ति पर निर्भर होगा। यह ७,००० से २०,००० रुपये के बीच होगा।

†श्री वारियर : जब ये इंजन भारत आ जायेंगे, क्या उन राज्यों को, जिन का मत्स्यपालन उद्योग कुछ अन्य राज्यों की अपेक्षा अधिक है, प्राथमिकता दी जायेगी ?

†श्री अ० म० थामस विभिन्न राज्यों की आवश्यकताएं मालूम कर ली गई हैं। मैं माननीय सदस्य के प्रश्न का आशय समझता हूँ। निसंदेह, केरल को भी यथायोग्य आवंटन किया जाएगा।

†श्री वासुदेवन नायर : क्या सरकार ने नार्वे से सहायता लेने की सब संमान्यताएं पूरी कर ली हैं क्योंकि इस क्षेत्र में देश के कई भागों में भारत-नार्वे परियोजना चालू हैं ?

†श्री अ० म० थामस : उस योजना के अन्तर्गत भी, पंजीकृत नावों का आयात किया जा रहा है।

†श्री प० कुन्हन : केरल राज्य को कितने इंजन दिए गये हैं ?

†श्री अ० म० थामस : कुल १८०० यंत्रीकृत नार्वे काम कर रही हैं। मैं अब प्रत्येक के आंकड़े नहीं बता सकता। मेरा ख्याल है केरल के पास १६० हैं।

दामोदर घाटी निगम

†*५६. श्रीमती मैमूना सुल्तान : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सचदेव समिति की सिफारिशों के अनुसार दामोदर घाटी निगम को पश्चिमी बंगाल और बिहार के लिये आज की अपेक्षा अधिक कार्यक्षम और उपयोगी बनाने के लिये उसके निर्माण कार्य का कोई पुनरीक्षण किया है ;

(ख) यदि हां, तो उसके लिये कोई उपाय और साधन निश्चित किये गये हैं ; और

(ग) उन उपायों को व्यावहारिक रूप देने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). मामला सरकार के विचाराधीन है।

†श्रीमती मैमूना सुल्तान : क्या बिहार राज्य को शक्ति का उत्तम संभरण करने के लिये उस राज्य में पथराटू में एक थर्मल केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव है ? यदि हां, तो क्या संयंत्र के लिये उपकरण प्राप्त करने के हेतु हम किसी देश के साथ बातचीत कर रहे हैं ? यदि हां, तो किस देश के साथ तथा बातचीत कितनी प्रगति पर है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : प्रस्ताव है, किन्तु जिस स्थान का माननीय सदस्य ने उल्लेख किया है वह इस समय मुझे याद नहीं है। मैं उनको बाद में बता दूंगा।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अध्यक्ष को संबोधित करें।

†श्रीमती मंमूना सुल्तान : मेरे प्रश्न का उत्तर ही नहीं दिया गया।

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : मैं अपना अपराध मानता हूँ कि मुझे इस समय स्थान का नाम याद नहीं। इसलिये मैं ने बाद में बताने को कहा था।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : क्या पश्चिम बंगाल में थर्मल विद्युत केन्द्र स्थापित करने के संबंध में सचदेव समिति की कुछ सिफारिशें योजना आयोग द्वारा अस्वीकृत कर दी गई हैं ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : मुझे इसके लिये पूर्व सूचना चाहिये।

†श्रीमती मंमूना सुल्तान : क्योंकि यह दामोदर घाटी निगम केन्द्रीय सरकार तथा पश्चिम बंगाल और विहार सरकारों के संयुक्त उत्तरदायित्व का विषय है, सरकार उन राज्यों को शामिल करने के लिये क्या कार्रवाई कर रही है ? क्या हम संयुक्त बैठक या कुछ परामर्श कर रहे हैं और उस दिशा में हमने कितनी प्रगति की है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : सरकार समूची चीज—दामोदर घाटी निगम और इस के वर्तमान शासी निकाय का पुनर्गठन करने का विचार कर रही है। समूचे मामले पर विचार किया जाएगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

घी का मूल्य

†*४६. श्री ई० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली दुग्ध संभरण योजना ने घी का मूल्य क्यों बढ़ा दिया है ;

(ख) क्या गर्मी का मौसम समाप्त होने पर इस मूल्य के घटने की कोई संभावना है ; और

(ग) क्या दूध का मूल्य बढ़ाने का भी कोई प्रस्ताव है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) उत्पादन लागत, संयंत्र तथा मशीन का बढ़ा, पूंजी पर ब्याज, दिल्ली में घी के प्रचलित बाजार मूल्य तथा अन्य संगत बातों का ध्यान रखकर घी का मूल्य ६.७५ रु० से बढ़ाकर ७.५० रु० प्रति क्लोग्राम कर दिया गया है।

(ख) नहीं।

(ग) दिल्ली दुग्ध संभरण योजना के अधिकारी दूध के मूल्य पर दूध के उत्पादन, परिष्करण संभरण को प्रभावित करने वाली बातों को ध्यान में रखकर, जिनमें से कुछ का उल्लेख ऊपर किया है, निरन्तर विचार करते हैं।

विश्व स्वास्थ्य संगठन के मलेरिया निरोधक अभियान के लिये डाक टिकट

†*६०. श्री भागवत झा आजाद : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार मलेरिया के विरुद्ध विश्व स्वास्थ्य संगठन के अभियान को बढ़ावा देने के लिये विशेष डाक टिकट जारी करेगी ;

(ख) यदि हां, तो कब, और

(ग) ऐसी कार्यवाही के लिये क्या शर्तें रखी जायेंगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) और (ख). ७ अप्रैल, १९६२ को (विश्व स्वास्थ्य दिवस) १५ नये पैसे के मूल्य का 'मलेरिया निरोध' संबंधी एक विशेष टिकट जारी किया गया था ।

(ग) टिकट एकदम स्वेच्छा से जारी किया गया था और विश्व स्वास्थ्य संगठन ने जोई शर्तें नहीं रखी थी ।

हीराकुड से मध्य प्रदेश को विद्युत् सम्भरण

†*६१. { श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह :
श्री विद्याचरण शुबल :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा की हीराकुड परियोजना से मध्य प्रदेश को कितनी मात्रा में विद्युत् मिलेगी ;

(ख) राज्य को उसका संभरण कब तक शुरू होने की आशा है ; और

(ग) विद्युत् के संभरण के लिये दोनों राज्यों ने अब तक क्या व्यवस्था की है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) और (ख). उड़ीसा सरकार इस बात पर सहमत हो गई है कि हीराकुड परियोजना की दूसरी अवस्था के पूरे होने पर, अर्थात् लगभग मार्च, १९६३ के अन्त तक वह मध्य प्रदेश को ५,००० किलोवाट बिजली देगी ।

(ग) हमारे पास उपलब्ध अन्तिम जानकारी के अनुसार, मध्य प्रदेश सरकार ने उड़ीसा सरकार को वह स्थान बताया है जहां वे बिजली प्राप्त करना चाहेंगे ।

कोठागुडम में तापीय संयंत्र

†*६२. श्री अ० क० गोपालन : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश के कोठागुडम में एक तापीय संयंत्र की स्थापना में अब तक क्या प्रगति हुई ;

(ख) क्या उसके लिये अपेक्षित विदेशी मुद्रा का प्रबन्ध किया जा चुका है ; और

(ग) संयंत्र कब तक कार्य आरम्भ करेगा ?

†सिंचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम): (क) कोठागुडम विद्युत् केन्द्र के लिए संयंत्र तथा सामग्री का विशेष विवरण परियोजना अधिकारियों द्वारा तैयार किये जा रहे हैं। इस स्थान पर छः छः मेगावाट के दो एकक अधिष्ठापित किये जायेंगे। इस परियोजना के लिए परामर्शदाता इंजीनियर भी नियुक्त हो गये हैं।

(ख) आशा है कि विदेशी मुद्रा की आवश्यकता अन्तर्राष्ट्रीय पुनर्निर्माण तथा विकास बैंक की सहायता से पूरी हो जायेगी। इस सहायता के लिए इसी परियोजना को चुना गया है।

(ग) आशा है कि १९६४-६५ में संयंत्र चालू हो जायेगा।

केरल में गहरे समुद्र में मछली पकड़ना

†*६३ श्री कुन्हन् : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल राज्य के कितने व्यक्तियों को गहरे समुद्र में मछली पकड़ने का प्रशिक्षण दिया गया है ; और

(ख) केरल में पिछले दो साल के दौरान में प्रशिक्षित मछुओं को कितनी मोटरबोट दी गई हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) ५८५।

(ख) ६२।

बंगलौर हवाई अड्डा

†*६४. श्री बासप्पा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की जानकारी में यह बात आई है कि बंगलौर हवाई अड्डे के नवीकरण तथा उसके विस्तार की आवश्यकता है ;

(ख) क्या हवाई अड्डे की इमारतें प्रतिरक्षा मंत्रालय के प्रबन्ध से हटकर परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अधीन चली गई हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या परिवहन तथा संचार मंत्रालय ने इन इमारतों के हस्तान्तरण के बारे में प्रतिरक्षा मंत्रालय से लिखा पढ़ी की है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन): (क) से (ग). प्रश्न का उत्तर किसी अन्य दिन माननीय प्रतिरक्षा मंत्री देंगे क्योंकि इसका संबंध उनके मंत्रालय से है।

हुबली धारवार निगम क्षेत्र में हवाई अड्डा

†*६५. श्री मोहसिन :: क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि मैसूर राज्य में हुबली धारवार निगम क्षेत्र में एक हवाई अड्डे की आवश्यकता है ;

(ख) क्या उस स्थान पर हवाई अड्डा बनाने के लिये सरकार ने कोई सर्वेक्षण कराया था ; और

(ग) यदि हां तो उसका क्या परिणाम निकला ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) (क) अखिल भारतीय असेनिक उड्डयन के दृष्टिकोण से हुबली में हवाई अड्डा बनाना आवश्यक नहीं है। पर्यटन विभाग ने इसे उन स्थानों में शामिल किया है जहां पर्यटकों के दृष्टिकोण से हवाई अड्डा बनाया जाना आवश्यक है। उस सूची में इसे कम महत्व दिया गया है।

(ख) तथा (ग). कुछ समय पहिले सर्वेक्षण किया गया था और हुबली तथा धारवार के बीच एक स्थान उपयुक्त समझा गया था, बशर्ते कि हवाई अड्डा बनाने का निश्चय किया जाता है।

राष्ट्रीय राजपथ पर पुल

†*६६. { श्री सिंहासन सिंह :
डा० महादेव प्रसाद :

क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) घाघरा नदी पर दोहरी तथा बरहलगंज घाटों पर राष्ट्रीय राजपथ पर पुल बनाने के काम में कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) क्या यह सच है कि यह पुल तीसरी पंचवर्षीय योजना में बनाया जाने को था; और

(ग) गोरखपुर के निकट ताप्ती पर बनने वाले पुल को जनता के यातायात के लिये कब खोला जायेगा ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौबहन मन्त्री (श्री राजबहादुर):(क) से (ग) अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) और (ख). धन के अभाव के कारण घाघरा नदी पर दोहरी तथा बरहलगंज घाटों पर सड़क का पुल बनाना तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल नहीं किया जा सका है। दोहरी घाट पर वर्ष भर नौका चलती है और इस घाट पर नौका-सेतु बनाने के लिये तीसरी योजना में व्यवस्था की गई है। इस घाट पर नौका-सेतु के निर्माण के लिये ५.६८ लाख ६० के प्राक्कलन पर उत्तर प्रदेश के लोक निर्माण विभाग के परामर्श से विचार किया जा रहा है।

(ग) फरवरी १९५८ में गोरखपुर के पास राष्ट्रीय राजपथ संख्या २८ का रावती नदी पर पुल बनाने के लिए ४९.४३ लाख ६० का प्राक्कलन स्वीकार किया गया था। रापती के पुल पर काम हो रहा था और जुलाई १९६१ तक नौ मेहरावों में से तीन की ऊपरी तामीर पूरी हो गई थी। १६ जुलाई, १९६१ को मुख्य इंजीनियर, उत्तर प्रदेश ने सूचित किया कि जून के अन्त में बनाया गया रापती पुल का एक मेहराव अचानक १४ जुलाई, १९६१ को प्रातःकाल गिर गया है। उत्तर प्रदेश सरकार ने इस मेहराव के गिरने के कारणों की जांच करने के लिए एक समिति नियुक्त की है। समिति भी अपनी कार्यवाही कर रही है और यह नहीं कहा जा सकता कि वह अपनी रिपोर्ट कब देगी। पहिले इस पुल का निर्माण दिसम्बर, १९६२ के अन्त तक समाप्त होना निश्चित किया गया था और यदि उपरोक्त एक मेहराव नहीं गिरता तो यह निर्धारित समय में पूरा हो जाता। यह पुल यातायात के लिए कब खुलेगा, इसकी संशोधित तारीख पुल पर कार्य के पुनः आरम्भ होने पर निश्चित की जायेगी।

डायल ट्रंक प्रणाली

†*६७. श्रीमती रेणुका राय : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली सहित ५ नगरों में सम्पर्क स्थापित करने के लिए डायल ट्रंक प्रणाली लागू की गई है; और

(ख) यदि हां, तो अन्य नगर कौन कौन से हैं ? |

†परिवहन तथा संचार मन्त्री (श्री जगजीवन राम) : (क) नहीं ।

(ख) एक विवरण पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

आजकल 'ड्रंक डायलिंग प्रणाली' केवल लखनऊ और कानपुर के बीच कार्य कर रही है ।

दिल्ली और आगरा के बीच ऐसी ही योजना स्वीकार की गई है और आशा है कि उसका उद्घाटन जून, १९६२ तक होगा । निम्नलिखित लाइनों के लिए भी सब्सक्राइबर ट्रंक डायलिंग की योजनायें मंजूर की गई हैं:—

(१) नई दिल्ली	कानपुर
(२) नई दिल्ली	लखनऊ
(३) आगरा	कानपुर
(४) आगरा	लखनऊ
(५) कानपुर	वाराणसी

इन लाइनों के लिए सामान के क्रमादेश दे दिये गये हैं और सामान के सम्भरण तथा अधिष्ठापित होने पर योजना लागू हो जायेगी । अस्थायी लक्षित तारीख १९६३-६४ में है ।

भारतीय भारवाहक जहाज

†*६८. { श्री लीलाधर कटनी :
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जब ६३०० टन का भारतीय भारवाहक जहाज 'इण्डियन सीक्योरिटी' ३१ मार्च, १९६२ को हेमवर्ग पत्तन पर पहुंचा तो क्या इस सन्देह में अनिश्चित समय के लिये रोक दिया गया था कि कोई नाविक चेचक से ग्रस्त था ;

(ख) क्या भारतीय भारवाहक जहाज 'इण्डियन रिजोल्व' को भी पोलण्ड के किसी बन्दरगाह पर इसी कारण से निरोधायित किया गया था ;

(ग) क्या इस मामले में कोई जांच की गई है; और

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

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) भारतीय जहाज 'इण्डियन सीक्योरिटी' ३१ मार्च, १९६२ को हेमवर्ग बन्दरगाह में रोक दिया गया था । २ अप्रैल को जहाज को माल उतारने की अनुमति दी गई थी और ३ अप्रैल, १९६२ को रोक हटा दी गई ।

(ख) भारतीय जहाज 'भारतीय रिजोल्व' उनस्क (पोलण्ड) में २० मार्च, १९६२ से रोका गया था ।

(ग) कोई औपचारिक जांच नहीं की गई है।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

दामोदर घाटी निगम के सिंचाई के लक्ष्य

†*६६. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या सिंचाई और विद्युत् मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६१-६२ में सिंचाई के निश्चित लक्ष्य पूरे हो गये हैं ;

(ख) यदि नहीं, तो लक्ष्यों की पूर्ति में कमी रह जाने के क्या कारण हैं ; और

(ग) १९६२-६३ में निश्चित लक्ष्य पूरे करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†सिंचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) नहीं, श्रीमान्।

(ख) कमी होने के कारण ये हैं कि जल मार्गों और खेतों की नालियां कम संख्या में हैं।

(ग) जल मार्गों के निर्माण के लिए सर्वेक्षण तथा जांच पड़ताल दामोदर घाटी निगम ने आरम्भ कर दी है और जलमार्गों की खुदाई आरम्भ की जा रही है। पश्चिमी बंगाल की सरकार से निवेदन किया गया है कि वह खेतों में नालियों के निर्माण का प्रबन्ध करे।

इण्डियन एयर लाइन्स का कारपोरेशन

†*७०. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन ने कौन-कौन से नये मार्ग लिये और उन मार्गों की आर्थिक स्थिति कैसी है ;

(ख) १९६२-६३ का विस्तार कार्यक्रम क्या है ;

(ग) क्या देश के विमान यातायात के सम्बन्ध में पूरा सर्वेक्षण कर लिया गया है ; और

(घ) इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन द्वारा राज्यों में सेवायें संचालित करने पर होने वाले घाटे में राज्य सरकारों द्वारा कितना अंशदान दिया जा रहा है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) से (घ). मैं एक विवरण पटल पर रखता हूँ। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ८]

दुर्घटना जांच समिति

†*७१. { श्री स० मो० बनर्जी :
श्री वारियर :
श्री वासुदेवन् नायर :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री हरि विष्णु कामत :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दुर्घटनाओं के कारणों की जांच करने वाली समिति ने अपना कार्य आरम्भ कर दिया है ; और

(ख) यह समिति अपना प्रतिवेदन कब तक प्रस्तुत करेगी ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० बे० रामस्वामी) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) अभी यह नहीं बताया जा सकता कि समिति अपनी रिपोर्ट कब देगी ।

व्यास बांध परियोजना

†*७२. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १४ मार्च, १९६२ के अतारंकित प्रश्न संख्या २७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) व्यास बांध परियोजना के सम्बन्ध में कुल कितनी (१) रिहायशी और (२) कृषि भूमि खाली करवायी जायेगी;

(ख) जमीन पर से हटाये गये व्यक्तियों के पुनर्वास के लिये राजस्थान में प्रत्येक प्रकार की कुल कितनी भूमि उपलब्ध की जायेगी; और

(ग) ऐसे लोगों को कितना प्रतिकर दिया जायेगा तथा उनके पुनर्वास के लिये किन शर्तों पर भूमि दी जायेगी ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) व्यास बांध परियोजना के लिए रहने और खेती के लिए कुल लगभग ५८,६४२ एकड़ जमीन लेने का विचार है । इस क्षेत्र के बारे में मूल जानकारी एकत्रित की जा रही है । इसका रहने और खेती के लिए विभाजन उस समय उपलब्ध होगा जबकि ऐसी जानकारी एकत्रित हो जाये ।

(ख) निकाले गये व्यक्तियों को राजस्थान में उपलब्ध होने वाली जमीन की किस्में और मात्रा, राजस्थान नहर क्षेत्र के लिए बसाने की नीति का राजस्थान तथा पंजाब की सरकारों के परामर्श से अन्तिम निर्णय होने के बाद विदित होगी ।

(ग) परियोजना प्राक्कलन में कुल ५३६.२८१ लाख रु० के प्रतिकर का उपबन्ध है । जमीन की शर्तें उपरोक्त भाग (ख) में उल्लिखित बसाने की नीति का निर्णय होने पर निश्चित होंगी ।

देश में बिजली की आवश्यकता

†*७३. श्रीमती मंमूना सुल्तान : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चौथी योजना के दौरान देश की बिजली सम्बन्धी आवश्यकता का अध्ययन करने के लिये भारत सरकार ने कोई विशेषज्ञ दल नियुक्त किया है;

(ख) यदि हां तो दल द्वारा कौन कौन सी मुख्य समस्याओं का अध्ययन किया जायेगा;

(ग) उपरोक्त दल में कौन कौन व्यक्ति हैं;

(घ) यह दल कब तक अपना कार्य समाप्त कर लेगा; और

(ङ) दल की कार्य प्रणाली क्या है और अब तक इस कार्य की क्या प्रगति हुई है ?

†सिचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) नहीं, श्रीमान् ।
(ख) से (ङ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

ग्रामीण विश्वविद्यालय

†*७४. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
(क) क्या सरकार ने नैनीताल जिले में रुद्रपुर विश्वविद्यालय के नमूने पर देश में खोले जाने वाले ग्रामीण विश्वविद्यालयों की संख्या और उनके स्थान के बारे में कोई निश्चय किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) अभी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

रायनपाद और येरूपलायम के बीच दोहरी रेलवे लाइन

†*७५. श्री अ० क० गोपालन : क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे के दौरानकल विजयवाड़ा सेक्शन पर रायनपाद और येरूपलायम के बीच दोहरी रेलवे लाइन बिछाने के काम में देरी हो जाने के क्या कारण हैं; और

(ख) माल यातायात के लिए यह दोहरी लाइन कब तक चालू हो जायेगी और इस कार्य को तीव्र करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाह नवाज खां) : (क) विजयवाड़ा-येरूपलायम सेक्शन पर लाइन दोहरी करने का कार्य निश्चित समयानुसार हो रहा है । विजयवाड़ा और रायनपाद के बीच इसका एक भाग माल यातायात के लिए ३१ मार्च, १९६२ को खुल गया है ।

(ख) आशा है कि रायनपाद और येरूपलायम के बीच लाइन माल यातायात के लिए दिसम्बर, १९६२ तक खुल जायेगी । क्योंकि कार्य निश्चित समय के अनुसार हो रहा है, कार्य की गति बढ़ाने के लिए और कोई कार्यवाही करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

दिल्ली में जल सम्भरण

†*७६. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री नवल प्रभाकर :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजधानी में जल सम्भरण के बारे में स्थिति क्या है;

(ख) क्या हाल ही में पानी की कमी हो गयी है;

(ग) यदि हां तो इस कमी को कहां तक अनुभव किया गया है; और

(घ) इस स्थिति का मुकाबला करने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

†स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) : (क) राजधानी में जल सभरण की स्थिति सन्तोषजनक है ।

(ख) और (ग). अब तक यमुना नदी के बहाव में कोई कमी नहीं हुई है ।

डिफेन्स कालोनी, करौल बाग के ब्लाक ७ और ८, राजिन्दर पार्क, पुराने शहर के कुछ भाग, फ्रेंडज कालोनी, लाजपत नगर, मालवीय नगर, हौज खास जैसे कुछ क्षेत्रों से, जहाँ दिल्ली नगर निगम की सुविधायें हैं, कुछ शिकायतें मिली हैं । कुछ क्षेत्रों में जैसे मोती बाग, नेताजी नगर, नौरोजी नगर और सफदरजंग अस्पताल के पास पानी की कमी रही है परन्तु यह कमी शीघ्र दूर कर दी गई । ये इलाके नई दिल्ली नगरपालिका के हैं ।

(घ) जिन क्षेत्रों में गर्मियों में पानी का दबाव कम होने की शिकायत है, वहाँ पानी का दबाव बढ़ाने के लिए पानी की नई बड़ी लाइनें डाली जायेंगी । इस कार्य के लिए, दिल्ली नगर निगम ने विभिन्न आकार के सी० आई० नलों के लिए क्रमादेश हैं दिये हैं । ये सब कार्य तीसरी योजना में पूरे होंगे । अन्य क्षेत्रों में जल कपाट बदल दिया गया ।

दूसरा शिपयार्ड

†*७७. { श्री सुबोध हंसरा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड के कार्य से अनुभव प्राप्त करते हुए क्या कोचीन में बनाये जाने वाले दूसरे शिपयार्ड के लाभ हानि की जांच पड़ताल अच्छी प्रकार से कर ली गयी है ;

(ख) यदि हां, तो निम्न समस्याओं को कैसे हल किया जायेगा :—

- (१) पर्यवेक्षी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना;
- (२) जहाज के ढांचों (हल) के निर्माण के लिए समुचित सुविधायें उपलब्ध करना;
- (३) मशीनों के निर्माण के लिये इस्पात की प्लेटों आदि जैसे कच्चे काल के निर्यात सभरण की व्यवस्था करना;
- (४) जहाज निर्माण के कार्य के लिए आवश्यक समुद्रीय सहायक उद्योगों की स्थापना करना; और
- (५) पर्याप्त आर्डर समय पर प्राप्त करना ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राजबहादुर) : (क) और (ख). एक विवरण पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६]

स्वचालित 'टैलेक्स' सेवायें

†*७८. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के कुछ मुख्य नगरों को स्वचालित 'टैलेक्स' सेवाओं से जोड़ने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो किस किस नगर के बीच सम्पर्क स्थापित किया जायेगा; और

(ग) इस योजना पर होने वाले कुल व्यय का ब्योरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्री (श्री जगजीवन राम) : (क) हां ।

(ख) बम्बई, दिल्ली, कलकत्ता तथा मद्रास और अन्य १६ स्थानों को स्वचालित 'टेलेक्स' सेवाओं से मिलाने का विचार है ।

(ग) आशा है कि योजना पर १.५ करोड़ रु० व्यय होंगे ।

मद्रास का हवाई अड्डा

†*७६. श्री अ० क० गोपालन : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास के हवाई अड्डे को 'बोइंग' सर्विस के लिये उपयुक्त बनाने के लिये वहां के 'रनवे' के विस्तार के लिए अपेक्षित भूमि प्रतिरक्षा मंत्रालय से ले ली गयी है;

(ख) यदि हां, तो यह काम कब से आरम्भ होगा; और

(ग) क्या एयर इंडिया इंटरनेशनल ने सरकार को यह सूचना दी है कि यदि हवाई अड्डा बोइंग सेवा के लिए तैयार न किया गया तो बम्बई से सिडनी जाने वाले उनके विमान मद्रास होकर नहीं जायेंगे ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) विभाग ने कार्य पहिले ही आरम्भ कर दिया है ।

(ग) हां ।

आयुर्वेदिक व यूनानी औषधियां

२०. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री २४ मार्च, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या १७५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि आयुर्वेदिक और यूनानी औषधियों के निर्माण को वैधानिक नियंत्रण के अन्तर्गत लाने के सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) : अभी इस विषय में अन्तिम निर्णय लिया जाना है ।

आन्ध्र प्रदेश में उद्यान-कर्म का विकास

†२१. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश की सरकार को उद्यान-कर्म का विकास के लिये दूसरी पंचवर्षीय योजना-वधि के प्रत्येक वर्ष में कितना अनुदान दिया गया ; और

(ख) ये अनुदान किन योजनाओं के लिये दिये गये ?

†खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) और (ख). केन्द्रीय सरकार द्वारा आन्ध्र प्रदेश की सरकार को उद्यान-कर्म के विकास हेतु दूसरी पंचवर्षीय योजनावधि में निम्नलिखित अनुदान दिये गये :—

योजना	१९५६-५७	१९५७-५८	१९५८-५९	१९५९-६०	१९६०-६१
	रु०	रु०	रु०	रु०	रु०
१. फल उत्पादन का विकास	कोई अनुदान नहीं	१,९८०	३०,३६०	५६,१६६	६१,०५७
२. काजू विकास योजना	कोई अनुदान नहीं	कोई अनुदान नहीं	४,२७६	११,३९२	१०,७७४

धमतरी के टेलीफोन अधिकारियों के विरुद्ध शिकायतें

†२२. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश के रायपुर जिले के धमतरी नामक स्थान के टेलीफोन अधिकारियों के विरुद्ध कुछ गंभीर शिकायतें की गई हैं ;

(ख) क्या इन शिकायतों के बारे में पुलिस को भी सूचना दी गई है ; और

(ग) ये शिकायतें क्या हैं और उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्री (श्री जगजीवन राम) : (क) कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं ।

(ख) स्थानीय कर्मचारियों से पता चला है कि पुलिस को एक शिकायत की सूचना दी गई है ।

(ग) ये शिकायतें अधिकतर कर्मचारियों के दुर्व्यवहार के विरुद्ध हैं । प्रत्येक मामले की जांच की जा रही है और आवश्यक कार्यवाही की जा रही है ।

श्वेत कुष्ठ के लिये दवाई

†२३. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री २१ नवम्बर, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या ८२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पटियाला के आयुर्वेदिक विशेषज्ञों द्वारा श्वेत कुष्ठ के लिये जो दवाई खोज निकाली गई है क्या उसकी कोई जांच की गई है ;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ; और

(ग) क्या सरकार इस दवाई को लोकप्रिय बनायेगी ?

†स्वास्थ्य मन्त्री (डा० मुशीला नायर) : (क) से (ग). पंजाब सरकार ने प्रार्थना की है कि जिस दवाई से श्वेत कुष्ठ की सफल चिकित्सा करने का दावा किया जा रहा है उसके बारे में आवश्यक जांच व प्रयोग किये जायें । इस सम्बन्ध में ब्यौरा प्राप्त होने पर सरकार आवश्यक कार्यवाही करेगी ।

†मूल अंग्रेजी में

†Leucoderma

गाज़ियाबाद के निकट असैनिक हवाई अड्डा

†२४. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली के लिये गाज़ियाबाद के निकट एक असैनिक हवाई अड्डे के निर्माण के बारे में इस बीच कोई निर्णय कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो खरीदी गई जमीन, योजना का व्यय तथा हवाई अड्डे के निर्माण की संभाव्य तिथि का ब्यौरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) दिल्ली के लिये गाज़ियाबाद के निकट एक असैनिक हवाई अड्डा बनाया जाये या न बनाया जाये इस प्रश्न पर अभी विचार किया जा रहा है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

उर्वरकों के मूल्य

†२५. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल में उर्वरकों के मूल्य घटाने के लिये कोई निर्णय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जी, हां ।

(ख) यह निर्णय करने से पहले और बाद के मूल्य अनुबन्ध में दिये गये हैं । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या १० ।]

अफ्रीकी-एशियाई ग्रामीण पुर्ननिर्माण संगठन

†२६. { श्री द्वा० ना० तिवारी :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री रामेश्वर टांटिया :

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

(क) क्या भारत सरकार ने काहिरा में हाल में गठित किये गये अफ्रीकी-एशियाई ग्रामीण पुर्ननिर्माण संगठन में सम्मिलित होना स्वीकार कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संगठन के लिये भारतीय प्रतिनिधि चुन लिये गये हैं ; और

(ग) इस संगठन का विशिष्ट कार्य क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) चूंकि हमें इस संगठन में सम्मिलित होने के लिये कहा नहीं गया इसलिये इस प्रश्न पर अब तक विचार नहीं किया गया है ।

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

सामुदायिक विकास और सहकार

†२७. श्री श्रीनारायण दास : क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सामुदायिक विकास कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिये अग्रिम परियोजनाओं के कार्य के समन्वय तथा उसका सिंहावलोकन करने के लिये स्वेच्छा से कार्यरत संगठनों और पंचायती राज संस्थाओं के सहयोग से केन्द्रीय स्तर पर एक समिति गठित करने का निर्णय किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो समिति किस प्रकार गठित की गई है, उसका कार्यक्षेत्र क्या है और वह क्या कार्य करेगी ?

†सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : (क) और (ख). ग्रामीण विकास की अग्रिम परियोजनाओं के कार्य का सिंहावलोकन करने के लिये ग्रामदान क्षेत्रों में अखिल भारत सर्वे सेवा संघ के सहयोग से केन्द्रीय स्तर पर एक समिति के गठन का प्रश्न अभी सरकार के विचाराधीन है। सामुदायिक विकास कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिये और कोई अग्रिम परियोजनायें शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

कृष्णा और गोदावरी के लिये नदी बोर्ड

†२८. श्री रामेश्वर टांटिया : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १७ अगस्त, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या १३४९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने कृष्णा और गोदावरी नदी घाटियों के लिये एक नदी बोर्ड के गठन के प्रस्ताव के बारे में भारत सरकार को अपनी असहमति की सूचना दे दी है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार और कौन से विकल्पों पर विचार करने जा रही है।

†सिंचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) आन्ध्र प्रदेश सरकार कृष्णा-गोदावरी घाटी के लिये एक नदी बोर्ड के गठन सम्बन्धी प्रस्ताव से अभी सहमत नहीं हुई है।

(ख) इस मामले पर सम्बन्धित राज्य सरकार से पत्र-व्यवहार किया जा रहा है।

गुजरात राज्य के पत्तन

†२९. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गुजरात राज्य के जहां वस्तुओं का निर्यात-आयात काफी बढ़ गया है, १० मध्यम और ४० छोटे पत्तनों के विकास के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में रनौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : बड़े पत्तनों को छोड़ अन्य प्रकार के पत्तन संविधान की समवर्ती सूची की सातवीं अनुसूची में आते हैं। ऐसे पत्तनों के विकास की कार्यपालिका शक्ति सम्बन्धित राज्य सरकार को प्राप्त है। भारत सरकार, जब कभी उससे पूछा जाये, प्रविधिक परामर्श देती है और योजना के केन्द्रीय क्षेत्र में शामिल की गई विकास योजनाओं के लिये इस के तौर पर आर्थिक सहायता भी देती है।

गुजरात राज्य के मध्यम पत्तनों के विकास की योजनायें, जिन पर १३३.५० लाख रुपये खर्च होने का अनुमान है, तीसरी पंचवर्षीय योजना के केन्द्रीय क्षेत्र में शामिल की जा चुकी हैं।

भारत सरकार देश के छोटे पत्तनों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये ड्रेजर और सर्वेक्षण करने वाली जांच (नौकायें) का एक संग्रह बनाने के लिये भी कदम उठा रही है। इन ड्रेजरों और नौकाओं की सेवायें गुजरात सरकार को भी उपलब्ध कर दी जायेंगी।

कैंसर

†३०. श्री रघुनाथ सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जिस प्रकार पश्चिमी देशों में यह सिद्ध किया जा चुका है कि सिगरेट पीने के कारण फेफड़े का कैंसर होता है, उसी प्रकार क्या भास्त में यह जानने के लिये कि बीड़ी और हुक्के से फेफड़े का कैंसर होता है, कोई प्रयोग किया गया था ?

†स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) : भारत में किये गये प्रयोगों से पता चलता है कि बहुत ज्यादा बीड़ी और सिगरेट पीना मुंह, गला और फेफड़ों के कैंसर का एक कारण हो सकता है।

रेलवे के तांबे के तार की चोरी

†३१. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जनवरी, १९६२ से अब तक रेलवे के तांबे के तारों की कितनी चोरियों का पता लगाया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्री (श्री जगजीवन राम) : जानकारी एकत्र की जा रही है और प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

हज जाने वाले यात्री

†३२. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्री इ० मधुसूदन राव :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हज जाने वाले कितने यात्रियों ने अब तक जहाज द्वारा जहा प्रस्थान किया और रमजान के पहले और रमजान के बाद उन की संख्या कितनी-कितनी है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : इस वर्ष अब तक १५,१३७ यात्रियों को जहा तक पहुंचाया गया। रमजान से पहले १५४७ तथा बाद में १३,५९० यात्री गये हैं।

पंजीबद्ध नाविक कर्मचारी

†३३. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में इस समय कितने पंजीबद्ध नाविक कर्मचारी हैं।

(ख) इन में से कितने विदेशी राष्ट्रजन हैं ; और

(ग) इन में से कितने प्रशिक्षित हैं ?

परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) ७५,२१६ ।

(ख) १७,८६४ ।

(ग) ११,८६३ ।

गनवरम् हवाई अड्डा

‡३४. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने विजयवाड़ा के निकट गनवरम् हवाई अड्डे पर विमानों को रोकने का निर्णय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो यह व्यवस्था संभवतः किस तारीख से की जायेगी ?

परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख) १६ अप्रैल, १९६२ से कारपोरेशन की हैदराबाद/विजगापट्टम्/हैदराबाद उकोटा सेवा, जिस के विमान सप्ताह में दो बार यात्रा करते हैं, विजयवाड़ा से हो कर चलाई जायेगी ।

आन्ध्र प्रदेश में परिवार नियोजन केन्द्र

‡३५. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में दूसरी पंचवर्षीय योजना के प्रत्येक वर्ष में कितने परिवार-नियोजन केन्द्र खोले गये ; और

(ख) उन पर कुल कितना व्यय किया गया ?

स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) : (क) और (ख) अपेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

टिड्डियों द्वारा फसल को नुकसान

‡३६. { श्री इ० मधुसूदन राव :
श्री द्वा० ना० तिवारी :
श्री नवल प्रभाकर :
श्री बाल्मीकि :

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

(क) उन राज्यों और उन के जिलों के क्या नाम हैं जिन पर फरवरी-अप्रैल, १९६२ के दौरान टिड्डियां उड़ीं ;

(ख) इस के परिणामस्वरूप प्रत्येक जिले में फसल को कितनी हानि हुई ; और

(ग) टिड्डियों को रोकने के लिये सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल) : (क)

१. पंजाब

भटिण्डा, फिरोजपुर, करनाल, गुड़गांव, संगरूर, हिसार और रोहतक जिले ।

‡मूल अंग्रेजी में

२. राजस्थान

अलवर, चुरू, जयपुर, जोधपुर, झुंझुनू, नागौर, सीकर, बाडमेर, जालौर, भरतपुर और सिरौही जिले ।

३. उत्तर प्रदेश

अलीगढ़, बुलन्दशहर, बदायूं, बिजनौर, बहराइच, एटा, हरदोई, फर्रुखाबाद, मेनपुरी, मेरठ, मुरादाबाद, मथुरा, शाहजहांपुर, मुजफ्फरनगर और सीतापुर जिले ।

४. बिहार

आरा और मुंगेर जिले ।

५. दिल्ली, हिमाचल प्रदेश और त्रिपुरा संघ राज्य-क्षेत्र ।

(ख) इन राज्यों ने अभी हानि का अनुमान नहीं लगाया है । तथापि, दिल्ली और हिमाचल प्रदेश संघ-राज्य क्षेत्र में हानि का अनुमान क्रमशः ३ लाख रुपये और तीन हजार रुपये लगाया गया है ।

(ग) भारत में टिड्डियों का आक्रमण अन्य देशों में टिड्डियों के पैदा होने और उन पर अ-क्रियाकारी और अपर्याप्त नियंत्रण का फल है । अतः टिड्डियों को भारत में आने से रोका नहीं जा सकता । केवल इतना किया जा सकता है कि उन पर समूचे क्षेत्र में नियंत्रण रखा जाये ताकि वे यहां इकट्ठी न हो सकें । उस के लिये केन्द्रीय सरकार राजस्थान, गुजरात और पंजाब से रेगिस्तानी क्षेत्र में पूर्ण रूप से सज्जित स्थायी टिड्डी नियंत्रण संगठन चला रही है । भूमि पर और हवाई जहाजों से टिड्डी विरोधी कार्यवाहियों के लिये इस संगठन को टिड्डियों के आने के समय के दौरान पर्याप्त रूप से सबल कर दिया जाता है ।

मध्य प्रदेश में चेचक

†३७. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश के लगभग १२ जिलों में चेचक से अब तक १८० व्यक्तियों की मृत्यु हो चुकी है ; और

(ख) यदि हां, तो इस को रोकने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जायेंगे ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर): (क) इस वर्ष के आरम्भ से मार्च, १९६२ के मध्य तक मध्य प्रदेश के २० जिलों में चेचक से २२८ मौत होने का पता चला है ।

(ख) चेचक को रोकने के लिये राज्य के स्वास्थ्य अधिकारियों द्वारा उचित कार्यवाही की जाती है । भारत सरकार को इस बारे में केन्द्रीय सहायता के लिये कोई प्रार्थना नहीं मिली है ।

महेन्द्रघाट स्टेशन का स्थान परिवर्तन

†३८. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री १६ फरवरी, १९६१ के अतारोकित प्रश्न संख्या १०३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तब से महेन्द्रघाट स्टेशन के स्थान-परिवर्तन के लिये कोई निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस को कब क्रियान्वित किया जायेगा ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी, हां ।

(ख) महेन्द्रघाट स्टेशन का स्थान-परिवर्तन भूतपूर्व सुपरिंटेंडिंग इंजीनियर (दक्षिण बिहार सर्किल) के बंगले के अहाते में, जो पुराने घाट से लगभग १००० फुट ऊपर की ओर है, नये स्थान पर कर दिया गया है ।

रेलवे में रोजगार के नोटिसों का उड़िया के समाचार-पत्रों में प्रकाशित किया जाना

†३६. श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में रोजगार के नोटिसों को उड़िया के समाचार-पत्रों में प्रकाशित करना बन्द कर दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कब से ; और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं ।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

दक्षिण-पूर्व रेलवे में उड़िया कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा

†४०. श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता, शालीमार और कलकत्ता के उपनगरीय क्षेत्रों में काम कर रहे दक्षिण-पूर्व रेलवे के उड़िया कर्मचारियों के बच्चों की उड़ीसा शिक्षा के लिये सहायता रोक दी गयी है ; और

(ख) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

सहकारी खेती

४१. श्री बाल्मीकी : क्या सामुदायिक विकास, पंचायतीराज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) सहकारी खेती के महत्व को देखते हुए ग्रामीण जनता तक उस विचार को फैलाने के लिए पिछले तीन वर्षों में क्या प्रयत्न किये गये हैं ;

(ख) इस के लिये कितनी विचार गोष्ठियां की गईं और कहां-कहां ; और

(ग) उन पर कितना व्यय हुआ ?

सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री ब० सू० मर्ति) :

(क) (१) १९५६ में भारत सरकार ने एक कार्यकारी दल की नियुक्ति की जिस का काम सहकारी खेती का विकास करने के लिए एक कार्यक्रम सुझाना था । इस कार्यकारी दल ने अपनी रिपोर्ट १९६० में दी और उस पर नीति सम्बन्धी निर्णय उसी वर्ष सितम्बर मास में लिए गये । इन निर्णयों के आधार पर सहकारी खेती को लोकप्रिय बनाने के लिये एक व्यापक स्कीम तीसरी योजना में समा-

विष्ट की गई है। दूसरी बातों के साथ-साथ इस स्कोम में यह व्यवस्था भी है कि काश्तकारों को सहकारी खेती के लाभों से परिचित कराने के लिए तीसरी योजना के अन्त तक प्रत्येक जिले में एक अग्रगामी परियोजना आरम्भ कर दी जाये ;

(२) सहकारी खेती के कार्यक्रम के आयोजन तथा उसे बढ़ावा देने के लिए भारत सरकार ने राष्ट्रीय सहकारी खेती सलाहकार बोर्ड की स्थापना की है। १२ राज्य सरकारों ने इस तरह के बोर्ड राज्य स्तर पर स्थापित किये हैं। एक राज्य सरकार ने इस कार्य के लिये राज्य सहकारी परिषद् की एक उप-समिति नियुक्त की है ;

(३) १९६१-६२ में ६५ जिलों में अग्रगामी परियोजनायें शुरू कर दी गई हैं, जहां २४३ समितियां संगठित की गई हैं ;

(४) इन समितियों को वित्तीय तथा टैक्नीकल सहायता देने का प्रबन्ध कर दिया गया है जिस का ब्यौरा अनुबन्ध 'क' में दिया गया है ; [देखिये परिशिष्ट-१, अनुबन्ध संख्या ११।]

(४) (क) अक्टूबर, १९६१ में राज्यों के सहकारी खेती के कार्यभारी मन्त्रियों तथा सहकारी समितियों के निबन्धकों के सम्मेलन में सहकारी खेती की समस्याओं पर विचार-विमर्श किया गया ;

(५) (क) कुरुक्षेत्र—इस मंत्रालय की मासिक पत्रिका (ख) अखिल भारतीय सहकारी समीक्षा—नेशनल को-ऑपरेटिव यूनियन आफ इन्डिया द्वारा प्रकाशित और (ग) राज्यों में प्रकाशित किये जाने वाली ९ सहकारी पत्रिकाओं ने सहकारी खेती विशेषांक निकाले ;

(६) प्रादेशिक भाषाओं की ४५ सहकारी पत्रिकाओं में समय समय पर सहकारी खेती सम्बन्धी लेख प्रकाशित किये जाते हैं ;

(७) आकाशवाणी से ग्रामीण कार्यक्रम के अन्तर्गत सहकारी खेती पर रूपक प्रसारित किये जाते हैं ;

(८) इस मंत्रालय तथा कुछ राज्यों ने सहकारी खेती की नीति तथा कार्यक्रम पर लोकप्रिय पुस्तिकाएं निकाली हैं ;

(९) गुजरात और पंजाब की सरकारों ने सहकारी खेती पर वृत्त-चित्र बनाये हैं।

(ख) व (ग). भारत सरकार ने सहकारी खेती पर नीचे दी गई संगोष्ठियां और विचार-गोष्ठियां आयोजित कीं :—

(१) सहकारी खेती पर अखिल भारतीय विचार-गोष्ठी, राजेन्द्रनगर, हैदराबाद में १७ से ३१ दिसम्बर, १९६० तक।

(२) राज्य स्तर के सहकारी खेती के कार्यभारी अधिकारियों का सम्मेलन नई दिल्ली में ९ व १० अगस्त, १९६१ को।

(३) चुने हुए ग्राम सेवकों के लिए अनुस्थापन तथा अध्ययन शिविर, निलोखेड़ी में, १५ दिसम्बर से २ अक्टूबर, १९६१ तक।

(४) प्रधानचार्यों तथा अनुदेशकों के लिए सहकारी खेती पर अखिल भारतीय अनुस्थापन तथा अध्ययन शिविर, बड़ौदा में १५ से ३१ जनवरी, १९६२ तक।

(५) सरकारी कर्मचारियों और गैर-सरकारी क्षेत्रीय कार्यकर्त्ताओं के लिए पांच प्रादेशिक अध्ययन एवं प्रशिक्षण शिविर नीचे लिखे केन्द्रों में १९६१ में आयोजित किये गये :—

(क) मंत्री (जिला पूना)—मैसूर, महाराष्ट्र और गुजरात राज्यों के लिए ;

- (ख) खेमपुर (ज़िला रामपुर, उत्तर प्रदेश)—मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के लिए;
 (ग) पटियाला (पंजाब)—राजस्थान, जम्मू तथा काश्मीर, पंजाब, हिमाचल प्रदेश और दिल्ली के लिए;
 (घ) रांची (बिहार)—असम, बिहार, उड़ीसा, पश्चिमी बंगाल, मनीपुर और त्रिपुरा के लिए; और
 (ङ) कोयम्बटूर (मद्रास)—आन्ध्र प्रदेश, केरल और मद्रास के लिए।

भारत सरकार द्वारा किये गये खर्च का व्यौरा अनुबन्ध 'ख' में दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ११]

भारत सरकार द्वारा आयोजित संगोष्ठियों और विचार-गोष्ठियों के अलावा राज्य सरकारों ने भी राज्य, प्रादेशिक तथा ज़िला स्तरों पर संगोष्ठियां और विचार-गोष्ठियां आयोजित कीं। इनका व्यौरा एकत्रित किया जा रहा है।

खाद्य पदार्थों में मिलावट

४२. श्री बाल्मीकी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अन्न तथा खाद्यपदार्थों में मिलावट के कितने मामले जनवरी, १९६० से मार्च, १९६२ तक पकड़े गये; और

(ख) उन में से कितनों में सजाये हुई ?

स्वास्थ्य मन्त्री (डा० मुशीला नायर) : (क) और (ख). अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और यथा-समय सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

चलती रेलगाड़ियों में अपराध

४३. श्री बाल्मीकी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी, १९६० से मार्च, १९६२ तक की अवधि में चलती गाड़ियों में हत्या, डकैती और चोरी की कितनी घटनायें हुईं;

(ख) किस खण्ड में इस प्रकार की अधिकतम घटनायें हुईं; और

(ग) उनकी रोकथाम के लिये क्या प्रयत्न किये गये ?

रेलवे मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज़ खां) : (क) से (ग). सूचना मंगायी जा रही है और मिलने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

दिल्ली में यमुना पर दूसरा पुल

४४. श्री नवल प्रभाकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में यमुना पर दूसरा पुल क्या आधुनिकतम होगा; और

(ख) यदि हां, तो इसमें अन्य पुलों की अपेक्षा क्या विशेषतायें होंगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). पुल मानक रेलवे खाका के अनुसार बनाया जायेगा।

नज़फगढ़ झील

४५. श्री नवल प्रभाकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली की नज़फगढ़ झील और उससे प्रभावित गांवों से पानी निकालने के लिए सरकार क्या कार्यवाही कर रही है; और

(ख) यह पानी कब तक निकल जाने की संभावना है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) २१-८-१९६१ के अतारांकित प्रश्न नं० १८३७ के भाग (क) के उत्तर की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है।

(ख) इस योजना की दूसरी अवस्था, जिसका उद्देश्य ६०० क्युसेक्स बाढ़ के पानी निकालने का है, जून १९६३ तक पूरा हो जाने की आशा है।

केरल में बाढ़ नियन्त्रण

†४६. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन नायर :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री २१ नवम्बर, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या १५२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने बाढ़ नियंत्रण कार्यों के लिये कोई विस्तृत पृथक योजनाएँ भेजी हैं;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने पहले आवंटित ४२१ लाख रुपये की राशि के अतिरिक्त कोई और राशि आवंटित की है; और

(ग) क्या उपरोक्त राशि के व्यय किये जाने के बारे में कोई रिपोर्ट मिली है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी, हां। निम्नलिखित योजनाएँ प्राप्त हुई हैं :—

१. ऐनामक्कल वेयर को रेगुलेटर में बदलना।
२. इत्तिकारा येला का सुधार करना।
३. कोहेन कोट्टुवलावू में रेगुलेटर बनाना।
४. करामना नदी में बाढ़ के लिये किनारे बनाना।
५. चेरियानद में बांध बनाना।
६. वन्डीचिवा थोडू का सुधार करना।
७. कारूवन्नूर उत्तर बांध में विशेष सुधार करना।
८. इलामपानम थोडू के मुहाने के समीप पम्बा नदी के दक्षिणी किनारे पर बांध बनाना।
९. कारूवन्नूर दक्षिण बांध में सुधार करना।
१०. विलावूनकल में कोम्बेट्टी थोडू में सुधार करना।

(ख) जी, नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) राज्य सरकार से प्राप्त जानकारों के अनुसार फरवरी, १९६२ के अन्त तक बाढ़-नियंत्रण कार्यों के लिये ६०७३६ लाख रुपये और समुद्र-विरोधी कटाव के कार्यों के लिये ६४०४२६ रुपये खर्च किये गये ।

काजू की खेती

†४७. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन नायर :

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

(क) द्वितीय योजना के दौरान केरल राज्य में काजू की खेती के लिये कितनी धनराशि मंजूर की गयी; और

(ख) यदि कोई प्रगति की गई, तो वह क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) द्वितीय योजना के दौरान केरल राज्य में काजू की खेती (वन तथा गैर-वन दोनों) के लिये ३६.६६ लाख रुपये का उपबन्ध किया गया था जिसमें से राज्य सरकार ने वास्तव में लगभग ६.२२ लाख रुपये खर्च किये हैं ।

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान लगभग ४१,००० एकड़ अतिरिक्त भूमि में काजू की खेती की गयी ।

भारतीय विमान नियम

†४८. श्रीमती मैमूना मुल्तान: क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विमान चालकों को लाइसेंस देने के बारे में भारतीय विमान नियम अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन द्वारा निर्धारित स्तर के समान नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो किस बारे में; और

(ग) क्या उन को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के समान बनाने के लिये इन नियमों में हाल में संशोधन किया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहोउद्दीन) : (क) से (ग) भारत में विमान चालकों को विमान चलाने के लाइसेंस भारतीय विमान नियम, १९३७, जिसमें समय समय पर संशोधन होता रहता है, में निर्धारित अपेक्षिताओं के अनुसार दिये जाते हैं । विमान चालक लाइसेंसों का स्तर, वाणिज्यिक विमान-चालक लाइसेंसों को छोड़ कर, अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन द्वारा निर्धारित स्तर के समान है । जहां तक वाणिज्यिक चालक लाइसेंस का सम्बन्ध है, भारतीय विमान नियमों के अधीन वाणिज्यिक चालक लाइसेंस की केवल चालक 'ख' लाइसेंस श्रेणी ही दी जाती है । भारतीय 'ख' लाइसेंस की अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन द्वारा सिफारिश किये गये वाणिज्यिक लाइसेंस से तुलना नहीं की जा सकती । क्योंकि इस समय भारत में दिये जा रहे एक वाणिज्यिक चालक लाइसेंस की अपेक्षा अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन में तीन वाणिज्यिक लाइसेंसों, अर्थात् वाणिज्यिक, वरिष्ठ वाणिज्यिक और एयरलाइन परिवहनसंचालक लाइसेंस की आवश्यकता है । प्रत्येक मामले में चालक के विशेषाधिकार उनके अनुभव, ज्ञान और

प्रशिक्षण पर निर्भर है। एयरलाइनों के कमांडरों के लिये अनिवार्य इंस्ट्रूमेंट रेटिंग और सभी चालकों के लिये सामयिक योग्यता परीक्षण लागू कर के भारतीय 'ख' लाइसेंस को ऊंचा उठा दिया गया है। इंस्ट्रूमेंट रेटिंग लागू करके, एयर लाइनों द्वारा नियोजित भारतीय 'ख' लाइसेंस चालकों को उनके द्वारा किये गये कार्यों के लिये अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के अनुसार अर्हता-प्राप्त समझा जा सकता है।

विमान चालकों के लाइसेंसों की अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक उड्डयन संगठन की श्रेणियों के मुताबिक बनाने के लिये भारतीय विमान नियमों में कुछ संशोधन के प्रस्ताव किये गये थे और उनको १६ जुलाई, १९६० के भारत के राजपत्र में अधिघोषित कर दिया गया था। प्रस्तावित संशोधनों के बारे में सम्बद्ध संगठनों से प्राप्त विचार सरकार के विचाराधीन हैं।

बाघ नदी परियोजना

†४९. श्री बालकृष्ण वासनिक : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र राज्यों में पानी के वितरण पर विवाद के कारण बाघ नदी परियोजना (भण्डारा जिला, महाराष्ट्र) पर कार्य रोक दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या विवाद को सुलझाने के लिये भारत सरकार और/अथवा सम्बन्धित राज्यों द्वारा कोई प्रयत्न किये जा रहे हैं ; और

(ग) विवाद को सुलझाने के लिये प्रयत्नों का क्या स्वरूप है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) योजना आयोग ने अभी बाघ नदी परियोजना को स्वीकार नहीं किया है। क्योंकि इस परियोजना से मध्य प्रदेश के एक बड़े क्षेत्र के जलमग्न होने की संभावना है, उस सरकार ने महाराष्ट्र सरकार से कहा है कि यह परियोजना दोनों राज्यों के संयुक्त कार्य के रूप में बनाई जाये। दोनों सरकारें अभी इस मामले पर विचार कर रही हैं।

(ख) और (ग) महाराष्ट्र सरकार ने मध्य प्रदेश सरकार को सुझाव दिया है कि किसी भी विवाद को सुलझाने के लिये प्रविधिक स्तर पर बातचीत की जाये और फिर यदि आवश्यक हो तो सरकारी स्तर पर बैठक की जाये।

नागपुर के पोस्ट मास्टर जनरल का कार्यालय

†५०. श्री बालकृष्ण वासनिक : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नागपुर से पोस्ट मास्टर जनरल के कार्यालय को स्थानान्तरित करने का फैसला कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्यों और कब ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) और (ख) यह प्रश्न विचाराधीन है।

शाहदरा-सहारनपुर लाइट-रेलवे का राष्ट्रीयकरण

†५१. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शाहदरा सहारनपुर मार्टिन लाइन रेलवे के राष्ट्रीयकरण के प्रश्न पर पुनः विचार कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो इस रेलवे के राष्ट्रीयकरण के बारे में सरकार का क्या रुख है ; और

(ग) इस समय सरकार इसके कार्यवहन का विनियमन किस प्रकार कर रही है ?

†रेलवे उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां ।

(ख) सरकार का विचार इस राष्ट्रीयकरण का नहीं है ।

(ग) रेलवे में लागू होने से पूर्व केन्द्र सरकार का रेलवे मंत्रालय सभी नियमों तथा विनियमों को स्वीकार करता है । रेलवे का सरकारी निरीक्षक इस रेलवे के दक्ष कार्यवहन के लिए इस पर भी उसी प्रकार का निरीक्षण रखता है जैसा अन्य रेलवे पर रखता है । भारतीय रेलवे अधिनियम १८६० की धारा २६ के अनुसार ही इसके किराये तथा भाड़ा दरें केन्द्रीय सरकार के परामर्श से निश्चित की जाती हैं । केन्द्र सरकार आपात काल में रेलवे समवाय (आपातकालीन उपबन्ध) अधिनियम, १९५१ के अधीन हस्तक्षेप भी कर सकती है तथा इसके प्रशासन को हस्तगत करने के लिए रेलवे समवायों में निदेशक नियुक्त कर सकती है ।

गैर-सरकारी फर्मों द्वारा चलाई जाने वाली ब्रांच रेलवे लाइनों का राष्ट्रीयकरण

†५२. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अब तक गैर सरकारी फर्मों द्वारा कौन सी ब्रांच रेलवे लाइनें चलाई जा रही हैं ;

(ख) यह रेलवे किन समवायों द्वारा चलाई जा रही हैं ;

(ग) इन रेलों के राष्ट्रीयकरण के प्रश्न के सम्बन्ध में सरकार की सामान्य नीति क्या है ?

†रेलवे उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख) जानकारी दिखाने वाला एक विवरण सम्बद्ध है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या १२]

(ग) इन रेलों के राष्ट्रीयकरण के मामले में सरकार की सामान्य नीति यह है कि अति-रिक्त रेल परिवहन क्षमता बनाने के लिए सभी उपलब्ध संसाधनों का प्रयोग योजना के अधीन नई आस्तियों को बनाने में लगाया जाना चाहिए तथा वर्तमान का अर्जन नहीं किया जाना चाहिए । अर्थात् किसी भी लाइट रेलवे को नहीं खरीदना चाहिए जब तक कि विधि के अधीन ऐसा करना आवश्यक हो जाये । प्रत्येक मामले पर सावधानी से विचार किया जाता है जब भी कभी लाइनों की खरीद का प्रश्न सरकार के सामने आता है ।

स्वास्थ्य कार्यक्रमों का मूल्यांकन

†५३. श्री भागवत झा आजाद : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार स्वास्थ्य कार्यक्रमों के मूल्यांकन का स्वतंत्र संगठन स्थापित करने का है ; और

(ख) यदि हां, तो कब तक अन्तिम निर्णय किये जाने की आशा है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) और (ख). स्वास्थ्य कार्यक्रमों का मूल्यांकन करने समेत सार्वजनिक स्वास्थ्य में अनुसन्धान तथा प्रशिक्षण करने के लिये एक संगठन स्थापित करने की एक योजना विचाराधीन है परन्तु इस समय यह बताना संभव नहीं है कि कब अन्तिम निर्णय लिया जायेगा ।

रायपुर में मैडीकल कालिज

†५४. श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तीसरी योजनावधि में रायपुर में एक मैडिकल कालिज बनाने के लिये मध्य प्रदेश सरकार ने नया प्रस्ताव भेजा है ;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रस्ताव के संबंध में निर्णय कर लिया गया है ?

(ग) यदि नहीं, तो भारत सरकार ने राज्य सरकार को क्या परामर्श दिया है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) अभी तक कोई नया प्रस्ताव नहीं मिला है ।

(ख) और (ग) . अक्टूबर १९६१ में मध्य प्रदेश सरकार से योजना आयोग ने अनुरोध किया था कि प्रस्तावित मैडिकल कालिज के व्यय का अनुमान भेजे और स्पष्टतया यह भी बतायें कि इसको राज्य योजना में शामिल करने के लिए कितना समायोजन करने का विचार है ! राज्य सरकार से अब तक कोई उत्तर नहीं मिला है ।

वन गवेषणा संस्था, देहरादून

५५. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २८ मार्च, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३९६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देहरादून की वन गवेषणा संस्था को विश्वविद्यालय का रूप देने के प्रश्न पर इस बीच निश्चय कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो यह निश्चय कब से लागू होगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) अभी कोई निश्चय नहीं किया गया है ।

(ख) इस अवस्था में कुछ कहना कठिन है ।

केरल में परिवार नियोजन क्लीनिक

†५६. श्री पा० कुन्हन् : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) .केरल में इस समय कितने परिवार नियोजन क्लीनिक हैं ;

(ख) इनमें से कितने गांवों में हैं तथा कितने नगरों में है ;

- (ग) परिवार नियोजन सलाहकार बोर्ड के कितने सदस्य केरल में हैं ; और
(घ) उनके कार्य क्या हैं ?

†स्वास्थ्य मन्त्री (डा० मुशीला नाथर) : (क) से (घ). अपेक्षित जानकारी इकट्ठी की जा रही है और मिलने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

मद्रास कोयला ले जाने के लिये वैगन

†५७. श्री उमानाथ : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मद्रास राज्य को कोयला ले जाने के लिए वैगनों की कमी दूर करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री श्री सें० वें० रामस्वामी) : दक्षिण भारत को कुछ कोयला रेल से और कुछ रेलवे-समुद्र मार्ग से भेजा जाता है । रेल-व-समुद्र मार्ग से ढुलाई की पूरी आवश्यकता रेलों पूरी कर रही हैं । दक्षिण को कोयले की रेल द्वारा समूची ढुलाई वालटेर, विजयवाडा, रायचूर और द्रोणाचलम से आगे ढुलाई सीमित क्षमता होने के कारण कोटा प्रणाली से नियमित होती है । मद्रास राज्य के लिए ढुलाई के लिए कोई अलग कोटा निर्धारित नहीं किया जाता ।

सामान्य रूप में कोयला का लदान बढ़ाने के लिए अपेक्षित माल डिब्बों की संख्या बढ़ाने के अतिरिक्त, वालटेर और विजयवाडा से आगे की मंजिलों के लिए कोयला की ढुलाई की सेक्शनल क्षमताएँ बढ़ाई जा रही है ताकि कोयले को तथा अन्य सामान्य वस्तुओं की दक्षिण भारत को पूर्ण ढुलाई हो सके । वालटेर और विजयवाडा से आगे की लाइन ही कोयला खानों और दक्षिण भारत के बीच मुख्य लाइन है । विजयवाडा-मद्रास सेक्शन में ६३.५ मील लम्बी लाइन के आंशिक दोहरे होने के अतिरिक्त ८४.५ मील और लम्बी लाइन को दोहरा बनाने की सहमति दे दी गई है ।

दक्षिण रेलवे पर कोचीनहार्बर से मावेलिकरा तक रेलवे लाइन

†५८. श्री अच्युतन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या कोचीन हार्बर से मावेलिकरा तक बरास्ता अलेप्पी की एक नई रेलवे लाइन बनाने का विचार है और यदि हां, तो अब यह मामला किस स्थिति में है ;
(ख) क्या दक्षिण रेलवे पर पुनालूर और मावेलिकरा को मिलाने के लिए नई रेलवे लाइन बनाने के लिए एक नई रेलवे लाइन बनाने का कोई अभ्यावेदन मिला है ; और
(ग) यदि हां, तो सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) नहीं ।

(ख) हां ।

(ग) तीसरी पंच वर्षीय योजना के लिए रेलवे कार्यक्रम में यह प्रस्ताव सम्मिलित नहीं है ।

केरल के लिये नई रेलवे लाइनें

†५९. श्री अच्युतन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) केरल सरकार ने तीसरी पंचवर्षीय योजना में किस किस नई रेलवे लाइन को शामिल करने की सिफारिश की है ; और

(ख) सरकार ने तीसरी पंचवर्षीय योजना में प्राथमिकतानुसार किस किस नई रेलवे लाइन को सम्मिलित किया है ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) एक विवरण संलग्न है ।
[देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या १३]

(ख) प्रश्न के उपरोक्त भाग (क) के उत्तर में संलग्न विवरण में जिन लाइनों का उल्लेख है, उनमें से कोई भी लाइन तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिए नई लाइनों के निर्माण को रेलवे कार्यक्रम में शामिल नहीं की गई है ।

विश्व स्वास्थ्य दिवस

†६०. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली प्रशासन के चिकित्सा विभाग ने विश्व स्वास्थ्य दिवस पर बढ़ते हुए चक्षु रोगों और अंधेपन की रोकथाम के लिए कोई बड़ा आन्दोलन आरम्भ किया है ;

(ख) यदि हां, तो आरम्भ की गई योजनाओं का क्या ब्योरा है ; और

(ग) इस मामले में अब तक कितनी उन्नति हुई है ?

†स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) : (क) से (ग). दिल्ली प्रशासन ने चक्षु रोग और अंधेपन की बाहुल्यता को रोकने के लिए कोई विस्तृत आन्दोलन आरम्भ नहीं किया । ७ अप्रैल, १९६२ को विश्वस्वास्थ्य दिवस मनाने के संबंध में, जिसका विषय "अंधापन रोको" था, दिल्ली नगरपालिका निगम और दिल्ली चिकित्सा संघ के सहयोग से एक प्रोग्राम की व्यवस्था की गई थी जिसका उद्देश्य लोगों को यह बताना था कि आंखों का उचित ध्यान रखने से व्यक्ति अंधा नहीं होता । दिल्ली चिकित्सा संघ ने एक गोष्ठी भी आयोजित की थी जिसमें विख्यात आंख चिकित्सकों ने भाग लिया । अंधेपन पर इश्टिहार विभिन्न संस्थाओं तथा ग्रामीण व नगर क्षेत्रों में बांटे गये । दिल्ली नगरपालिका निगम ने विभिन्न ग्रामीण तथा नगर क्षेत्रों में एक सप्ताह का भाषणों व चल चित्रों का कार्यक्रम आयोजित किया ।

मद्रास सिंगापुर जेट सेवा

†६१. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इण्डिया इन्टरनेशनल ने मद्रास से सिंगापुर के लिए नई जेट-सेवा आरम्भ कर दी है ;

(ख) यदि हां, तो इसकी साप्ताहिक बारम्बारता कितनी है ; और

(ग) सरकार को किन मुख्य कारणों से यह नई सेवा आरम्भ करनी पड़ी ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) तथा (ख). हां । श्रीमान् । एयर इण्डिया इन्टरनेशनल ने अप्रैल, १९६२ से मद्रास से सिंगापुर के लिए एक साप्ताहिक कमेट सेवा चालू की है ।

(ग) एयर इण्डिया ने वर्ष १९६२ की गर्मियों से अपने सारे मार्गों पर बोइंग ७०७ जेट विमान चलाने का निश्चय किया है । क्योंकि बोइंग ७०७ विमान मद्रास हवाई अड्डे पर नहीं उतर सकते निगम ने यातायात की मांग पूरी करने के लिए मद्रास से सिंगापुर के लिए एक नई कमेट सेवा चालू की है ।

सहकारी कृषि समितियां

†६२. श्री बासप्पा : क्या सामुदायिक विकास, तथा पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में विभिन्न राज्यों में कितनी नई सहकारी कृषि समितियां बनेंगी ; और

(ख) इस मामले में केन्द्र और राज्यों ने ठीक ठीक क्या सहायता दी है ?

†सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री ब० सू० मूर्ति)
(क) तीसरी योजना काल में देश में ३१८ अग्रिम परियोजनाओं में ३१८० सहकारी कृषि समितियां बनने की आशा है। समितियों की राज्यवार संख्या अनुबन्ध 'क' में दी है। [देखिये परिशिष्ट १ अनुबन्ध संख्या १४] इसके अतिरिक्त, आशा है कि सहकारी कृषि समितियां अग्रिम परियोजना क्षेत्रों के बाहर भी बनेंगी। अग्रिम परियोजनाओं के बाहर सहकारी कृषि समितियों के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किये गये हैं।

(ख) कृषि समितियों को केन्द्र और राज्यों ने ठीक ठीक क्या सहायता दी, उसका ब्योरा अनुबन्ध 'ख' में दिया है। [देखिये परिशिष्ट १ अनुबन्ध संख्या १४]

गण्डक नदी पर परासौनी बांध

†६३. { श्री महादेव प्रसाद :
श्री सिंहासन सिंह :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जिला गोरखपुर के उन क्षेत्रों को बचाने के लिए, जिनमें पिछले वर्ष विनाशकारी बाढ़ आई थी, गण्डक नदी पर परासौनी बांध के निर्माण में क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या बाढ़ नियन्त्रण बोर्ड की पटना में हुई बैठक के निश्चयानुसार उक्त बांध वर्षा आरम्भ होने से पहिले पूरा हो जायेगा ;

(ग) प्रस्तावित गण्डक-कोसी परियोजना से गोरखपुर जिले के किस भाग को लाभ होगा; और

(घ) क्या गोरखपुर जिले की फरेन्दा तहसील को लाभ होगा या नहीं ?

†सिंचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) अभी कार्य आरम्भ नहीं हुआ है क्योंकि जहां बांध बनना है, वह जमीन अभी नेपाल के महाराजा की सरकार से प्राप्त करनी है।

(ख) नहीं।

(ग) गण्डक परियोजना से गोरखपुर जिले के उत्तर-पूर्वी भाग को लाभ होगा। कोसी परियोजना से जिले के किसी भाग को लाभ न होगा।

(घ) हां।

†मूल अंग्रेजी में

रुद्रपुरदेवरिया रेलवे लाइन

†६४. डा० महादेव प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रुद्रपुर से पदरौना-महाराजगंज होकर देवरिया तक रेलवे लाइन बनाने के लिए सर्वेक्षण किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त लाइन के निर्माण के लिए कोई कार्यवाही की जा रही है ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री स० वें० रामस्वामी) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

हिन्दुस्तान-शिपयार्ड

†६५. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि० ने हाल में "दि एम० वी० स्टेट आफ पंजाब" नामक बड़े जहाज का निर्माण पूरा कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस पर कितनी लागत आई है; और

(ग) इसकी मुख्य विशेषतायें क्या क्या हैं ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) हां । जहाज मालिकों, अर्थात्, शिपिंग कारपोरेशन आफ इण्डिया लि० को ६ अप्रैल, १९६२ को दे दिया गया ।

(ख) आशा है कि जहाज की लागत का अन्तिम निर्णय सितम्बर, १९६२ के अन्त तक होगा जबकि गारन्टी की अवधि समाप्त होगी । आशा है कि लागत लगभग १९६ लाख रु० होगी ।

(ग) जहाज खुला/बन्द हो सकने वाला शेल्टर डेकर टाइप का, १२,३७६ डी० डब्लू० टी० का माल वाहक जहाज है और इसकी रफ्तार १७.२ समुद्री मील है । उसमें सामान के लिए ५,००० घन फिट ठंडी जगह है और उसमें खाने के तेल ले जाने के लिए बड़ी बड़ी टंकिया हैं । समस्त घरेलू कामों के लिए ए० सी० बिजली, नवीनतम बिजली के सामान और डेक तथा अन्य सहायक सेवाओं की व्यवस्था है ।

नौवहन उद्योग

†६६. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के नौवहन उद्योग में टेक्निकल व्यक्तियों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो कितने व्यक्तियों की कमी है; और

(ग) स्थिति सुधारने लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग)। भारतीय नौवहन उद्योग के लिए प्रशिक्षित कर्मचारियों की आवश्यकता वर्ष १९६१ में पर्याप्त रूप से पूरी कर दी गई थी । सरकार तेजी से बढ़ते हुए भारतीय वाणिज्यिक नौपरिवहन में काम करने के लिए प्रशिक्षित कर्मचारियों सम्बन्धी बढ़ती हुई मांग को पूरा करने की बात ध्यान में रख कर स्थिति की निरन्तर जांच कर रही है ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

कर्णफूली बांध

†सिचाई तथा विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम): मैं पूर्वी पाकिस्तान में कर्णफूली बांध परियोजना के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ ।

†श्री स० मो० बनर्जी: मैं जानना चाहता हूँ कि क्या बांध का काम शुरू कर दिया गया है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम: जहां तक मेरी जानकारी है, काम आरम्भ नहीं हुआ । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या १५]

रेलवे दुर्घटना (प्रतिकर) नियम और रेलवे संलग्न बल (संशोधन) नियम

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां): मैं निम्न नियमों की एक एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :

- (१) भारतीय रेलवे अधिनियम, १८९० की धारा ८२जे की उप-धारा (३) के अन्तर्गत रेलवे दुर्घटना (प्रतिकर) नियम, १९५० (अब तक संशोधित रूप में) ।
- (२) रेलवे संरक्षण बल अधिनियम, १९५७ की धारा २१ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २ दिसम्बर, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १४३२ में प्रकाशित रेलवे संरक्षण बल (संशोधन) नियम, १९६१ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये क्रमशः संख्या एल० टी० १०/६२ और एल० टी० ११/६२]

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम के अन्तर्गत आदेश

†खाद्य मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस): मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम १९५५ की धारा में की उपधारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित आदेशों की एक एक प्रति पटल पर रखता हूँ :

- (१) दिनांक ५ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४६२ में प्रकाशित भारतीय मकई (मांड बनाने में अस्थायी प्रयोग) आदेश, १९६२ ।
- (२) दिनांक ७ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४६३ में प्रकाशित चावल (मध्य प्रदेश) मूल्य नियंत्रण (तीसरा संशोधन) आदेश, १९६२ ।
- (३) दिनांक ७ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४६४ में प्रकाशित चावल (पंजाब) दूसरा मूल्य नियंत्रण (दूसरा संशोधन) आदेश, १९६२ ।
- (४) दिनांक १४ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४७४ में प्रकाशित चावल (दक्षिण खण्ड) लाने ले जाने पर नियंत्रण (संशोधन) आदेश, १९६२ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये क्रमशः संख्या एल० टी० १२/६२, एल० टी० १३/६२, एल० टी० १४/६२ और एल० टी० १५/६२]

प्राक्कलन समिति

एक सौ उनहत्तरवां, एक सौ नहत्तरवां, एक सौ इकहत्तरवां और एक सौ बहत्तरवां प्रतिवेदन

†सचिव: प्राक्कलन समिति के (१९६१-६२) के अध्यक्ष ने अध्यक्ष को ३१ मार्च, १९६२ को निम्न प्रतिवेदन प्रस्तुत किये थे :

[श्री अ० म० थामस]

- (१) भूतपूर्व शिक्षा और वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्रालय—माध्यमिक शिक्षा सम्बन्धी नवीं रिपोर्ट में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में एक-सौ-उनहत्तरवां प्रतिवेदन;
- (२) पुनर्वासि मंत्रालय—पूर्वी खण्ड सम्बन्धी छियानवेंवी रिपोर्ट में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में एक-सौ-सत्तरवां प्रतिवेदन;
- (३) भूतपूर्व शिक्षा और वैज्ञानिक अनुसन्धान मंत्रालय—विश्वविद्यालय और ग्रामीण उच्चतर शिक्षा सम्बन्धी सत्रहवीं रिपोर्ट में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में एक-सौ-इकहत्तरवां प्रतिवेदन; और
- (४) श्रम और रोजगार मंत्रालय—भाग (२)—पुनर्स्थापन और नियोजन महा-निदेशालय तथा श्रमिक विभाग सम्बन्धी अट्टास्सीवीं रिपोर्ट में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में एक-सौ-बहत्तरवां प्रतिवेदन ।

प्रक्रिया तथा कार्यसंचालन सम्बन्धी नियमों के नियम २८० के अन्तर्गत अध्यक्ष महोदय ने इन प्रतिवेदनों के मुद्रण, प्रकाशन और परिचालन का आदेश दिया था। मैं उक्त प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति पटल पर रखता हूँ।

सभा का कार्य

†संसद् कार्य मन्त्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : आप की अनुमति से मैं २३ अप्रैल, १९६२ को आरम्भ होने वाले सप्ताह में लिये जाने वाले सरकारी कार्य के सम्बन्ध में यह घोषणा करता हूँ कि वह कार्य निम्न होगा :

- (१) १९६२-६३ के लिए रेलवे आय-व्ययक पर अग्रेतर चर्चा;
- (२) संसद् के समक्ष अभिभाषण के लिए राष्ट्रपति के प्रति धन्यवाद का प्रस्ताव ।

जैसा कि सदस्यों को ज्ञात है, १९६२-६३ का सामान्य आय-व्ययक सोमवार, २३ अप्रैल, १९६२ को ५ बजे उपस्थापित किया जायेगा।

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा

†अध्यक्ष महोदय : अब हम १९६२-६३ के आय-व्ययक (रेलवे) पर सामान्य चर्चा आरम्भ करेंगे।

†श्री नम्बियार : सदस्यों को ज्ञात है कि साधारणतया ऐसी चर्चा में भाषणों के लिए समय सीमा होती है। प्रत्येक सदस्य के लिए १५ मिनट होंगे किन्तु यदि गुटों के नेता या गुटों के पहले वक्ता बोल रहे हैं, तो उन्हें कुछ और समय अर्थात् २० से २५ मिनट तक दिये जायेंगे। मेरे विचार में २५ मिनट पर्याप्त होंगे।

श्री रामेश्वरानन्द (करनाल) : अध्यक्ष महोदय, यह जो आप आदेश दे रहे हैं, ये हिन्दी में भी दिए जाने चाहियें ।

अध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा जी, मैं इस बात का खयाल रखूंगा । जो आप ने हुक्म दिया है मैं इस बात का यत्न तो करूंगा, अगर आप को यह भी खयाल होना चाहिये कि इस सभा के एक एक मिनट का कितना खर्चा होता है । इसलिए जब मैं आप से बात करूंगा तो हिन्दी में ही करूंगा इस को आप तसल्ली रखें ।

श्री रामेश्वरानन्द : व्यवस्था देते समय जो आप आदेश दें वे हिन्दी में भी होने चाहियें ।

अध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा ।

†श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्ली) : नये मंत्री ने किराये और भाड़े बढ़ाने की घोषणा की है । उन का अनुमान है कि इस से २१.२६ करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय होगी । किन्तु वास्तव में यह अनुमान बहुत ही कम है । वास्तविक आय कहीं अधिक होगी और उस का भार तीसरे या दूसरे दर्जे के जनसाधारण को उठाना पड़ेगा ।

जब एक महीने पूर्व रेलवे आय-व्ययक प्रस्तुत किया गया था, तो लगभग १७८.५० करोड़ रुपये के लाभ का अनुमान लगाया गया था । इतने लाभ के होते हुए इस नये प्रकार के करारोपण का बिल्कुल औचित्य नहीं है, जो जनसाधारण पर भार डालते हैं । रेलवे कर्मचारियों की अधिक महंगाई भत्ता इस लाभ में से दिया जा सकता है । यह तर्क कि किराये और भाड़े में वृद्धि किये बिना विकास निधि के संसाधन बहुत कम पड़ जाते हैं ; अनुमानित कुल लाभ को देखते हुए ठीक नहीं कहा जा सकता ।

पिछले ११ वर्षों में रेलवे भाड़े में १०० प्रतिशत वृद्धि हुई है जबकि रेलवे कर्मचारियों की संख्या केवल २५ प्रतिशत ही बढ़ी है । इसलिये नये कर लगाने के लिये रेलवे कर्मचारियों के बढ़े हुए वेतन का कारण पेश करना उचित नहीं है ।

रेलवे अभिसमय समिति ने १९५४ में सिफारिश की थी कि जब भी रेलवे को विकास कार्यों के लिये धन की आवश्यकता हो, वह सामान्य राजस्व से उधार ले सकता है । किन्तु मेरे विचार में ऐसा करना आवश्यक ही नहीं है । इसलिये किराये और भाड़े में वृद्धि करना उचित नहीं है ।

१९५४ की रेलवे अभिसमय समिति ने सिफारिश की थी कि अवक्षयण रक्षित निधि ३० करोड़ रुपये से बढ़ा कर ३५ करोड़ रुपये कर दी जाये । परन्तु वास्तव में उसे ४५ करोड़ रुपये कर दिया गया है, जोकि अनुचित है । अवक्षयण २.५ प्रतिशत से अधिक नहीं हो सकता ।

यदि रेलवे को धन चाहिये तो वह सीधे तौर पर ले सकता है, उसे अवक्षयण रक्षित निधि की आड़ ले कर रुपया लेना आवश्यक नहीं है ।

राजस्व रक्षित निधि नामक एक अन्य निधि बेकार पड़ी हुई है, जिस में ५५.३६ करोड़ रुपये हैं । किराये भाड़े बढ़ाने की बजाय, उसमें से ऋण लिया जा सकता है ।

सामान्य राजस्व के आवंटन की प्रथा, जो अंग्रेजों ने चलाई थी, समाप्त होनी चाहिये और आय-व्ययक बनाने का सीधा तरीका अपनाना चाहिये ।

[श्री नम्बियार]

रेलवे प्रशासन में सुधार के होते हुए भी, कार्यक्षमता निम्नतम स्तर पर है, जिस का कारण यह है कि कर्मचारियों पर कार्य का भार अधिक है। कर्मचारियों की संख्या कम है। लोको-शेडों और कारखानों में दुर्घटनाएँ अधिक होती हैं।

प्रतिवेदन में बताया गया है कि ६८.८ प्रतिशत दुर्घटनाएँ इंजिनों तथा डिब्बों आदि के फेल होने के कारण होती हैं। ये चीजें फेल इसलिए होती हैं क्योंकि उन को उचित देखभाल नहीं होती और उन की मरम्मत आदि भी उचित ढंग से नहीं होती। यदि अधिकारियों से इस का कारण पूछा जाये तो वे इस का यही उत्तर देंगे कि सारा दोष कर्मचारियों का है। लेकिन वास्तविक स्थिति कुछ दूसरी ही है। कर्मचारियों की संख्या में कमी हो गई है, उन के काम के घंटे भी बढ़ा दिये गये हैं। उदाहरण के लिए एक गैंगमैन जो पहले ३ मील रेल की पटरी की देखभाल करता था अब चार मील तक की देखभाल करता है। साथ ही पहले वह स्थायी तौर पर काम करते थे लेकिन अब वे सामयिक तौर पर काम करते हैं। उन की रक्षित छुट्टियां भी घटा कर कम से कम कर दी गई हैं। उन की अपनी माता अथवा पत्नी की बीमारी के समय भी छुट्टी नहीं मिलती। वह झूठा डाक्टरी सर्टीफिकेट दे कर छुट्टी का प्रबन्ध करता है। अतः हम देखते हैं कि जिस छुट्टी के उपयोग करने का उसे पूर्ण अधिकार है वह भी उसे नहीं मिलती। इंजिन ड्राइवर तथा फोरमैन आजकल १२ घंटे से भी अधिक काम करते हैं। अब नियमों में परिवर्तन कर दिया गया है। पहले इंजिन ड्राइवर के काम करने के घंटे उस के आने के बाद हस्ताक्षर करने तथा लौटती बार हस्ताक्षर करने तक समझे जाते हैं अर्थात् कुल मिला कर उसे १२ घंटे काम करना पड़ता था लेकिन नये नियमों के अनुसार उस के काम के घंटे तब से शुरू होंगे जबकि इंजिन चलना शुरू होगा। भले ही शेड से इंजिन निकालने के बाद उसे गाड़ी आने तक कितनी ही प्रतीक्षा क्यों न करनी पड़े। यह प्रतीक्षा-समय उस के काम के घंटों में शामिल नहीं किया जायेगा। ऐसी स्थिति में उसे कभी कभी २२ घंटे तक काम करना पड़ता है तब कहीं जाकर उसे आराम करने की नौबत आती है। मजदूर संघ के द्वारा यह मामला रेलवे प्रशासन तक पहुंचाया गया है लेकिन प्रशासन ने यह कह कर मामला टाल दिया कि क्या किया जाये अब नियम बदल गये हैं। क्या एक बार जो नियम बन गये उन में परिवर्तन नहीं हो सकता। ऐसे नियमों के कारण जनता को कठिनाई उठानी पड़ रही है।

माननीय मंत्री महोदय का कहना है कि मजदूरों तथा प्रबन्ध में आपसी सम्बन्ध अच्छे हैं। लेकिन बात ऐसी नहीं है। वहां दो वर्ग हैं। एक वर्ग को बात सुनी जाती है और दूसरे वर्ग की नहीं। माननीय मंत्री को अब इस समस्या का समाधान करना है कि सभी के साथ बर्ताव समान हो। वह कोई निष्पक्ष सिद्धान्त ढूँढें। मजदूरों में बढ़ते हुए राजनैतिक प्रकोप को रोकना चाहिये।

पिछली आम हड़ताल में जिन लोगों को नौकरी से अलग कर दिया गया था उन में से बहुत थोड़े व्यक्तियों को काम पर वापस लिया गया है। मेरा निवेदन है कि उन सभी को फिर से काम पर वापस लिया जाये। वेतन वृद्धि जैसी बात को रोकने के दंड पर भी पुनर्विचार करना चाहिये। यह सब कुछ होने के बाद ही मजदूरों के साथ आपसी सम्बन्ध अच्छे होंगे। मैं चाहता हूँ कि हमारे यहां की रेल विश्व की रेलों में सब से अच्छी हों; उन की प्रगति हो और वे अधिक से अधिक उन्नति करें।

श्री फ्रैंक एन्थनी (नामनिर्देशित—ग्रांग्ल भारतीय) : रेल मंत्री को मैं उन के नये पद के लिये बधाई देता हूँ। और आशा करता हूँ कि वह रेलवे प्रशासन को सुधारने का पूरा पूरा प्रयत्न करेंगे। रेलवे प्रशासन के लोग तो अच्छे हैं लेकिन अब भी वहां सामन्तशाही है। गत २० वर्ष से मैं

बराबर देख रहा हूँ कि जो भी मंत्री वहाँ जाते हैं वे इस सामन्तशाही के आगे नतमस्तक हो जाते हैं इस विकसित अर्थ व्यवस्था ने हमारी रेलों के ऊपर काफ़ी बोझ डाल दिया है । मेरा ऐसा विचार है कि अतिरिक्त भार ले जाने की स्थिति का हमने सही ढंग से प्राक्कलन नहीं किया है । हमने अपनी क्षमता के बारे में कम ही सोचा है । मेरा ऐसा विचार है कि सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों ही क्षेत्रों में अवरोध विद्यमान है ।

गत वर्ष आपने अनुमान लगाया था कि इस वर्ष में लगभग ८० लाख टन इस्पात और लगभग इतना ही कोयला का ढोना अधिक किया जायेगा ! मैंने प्रश्न उठाया था कि शेष उद्योग अथवा व्यापार के बारे में क्या होगा ? मैंने कहा था कि अनुमान घातक है और ठुआ भी वही । इसके अतिरिक्त आप अपने लक्ष्य की पूर्ति भी नहीं कर सके । मेरा विचार है कि हम १६० टन में से आप १०० टन की पूर्ति ही कर सके ।

हम देखते हैं कि द्वितीय योजना के अंत में आपका यह अनुमान अपर्याप्त था प्रत्येक स्टेशन पर माल भेजने की भी सीमा निर्धारित है । लेकिन उस अधिकतम सीमा का भी पालन नहीं किया गया है । या तो उनके पास अधिकतम सीमा तक सामान आया नहीं और यदि आया है तो भेजने की कठिनाई के कारण उसे भेज नहीं सके । इसलिये हम देखते हैं कि गत दो वर्षों में माल भेजने की क्षमता में निरंतर कमी हो रही है । अतः यह चिंता की बात है । हम देखते हैं कि कथनी और करनी में अंतर है । अब देखना यह है कि तीसरी योजना में जो लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं उनके बारे में क्या होता है ?

तीसरी योजना के अंतिम वर्ष तक रेलवे मंत्री ने २४५० लाख टन का लक्ष्य निर्धारित किया है जबकि द्वितीय योजना के अंत तक यह लक्ष्य १६२० लाख टन का निर्धारित किया गया था । दूसरी योजना के इस लक्ष्य में ८० लाख टन की कमी हुई । रेलवे मंत्री ने तीसरी योजना का लक्ष्य निर्धारित करते समय यह आशा प्रकट की है कि हम इससे अधिक की ही आशा करते हैं । देश का भला तभी होगा जब कि हमें लक्ष्य की पूर्ति हो जाती है । लेकिन मुझे इसमें सन्देह है ।

मेरा अपना अनुमान है कि यदि रेलों १८० लाख टन अतिरिक्त माल ले भी जाने लगीं तो भी यह काफ़ी नहीं है । फिर भी रेल मंत्री ने कहा है कि इस अतिरिक्त भार में से महत्व इस्पात तथा कोयले को दिया जायेगा । एसो स्थिति में गैर-सरकारी क्षेत्र की स्थिति क्या रहेगी ? रेलवे के पास काफ़ी सम्पत्ति है । वहाँ अपव्यय भी हो रहा है । मेरा यही निवेदन है कि यदि रेलों के बारे में फिर से विचार नहीं किया गया तो सारी की सारी योजना ठप्प हो जायेगी । मेरा विचार है एक उच्च सत्ता प्राप्त आयोग की नियुक्ति की जाये जो इन सब बातों के बारे में जानकारी प्राप्त करे । यह एक गम्भीर मामला है और आवश्यकता इस बात की है विशेषज्ञ इस बात का विश्लेषण करें कि कौन कौन सी चीजें कितनी कितनी मात्रा में भेजी जायें क्योंकि अगर इस्पात और कोयले को ही महत्ता दी जायेगी तो सरकारी क्षेत्र की अन्य चीजों का क्या होगा ?

यदि रेलवे को अधिक धन की आवश्यकता है तो सामान्य राजस्व को अंशदान पूर्णतः बन्द कर देना चाहिये । एक उच्च सत्ता समिति को इस प्रश्न पर विचार करना चाहिये कि अतिरिक्त क्षमता के लिये अतिरिक्त धन कैसे प्राप्त किया जाये ।

मैं देखता हूँ कि रेलों में उचित देख-भाल की ओर बहुत कम ध्यान दिया जाता है । मरम्मत का कार्य ठीक ढंग से नहीं होता । ६६ प्रतिशत दुर्घटनाएं कर्मचारियों की गलती के कारण होती हैं ।

माल डिब्बों की लदाई और उतराई में अत्यधिक विलम्ब होता है जिस का मतलब है कि डिब्बों के खाली रहने का समय बढ़ता है ।

[श्री फ्रेंक एन्थनी]

मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय ने मीटर लाइनों के बारे में जो नीति अपनाई है उसके बारे में स्पष्टीकरण दें। हाल में ही मीटर लाइन प्रणाली का विस्तार किया गया है।

यात्री किराया एवं भाड़ों में जो वृद्धि की जा रही है वह ठीक नहीं है। यात्री सुविधाओं में कोई वास्तविक सुधार नहीं हुआ है। यहां तक कि सवारी डिब्बों की स्थिति धीरे धीरे खराब होती जा रही है।

अंत में मेरा यही निवेदन है कि रेलवे मंत्री को स्वयं कर्मचारियों की न्यायोचित व्यक्तिगत शिकायतों पर विचार करना चाहिये।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर (जालोर) : रेलवे के सम्बन्ध में मुख्य कठिनाई यह है कि तीसरी योजना के वर्तमान वर्ष में भी उसकी कोई परिवर्तन नीति नहीं बन सकी है। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि नियोगी समिति द्वारा अने प्रश्नों के आंकड़े देने में विलम्ब के सम्बन्ध में की गई शिकायत के बावजूद इस मामले में तनिक भी ध्यान नहीं दिया गया है। यह आवश्यक है कि इस समिति का प्रतिवेदन शीघ्रता से पेश किया जाये और परिवहन नीति तैयार करके उस पर सभा में चर्चा की जाये और उसका अनुमोदन कराया जाये।

पिछले कुछ वर्षों से रेलों की प्रगति आदि के बारे में कोई जांच आदि नहीं की गई है। आवश्यकता इस बात की है कि उच्च सत्ता प्राप्त समिति नियुक्त की जाये जो इसकी प्रगति के बारे में जांच करे। सभी ओर से इस प्रकार की समिति की मांग की जा रही है। अतः अब समय आ गया है जब कि इसके बारे में विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। मेरा एक सुझाव है कि हमारे यहां भी संयुक्त राज्य अमरीका के हूवर आयोग जैसे एक उच्च सत्ता आयोग को रेलवे सम्बन्धी विभिन्न मामलों पर परिवहन के गत्यावरोधों एवं उनके कार्यकरण को सम्मिलित करके विचार करना चाहिये और सुधारों के सम्बन्ध में अग्रेतर सुझाव पेश करने चाहियें।

यात्री किराया एवं रेल भाड़ा बढ़ाने के पक्ष में तो मैं हूँ लेकिन यह तभी ठीक रहेगा जबकि इसकी आवश्यकता हो। क्योंकि विकास निधि के लिये ऐसा करना आवश्यक है। भाड़ा दर में समिति जिसकी नियुक्ति की गई थी अब वह समय के अनुकूल नहीं रही है। प्रस्तावित भाड़े उद्योगों के विकेन्द्रीकरण में बाधक सिद्ध होंगे और इस प्रकार पिछड़े क्षेत्रों के विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। हमारे निर्यात व्यापार पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। भाड़े में वृद्धि की एक समान दर अवैज्ञानिक एवं देश की वर्तमान आवश्यकताओं के लिये उपयुक्त नहीं होगी। भाड़े की दर का ढांक्का ऐसा होना चाहिये। जो तीसरी योजना में सहायता पहुंचाये तथा पिछड़े वर्गों का विकास करें।

जिस प्रकार के आयोग की स्थापना करने का मैंने सुझाव दिया है उससे यह स्पष्ट है कि रेलों की कार्य कुशलता में भी सुधार होगा। हमें रेलों सम्बन्धी सभी बातों की जांच करनी चाहिये। निरीक्षणों को अधिक प्रभावी बनाने के लिये निरीक्षणालय का वैज्ञानिकन किया जाना चाहिये। इस समय जो औपचारिक निरीक्षण होते हैं उनके बजाय अचानक निरीक्षण होने चाहियें। शक्तियों का रेलवे बोर्ड से जनरल मैनेजरों और उनके नीचे के अधिकारियों को प्रकामण होना चाहिये। ऐसे व्यक्ति को शक्ति देनी चाहिये जिससे कि वह तत्क्षण कार्यवाही कर सके। आज कोई भी व्यक्ति उत्तरदायित्व लेने को तैयार नहीं है।

अनुदानों की मांगों पर चर्चा करते समय मैंने रेलों में मितव्ययता करने का प्रश्न उठाया था। उस समय रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि रेलवे बोर्ड में मितव्ययता से काम लिया जायेगा और निदेशक तथा उपनिदेशकों की संख्या में कमी की जायेगी। लेकिन इन आय-व्ययक पत्रों में कहीं भी इस बात का उल्लेख नहीं मिलता। जब कि श्रेणी ३ तथा ४ के कर्मचारियों की संख्या बहुत अधिक है। यहां तक कि उनके पास काम तक भी नहीं है। मेरा यही सुझाव है कि रेलों में मितव्ययता की हर जगह गुंजाइश है। यह भी देखने में आया है कि यदि संसद् सदस्य जनरल मैनेजर को पत्र लिखते हैं तो उसका उत्तर उनके निजी सचिव ही देते हैं। यह बात ठीक नहीं है। हमें इस बात का पता भी नहीं चलता कि क्या वह शिकायत जनरल मैनेजर ने पढ़ी भी है अथवा नहीं। भविष्य में इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिये कि जिस व्यक्ति को पत्र लिखा जाये वही उसका उत्तर दे। कर्मचारियों के अपनी व्यक्तिगत शिकायतों में उसके होने के कारण कार्यकुशलता को हानि पहुंचती है। कोई संतोषजनक व्यवस्था की जानी चाहिये जिससे कि कर्मचारी संतुष्ट हो सकें।

श्री प्रिय गुप्त (कटिहार) : अध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर कुछ कहने के पहले एक चीज की याद आती है। जब कोई लड़की ससुराल जाती है तो उसको मां बाप का ख्याल आता है, भाई का ख्याल आता है, बहन का ख्याल आता है, पति का खयाल आता है और इन सब के बारे में उसे सोचना पड़ता है। आज जब हम रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़े हुए हैं तो हमें ट्रेवलिंग पब्लिक का खयाल आता है, रेलवे में काम करने वाले जो मुलाजमीन हैं, उनका खयाल आता है, मजदूरों का खयाल आता है, बिजिनेसमैन जो हैं, उनका खयाल आता है।

जितना वक्त है बोलने का उसमें शायद न तो मैं पत्नी की, न भाई की, न बहन की और न बाप की ही अच्छी तरह से सेवा कर सकूंगा। लेकिन मैं कोशिश करूंगा कि किसी तरह से इन सब के बारे में मैं कुछ कहूं।

अध्यक्ष महोदय : रेलवे बजट का जहां तक ताल्लुक है, आप सिर्फ पत्नी ही बनने की कोशिश इस वक्त करे।

श्री प्रिय गुप्त : किस की पत्नी? जनता की पत्नी, या किसी और . . .

अध्यक्ष महोदय : जनता की ही। मैंने और किसी की तो नहीं कहा है।

श्री प्रिय गुप्त : बहुत अच्छा।

जहां तक रुपये पैसे के हिसाब किताब का सम्बन्ध है हमारे एकचुअरी साहिबान जो हैं, दफ्तरों में जो सीनियर एकाउंटेंट साहिबान हैं, एकाउंट्स आफिसर साहिबान जो हैं, वे इन तमाम फिगरज को देख चुके हैं और हमारे मिनिस्टर साहब ने भी इनको देख लिया है। इस वास्ते इस पर आज मुझे कुछ नहीं कहना है। मुझे इस सम्बन्ध में रवि ठाकुर की एक पंक्ति याद आती है :

“जा किछु हाराय गिनी बोलने केस्टा बेटाई चोर”

हर मौके पर उसी मजदूरों को दिये जाने वाले डिअरनेस अलाउंस की रकम १३ करोड़ ६० का जस्टिफिकेशन दिया जाता है। जहां पर भी टैक्सेशन के डिस्ट्रिब्यूशन का सवाल आता है तो उसी १३ करोड़ ६० का उल्लेख किया जाता है। इसी लिये कहना पड़ता है :

“जा किछ हाराय गिनी बोलने केस्टा बेटाई चोर”

इस का मतलब यह है कि कभी भी अगर घर में कुछ खो जाता है तो नौकर बेचारे को पकड़ा जाता है कि वह ही चोर है। खैर, मैं यह कहना चाहता हूँ कि अगर एकानमी को देखा जाय तो पता चलेगा कि पहले जो ३० रेलवे जोन थे, उन को काट कर ६ बनाया गया। ४,००० रु० पाने वाले ३० जैनरल मैनेजरोँ को काट कर ६ पर लाया गया, इस से कुछ एकानमी हुई। अच्छी बात है। आहिस्ता आहिस्ता काम शुरू हुआ। लेकिन जिस प्रकार जमींदारी प्रथा को समाप्त करके कई बिचौलिये पैदा हो गये वैसे ही रेलवे में भी हुआ है। आसाम में जो तमाम माइलेज रेलवे का था और उन में जितने अफसर थे उन को सेपरेट कर के अलग से रेलवे क्रिएट की गई और पहले से दो गुने अफसर वहां रखे गये। ६ जोन्स की जगह पर ८ किये गये लेकिन अफसर उतने ही हैं। २२०० रु० से अधिक पाने वाला एक भी अधिकारी आंतरिकत घोषित नहीं किया गया वे अफसर कहां गये? जो पोस्ट्स सर्प्लस हुई थीं वे कहां गईं? वे आदमी रिटायर हुए या नहीं? क्या उन को पेन्शन दे कर फोर्स्ड रिटायरमेंट किया गया? मैं बतलाना चाहता हूँ कि

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खाँ) : क्या माननीय सदस्य का अभिप्राय यह है कि रेलवे अपने विभाग के अध्यक्ष के बिना काम करें?

श्री प्रिय गुप्त : मेरे कहने का मतलब यह है, हुजूर

अध्यक्ष महोदय : इस हाउस में सब बराबर हैं, यहां हुजूर कहने की जरूरत नहीं है।

श्री प्रिय गुप्त : मैं रेलवे में मुलाजिम था न, बराबर ३६३ घंटों तक मुझ में एक तरह का इन्फीरियारिटी काम्प्लेक्स रहता था। यहां भले ही सब हाथ मिलाते हैं लेकिन इन्फीरियारिटी काम्प्लेक्स अभी चलता है।

अध्यक्ष महोदय : मेरा काम है, आप को बतलाना।

श्री प्रिय गुप्त : मेरा मतलब यह है कि अफसरों को घटाने के लिये ६ जोन किये गये। मैं यह चाहता हूँ कि अफसर जरूर रहें, लेकिन सब न रहें। जब ६ जोन बनाये गये तो उन ३० अफसरों में से जो ज्यादा अफसर बचे वे कहां गये। इस के लिये मैं ज्यादा नहीं कहना चाहता लेकिन यह हमारी एकानमी का नमूना है।

इस के बाद प्लैनिंग का सुवाल देखिये। यहां पर ट्रैफिक डिपार्टमेंट में एक डिस्ट्रिक्ट आफिसर है, इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट में एक डिस्ट्रिक्ट आफिसर है, इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट में एक डिस्ट्रिक्ट आफिसर है, मिकैनिकल डिपार्टमेंट में एक डिस्ट्रिक्ट आफिसर है। **ग्राल फार मेकिंग प्लैनिंग सबसेस-फुल**। इस के लिये क्लर्क एक भी नहीं रक्खा जाता। उन की जरूरत नहीं महसूस की गई। सारा काम डिस्ट्रिक्ट आफिसर करेंगे। इस किस्म से हमारे यहां एकानमी होती है। मैं आपको फिलहाल एक पोस्ट के बारे में बतलाता हूँ। अगर एक क्लर्क छट्टी पर जाना चाहता है तो उसे छट्टी नहीं मिलती और न विभागाध्यक्ष कोई नया व्यक्ति नियुक्त कर सकता है। ४५ रु० मासिक का पानी देने वाला एक कैजुअल लेबर गोरखपुर के आफिस में लड़की की शादी के लिये छट्टी पर नहीं जा सका। आप एक ४५ रु० का नौकर नहीं बढ़ा सकते लेकिन जहां पर डी० टी० एस० था वहां पर आपने एक डी० ओ० एस० और एक डी० सी० एस० की जगहें अलग अलग कर दीं। एक डी० टी० एस० की जगह पर उतनी ही तन्क्वाह पाने वाले डी० ओ० एस० और डी० सी० एस०

की दो पोस्टें कर दीं। ब्रिटिश राज्य के जमाने में भी एक ही आदमी इस काम को करते थे। डिटेल्स में जाने में बहुत टाइम लगेगा लेकिन इस एकानमी के ढांचे को मैं समझ नहीं पाता।

मैं एक और बात कहना चाहता हूँ। चाहे प्रोजेक्ट में हो या कंस्ट्रक्शन में हो क्या रेलवे बोर्ड बतला सकता है कि एक कैजुअल लेबर जिस को ४५ रु० मासिक मिलता है, इन्वर्लूडिंग एग्जीथिंग जो आप के क्लास ४ में आता है, क्या इतने से अपना पेट पाल सकता है? चावल का दाम कितना है, यू हैव अनाउंस्ड, कपड़े का दाम कितना हो, दवा दारू का दाम कितना हो, यू हैव अनाउंस्ड। आप जानते हैं कि स्कूल की फीस कितनी है। आल गवर्नमेंट स्टैटिस्टिक्स आफो पास हैं। अगर ठीक से देखा जाय तो ४५ रु० में उस को फैमिली चल नहीं सकता है। जब मैंने इस के बारे में पूछा तो रेल अधिकारियों ने कहा कि क्या किया जाय, गुप्त जो, देश में रुपया कम है और काम ज्यादा है। काम तो करना ही होगा इसलिये कैजुअल लेबर रखना ही होगा। मैंने कहा, मैं यह बात जरूर मानता हूँ, लेकिन एक बात हो सकती है कि जिस तरह से प्रोजेक्ट वर्क में ७५ रु० पाने वाले की जगह एक ४५ रु० का अनस्किल्ड आदमी रखा जा सकता है उसी तरह से प्रोजेक्ट वर्क पर जेनरल मैनेजर को जगह पर एक कैजुअल जेनरल मैनेजर रक्खा जा सकता है और उस को रिड्यूस्ड पे दी जा सकती है। उस को कैजुअल रेट पर रक्खा जाय। इस पर रेलवे बोर्ड ने यह जवाब दिया कि उस जगह पर काम करने के लिये लायक आदमी नहीं मिलेंगे। मैंने कहा फेडरेशन से कि आप इंजीनियरों से बारी बारी से २ साल तक काम करने को कह सकते हैं। इस प्रकार इंजीनियरों और टेकनोशियनों की कमी नहीं रहेगी। मैंने कहा कि क्या ४५ रु० वाले आदमी का पेट काट कर देश का काम बनेगा? लेकिन इस की कोई सुनवाई नहीं होती है।

अब आप रेलवे प्लैनिंग की बात देखिये। एक छोटे से छोटे व्यापारी को भी वाणिज्य संघों के द्वारा प्रतिनिधित्व प्राप्त है। हर आदमी को कांफिडेंस में लिया गया क्या? मैं आपको सुनाना चाहता हूँ कि प्लैन के बारे में उनकी ओपीनियन मांगी गई। किन्तु गरीब रेलवे कर्मचारियों को कार्मिक संघों या अन्य संघों में प्रतिनिधित्व प्राप्त नहीं है और न ही वे किसी संसद् सदस्य से ही मिल सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : मुझे मालूम नहीं कि मैं आपसे किस भाषा में कहूँ। मगर बात यह है कि जब हमारे सदन के माननीय सदस्य हिन्दी में बोलते हैं तो हमारे हिन्दी रिपोर्टर होते हैं और जब अंग्रेजी में बोलते हैं तो अंग्रेजी रिपोर्टर होते हैं। अब इस में कुछ कठिनाई आ रही है।

श्री प्रिय गुप्त : अगर इतनी ही कठिनाई है तो इस के लिये मैं कहना चाहता हूँ जब एक एक एम० पी० पर २,५०० रुपया खर्च किया जाता है तो उस की भावनाओं के प्रकाशन के लिये हिन्दी, अंग्रेजी, असमिया और बंगला के रिपोर्टर रक्खे जायें।

अध्यक्ष महोदय : मगर अगर माननीय सदस्य एक भाषा में बोलें तो रक्खा जाय। यह तो नहीं हो सकता कि एक मिनट एक भाषा बोलें, दूसरे मिनट दूसरी भाषा बोलें और तीसरे मिनट तीसरी भाषा बोलें तो उस के लिये पंद्रह आदमी रक्खे जायें। आप किसी एक जबान में बोलें, चाहे हिन्दी में या अंग्रेजी में। हां, कोई कोटेशन आ जाय तो दूसरी बात है।

श्री प्रिय गुप्त : माफ कीजिये, मैं कोशिश करूंगा।

अध्यक्ष महोदय : माफ करने का सवाल नहीं है, मैं तो आप को बतला रहा हूँ।

श्री प्रिय गुप्त : बजट प्रतिवेदन में कहा गया है कि काफी सुधार हुआ है। पर क्या मैं जान सकता हूँ कि कितने रेलवेमेन काम कर रहे हैं?

दोस्तो, मैं आपसे कहना चाहता हूँ

श्री बड़े (खरगोन) : मैं एक बात कहना चाहता हूँ। दूसरी विधान सभाओं में, उदाहरण के लिये मध्य प्रदेश में, इस के लिये दो अलग अलग रिपोर्टर बैठते थे। जब कोई माननीय सदस्य इंग्लिश बोलते थे या कोटेशन वगैरह देते थे तो वह अंग्रेजी रिपोर्टर लिखते थे और जब हिन्दी में बोलते थे हिन्दी रिपोर्ट लिखते थे। तो दूसरी विधान सभाओं की तरह से यहां भी होना चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : मैं कहना चाहूंगा कि बजाय इस के कि हमें आप बदलने के लिये कहें, मैं आप से दख्वास्त करूंगा कि आप ही ऐडजस्ट कर लें, जो यहां की प्रैक्टिस चली आती है, उसके मुताबिक। जो टाइम इस बातचीत में गया है वह मैं आपको और दे दूंगा। मैं आपसे यह भी दख्वास्त करूंगा कि जब पार्लियामेंट के अन्दर बोला जाता है तो हर एक चीज स्पीकर की तरफ ध्यान दे कर कही जाती है। “दोस्तो” नहीं कहा जाता क्योंकि यह पब्लिक मीटिंग नहीं है।

श्री प्रिय गुप्त : मैं आपसे सीखने की कोशिश करूंगा। इस के बाद बात आती है कि परमनेन्ट नेगोशिएटिंग मैशिनरी के जरिये सामने आपस में समझौता कर के सवाल हल किये जाते हैं। रेलवेमें जो हैं उन की जो डिस्प्यूट्स होती हैं उन को हल करने के लिये रेलवे बोर्ड कानून बनाता है। लेकिन जेनरल मैनेजर उन को लागू नहीं करते हैं। कानून में कहा गया है कि क्वार्टर वक्त पर मिलेंगे, यूनिफार्म वक्त पर मिलेंगी। गैर कानूनी किस्म से पनिशमेंट देने के बारे में और दूसरी सारी चीजों के लिये भी कानून बने हुए हैं। अगर सारे कानून अफसर लोग मानते तो किसी स्किम की शिकायत नहीं हो सकती थी

[श्री मुरेन्द्र नाथ द्विवेदी पीठासीन हुए]

जेनरल मैनेजर जिस कानून को बनाते हैं अगर उस के डिपेन्डेन्ट अफिसर उन को लागू करते तो किसी किस्म की शिकायत नहीं हो सकती थी। विहित नियमों के अनुसरण में गलती होने के कारण विवाद पैदा होता है और जब कभी कोई व्यक्तिगत मामला ले जाया जाता है तो कहा जाता है कि अमुक अमुक क्लर्क के पास जाओ। तो कैसे हम करें। इंडीविजुअल केस किसको कहा जाता है? इंडीविजुअल केस का मतलब क्या है? शिकायत जनरल करते हैं कि इनक्रीमेंट नहीं मिला। लेकिन उसको बगैर इंडीविजुअल का नाम लिए जनरलाइज कैसे करें। जैसे कि दिल्ली से टेलीफोन किया जाये कि फलां जगह डाका पड़ गया। तो यह जनरल शिकायत हुई लेकिन जब तक यह न कहा जाय कि फलां क्वार्टर में डाका पड़ा है तो उसको इलस्ट्रेट कैसे किया जाये। तो अगर वक्त पर इनक्रीमेंट नहीं मिलता, या वक्त पर क्वार्टर नहीं मिलता तो इसकी शिकायत जनरल है लेकिन उसको इलस्ट्रेट करने के लिए नाम लेना पड़ता है। यह है आपको परमानेंट नेगोशिएटिंग मैशिनरी। यह एक ठंडे मुल्क की चिड़िया है जिसको यहां गरम मुल्क में लाया गया है।

हमारी सरकार अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन की सदस्य है। वहां सरकार इस बात के लिये बचनबद्ध है कि वह रेलवे कर्मचारियों से बातचीत कर मामलों का निपटारा करेगी। तो जिस मुल्क से इस परमानेंट नेगोशिएटिंग मैशिनरी की चिड़िया को लाया गया है वहां स्थिति यह है कि अगर किसी दफ्तर में कोई अफसर किसी क्लर्क से कहता है कि जरा हम को यह कुरसी हटाने में सहारा दो, तो अगर वह बिजी होता है तो कह देता है कि मैं इस समय बिजी हूँ, अगर मैं इस काम में लग जाऊंगा तो मेरे काम को आधा घंटा की देरी हो जायेगी, आप किसी दूसरे क्लर्क को बुला लें और अफसर दूसरे क्लर्क को बुला लेता है। लेकिन हमारे देश में स्थिति यह है कि चाहे कोई छोटा अफसर भी हो और अगर उसको क्लर्क इस प्रकार का जवाब देगा तो वह कहेगा : तुम मेरे आदेशों का पालन करो, तुम्हें इस बात से कोई सरोकार नहीं होना चाहिये कि तुम्हें क्या काम दिया गया है।

इसी तरह से चार्जशीट देने का मामला है। अगर किसी को मद संख्या ८ कांस्टीट्यूशन की धारा ३११(२) के अनुसार चार्जशीट दिया जाता है तो उसमें एनक्वायरी का प्रावीजन है। उसको बचाने के लिए उसे छोट जुर्म में संजा दे दी जाती है। एनक्वायरी में बहुत बातें निकलती हैं इसलिए उससे बचते हैं। अध्यक्ष महोदय मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इस समय रेलवे मंत्री यहां मौजूद नहीं हैं। उनको मौजूद होना चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि अगर इस विभाग के इतिहास को देखा जाय तो आपको पता चलेगा कि किस प्रकार चार्जशीट बनाये जाते हैं कि एनक्वायरी न करनी पड़े और लोगों को इस तरह पीनेलाइज किया जाता है। होता यह है कि वही डिस्ट्रिक्ट आफिसर जो कि चार्जशीट देता है, वही एनक्वायरी करता है और पनिशमेंट देता है।

इसके अतिरिक्त जब मीटिंग होती है तो यूनियन वालों को तीस सवाल से ज्यादा नहीं करने दिए जाते। अफसरों की गलतफहमी के कारण, और उनके कानून के तोड़ने के कारण लोगों की सरविस कंडीशन्स पर आघात लगता है, उनको इनक्रीमेंट नहीं मिलता, क्वार्टर नहीं मिलता, गलत ट्रांसफर कर दिया जाता है। इस तरह की कई कठिनाइयां उनके सामने आती हैं। लेकिन जब पी० एन० एम० मीटिंग में यूनियन या रेलवेमैन्स फंडरेशन के लोग जाते हैं तो उनको कहा जाता है कि आप तीस सवाल से ज्यादा नहीं कर सकते। अब आप देखें कि औरों की बात कैसे कही जाए। चाहे लाखों मजदूरों की बात कहनी हो सवाल तीस से ज्यादा नहीं पूछ सकते। तो हम यह कहना चाहते हैं कि वस्तुतः औद्योगिक विवाद अधिनियम के अधीन विहित समझौता कार्यवाही के स्थान में स्थायी समझौता व्यवस्था को अपनाया गया है तथापि यह उपहासयुक्त बन गई है। चर्चा के बाद अक्सर यही कहा जाता है कि मामले पर गौर किया जा रहा है। यदि कभी अंतिम निश्चय हुआ तो उस पर अमल नहीं किया जाता है।

जहां तक रेलवे के दो कार्मिक संघों के विलयन का प्रश्न है मैं यह बताना चाहता हूं कि अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ आरम्भ से ही रेलवे कर्मचारियों की संस्था रही है। १९४८ में रेलवे प्रशासन के दबाव के कारण एक अन्य संघ को जन्म दिया गया। तथापि कुछ समय पश्चात् यह उसमें पुनः विलय हो गया तथापि फिर रनटक पृथक हो गया और उन्होंने यह राय जाहिर की कि वे विलयन के पक्ष में नहीं हैं। अब स्थिति यह है कि उन्होंने अभी हाल पूर्वी रेलवे और उत्तरी सीमान्त रेलवे में इनटक के अधीन अन्य संघ बनाये गये हैं। इससे रेलवे कर्मचारियों में परस्पर फूट पैदा होती है।

औद्योगीकरण करने के पूर्व अधिक कर्मचारियों की समस्या का हल करना चाहिये। किसी भी हालत में छंटनी नहीं की जानी चाहिये।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि आपके रेलवे बोर्ड ने फार दी परपजेज आफ क्लासिफिकेशन आफ आर्टीजन स्टाफ, एक ट्राइब्यूनल बैठाई थी। अब आप देखें कि ३५ से ६० की ग्रेड में बेसिक ट्रेड्समैन होते हैं। इनके लिए नियम यह है कि पांच साल में जो स्किल्ड लेबर वाले रिटायर हों या मर जाएं उनकी ३३ १/२ परसेंट जगहों पर इन बेसिक ट्रेड्समैन को रखा जाए। लेकिन अगर जब एनेलेसिस करके देखा जाए तो मालूम होगा कि १२१ जगहों में से ८० पर इनको रखा गया जो कि कानून के और एवार्ड के खिलाफ है। ये बी०टी०एम० लोग लरतर होते हैं इनको इतनी ज्यादा संख्या में तथा स्किल्ड लेबर की जिम्मेदारी नहीं देनी चाहिए। यह कानून के खिलाफ है और ट्राइब्यूनल के एवार्ड के खिलाफ है और मैं नहीं समझता कि इस तरीके से काम चल रहा है।

तृतीय और चतुर्थ के मध्यम वर्गों के अंतर्गत सीधी भरती का सावल उठा था। फंडरेशन की पी०एन०एम० मीटिंग में हम लोगों को बतलाया गया था कि यह प्रथा नहीं रहेगी। फिटर्स से मिस्त्री होंगे, मिस्त्री से चार्जमैन होंगे, चार्जमैन से फोरमैन होंगे। पहले यह रिवाज था लेकिन अब हालत

[श्री अ० म० थामस]

दूसरी है और अब यह इंटरमीडिएट कैटेगरी के प्रमोशन क्लास ३ और क्लास ४ स्टाफ को नहीं दिये जायेंगे। क्लास ३ और क्लास ४ कैटेगरीज में डाइरेक्ट रिक्लूटमेंट लागू कर दिया गया है। ऐसा करने के कारण फेडरेशन को कहा यह जाता है कि इससे न्यू ब्लड आयेगा और एफिशिएंसी बढ़ेगी। पहले के एपाएण्टेड आदमी आजके जमाने में ऐंटीडेड हो जाते हैं चंकि दिन पर दिन टेक्निकल ऐडवांसमेंट हो रहा है। लेकिन मेरा कहना है कि अगर यही कारण डाइरेक्ट रिक्लूटमेंट करने का वहाँ पर है तो क्यों नहीं डिस्ट्रिक्ट आफिसर्स को जो कि क्लास १ गजेटेड कैंडिडेट में प्रोबेशनर्स भर्ती होते हैं और नौकरी में आये हैं उन लोगों को क्यों डैपुटी हैड आफ दी डिपार्टमेंट में प्रमोट किया जाय और वहाँ पर भी डाइरेक्ट रिक्लूटमेंट क्यों न हो? जनरल मैनेजर की पोस्ट पर और हैड आफ दी डिपार्टमेंट की पोस्ट पर पब्लिक सर्विस कमिशन द्वारा डाइरेक्ट रिक्लूटमेंट किया जाय जिससे कि अधिक अच्छे जानकार युवक उपलब्ध हो सकें।

१-४-५६ को रेलवे मिनिस्टर ने अपप्रेडिंग का "न्यू डील" निकाला था। इस में सारी हायर ग्रेडेड पोस्ट्स अनफिल्ड पड़ी हुई हैं और लोअर ग्रेडेड स्टाफ से हायर ग्रेड का काम लिया जाता है जो कि रेलवे मिनिस्टर के वायदे के खिलाफ जाता है। रेलवे संबंधी विवादों का निपटारा करने वाली समझौता व्यवस्था में एक निष्पक्ष न्यायाधीश होना चाहिये। समस्या को न्यायाधिकरण को प्रेषित किया जाये तथा उसका निर्णय अनिवार्य रूप से मान्य होना चाहिये।

इसी सिलसिले में मैं पूछना चाहता हूँ कि जस्टिस शंकरशरण ट्रिब्युनल ने जो ऐवार्ड दिया था उस ऐवार्ड को लागू किया गया या नहीं?

जो स्टाफ रिटायर कर दिय गया है उसको अभी तक पेंशन का पैसा नहीं मिला है। डिअरनैस एलाउंस अभी तक अनपेड है जब कि बिहार, असम और वेस्ट बंगाल में काम करने वाले रेलवे अफसरान को तीन तीन इनक्रीमेंट्स दे दिये जाते हैं लेकिन इसके विरुद्ध हम देखते हैं कि क्लास ३ और क्लास ४ के गरीब मुलाजिमों को यह तीन इनक्रीमेंट नहीं दिये गये हैं। मैंने इस ओर रेलवे बोर्ड का ध्यान दिलाया लेकिन कोई जवाब नहीं दिया गया।

लैट्रिन टैक्स के बारे में मुझे यह कहना है कि जिसको क्वार्टर नहीं है या पाखाना है, जहां फ्लश टाइप, वाटरक्लोसेट या ऐकुआ टाइप लैट्रिस हैं अर्थात् जहां कि भंगी के जाने की जरूरत नहीं होती है वहां भी रेलवे मजदूरों से यह लैट्रिन टैक्स (कंजरवेंसी टैक्स) रिट्रौसपैक्टिव एफेक्ट से काटा जाता है। जब कोई ऐरियर्स देने की बात होती है तो पेमेंट डेट आफ दी ईश्यू आफ दी रेलवे बोर्ड्स सैटर से किया जाता है लेकिन जब मजदूरों का कुछ पैसा काटने का सवाल उठता है तो उसको रिट्रौसपैक्टिव एफेक्ट से काटा जाता है।

डिअरनैस एलाउंस के बारे में मैं यह जानना चाहता हूँ कि डी० ए० फिक्स करने के लिए रिजर्व बैंक आफ इंडिया जो नौर्म अर्थात् कौस्ट आफ लिविंग इंडैक्स फिक्स करता है उस में रेल मजदूरों का इनक्रीज्ड क्वार्टर रेंट का ऐमाउंट जोड़ा जाता है कि नहीं। रेलवे मिनिस्टर साहब अपने बजट में सिर्फ यह बतला रहे हैं कि इनक्रीज्ड रेंट से डिअरनैस एलाउंस देने में १३ करोड़ रुपया खर्च हुआ लेकिन वह यह क्यों नहीं बतलाते हैं कि आज तक उनकी तिजारी में कंजरवेंसी टैक्स की सूरत में जो कि मजदूरों से वसूल किया जाता है कितना रुपया जमा होता है?

जहां तक विजिलेंस आर्गेनाइजेशन का ताल्लुक है मेरा निवेदन है कि यह सिर्फ क्लास ३ और क्लास ४ स्टाफ के लिए ही नहीं होनी चाहिए बल्कि इसको क्लास १ अर्थात् रेलवे अफसरान के बारे में भी जांच पड़ताल करनी चाहिये। अब होता यह है कि विजिलेंस इंसपैक्टर्स केवल क्लास

३ और ४ स्टाफ को चोरियां ही पकड़ते हैं और उनमें ग्रेड १ अफसरान की चोरियां पकड़ने की हिम्मत नहीं होती है क्योंकि उनको मालूम रहता है कि उनको बाद में रिवर्ट होना पड़ेगा।

रेलवे श्रमिकों में विश्वास पैदा करने के लिये रेलवे के अधिकारियों के रवैये में परिवर्तन होना आवश्यक है। इस प्रकार रेलवे बोर्ड तथा अधिकारी देश की अधिक सेवा कर सकेंगे।

श्री भागवत झा आजाद (भागलपुर) : इस बजट का स्वागत करते हुए मुझे हर्ष है तो कुछ दुःख भी। मैं द्वितीय पंच वर्षीय योजना की अवधि में हुई प्रगति का स्वागत करता हूँ, तथापि मेरे विचार से इससे अधिक प्रगति की जा सकती थी। निसंदेह रेलवे ने अपने लक्ष्य की पूर्ति की है।

दुःख है कि तीसरी योजना के प्रथम वर्ष में रेलवे ने अपेक्षित कार्य नहीं किया है। यह प्रश्न एक महीने पहिले भी इस सभा में उठाया गया था और श्री माथुर ने रेलवे की भारवहन क्षमता के सम्बन्ध में कई प्रश्न उठाये। रेलवे उस अवधि में यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने में असमर्थ रही क्योंकि वे हमारी विकासशील अर्थ-व्यवस्था की आवश्यकताओं का सही पूर्वानुमान नहीं लगा सके।

आज रेलवे पर सबसे बड़ा आरोप यह लगाया जा रहा है कि वह तीसरी परियोजना में बढ़े हुए भार को वहन करने में असमर्थ सिद्ध हुई है। उदाहरणार्थ वह कोयला ढोने में, जो कि उद्योगों की जान है, असमर्थ सिद्ध हुई है। क्या यह सच नहीं है कि रेलवे, इस्पात कारखानों की मांग पूरी नहीं कर सकी है और उद्योगों को भी कोयले की कमी का सामना करना पड़ रहा है? दूसरी योजना में कोयले के लिये निर्धारित लक्ष्य तीसरी योजना के प्रथम वर्ष में भी प्राप्त नहीं किये जा सके हैं। सीमेंट तथा अन्य आवश्यक औद्योगिक सामान इत्यादि के संबंध में भी ऐसी ही स्थिति है।

यह आवश्यक है कि समस्त परिवहन नीति का पुनर्गठन किया जाये। गत्यावरोधों के कारणों को जांच करने और उनको दूर करने के उपाय निकालने के लिये एक आयोग नियुक्त किया जाना चाहिये।

मैं रेलवे से इस बात में सहमत हूँ कि योजना आयोग को रेलवे की आवश्यकताओं का पुनः मूल्यांकन करना चाहिये। और यदि रेलवे वर्तमान राशि से और अधिक भार वहन करने में असमर्थ हो तो उसे यह तथ्य स्पष्ट स्वीकार करना चाहिये और सरकार को चाहिये कि वह रेलवे को और भी अधिक धनराशि देवे जिससे कि देश की बढ़ती हुई मांग पूरी हो सके।

यद्यपि कम विकसित अर्थ व्यवस्था में किरायों और भाड़ों में वृद्धि उचित कही जा सकती है, परन्तु जनता को यह जानने का अधिकार है कि रेलवे में खर्च कम करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं और यात्रा करने वाले लोगों को क्या सुविधायें दी जा रही हैं। हमें यह नहीं बताया गया कि इस दिशा में क्या ठोस उपाय किये गये हैं।

मेरे विचार से यह आवश्यक है कि रेलों में भीड़-भाड़ की समस्या को हल करने के लिये उचित और आवश्यक कदम उठाये जायें। रेलवे में भोजन सम्बन्धी अधिक अच्छी सुविधायें देने की आवश्यकता है। इसके लिये सरकार को चाहिये कि वह तत्काल कार्यवाही करे।

रेलवे मंत्री को बचत करने की दृष्टि से प्रशासकीय सुधार करने के प्रश्न पर भी विचार करना चाहिये।

[श्री भागवत झा आजाद]

रेलवे और सड़क परिवहन के बीच उचित समन्वय के प्रश्न पर विचार करने के लिये एक अन्य आयोग नियुक्त किया जाना चाहिये ।

†श्री याज्ञिक (अहमदाबाद) : मेरे विचार से रेलवे के भाड़ों और किराये पर जो वृद्धि हुई है वह अनुचित है । रेलवे वस्तुतः अपने किराये से प्रति वर्ष अधिकाधिक आय प्राप्त कर रही है, वस्तुतः रेलवे को अपने किराये में वृद्धि करने का अधिकार तभी है जब कि वह यात्रियों की सुविधा में कुछ सुधार करे किन्तु यदि वास्तव में देखा जाये तो ज्ञात होगा कि तृतीय दर्जे का यात्री इस समय सब से असन्तुष्ट है । तीसरे दर्जे में भीड़भाड़ और फलस्वरूप पायदान पर लटक कर यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बढ़ रही है और भीड़ भाड़ कम होने के कोई लक्षण नहीं दिखायी देते हैं । जब तीसरे दर्जे के यात्रियों के न्यूनतम आराम, सुविधा और सुरक्षा का ध्यान रेलवे नहीं रख सकती है तो मेरे विचार से रेलवे को किराया या भाड़े के रूप में एक नया पैसा बढ़ाने का भी हक नहीं है ।

इससे जन साधारण पर और भार पड़ेगा जब कि वह बढ़ते हुए मूल्यों के भार से पहिले ही दबा हुआ है ।

रेलवे प्रशासन द्वारा जो माल भेजा जाता है उसके तरीके से प्रेषक और व्यापारी प्रसन्न नहीं हैं । कभी कभी तो मनमाने तौर पर कुछ स्टेशनों के लिये बुकिंग बन्द कर दिया जाता है । इसके अलावा कोयले जैसी आवश्यक वस्तु की ढुलाई भी सन्तोषजनक नहीं हो सकी है । अभी हाल अहमदाबाद के व्यापारियों का एक प्रतिनिधिमण्डल रेलवे के ज्येष्ठ कर्मचारियों से मिला था और उन्होंने यह शिकायत की कि उन्हें उचित मात्रा में कोयला उपलब्ध नहीं हो रहा है । वस्तुतः देश के समस्त भागों में यही शिकायत है । इससे यह स्पष्ट है कि सरकार उद्योगों को सामान्य आवश्यकताओं का सहो अनुमान नहीं लगा सकी है ताकि कुल आवश्यकता को पूर्ति के लिये आवश्यक मात्रा में माल डिब्बे उपलब्ध हो सकें ।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

कोयला ढोने के लिये जितने माल डिब्बों की आवश्यकता थी उनके लिये समय पर आवेदन नहीं जारी किया गया । कोयले के परिवहन के मामले में जांच कराई जानी चाहिये । सरकार को यह प्रयत्न करना चाहिये कि कोयले की कमी के कारण हमारे उद्योगों में नुकसान न उठाना पड़े ।

मैं आपका ध्यान छोटी लाइन के सवारी डिब्बों को ओर भी दिलाना चाहता हूँ । कुछ गाड़ियों के सवारी डिब्बों की हालत बहुत खराब है । रेलवे प्रशासन को चाहिये कि कम से कम उन डिब्बों में यात्रियों की बुनियादी आवश्यकताओं की व्यवस्था की जाये ।

सौराष्ट्र रेलवे से अभी भी उपेक्षा का व्यवहार किया जा रहा है । हम आशा कर रहे थे भारत सरकार द्वारा ले लिये जाने पर उसकी अवस्था में सुधार होगा किन्तु हमें निराशा ही मिली है । अभी भी वह उतनी ही अनियमित और धीमी हैं जैसे कि पहले थीं । इसके सुधार के लिये कदम उठाये जाने चाहिये । यद्यपि हिम्मतनगर उदयपुर लाइन में सुधार हुआ है तथापि जुण्ड काण्डला लाइन में सुधार नहीं हुआ है । इसके निर्माण के लिये तत्काल और अधिक धन उपलब्ध किया जाना चाहिये ।

मृत्यु दंड समाप्त करने के बारे में संकल्प

†अध्यक्ष महोदय : अब हम गैरसरकारी संकल्प लेंगे। सब से पहला है श्री रघुनाथ सिंह का संकल्प

†श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि इस सभा की यह राय है कि मृत्यु-दण्ड को समाप्त कर दिया जाये।”

अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न भारतीय संसद में तीन बार उपस्थित हुआ था। पहले लोक सभा में एक विधेयक के रूप में और राज्य सभा में दो बार संकल्प के रूप में ये प्रश्न आया था। उसके पश्चात् हाउस आफ कामन्स में भी यह प्रश्न उठाया गया था और सन् १९५६ में हाउस आफ कामन्स ने अपनी राय इस प्रश्न पर दी थी। लोक सभा, राज्य सभा और हाउस आफ कामन्स में जो वाद-विवाद हुआ था उसको मैं फिर यहां पर दुहराना नहीं चाहता हूँ। लेकिन मैं उन बातों का यहां पर जिक्र करना चाहूंगा जिनके कि आधार पर मैं चाहता हूँ कि मृत्यु दंड व्यवस्था समाप्त की जाय।

सब से बड़ी चीज जिससे अनुप्राणित हो कर मैंने यह प्रस्ताव रक्खा है वह ला कमिशन की रिपोर्ट है। उस रिपोर्ट के भाग २ को अगर आप देखेंगे तो पायेंगे कि ला कमिशन ने बहुत से स्थानों पर कहा है कि आजकल न्याय मिलना एक तरह से कठिन काम हो गया है।

दूसरी बात यह है कि मानवता का तकाजा है कि यह प्राण दंड प्रथा समाप्त की जाय।

तीसरी चीज यह है कि यह भारतीय परम्परा के अनुरूप है कि यह दंड व्यवस्था भारत से हटाई जाय।

चौथी बात जिस पर कि हमारे और भाई प्रकाश डालेंगे वह यह है कि भयात्मक जो दण्ड की व्यवस्था है उससे आज तक हत्या रुक नहीं सकी है और हत्याएँ अभी तक जारी हैं। उसके वास्ते अब कोई दूसरा उपक्रम होना चाहिये ताकि संसार में जो हत्याएँ होती हैं वह रुक जायें।

भारतीय दंड संहिता में ८ धाराएँ हैं जिनके अनुसार फांसी की सजा दी जाती है और जिनको चार वर्गों में हम बांट सकते हैं। पहला वर्ग इसमें राज्य के विरुद्ध अपराध किये जाने का है और दूसरा मिथ्या साक्ष्य का है। राज्य के विरुद्ध जो अपराध होता है वह धारा १२१ और १३२ है और मिथ्या साक्ष्य की धारा १९४ है। फिर दूसरे वर्ग के व्यक्ति के विरुद्ध जो अपराध किया जाता है उसमें ३०२, ३०३, ३०५ और ३०७ धाराएँ आती हैं। चौथे प्रकार का वर्ग एक हत्या सहित डकैती है, उसके वास्ते ३९६ धारा है।

इसके साथ ही साथ धारा १४९ के अनुसार अगर कोई कानूनी अपराध करे तो सज्जटेंशिएल ऑफेंस (सारभूत अपराध) के अनुसार उन्हें भी सजा हो सकती है।

भारतीय परम्परा में चार प्रकार के दंडों की व्यवस्था है, ये हैं :—धिकदंड, वाकदंड, धनदंड और वध का दंड। पाश्चात्य सिद्धान्तों के अनुसार भी चार प्रकार के दंडों को व्यवस्था है, लेकिन भारतीय परम्परा से वे मेल नहीं खाते। पाश्चात्य दंड विधान में जो चार प्रकार के दंड हैं, वे ये हैं :—निरोधात्मक, सुधारात्मक, प्रतिशोधात्मक और भयात्मक।

भारतीय दंड संहिता का जो सिद्धान्त है वह केवल भौतिकता पर ही नहीं, बल्कि आध्यात्मिकता पर भी आधारित है। इस प्रकार से आप देखेंगे कि भारतीय दंड विधान की प्राचीन व्यवस्था

†मूल अंग्रेजी में

[श्री रघुनाथ सिंह]

अधिक वैज्ञानिक है। भारतवर्ष में दो प्रकार की विचार-धारायें रही हैं—सुर धारा और असुर धारा और इन दोनों विचार-धाराओं के अपने अपने आचार्य हुए हैं। शुक्राचार्य ने स्पष्ट कहा है कि वध-दंड नहीं देना चाहिये, उस को रोक देना चाहिये।

जहां तक सुर धारा अथवा देव धारा अथवा मानवता का सम्बन्ध है महाभारत के शान्तिपर्व में भी यह प्रश्न उपस्थित हुआ था कि मृत्यु-दंड देना चाहिये या नहीं। इस विषय में युधिष्ठिर के प्रश्न के उत्तर में भीष्म पितामह ने सत्यवान और द्युमत्सेन की प्राचीन गाथा कही थी। मृत्यु-दंड को बनाये रखने के पक्ष में आज जो दलीलें हाउस आफ कामन्स में दी गई हैं, करीब करीब वही दलीलें द्युमत्सेन ने दी थीं, जिनका उत्तर सत्यवान ने दिया था।

सत्यवान ने उत्तर देते हुए कहा था कि जो दंड-विधान शरीर के पांच तत्वों को अलग कर देता है उसका प्रयोग नहीं करना चाहिये। उनका कहना था कि शरीर हत्या नहीं करता—हत्या तो करता है मन और बुद्धि। शरीर साधन है, इसलिये अगर दंड के द्वारा शरीर की हत्या की जाती है, तो उस अवस्था में मन, बुद्धि या आत्मा को दंड नहीं मिलता है, जो कि वास्तव में दंड के भागी हैं।

इसके बाद उन्होंने यह कहा कि मूल का ही घात अर्थात् शरीर का नाश दंड के द्वारा करना सनातन धर्म नहीं है। सनातन कानून क्या था? उन्होंने कहा कि सनातन कानून यह नहीं है कि शरीर का नाश किया जाये, बल्कि यह है कि मन और बुद्धि का सुधार किया जाये।

उन्होंने यह भी कहा कि मनुष्य की दस्यु वृत्ति का अन्त करना चाहिये। मनुष्य की मानसिक बीमारियां और हत्या करने के तम का प्रतिकार करना चाहिये और वह तभी हो सकता है, जब कि मनुष्य का विकास होगा।

उन्होंने यह भी कहा कि भय के द्वारा प्रजा को शुभ-कर्मों में लगाना ही दंड का उद्देश्य है—किसी प्राणी के प्राण लेना नहीं, बल्कि हत्या को रोकना ही हमारा लक्ष्य है।

हम लोगों ने महात्मा गांधी के नेतृत्व में अहिंसा के आधार पर राज्य क्रांति की। उन्होंने हरिजन में स्पष्ट तौर पर यह लिखा—

“मैं मृत्यु-दंड को अहिंसा का विरोधी मानता हूं। आदमी मर जाता है, तो दंड कौन भोगता है। मर कर वापस आने या दंड की बात कहने योग्य वह नहीं रहता। केवल ईश्वर ही प्राण-हरण कर सकता है। उसने ही मानव-जगत को जीवन-दान दिया है।”

इस प्रकार से आप देखेंगे कि वैदिक काल से लेकर आज तक हमारी यह परम्परा रही है कि मनुष्य शरीर का दोष नहीं है, दोष है बुद्धि और मन का और इसलिये सुधार करना चाहिये बुद्धि और मन का।

इस दुनिया में पांच महाद्वीप हैं, जिनमें से साढ़े तीन महाद्वीपों का स्थान ईसाई धर्म के मानने वालों का है और केवल डेढ़ महाद्वीपों के क्षेत्र में हिन्दू, मुस्लिम और बौद्ध आदि रहते हैं। ईसाइयों के ओल्ड टेस्टामेंट में जरूर आंख के बदले आंख, नाक के बदले नाक और हत्या के बदले हत्या का सिद्धान्त प्रतिपादित किया गया है। लेकिन ईसा मसीह ने इसके विरुद्ध आन्दोलन किया। उनका न्यू टेस्टामेंट बाइबल के ओल्ड टेस्टामेंट के खिलाफ एक सुधारवादी आन्दोलन था। उसमें उन्होंने स्पष्ट कहा है : **दाउ शैल्ट नाट किल** अर्थात् तुमको हत्या नहीं करनी चाहिए, **यू आर दि साल्ट**

आफ़ दि अर्थ अर्थात् मनुष्य भूमि का लवण है, **रिवेंज इज माइन** अर्थात् प्रतिशोध को तुम मेरे लिये छोड़ दो ।

इसी प्रकार जब इस्लाम धर्म का आविर्भाव हुआ तो हज़रत मुहम्मद ने यह अनुभव किया कि वध वे: दंड द्वारा प्रतिहिंसा की भावना उत्पन्न होती है । लिहाज़ा उन्होंने कहा कि अगर कोई किसी व्यक्ति की हत्या करता है, तो अगर हत व्यक्ति का कोई रिश्तेदार आदि रुपया लेकर या क्षमा कर वे: हत्यारे को छोड़ देना चाहे, तो उस को मृत्यु दंड नहीं देना चाहिए ।

इस सम्बन्ध में मैं आपके सामने इस्लाम का वे:वल एक उदाहरण रखना चाहता हूँ । हिन्दा नामक एक स्त्री हज़रत हम्ज़ा, जब वह युद्ध में हार गए, वे: हृदय को निकाल कर खा गई । जब वह हज़रत मुहम्मद के सामने आई, तो उन्होंने कहा कि इसको क्षमा कर दो । इसका फल यह हुआ कि सारी कुरैश जाति में सदियों से जो प्रतिहिंसा की भावना थी, वह खत्म हो गई और इस्लाम धर्म का प्रचार रावी से अटलान्टिक महासागर तक हुआ ।

भगवान् बुद्ध ने सारनाथ में, जो कि मेरी कांस्टीट्यून्सी है, पहले पहल भाषण देते हुए कहा, "भिक्षुओ, दो अतियों के बीच के मार्ग का अनुकरण करो, अर्थात् मृत्यु-दंड और साधारण दंड, इन दोनों के बीच के मार्ग का अनुकरण किया जाये" इस प्रकार भगवान् बुद्ध ने भी मृत्यु-दंड को अग्राह्य माना है ।

चूंकि आज कल हम यूरोप की शिक्षा से बहुत प्रभावित हैं, इस लिए मैं यूरोप का भी उल्लेख कर देना चाहता हूँ । यूनान की जूरिसप्रूडेंस, यूनानी कानून, मृत्यु-दंड को ग्राह्य नहीं मानता । सुकरात ने कहा कि मनुष्य का शरीर भगवान् का जीता-जागता मंदिर है और भगवान् के मंदिर को नष्ट नहीं करना चाहिए । उसके सुधार करने का अवसर देना चाहिए ।

आज-कल हम रोमन लाँ का बहुत उल्लेख करते हैं । रोमन लाँ में ट्रेव टेवल्ज़ आफ़ रोमन लाँ में मृत्यु-दंड का उल्लेख नहीं है । रोमन लाँ के अनुसार जो व्यक्ति हत्या करे, उसको मृत्यु-दंड देना लाज़िम नहीं है । वह रोमन लाँ के विपरीत है ।

श्री बड़े (खरगोन) : रोमन लाँ में मृत्यु-दंड की सज़ा दी हुई है ।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह बताने जा रहा हूँ कि मृत्यु-दंड की प्रथा कैसे प्रारम्भ हुई ।

रोमन और जर्मन जातियों में हत्या का सम्बन्ध व्यक्ति से होता था, स्टेट से नहीं होता था । आज हमने उसको उल्टा कर दिया है और हत्या का सम्बन्ध राज्य से कर दिया है । पहले हत्या का सम्बन्ध व्यक्ति से होता था, जिसको हमने बिल्कुल उलट दिया है । इस प्रकार से आप देखेंगे कि मृत्यु-दंड की परम्परा रोमन और यूनानी कानून के बिल्कुल विरुद्ध है ।

प्रश्न यह है कि मृत्यु-दंड आया कैसे । सोलहवीं सत्रहवीं शताब्दी में जब यूरोप में मध्य युग आरम्भ हुआ, तो किसी भी बात के लिए मृत्यु की सज़ा दी जाने लगी । मामूली चोरी और गुस्से के अपराध जैसे दो सौ अपराधों के लिए मृत्यु-दंड दिया जाने लगा । हेनरी दि एट्थ के समय में करीब ७२,००० आदमियों को मृत्यु-दंड दिया गया । इसी प्रकार एलिज़ाबेथ के समय में १८,००० आदमियों को मृत्यु-दंड दिया गया । छोटी छोटी बातों के लिए मृत्यु-दंड दिया जाने लगा । लेकिन जब यूरोप में रेनेसांस हुआ, पुनरुत्थान हुआ, तो लोगों ने रोमन लाँ का अध्ययन करने के बाद यह अनुभव किया कि इस दंड प्रथा में परिवर्तन होना चाहिए । इस प्रकार से आप देखेंगे कि पहले पहल अठारहवीं शताब्दी में यूरोप में यह आन्दोलन आरम्भ हुआ कि सब राज्यों में मृत्यु-दंड की प्रथा को बन्द किया जाना चाहिए ।

[श्री रघुनाथ सिंह]

मैं आपके सामने कुछ आधुनिक युग के उदाहरण पेश करना चाहता हूँ। अमरीका के मध्य अमरीका और दक्षिण अमरीका के जितने बीस पच्चीस देश हैं, उन में से केवल छः में मृत्यु-दण्ड की प्रथा है बाकी देशों में जिनको आप लेटिन अमरीकी देश कहते हैं यह प्रथा नहीं है। आप उत्तर अमरीका को लें। उसमें पहले ४८ राज्य थे और अब ५० हो गए हैं। वहां पर केवल चार राज्यों में उसे फिर से लागू किया गया है, ३८ राज्यों में मृत्युदंड का अधिकार केवल ज्यूरी को दे दिया गया है, जजों को नहीं दिया गया है। हमारे दातार साहब बहुत जोरों से इस पर बहस करेंगे, इस वास्ते मैं उनको बतलाना चाहता हूँ कि ३८ राज्यों में अमरीका में ज्यूरी को अधिकार दिया गया है कि वह मृत्यु दण्ड दे सकती है, जजों को यह अधिकार नहीं दिया गया है।

अब मैं यूरोप को लेता हूँ। आस्ट्रिया में १९५० में यह दण्ड समाप्त किया गया है। वैल्जियम में १८६६ में यानी आज से कोई सौ वर्ष पहले यह दण्ड स्थगित किया गया और आज तक स्थगित है। डैनमार्क में १८६८ में यह दण्ड स्थगित किया गया और १९३६ में इसको बिल्कुल ही समाप्त कर दिया गया। आज भी वहां मृत्यु-दण्ड की व्यवस्था नहीं है। इतना होने पर भी वहां पर हत्याओं की तादाद बढ़ी नहीं है, बल्कि कम हुई है। फिनलैंड में १८८६ में इसको समाप्त कर दिया गया। आइसलैंड में इसको समाप्त किया गया। हालैंड में १८५० में इसको स्थगित किया गया और १८७० में बिल्कुल समाप्त कर दिया गया। हालैंड के हत्याओं के जो आंकड़े हैं, उनसे सिद्ध होता है कि हत्या के अपराधों की संख्या में बढ़ोतरी नहीं हुई है, बल्कि कमी ही हुई है। नार्वे में १८७५ में इसको स्थगित किया गया और १९०५ में इसको बिल्कुल समाप्त कर दिया गया। वहां पर भी अपराधों की संख्या में कोई वृद्धि नहीं हुई है। आप पुर्तगाल को लीजिये। उससे अभी अभी हमने गोआ लिया है। पुर्तगाल से हमारे दातार साहब को कुछ सीखना चाहिए। वहां पर १८६७ में मृत्युदण्ड की व्यवस्था को समाप्त किया गया और आज तक पुर्तगाल में फांसी की सजा नहीं दी जाती है। स्वीडन में १९१० में इसे स्थगित किया गया और १९२० में समाप्त किया गया। स्विटजरलैंड में १८७४ में समाप्त किया गया लेकिन पांच बरस बाद १८७९ में कैटंज को राइट्स दिए गए कि वे चाहें तो अपने यहां मृत्युदण्ड समाप्त कर सकती हैं। उसका फल यह हुआ कि पंद्रह कैटंज में अर्थात् ७५ सैकड़ा जहां पर आबादी स्विटजरलैंड की बसती है, वहां इस को बिल्कुल समाप्त कर दिया गया। इसके बाद १९४२ में सारे स्विटजरलैंड में इसको समाप्त कर दिया गया और तब से आज तक हत्या के अपराधों में वृद्धि नहीं हुई है, बल्कि कमी ही हुई है। इटली में १८६० में इसे समाप्त किया गया। लेकिन १९३१ में जब फासिस्ट वहां पावर में आये तो उन्होंने इस को फिर जारी कर दिया। लेकिन १९४४ में जब उनका शासन समाप्त हुआ तो फिर से मृत्युदण्ड की प्रथा इटली में समाप्त कर दी गई। वहां पर भी हत्याओं की तादाद कम हुई है, बढ़ी नहीं है। वैस्ट जर्मनी में २५-५-१९४९ को इसे समाप्त किया गया। वहां पर हत्याओं की तादाद कम हुई है। सोवियट रशिया में मृत्युदण्ड समाप्त है। आस्ट्रेलिया में क्वीन्ज़लैंड में १९११ में इस को स्थगित किया गया और १९२८ में बिल्कुल समाप्त कर दिया गया। न्यूजीलैंड में १९३५ में इस को स्थगित किया गया और १९४१ में समाप्त किया गया। १९५० में फिर लाया गया और १९६१ में फिर वहां पर मृत्युदण्ड समाप्त कर दिया गया। इस प्रकार से न्यूजीलैंड में १९६१ अक्टूबर से मृत्युदण्ड बिल्कुल समाप्त कर दिया गया।

एक देश रह जाता है ब्रिटेन और अब मैं उस के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। उस के पीछे चलने की हम बड़ी कोशिश करते हैं। १९३० में जो सिलैक्ट कमेटी (प्रवर समिति) हाउस आफ कामंस की बनी थी, उस का यह रिमार्क था कि उसने जितने भी आंकड़े देखे थे उनसे स्पष्ट था कि मृत्यु-दंड समाप्त करने के बाद मृत्यु की दर बढ़ी नहीं थी।

उसके बाद १९५३ में रायल कमिशन जिस का जिक्र बहुत से माननीय सदस्य करेंगे, उस ने जो कुछ कहा है, उसका भी मैं जिक्र कर देना चाहता हूँ। १९५३ में रायल कमिशन जो स्थापित किया गया, उसका रिमार्क था कि ऐसा कोई स्पष्ट प्रमाण नहीं मिलता कि मृत्यु-दंड का हत्याओं पर कोई भी प्रभाव पड़ता है।

वह किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंच सका कि अगर मृत्युदण्ड को समाप्त कर दिया जाय तो हत्याओं की संख्या बढ़ेगी या कम होगी। १९५६ में हाउस आफ कामन्स में यह प्रश्न गैर-सरकारी विधेयक के रूप में और उसके बाद फिर संकल्प के रूप में पेश हुआ। हाउस आफ कामन्स ने पहले तो उस को स्वीकार किया और बाद में उसको अस्वीकार किया। १८११ में इंग्लैंड में पार्लिमेंट की एक कमेटी बनी जिसने बहुत से वेसिस की तालिका उपस्थित की और उस तालिका में उसने इस प्रश्न को रखा और एक प्रतिवेदन उपस्थित किया कि मृत्युदण्ड उठा दिया जाये। १८४५ में न्यूयार्क में लैजिस्लेचर की एक कमेटी बनी, उसका भी यही मत था कि अगर मृत्युदण्ड को उठा दिया जाय तो उस से हत्याओं की तादाद बढ़ेगी नहीं बल्कि कम होगी। १८ अप्रैल १९६२, को आज से केवल तीन दिन पहले ब्रिटेन के जितने पादरी थे, वे इकट्ठे हुए और उन्होंने एक प्रस्ताव पारित किया कि ब्रिटेन से मृत्युदण्ड को हटा दिया जाय जबकि हाउस आफ कामन्स ने यह प्रस्ताव पास किया था कि इस को कायम रखा जाये।

इस तरह से मैं कहना चाहता हूँ कि आज विश्व का जो प्रगतिशील विचार है वह विचार इसी पक्ष में है कि मृत्युदण्ड को हटा दिया जाना चाहिये।

अब मैं हिन्दुस्तान को लेता हूँ। १९५८ में १०,६६१ हत्या के केस हुए। १९५९ में, १०,८२१ हुए और १९६१ में ११,२०० हुए। आप तो यहां हत्या करने वाले को फांसी के तख्ते पर लटका देते हैं लेकिन इतना होने पर भी अपराधों में कमी नहीं हुई है बल्कि वे बढ़े ही हैं। लेकिन जिन देशों में मृत्युदण्ड को उठा दिया गया वहां पर अगर अपराधों में कमी नहीं हुई तो बढ़ोतरी भी नहीं हुई है।

नीदरलैंड में १० लाख में सिर्फ एक आदमी की हत्या हुई है। इंग्लैंड में तीन आदमियों की १० लाख में हुई है, स्काटलैंड में दो आदमियों की। लेकिन हिन्दुस्तान में यह तादाद बहुत बड़ी है। यहां पर दस लाख पीछे २९ आदमियों की हत्याएँ हुई हैं। इस प्रकार से जिन देशों में मृत्युदण्ड की व्यवस्था हटा दी गई है उन देशों में हत्या के अपराध कम हुए हैं। हमारे यहां १९५९ में २५७ मर्सी पैटीशंस दातार साहब के सामने आईं। उनमें से ५६ को ट्रांसपोर्टेशन पर लाइफ हुआ। १९६० में २६३ आईं, उन में से ४७ को आप ने माफ किया। होता यह है कि जिस की पैरवी पहुंच जाती है, वह तो फांसी के तख्ते पर लटकने से बच गया और जिस बेचारे की पैरवी नहीं पहुंची वह फांसी के तख्ते पर झूल गया। इस वास्ते भारत में जो सब से बड़ी चीज हमारे सोचने की है वह .

अध्यक्ष महोदय : आप के लिए यह कहना उचित नहीं है कि "पैरवी पहुंच गई"।

श्री रघुनाथ सिंह : पैरवी कैसी होती है, केस की पैरवी, अदालत की पैरवी

अध्यक्ष महोदय : इस का गलत अर्थ निकल सकता है।

श्री रघुनाथ सिंह : अदालत की पैरवी की बात मैं कर रहा था।

श्री बी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : आप ने गलत इस्तेमाल किया।

अध्यक्ष महोदय : अच्छा, अब समय समाप्त हो रहा है, आप खत्म कीजिये।

श्री रघुनाथ सिंह : थोड़ा सा समय तो और दीजिये ।

अध्यक्ष महोदय : सारी दुनिया घूम आये, अपने देश के लिये बहुत थोड़ा वक्त रखा आपने ।

अब मैं आपको ला कमिशन की रिपोर्ट के बारे में कुछ बतलाऊंगा । हमारे यहां अदालतों में जो फैसले होते हैं उस के तीन साधन होते हैं । इन्वेस्टिगेशन, प्रोसिक्यूशन और उस के बाद अदालत में मुकदमे जाते हैं । ला कमिशन की रिपोर्ट के पेज ७३६ पर आप देखेंगे कि इन्वेस्टिगेशन के बारे में उनकी क्या राय है । वे लिखते हैं कि जांच-पड़ताल का तरीका बहुत बिगड़ गया है ।

इसी प्रकार पेज ७३८ के पैरा ११ में ला कमिशन कहता है कि कई वरिष्ठ पुलिस अधिकारी स्वीकार करते हैं कि कई पुलिस अधिकारियों को जांच-पड़ताल करने का कोई प्रशिक्षण नहीं मिलता । वे स्टिगेशन साइड में जो लोग फौजदारी की वकालत करते हैं उनसे पता चलता है कि अगर थानेदार साहब के पास पैरवी पहुंच गई या इन्वेस्टिगेशन आफिसर के पास पहले से पैरवी पहुंच गई तो अच्छे से अच्छा मुकदमा सफल नहीं हो सकता । जिस के पास पैसा है, जो अच्छी तरह से अपनी पैरवी कर सकता है, वह सफल हो जाता है । इसी प्रकार इस कमिशन ने प्रोसिक्यूशन के बारे में भी लिखा है । यू० के० का सिस्टम है कि जो आदमी दस वर्ष से बैरिस्टर रहा होता है वही प्रोसिक्यूशन आफिसर होता है । उसी के हाथ में प्रोसिक्यूशन का काम होता है और वह इन्डेपेन्डेन्ट होता है । अमरीका में क्या होता है, यह आप इस रिपोर्ट के पेज ७६८ पर पायेंगे । वहां पर इन लोगों का चुनाव होता है और वे बिल्कुल इन्डेपेन्डेन्टलो काम करते हैं । लेकिन यहां क्या होता है ? यहां यह है कि जो प्रोसिक्यूशन है वह पुलिस का ही एक अंग है । वह पुलिस से अलग नहीं होता, इस वास्ते जो पुलिस की इच्छा होती है वह उस को सामने रखता है ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जब तक एग्जिक्यूटिव और जुडिशियरी का पूर्ण सेपरेशन नहीं होता तब तक हमें इस फांसी की सजा को स्थगित रखना चाहिये ।

इस के बाद आप देखेंगे कि हमारे हाई कोर्ट्स में ऐसे बहुत से केसेज जाते हैं जिन में कि सेशनस कोर्ट में आदमी को फांसी की सजा होती है लेकिन वह हाई कोर्ट्स से छूट जाते हैं । अगर आदमी के पास रुपया है, साधन हैं, अच्छा बैरिस्टर है, अच्छा वकील है, आदमी की पैरवी अच्छी हो सकती है, तो वह छूट भी सकता है । जज के सामने अच्छी तरह से केस कराया जा सकता है, लेकिन मर्डर केसेज में इस तरह से नहीं होता है । आप देखिये जाकर तो आपको पता चलेगा कि हिन्दुस्तान में जो हत्याएँ होती हैं वे ज्यादातर देहातों में होती हैं । इस तरह के केसेज भी आप देश में ७ प्रतिशत पायेंगे जिन में कि ऐमिक्स क्यूरी होता है, अर्थात् सरकार की तरफ से अपराधी को वकील दिया जाता है । वह सरकार की ओर से बहुत थोड़ा रुपया मुकदमा करने के लिये पाता है । ऐसी हालत में वह क्या पैरवी कर सकता है ।

इसलिये मेरा निवेदन है कि अगर पूरी तरह से आप अभी मृत्यु दंड को समाप्त न कर सकें, तो कम से कम जो अमेंडमेंट श्री बालकृष्ण जी ने रक्खा है उस को ही स्वीकार कर लिया जाये । अर्थात् इस सम्बन्ध में इन्क्वायरी कराई जाये । जैसे कि इंग्लैंड में हुआ था, इस के लिये एक कमिशन बनाया जाये । जब तक कमिशन की रिपोर्ट न आ जाये तब तक हत्या के अपराध के जितने केसेज हैं उन के मृत्यु दंड को रोक दिया जाये । मेरा निवेदन है कि यह तीसरी पार्लियामेंट के लिये बड़ा शुभ दिन है और इस दिन शुभ वार्ता होनी चाहिये । यहां से इस की आवाज उठनी चाहिये कि जिस शरीर को ईश्वर ने बनाया है, उस शरीर को मनुष्य नष्ट न कर सके ।

†अध्यक्ष महोदय : संकल्प प्रस्तुत हुआ ।

इस पर कुछ संशोधन हैं ।

†डा० ल० म० सिधवी (जोधपुर) : मैं अपना संशोधन संख्या १ प्रस्तुत करता हूँ ।

†श्री बड़े : मैं अपना संशोधन संख्या ३ प्रस्तुत करता हूँ ।

†श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : मैं अपना संशोधन संख्या ४ प्रस्तुत करता हूँ ।

†श्री बालकृष्ण सिंह (चन्दौली) : मैं अपना संशोधन संख्या ५ प्रस्तुत करता हूँ ।

†अध्यक्ष महोदय : श्री पु० र० पटेल का संशोधन इसलिये नियमबाह्य है कि वह संकल्प से सम्बन्धित नहीं है । वह दण्ड-संहिता के संशोधन के लिये है । उसके लिये उन को दण्ड संहिता में परिवर्तन कराने के लिये एक दण्ड संहिता संशोधन विधेयक रखना चाहिये ।

एक संशोधन श्री बालकृष्णन् ने भेजा था, पर वह उपस्थित नहीं हैं ।

इस के बाद एक संशोधन है श्री हरिश्चन्द्र माथुर का ।

†श्री दी० चं० शर्मा : वह भी नियमबाह्य है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर (जालोर) : नियमबाह्य नहीं है ।

†अध्यक्ष महोदय : उसकी पूर्व सूचना काफी देर से मिलने के कारण उसे परिचालित नहीं किया जा सका । लेकिन चूंकि यह पहला ही दिन है, इसलिये मैं उसकी अनुमति दे सकता हूँ । परन्तु आगे से सदस्यों को अपनी पूर्व सूचनायें समय पर देनी चाहिये ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मैं अपना संशोधन संख्या ८ प्रस्तुत करता हूँ ।

†अध्यक्ष महोदय : संकल्प प्रस्तुत हुए । श्री जयपालसिंह ।

†श्री जयपालसिंह (रांची-पश्चिम) : अध्यक्ष पद के लिये आपके सर्वसम्मत चुनाव पर मैं आपका अभिनन्दन करता हूँ । इस पद के लिये आपसे अच्छा कोई और व्यक्ति नहीं चुना जा सकता था ।

†अध्यक्ष महोदय : मृत्यु-दंड की चर्चा के समय यह सब असंगत है ।

†श्री जयपाल सिंह : मैं इस संकल्प के पक्ष में रखे गये श्री रघुनाथ सिंह के सभी तर्कों को स्वीकार करता हूँ । उन के सभी तर्कों में सब से कमजोर तर्क यही है कि हमें वही करना चाहिये जो सारा संसार आज कर रहा है । हमें दूसरे के अनुभवों से लाभ उठाना तो सीखना चाहिये, लेकिन आंखें मूंद कर उन की नकल नहीं करनी चाहिये । हमें दूसरे देशों का वही विचार अपनाना चाहिये, जो हमारी परिस्थितियों के अनुकूल हो ।

मृत्यु-दण्ड का यह प्रश्न वास्तव में मानव-जीवन के मूल्य का प्रश्न है । हम अपने देश में मानव-जीवन को कितना महत्व देते हैं ?

[श्री मूलचन्द दूबे पीठासीन हुए]

†मूल अंग्रेजी में

मृत्यु-दण्ड भी परिवार-नियोजन और प्राकृतिक विपत्तियों की भांति जन-संख्या घटाने का एक तरीका है।

वास्तविकता क्या है ? क्या मृत्यु-दण्ड हटाने से हत्याओं में कोई कमी हो जायेगी ?

मेरी समझ में माननीय सदस्य का यह तर्क नहीं आया कि चूंकि स्विट्ज़रलैण्ड में मृत्यु-दण्ड समाप्त कर देने से हत्याओं की संख्या में कमी हो गई है, इसलिये हमारे यहां भी वैसा ही होगा। हमारे देश की अपनी परिस्थिति है।

श्री रघुनाथ सिंह ने कहा है कि देहातों में हत्याएँ ज्यादा होती हैं। उन्होंने कहा कि यह एक मानसिक रोग है। साथ ही उन्होंने यह भी कहा है कि साधारण लोगों में पैरवी की ताकत नहीं है। इसलिये धनी लोग हत्या करके भी कानूनी दावपेच से अपने आपको बचा लेते हैं। प्रश्न यह नहीं है। असल प्रश्न यह है कि क्या स्वतंत्र भारत में मृत्यु-दण्ड की आवश्यकता है ?

मैं इस संकल्प का स्वागत करता हूँ, इसलिये कि हम ने अहिंसा का सिद्धान्त अपनाया है और मृत्यु-दण्ड उस से मेल नहीं खाता। हत्या करने वाले व्यक्ति का भी सुधार किया जा सकता है।

मनुष्य ईश्वर की कृति है और उसे जीने का अधिकार है।

श्री दी० च० शर्मा : श्री रघुनाथ सिंह जी का भाषण सुन कर मुझे कुछ ऐसा लगा जैसे वह किसी कल्पना-लोक में रहते हैं। उनकी कल्पना साकार होने में हजारों वर्ष लग जायेंगे।

उन्होंने कई देशों का उल्लेख किया और बड़े-बड़े पवित्र ग्रन्थों से उद्धरण भी दिये, फिर भी मृत्यु-दण्ड समाप्त करने के औचित्य से हमें पूर्णतया सहमत नहीं बना सके। उसे तभी समाप्त किया जा सकता है जब हम अपने जीवन का ढब ही बदल दें।

आज के संसार में लोग जीवन को कोई महत्व ही नहीं देते। किसी की जान लेने में उनको ज्यादा हिचक नहीं होती। इसलिये, ऐसी परिस्थिति में मृत्यु-दण्ड समाप्त करना कोरी आदर्शवादिता होगी।

कुछ माननीय सदस्यों ने इसके सम्बन्ध में कुछ संशोधन रखे हैं, जिनमें कहा गया है कि इस समस्या के अध्ययन के लिये संसद्-सदस्यों का एक आयोग बनाया जाये। लेकिन संयुक्त राष्ट्र संघ इस समस्या का अध्ययन करता रहा है। उसने सभी राष्ट्रों के पास एक प्रश्नावलि भी इस सम्बन्ध में भेजी है। और फिर "सोसाइटी ऑफ फ्रेंड्स" भी तो इस समस्या का अध्ययन कर रही है। इसलिये ऐसा कोई आयोग बनाना अनावश्यक होगा।

आज के संसार में मृत्यु-दण्ड समाप्त करना एक कल्पनामात्र है।

क्या श्री रघुनाथ सिंह जी का ख्याल है कि हत्यारों और बच्चों को अपहरण करने तथा उनको अपंग बनाने वाले अपराधियों को भी मृत्यु दण्ड नहीं देना चाहिये।

संसार में कुछ ऐसे भी गम्भीरतम अपराध हैं, जिनके लिये अधिक से अधिक भयोत्पादक दण्ड दिया जाना चाहिये ।

यह तर्क बिल्कुल निराधार है कि मृत्यु-दण्ड समाप्त करने से अपराधियों में अधिक भय पैदा हुआ है ।

†श्री रघुनाथ सिंह : मैंने यह तो नहीं कहा । मैंने कहा था कि अपराधियों का सुधार करना चाहिये उनमें भय उत्पन्न करने की कोशिश नहीं करनी चाहिये ।

†श्री बी० चं० शर्मा : जिन देशों में मृत्यु दण्ड की व्यवस्था है, उन देशों में अपराधों की संख्या बढ़ती जा रही है । इसीलिये दण्ड को और अधिक भयोत्पादक बनाने की आवश्यकता है । अभी मृत्यु दण्ड को समाप्त करने लायक वातावरण नहीं बना है । शायद भविष्य में कभी बन जाये ।

मैं श्री रघुनाथ सिंह की बात मानता हूँ कि प्रत्येक मनुष्य को जीवित रहने का अधिकार है । इसीलिये तो किसी भी मनुष्य को यह अधिकार नहीं कि वह किसी दूसरे मनुष्य का जीवन हर सके । विधि द्वारा प्रत्येक मनुष्य के जीवन की रक्षा की जानी चाहिये ।

जहाँ जहाँ भी मृत्यु-दण्ड की व्यवस्था है, उन सभी देशों में वैधानिक प्रक्रिया द्वारा पूरी-पूरी जांच करने के बाद ही, विधि-सम्मत ढंग से ही, मृत्यु-दण्ड दिया जाता है ।

भारत में यह एक संक्रमण काल है । इस संक्रमणकाल में हमें लोगों को जीवन की पवित्रता के विचार की शिक्षा देनी चाहिये । हमें जनता को रचनात्मक शक्तियों को बल देने की शिक्षा देनी है । आज असामाजिक तत्व बढ़ते जा रहे हैं, इसलिये एक भयोत्पादक व्यवस्था आवश्यक है ।

†श्री उमानाथ (पुद्दकोट्टई) : मैं इस संकल्प का समर्थन करता हूँ ।

विधि में स्वयं कहा गया कि है क्षणिक आवेश में किसी का बहुमूल्य जीवन नष्ट नहीं होने देना चाहिये । लेकिन तब विधि इतने सोच-विचार के बाद, इतने जानबूझ कर किसी के प्राण कैसे हर सकता है ? मृत्यु-दण्ड में यही तो होता है कि यदि किसी की जान लेना अपराध है, तो विधि द्वारा किसी की जान लेना भी अपराध ही होगा । अपराध का उत्तर अपराध से तो नहीं दिया जाना चाहिये । हत्या तो हर हालत में हत्या ही रहेगी ।

मुझे मृत्यु दण्ड पाये हुए अपराधियों के साथ जेल में रहने का अवसर मिला था । मैं जानता हूँ कि उनको कितनी यंत्रणा भोगनी पड़ती है । ऐसे अपराधी को शाम को बताया जाता है कि उसे सुबह छः बजे फांसी पर लटकना है । उस शाम उसके परिवार के सभी बच्चों और व्यस्कों को उससे मिलने दिया जाता है और फिर रात के १२ घण्टे उसे जो मरण-तक यंत्रणा भोगनी पड़ती है उसकी कल्पना भी नहीं की जा सकती । वह तिल-तिल करके मरता है और सुबह तक उसमें जीवन जैसी कोई चीज नहीं रह जाती और इतनी सारी अमानुषिकता विधि के नाम में की जाती है, तब जब कोड़े लगाना भी अमानुषिक माना जाता है ।

मृत्यु-दण्ड पाये हुए कई अपराधी सुधर जाते हैं और यदि उनको अवसर दिया जाये तो वे सामान्य जीवन बितायेंगे । लेकिन ठीक उसी वक्त उनको फांसी पर लटका दिया जाता है ।

यह तर्क गलत है कि मृत्यु दण्ड एक भयोत्पादक व्यवस्था है । यदि भयोत्पादक होती, तो अभी तक हत्यायें कभी की बन्द हो चुकी होतीं । कुछ सदस्यों ने कहा है कि वह एक मानसिक रोग है । लेकिन आप तो रोग की जगह रोगी को ही खत्म कर देते हैं ।

इस व्यवस्था को राजनैतिक प्रयोजनों के लिये भी इस्तेमाल किया जाता है। सत्तारूढ़ दल अपने विरोधियों पर इस अस्त्र का प्रयोग करता है। आन्ध्र प्रदेश के महबूब नगर जिले में एक कांग्रेसमैन की हत्या के अपराध पर आठ कम्युनिस्टों को मृत्यु-दण्ड दिया जा रहा था, और जिस कांग्रेसमैन की हत्या बतलाई जा रही थी, वह स्वयं अदालत में मौजूद था। उसका पता हमने लगाया था, पुलिस ने नहीं। मैं भी उन अपराधियों में से एक था। केरल में भी ऐसी घटनायें हुई हैं।

इसके अतिरिक्त, अब जान के बदले जान लेने के इस सिद्धान्त को संसार भर ने ठुकरा दिया है।

इसलिये मैं इस संकल्प का पूरे हृदय से समर्थन करता हूँ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मैं इस संकल्प का पूर्ण समर्थन करता हूँ। माननीय प्रस्तावक ने एक बड़ा सारगर्भित भाषण दिया है और इसके समर्थन में बड़े सुन्दर तर्क पेश किये हैं।

अब यह प्रश्न एक अन्तर्राष्ट्रीय प्रश्न बन गया है। संयुक्त राष्ट्र संघ भी मृत्यु दण्ड समाप्त करने के प्रश्न पर विचार कर रहा है।

लेकिन इस संकल्प को उसके वर्तमान रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता। इस पर विचार करने के लिये कोई समिति गठित करना भी अनावश्यक है। विधि आयोग तो मौजूद है। उसे इस समस्या के हर पहलू पर विचार करना चाहिये। हमारे देश में प्रतिवर्ष लगभग १०,००० हत्यायें होती हैं। इसलिये समस्या गम्भीर है। इसलिये हो सकता है कि कुछ विशेष अपराधों के लिये मृत्यु-दण्ड बनाये रखना पड़े। इसीलिये मैंने संशोधन रखा है कि यह मामला विधि आयोग को सौंप दिया जाये। आशा है इस पर गृह-कार्य मन्त्री को कोई आपत्ति नहीं होगी। उसके बाद सभा इस पर पुनः विचार कर सकती है।

†श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : मैं अपने माननीय मित्र के प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ। भारतीय दण्ड प्रक्रिया संहिता की धारा ३०२ के शब्द ऐसे हैं कि उनसे न्यायाधीशों को मृत्यु-दण्ड देने की प्रेरणा मिलती है। लगभग सभी न्यायाधीश, जब भी, उनको मौका मिलता है, मृत्यु-दण्ड देते हैं। इसलिये जब तक इस शब्दावली में परिवर्तन नहीं होता, तब तक स्थिति में सुधार नहीं होगा।

कुछ मामले ऐसे होते हैं, जिन में हत्या करने वाला अपनी सफाई दे सकता है। सामान्यतया मृत्यु-दण्ड नहीं दिया जाना चाहिये, क्योंकि मृत्यु-दण्ड से हत्या की घटनायें कम नहीं हुईं। केवल यह बात लोगों को हत्या करने से रोकने के लिये पर्याप्त नहीं है कि कानून में मृत्यु-दण्ड की व्यवस्था है। इसलिये हत्यारों को अपना सुधार करने के अवसर दिया जाना चाहिये।

मन्त्री महोदय से मेरा निवेदन है कि वह इस दण्ड को कुछ समय के लिए स्थगित कर के इसके प्रभावों को देखें। यदि उन्हें यह स्वीकार न हो, तो इस विषय को कम से कम विधि आयोग को निर्दिष्ट कर देना चाहिये।

†श्रीमती सावित्री निगम (बांदा) : माननीय सदस्यों से मेरा निवेदन है कि वे इस महत्वपूर्ण विषय को एक राजनीतिक या विवादास्पद विषय न बनायें। हमें इसके हर पहलू की जांच करनी चाहिए खेद का विषय है कि अभी तक यह जानने के लिये कोई प्रयत्न नहीं किया गया कि मृत्यु-दण्ड का प्रयोजन सिद्ध हुआ है या नहीं और क्या सरकार को राज्य के नाम से लोगों की जान लेने का अधिकार है। अन्य देशों में यह सिद्ध किया गया है कि मृत्युदण्ड अपराधों को रोकने में असफल रहा है। बहुत से फौजदारी वकीलों की भी यह राय है कि मृत्यु-दण्ड दिये जाने के बाद और हत्याएं होने लगती हैं।

१ वैशाख, १८८४ (शक) मृत्यु दण्ड समाप्त करने के बारे में संकल्प वापस ले लिया गया १७५

दण्ड के अनुचित होने की बहुत सम्भावनाएं हो सकती हैं। कुछ मामलों में देखा गया है कि वह व्यक्ति जिस को हत्या के अपराध में मृत्यु दण्ड दिया गया होता है, कुछ साल बाद फिर उपस्थित हो जाता है। इसलिये हम यह विधान नहीं रखना चाहिये जिससे निर्दोष लोगों के जीवन को खतरा हो।

कई प्राधिकारियों का विचार है कि मृत्युदण्ड कोई निवारक उपाय नहीं है। इससे केवल हमारी दण्ड पद्धति में निर्दयता आ जाती है। चूंकि यह बिल्कुल बेकार और प्रभावहीन है, इसलिये इसे बन्द कर देना चाहिये।

†डा० ल० म० सिधवी : मैंने एक संशोधन दिया है, जिसमें कहा गया है कि इस मामले की जांच के लिए एक उपयुक्त आयोग नियुक्त किया जाये।

हमें यह विचार करना चाहिये कि क्या मृत्यु-दंड हत्याएं रोकने के लिए साधक है या नहीं। इस सम्बन्ध में विश्व में बहुत मतभेद है। इसलिये मैं श्री माथुर के इस सुझाव का समर्थन करता हूं कि मामला एक आयोग को निर्दिष्ट किया जाये। यदि हम ने इसकी उचित छानबीन कर ली, तो हम मृत्यु-दण्ड को हटाने में पहल कर सकेंगे, जो कि ऐसा दंड है जो कि न्याय की गलती के बाद बदला नहीं जा सकता। हमें बहुत से ऐसे मामलों का ज्ञान है, जिन में गलत तौर पर मृत्यु-दंड दिया गया है।

मृत्यु-दंड को पूर्ण रूप से निवारक समझना या यह समझना कि यह बिल्कुल निवारक नहीं है, गलत होगा। हमारे देश की वर्तमान परिस्थितियों को देखते हुए, इस मामले पर लोकमत जानने के लिये न्याय शास्त्रियों, अपराध विशेषज्ञों तथा अन्य लोगों का एक आयोग नियुक्त किया जाना चाहिये।

श्री बड़े (खरगौन): माननीय सभापति महोदय, जब मैंने मृत्युदंड को समाप्त किया जाए, इस विषय में सदन में आने वाला प्रस्ताव, देखा तो मैं ने सोचा कि एक अमेंडमेंट दूं और इसलिए मैंने एक अमेंडमेंट दिया कि लीगल एक्सपर्ट्स और पार्लियामेंटरी मेम्बर्स की एक कमेटीया कमीशन नियुक्त की जाए और उसके सुपुर्द यह प्रश्न किया जाए और उसकी रिपोर्ट आने के बाद सदन इस विषय में निर्णय ले कि कैपिटल पनिशमेंट रखी जाए या न रखी जाए।

यह जो पीनल कोड की धारा ३०२ में कैपिटल पनिशमेंट की सजा दी गयी है वह उस प्रिमिटिव कल्पना के आधार पर है कि आई फार आई और टुथ फार टुथ। लेकिन इस कानून में बारीक भेद कर दिया गया है और उसमें होमिसाइड नाट एमाउंटिंग टू मर्डर भी रखा गया है और जब यह प्रश्न होता है कि किसी ने सेल्फ डिफेंस में मर्डर किया है या प्रोटेक्सन में तो उसे सजा नहीं दी जाती। एक और हालत में मर्डर होता है जैसे कि किसी भाई पर अगर कोई अत्याचार करता है उसे बचाव के लिए अगर मर्डर किया जाए तो उस में भी उस मारने वाले को सजा नहीं होती। तो इस तरह क विधान पीनल ब्रिटिश राज्य के वक्त से कोड में चला आता है। हमको स्वतंत्र हुए १४ साल हो गए लेकिन हमने उसमें कोई परिवर्तन नहीं किया है और न उसमें कोई संशोधन किया है।

अभी यहां पर कई उदाहरण दिए गए बताये हैं जिसमें कि कभी ऐसा हो जाता है कि गलती से फांसी की सजा दे दी जाती है। जिस क्षेत्र से मैं आता हूं वह आदिवासी क्षेत्र है। वहां करीब करीब तीन लाख आदिवासी रहते हैं। वहां पर अक्सर औरत और जमीन पर खून होते हैं। मैं एक बार एक अभियुक्त से जेल में मिलने गया और मैं ने उससे कहा कि मुझे तुम्हारे लोगों ने वकील किया

[श्री बड़े]

है । उसने कहा कि जिस आदमी को मैं ने मारा है वह मेरी पत्नी के साथ मेरे घर में नाजायज सम्बन्ध कर रहा था । इसलिए मैं ने उसकी प्राकृतिक चिकित्सा कर दी, अब आप कानूनी चिकित्सा कर दीजिए । उसने यह अपनी भाषा में कहा । उसने कहा कि मेरा यह खून माफ होना चाहिए । उसने कहा कि अगर मेरे पास पैसा होता तो मैं एक हाथ मे हुंडी और दूसरे हाथ में मुंडी पुलिस में लेकर जाता और छट जाता । मैं ने देखा है कि अभी देहाती क्षेत्रों में पुलिस का स्तर ऊंचा नहीं है और ऐसा प्रायः देखा जाता है कि जब एक आदिवासी खून करता है और एक हाथ मे हुंडी और दूसरे में मुंडी लेकर पुलिस के पास जाता है तो छट जाता है । और अगर उसके पास हुंडी नहीं होती तो निरपराध होते हुए भी उसको सजा मिल जाती है ।

दूसरी बात यह है कि कभी कभी किसी आदमी का दिमाग खराब होता है इसलिए भी वह खून कर देता है । जो आदमी गरम होता है उसके दिमाग में कुछ खराबी होती है और वह टेम्पर लूज कर देता है । इसलिए अमरीका मे प्रिजन्स को हासपिटल में बदल दिया गया है और वहां ऐसे लोगों का इलाज होता है । अगर भारत में भी ऐसा किया जाए कि प्रिजन्स को हासपिटल में टर्न कर दिया जाए तो कम से कम आदिवासियों का बड़ा हित हो । बहुत दफा यह होता है कि जब वे खून करते हैं तो उनका दिमाग खराब रहता है । उनका दिमाग इतना डेवेलपड नहीं होता है । उनमें थोड़ी इनसैनिटी रहती है ।

श्री जयपाल सिंह : चेयरमैन साहब, मैं यह बात मानने को तैयार नहीं हूं ।

श्री बड़े : बहुत से केसेज ऐसे होते हैं । मैं ने बहुत से खून के केस डील किए हैं और मैं ने पाया है कि एक प्रकार की इनसैनिटी की हालत में वे खून कर देते हैं और पीछे पछताते हैं । ये लोग बड़े डेरिंग होते हैं । अगर इनका अच्छा इलाज किया जाये तो ये अच्छे नागरिक बन सकते हैं ।

लेकिन अब विचार करना है कि क्या आज ही फांसी की सजा रद्द की जाय यदि अपराधियों को आज फांसी की सजा नहीं देते हैं तो उनको कितने दिन तक जेल में रखा जाए यह सवाल है । फिर जेल कैसी होनी चाहिए । यह सब विचार करना होगा । तो इनसे सब चीजों का अध्ययन करने के लिए मैं ने अमेंडमेंट दिया था कि एक कमीशन नियुक्त किया जाए जिसमें कुछ लीगल एक्सपर्ट हों और कुछ पार्लियामेंट के सदस्य हों ।

कुछ माननीय सदस्यों ने सुझाव दिया कि यह मामला ला कमीशन को सौंप दिया जाए । लेकिन कमीशन के मॅम्बर्स तो केवल मास्टर्स आफ ला होंगे और इस प्रश्न पर पूरी तरह विचार करने के लिए मास्टर्स आफ ला के साथ साथ मास्टर्स आफ फैंक्ट्स भी होने चाहिए । ये मास्टर्स आफ फैंक्ट्स पार्लियामेंट के सदस्य हों सकते हैं । इस वास्ते मैं ने अमेंडमेंट दिया है कि उस कमीशन में दोनों प्रकार के व्यक्ति रखे जाएं ताकि इस प्रश्न पर उचित रूप से विचार हो सके ।

अभी एक माननीय सदस्य ने कहा कि खून तो मन करता है देह नहीं करती । इसी प्रकार एक दफा एक आदिवासी ने भी कहा था कि देवता ने मुझे आदेश दिया इसलिए मैं ने खून कर दिया । इस पर मजिस्ट्रेट ने भी कहा कि मैं भी देवता के आदेश पर तुझे फांसी पर लटकाने का हुक्म देता हूं । माननीय सदस्य को जानना चाहिए कि मन और बाडी का सम्बन्ध है । जो मन कहता है वही बाडी करती है । इसलिए जिस बाडी में ऐसा मन रहता है उसको खत्म करने का विधान जूरिसप्रूडेंस में है । मन कहता है और बाडी नहीं करता ऐसा नहीं होता ।

कुछ माननीय सदस्य कहते हैं कि जो माइंड इतना खराब है उसको रखने वाले को फांसी पर लटका देना चाहिए। लेकिन इन सब बातों का विचार करना चाहिये अगर फांसी पर न लटकाया जाए तो उसको कितने दिन जेल में रखा जाए, उसका क्या इलाज किया जाए, इसके बारे में विचार करना होगा। जल्दबाजी करने की जरूरत नहीं इसीलिए मैं ने कमीशन बनाने का अमेंडमेंट दिया है।

श्री बालकृष्ण सिंह : सभापति महोदय, मैं ने एक अमेंडमेंट हाउस के सामने रखा है। मैं मृत्यु दंड को समाप्त करने का पक्षपाती हूँ। प्रस्तावक महोदय के साथ मेरी पूरी सहानुभूति है। लेकिन मैं चाहता था कि इस को समाप्त करने के पहले एक कमेटी बनायी जाये। इस बात की जांच करे। यदि मृत्यु दंड समाप्त कर दिया जाता है तो उसका क्या परिणाम होगा। इस विषय में किसी निर्णय पर पहुंचने के लिये यह जरूरी है कि इसके हर पहलू पर ध्यान दे दिया जाए। इसीलिए मैं ने अपना संशोधन प्रस्तुत किया है।

श्री खडिलकर (खेड) : यद्यपि संकल्प वे: पीछे काम कर रही भावना का स्वागत है तो भी यह संदेहयुक्त बात है कि जिस उपाय का सुझाव दिया गया है, वह उचित सिद्ध होगा। इस प्रकार वे: सुधार वे: लिए जल्दबाजी से कोई कदम उठाने से पहले, हमें अच्छी तरह सोच विचार कर लेना चाहिये। जैसा कि श्री माथुर ने सुझाव दिया है, यदि माननीय मंत्री इस प्रश्न को विधि आयोग को निर्दिष्ट करने वे: लिए सहमत हो जायें, तो मैं इसका स्वागत करूंगा।

हमें और दिशा में भी पग उठाने चाहिये। पहला यह है कि दंड वे: प्रतिलिम्बन की पद्धति को अधिक उदार बनाया जाय। इस बारे में सावधानी से काम लेना चाहिये कि किसी हत्या वे: अपराधी को दोषी सिद्ध करने तथा फांसी दिये जाने से पहले, उसे पूरी कानूनी सहायता उपलब्ध करायी जाये।

मैं यह भी चाहता हूँ कि गृह कार्य मंत्री प्रति वर्ष सभा में एक प्रतिवेदन पेश करें जिसमें देश में हत्या की घटनाओं और तत्सम्बन्धी दिये गये प्रतिलिम्बन और अन्य संगत बातों का उल्लेख हो।

खाद्यान्न तथा औषधियों में अपमिश्रण को भी मुख्य अपराध करार दिया जाये।

मृत्यु दंड हटाने में हमें जल्दबाजी से काम नहीं लेना चाहिये।

श्री योगेन्द्र झा (मधुबनी) : अध्यक्ष महोदय, प्रस्तावक महोदय वे: प्रस्ताव में प्राण दंड की सजा को हटाने की बात कही गई है। इस सदन में और इस सदन वे: बाहर भी कुछ लोगों को ऐसा समझ में आता है कि अगर यह प्राण दंड की सजा उठा दी गई तो कहीं आज ही या कल ही उस की हत्या की बारी न आ जाय। प्राण दंड की सजा को बनाये रखने वे: उन समर्थकों से मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या किसी एक व्यक्ति को भी यह गारंटी दी जा सकती है कि चूंकि इस देश में प्राण दंड की सजा की व्यवस्था है इसलिए उस की हत्या नहीं की जायेगी। क्या कोई भविष्य में ऐसा दिन आने वाला है जिस दिन तक इस बात की पूरी गारंटी दी जा सकेगी कि चूंकि इस देश में कैपिटल पनिशमेंट है, प्राण दंड की सजा की व्यवस्था है इसलिए किसी भी व्यक्ति की हत्या नहीं हो सकेगी? अध्यक्ष महोदय, मेरा कहना है कि ऐसी गारंटी नहीं दी जा सकती है।

प्राण दंड की सजा सभ्यता तथा मानवता वे: ऊपर एक कलंक कालिमा है। दयाहीन न्याय का नाम ही फांसी की सजा है। न्याय का उद्देश्य यंत्रणा नहीं हो सकता है। हत्या वे: बदले हत्या ऐसा कोई उद्देश्य न्याय का नहीं है। न्याय का उद्देश्य कल्याण एवं शांति है। इस की तह में

[श्री योगेन्द्र झा]

जाने की जरूरत है। न्याय, व्यावहारिता तथा मानवीयता, इन तीनों दृष्टियों से इस सजा का उन्मूलन कर देना चाहिए और मैं आशा करता हूँ कि यह सदन इस तीनों दृष्टियों में विचार कर के इस संकल्प के पक्ष में अपना मत देगा।

सर्व प्रथम इस प्रश्न को न्याय की कसौटी पर ही परखिए। हम अपूर्ण हैं और इस लिए न्याय-शक्ति और न्याय-प्रणाली अवश्य ही अपूर्ण रहेगी। अपूर्ण मानव की बुद्धि से पूर्ण न्याय-प्रणाली की निष्पत्ति कभी सम्भव नहीं है। किसी की हत्या कर के ही दूसरे के साथ न्याय किया जा सकता है, इस आधार पर प्राण-दंड की व्यवस्था का समर्थन नहीं किया जा सकता है।

इस प्रश्न का व्यावहारिक पहलू सर्वाधिक महत्वपूर्ण है। व्यावहारिकता की कसौटी पर देखने से भी इस सजा की कोई आवश्यकता महसूस नहीं होती। कहा जा सकता है कि प्राण-दंड की सजा के डर से संगीन जुर्म करने वालों को डर होता है और जुर्म करने में रुकावट पैदा होती है। लेकिन ऐसे संगीन जुर्म लोग मानसिक उन्माद की अवस्था में करते हैं—वह उन्माद चाहे धार्मिक हो, प्रतिशोध की भावना हो और चाहे सांसारिक ठोकरों की प्रतिक्रिया हो, कोई भी कारण हो, मानसिक उन्माद की अवस्था में ही लोग ऐसे संगीन जुर्म करते हैं—और उस अवस्था में कानून का डर किसी व्यक्ति को जघन्य अपराध करने से रोक नहीं सकता है।

अगर संहार को देख कर लोग संहार करने से बाज्र आते, तो मैं कहना चाहता हूँ कि नागासाकी और हिरोशिमा की संहार-लीला को देखने के बाद संसार में दूसरे अणु-बम का निर्माण नहीं होता। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अगर मौत के डर से किसी की हत्या न की जाती, तो हमारे राष्ट्र-पिता बापू की हत्या न होती, बर्मा, लंका तथा पाकिस्तान के प्रधान मंत्री, क्रमशः श्री आंग सान, श्री भंडारनायक और श्री लियाकत अली की हत्या न होती। सैंकड़ों उदाहरण दे कर यह प्रमाणित किया जा सकता है कि मौत के डर से कभी भी हत्या को नहीं रोका जा सकता है।

इस समस्या को हमें एक सामाजिक दोष के रूप में देखना चाहिए। जिस तरह गन्दगी पर कीड़े पैदा होते हैं, उसी तरह सामाजिक अन्याय के कारण ये हत्याएँ होती हैं और अगर उन को रोकना है, तो सामाजिक अन्याय, अशिक्षा, गरीबी, भुखमरी, नंगापन, इन सारे सामाजिक दोषों को दूर करना होगा। इन सामाजिक अन्यायों को दूर किये बिना हत्या आदि जघन्य अपराधों को नहीं रोका जा सकता है।

आवेश के बेग में, प्रतिक्रिया के प्रवाह में और प्रतिशोध की ज्वाला में मनुष्य हत्या करने पर उतारू होता है। अगर प्राण-दंड में कोई डेटेरेन्ट, रुकावट की भावना होती, तो फिर आज आत्म-हत्याएँ क्यों बढ़ रही हैं। कौन जीना नहीं चाहता? जीने की चाह बड़ी प्रबल होती है। कौन सही साबित बुद्धि वाला आदमी यह कहेगा कि उस को आत्म-हत्या का डर नहीं होता। फिर भी आत्म-हत्या की घटनाएँ बढ़ रही हैं। इस लिए मेरा यह निवेदन है कि हत्या करने या मरने के मार्ग में डर कोई रुकावट नहीं है।

आज संसार भर में यह शोर मचा हुआ है कि आणविक अस्त्रों का लोप हो। रूस और अमरीका यह तर्क उपस्थित करते हैं कि हम संहारक शस्त्रों का निर्माण इस लिए करते हैं कि उन के डर से संसार में युद्ध न हो। कम से कम भारत ने इस तर्क को मिथ्यावाद कहा है। सम्भव है कि कुछ ऐसे लोग होंगे जो इस तर्क के पक्ष में हों, लेकिन वे खुले-आम इस का समर्थन नहीं करते हैं। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि हिन्दुस्तान ने इस तर्क को नहीं माना है कि डर से कोई रुकावट पैदा होती है और लोग पाप करने से बाज्र आ सकते हैं। जिस तरह अस्त्रों में हम सीमा बांधना चाहते हैं, मैं चाहता हूँ कि सभा में भी एक सीमा हो। मृत्यु-दंड की सजा पर रोक हो।

श्रीमन्, मैं जो यह बात कह रहा हूँ, वह हिन्दुस्तान के लिए कोई नई बात नहीं है। हमारे यहां पहले ब्राह्मणों को अवध्य समझा जाता था। जैसा भी अपराध हो, ब्राह्मणों को फांसी—प्राणदंड की सजा नहीं होती थी। मैं चाहता हूँ कि जो सम्मान उन को ब्राह्मण होने की हैसियत से प्राप्त था, वही सम्मान एक मनुष्य की हैसियत से सारे मनुष्यों को उपलब्ध हो।

इन शब्दों के साथ मैं कैपिटल पनिशमेंट का सर्वांश में विरोध करता हूँ और इस व्यवस्था का उन्मूलन चाहता हूँ। बुद्ध और महात्मा गांधी के नाम पर इस करुणामयी भारत-भूमि में इस क्रूर सफा का अन्त हो, यह मेरा अन्तिम निवेदन है।

गृह-कार्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री दातार) : मुझे हर्ष है कि चर्चा के दौरान में विषय के हर पहलू पर दृष्टि डाली गई है और वर्तमान परिस्थितियों को ध्यान में रखा गया है। श्री दी० चं० शर्मा और श्री खडिलकर द्वारा उठाये गये प्रश्नों पर गम्भीरता से विचार करने की आवश्यकता है। हमारे लिये विधि को बदलना खतरे से खाली न होगा।

विभिन्न प्रश्नों का उत्तर देने से पहले मैं प्रस्तावक को बता देना चाहूंगा कि सदन में हुई आज की कार्यवाही का संक्षिप्त वृत्तान्त विधि आयोग को भेजा जायेगा जो कि इस समय दंड प्रक्रिया संहिता, भारतीय दंड संहिता, में संशोधन करने के प्रश्न पर विचार कर रहा है। इस आश्वासन से उन सदस्यों की संतुष्टि होगी, जिन्होंने एक आयोग या समिति स्थापित करने या विधि आयोग को निर्देश करने का सुझाव दिया है। जैसा कि सदस्यों को ज्ञात है विधि आयोग का पूरा प्रतिवेदन, जिस में सिफारिशें भी होती हैं सदन के समक्ष प्रस्तुत किया जायगा।

†डा० मा० श्री० अणे (नागपुर) : क्या विधि आयोग की निर्देश्य शर्तों में यह प्रश्न भी विशेष रूप से सम्मिलित किया जायेगा ?

†श्री दातार : विधि आयोग दंड प्रक्रिया संहिता और भारतीय दंड संहिता की जांच कर रहा है। इसलिये वह मृत्यु-दंड के प्रश्न पर भी विचार कर सकता है। इसलिये विशेष रूप से निर्देश करने की आवश्यकता नहीं है। यदि कोई विशेष निर्देश किया गया तो आयोग द्वारा विभिन्न मामलों पर विचार का क्षेत्र सीमित हो जायेगा।

मैं श्री माथुर का संशोधन स्वीकार नहीं कर सकता, क्योंकि इस का अर्थ यह होगा कि सदन विधि में परिवर्तन करना चाहता है।

कुछ सदस्यों ने मनुष्य के जीवन की पवित्रता का उल्लेख किया है। मैं उन्हें बताना चाहूंगा कि उन सब मामलों में जिन में न्यायालयों द्वारा अपराधियों को मृत्यु-दंड दिया गया था, उन्होंने स्वयं इस पवित्रता को पांव तले रौंदा है। दो प्रश्नों पर विचार किया जाना है, एक है समाज की सुरक्षा और दूसरा है प्रत्येक व्यक्ति की वैयक्तिक स्वतंत्रता।

मृत्यु-दंड के सम्बन्ध में हम कुछ परिवर्तन पहले ही कर चुके हैं। १९५६ में दंड प्रक्रिया संहिता में जो संशोधन किया गया था, उस के अनुसार, उस उपबन्ध को हटा दिया गया था, जिस के अनुसार न्यायाधीश को यदि वह हत्या के अपराध को दोषसिद्धि के बाद मृत्यु-दंड से कम कठोर सजा देना चाहता हो, तो उसे उस के कारण देना पड़ता था। अब न्यायाधीश को अधिकार है कि वह कारण दिये बिना सम दंड दे सकता है।

कुछ सदस्यों ने यूरोप और अमेरिका में पाई जाने वाली परिस्थितियों का उल्लेख किया है। मेरे पास कुछ देशों के हत्या सम्बन्धी आंकड़े हैं। दो या तीन देशों में उस समय जब कि मृत्यु-दंड

[श्री दातार]

हटाने का विचार था हत्या का अनुपात प्रति १० लाख व्यक्ति बहुत कम था। एक में यह १ प्रति दस लाख था, दूसरे में २ प्रति १० लाख था। ब्रिटेन में यह ३.६ प्रति १० लाख था। भारत में यह आंकड़ा बहुत अधिक है। १९५३ में यह २०.१ था, फिर २६.९ और अब ३०.६ है। इसलिये जहां तक भारत का सम्बन्ध है, यहां की परिस्थितियों को ध्यान में रखना चाहिये। यदि मृत्यु-दंड बन्द कर दिया तो यह अनुपात और भी बढ़ जायेगा। प्रति दस लाख जनसंख्या में भारत में २७ हत्याएं होती हैं। इसलिए कुल हत्याओं की संख्या ९ से १० हजार तक है। इन में से न्यायालयों में ३,८०० लाखों की दोषसिद्धि होती है। इन सब में मृत्यु-दंड नहीं दिया जाता। यह दंड केवल तीन सौ से चार सौ तक व्यक्तियों को मिलता है। संविधान के अन्तर्गत, राज्यपाल और राष्ट्रपति उपयुक्त मामलों में सजा को कम या माफ़ कर सकते हैं।

जहां तक उपचार का सम्बन्ध है, विधि बिल्कुल स्पष्ट है। मृत्यु-दंड की पुष्टि उच्चन्यायालय द्वारा की जानी होती है। और कुछ मामलों में उच्चतम न्यायालय के पास अपील भी हो सकती है। इनके अतिरिक्त राष्ट्रपति के पास ये मामले जाते हैं और वे विचार करते हैं कि क्या अपराध को कम गम्भीर समझने की परिस्थितियां हैं या नहीं। दिमागी खराबी के अतिरिक्त, राष्ट्रपति अन्य परिस्थितियां देख कर दंड का लघुकरण कर सकते हैं। दिमागी खराबी की हालत में भारतीय दंड संहिता में उपबन्ध है। किन्तु ऐसे मामले हो सकते हैं, जिन में हत्या एकाएक उत्तेजना के कारण की जाती है और पहले से सोचे बिना की जाती है। आयु का भी ख्याल रखा जाता है। यदि कोई व्यक्ति पूर्ण रूप से सूझबूझ की आयु तक नहीं पहुंचा और आवेश में आकर हत्या कर डालता है, तो राष्ट्रपति उसके मृत्यु-दंड का लघुकरण कर सकते हैं। इसी तरह, स्त्रियों को भी मृत्यु-दंड से बचाने के लिए विवेक का प्रयोग किया जाता है। अन्य मामले भी ऐसे हो सकते हैं, जिन में राष्ट्रपति को अपराधी को फांसी से बचाने का अधिकार होता है। १९६१ में केवल २६१ मामले राष्ट्रपति के सामने आये। समझ लीजिये ४० या ५० मामलों में राज्यपालों ने मृत्यु-दंड का लघुकरण किया। आप देखेंगे कि हत्या के कुल ३,८०० मामलों में से केवल ३५० में मृत्यु-दंड दिया गया है। इसलिए स्थिति को इतना खराब नहीं समझा जा सकता। दुर्भाग्यवश भारत में समाज-विरोधी लोग भी हैं, जिन्हें समाज के हितों या व्यक्तिगत सुरक्षा का कुछ ख्याल नहीं होता। ऐसे लोगों से निपटने के लिए कानून का होना आवश्यक है।

विदेशों के मामले में, अमेरिका के ४९ राज्यों में से लगभग ९ राज्यों में जहां मृत्यु-दंड हटा दिया गया था, इसे पुनः चालू कर दिया गया है। यूरोप में भी ऐसे देश हैं। लंका में भी पुनः जारी किया गया है। त्रावनकोर-कोचीन में भी, जहां पर यह कुछ वर्ष पूर्व हटा दिया गया था, पुनः शुरू कर दिया गया है।

हत्या ही केवल ऐसा अपराध नहीं, जिस में मृत्यु-दंड दिया जा सकता है। देश के विरुद्ध अपराध करने वालों को भी, धारा १२१ के अन्तर्गत मृत्यु-दंड दिया जा सकता है। यदि किसी की झूठी गवाही के कारण किसी निर्दोष व्यक्ति को फांसी हो जाये, तो गवाही देने वाले को मृत्यु-दंड दिया जा सकता है। किन्तु हर मामले में मानवीय भावनाओं को ध्यान में रखा जाता है। इसलिए इतने पुराने कानून को हमें जल्दी से बदलने का प्रयत्न नहीं करना चाहिये।

कहा गया है कि एक मामले में कानून का दुरुपयोग किया गया है। मैं उस विशेष मामले के बारे में नहीं कह सकता किन्तु अनुचित दंड के मामलों में उच्च न्यायालयों, राज्यपाल और राष्ट्रपति की शरण ली जा सकती है। भारत सरकार की सारी मशीनरी निर्दोष व्यक्ति को बचाने के लिए तैयार है। हम इस बात का पूरा ध्यान रखते हैं, कि यदि किसी अपराधी के पक्ष में कुछ भी सफ़ाई

दी जा सकती है, तो उस को ध्यान में रखा जाता है। अतः भारत की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए मृत्यु-दंड को बिल्कुल हटा देना उचित नहीं होगा।

कुछ सदस्यों ने कहा है कि मनुष्य के जीवन की पवित्रता की उचित रक्षा होनी चाहिये। मैं इस से सहमत हूँ किन्तु यह भी कहूँगा कि समाज की भी सुरक्षा भी साथ साथ अनिवार्य है और मारे गये व्यक्ति के परिवार के साथ भी उचित सहानुभूति होनी चाहिये।

कई बार देखा गया है कि लोगों की सहानुभूति मृतक के परिवार की अपेक्षा हत्यारे के परिवार से अधिक होती है। इसलिये यदि किसी हत्यारे को उचित दंड न मिले, तो उसके बाद बहुत सी हत्याएं हो जाती हैं, क्योंकि मृतक का परिवार बदले की भावना से कानून अपने हाथ में ले लेता है। ऐसे मामलों में सावधानी की आवश्यकता होती है।

मैं कहूँगा कि मृत्यु-दंड को हटाना खतरे से खाली नहीं होगा। कुछ हालतों में इस का रखना आवश्यक है। संविधान में जो संरक्षण दिये गये हैं, उनका उल्लेख मैं पहले कर चुका हूँ। मैं यह भी कह चुका हूँ कि सरकार इस वाद-विवाद की एक प्रति विधि आयोग को भेजेगी और उस की सिफारिशों सदन के सम्मुख अवश्य आयेंगी।

श्री रघुनाथ सिंह : सभापति महोदय, मैं उन माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने इस संकल्प का समर्थन किया है। श्री माथुर का जो संशोधन है उसको मैं स्वीकार करता हूँ क्योंकि वह स्वीकार करने के योग्य है। मैं देखता हूँ कि सारे सदन की यह इच्छा है कि यह मामला ला कमीशन को दिया जाय और उन की इस पर राय जानी जाये। श्री दातार ने कहा है वे इन सब प्रश्नों को ला कमीशन के सामने भेज रहे हैं। यह बड़ा उचित काम है। यह मृत्यु दंड हटाने का सवाल है और चूंकि यह तृतीय लोक सभा का पहला दिन है इसलिए उचित है कि हम इस की शुद्ध शान्ति और अहिंसा से करें। मुझे आशा है कि जैसाकि श्री दातार ने आश्वासन दिया है, जब ला कमीशन इस पर अपनी राय दे देगी तो उस को इस सदन के सामने रखा जायेगा क्योंकि यह सावरिन बाडी है और हम विचार करेंगे कि हमें उस राय को स्वीकार करना चाहिये या नहीं।

इन शब्दों के साथ, चूंकि आप ने आश्वासन दिया है कि ला कमीशन के सम्मुख इस को भेजने जा रहे हैं, मैं अपना संकल्प वापस लेने की अनुमति चाहता हूँ। और आप को इस के लिए धन्यवाद देता हूँ कि कम से कम आप ने इतना तो स्वीकार किया कि इस को ला कमीशन के सामने भेजा जाये।

सभापति महोदय : पहले संशोधन वापस लिये जाने हैं।

संशोधन सदन की अनुमति से वापस ले लिये गये।

संकल्प को सदन की अनुमति से वापस ले लिया गया।

जनता एक्सप्रेस गाड़ियों के बारे में संकल्प

श्री म० ला० द्विवेदी (हमीरपुर) : सभापति जी, मैं सदन के सम्मुख एक संकल्प प्रस्तुत करना चाहता हूँ जोकि इस प्रकार है :

“इस सभा की यह राय है कि रेलगाड़ियों में विशेषतः तीसरे दर्जे के डिब्बों में भीड़ कम करने के लिए सरकार को समस्त तीसरे दर्जे के डिब्बे वाली अधिक एक्सप्रेस गाड़ियां (जनता एक्सप्रेस) चलाने के लिए शीघ्र कार्यवाही करनी चाहिये।”

सभापति जी, आपने देखा कि चाहे वे गृह मंत्री हों अथवा रेलवे मंत्री किसी भी बात को मानने के लिये तैयार नहीं हैं। अभी मृत्युदंड को समाप्त करने का प्रस्ताव उन्होंने अस्वीकार कर दिया। खैर वह तो दंड का सवाल था, लेकिन मैंने जो संकल्प प्रस्तुत किया है उसका सम्बन्ध देश की जनता से है।

इस देश में तीसरे दर्जे के यात्रियों की जो दुर्दशा है उस का अनुमान इस सदन का हर एक सदस्य अच्छी तरह लगा सकता है। मैं तो समझता हूँ कि देश भर के लोग इस बात को जानते हैं।

यह संसार परिवर्तनशील है और इस में प्रत्येक चीज बदलती रहती है। केवल संपेरा नहीं बदला है। उस की आज भी वही वेषभूषा है जोकि किसी जमाने में थी। हर्ष है कि स्वतंत्रता प्राप्त हो गयी, हम स्वतंत्र हो गये। हमारा विकास हो रहा है और हम उन्नति कर रहे हैं। लेकिन रेलों में भीड़ की वही दशा है जोकि सन् १९४७ में थी। बल्कि अवस्था खराब ही होती जा रही है।

मर्ज बढ़ता गया, ज्यों ज्यों दवा की।

हम अंग्रेजों की कालकोठरी का जिक्र किया करते हैं कि उन्होंने बड़ी संख्या में लोगों को एक कोठरी में बन्द कर दिया था और उन में से अधिकतर आदमी मर गये थे। लेकिन क्या यह सच नहीं है कि आज हम चलती फिरती कालकोठरियों को देश भर में घुमा रहे हैं। तीसरे दर्जे की गाड़ियों की दशा को आप देखें कि जहां १६ सवारियों के बैठने की जगह है वहां ५० सवारियां बैठी हैं या घुसती हैं और इस गरमी में अत्यन्त कष्ट के साथ यात्रा करती हैं।

एक माननीय सदस्य : ऐसी बात नहीं है।

श्री म० ला० द्विवेदी: एक बार मैं बांदा में तीसरे दर्जे की गाड़ी में घुस गया। मेरे ऊपर सात सात आदमी चढ़े हुए थे। और न जाने मैं कैसे बचा। छः औरतों का अपमान किया गया और उन के साथ दुर्व्यवहार किया गया। तीन यात्री मर गये। और कम से कम बीसियों घायल हो गये। लोग डंडा और बल्लम ले कर गाड़ी में घुसते हैं और उस समय टिकिट चैकर और टिकिट कलेक्टर की व्यवस्था समाप्त हो जाती है। यह हालत चित्रकूट और बांदा के बीच में हर महीने पन्द्रहवें दिन हुआ करती है। चाहे तो रेल मंत्री इस की जांच कर सकते हैं। इस सेक्शन में अक्सर लड़के गाड़ी में घुस आते हैं और वे जगह जगह जंजीर खींच कर गाड़ी को रोक लेते हैं और किसानों की फसल को काट कर ले जाते हैं। यह गाड़ी बीस बाईस मील के बीच में कई बार रोकी जाती है। यह घटना २६ जनवरी की है बांदा कानपुर सेक्शन पर।

अगर कभी मेरा फर्स्ट क्लास का रिजरवेशन नहीं हो पाता या कभी कार्यक्रम बदल जाने के कारण मुझे बिना रिजरवेशन यात्रा करनी पड़ती है तो मैं जनता गाड़ी में जाता हूँ। उस में लेटने की तो क्या बैठने की जगह भी मुश्किल से मिलती है। जब इस व्यवस्था को सुधारने के लिए कहा जाता है तो कहा जाता है कि हमारे पास साधन नहीं हैं। आपने एक किताब निकाली है “टुवाडर्स बैटर कंडीशन्स आफ ट्रेविल” उसके पेज २ पैरा २ में लिखा है :

“चूँकि उपलब्ध संसाधन भीड़ को बहुत हद तक कम करने के लिये अपर्याप्त थे” मैं इस बात को मानने के लिये तैयार नहीं हूँ और न सदन इस बात को मानने के लिए तैयार है कि आप के पास साधन नहीं हैं कि आप तीसरे दर्जे में भीड़ भाड़ को कम कर सकें। आप अच्छे अच्छे प्लेटफार्म बना सकते हैं, पक्के से पक्के स्टेशनों को तोड़ कर उन की जगह बड़े बड़े स्टेशन बना सकते हैं, नये नये शौड बना सकते हैं। यह ठीक है कि ये चीजें यात्रियों की सुविधा के लिए हैं। लेकिन यह आपको मानना होगा कि यात्रियों को जो कष्ट भीड़ भाड़ के कारण होता है वह कहीं महान है और उस की ओर पहले ध्यान देना चाहिये था।

मैं नहीं मान सकता कि आप के पास साधन नहीं है। यदि साधन न होते तो जो आप जगह जगह दोहरी लाइन बिछा रहे हैं वह कैसे कर सकते। यह करना भी जरूरी है लेकिन यह भी देखना चाहिए कौन काम ज्यादा जरूरी है और किस वक्त करना चाहिये। यह नियम है कि एक अच्छी गृहणी अपने कमाने वाले पति को अच्छे से अच्छा भोजन खिलाती है। लेकिन रेलवे मंत्रालय रूपी जो औरत है वह अपने जनता जनार्दन रूपी पति को छोटे छोटे डिब्बों में बुरी तरह ठूस ठूस कर भोजना चाहती है और उन को सुख सुविधा का कोई इन्तिजाम नहीं करना चाहती।

एक माननीय सदस्य : वह पतिव्रता नहीं है।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं भी ऐसा ही समझता हूँ। आप न तो तीसरे दर्जे की गाड़ियाँ बढ़ाते हैं और न गाड़ियों में तीसरे दर्जे के ज्यादा डिब्बे लगाते हैं। परिणाम यह होता है कि गाड़ियों में आदमी भूसे की तरह भरे जाते हैं और चूँकि और कोई जरिया नहीं है इसलिए यात्रियों को इस अवस्था में यात्रा करने के लिए मजबूर होना पड़ता है। बहुत से रह जाते हैं। चाहे गाड़ी में स्थान हो या न हो आप टिकट बराबर अन्धाधुन्ध बांटे जाते हैं। गाड़ियों में जगह न होने के कारण बहुत से यात्री नहीं बैठ सकते और पीछे रह जाते हैं।

मैं जापान गया। वहाँ पर दो दो मिनट पर गाड़ियाँ चलती हैं जो बैठ जाते हैं वह चले जाते हैं और जो रह जाते हैं वह दो मिनट बाद चले जाते हैं। लेकिन यहाँ पर आप की गाड़ियाँ आठ आठ घंटे के अन्तर से चलती हैं। इसलिये जो रह जाते हैं उन को बड़ा कष्ट होता है। आप गाड़ियों में फर्स्ट क्लास और एअरकंडीशन्ड डिब्बे तो काफी मात्रा में लगाते हैं। जिस का परिणाम यह होता है कि तीसरे दर्जे के केवल दो चार डिब्बे लग पाते हैं। इस वजह से सैकड़ों यात्री रह जाते हैं, उन का दिन खराब होता है, उनको भोजन का अतिरिक्त व्यय करना पड़ता है और उन का सारा कार्यक्रम समाप्त हो जाता है। और रेलवे मंत्रालय इस पर विचार करने के लिये तैयार नहीं है।

सभापति महोदय : अभी आप कितना समय और लेंगे।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं दस पन्द्रह मिनट और लूंगा।

सभापति महोदय : तो फिर आप इस को आयन्दा जारी रखिएगा।

इसके पश्चात् लोक-सभा सोमवार २३ अप्रैल, १९६२/३ वैशाख १८८४ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

[दैनिक संक्षेपिका]

शनिवार, २१ अप्रैल, १९६२

१ वैशाख, १८८४ (शक)

विषय	पृष्ठ
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	१०१
दो सदस्यों ने, जिनमें एक नाम निर्दिष्ट सदस्य भी था, निम्नलिखित भाषाओं में शपथ ली अथवा प्रतिज्ञान किया :—	
१ ने गुजराती में; और	
१ ने हिन्दी में।	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	१०१—२३
तारांकित	
प्रश्न संख्या	
४३ डाक द्वारा भेजे गये तारों का शुल्क लौटाना	१०१-०२
४४ वनस्पति घी में रंग मिलाना	१०२—०४
४५ डाक तथा तार सेवाओं सम्बन्धी चुनाव बोर्ड	१०४—०५
४६ डाक द्वारा तारों का भेजा जाना	१०५—०७
४७ दूर-संचार के सामान का निर्यात	१०७—०८
४८ इंजनों का निर्यात	१०८—०९
५० बिजली के सम्भरण की दरें	१०९—१२
५१ चीनी का निर्यात	११२
५२ बेरोजगार असैनिक विमान चालक	११४—१६
५३ टेलीग्राफ आपरेटर	११७—१९
५४ न्यास बांध परियोजना	११९
५५ अमरीका द्वारा चीनी की खरीद	११२—१४
५६ स्थायी सिन्धु आयोग	१२०
५७ रिंग रोड दिल्ली	१२०—२१
५८ मत्स्यपालन उद्योग	१२१—२२
५९ दामोदर घाटी निगम	१२२—२३

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के लिखित उत्तर .	१२३--५०
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
४६	घी का मूल्य	१२३
६०	विश्व स्वास्थ्य संगठन के मलेरिया निरोध अभियान के लिये डाक-टिकट .	१२४
६१	हीराकुड से मध्य प्रदेश को विद्युत् सम्भरण	१२४
६२	कोठागुडम में तापीय संयंत्र	१२४-२५
६३	केरल में गहरे समुद्र में मछली पकड़ ना	१२५
६४	बंगलौर हवाई अड्डा	१२५
६५	हुबली धारवाड़ निगम क्षेत्र में हवाई अड्डा	१२५-२६
६६	राष्ट्रीय राजपथ पर पुल	१२६
६७	डायल ट्रंक प्रणाली .	१२७
६८	भारतीय भारवाहक जहाज	१२७-२८
६९	दामोदर घाटी निगम के सिंचाई के लक्ष्य .	१२८
७०	इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन	१२८
७१	दुर्घटना जांच समिति	१२८-२९
७२	न्यास बांध परियोजना	१२९
७३	देश में बिजली की आवश्यकता	१२९-३०
७४	ग्रामीण विश्वविद्यालय	१३०
७५	रायनपाद और येरूपलायम के बीच दोहरी रेलवे लाइन	१३०
७६	दिल्ली में जल सम्भरण	१३०-३१
७७	दूसरा शिपयार्ड .	१३१
७८	स्वचालित "टलेक्स" सेवायें	१३१-३२
७९	मद्रास का हवाई अड्डा	१३२
अतारांकित		
प्रश्न संख्या		
२०	आयुर्वेदिक व यूनानी औषधियां	१३२
२१	आन्ध्र प्रदेश में उद्यान-कर्म	१३२-३३
२२	धमतरी के टेलीफोन अधिकारियों के विरुद्ध शिकायतें	१३३
२३	श्वेत कुष्ठ के लिये दवाई	१३३
२४	गाज़ियाबाद के निकट असैनिक हवाई अड्डा	१३४
२५	उर्वरकों के मूल्य	१३४

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारांकित

प्रश्न संख्या

२६	अफ्रीकी-एशियाई ग्रामीण पुनर्निर्माण संगठन	१३४
२७	सामुदायिक विकास और सहकार	१३५
२८	कृष्णा और गोदावरी के लिये नदी बोर्ड	१३५
२९	गुजरात राज्य के पत्तन	१३५-३६
३०	कैन्सर	१३६
३१	रेलवे में तांबे के तार की चोरी	१३६
३२	हज जाने वाले यात्री	१३६
३३	पंजीबद्ध नाविक कर्मचारी	१३६-३७
३४	गनवरम् हवाई अड्डा	१३७
३५	आन्ध्र प्रदेश में परिवार नियोजन केन्द्र	१३७
३६	टिड्डियों द्वारा फसल को नुकसान	१३७-३८
३७	मध्य प्रदेश में चेचक	१३८
३८	महेन्द्रघाट स्टेशन का स्थान परिवर्तन	१३८-३९
३९	रेलवे में रोजगार के नोटिसों का उड़िया के समाचार-पत्रों में प्रकाशित किया जाना	१३९
४०	दक्षिण-पूर्व रेलवे में उड़िया कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा	१३९
४१	सहकारी खेती	१३९-४१
४२	खाद्य पदार्थों में मिलावट	१४१
४३	चलती रेल गाड़ियों में अपराध	१४१
४४	दिल्ली में यमुना पर दूसरा पुल	१४१
४५	नज़फगढ़ झील	१४२
४६	केरल में बाढ़ नियन्त्रण	१४२-४३
४७	काजू की खेती	१४३
४८	भारतीय विमान नियम	१४३-४४
४९	बांध नदी परियोजना	१४४
५०	नागपुर के पोस्ट मास्टर जनरल का कार्यालय	१४४
५१	शाहदरा-सहारनपुर लाइट-रेलवे का राष्ट्रीयकरण	१४५
५२	गैर-सरकारी फर्मों द्वारा चलाई जाने वाली ब्रांच रेलवे लाइनों का राष्ट्रीयकरण	१४५

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

अतारांकित

प्रश्न संख्या

५३	स्वास्थ्य कार्यक्रमों का मूल्यांकन	१४६
५४	रायपुर में मेडिकल कालिज	१४६
५५	वन गवेषणा संस्था, देहरादून .	१४६
५६	केरल में परिवार नियोजन क्लिनिक	१४६-४७
५७	मद्रास में कोयला ले जाने के लिये बैगन	१४७
५८	दक्षिण रेलवे पर कोचीन हार्बर से मावेलिककरा तक रेलवे लाइन	१४७
५९	केरल के लिये नई रेलवे लाइनें	१४७-४८
६०	विश्व स्वास्थ्य दिवस	१४८
६१	मद्रास सिंगापुर जेट सेवा	१४८
६२	सहकारी कृषि समितियां	१४९
६३	गण्डक नदी पर परासौनी बांध	१४९
६४	रुद्रपुर-देवरिया रेलवे लाइन	१५०
६५	हिन्दुस्तान शिपयार्ड	१५०
६६	नौवहन उद्योग	१५०
	सभा पटल पर रखे गये पत्र	१५१*

(१) पूर्वी पाकिस्तान में कर्णफूली बांध परियोजना के बारे में एक वक्तव्य ।

(२) निम्नलिखित नियमों की एक-एक प्रति :—

(एक) भारतीय रेलवे अधिनियम, १८९० की धारा ८२ जे की उप-धारा (३) के अन्तर्गत रेलवे दुर्घटना (प्रतिकर) नियम, १९५० (अब तक संशोधित रूप में) ।

(दो) रेलवे संरक्षण बल अधिनियम, १९५७ की धारा २१ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २ दिसम्बर, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १४३२ में प्रकाशित रेलवे संरक्षण बल (संशोधन) नियम, १९६१ ।

(३) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित आदेशों की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक ५ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४६२ में प्रकाशित भारतीय मकई (मांड बनाने में अस्थायी प्रयोग) आदेश, १९६२ ।

विषय	पृष्ठ
सभा पटल पर रखे गये पत्र—(क्रमशः)	१५१
(दो) दिनांक ७ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४६३ में प्रकाशित चावल (मध्य प्रदेश) मूल्य नियन्त्रण (तीसरा संशोधन) आदेश, १९६२।	
(तीन) दिनांक ७ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४६४ में प्रकाशित चावल (पंजाब) दूसरा मूल्य नियन्त्रण (दूसरा संशोधन) आदेश, १९६२।	
(चार) दिनांक १४ अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४७४ में प्रकाशित चावल (दक्षिणी खण्ड) लाने ले जाने पर नियन्त्रण (संशोधन) आदेश, १९६२।	
प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन उपस्थापित	१५१-५२
एक सौ उनहत्तरवां प्रतिवेदन।	
एक सौ सत्तरवां प्रतिवेदन।	
एक सौ इकहत्तरवां प्रतिवेदन और	
एक सौ बहत्तरवां प्रतिवेदन उपस्थापित किये गये।	
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	१५२—६४
रेलवे आय-व्ययक, १९६२-६३ पर सामान्य चर्चा आरम्भ हुई किन्तु चर्चा समाप्त नहीं हुई।	
गैर-सरकारी सदस्य का संकल्प—वापिस लिया गया	१६५—८१
श्री रघुनाथ सिंह ने मृत्यु दण्ड को समाप्त करने के बारे में संकल्प प्रस्तुत किया। उस पर चार संशोधन प्रस्तुत किये गये। संशोधन और संकल्प सभा की अनुमति से वापस ले लिये गये।	
गैर-सरकारी सदस्य का संकल्प—विचाराधीन	१८२-८३
श्री म० ला० द्विवेदी ने जनता एक्सप्रेस गाड़ियों के बारे में संकल्प प्रस्तुत किया। चर्चा समाप्त नहीं हुई।	
सोमवार २३ अप्रैल, १९६२/३ वैशाख, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि—	
उपाध्यक्ष का निर्वाचन, रेलवे आय-व्ययक पर अग्रेतर सामान्य चर्चा और सामान्य आय-व्ययक १९६२-६३ का उपस्थापन।	