

[Shri Braj Raj Singh]

Board for the year 1960. We began discussion on the Demands of this Ministry yesterday. How is it that the Government did not place this report before the Demands were taken up by the House? They should have placed the report on the Table of the House before the Demands were taken up by the House.

Shri Raj Bahadur: In this matter we are essentially governed by the fact as to when the report is actually available. We would like to place a report as early as possible, but we would also like it to be as up-to-date as possible in information. Because we want to give up-to-date information and some time is taken in cyclo-styling, printing and other things. We have tried to do this as early as possible.

Mr. Speaker: How does it make a difference of two days?

Shri Raj Bahadur: We will see to it that it is placed earlier, but then this is the best that we could do this in time.

Mr. Speaker: I am not at all satisfied. The report for the year 1960 which was placed on the Table today could have been placed a few days earlier.

Shri Raj Bahadur: I sent it to the Secretariat on the 4th.

Mr. Speaker: The Transport Ministry's Demands were taken up yesterday.

Shri Narasimhan (Krishnagiri): It is continuing today also.

Mr. Speaker: It was sent on the 4th and yesterday, that is, on the 5th we started the discussion on the Demands. Then what is the time that the hon. Members would have got to study it even if I had arranged it to be placed on the Table of the House earlier? No, this kind of an excuse is inexcusable.

ESTIMATES COMMITTEE

HUNDRED AND TWENTY-FOURTH AND HUNDRED AND THIRTY-THIRD REPORTS

Shri Dasappa: Sir, I beg to present the following Reports of the Estimates Committee—

- (i) Hundred and twenty-fourth Report on the Ministry of Defence—Hindustan Aircraft Limited, Bangalore (Reports and Accounts); and
- (ii) Hundred and thirty-third Report of the Ministry of Community Development and Co-operation (Department of Co-operation)—National Co-operative Development and Warehousing Board.

CORRECTION OF REPLY TO STARRED QUESTION NO. 659

The Deputy Minister of Works, Housing and Supply (Shri Anil K. Chanda): While answering a supplementary question from Shri Kodyan, about the progress made under the Subsidised Industrial Housing Scheme, relating to Starred Question No. 659, answered on the 8th March, 1961, it was indicated that the number of houses sanctioned ran to 1,09,000. Actually, the number of houses sanctioned for construction is about 1,36,000.

12.29 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS*—contd.

MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS—contd.

Mr. Speaker: The House will now proceed with further discussion and voting on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Transport and Communications. Out of eight hours allotted for these Demands, 1 hour and 55 minutes have

*Moved with the recommendation of the President.

been spent and now we have six hours and 5 minutes. We will be able to close the discussion and voting on the Demands of this Ministry today.

How long would the hon. Minister take and how many hon. Members are likely to take part in it?

Shri Assar (Ratnagiri): Sir, yesterday the hon. Minister said that between themselves they want two hours. If they want two hours, the time must be extended.

Mr. Speaker: Whatever time is taken is taken from the Government's time. No hon. Member of the Opposition need worry about it. Pandit D. N. Tiwari.

Pandit D. N. Tiwari (Kesaria): Yesterday evening I was dealing with some aspects of Civil Aviation and was requesting the Minister in charge to look into the anomalies of graduation, appointment and promotion in his Department. There is a lot of favouritism, nepotism and supersession of seniority in his Department.

12.21 hrs.

[MR. DEPUTY-SPEAKER *in the Chair.*]

Further I have been requesting the Transport Minister to give us a road bridge near Patna on the Ganges. He told me that the Mokameh bridge has already been built. Mokameh is more than fifty-six miles from Patna. That bridge is not serving the purpose of the capital. It is true that the bottleneck there has been cleared to some extent. But a more useful purpose would have been served if that bridge had been constructed at Patna. The whole of Bihar has been requesting the Government for the construction of a bridge at Patna. But as experts have a queer way, they did not agree that this bridge should be constructed at Patna and therefore Mokameh was selected.

Sir, to the south of Patna there is a river; so, it cannot expand towards

the South. On the north also there is a river. But this river can be negotiated by a bridge. If a bridge is constructed Patna can expand towards the north. Otherwise Patna will remain crippled and overpopulated. Therefore I requested the Transport Minister to look into this matter and give an assurance that with the co-operation of the State Government a road bridge would be constructed at Patna.

Now I come to the Posts and Telegraph Department. Of all the Departments of the Government of India, it is the Railways and the Posts and Telegraphs Departments that have direct contact with the people of the country. Other departments such as Finance, Defence, etc. have no touch with the people. But these two departments, the Railways and the Posts and Telegraphs, have direct link with the people and on the efficient and honest working of these Departments, the good name of the Government of India in the country depends. If these Departments work efficiently people will think that matters in the Union at least are in a better way. If the working of the Departments are inefficient and dishonest, then the whole prestige of the Government of India will suffer in the eyes of the people.

Some ten or twelve years back, the post offices were famous for their efficient and honest working. Everybody had a good word to say about them. But what is the position today? It has been deteriorating for the last ten or twelve years and it seems it is now beyond redemption. I request the Minister to do something to salvage things, to bring the fair name of this Department to its past glory.

In 1960 I had occasion to send five or six complaints to the hon. Minister in connection with delay in the delivery of telegrams and letters. Every case was enquired into. Not only were replies received, but refunds were also ordered. Refund of the money is little solace. Our work

[Pandit D. N. Tiwari]

suffers. We do not pay money and send telegrams for our money being refunded. The main purpose was that the work should be done. Only the other day in the meeting of the Consultative Committee I handed over a post card to the hon. Minister. That post card was delivered seven days after it was received in Delhi. How these things happen, we are not able to understand.

Shri Rameshwar Sahu (Darbhanga—Reserved—Sch. Castes): You got the post card at least!

Pandit D. N. Tiwari: I got it, but my work had suffered. I would request the hon. Minister to look into these matters.

It is no use expanding this Department. I know good work has been done; the target has been fulfilled. There is a mad rush for opening new post offices. But what is the use of it, when efficiency is not maintained? I remember; previously when there were a few post offices and there were weekly or bi-weekly deliveries, those letters were delivered efficiently according to time-schedule. But when a large number of post offices have been opened there are delays.

I now come to the extra-departmental post offices. The staff working in these post offices are doing the work as a side-job. Their main job is something else. They do not care for the efficient working of delivery of letters. Some times they go to the market, deliver these letters and if the addressee is not found, they give it to somebody else. That somebody forgets to deliver the letter to the actual addressee. So the letter is not delivered at all. Even in the matter of money orders, they are withheld by extra-departmental staff for weeks and the payee suffers. There is no regular check as to whether these extra-departmental post offices are working properly or not. There should be a department for inspection of these offices regularly, more especially

when these extra-departmental agents are very poorly paid.

What about the much-advertised Express Delivery letters? These Express Delivery letters reach their destination, or are delivered even after the ordinary mails are delivered. Still they are called Express Delivery letters. We have to pay more for them. If you cannot maintain efficient delivery of these letters, it is better that the system is abolished. It is no use taking more money and delivering them after the ordinary mails are delivered. If they are not paying their way, you may enhance the charges. But the efficient working of this system must be maintained at any cost. People do not grudge paying a few pias more if they are assured of better, efficient and honest working of the department.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Pandit D. N. Tiwari: I have taken only eight or nine minutes.

Mr. Deputy-Speaker: He had already taken six minutes yesterday.

Pandit D. N. Tiwari: Only three, Sir.

I would request the hon. Minister to examine the matter of Express Delivery letters and arrive at a conclusion as to whether to continue them or not. He may charge more, but it must be worked efficiently.

Then, Sir, we have appointed a large number of extra-departmental staff. As I said just now they are paid a paltry sum of money,—sometimes Rs. 20 or Rs. 25 or even less. Many of them are very efficient people. They have been working without any complaint for the past several years. Some of them have qualified themselves in signalling. An assurance was given in this House that such men would be taken on the permanent cadre. But I find that a

large number of such staff are rotating, although they have qualified themselves. What incentive will they have? There must be some incentives for better working. An assurance was given, but that is not being carried out. The proper thing should have been to take such people, whose record is good, who have worked for a certain number of years and who have qualified themselves, automatically in the cadre either as postmen or as clerks or in any other suitable jobs for which they may be fit. I request the hon. Minister to look into this matter also, so that the extra departmental staff who are paid so poorly may have some incentive to work, and if they are qualified they may be absorbed in the permanent cadre.

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : ७५।

ध्यक्ष महोदय, सब से पहले मैं दो ऐतिहासिक महत्व की बातों पर माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि १९६० में उन्होंने १ लाख ४३ हजार टन के जहाज भारतीय जहाजरानी में शामिल किये हैं, जो कि एक बहुत महत्वपूर्ण कार्य हुआ है। दूसरा गौरवपूर्ण, साहसपूर्ण और वीरतापूर्ण कार्य हुआ है कि इंडियन सर्वेस जहाज के करीब १३ सीमेन ने बड़ा उत्सर्ग किया है, अपनी जान पर खेल कर ऐतिहासिक वीरता का कार्य किया है। इस के लिये वे धन्यवाद और सम्मान के पात्र हैं।

जहाजों के विषय में पहली बात तो यह कहना चाहता हूँ कि फरक्काबराज का प्रश्न अभी आप के सामने उपस्थित हुआ था जहां तक फरक्काबराज का सम्बन्ध है हमें पाकिस्तान से साफ कह देना चाहिये कि वारसीलोना कन्वेंशन जो है वह फरक्का बराज पर लागू नहीं होता। मैं सरकार को इस बात के लिये भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उस ने कम से कम एक स्टैन्ड तो किया। उन्होंने कहा कि वह फरक्का बराज

के सम्बन्ध में ज्वॉयेंट कंसल्टेशन की बात मानने के लिये तैयार नहीं हैं। मैं गवर्नमेंट से प्रार्थना करता हूँ कि उसने जो स्टैन्ड लिया है उस पर वह कायम रहे। अगर वह उस पर कायम रही तो हमारे धन्यवाद की पात्र होगी।

फरक्का बराज के सम्बन्ध में दूसरी बात मैं श्रीर कहना चाहता हूँ। इस के सम्बन्ध में हाफिज मुहम्मद इब्राहीम साहब ने कहा था कि ईस्ट पंजाब की तीन नदियों का पानी पाकिस्तान को इयूनिटेरियन प्वाइंट आफ व्यू से दिया जाता है। फरक्का बराज का सम्बन्ध भी इयूनिटेरियन प्वाइंट आफ व्यू से है क्योंकि कलकत्ते में जो ८० लाख ब्रादमी हैं उनको कम से कम पीने के लिये शुद्ध पानी तो प्राप्त होना चाहिये। अगर आप कलकत्ते में जा कर देखें तो पाया पानी वहां का मैलाइन पायेंगे। जिस तरह हम इयूनिटेरियन प्वाइंट आफ व्यू से हिन्दुस्तान का पानी पाकिस्तान को देना चाहते हैं उसी प्वाइंट आफ व्यू से फरक्का बराज से कलकत्ते के अन्दर रहने वाले ८० लाख निवासियों के लिये पीने का शुद्ध पानी प्राप्त हो सकता है। साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे देश का ४५ परसेंट एक्सपोर्ट इम्पोर्ट कलकत्ते के पोर्ट से होता है। अगर फरक्का बराज से हमें पानी नहीं मिलता तो हजारों करोड़ रुपये का इन्वेस्टमेंट जो कलकत्ता पोर्ट पर हुआ है वह पूरे का पूरा बेकार हो जाएगा। हम चाहते हैं कि हमारा वह रुपया बेकार न हो, हो, उस का हम उपयोग कर सकें।

जो रिपोर्ट हमारे सामने रखी गई है उस के अन्दर यह देख कर मदन का आश्चर्य होगा कि थर्ड प्लैन के अन्दर सिर्फ १ लाख ८ हजार टन जहाज का एंटीशन हो रहा है। सब से बड़े आश्चर्य की बात तो यह है कि पांच वर्ष के अन्दर भारतीय जहाजरानी में सिर्फ इतना ही एंटीशन किया जा रहा है जब कि केवल एक वर्ष के

[श्री रघुनाथ सिंह]

अन्दर १ लाख ३३ हजार टन का ऐडीशन किया गया है। एक वर्ष के अन्दर १ लाख ३३ हजार टन का ऐडीशन कर के आप ने दिखलाया दिया है कि आप की कैंपेसिटी कितनी है जब कि प्लैनिंग कमिशन आप से कहता है कि पाच वर्ष के अन्दर मिर्फ १ लाख ८ हजार टन का ऐडीशन करो। मेरी समझ में नहीं आता कि यह प्लैनिंग कमिशन है या क्या है, यह उन की अदूरदर्शिता है, या उन का इस विषय का ज्ञान नहीं है। पहली योजना में २ लाख १० हजार टन का ऐडीशन हुआ, दूसरी योजना में ३ लाख ४५ हजार टन का ऐडीशन हुआ, और तीसरी योजना में, जब कि हमारे एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट को ६० परसेंट बढ़ाने की व्यवस्था हो रही है, आप ऐडीशन कर रहे हैं कुल १ लाख ८ हजार टन का। मैं नहीं समझता पाता कि देश का यह बढ़ना हुआ व्यापार, बढ़ता हुआ एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट इस बढ़ोतरी से कसे सभ्य की गति के साथ चल सकेगा। मैं कहता हूँ कि योजना आयोग की यह नीति अदूरदर्शिता पूर्ण है। समय की गति के पीछे है, उन्हें इस स्थिति का ज्ञान नहीं है, उन्हें भारत की मुश्किल का ज्ञान नहीं है और भारतवर्ष की उन्नति का ज्ञान नहीं है। इस वास्ते मैं आप से कहना चाहता हूँ कि वे जहाजों के वास्ते ५५ करोड़ ६० दोगे, और पोर्ट के वास्ते ७५ करोड़ ६० दोगे। इस प्रकार वे हिन्दुस्तान को विदेशी जहाजों कमनियों के वास्ते एक बाजार बनाना चाहते हैं। क्योंकि आखिर अगर पोर्ट बनेगा तो फायदा किस का होगा? विदेशी जाजी कमनियों को ही उस का सुभीता प्राप्त होगा।

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य को चाहिये कि मुझ पर इतने इल्जाम न लगायें। मैं कहीं पर कुछ नहीं बनाना चाहता। आप केवल बेघर को ऐड्रेस करें।

श्री रघुनाथ सिंह: इस वास्ते मैं कहना चाहूँगा कि पोर्ट्स के वास्ते प्लैनिंग कमिशन

ने ७५ करोड़ ६० रक्खा है और जहाजों के वास्ते ५५ करोड़ ६० रक्खा है। इंडियन शिपिंग बोर्ड ने कहा है कि इस के लिये ११८ करोड़ ६० रक्खा जाय। हमारी सरकार ने १०४ करोड़ ६० की व्यवस्था की प्रार्थना की थी, उसे काट कर ५५ करोड़ ६० कर दिया गया। दुनिया का एक सब से बड़ा अखबार है जो कि जहाजों के विषय में लन्दन से निकलता है, जिस का नाम 'फ़ैर प्ले' है। उस की तीन लाइनें मैं कोट करना चाहता हूँ ताकि आपको मालूम हो सके कि प्लैनिंग कमिशन के बारे में और हमारी सरकार के बारे में उन की क्या राय है :

"The pity of the procedure arises from the fact that this body was acclaimed by the Government as the highest policy-making body for Indian shipping."

इंडियन नेशनल शिपिंग बोर्ड की हायेस्ट पालिसी मेकिंग बाडी है। लेकिन उस का फायदा क्या है? उस की रिकमेन्डेशन प्लैनिंग कमिशन नहीं मानता, सरकार की रिकमेन्डेशन वह नहीं मानता, आखिर किस की बात वह मानेगा, मैं नहीं जानता। उन्होंने जो ५५ करोड़ ६० रक्खा है वह किस दृष्टि से; उन की नीति क्या थी, उन के सम्मुख आंकड़े क्या थे, यह मेरी समझ में नहीं आता।

दूसरी बात आप यह देखेंगे कि जहां तक द्वितीय योजना का सम्बन्ध है, उस के अन्दर जो टनेज का टारगेट है, उसे आप पूरा कर लेंगे, लेकिन द्वितीय योजना में एक बात और थी कि जो हमारा भोवर-सीज ट्रेड है उस का १५ परसेन्ट भारतीय जहाजों से भायें और जायेगा। आप उस टारगेट पर नहीं पहुंच सके। आप जिस टारगेट पर पहुंचे हैं वह है सिर्फ ६.१

परसेन्ट। इस तरह से जो आप का ओवरसीज ट्रेड का टार्गेट था उस से आप ६ परसेन्ट पीछे हैं। जहाँ तक व्यापार का सम्बन्ध है, करीब २५ मिलियन टन ओवरसीज ट्रेड हिन्दुस्तान का है। आगे चल कर उसे ३७ मिलियन टन करने जा रहे हैं। अगर वह ३७ मिलियन टन होने जा रहा है तो आखिरकार उस में आप का हिस्सा क्या होगा, जब कि पांच वर्षों के अन्दर आप केवल १ लाख टन के जहाज आप बढ़ाने की व्यवस्था कर रहे हैं। इस से ज्यादा अधोगति हमारे कोस्टल ट्रेड की है जिस पर हमारे माननीय सदस्य श्री गोरे प्रकाश डालेंगे। आप इस रिपोर्ट के पेज ३४ पर देखेंगे कि हमारी कोस्टल शिपिंग में कितना ऐडिशन हुआ है। ८६०० टन का डिनीशन है, ७६५० टन का ऐडिशन है और ३००० टन के करीब स्क्रैप होने को है। आप ने माल भर में कितने टन बढ़ाये।

कोल शार्टेंज की बात को लीजिये। लगातार १५ बरस के अनुभव के बाद अब दिमाग ठिकाने आया है। आज कहते हैं कि ४० परसेन्ट कोल जहाजों द्वारा जाना चाहिये। लेकिन अगर पांच वर्ष पहले यह नीति अख्यार की होती तो हमारा कोस्टल ट्रेड काफी बढ़ा होता और आज जो कोल की शार्टेंज है वह नहीं हुई होती।

आप देखें कि कोयले के मामले में विषमता क्यों पैदा हुई। आपने रेल और ममूद्र संगठन समिति कायम की थी। उस ने सुझाव दिया था कि कम से कम कोयले का ४० प्रतिशत व्यापार जहाजों के द्वारा होना चाहिए। सदन को यह सुनकर बड़ा ताज्जुब होगा कि रेल कोयले पर एक हजार मील के बाद कोई फ्रेट नहीं लेती। अगर तीन हजार मील कोयला ले जाना है तो रेल एक हजार मील के लिए तो किराया लेगी और बाकी दो हजार मील फ्री ले जाती है। मैं जानना चाहता हूँ कि यह कौन सी इकानमी है। आप जहाजी कम्पनी से आशा करते हैं कि वह तीन हजार मील तक

फ्री कोयला ले जाए। आज रेलवे दो हजार मील तक क्यों फ्री ले जाती है। आपका यह जनता के साथ कौसा व्यवहार है। यह जनता का पैसा है। आप जो भी रेट रखें वह एक सिद्धान्त पर होना चाहिए। अगर आप पांच पाई रेलवे से चार्ज करते हैं तो उतना ही शिपिंग को भी दीजिए। जब रेलवे एक हजार मील के लिए फ्रेट चार्ज करती है तो एक हजार के बाद और दो हजार मील जाने का फ्रेट क्यों चार्ज नहीं करती। यह पालिसी मेरी समझ में नहीं आती। इस बास्ते भारत सरकार को इस पर विचार करना चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे केवल एक प्रान्त में यानी सौराष्ट्र और गुजरात में ५१ पोर्ट हैं। हिन्दुस्तान का जितना कोस्टल व्यापार होता है उस में से ३६ परसेंट कोस्टल व्यापार सिर्फ एक स्टेट में होता है।

क माननीय सदस्य : ४० परसेंट।

श्री रघुनाथ सिंह : तो ४० परसेंट होगा। तो मेरे एक लायक दोस्त के अनुसार एक स्टेट में ४० परसेंट कोस्टल व्यापार होता है। लेकिन इस स्टेट के अतिरिक्त हिन्दुस्तान में आन्ध्र भी है, उड़ीसा भी है, महाराष्ट्र भी है। मैसूर भी है, बंगाल भी है, केरल भी है। उनका हिस्सा भी इस में होना चाहिए। लेकिन उनको अपना हिस्सा तभी मिल सकता है जब आप इन राज्यों में माइनर पोर्ट्स को डेवलप करें। लाप साइडेड डेवलपमेंट करने से सारे हिन्दुस्तान का डेवलपमेंट नहीं होगा। आपको बंगाल का भी उतना ही डेवलपमेंट करना चाहिये तना ही उड़ीसा का, उतना ही मद्रास का उतना ही आन्ध्र का, उतना ही केरल का और उतना ही मैसूर का करना चाहिए। एक स्टेट में तो ५१ पोर्ट हों और दूसरी में,

[श्री रघुनाथ सिंह]

जैसे उड़ीसा में, केवल दो हों, इस तरह से जहाजरानी की उन्नति नहीं हो सकती।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ टैंकर के सम्बन्ध में। आप देखें कि केवल बरमा शैल कम्पनी विदेशी जहाजी कम्पनियों को टैंकरों के लिए ७ करोड़ १४ लाख रुपया किराए का देती है। हमारे यहां तीन रिफाइनरीज हैं। अगर उनको भी जोड़ लें तो आप देखेंगे कि २४ करोड़ रुपया ये आइल कम्पनियां टैंकरों के फ्रेंट का देती हैं और यह फारिन एक्सचेंज के रूप में देती हैं। मैं पूछता हूँ कि हम यह २४ करोड़ रुपया टैंकर्स के किराये का विदेशी कम्पनियों को क्यों दें। आप अपने निज के टैंकर क्यों नहीं बनाते। मैं प्रार्थना करूंगा कि आप अपने टैंकर बना कर इस २४ करोड़ रुपए को बचा सकते हैं। आपके देश में जो रिफाइनरीज हैं उनको आप बाध्य कर सकते हैं कि वे हमारे टैंकर्स से ही तेल मंगावें। जब अमरीका और इंग्लैंड अपनी तेल कम्पनियों पर इस प्रकार का प्रतिबन्ध लगा सकते हैं तो हम क्यों नहीं लगा सकते। इस लिए मैं प्रार्थना करूंगा कि आपको अपने ज्यादा से ज्यादा टैंकर बनाने चाहिए। और इस फारिन एक्सचेंज को बचाना चाहिए।

आप करीब ६.५ मिलियन टन आइल इम्पोर्ट करते हैं। इस के लिए आपके पास कम से कम ३० टैंकर होने चाहिए। यह तो एक इनवेस्टमेंट है कि आज जहाज बनाइये और कल से आपको आमदनी होने लगेगी। मेरी समझ में नहीं आता कि ऐसा क्यों नहीं किया जाता।

मैं अन्न के आयात के संबंध में कहना चाहता हूँ। सन् १९५६ तक गवर्नमेंट ने केवल अन्न खाने के लिए शिपिंग कम्पनीज को २२६ करोड़ रुपया दिया। इस में से २१२ करोड़ विदेशी कम्पनियों को दिया और १७ करोड़ भारतीय कम्पनियों को दिया। सन् १९५७-

५८ में, केवल एक वर्ष में हमारी सरकार ने खाद्यान्न को छोड़ कर दूसरी चीजों के मंगाने के लिए ६० करोड़ रुपया जहाजी कम्पनियों को दिया। इस में से विदेशी शिपिंग कम्पनियों को ५२ करोड़ ३० लाख दिया और भारतीय कम्पनियों को ८ करोड़ ४ लाख दिया। मैं कहता हूँ कि यह जो रुपया आप विदेशी जहाजी कम्पनियों को देते हैं इस को बचाया जाना चाहिये। हम देखते हैं कि आप एक तरफ तो फारिन एक्सचेंज का एक एक पैसा बचाते हैं और दूसरी तरफ उस को बिल्कुल फेंकते चले जा रहे हैं। यह चीज मेरी समझ में नहीं आती।

आपने मुझे एक सवाल के जबाब में बताया था कि अमरीका से जो गेहूँ आवेगा उस के लिए आपको ८० करोड़ रुपया फ्रेंट का देना पड़ेगा। गेहूँ के कनसाइनमेंट पर कनसाइनमेंट आ रहे हैं। तभी तक आप इस में से कुछ गेहूँ भी भारतीय जहाजों में नहीं ला सके। और एक पैसा आप नहीं बचा सके। आप इस प्रकार जनता के पैसे के साथ खिलवाड़ न करें। मेरी प्रार्थना है कि आप यह जनता का ८० करोड़ रुपया विदेशी जहाजी कम्पनियों को न ही दीजिए।

अमरीका के साथ जो आपका एग्रीमेंट हुआ था उस में कहा गया था कि ५० पर सेंट गेहूँ अमरीका के जहाज लाएँगे और ५० पर-सेंट हिन्दुस्तान के जहाज लायेंगे। इस के लिए आपने टैंडर काल किये लेकिन अमरीका ने आपके एक चपत लगायी। मैं समझता हूँ कि यह बहुत अच्छा हुआ। अमरीका ने कहा कि इस गेहूँ को ले जाने के लिये आप केवल भारतीय जहाज ही काम में ला सकते हैं, दूसरे देशों के जहाजों को इस काम के लिए चारटर नहीं कर सकते। उसका कहना है कि या तो इस रुपये को तुम लो या हमें लेने दो, किसी तीसरे को यह क्यों दिया जाए। लेकिन आपने ग्लेबल टैंडर मांगा। इस रिपोर्ट में लिखा है कि जो टैंडर हमने इनवाइट किया

वह एक्सेप्टेबिल नहीं है। क्यों नहीं है। इस वास्ते कि अमरीका तो २८ डालर एक टन का फ्रेट देता है और इंडियन कम्पनीज को आप १ डालर देना चाहते हैं। कौन ऐसा मूल्य व्यापारी है जो घाटा उठाकर व्यापार करेगा। जब अमरीका २८ डालर देता है और आप १ डालर देते हैं तो कौन व्यापारी इस काम को लेगा। कोई व्यापारी अगर उसको एक कौड़ी का भी फायदा दिखायी दे तो वह व्यापार कर सकता है। लेकिन अपने घर से पैसा देकर कौन व्यापार करेगा। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस ५० पर सेंट गेहूँ को लाने के लिए आप अपने जहाजों का प्रबन्ध करें और नई शिपिंग कम्पनीज फ्लोट करें।

अब सीमैन का सवाल है। हिन्दुस्तान में कुल ५६,६१८ सीमैन हैं जिनमें करीब १५००० पाकिस्तानी भी हैं। ३४,३५३ सीमैन बम्बई में रजिस्टर्ड हैं और २२,५६५ कलकत्ता में। इनमें से करीब ३१,०६६ सीमैन को अभी तक नौकरी मिल पायी है। बाकी को अभी तक नौकरी नहीं मिली है। हिन्दुस्तानी जहाजी कम्पनियां केवल ६००० सीमैन एम्प्लाय करती हैं। हमारे जो १३ सीमैन इंडियन सक्सेस नामक जहाज के थे और जिन्होंने अपने कर्तव्य के पालन में अपने प्राण दे दिये थे उनमें से २ सीमैन पाकिस्तानी थे। अब पाकिस्तान इनका कम्पेन्सेशन क्लेम कर रहा है। मेरी प्रार्थना है कि आप जब किसी फारिन नेशनल को बतौर सीमैन रजिस्टर करें, आप चाहे किसी पाकिस्तानी को रजिस्टर करें या किसी चीनी या जापानी को करें, क्योंकि ये भी हमारे देश में रहते हैं, तो आप उनसे इस प्रकार का एग्जीमेंट करवा लें कि उनके बारे में उनकी सरकार कोई हरजाना नहीं क्लेम कर सकेगी। इसलिए मैं आप से कहना चाहता हूँ कि आप पाकिस्तानी नेशनल्स को यदि रजिस्टर करें तो उनसे इस प्रकार का एग्जीमेंट ले लें कि उनके बारे में पाकिस्तान

सरकार को कोई दखलान्दाजी करने का अधिकार नहीं होगा।

जहां तक शिपयार्ड का सम्बन्ध है . . .

उपाध्यक्ष महोदय : अब तो आप पृथ्वी के नजदीक आ रहे हैं, अब तो खत्म कीजिये।

श्री रघनाथ सिंह: मैं खत्म करता हूँ।

हमारे यहां दो शिपयार्ड हैं। आप जहाज खरीदते हैं तो आपको ६००० टन के जहाज के लिए १ करोड़ ५० लाख रुपया देना होता है। आपने हिन्दुस्तान शिपयार्ड के कुल ५ करोड़ ५ लाख के शेयर इश्यू किये हैं जिनमें ४ करोड़ ४३ लाख के शेयर तो सरकार के हैं। उस शिपयार्ड को बने बीस वर्ष हो गये हैं और पिछले आठ बरस से वह सरकार के हाथ में है। नये प्लान में उस शिपयार्ड की तरक्की के लिये सरकार ने कितना रुपया दिया है? मुश्किल से ढाई करोड़ रुपया। और इस रकम से सरकार इस देश में शिपिंग की तरक्की करना चाहती है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस के लिये और अधिक रुपया दिया जाना चाहिए। षेड करोड़ रुपये प्रति जहाज के हिसाब से तीन जहाज बनते हैं साढ़े चार करोड़ रुपये में। इस लिये यह आवश्यक है कि चार पांच करोड़ रुपया इन्वेस्ट कर के बाहर से जहाज खरीदने के बजाय सरकार खुद ही देश में जहाज कंस्ट्रक्ट करे।

द्वितीय शिपयार्ड के लिये सरकार ने बीस करोड़ रुपये की डिमांड रखी और प्लानिंग कमीशन ने उस के लिये दस करोड़ रुपया रखा है। मेरा कहने का मतलब यह है कि इस काम के लिये चाहे दस करोड़ रुपये रखे जायें और चाहे बीस करोड़ रुपये, लेकिन हिन्दुस्तान जो बाहर से जहाज खरीद रहा है, वह बन्द होना चाहिए। हिन्दुस्तान में शिपिंग इंडस्ट्री की तरक्की होनी चाहिए, ताकि हिन्दुस्तान का रुपया हिन्दुस्तान में ही रहे।

[श्री रघुनाथ सिंह]

हमारे यहां ड्राई डाक नहीं है। उसके लिये सिगापुर और लंदन जाते हैं। आजादी के बाद दस बीस करोड़ रुपया ड्राई डाकिंग के लिये दे दिया गया है। कितना रुपया इस पर खर्च होता है। देश में एक ड्राई डाक क्यों नहीं बनाया जाता है, ताकि जो रुपया सिगापुर, लंदन और न्यूयार्क भेजा जा रहा है, उसकी बचत हो सके।

जहां तक रिपेयर डाक का सम्बन्ध है,

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य अपना भाषण समाप्त कर दें।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं सिर्फ दो मिनट में खत्म कर देता हूँ। मैं पिछले तीन महीने में पहली बार बोल रहा हूँ। इसलिये मुझे थोड़ा समय और मिलना चाहिए।

गोखले कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट के बारे में अपनी स्कीम रखी है और कहा है कि ७० लाख रुपया खर्च करने से मंगलोर-कुंडापुर कैनल बन सकती है। वहां रेल चल नहीं सकती है, क्योंकि इस के गस्ते में दिक्कत है। इसलिये वहां पर कैनल बनाई जानी चाहिए, जो कि सिर्फ २८ मील लम्बी होगी। मंगलोर पोर्ट को एक मेजर पोर्ट बना दिया गया है, तो उस के लिये कारगो—१,५० हजार टन कारगो—कहां से आयागा? रेलवे लाइन वहां बन नहीं सकती है। इसलिये आवश्यकता इस बात की है कि वहां पर कैनल स्कीम को पूरा किया जाये।

धार्मिक में मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे मिनिस्टर साहब टूटीकोरिन से सम्बन्धित हैं। टूटीकोरिन एक मेजर पोर्ट होना चाहिए।

श्री चिन्तामणि पणिग्रही (पुरी) : पारादीप के बारे में भी कुछ कहें।

श्री रघुनाथ सिंह : फ्रस्ट आई स्वीक एबाउट दैट। टूटीकोरिन पोर्ट की तरफकी

तभी हो सकती है, अगर सेनुसमुद्रम् स्कीम को सफल बनाया जाये। जो शिप ब्राज कोलम्बो पर काल कर रहे हैं, वे टूटीकोरिन काल करने लगेंगे। टूटीकोरिन फिनांशियली और इकानोमिकली एक अच्छा पोर्ट हो सकता है।

Shri Goray (Poona): This is a vast subject, and I do not think that within the limited time at my disposal it will be possible for me to deal with all the multifarious aspects of this particular Ministry. But I think it will not be an euphemism to say that the importance of this Ministry of Transport and Communications can be compared with the importance of the arteries, veins and the nervous system in a human body. Roughly the departments of this Ministry can be categorised under five heads: roads, shipping, posts and telegraphs and telephones and civil aviation; there is another Ministry dealing with the same subject namely, the Ministry of Railways. I would only confine myself to some of the aspects of this Ministry.

Let me start with the posts and telegraphs and telephones. The first thing I would like to draw the attention of the House is that unfortunately, one of the biggest unions has come under a cloud ever since they struck work last July. I would request the Minister that the decision taken at that time to withdraw the recognition of this Union should now be reconsidered. More than eight months have passed and all channels of direct communications between the Union and the Ministry have dried up. A good many complaints are piling up and I think that for the sake of better relations between the employees and Government, the sooner this decision is revised the better. Sometimes it is pleaded that Government are thinking of a new piece of legislation for trade unions in this country. But I do not know when that legislation is likely to

come before the House. Therefore, I would say that they should revise the decision and resume direct communication between the Ministry and the employeés.

Dealing with the posts and telegraphs and telephones, I would say that there are two aspects; one is the physical aspect and the other is the human aspect. Regarding the first aspect, I would like to say that the Ministry should be congratulated on opening new post offices in the country. They should be congratulated especially because they have over-reached their target so far as the Second Five Year Plan was concerned. In the next Plan, that is, the Third Plan, their target has been a little more modest; they are opening only 17,000 post offices and providing 3 lakh more phones. I do not think this is an adequate provision. But I would say that even these post offices require a little more supervision. They have opened post offices, but the post offices are not functioning properly. If the new telegraph offices do not do their work properly, a good deal of dissatisfaction is created which can be really done away with with a little more supervision.

What we find in the village post offices is that the postman who goes on the rounds is not given his daily allowance, even though he has to spend more than a day outside. I suppose the Pay Commission has recommended that when the postman has to go round and stay away from home for more than a day, he should be given an allowance. He has to spend about a rupee. Naturally, he does not want to spend it out of his pocket and his first effort is to recover the money from his patrons. So I would say that when you are dealing with these poor people who have to go to about in the country and do a lot of manual work, a little money should not be grudged.

The other aspect is this. If you take the General Post Office in Bombay as an instance, with which I

am going to deal, you will find that in relation to the workload, the staff is inadequate. I have got some figures here which show that the staff justified in the GPO, Bombay, will be 161 officers and 1,093 clerks. As against that, the present position is that the officers are 132 and the clerks 946. This lacuna necessarily creates a lot of inefficiency and the whole work suffers. I would, therefore, request the Minister to see to it that the post offices are adequately staffed and no room left for this sort of discontent.

As regards accommodation in the GPO, Bombay—again I take the same example—we find that the space required there for the present work is about 1,02,159 sq. ft. Instead of that, the space at their disposal now is 57,677 sq. ft., which is half the space really necessary for efficient working. This is because the Posts and Telegraphs Department have not the authority to construct their own buildings. In so many places where new post offices are required, unless the CPWD comes to their help, they cannot erect their own buildings. I, therefore, wish that this human aspect as well as the physical aspect is taken care of and the new Board which has been constituted should be given more powers. They should have their own PWD and they should not be made to run every time to the Finance Department and to the CPWD to get their buildings sanctioned and erected. I can give you an instance. Take, for instance, the Post Office at Dhulia, West Khandesh. For the last four or five years the same old house is there. It is cramped and overcrowded and the new building is not coming because the CPWD has no time to erect the building.

13 hrs.

Then, Sir, there is a veritable jungle of forms and printed material in every post office. Literally, millions of forms are printed. I would like to point out to the hon. Minister that there must be some sort of a

[Shri Goray]

control. We must know how many forms are really printed because the orders are of the order of crores of forms, and one does not really know how many forms are printed, how many forms are really delivered and how many forms are actually used. It is quite possible that 25 per cent of that may be going waste and there we might be wasting a lot of money.

Regarding inefficiency, I would like to point out that so far as the Postal Guide is concerned, the Postal Guide is there which was printed in 1957. No revision has taken place. In the meanwhile, thousands of post offices and telegraph offices have been started. When you go to the post office, ten or fifteen minutes will pass before the man finds out the place, if at all. Then, a person like me who goes there finds fault with the man at the window and the man at the window says, "I am helpless." It is because there is so much of material which is not codified, which is not adjusted, which is not categorised that it becomes impossible for the poor man to give satisfaction to the patron. Therefore, I would say that if you want to improve the efficiency, then you will have to take care of these things.

Another suggestion that I would like to make is about the peak hours. For instance, they have given us a *Meghdoot*, that is, the postal van which comes to our door. The same facility obtains in Bombay and Calcutta and in many other big cities. What happens is that people pile up their post and they go there and we find a long queue standing there with registered post and other things. I would say that if you really want to increase the efficiency of the people, you should make it a rule that only post-cards and envelopes should be dropped there and the registered post and other things should be delivered at the regular

post offices. There again, I would say that at the last moment there are all sorts of people coming and wanting to post their letters. Can you not introduce a system by which you can say that those people who bring their registered post, money orders and other things before a particular hour will be given a rebate of 5 nP. or something? If that is done perhaps the companies which deliver hundreds of registered letters and parcels may be induced to come early in time and the whole thing can be properly staggered. So, I would say that something of that sort should be done. Otherwise, you will find that at peak hours there will be so much work that people there will not be able to cope with the work and there will be a lot of inconvenience and inefficiency.

Sir, many things have been said about the telegrams and telephones. I do not want to repeat them. But, this sort of situation, so far as telegrams and telephones are concerned, gives rise to a very piquant position. Sometimes it is very ridiculous; sometimes it is tragic. I was told of an instance where a wrong telephone connection was given and news of death in the family was conveyed and the people at the other end got themselves shaved and afterwards they came to know that the man who was dead was somebody else, not their relative. I have come across a story in Bombay where the Telephone Directory described one person as a pimp or a procurer. It was printed like that. When it was brought to the notice of the authorities, when the copies sent in circulation were withdrawn and a new edition was brought out. These are, I suppose, tragic and humorous instances which have their own moral. The moral is that the work has grown so much in volume that unless you really have a good supervisory staff and an adequate staff to deal with all these matters, such situations are likely to arise.

Now, I would like to deal in a brief way with the Civil Aviation Department. The most tragic thing that was brought to my notice was about the unemployed 70 young pilots who have been trained by our Civil Aviation Department. They said that in spite of the fact that nearly Rs. 70,000 are spent on every trained young pilot, they are without jobs for the last two or three years. They have tried everywhere, but they do not get any jobs. It seems that in spite of the contract with the Airlines Corporation, they are not absorbed because they say that they do not want any pilots. What is happening is that all this valuable training is going waste. I think, that it is certainly not beyond the intelligence of the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of Defence to absorb these young pilots. If the Ministry of Transport and Communications cannot absorb them, then certainly, I suppose, the Defence Ministry can absorb them. They can be used for dusting operations on the crops. That can be done. But, somehow it seems that there is nobody to look after them and they have been running from door to door and, they say, after one or two years, if they remain unemployed with their talents unused, they will be unfit to work on a plane. I would, therefore, request the hon. Minister, in their name, to say that something ought to be done to get these people absorbed because we have spent so much money and besides spending so much money such valuable human material is likely to go waste.

Sir, I would deal with shipping in my concluding remarks. But before that I would like to say something about the roads. Somehow, it seems that so far as road transport is concerned, the Planning Commission does not seem to be in favour of giving them more money. I do not know what the policy is. Anyway, it is a suicidal policy. The Planning Commission itself had said in the

Second Plan that the general growth of economic activity in the country in recent years and the inability of the Railways to meet all the traffic demands, should provide considerable opportunity for the expansion of road transport. Then, in the next sentence, they say: "Unfortunately, it has not taken place." Who is to be blamed? I do not know. Why is it that the Railways are always treated as a pet child of the Government? It is not only a pet child of the Government, but, if I may be allowed to say so, it is also a spoilt child because we know that the Railways have reached saturation point and unless we turn our attention to the development of roads and other modes of transport, this transport bottleneck is not going to be solved. No commentary can be more eloquent than the amount of coal lying on the one side unlifted at the pit-heads, and on the other side, plants and factories being forced into idleness for want of coal. That is a very eloquent commentary and I need not add anything to it. That itself is enough proof that something is radically wrong with our whole transport policy and unless we change it or modify it, the more we expand our producing capacity, the more the crisis will deepen. It is very obvious because everywhere we are thinking of having more steel, more foodgrains, more fertilisers, more cloth, more of everything except of road transport system. I do not know how this can be done. Therefore, I would still request the Planning Commission through you and through the Minister that they should reconsider the whole matter. Otherwise the things will go on piling without the means of transporting them and we shall die under the weight of the things that we have produced. That should not happen if there is a good plan in respect of it.

It was not only the Planning Commission but also the World Bank—the International Bank for Reconstruction and Development—who

[Shri Goray]

have said in their report for 1956 as follows:

"We urge that the Government should review its whole transport policy and programme with a view to maximising transport by all available means—by rail, road coastal shipping and inland waters".

What is happening to the roads? The Minister may say that the Nagpur decision has been implemented. That is true. But in spite of the fact that the Nagpur decision has been implemented, we find that we are short of roads. We want more roads and more vehicles to run on the roads. If that is the position and if we find that in spite of the fact that it is the crying need of the hour we are putting the vehicular traffic or the motor transport under more and more odds, then, I do not know how the road transport can develop at all. Compared to the railways, all sorts of hurdles are placed in the way of those who want to develop their motor transport. All sorts of duties and all sorts of licences are there, and they cannot go beyond a particular limit. I am told—I am subject to correction—that in spite of the fact that the Joint Committee here had said that there should be no restrictions on the distance to which motor transport can travel, the departmental orders have been that they cannot be allowed beyond a particular limit.

Shri Raj Bahadur: Which committee?

Shri Goray: Just now I have not got it. I will tell him later on. If that is so, and if you think that motor transport ought to be developed, and it will not be possible to break this bottleneck of transport, then I think that everything must be done to see that the vehicular traffic gets precedence, or, if not precedence, at least they are treated on a par with the railways. It is a patent fact that the railways will not be able to cope with all the traffic;

and it is also a patent fact that unless we allow a different variety of trucks—articulated and all that and unless we develop their carrying capacity as they have done in the western countries, it will not be possible for India to deal effectively with this transport bottleneck.

Then I would like to say that in shipping also, we are not doing everything that is possible to increase our tonnage. I do not want to repeat what my hon. friend Shri Raghunath Singh has said, because he has made a special study of the whole matter. But there are certain very curious figures given in this report for 1960-61. About Calcutta, we find that in the year 1959-60 the total traffic handled in millions of tons was 96,29,356, while in Bombay, during the same period, it was 1,31,46,207. This is the state of affairs just now. In Bombay you find that the total tonnage handled is much greater than that in Calcutta. Why does it happen like this? Is it because that the finances are denied to Calcutta? It is not so.

Shri Raj Bahadur: Oil traffic.

Shri Goray: You find that while Rs. 9 crores have been provided for the development of the Calcutta port, Bombay has been given only Rs. 139 lakhs. I was told that there are more men employed in Calcutta port and that there is more of capacity to handle the goods. Why then is this happening? Maybe that the port is well inside and is silting up. All these problems are there. That is one thing. The other problem to which I would like to draw the attention of the House is that the labour relations at Calcutta port are not good at all; while in Bombay, the tendency is to take up the issues as they come and solve them immediately, it seems that in Calcutta nothing gets solved. I would like to request the Minister, therefore, to devote his attention to this matter and see why, in spite of the fact that

there is more man-power available and there is more of finance available in Calcutta, the tonnage handled in Bombay exceeds that of Calcutta. It should not happen like that. There must be some relationship between the finance available and the capacity and the actual turnover. Therefore, I would say that everything is not good there, there is some rot somewhere, and the sooner we pay attention to it the better.

The next point to which I would like to draw the attention of the Ministry is about the lopsided growth. I know that you cannot have a harbour for the asking. There are such things as natural facilities. There must be a port where it is possible for big ships to enter. Such a port cannot be had and built up artificially. That is true. But I would say that the west coast can provide good harbours provided you do the necessary things like dredging and so on. I make bold to say that so far as the ports in my State are concerned, practically no attention is being paid to them. Very little attention is paid, and only paltry sums are made available. It is not only my State which is suffering but the whole hinterland is also made to suffer. Therefore, if you are going to have more and more imports, more and more shipping, more and more produce of all kinds, and if you want the exports also to jump, I think that all the natural facilities which are already available on the West Coast will have to be increased by our own efforts. The whole chain of ports on the eastern and western coast should be improved and attention must be paid to this aspect of the matter.

About shipping, I would also say that we are moving at a snailpace. There again it seems that the Planning Commission has taken an unfavourable view, and it has made a very inadequate provision for shipping. Again I do not know why this self-defeating policy is pursued. If we are really to carry our goods in our own bottoms, the whole House

must insist upon the Planning Commission to revise its views. It was a very pathetic thing to hear from Shri Raj Bahadur the other day when he said that all our pleadings have gone in vain and that the Planning Commission has taken a decision which we cannot change. The Ministry is not pleading for its own self-aggrandizement. It is for the good of the country as a whole, and if that is so, and if we really feel that there is a bottleneck so far as transport is concerned, I do not know why the House should not insist on meeting the Planning Commission and impress upon them the necessity for making more provision available to the Ministry of Transport and Communications.

In this connection, I would say that it is not only the Ministry of Transport and Communications which is responsible for the bottlenecks.

Mr. Deputy-Speaker: The hon. Member's time is up.

Shri Goray: Just one minute, Sir. We have insisted in this House many times that so far as this crisis is concerned, all the Ministries concerned should meet. If I remember aright, in the presence of the Speaker, we were told that we would meet and we shall take the Members of Parliament into confidence and explain to the Planning Commission the whole situation. Such a meeting has not taken place. If you want to solve this crisis—it is a real crisis and there is no question about it and it is no use hiding the facts—really there should be a committee appointed which will bring these two or three Ministries together and try to streamline all the problems that are threatening us. With these words, I conclude.

Shri Osman Ali Khan: (Kurnool): Mr. Deputy-Speaker, Sir, the department of Civil Aviation in the Ministry of Transport and Communications deserves to be congratulated

[Shri Osman Ali Khan]

because the Indian Airlines Corporation has, for the first time, made profits for the year 1959-60. The IAC has made a profit of Rs. 7.81 lakhs and let us hope that it will continue to make profits in the years to come. This profit of Rs. 7.81 lakhs by itself is a very meagre amount taking into account the capital invested, which is about Rs. 170 lakhs. This figure of profit could be considerably improved if economies are effected in the operations of the Indian Airlines Corporation. On this subject, which has been exhaustively dealt with by the Wheatcroft Committee, several recommendations have been made by that committee for effecting economy. It is very necessary that those who are in charge of the Indian Airlines Corporation at various levels should feel cost-conscious and economy-conscious. A reference is made to this aspect of the problem in the Wheatcroft Committee report, wherein it is said:

"An effective system of budgetary control is a primary necessity for effecting economies in IAC expenditure. But almost as important is the need to create an attitude of mind in the staff at all levels that costs must be kept down to the lowest possible level. There is a tendency in IAC to start always from the presumption that 'the job must be done properly' and that costs are a secondary consideration. This attitude must be changed."

This is what the report says.

As I just now said, the committee has suggested several measures to effect economy in various levels in the IAC operations. I will refer to a few of the measures suggested. The IAC is operating five Skymasters in the night airmail service. In fact, four aircraft are in operation connecting the four major cities of India and one is a spare and stand-by aircraft. These night airmail aircraft operate only during the night. By the morn-

ing the aircraft is back in the home aerodrome. During the whole day, the aircraft is lying idle. The Wheatcroft Committee suggests that there should be a better utilisation of these aircraft and during the day, at least for nine hours, the aircraft could be utilised. The committee suggests that there should be a flight of 2500 hours on an average for this fleet of five Skymasters.

I do not know how far this recommendation has been accepted, because we do not see Skymasters flying on many routes. There is one Skymaster flying between Bombay and Bangalore in the morning, but I am sure the target fixed in that report, viz., 2500 hours on an average, has certainly not been reached.

As a measure of economy, great stress has been laid in this report, which is a very valuable and expert report, about the replacement of the Dakotas. Out of a fleet of 69 aircraft that we have, as many as 54 are Dakotas. As we know, the Dakota aircraft is outmoded and uneconomic aircraft. It has been said in the report that by replacing it by a suitable aircraft, we can effect an economy of 25 per cent, which is a very large economy. It is suggested in this report that these Dakota aircrafts have to be completely replaced at least during the coming five years.

If the 54 Dakotas are to be replaced during the next five years, it works out to 11 aircraft every year. But during this year, it appears that we will be getting five Fokker Friendships to replace the Dakotas. It is not sufficient, because at this rate, it will take 10 to 11 years to replace the whole fleet. I wish we are able to replace the Dakotas at a faster rate. We should be able to find the finance for it. If Air India International is able to purchase heavy Boeings from outside on credit, we should be able to obtain finance for IAC also.

It appears that all the five Fokker Friendships we are getting will go to

the Assam region. Of course, this decision has been taken probably for operational reasons, but it would have been very nice if at least one of these aircraft is sent to the southern region, so that our people, who are eager to see the progress made in every direction, would be very happy to see a Dakota replaced by a Fokker Friendship, which is a very fine aircraft. I hope at least when further planes come, some planes would be sent to the southern region also. Another point mentioned in the Wheatcroft Committee report is about reducing the flying staff costs. In the Skymasters and Viscounts that we operate today, we have a pilot, a co-pilot, a radio engineer and also a flight engineer. The committee has suggested that it is not necessary to have a flight engineer on the Viscounts and the Skymasters, because by a little training to the radio engineer, it should be possible to manage without a flight engineer. This means considerable reduction in flying staff cost, because it is not only the cost that is reduced, but there is space for one more passenger in the aircraft, which means additional revenue.

Shri Joachim Alva (Kanara): Viscounts get into trouble many times on flight. Who will look after them?

Shri Osman Ali Khan: When the aircraft is on flight, we do not expect repairs.

In this Wheatcroft Committee report, a specific reference has also been made to the unsatisfactory condition of our booking and reservation facilities at the moment. I would like to lay particular stress on this one point, because the booking and reservation facilities for air services that we have today are, I should say, deplorable. For those who go by air, time is precious. It takes a couple of hours to fly from Calcutta to Bangkok or from Bombay to Calcutta by a Boeing. But if we go to the booking office at Calcutta or even at Delhi it takes 1½ hours to get the

ticket. This cannot be tolerated and it should be stopped.

For you to appreciate, I will give a practical example. I had a very bad experience at Calcutta last year; I did not announce myself as a Member of Parliament and I waited along with others. That was last year and I need not talk about it. But right in Delhi, it takes quite a long time to get a ticket. There are not sufficient number of persons at the counter. It is not only the number of persons, but I should say the entire procedure of issuing tickets is outmoded and it can certainly be improved.

It was only day before yesterday that I happened to go to the booking office for a ticket and I waited for 40 minutes. I could have gone into the officer's room and got the ticket, because they generally oblige. But I waited to see how long it takes. I waited for 40 minutes. There were two people before me. I asked, "Is it a normal thing?" They said, "No; sometimes it happens like this." But I have seen it many times; it has happened to me many times before. I said. But that gentleman frankly said. "There is nothing that we can do. We have made several representations and there are many difficulties".

While I was waiting in the queue, there were many others who were getting impatient. One person said, "I am waiting from 7:30 and it is now 8:30". He was second in the queue. There were three persons at the counter. This sort of affairs cannot continue. It must be improved. After all, passenger amenities and facilities cost only 6 per cent of the entire costs. If necessary it can go up by 1 per cent. This includes catering and everything. We cannot afford to have such delays at the booking office. A reference has been made in this committee's report that a responsible officer should be deputed to study and simplify the method of issuing tickets. To enquire if a ticket is available or not, one has to wait

[Shri Osman Ali Khan]

in the queue. In the enquiry there is nobody. Even there is a person in the enquiry, he does not say this. When you go to the IAC booking office, you cannot wait for one hour and more. Something has to be done in this direction.

I would like to refer to the route Delhi-Madras and Madras-Delhi. While speaking on these Demands last year and year before last I had pointed out that the timings should be revised. I am glad to say—I should thank the Ministry for that—that they have revised the timings. Now we have a service in the morning which reaches Madras at about 11 O' clock in the morning without wasting the whole day. As a result of the change in timings the traffic has so much increased on this route that it is not possible to get a ticket even four to six days in advance. I am happy that there is so much of traffic, but I should point out now that it is necessary to have a second service on this route. I found the other day at Hyderabad that there were as many as 17 passengers on the waiting list who were so eager to take the journey. Many had actually come to the airport and they had to go back because tickets were not available. Sir, on other important routes connecting other big cities—Delhi-Bombay, Delhi-Calcutta etc.—we have two or even three services. It is very necessary now that we should introduce one more service to Madras also—one in the morning and one in the evening.

While I have referred to the difficulties of the public at the booking offices, I would just like to make a reference to the Posts and Telegraphs Department in a very brief manner. Sir, we are in a democratic country. The goodwill of the people is very essential. We have to face the elections. Every act of this Government is being judged by the common man who is now able to understand and appreciate things.

Shri Braj Raj Singh (Ferozabad):
Alas.

Shri Osman Ali Khan: The Posts and Telegraphs Department, as has been pointed out by other hon. Members, is the department where your activities come constantly before the public eye. I would like to refer particularly to the telephones. It is not so bad in some cities, but in Delhi it is very bad. If you want to book a trunk call and you dial 990, nobody receives the call for one or two minutes. Then you are told: "Just a minute please". We are kept waiting sometimes for ten minutes. Then we will have to remind them and ask what happened to the call, whether the call had matured. Then they say that they will ring us back, and the call will mature probably in 20 minutes or sometimes even more.

Shri Ansar Harvani (Fatehpur):
They never ring you back.

Shri Osman Ali Khan: Yes, sometimes they never ring us back.

An Hon. Member: Are you not given a token number?

Shri Osman Ali Khan: They give a token number after 20 minutes. So I feel that the Department of Telephones in Delhi—it is not at all bad in Bombay, it is certainly good in Madras and it is equally good in Calcutta—is not working properly, the telephone service is very bad and something has to be done to improve the conditions there.

Shri Sublman Ghose (Burdwan):
There is always darkness below the lamp.

Shrimati Laxmi Bai (Vikarabad):
Sometimes we have to ring up about 20 times before we are told that the call has matured.

Mr. Deputy-Speaker: If there are calls from all sides, then perhaps there must be difficulties.

Shri Osman Ali Khan: Another thing I would like to mention is...

Shri M. B. Thakore (Patan): Government gets priority.

Shri Osman Ali Khan: I was very happy to see from the report that a number of post offices have been opened and many villages are now being served by postal facilities. But the standard of efficiency has gone down considerably. A letter posted for Madras should be taken by the night air mail service from here and delivered at Madras in the morning, but it is delivered at 5 o'clock in the evening after the offices have actually closed. I have brought this to the notice of the hon. Minister. I have written letters to the Director-General Posts and Telegraphs. I have also written to the P.M.G., Madras and also P.M.G.; Delhi Things have improved a bit, but still it happens in the manner that I have just mentioned.

Another colleague of mine has just come and told me that a Member was to arrive from Assam and a telegram was sent that the car may be sent to meet him, but the telegram reached here after the Member actually arrived in Delhi.

An Hon. Member: Express delivery.

Shri Osman Ali Khan: So, Sir, I suggest that steps should be taken to improve the efficiency. It is not enough if we go on increasing the number of post offices. If necessary a separate department has to be organised to see that the efficiency is improved.

श्रीमती उमा नहरू (सीतापुर) : श्रीमान जी, मिनिस्ट्री आफ़ ट्रांसपोर्ट एंड कम्युनिकेशन्स की उन्नति देख कर हमें खुशी होती है। मुझे पूरा विश्वास है कि यह मिनिस्ट्री तीसरी योजना को जरूर सफल करेगी। इस मिनिस्ट्री पर सारे देश का दारो-मदार है, क्योंकि इस मिनिस्ट्री का सम्बन्ध ट्रकों, बसों, हवाई जहाजों, पानी के जहाजों और वैननों वगैरह चीजों से है। जितनी स्पीड से वह उन को चलायेगी, उतनी तेजी से ही देश में होने वाला प्राइव्जन एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाया जायगा।

भगर इस मिनिस्ट्री में कमजोरी होगी, तो प्लानिंग चल नहीं सकेगा। इसलिये यह बहुत जरूरी मिनिस्ट्री है।

आप ने हवाई जहाजों के बारे में सुना है। पानी के जहाजों के बारे में तो हमारे एक्सपर्ट, श्री रघुनाथ सिंह, से सब बातें आप ने सुनी हैं। मैं आप को रोज़-मर्रा की और ज़मीन की चन्द बातें बताना चाहती हूँ।

मुझे इस बात की खुशी है कि देहातों में डाकखाने खुलते जाते हैं और हमें यकीन है कि जहाँ डाकखाने नहीं खुले हैं, वहाँ भी उन को खोलने का इन्तज़ाम किया जायेगा। लेकिन मेरा कहना यह है कि डाकखाने तो खुलते हैं, लेकिन उन के लिये देहातों में मकान नहीं हैं। जिस वक्त कोई डाकखाना खुलता है, तो बड़ी मुश्किल से किराये पर कोई छोटा मोटा मकान मिलता है। इसलिये इस तरफ़ तबज़ह देनी चाहिए और देहातों में पोस्ट आफिसिज़ के लिये छोटी छोटी इमारतें बनाई जानी चाहिए।

हम देखते हैं कि देहात में डाकियों को, पोस्टमैनों को, मीलों चलना पड़ता है, जिसका नतीजा यह होता है कि हमारा काम देरी से होता है। भगर इन्सान मीलों पांव से चले, तो देर होना लाज़िमी है। इसलिये हम समझते हैं कि बेचारे डाकियों का स्थाल कर के उन के लिये साइकल का बन्दोबस्त करना निहायत जरूरी है। उस से हमारा काम तो जल्दी होगा ही, उस के साथ ही हमें यह भी स्थाल रहना चाहिए कि हमारे प्रादमी में इतनी थकावट न हो जाये कि वह कमजोर हो कर काम न कर सके।

जब हम उन लोगों की तन्खाहों को देखते हैं, तो हम हैरत में रह जाते हैं। जब वे ऐसे काम पर भेजे जायें, तो उन को डेली एनाउंस मिलना जरूरी है। इस के वगैर उन के साथ न्याय नहीं हो सकना है।

[श्रीमती उमा नेहरू]

मिनिस्ट्री जो पोस्ट आफ्रिस खोल रही है, जहां पर मुनासिब हो, वहां तारघर भी खुलना जरूरी है। जिस वकन मैं सीतापुर कास्टी-ट्यूएन्सी से इलैक्ट हुई, तो नहां एक गांव लहरपुर में गई। मुझे नहीं मालूम था कि वहां न पोस्ट आफ्रिस है, न डाकखाना है, न तारघर है, कोई चीज वहां नहीं है। मैं ने मामूली तौर से तार और खत दिया डालने को, तो उन लोगों ने कहा कि बारह, पंद्रह मील जाना पड़ेगा, तो पोस्ट करेंगे। मैं ने सोचा कि यहां अजीब हालत है अगर इन्सान मर भी जाये, तो खबर न मिले। मैं ने यहां पर श्री राज बहादुर से यह बात कही। मुझे खुशी है कि उन्होंने वहां हमें सहूलियत दी और इसके लिये मैं उनकी मशकूर हूं। एक छोटा सा डाकखाना वहां पर है। जब हम वहां पर जाते हैं, तो हम देखते हैं कि उस की वजह से कितनी सहूलियत वहां के लोगों को मिल गई है। जिस रोज यह डाकखाना खुला, देहातियों की हालत यह थी कि उन्होंने बैठ कर डाकखाने पर कवितायें बनाईं और दिन भर वे गाते बजाते रहे। इतनी खुशी हुई उन को डाकखाने से। इस में कोई शक नहीं है कि रेल गाड़ियों से ज्यादा हम को सड़क पर ध्यान देना है। जो भी प्लानिंग आप करें, उसमें देखें कि सड़कों पर ज्यादा ध्यान दिया जाये। अभी यहां पर मैंने किसी भाई को कहते हुए सुना है कि रेलवे पेट चाइल्ड है, रेलों के साथ फेवरिज्म किया जाता है। लेकिन मुझे ये बातें सरकार से नहीं कहनी हैं। लेकिन इतना मैं जरूर कहना चाहती हूं कि अगर आप रेलवे के इतिहास को देखें तो आपको पता चलेगा कि अंग्रेजों के वक्त में रेलें मान को ठो कर पोर्ट्स पर ले जाती थीं और वहां से माल ला कर जहां उसे जाना होता था, पहुंचाती थीं। अंग्रेज रेलों पर इसलिए जान देते थे, इसलिए उनको सब से पहले रखते थे क्योंकि उनको अपने देश का खयाल था और अपने देश को माला माल करना चाहते थे। रेलों के लिए इंजन विमायत से बन कर आते

थे, कोचिंग विलायत से आती थीं, बंगल वहां से आती थीं और उनका एक ही ध्येय था कि अपने मुल्क को अमीर किया जाये। लेकिन आज जब आप प्लानिंग करने जा रहे हैं तो माल को इधर से उधर ले जाने के लिए आपको सड़कों भी इस्तेमाल करनी हैं। लेकिन सड़कों की हालत आज जरूर खराब है, बिल्कुल भी अच्छी नहीं है। आपको उस तरफ ध्यान देना चाहिये। आप सड़कों पर ध्यान दे कर ही ट्रक पर, बसिस पर, हवाई जहाजों पर, पानी के जहाजों पर तथा दूसरी तमाम चीजों पर ध्यान दे सकते हैं और तभी आपका जो प्लानिंग है वह सक्सेसफुल हो सकता है। इस वास्ते मैं चाहती हूं कि इस ओर आपका ध्यान जाये।

पिछली बार मैं लखनऊ गई थी पार्लियामेंट का सेशन खतम होने के बाद। वहां जा कर मैंने देखा कि जो मेरी टेलीफोन डायरेक्ट्री है, वह माल भर पुरानी रखी हुई है। मैंने लिखा और पृष्ठा टेलीफोन वालों से लखनऊ में कि क्या वजह है कि आज १९६० है जबकि मेरे पास १९५९ की ही डायरेक्ट्री पड़ी हुई है। डायरेक्ट्री आप देते नहीं हैं लेकिन नम्बर सभी मकानों के बदल जाते हैं। पुरानी डायरेक्ट्री को देखकर जब मैं फोन करती थी तो जिसको मैं फोन करती थी, वह तो मिलता नहीं था और ही कोई मिल जाता था। मैंने टेलीफोन वालों से कहा कि मुझे १९६० की डायरेक्ट्री भेज दो जिस के जवाब में मुझे उन्होंने बताया कि हमें बड़ा अफसोस है, हम भेज नहीं सकते हैं, कागज का टोटा पड़ गया है, कागज नहीं है और १९६० की डायरेक्ट्री छप नहीं सकी है। इलाहाबाद को हमने लिखा हुआ है, वहां से जब आयेगी तब भेजी जायेगी। जब मैं इस तरह की चीजों को देखती हूं तो अफसोस होता है और ख्याल आता है कि एफिसिसी कहाँ पर रह गई है। हमें चाहिये था कि हम कागज इत्यादि का पहले से बन्दोबस्त कर देते।

घर मैं टेलीफोन के बारे में कुछ कहना चाहती हूँ। कांस्टीट्यूशन हाउस में एक टेलीफोन एक्सचेंज था। उसको भ्रगल करके हमने आटोमेटिक लगाया। उसको भ्रगल इसलिए किया क्योंकि हम थक जाते थे और नम्बर नहीं मिलता था। इसका कारण यह होता था कि टेलीफोन में जो भी लड़के या लड़कियां होती थीं, वे बातें ही करती रहती थीं और सुनती ही नहीं थीं। हमने उसको आटोमेटिक किया। लेकिन आटोमेटिक करने के बाद भी हालत यह है कि जब कभी भी हम कोई नम्बर मिलाते हैं तो जिस नम्बर को हम मिलाते हैं, वह नम्बर हमें नहीं मिलता है। भगवान जानें वह नम्बर किससे मिल जाता है और क्या होता है। कई बार ऐसा भी होता है कि जिन दो आदमियों की बातचीत हो रही होती है, जब तक वह खत्म नहीं हो जाती नम्बर मिलता ही नहीं है। अगर आप टेलीफोन को कान पर लगाये रहे तो आप उनकी सारी बातचीत सुन सकते हैं। अजीब हालत है जो हो रही है। हर रोज़ ऐसा होता है।

अभी दो दिन पहले का वाक्या मैं बयान करती हूँ। मेरा जब पे बिल आया तो उसमें मैंने क्या देखा कि टेलीफोन के ट्रंक काल के पीछे उसमें से काट लिए गए हैं। यह ट्रंक काल किसने किया और किस नम्बर को किया और कैसे वह ट्रंक काल हो गया, मुझे कुछ पता नहीं मगर पीछे मेरे पे बिल में से काट गए।

श्री अजराज सिंह : आपके घर से कोई कर गया होगा।

श्रीमती उमा नेहरू : मैंने किया नहीं मगर कटा मेरे पे बिल से। किसी और ने किया और किसी और को किया, लेकिन कैसे कटे मेरे पे बिल में से। इन तरह की कई अजीब बातें होती हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप किसी दूसरे की बात कान लगा कर सुन रही होंगी।

श्रीमती उमा नेहरू : घर मैं खतों की हालत पर आती हूँ। जब कभी रजिस्टर्ड खत भेजे जाते हैं तो यह डाकखाने वालों की भर्षी पर निर्भर करता है कि वे पहुंचें या न पहुंचाएँ और जब भर्षी हो पहुंचाये। एक्सप्रेस तार के बारे में अभी मेरे एक भाई ने कहा कि इंसान पहुंच जाता है, तार नहीं मिलता है। ये सब चीजें ऐसी हैं, जो तकलीफदेह हैं। मैं चाहती हूँ कि मिनिस्टर साहब इन पर गौर करें और इनको दुरुस्त करने की कोशिश करें। जब इस तरह की चीजें होती हैं तो इनसे साबित होता है कि डिपार्टमेंट में इनफिशेंसी है और काम ठीक नहीं चल रहा है। ऐसा मालूम होता है कि जो काम करने वाले हैं, उनको कुछ अजीब डील आपने दे रखी है काम चाँह छोटा हो या बड़ा, हमेशा ही उसको एफिशेंटली किया जाना चाहिये। जब तक एफिशेंटली काम नहीं होगा तब तक काम ठीक नहीं हो सकता है।

एक और बात कह कर मैं समाप्त कर दूंगी। पिछले साल पोस्ट आफिस में स्ट्राइक हुई थी। जो स्ट्राइकर्स थे, उनके साथ गवर्नमेंट की बातचीत हुई और उसके फलस्वरूप कुछ स्ट्राइकर्स को माफ कर दिया गया और उनको वापिस नौकरी में ले लिया गया। वे स्ट्राइकर्स जिनको अभी तक वापिस नहीं लिया गया है और जिन के बारे में अभी भी सोचा जा रहा है कि सरकार की उन से बातचीत हो, उनको भी मैं चाहती हूँ वापिस नौकरी में ले लिया जाना चाहिये। हमें चाहिये कि हम ध्यान करें कि लोग बेवकूफी भी कर बैठते हैं और स्ट्राइक कर बैठते हैं। लेकिन जो कुछ भी हुआ, वह तो हुआ अब हमें देखना है कि उनके बाल बच्चे हैं, उनकी फॅमिलीज हैं और हमें चाहिये कि हम उन फॅमिलीज का विचार करें। अगर सरकार चाहती है कि स्ट्राइक ही नहीं और उसके मुलाजिम स्ट्राइक पर न जायें तो सरकार को चाहिये कि वह कोई कानून बना दे ताकि कोई स्ट्राइक कर ही न सके। लेकिन जहाँ तक पिछली स्ट्राइक का सम्बन्ध है, मैं

[श्रीमती उमा नेहरू]

समझती हूँ कि थोड़ा बहुत कसूर इन्सान से होता है और उसको माफ कर दिया जाना चाहिये और उनके खानदानों को, उनके परिवारों को तवाह होने से बचाया जाना चाहिये। उनके परिवारों की परवरिश करना बहुत जरूरी है।

श्री बजर्राज सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, सड़क और रेल की प्रतिस्पर्धा के सम्बन्ध में कल से जबसे इस मंत्रालय के खर्च की मांगों पर बहस चल रही है, काफी चर्चा हुई है। मैं प्रारम्भ में ही निवेदन कर देना चाहता हूँ कि मैं जो कुछ कहने जा रहा हूँ उसका अर्थ यह नहीं है कि मैं नहीं चाहता हूँ कि देश में रेल का विकास न हो या रेलवे से मेरा कोई वैमनस्य है। लेकिन मैं ऐसा सोचता हूँ कि हिन्दुस्तान की आज की पृष्ठभूमि में यदि हमें देश का विकास करना है और पंचवर्षीय योजना के जो फल निकल रहे हैं, उत्पादन बढ़ने के साथ-साथ, उनका अच्छी तरह से लाभ उठाना है तो रेलवे का विकास जिस तरीके से हो रहा है उससे हमें वह फल नहीं मिल सकेगा। इसलिए हमें आज की पृष्ठभूमि में सोचना होगा कि जो उत्पादन बढ़ रहा है मुल्क में कच्चे माल का और तैयार माल का, उसको एक जगह से दूसरी जगह ले जाने के लिए, उसे उपभोक्ता तक पहुंचाने के लिए या उत्पादित माल को इधर से उधर और उधर से इधर पहुंचाने के लिए हमें कौन से ऐसे तरीके अपनाने चाहियें जिन से रेलवे के साथ-साथ और दूसरे साधनों से हम माल को एक जगह से दूसरी जगह ले जा सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में पिछले कई महीने से कोयले के यातायात के सम्बन्ध में बड़ी गर्मागर्म चर्चा हुई है और जब भी इस तरह की चर्चा हुई तो हमें लगा है कि ईंधन और खान मंत्री और रेल मंत्री कहीं न कहीं नीति के सम्बन्ध में आपस में सम्भवतः मतभेद रखते हैं। जब इसी सदन में इस प्रश्न को उठाया गया तो यद्यपि यह कह दिया गया

ईंधन और खान मंत्री की तरफ से कि दोनों में कोई मतभेद नहीं है और जो वक्तव्य इस सदन में दिया गया है वह समझ बूझ कर दिया गया है, विचार विमर्श करके दिया गया है। लेकिन फिर भी ऐसा लगा कि सम्भवतः दोनों मंत्रालय ऐसा सोचते हैं कि जिम्मेदारी मेरी नहीं, दूसरे मंत्रालय की है। जो भी हो अन्तिम वक्तव्य जो ईंधन और खान मंत्री की तरफ से दिया गया है उसमें उन्होंने यह स्वीकार किया है कि जो कोयले के डेर कोयले की खानों पर पड़े हुए हैं, उन्हें जो उपभोक्ता केन्द्र हैं उन तक पहुंचाने के लिए हमें रेलवे के साथ-साथ सड़क का भी इस्तेमाल करना पड़ेगा। हमें यह देखना पड़ेगा कि हम किस तरह सड़कों का विकास कर सकते हैं। किस तरह सड़क यातायात का विकास कर सकते हैं जिससे हम कोयला उत्पादकों तक पहुंचा सकें। जब सरकार भी इस नतीजे पर पहुंच चुकी है कि बिना सड़क यातायात की तरफकी किए हुए वह कोयले को उपभोक्ता केन्द्रों तक नहीं पहुंचा सकती है तब मैं हैरत में आ जाता हूँ यह देख कर कि किस तरह सड़कों के लिये जो धन राशि नियत की गई है तृतीय पंचवर्षीय योजना में वह पर्याप्त होगी। पहली पंचवर्षीय योजना में जितना धन सड़कों के लिये दिया गया था अगर उसे आनुपातिक दृष्टि से देखें तो प्रथम पंचवर्षीय योजना में ४.६ फी सदी धन दिया गया था सड़कों के लिये और इस योजना में २.५ परसेन्ट दिया गया है। आखिर क्या कारण है इस चीज का। एक तरफ सरकार इस निश्चय पर पहुंचती है कि सिर्फ रेलवे द्वारा कोयला नहीं डोया जा सकता। अब चर्चा चल रही है कि हम ५ या ६ लाख टन चीनी देश से विदेशों को भेजेंगे। यदि हम इसे भी अपने ध्यान में ले लें तो किस तरह हम इस चीनी को बन्दरगाह तक पहुंचा सकेंगे? मुझे नहीं मालूम कि सरकार ने इस पर विचार किया है या नहीं। चीनी को पहुंचाने के लिये हमें रोज २०० बैगन चाहियें जो कि चलते रहने चाहियें चीनी को बन्दर गह

तक ढोने के लिये। इन वँगनों की कोई व्यवस्था नहीं है। मैं इस चर्चा में ज्यादा नहीं जाऊंगा, मैं तो यह निवेदन कर रहा था कि जब सरकार इस निश्चय पर पहुंच चुकी है कि सड़कों के विकास के बिना हम देश का जो उत्पादन है उसको उपभोक्ता सेन्टर तक नहीं पहुंचा सकते हैं, तो क्या कोशिश इस बात के लिये की जा रही है कि सड़क यातायात का विकास हो? इस संदर्भ में जब मैं देखता हूँ कि इतनी कम धनराशि इस काम के लिये दी गई है तो मुझे आश्चर्य होता है। या तो मंत्रालय कुछ इस प्रकार से कमजोर है कि वह प्लैनिंग कमिशन से अपनी बात मनवा नहीं सकता या कोई और बात है। प्लैनिंग कमिशन तो सरकार का एक डिपार्टमेंट मात्र है, उसका कोई स्टैंडटूरी रिक्विजिशन नहीं है, वह सिर्फ गवर्नमेंट आर्डर से नियुक्त हुआ है, लेकिन जब हम सदन में कोई चर्चा करते हैं तो एक मंत्री कहते हैं, फिर दूसरे मंत्री कहते हैं कि प्लैनिंग कमिशन हमारी परवाह नहीं करता। मैं तो कहूंगा कि सरकारी पक्ष इसके लिये जिम्मेदार है। सरकार को इस बात को तय करना चाहिये कि क्या अब वह समय नहीं आ गया है जब सड़क यातायात के लिये ज्यादा रुपया दिया जाये। जब हम इस तरह से कहते हैं तो सम्भवतः कहा जायेगा कि रेलों के लिये जो धन है उसमें से कैसे हम काट सकते हैं, और बिना काटे हुए इस बारे में क्या हो सकता है। मेरे पास इतना समय नहीं है कि तफसील में इस की चर्चा करूँ, लेकिन इतना ही कहूंगा कि कोई भी तरीका इस्तेमाल किया जाये, हमें यह निश्चय करना पड़ेगा कि देश की अर्थ व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने के लिये, जो माल पैदा हो रहा है उसे एक जगह से दूसरी जगह ले जाने के लिये हमें सड़क यातायात का विकास करना होगा। इस संदर्भ में जब हम रेल मंत्री से कहते हैं तो वे कहते हैं कि रेल से कोयला ढोना पड़ेगा और उस के साथ-साथ कहा जाता है कि सड़क से अगर हम कोयला ढोयेंगे तो ज्यादा खर्च पड़ेगा। जब कोयले को पानी के जहाजों से

ढोने का सवाल आता है तो उसके लिये भी कहा जाता है कि बहुत खर्च पड़ेगा। सिर्फ कोयला ही एक चीज नहीं है, अनेक चीजें ढोनी पड़ेंगी। अगर कोयले की बात हम ले लें तो इस वक्त जो ट्रवस इस्तेमाल में आती हैं तो ५, ६ या ७ टन की होती हैं। उनके बजाय हमें सोचना पड़ेगा कि क्या हम कोई ऐसा तरीका निकाल सकते हैं जिससे भारी ट्रकों का इस्तेमाल हो सके। २१ या २२ टन की ट्रकों का या ट्रेलर ट्रकों का इस्तेमाल हो सके। अगर ऐसा हो सके तो जरूरी होगा कि सड़क और पुल जो हों वे अच्छे हों। आजकल जो पुल बनते हैं उन में से बहुतों पर यह लिखा रहता है कि ५ टन से भारी भारवाहन उस पर नहीं गुजर सकते। यह सारी चीजें हैं जिनको हमें तय करना पड़ेगा। भविष्य के लिये एक योजना बनानी होगी कि आगे जो जमाना आ रहा है उसमें हमें किस तरह से चलना है और उसके लिये हम अभी से कार्रवाई शुरू करें।

एक अन्दाजा लगाया है कि जहां इस योजना के अन्त में कोयले का उत्पादन करीब १० करोड़ टन के होंगे वहां आज से बीस साल बाद, सन् १९८० में वह जा कर ४० करोड़ टन हो जायेगा। अभी वह सिर्फ ६ करोड़ टन है जिस ६ करोड़ टन को ढोने में रेलवे असमर्थ है। जब अभी ६ करोड़ टन को ढोने में वह असमर्थ है तो वह किस तरह से ४० करोड़ टन को ढां सकेगी? इसलिये हमें अन्तिम रूप से इस निश्चय पर पहुंचना होगा कि जितने भी साधन हैं, जैसा कि सरदार स्वर्ण सिंह के वक्तव्य से पता चलता है, उसका सड़क यातायात के लिये इस्तेमाल किया जाना चाहिये उसका विकास जरूरी है। जब उसका विकास जरूरी है तो क्या उसका विकास हो सकेगा, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि हम तृतीय पंच वर्षीय योजना में सिर्फ ढाई फी मदी धन इसके लिये देंगे? अब समय आ गया है जब इस बात पर मंत्रिमंडल विचार करे और निश्चय करे कि कुछ भी हो हमें सड़क यातायात के लिये अधिक धन देना पड़ेगा।

श्री [श्री बजराम सिंह]

मैं चाहूंगा कि यदि किसी तरह से भी जो हमारे वर्तमान साधन हैं उनसे धन नहीं मिल सकता तो हमको और भी साधन निकालने पड़ेंगे। यहां पर हर आधे दिन चर्चा चलती रहती है कि अब अमरीका से हर बात के लिये कर्ज मिलता है तो क्यों नहीं सड़क यातायात के लिये मिल सकता है। एक दूसरा साधन और भी है वह क्यों इस्तेमाल नहीं हो सकता है। हम आज, कल कोयला रेल के खर्च से कम किराये पर ढाले हैं, तो क्या यह नहीं हो सकता कि उस किराये में थोड़ा मापमा बड़ा कर जो धन आय उसको हम सड़क यातायात के विकास के लिये लगायें। मेरा निवेदन है कि अब यह मंत्रालय गम्भीरता पूर्वक अपने इस विचार को रख दे कि अगर इस मंत्रालय को अपनी जिम्मेदारी भ्रष्टा करनी है तो उसके लिये सड़कों आदि के लिये अधिक रुपया चाहिये। जब सड़कों के लिये अधिक रुपयों की बात मैं करता हूँ तो इस मंत्रालय के जो अधीक्षक हैं उनसे भी यह बात कहना चाहता हूँ कि क्या कोई ऐसा तरीका इस्तेमाल नहीं किया जा सकता जिससे कि सड़कों के बनाने पर जितना खर्च होता है उसे किसी प्रकार कम किया जा सके? आज आम तौर से जो अच्छी सड़क बनती है उसके लिये कहा जाता है कि एक मील पर तीन लाख रुपया खर्च होता है। हमें कोशिश करनी चाहिये कि हम ऐसा तरीका इस्तेमाल करें जिस से इसे उतार कर हम एक लाख रुपय पर ला सकें? आम तौर से रेट १ लाख ६० होता है, लेकिन काफी चौड़ी स्टैंडर्ड सड़क हो जाती है वह २ या २।१ लाख ६० तक होती है सरकारी रिपोर्टों के आधार पर। सरकार चाहें तो सड़क ५०,००० ६० में भी बन सकती है। यह तो कोशिश करने की बात है। मेरा निवेदन यह है कि विशेष रूप से इस बात की जांच की जाये कि क्या इस तरह का कोई सामान इस्तेमाल हो सकता है जिससे कम खर्च करके अच्छी सड़क बन जाये।

श्री प्र० सु० तारिक (जम्मू तथा काश्मीर):
३ लाख ६० में जो सड़क बनती है वह तो पंद्रह या बीस दिन में खत्म हो जाती है अगर १ लाख ६० में बनेगी तो शायद रात भर में ही खत्म हो जायेगी।

۳ لاکھ روپے مہن جو سوک ہلتی
ہے وہ تو ۱۵ یا ۲۰ دن مہن ختم ہو
جاتی ہے اگر ۱ لاکھ روپے مہن بلے کی
تو شاید رات بھر میں ہی ختم ہو
جائےگی۔

श्री बजराम सिंह: आपके ही मंत्री हैं, आपकी पार्टी है, वे ही सब कुछ कर रहे हैं, यह शिकायत तो आप उनसे कीजिये। मुझसे आपको शिकायत नहीं होनी चाहिये। मैं तो उन्हीं से कह रहा था। मैं यह कह रहा था कि इस पर विचार होना चाहिये कि जो आज कल खर्च हो रहा है वह बहुत ज्यादा है और मंत्रालय इस पर विचार करे कि क्या सड़क बनाने का खर्च कम हो सकता है।

इसी संदर्भ में एक प्रश्न उठता है कि इन सड़कों से कोयला ढालने के लिये या जो औद्योगिक उत्पादन है उनको एक जगह से दूसरी जगह से जाने के लिये, किन तरीकों का इस्तेमाल होना चाहिये। क्या ट्रकों का चलाना सिर्फ प्राइवट लोगों के हाथ में रहे उस में कोई विशेष दिलचस्पी मेरी नहीं है कि उन लोगों के हाथ में यह रहे। अगर इसे आगे बढ़ाना है तो सरकार भी इस काम को अपने हाथ में ले सकती है। रेल के जरिये से कोयला जा सकता है तो वह कराया जाय, या फिर अगर हो सके तो हम बड़ी ट्रकें बनायें और उनसे माल ढुवायें या फिर कोई स्कीम बना कर रेलवे द्वारा इस काम को कराया जाना चाहिये।

दूसरी बात में विशेषतौर से निवेदन करना चाहता था लेकिन प्रफसोस है कि जो उपमंत्री विशेष तौर से इसके लिये हैं, श्री मुहोउद्दीन, वे तथारीफ नहीं रखते हैं। बहरहाल मैं चाहता हूँ कि जो मंत्री हैं वे ही इसको नोट कर लें तो अच्छा है। हालांकि यह बात उनसे सम्बन्ध नहीं रखती है। अभी-अभी

२४ मार्च को इस सदन की एस्टीमेट्स कमेटी ने एक रिपोर्ट पेश की। इस वक्त जब हम इस डिमांड पर चर्चा कर रहे हैं तो मुझे आप अनुमति दीजिये यह कहने की कि इस साल एस्टीमेट्स कमेटी ने सारी रिपोर्टें मिनिस्ट्री की डिमान्ड के ऊपर जो बहस हो रही है उस के पहले ही रख कर बड़ा अच्छा काम किया है और सदन की प्रशंसा की वह पात्र है।

CORRECTION OF STATEMENT

The Minister of State in the Ministry of Transport and Communications (Shri Raj Bahadur): Sir, may I apologise for a slight error that occurred in my statement this morning about the annual report of the Ganga Brahmaputra Board? I said that I sent it to the Secretariat on the 4th of this month. My impression was wrong. I had signed it on the 4th but in fact it came to the Lok Sabha Secretariat on the 5th. Therefore it was not quite correct on my part to say that. I apologise for my mistake. I can assure you that next time we will try to send it in time.

DEMANDS FOR GRANTS—contd

MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS—contd.

Mr. Deputy-Speaker: Shri Braj Raj Singh may continue his speech.

श्री ब्रजराज सिंह : २४ मार्च को एस्टीमेट्स कमेटी ने एक रिपोर्ट पेश की: "ट्रेनिंग ऐंड एम्प्लायमेंट आफ सिविल पाइलट्स"। उपाध्यक्ष महोदय आपको याद होगा कि इस सदन में एक प्रश्न पूछा गया था ताराकिन प्रश्न संख्या सं० ३०२ पिछले साल २३ फरवरी, १९६० को। वह सवाल सिविल पाइलट्स के बारे में था। उस सवाल का मंत्री जी संतोषजनक उत्तर न दे सके तो अध्यक्ष महोदय ने उस प्रश्न को एस्टीमेट्स कमेटी के सुपुर्द किया और एस्टीमेट्स कमेटी ने इस पर पूरी छानबीन करके अपनी रिपोर्ट पेश की। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय

इसे जरा गम्भीरतापूर्वक पढ़ें और उसे पढ़ने के बाद यह सोचने की कोशिश करें कि उसके बाद सदन में जो जवाब उन्होंने दिए हैं वे कहां तक सही हैं। बाद में इस साल एक सवाल पूछा गया। इस सवाल के उत्तर में बताया गया कि एक सिविल पाइलट को ट्रेन करने में ४०,००० रुपये खर्च होता है। पहले जो सवाल किया गया था उसमें यह खर्चा ५२ हजार बताया गया। लेकिन अगर सही तरीके से हिसाब लगाकर देखा जाए तो एक पाइलट को ट्रेन करने में ७१,८१० रुपया खर्च बैठता है। लेकिन ५२ हजार तो इन्होंने स्वयं माना है। जब यह प्रश्न किया जाता है कि कितने पाइलट बेकार हैं तो कह देते हैं कि ४० बेकार हैं। लेकिन कमेटी की रिपोर्ट से पता चलता है कि ११८ पाइलट्स को शिक्षण दिया गया, इनमें से २६ को नौकरी मिली, और आपके ही हिसाब के अनुसार ६२ पाइलट बेकार हैं। मेरे पास समय नहीं है इसलिए मैं उनकी तफसील में नहीं जाऊंगा। कमेटी की रिपोर्ट सदन के सामने रख दी गयी है। मैंने आशा है कि सरकार इस पर विचार करेगी और किसी निश्चय पर पहुंचेगी।

14 hrs.

मैं कहना चाहता हूँ कि इस कमेटी ने जो एबीडैम नी उमसे साफ जाहिर होता है कि सरकारी विभागों ने पाइलटों की आवश्यकता का अपना अन्दाजा गलत लगाया और इसी गलत अन्दाजे की वजह से इन पाइलट्स को नौकरी नहीं मिल रही है। मंत्रालय से कहा जाता है तो वह कहते हैं कि हमारी जिम्मेदारी ट्रेन करने की थी वह हमने पूरी कर दी, नौकरी देने की हमारी कोई जिम्मेदारी नहीं है। आप इस गरीब मुस्क का ५२००० रुपया एक पाइलट को ट्रेन करने पर खर्च करते हैं और फिर कहते हैं कि उसको नौकरी देने की हमारी कोई जिम्मेदारी नहीं है। मेरे विचार में यह बहुत गैर-जिम्मेदारी की बात है और इसको बरदाश्त नहीं किया जा सकता। एस्टीमेट्स कमेटी कहती है कि ५२ हजार रुपया