द्वितीय माला, खण्ड २०—अंक २६
१५ सितम्बर, १९५८ (सोमवार)

लोक-सभा
वाद-विवाद

2nd Lok Sabha

(Fifth Session)

(खण्ड २० में अंक २१ से अंक ३० तक हैं)

लोक-सभा, सचिवालय,
नई दिल्ली

६२ नये पैसे (देश में) ३ शिलिंग (विदेश में)

A) LSD

विषय-सूची

(द्वितीय माला, खण्ड २०--अंक २१ से ३०--८ सितम्बर से १९ सितम्बर १९५८)

पृष्ठ

अंक २१ सोमवार, ८ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या १००९, १०११ से १०१७ और १०१९ से १०२२ . . . . २४९१--२५१३

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या १०१०, १०१८ और १०२३ से १०५४ . २५१३--२७

अतारांकित प्रश्न संख्या १६३२ से १६९६ . . . २५२७--५३

स्थगन प्रस्ताव--

उत्तर प्रदेश में कथित खाद्य संकट . . . २५५३--५९

दो सदस्यों की गिरफ्तारी २५५९

दो सदस्यों को सजा २५५९-६०

सभा-पटल पर रखे गये पत्र २५६०

विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति . . . २५६०

तारांकित प्रश्न संख्या ८० के उत्तर की शुद्धि . . २५६१

उच्चतम न्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) विधेयक--पुरःस्थापित २५६१

अन्तर्राष्ट्रीय वित्त निगम (पद उन्मुक्तियां और विशेषाधिकार) विधेयक--पुरःस्थापित २५६२

सरकारी भूगृहादि (अनधिकृत कब्जाधारियों का निष्कासन) विधेयक राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव . २५६२--९७

खण्ड २ और ३ . . . . . २५८९--९७

खाद्य स्थिति पर विचार करने के लिये अनौपचारिक बैठक के सम्बन्ध में वक्तव्य २५९७--२६००

दैनिक संक्षेपिका २६०१--०६

पृष्ठ

अंक २२—मंगलवार, ९ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०५५, १०५६, १०५८, १०५९, १०६१, १०६३, १०६५, १०६७ से १०६९, १०७१ से १०७४, १०७६, १०७८ और १०७९ . . . . . २६०७—३१

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ८ . . . . २६३१—३३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०५७, १०६०, १०६२, १०६४, १०६६, १०७०, १०७५, १०७७, १०८० से १०८९ और ५६५ . . २६३३—४१

अतारांकित प्रश्न संख्या १६६७ से १७५५ . . . २६४१—६८

स्थगन प्रस्ताव—

उत्तर प्रदेश विधान सभा में शान्ति स्थापित करने के लिये सशस्त्र सिपाहियों का बुलाया जाना . . . . २६६८—७४

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . . . २६७४—७६

श्री शि० ला० सक्सेना द्वारा वक्तव्य २६७५

राज्य सभा से सन्देश २६७६

लोक लेखा समिति—

९वीं रिपोर्ट २६७६

सरकारी भूगृहादि (अनधिकृत कब्जाधारियों का निष्कासन) विधेयक—

खण्ड ४ से १४ और १ . . . . . . २६७७—९५

पारित करने के लिये प्रस्ताव . . . २६९४–९५

केरल तथा मद्रास राज्य में विषाक्त खाद्यपदार्थों से हुई घटनाओं के बारे मे प्रस्ताव . . . . २६९५—२७०४

दैनिक संक्षेपिका . . . २७०५–०९

अंक २३—बुधवार, १० सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १०९० से ११०० और ११०३ से ११०८ २७११—३४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११०१, ११०२, ११०९ से ११३७, ६३१ और ६७४ . . . . . . २७३४—४९

अतारांकित प्रश्न संख्या १७५६ से १८१४ और १८१६ से १८३० २७४९—८१

पृष्ठ

सदस्य द्वारा पद-त्याग २७८१

स्थगन प्रस्ताव के बारे में--

उत्तर प्रदेश विधान सभा के सत्र में विरोधी दल के सदस्यों द्वारा भाग न लिया जाना २७८१--८४, २७८५

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति--

छब्बीसवां प्रतिवेदन . . २७८४

भारतीय चिकित्सा परिषद् (संशोधन) विधेयक--

विचार करने का प्रस्ताव . २७८६--९५

खण्ड २ और १ . . २७९३-९४

पारित करने का प्रस्ताव . २७९५

दिल्ली किराया नियंत्रण विधेयक--

संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव . . २७९५--२८०५

पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्वास के बारे में चर्चा २८०६--१६

संसद् (अनर्हता निवारण) विधेयक--

संयुक्त समिति का प्रतिवेदन . . २०१६

कार्य मंत्रणा समिति--

उनतीसवां प्रतिवेदन . . २८१६

दैनिक संक्षेपिका . . २८१७--२१

अंक २४--गुरुवार, ११ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या ११४० से ११४५, ११४७, ११५०, ११८३, ११५१ से ११५४, ११५६ से ११५९, ११६२ से ११६४, ११६६, ११६८, ११६९, ११७१ और ११७२ . . . . २८२३--४८

प्रश्नों के लिखित उत्तर--

तारांकित प्रश्न संख्या ११३८, ११३९, ११४६, ११४८, ११४९, ११५५, ११६०, ११६१, ११६५, ११६७, ११७०, ११७३ से ११८२ और ११८४ . . . . . . २८४९--५९

अतारांकित प्रश्न संख्या १८३१ से १९०३, १९०५ से १९१३ और १९१५ से १९१८ . . . . . २८५९--९२

	पृष्ठ
स्थगन प्रस्ताव के बारे में प्रश्न	२८९२
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	२८९२–९३
राज्य-सभा से सन्देश	२८९३
याचिका का उपस्थापन	२८९३
पठानकोट में गोला-बारूद की पेटियों में विस्फोट के बारे में वक्तव्य	२८९३–९४
कार्य मंत्रणा समिति—	
उनतीसवां प्रतिवेदन	२८९५
दिल्ली किराया नियंत्रण विधेयक—	
संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव	२८९५—२९३२
दैनिक संक्षेपिका	२९३३—३९

अंक २५—शुक्रवार, १२ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ११८५ से ११८८, ११९० से ११९६, ११९८ से १२०३, १२०७ और १२०८	२९४१—६६
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ९ और १०	२९६६—७०
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ११८९, ११९७, १२०४ से १२०६ और १२०९ से १२२२	२९७०—७७
अतारांकित प्रश्न संख्या १९१९ से १९७२ और १९७४ से १९९९	२९७७—३०१०
सरदार सम्पूर्ण सिंह का निधन	३०१०
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३०१०–११
राज्य सभा से सन्देश	३०११
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
भारत तथा पाकिस्तान के प्रधान मंत्रियों के बीच हुई बातचीत के परिणाम	३०११—१६
तारांकित प्रश्न संख्या ९१३ के उत्तर की शुद्धि	३०१६–१७
तारांकित प्रश्न संख्या २३२ के उत्तर की शुद्धि	३०१७
सभा का कार्य	३०१७
तेल की खोज के बारे में वक्तव्य	३०१८
समिति के लिये निर्वाचन—	
प्राक्कलन समिति	३०१८–१९

पृष्ठ

उच्चन्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) संशोधन विधेयक—
पुरःस्थापित . . ३०१६

दिल्ली किराया नियंत्रण विधेयक—
संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव . ३०१६—२५

वाणिज्यिक नौवहन विधेयक—
संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव ३०२५—३१

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—
छब्बीसवां प्रतिवेदन . ३०३१—३२

राष्ट्रीय भारतीय युवक परिषद् बनाने के बारे में संकल्प—
वापिस लिया गया ३०३२—३४

कुछ न्यायाधिकरणों को उच्च न्यायालयों तथा उच्चतम न्यायालय के क्षेत्राधिकार से हटाने के बारे में संकल्प—
अस्वीकृत . . . . . ३०३५—४८

उड़ीसा, मध्यप्रदेश तथा बिहार राज्यों के बीच सीमा संबंधी झगड़ों का निर्णय करने के लिये एक आयोग की स्थापना के बारे में संकल्प . . ३०४८

दैनिक संक्षेपिका . . ३०४६—५५

अंक २६—सोमवार, १५ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—
तारांकित प्रश्न संख्या १२२३ से १२२५, १२२७, १२२८, १२३०, १२३२ से १२३५, १२३७ से १२४१, १२४३ से १२४८ और १२५३ . ३०५७—८३
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ११ और १२ ३०८३—८६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—
तारांकित प्रश्न संख्या १२२६, १२२९, १२३१, १२३६, १२४२, १२४९ से १२५२ और १२५४ से १२६३ . . . ३०८६—९४
अतारांकित प्रश्न संख्या २००० से २०८६ . ३०९५—३१३२

स्थगन प्रस्ताव—
किमाय और मात्सू द्वीप के संबंध में वाशिंगटन में वित्त मंत्री का वक्तव्य . . . . ३१३२—३५

स्थगन प्रस्ताव के बारे में ३१३६—३८

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . ३१३८—३९

राज्य-सभा से सन्देश ३१३९

पृष्ठ

एक सदस्य की गिरफ्तारी तथा सजा . . . ३१३६

एक सदस्य की गिरफ्तारी ३१३६

वाणिज्यिक नौवहन विधेयक—

संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव— ३१३६—५४

गन्दी बस्तियाँ हटाने के बारे में मंत्रणा समिति के प्रतिवेदन के संबंध में चर्चा ३१५४—७७

दैनिक संक्षेपिका ३१७८—८४

अंक २७—मंगलवार, १६ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२६५ से १२६७, १२६९, १२७१ से १२७६, १२७८ से १२८१, १२८३, १२८४, १२८७ और १२८८ . ३१८५—३२०९

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १३ ३२०९—११

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२,६४, १२६८, १२७०, १२७७, १२८२, १२८५, १२८६, और १२८९ से १३०५ . ३२११—२०

अतारांकित प्रश्न संख्या २०९० से २१७६ ३२२०—५३

दो सदस्यों की गिरफ्तारी . ३२५३

सभा पटल पर रखे गये पत्र . ३२५४

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

बीमा एजेन्टों को दिये जाने वाले कमीशन में कमी ३२५५–५६

वाणिज्यक नौवहन विधेयक—

संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने का प्रस्ताव ३२५६—९५

दैनिक संक्षेपिका ३२९६—३३०२

अंक २८—बुधवार, १७ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३०६ से १३१०, १३१२, १३१५ से १३१७, १३२१ से १३२८ और १३३० . . . . ३३०३—२९

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १४ . ३३३०–३१

प्रश्नों के लिखित उत्तर —

तारांकित प्रश्न संख्या १३११, १३१३, १३१४, १३१८ से १३२०, १३२९ और १३३१ से १३४९ . . . . ३३३१—४१

पृष्ठ

अतारांकित प्रश्न संख्या २१७७ से २२६३ ३३४१—७९

स्थगन प्रस्ताव के बारे में ३३७९—८०

जानकारी का प्रश्न ३३८०

सभा पटल पर रखे गये पत्र ३३८०—८१

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—

सत्ताईसवां प्रतिवेदन . ३३८१

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

उड़ीसा राज्य के कालाहांडी जिले में हैजे का प्रकोप ३३८१

विष (संशोधन) विधेयक—

पुरस्थापित . ३३८१—८२

वाणिज्यिक नौवहन विधेयक—

संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार .

खण्ड २ से २०, २२ से १००, १०२ से १४९, २१, १०१, १०३ से ४६१, अनुसूची और खंड १ . ३३८२—३४१६

संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव . . ३४१३—१६

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के मूल्यांकन तथा उसकी संभावनाओं के बारे में प्रस्ताव . ३४१६—२८

दैनिक संक्षेपिका . ३४२९—३४

अंक २९—गुरुवार, १८ सितम्बर, १९५८

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३५०, १३५१, १३५४, १३५६ से १३६५ और १३६७ . . . ३४३५—५७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३५२, १३५३, १३५५, १३६६, १३६८ से १३७९ और १३८१ से १३९५ . . ३४५७—६९

अतारांकित प्रश्न संख्या २२६४ से २३७६ ३४६९—३५१९

सभा पटल पर रखे गये पत्र . ३५२०

एक सदस्य का अपराधी ठहराया जाना . . . ३५२१

द्वितीय पंचवर्षीय योजना के मूल्यांकन तथा उसकी संभावनाओं के बारे में प्रस्ताव . ३५२१—६१

दैनिक संक्षेपिका . . . . ३५६२—६९

अंक ३०—शुक्रवार, १६ सितम्बर, १६५८

	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १३६६, १३६८ से १४००, १४०२, १४०४, १४०५, १४०८, १४०६, १४११, १४१२ और १४१४ .	३५७१—६५
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या १३६७, १४०१, १४०३, १४०७, १४१०, १४१३ और १४१५ से १४२६ .	३५६५—३६०१
अतारांकित प्रश्न संख्या २३७७ से २४३६	३६०२—२६
डा० भगवान दास का निधन	३६२६—३०
सभा पटल पर रखे गये पत्र	३६३०—३१
राज्य सभा से सन्देश	३६३१
सभा का कार्य . .	३६३१—३२
समितियों के लिये निर्वाचन .	३६३२—३३
१. प्राक्कलन समिति; और	
२. लोक लेखा समिति ?	
लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक—	
पुरःस्थापित	३६३३
द्वितीय पंचवर्षीय योजना के मूल्यांकन तथा उसकी संभावनाओं के बारे में प्रस्ताव . . .	३६३३—४७
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
सत्ताइसवां प्रतिवेदन	३६४७
अयोग्य व्यक्ति बन्ध्यीकरण विधेयक—	
पुरःस्थापित .	३६४८
छावनी (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	३६४८—५६
समवाय (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव .	३६५६—६३
कार्य मंत्रणा समिति—	
तीसवां प्रतिवेदन . . .	३६६३
सामाजिक सुरक्षा योजना के बारे में आधे घण्टे की चर्चा .	३६६३
दैनिक संक्षेपिका	३६६४—७०

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

लोक-सभा

सोमवार, १५ सितम्बर, १९५८

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

खतरे को जंजीर खींचने की घटनायें

†*१२२३. **श्री दामानी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८ में भारतीय रेलों में खतरे की जंजीर खींचने की अब तक कुल कितनी घटनायें हुई हैं ;

(ख) इनमें से कितनी में गाड़ियों को अनुचित ढंग से रुक जाना पड़ा ; और

(ग) खतरे की जंजीर का दुरुपयोग रोकने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जून, १९५८ तक २६,७४९ ।

(ख) २३,०९६ ।

(ग) लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७१]**

†**श्री दामानी** : किस दर्जे में और किस रेलवे जोन की गाड़ियों में जंजीर खींचने की घटनायें सब से अधिक संख्या में हुई हैं और इस कठिनाई के फलस्वरूप कितनी गाड़ियों को विलम्ब हुआ ?

†**श्री शाहनवाज खां** : जंजीर अधिकतर तीसरे दर्जे के डिब्बे वाले खींचते हैं लेकिन कभी-कभी बिना टिकट यात्रा करने वाले पहले दर्जे के डिब्बों में भी घुस जाते हैं और वहां जंजीर खींचते हैं । जिन जोनों में सब से अधिक जंजीरें खींचीं गयी वे हैं : पूर्व रेलवे, दक्षिण-पूर्व रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

198 (A) L.S.D.—1.

†श्री दामानी : क्या खतरे की जंजीरें हटायी जाने वाली हैं ; यदि हां, तो बचाव के लिये अन्य किस प्रकार की कार्यवाहियों के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है ?

†श्री शाहनवाज खां : खतरे की जंजीरों को एकदम पूरी तरह हटा देने का तो कोई प्रस्ताव नहीं है, लेकिन जिन सेक्शनों पर इस प्रकार की घटनायें बहुत बढ़ गयी थीं उन पर हमें इस अन्तिम कार्यवाही का आश्रय लेना पड़ा है और हमने कुछ सेक्शनों पर खतरे की जंजीरों को बन्द कर दिया है।

†श्री हेम बरुआ : क्या सरकार को पता है कि महज लूट पाट और तोड़फोड़ के इरादे से कितनी बार जंजीर खींची गयी ?

†श्री शाहनवाज खां : इस बारे में हमारे पास पृथक् आंकड़े तो नहीं हैं, क्योंकि जंजीर खींचने वाले के इरादे के बारे में निश्चित रूप से जान सकना तो कठिन है, लेकिन अधिकांश मामलों में इरादा यह होता है कि किराया दिये बिना बच निकला जाय।

†श्री हेम बरुआ : क्या सरकार ने इस प्रकार के ऐसे मामलों की कोई सूची तैयार की है जिनके फलस्वरूप लूटपाट या तोड़-फोड़ की गयी हो ?

†अध्यक्ष महोदय : यदि कुछ अवसरों पर जंजीर खींचने के बाद लूटपाट या तोड़फोड़ की कुछ घटनायें हुई हों तो माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या इन घटनाओं का हिसाब पृथक् रूप से रखा गया है ?

†श्री शाहनवाज खां : इस प्रकार की कुछ घटनायें हमारे ध्यान में आयी हैं।

†श्री गोरे : क्या सरकार ने मध्य रेलवे पर खतरे की जंजीरें हटा दी हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : जी नहीं ।

†श्री गोरे : मैं इसका भुक्तभोगी हूं इसीलिये पूछ रहा हूं।

†अध्यक्ष महोदय : हो सकता है कि वह ठीक से काम न कर रही हो।

†श्री तंगामणि : विवरण से हमें पता चलता है कि दो या तीन रेलवे जोनों में अनुचित आधार पर खतरे की जंजीर खींचने की २३,००० से भी अधिक घटनायें हो चुकी हैं। जो कार्यवाही की गयी है उसमें कितने मुकदमे चलाये गये हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : १९५८ में जून तक ३९२ मुकदमे चलाये गये थे।

†श्री स० म० बनर्जी : उनसे कुल कितनी राशि वसूल हुई ?

†श्री दी० चं० शर्मा : उपमंत्री महोदय ने बताया कि केवल करीब ४०० मुकदमे चलाये गये हैं। शेष मामलों का क्या हुआ ?

†श्री शाहनवाज खां : लोग जंजीर खींचने के बाद रेलवे कर्मचारियों के वहां पहुंचने से पहले ही चलते बने।

दिल्ली में वन लगाना

†*१२२४. श्री नवल प्रभाकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में वन लगाने के सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गयी है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस प्रयोजन के लिये कितने एकड़ भूमि का उपयोग किया गया है ?

†**सहकार मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

दिल्ली के गांवों की परती जमीन में वन लगाने के लिये सहकारी समितियों की स्थापना के उद्देश्य से १९५६ में एक वन अधिकारी की नियुक्ति की गयी थी । १९५० में इस काम को बढ़ाने के लिये कर्मचारियों की संख्या बढ़ा दी गयी और एक फारेस्ट रेंजर, छः वन रक्षक और एक माली और नियुक्त किये गये । प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्त तक सात सहकारी समितियों का संगठन हो चुका था और लगभग ८०० एकड़ भूमि में वास्तव में वन लगाया जा चुका था ।

वन लगाने के काम को गहनतर बनाने के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन चार योजनायें बनायी गयी हैं । इन योजनाओं का उद्देश्य जमीन को बांधने के लिये जमुना के किनारे-किनारे वन लगाना, उत्तरी और दक्षिणी पहाड़ियों का विकास करना, सिंचाई वाली नहरों, रेल की पटरियों, सड़कों आदि के किनारे-किनारे वन लगाना है । इस समय वन लगाने के लिये उपलब्ध कुल ५,५७७ एकड़ भूमि में से अब तक २,०४७ एकड़ भूमि में वास्तव में वन लगाया जा चुका है ।

(ख) ५,५७७ एकड़ ।

श्री नवल प्रभाकर : क्या मैं जान सकता हूं कि रिज के अतिरिक्त कहां कहां पर इस तरह का कार्यक्रम बनाया गया है और उस कार्यक्रम को पूरा करने में कितना समय लगेगा ?

डा० पं० शा० देशमुख : सैकंड फाइव ईयर प्लान में हम ने जमुना बैंक्स पर एफारस्टेशन के लिये १.९ लाख रुपये का प्राविज़न किया है और दो हज़ार एकड़ ज़मीन पर एफारस्टेशन करने का विचार किया है । नार्दरन और रिजिज़ के लिये ३·८ लाख रुपया रखा गया है और वहां पर दो हज़ार एकड़ ज़मीन पर जंगल लगाये जायेंगे । †फिर सिंचाई की नहरों के किनारे, रेल की पटरियों और सड़कों के किनारे वन लगाने में—·९५ लाख, ५०० एकड़ ; दिल्ली के दक्षिण में अरावली पहाड़ियों में वन लगाने और भूमि संरक्षण में —२·२५ लाख रुपये, २००० एकड़ ।

†**श्री दासप्पा** : रेगिस्तान को धीरे-धीरे दिल्ली पर कब्जा जमाने से रोकने के लिये क्या प्रयास किया जा रहा है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : जहां तक इस मामले का सम्बन्ध है, हमारे पास एक बड़ी योजना है और हम रेगिस्तान का आगे बढ़ना रोकने का प्रयास कर रहे हैं ?

†**श्री त० ब० बिट्ठलराव** : विवरण में यह कहा गया है कि २००० एकड़ से भी अधिक भूमि में वन लगाया जा चुका है और ३००० एकड़ में लगाया जाने वाला है । इसका प्रभाव क्या हुआ है ; क्या हम इस २००० एकड़ भूमि में वन लगाने की योजना में सफल रहे हैं ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : वन लगाने में स्वाभाविक रूप से ही समय लगता है क्योंकि पेड़ों को बढ़ने के लिये समय चाहिये । लेकिन जैसा कि बढ़ते हुये पेड़ों से प्रगट है, हमें आशा है कि इसका वांछित परिणाम ही होगा ।

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय मंत्री जी के ध्यान में यह बात आई है कि जब कि एक ओर अधिक पेड़ लगाने का आन्दोलन चल रहा है, तो दूसरी ओर दिल्ली में ही बहुत से पुराने जंगल साफ किये जा रहे हैं, व पुराने पेड़ काटे जा रहे हैं ? तो इस बारे में क्या रोक-थाम की जा रही है ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

डा० पं० शा० देशमुख : हम सूबों की सरकारों का ध्यान इस ओर आकर्षित करते हैं। हम इस में डायरेक्ट तो कुछ नहीं कर सकते हैं। यह वाक्या है कि कहीं कहीं ऐसा होता है।

एक माननीय सदस्य : यह तो दिल्ली की बात है।

डा० पं० शा० देशमुख : दिल्ली में भी दिल्ली का एडमिनिस्ट्रेशन है।

†**श्रीमती इला पालचौधरी** : विवरण में कहा गया है कि रेल की पटरियों के किनारे-किनारे पेड़ लगाये जा रहे हैं। क्या रेलवे की पटरियों के किनारे अण्डी के पेड़ लगाने का प्रयास किया गया है ताकि हम उसके तेल से विदेशी मुद्रायें कमा सकें?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : जहां तक अण्डी के पेड़ लगाने का प्रश्न है वह अभी विचाराधीन है। लेकिन यह प्रश्न अण्डी के पेड़ लगाने के विषय में नहीं है।

सड़कों और पुलों के निर्माण पर विदेशी मुद्रा की कमी का प्रभाव

†*१२२५. **श्री पाणिग्रही** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन सड़कों के विकास और पुल-निर्माण के कार्यक्रम पर क्रमशः विदेशी मुद्राओं और इस्पात की कमी का प्रभाव पड़ा है; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की जा रही है?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राजबहादुर)** : (क) जी, हां, कुछ हद तक, विशेष रूप से बड़े पुलों के निर्माण के सम्बन्ध में।

(ख) सड़क निर्माण की योजनायें योजना के मुख्य भाग में शामिल नहीं हैं, और इसीलिये, सड़कों और पुलों के निर्माण-कार्य के लिये विदेशी मुद्राओं का उपबन्ध नहीं है, केवल उन परियोजनाओं को छोड़ कर जिन का काम काफ़ी आगे तक बढ़ चुका है या जिनसे बचा नहीं जा सकता। जहां भी संभव हो रहा है ऐसे डिजायन अपनाये जा रहे हैं जिनमें विदेशी मुद्राओं की आवश्यकता नहीं पड़ेगी हालांकि इन में से कुछ मामलों में ये डिजायन शायद कुछ अधिक खर्चीले सिद्ध होंगे।

†**श्री पाणिग्रही** : जहां तक सड़कों और पुलों के निर्माण का सम्बन्ध है, द्वितीय पंचवर्षीय योजना में निर्दिष्ट हमारे लक्ष्यों को पूरा करने के लिये हमारी आवश्यकतायें कितनी थीं, और उस में कितनी कमी पड़ गयी?

†**श्री राज बहादुर** : रुपयों में हमें लगभग ३१० लाख रुपयों की पुल निर्माण के काम आने वाली मशीनों, अच्छे किस्म के इस्पात और साथ की अन्य वस्तुओं की आवश्यकता थी।

†**श्री रंगा** : आंध्र में गोदावरी पर एक पुल का—पूर्व गोदावरी ज़िले में अलमूर में—निर्माण करने के प्रस्ताव के सम्बन्ध में, जो कई वर्षों से टलता आ रहा है, सरकार की योजनायें हैं?

†**श्री राज बहादुर** : यदि मतलब भद्राचलम् से है........

†**श्री रंगा** : मेरा मतलब अलमूर से है। यह परियोजना मंजूर की गयी थी और आधार-शिला भी रखी जा चुकी है, लेकिन उस में इतने वर्षों से देर हो रही है। यह विदेशी मुद्राओं की कमी से या संसाधनों के उपलब्ध न होने से हुआ है?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री राज बहादुर :** इस पुल विशेष के सम्बन्ध में मांगी गयी यह जानकारी देने के लिये मुझे पृथक पूर्व सूचना चाहिये । लेकिन मैं सभा को यह बताना चाहता हूं कि मोकामा पुल का निर्माण अपने हाथ में ले लेने से रेलवे मंत्रालय को जो संसाधन प्राप्त होंगे—इसके परिणामस्वरूप लगभग ३५ लाख रुपयों की विदेशी मुद्रायें दी जायेंगी—उन से हम आंध्र में गौतमी और तुंगभद्रा पर और मद्रास में कावेरी पर पुलों का निर्माण करने वाले हैं ।

†**श्री च० द० पाण्डे :** जब सड़कों के निर्माण में पड़ने वाली विदेशी मुद्राओं की आवश्यकता प्राय: नगण्य है और पुलों के निर्माण में भी यह १० प्रतिशत से अधिक नहीं है, तो गढ़मुक्तेश्वर में एक पुल का, जो कुछ वर्ष पहले मंजूर किया गया था, निर्माण इतने समय से क्यों रुका हुआ है जब कि केवल १० लाख रुपये की ही विदेशी मुद्राओं की आवश्यकता है ?

†**श्री राज बहादुर :** यह सच है कि सड़कों के निर्माण पर विदेशी मुद्रायें खर्च नहीं होतीं, लेकिन विशेष प्रकार के प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट की किस्म के पुलों के लिये विदेशी मुद्राओं की आवश्यकता पड़ती है क्योंकि उसके लिये ऐसी मशीनों की जरूरत पड़ती है जो देश में नहीं मिलतीं । इसलिये जहां भी देर हो रही है, वह अधिकतर विदेशी मुद्राओं की कमी के कारण है ।

†**श्री पाणिग्रही :** क्या सड़कों और पुलों के निर्माण-लक्ष्यों को पूरा करने के लिये सरकार कोई विदेशी ऋण प्राप्त करने का प्रयास कर रही है ?

†**श्री राजबहादुर :** जी हां, हम ने निर्यात-आयात बैंक से १,१९,००,००० रुपये का ऋण प्राप्त करने का प्रयास किया था लेकिन उसमें हमें सफलता नहीं मिली ।

राष्ट्रीय राज-पथ

†*१२२७. **श्री राधारमण :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जमुना बाजार और बेला रोड से होकर गुजरने वाला राष्ट्रीय राजपथ पूरा हो गया है;

(ख) यदि नहीं, तो उसका कौन सा भाग अभी पूरा नहीं हुआ; और

(ग) इसके क्या कारण हैं और उसमें कितना समय लगने की संभावना है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) जी नहीं ।

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

विवरण

इस राष्ट्रीय राजपथ का मथुरा रोड के ऊपरी पुल के निकट लाल किले के दो पार्श्वों के बीच में स्थित बिजली-सबस्टेशन से लेकर अपर बेला रोड पर एक स्थान तक का भाग—जिसकी दूरी लगभग ८५० फुट होगी—अपूर्ण है ।

इस भाग के अपूर्ण रह जाने का कारण यह है कि इसे पूरा करने के लिये जिस जमीन की जरूरत है उसका कुछ अंश ऐसे धरना देने वालों के कब्जे में है जो समझाने-बुझाने पर भी उसे स्वेच्छया छोड़ने को तैयार नहीं हैं । इन धरना देने वालों को बसाने के उद्देश्य से जमुना ब्रिज के पूर्व

†मूल अंग्रेजी में

की ओर के एक स्थान को विकसित करने का प्रस्ताव इस समय विचाराधीन है । जमुना बाजार के धरना देने वालों को फिर से बसाने के लिये कुछ संतोषप्रद प्रबन्ध होते ही यह काम पूरा हो जायेगा और इस में अभी एक वर्ष और लग जाने की संभावना है ।

†**श्री राधा रमण :** जिस राष्ट्रीय राजपथ का निर्माण हो रहा है उसे जारी रखने के लिये इस क्षेत्र को साफ करने के लिये कितने धरना देने वालों को फिर से बसाना पड़ेगा, क्योंकि जमुना बाजार के पुनर्वास की बड़ी योजना के पूरे होने तक यह सारा काम रुका रहेगा ?

†**श्री राज बहादुर :** मुझे जो आंकड़े दिये गये हैं उन से पता चलता है कि उनका सम्बन्ध लगभग ६५ परिवारों से है ।

†**श्री राधा रमण :** क्या निर्माण कार्य जारी रखने के लिये इन ६५ परिवारों को वहां से हटाना संभव होगा क्योंकि विवरण में कहा गया है कि इस में एक वर्ष और लग जायेगा, जब कि योजना में कहा गया है कि इन परिवारों को फिर से बसाने में एक वर्ष से भी अधिक समय लगेगा ?

†**श्री राज बहादुर :** यह सच है कि दिल्ली विकास प्राधिकार के अनुसार इन परिवारों को दूसरा स्थान देने में लगभग एक वर्ष लग जायेगा, और मेरे ख्याल में इन परिस्थितियों में यही अच्छे से अच्छा तरीका हो सकता है ।

†**श्री राधा रमण :** जमुना बाजार में नहाने के लिये जाने वाले लोगों की असुविधाओं को ध्यान में रखते हुए क्या सरकार के लिये इन ६५ परिवारों को हटा कर---मुझे पता चला है कि वह अन्य किसी स्थान पर जाने के लिये तैयार हैं---निर्माण कार्य जारी रखना संभव नहीं होगा ?

†**श्री राज बहादुर :** मैं निश्चयपूर्वक नहीं कह सकता कि वह जमुना बाजार नहाने के प्रयोजन से जाते हैं । जहां तक इन परिवारों का सम्बन्ध है, यदि ये हटने को तैयार हैं तो सरकार को तो बड़ी खुशी होगी । लेकिन मैं समझता हूं कि जब तक उनके लिये बदले में किसी दूसरे स्थान का प्रबन्ध नहीं किया जाता, वह वहां से हटने को तैयार नहीं हैं ।

उड़ीसा में अन्तर्देशीय जल-व्यवस्था

+

†*१२२८. { **श्री संगण्णा :**
सरदार इकबाल सिंह :

क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २५ फरवरी, १९५८ के उड़ीसा में अन्तर्देशीय जल व्यवस्था सम्बन्धी तारांकित प्रश्न संख्या ४८७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विशेषज्ञ समिति ने तब से अपना प्रतिवेदन दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो उनकी सिफारिशें क्या हैं; और

(ग) क्या उन्हें भारत सरकार ने स्वीकार कर लिया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

जी नहीं, लेकिन उन्होंने कुछ अन्तरिम सिफारिशें की हैं।

ये सिफारिशें इस प्रकार हैं :

(१) उड़ीसा के जल-मार्गों का यातायात सर्वेक्षण किया जाना चाहिये ।

(२) उड़ीसा के जलमार्गों का प्रविधिक सर्वेक्षण भी होना चाहिये ।

(३) परदीप को अयस्कों के यातायात की सुविधा के लिये हाई लेवल कैनाल रेंज १ और केन्द्रपाड़ा नहर का सुधार किया जाय ।

यातायात का सर्वेक्षण हो रहा है । राज्य सरकार से महानदी का हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण और अन्य प्रविधिक जांच कराने का अनुरोध किया गया है ।

†**श्री संगण्णा** : प्रत्येक राज्य की अन्तर्देशीय जल परिवहन सम्बन्धी संभावनायें क्या हैं ?

†**श्री राज बहादुर** : इसके लिये मुझे एक लम्बा विवरण देना पड़ेगा ।

†**श्री संगण्णा** : क्या इस प्रतिवेदन की सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिये राज्य को कुछ वित्तीय सहायता दी जाती है ?

†**श्री राज बहादुर** : एक प्रकार का अन्तरिम प्रतिवेदन दिया गया है । लेकिन इस प्रतिवेदन का अनिवार्य और महत्वपूर्ण अंश यह है कि राज्य सरकार से यातायात सर्वेक्षण, हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण और इंजीनियरिंग सर्वेक्षण कराने के लिये अनुरोध किया जाय । राज्य सरकार सहमत हो गयी है । आरम्भ में यातायात सर्वेक्षण कराने के लिये राज्य सरकार ने एक अधिकारी नियुक्त कर दिया है ।

†**श्री त० ब० विट्ठलराव** : गोखले समिति अन्तर्देशीय जलपरिवहन सम्बन्धी इस पूरी व्यवस्था का अध्ययन कर रही थी । क्या उन्होंने उड़ीसा जा कर वहां अन्तर्देशीय जल परिवहन के सम्बन्ध में कुछ प्रतिवेदन दिया है ?

†**श्री राज बहादुर** : यही तो मैंने अपने उत्तर में बताया है । वह उड़ीसा गये थे और उन्होंने मुख्य मंत्री, सिंचाई और निर्माण मंत्री और राज्य के अधिकारियों से इस मामले में चर्चा की थी । वह कुछ नहर क्षेत्रों में भी गये थे और उन्होंने कुछ अस्थायी निष्कर्ष निकाले हैं । तब उन्होंने अपना अन्तरिम प्रतिवेदन दिया, जिसका उल्लेख मैं पहले अपने उत्तर में कर चुका हूं ।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव** : गोखले समिति के प्रतिवेदन के कब तक दे दिये जाने की आशा है ?

†**श्री राज बहादुर** : निर्देश पद बहुत ही व्यापक और विस्तृत है । हमने अपेक्षा की थी कि गोखले समिति सुदूर पूर्व से ले कर दक्षिण तक और उत्तर की नदियों के सम्बन्ध में समस्त देश की अन्तर्देशीय जल यातायात व्यवस्था के बारे में यातायात की संभावनाओं का ब्यौरेवार प्रविधिक

†मूल अंग्रेजी में

अध्ययन करेगी। समस्त देश की अन्तर्देशीय जलपरिवहन व्यवस्था के बारे में ब्यौरेवार प्रतिवेदन देने में उन्हें समय लगेगा।

†**श्री त० ब० विट्ठलराव**: यह काम वह पिछले दो वर्षों से कर रहे हैं। क्या हम इस बात का अन्दाज नहीं लगा सकते कि अन्तिम प्रतिवेदन कब तक आजायेगा—दो वर्ष में या तीन वर्षों में ?

†**श्री राज बहादुर**: एक अन्तरिम प्रतिवेदन उन्होंने दे दिया है और मेरा ख्याल है कि अपना अध्ययन बढ़ने के साथ-साथ वह प्रतिवेदन देते रहा करेंगे। लेकिन उनसे यह कहना हमारे लिये कठिन होगा कि वह खर्च, यातायात क्षमता और आर्थिक पहलुओं का ध्यान रखते हुए ब्यौरेवार अध्ययन भी करें और एक निश्चित समय के भीतर अपना प्रतिवेदन भी दे दें।

†**श्री आचार**: क्या यह अन्तरिम प्रतिवेदन सभा-पटल पर रखा जा सकता है।

†**श्री राज बहादुर**: मैं इसकी व्यवस्था कर दूंगा।

†**श्री पाणिग्रही**: अपने अन्तरिम प्रतिवेदन में समिति ने परदीप पत्तन से लौह अयस्क के निर्यात में सुविधा के लिये कुछ नहरों में सुधार करने का सुझाव दिया है। क्या इन नहरों का सुधार कार्य शीघ्र ही आरम्भ कर इसे क्रियान्वित किया जायेगा ?

†**श्री राज बहादुर**: उड़ीसा के मुख्य मंत्री ने उस अन्तर्देशीय जलपरिवहन योजना को प्राथमिकता देने को कहा था जो परदीप पत्तन का काम पूरा कर सकें इसीलिये कुछ विशिष्ट नहरों के बारे में विचार किया गया। माननीय सदस्य नाम जानते हैं अन्यथा मैं उन्हें नाम भी यहां बता देता।

†**श्री संगण्णा**: गोखले समिति के सामने उड़ीसा सरकार का जो बयान हुआ है उसका संक्षिप्त व्यौरा क्या है ?

†**अध्यक्ष महोदय**: माननीय सदस्य चाहते हैं कि उसे सभा-पटल पर रख दिया जाये। वह बयान का संक्षिप्त व्यौरा कैसे दे सकते हैं।

बाल-दिवस के अवसर पर विशेष डाक टिकट निकालना

†*१२३०. **श्री स० म० बनर्जी**: क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बाल-कल्याण की भारतीय परिषद् ने बाल-दिवस पर एक विशेष डाक-टिकट जारी करने का सुझाव दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)**: (क) और (ख). यह मामला अभी विचाराधीन है।

†**श्री स० म० बनर्जी**: इस योजना को अन्तिम रूप कब प्रदान किया जायेगा और क्या इन टिकटों के लिये कोई डिजायन चुना गया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री स० का० पाटिल :** हम कुछ करना चाहते हैं लेकिन पिछली बार की तरह तीन टिकट नहीं—हो सकता है एक टिकट जारी किया जाये और उसके लिये डिजायन तैयार किया जा रहा है ।

पानी का उपयोग न किया जाना

†*१२३२. **श्री जाधव :** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रथम पंचवर्षीय योजना में ६३ लाख एकड़ भूमि की सिंचाई की जो क्षमता उत्पन्न की गई थी वास्तव में उसमें से केवल ४० लाख एकड़ ने उसका लाभ उठाया है ;

(ख) यदि हां, तो पानी का उपयोग न किये जाने के क्या कारण हैं ; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गयी है ?

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

(ख) और (ग). अपेक्षित जानकारी का एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७२]**

†**श्री जाधव :** क्या अत्यधिक सिंचाई उपकर भी पानी का उपयोग न किये जाने का एक कारण है ?

†**श्री हाथी :** विवरण में मुख्य कारण दे दिये गये हैं । यह उन कारणों में नहीं है जिनका पानी के उपायोग पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ।

†**श्री रंगा :** क्या यह सच नहीं है कि सरकार के ही इंजीनियरिंग विशेषज्ञों ने उन्हें यह बताया है कि सुधार कर और सिंचाई शुल्क का बढ़ाया जाना भी पानी का उपयोग न होने के लिये उत्तरदायी हैं और क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश ही वह सब से बड़ा क्षेत्र है जहां इसका उपयोग नहीं किया गया है ?

†**श्री हाथी :** जो मुख्य कारण बताये गये हैं वह हैं (१) बांध पूरा होने के साथ साथ नहरों और वितरण करने वाली नालियों का पूरा न हो सकना (२) किसानों की मनोवृत्ति, जो अपरिचित कृषि सम्बन्धी प्रथाओं और खेती के नये तरीकों को देर में ही अपनाते हैं, और (३) प्रदर्शन फार्मों की स्थापना द्वारा सिंचाई की व्यवस्था के शीघ्र विकास को सुनिश्चित करने, सिंचाई की सुविधाओं से लाभ उठाने के लिये किसानों को शिक्षित करने और किसानों को ऋण दे कर अपने खेत सिंचाई के लिये पहले से ही तैयार कर लेने में सहायता करने में राज्य सरकारों की असफलता । यह मुख्य कारण हैं । यह सच है कि सुधार कर भी एक कारण है जिसने किसानों को अधिक पानी लेने से निरूत्साहित किया है ।

†**डा० राम सुभग सिंह :** क्या मंत्री महोदय यह कह सकने की स्थिति में है कि जिन कारणों से सरकार यह पानी किसानों को उपलब्ध नहीं कर पायी थी उन्हें इस वर्ष दूर कर दिया जायेगा और पानी का पूरा उपयोग होगा ?

†**श्री हाथी :** इस मसले पर राष्ट्रीय विकास परिषद् की ३ और ४ जून की बैठक में और ब्यौरेवार ढंग से विचार किया गया था और योजना आयोग ने राज्य सरकारों को यह सुझाव

†मूल अंग्रेजी में

दिया है कि वह प्रगति पर निगरानी रखने के लिये विकास आयुक्तों और कृषि, सिंचाई और सहकारिता विभागों के अधिकारियों को ले कर कार्यकारी दलों का संगठन करें। इसके अलावा हमने भी ऐसे अधिकारी नियुक्त किये हैं जो सब जगह जा कर देखेंगे कि गतिरोध क्या है, कठिनाइयां क्या हैं और सिंचाई की सुविधाओं का उपयोग क्यों नहीं होता और वह इस वर्ष के नवम्बर तक अपना प्रतिवेदन दे देंगे।

†**सेठ गोविन्द दास :** अभी मंत्री जी ने यह बतलाया कि सिंचाई का पूरा पानी उपयोग में नहीं आने का एक प्रधान कारण यह है कि जो नालियां बननी चाहियें पानी ले जाने के लिये, वह अभी तक नहीं बनी हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या इस सम्बन्ध में कोई निश्चित योजना बनाई गई है कि नहरों से यह नालियां, जो सरकार को बनानी हैं, वे बना दी जायें और उसके बाद जो नालियां किसानों को बनानी हैं उन के सम्बन्ध में कुछ ऐसा प्रचार किया जाये जिस से देश में यह नालियां जल्दी बन सकें ?

†**श्री हाथी :** बिल्कुल यही काम तो हो रहा है। सरकार १०० एकड़ वाली जमीनों तक नालियां बना देगी और वहां से किसानों को अपनी नालियां बनाने के लिये प्रोत्साहित किया जायेगा। यही काम सामुदायिक परियोजनाओं, अन्य लोक प्रिय अभिकरणों और ग्राम पंचायतों द्वारा किया जा रहा है। वास्तव में, इस प्रयोजन के लिये हम विशेष व्यवस्था कायम कर रहे हैं।

†**श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :** सरकार के पिछले साल के इस सुझाव का क्या हुआ कि जिन क्षेत्रों में नहरें बन चुकी हैं उन में किसानों की, जो अभी इस से परिचित नहीं हैं, मनोवृत्ति पर विजय पाने के लिये मुफ्त पानी दिया जाये ?

†**श्री हाथी :** केवल एक मामले में, दामोदर घाटी निगम से बंगाल सरकार ने पानी मुफ्त दिया था।

†**श्री मोहम्मद इमाम :** क्या यह सच है कि तुंगभद्रा बांध से केवल १५,००० एकड़ भूमि की सिंचाई की जाती है जब कि उस की क्षमता २५०,००० एकड़ है ? क्या यह भी सच नहीं है कि इन में से कई रैयत अपनी जमीन को सुधारने और उसे कृषि योग्य बनाने के लिये ऋण मांग रहे हैं ?

†**श्री हाथी :** जहां तक तुंगभद्रा क्षेत्र का संबंध है, वहां १९५६–५७ में ७५,००० एकड़ भूमि सींची गई थी और १९५७–५८ में १,०७,००० एकड़। यह सच है कि वहां के किसानों को अपनी जमीन समतल बनाने और उसकी बाढ़ बांधने के लिये वित्तीय सहायता चाहिये। इस प्रयोजन के लिये किसानों को ऋण दिये जाने के लिये योजना आयोग ने राज्य सरकारों को रुपया दे रखा है।

†**श्री त्यागी :** किसानों की मनोवृत्ति को तो बहुत महत्व दिया गया है—मैं उसे तो चुनौती देता हूं—लेकिन कुछ समय के लिये पानी का शुल्क और सुधार-कर कम करने के विभिन्न राज्य सरकारों से जो अनुरोध आये हैं, ताकि किसान सिंचाई की व्यवस्था से परिचित हो सकें, उस की तरफ योजना आयोग का क्या रुख है ?

†**श्री हाथी :** यह एक बड़ा प्रश्न है। मनोवृत्ति का मतलब यह है कि जब काफी वर्षा होती है तो लोग नहरी पानी की जगह प्राकृतिक वर्षा का लाभ उठाना चाहेंगे। साथ ही उन के सिंचाई संबंधी सुविधाओं के अभ्यस्त न होने की बात तो है ही।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूं कि कौन कौन से सूबे में इरिगेशन के चार्जिज घटा दिये गये हैं, जैसे कि बिहार में २० रु० से ६ रु० कर दिया गया है ? इसी तरह से मैं यह भी जानना चाहता हूं कि लिफ्ट इरिगेशन[1] के चार्जिज भी किन किन सूबों में घटा दिये गये हैं ?

†**श्री हाथी :** यह प्रश्न बड़े सिंचाई-निर्माण-कार्यों से सिंचाई के बारे में है, नल-नहरों और उद्वहन-सिंचाई[1] के बारे में नहीं ।

पोत 'एम० वी० राजकुमार'

†*१२३३. **श्री आसर :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशाखपटनम में ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कम्पनी लिमिटेड के लिये पोत 'एम० वी० राजकुमार' का निर्माण हुआ था;

(ख) यदि हां, तो इस पोत की कुल लागत कितनी है;

(ग) क्या यह सच है कि इस कम्पनी और पोत निर्माण विभाग के बीच कोई समझौता नहीं था; और

(घ) यदि हां, तो क्यों ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) जी हां, इस पोत का निर्माण अभी चल रहा है ।

(ख) निश्चित लागत का पता इस पोत के पूरे होने के बाद लग सकेगा ?

(ग) और (घ). कम्पनी और शिपयार्ड के बीच एक समझौता था जिस के फलस्वरूप कम्पनी कीमत के लिये ३ किश्तों का भुगतान भी कर चुकी है और यार्ड इस पोत के निर्माण में लगा है जिसे ५ जुलाई, १९५८ को पानी पर उतारा भी जा चुका है । लेकिन दोनों पक्षों के बीच कोई औपचारिक करार नहीं था । क्योंकि कुछ शर्तों के बारे में कम्पनी से अभी बात चीत चल रही है ।

†**श्री आसर :** क्या कम्पनी ने इस सम्बन्ध में कोई आपत्ति नहीं की थी ?

†**श्री राज बहादुर :** इस में आपत्ति का कोई प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता, क्योंकि यह आर्डर तो बहुत पहले १९५४ में दिया गया था । उन से इस सम्बन्ध में ब्योरे मांगे गये थे, परन्तु उन्हों ने वे ब्योरे नहीं भेजे थे । फिर १९५५ में उन्होंने इस आर्डर को रद्द करके एक जहाज का आयात करने की इच्छा प्रकट की थी । उन्हें वैसा करने की अनुमति देदी गई थी । परन्तु इस शर्त पर कि यदि कुछ रुपया जमा करा देवें, और यदि वे बाहिर से जहाज न खरीद सकें, तो वे उस जहाज के लिये नावांगण को ही आर्डर देंगे ।

†**श्री तंगामणि :** क्या ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कम्पनी को सामान्य २० प्रतिशत छूट दी जायेगी ।

†**श्री राज बहादुर :** वर्तमान व्यवस्था के अनुसार जहाजों की बढ़ती हुई लागत को ध्यान में रखते हुए सरकार जहाजों के निर्माण और कीमतों को घटाने के लिये नावांगण को कुछ राजकीय सहायता देती है ।

†**श्री मोहम्मद इमाम :** इस सम्बन्ध में क्या सावधानी की जा रही है कि एस० एस० अन्दमान जहाज के विषय में आने वाली कठिनाइयों का हमें फिर से सामना न करना पड़े ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Lift Irrigation

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल): इस जहाज के विभिन्न भागों का अच्छी प्रकार से परीक्षण कर लिया गया है। इसे पानी में चलाकर भी देख लिया गया है। हम पूर्ण विश्वास है कि जिस प्रकार की कठिनाइयों का अन्दमान के सम्बन्ध में सामना करना पड़ा था, अब फिर से उन का सामना नहीं करना पड़ेगा।

बर्फ से ढके हुये क्षेत्रों में फसल का खराब हो जाना

+

†*१२३४. { **श्री दलजीत सिंह :** **श्री हेम राज :** **श्री पद्म देव:** }

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

(क) क्या यह सच है कि १९५५, १९५६ और १९५७ में हिमाचल प्रदेश के चम्बा जिले के चम्बा, लाहौल और पंगी क्षेत्र में, महार जिले की गोनी तहसील में और पंजाब के लाहौल तथा स्पिति अनुसूचित क्षेत्रों में शीघ्र तथा भारी बर्फ पड़ने से वहां की फसल खराब हो गयी थी और १९५८ में भी वहां अच्छी फसल होने की आशा नहीं हैं।

(ख) यदि हां, तो सरकार ने वहां की जनता को इस विपित्ति से छुड़ाने के सम्बन्ध में क्या क्या कार्यवाही की है; और

(ग) सरकार उन बर्फीले तथा दूरस्थ क्षेत्रों में जानकारी स्थायी रूप से सहायता करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) :** (क) से (ग). आवश्यक जानकारी एकत्रित की जा रही है और वह प्राप्त होते ही सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

†**श्री दलजीत सिंह :** क्या इस सम्बन्ध में राज्य सरकार से कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है ?

†**श्री मों० वें० कृष्णप्पा :** १९५५ में बड़ी भारी बर्फ पड़ी थी और उस का वहां की फसल पर बुरा असर पड़ा था। बस हमें तो इतनी ही जानकारी मिली है शेष ब्यौरे इस समय एकत्रित किये जा रहे हैं।

†**श्री दलजीत सिंह :** क्या वहां के निवासियों को खाद्यान्नों की खरीद के लिये कोई रियायत दी जा रही है ?

†**श्री मों० वें० कृष्णप्पा :** जी, हां। हम उन क्षेत्रों को समहित किये जाने वाले खाद्यान्न के लिये १० रुपये प्रति मन के हिसाब से राजकीय सहायता दे रहे हैं।

श्री पद्मदेव : अन्न के इस संकट को देखते हुए क्या माननीय मंत्री इन इलाकों के लिये परमानेंट तौर पर और सब्सिडाइज्ड रेट्स पर अनाज के ऐसे भंडार चालू करेंगे जिस से कि इस संकट के सम्बंध में यहां हमेशा यह प्रश्न न उपस्थित हो ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** मेरा अपना ख्याल है कि इन स्थानों के लिये जो पालिसी चलाई गई है वह गलत है कि हम यहां से उन को गेहूं भेजने की कोशिश करते हैं। वहां पर

†मूल अंग्रेज़ी में

गेहूं बड़ी तादाद के अन्दर नहीं पैदा हो सकता। हमेशा से वह लोग रूट्स वगैरह पर रहा करते थे। मैं ने हिमाचल प्रदेश के लैफ्टेनेन्ट गवर्नर साहब से इस बात को कहा कि वह वहां उन चीजों को उगाने की कोशिश करें जो कि वहां पैदा हो सकती हैं और वह लोग जो साल दर साल बाहर की चीजों पर निर्भर करते हैं, ऐसी हालत को दूर किया जाये। और उन्हों ने कहा है कि वह ऐसी स्कीम बनायेंगे।

श्री पदम् देव : क्या माननीय मंत्री को यह विदित है कि इन इलाकों की जो जमीन है वह दो, दो गज से ज्यादा चौड़ी नहीं है, और जो थोड़ी बहुत मिट्टी होती है वह बर्फ के दिनों में धुल जाती है तथा कोई भी ऐसा वक्त नहीं आ सकता कि वहां पर मांग के मुताबिक अनाज पैदा हो सके। क्या ऐसी हालत में जो चीजें वहां पैदा होती हैं, ऊन, फल, लकड़ी वगैरह, उन की कोई इंडस्ट्री चला कर के उन की आमदनी बढ़ाने और वहां के संकट को दूर करने का कोई प्रयत्न किया जा रहा है ?

श्री अ० प्र० जैन : मैं तो वहां कभी गया नहीं, इसलिये मैं नहीं कह सकता कि वहां पर दो गज के खेत हैं या तीन गज के। अलबत्ता जो कुछ माननीय मेम्बर ने कहा वह जेनरल प्लैनिंग का सवाल है और उसकी तरफ देश का ध्यान है ही।

श्री पद्म देव : मैं माननीय मंत्री महोदय को निमंत्रण देता हूं कि कम से कम एक दफा उन को अपनी आंखों से वह जगह देख लेनी चाहिये ताकि आइन्दा यह सवाल पैदा न हो कि वहां जो चीजें पैदा होती हैं उन की जगह अनाज पैदा किया जाए। वहां अनाज पैदा नहीं होता, और जो थोड़ा बहुत हो भी सकता है वह बर्फ से खराब हो जाता है ऐसी हालत में बेहतर होगा कि और इंडस्ट्री को चला कर उन की आमदनी को बढ़ाया जाये और अनाज हमेशा बाहर से भेजा जाये।

श्री मो० वें० कृष्णप्पा : उस जगह गल्ले से आलू और फल ज्यादा अच्छा पैदा होता है, इस लिये वहां पर आलू पैदा करने के वास्ते सब स्टेशन स्थापित किया जायेगा। इस साल उन लोगों को हम ने अच्छा बीज भी दिया है दो रिसर्च स्टेशन भी वहां शुरू किये गये हैं और हम उस जगह पर और भी फल और आलू पैदा करने का इन्तजाम कर रहे हैं।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, केवल इन स्थानों में ही नहीं जिन का कि इस प्रश्न में जिक्र किया गया है बल्कि सभी पर्वतीय स्थानों में समस्या यह है कि गल्ले से ज्यादा कीमत भाड़े की पड़ जाती है और जनता को बहुत महंगा गल्ला पड़ता है, तो मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या केन्द्रीय सरकार ने कोई ऐसी योजना बनाई है कि हमारी राज्य सरकारें ट्रांस्पोर्ट को सबसिडाइज करे और केन्द्रीय सरकार की ओर से भी कोई सहायता दी जाये ताकि सस्ते दामों पर उन स्थानों में गल्ला पहुंचाया जा सके ?

श्री मो० वें० कृष्णप्पा : मैंने अभी बताया कि इन सारी पहाड़ी जगहों में अनाज पैदा नहीं होता और उन जगहों पर फल और आलू ज्यादा पैदा होता है। प्रति एकड़ जमीन में अगर अनाज दस मन पैदा होता है तो आलू प्रति एकड़ भूमि में १०० मन उपजेगा और इसलिये उन पहाड़ी जगहों में आलू और फल पैदा करने के लिये सरकार इन्तजाम कर रही है।

श्री भक्त दर्शन : अध्यक्ष महोदय, उपमंत्री महोदय मेरे प्रश्न को समझे नहीं।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं एक बार वे पहाड़ी इलाका देख कर आयें।

शरबती जल-विद्युत् परियोजना

†*१२३५. **श्री मोहम्मद इमाम :** क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसूर राज्य-सरकार ने शरबती जल-विद्युत् परियोजना के लिये आवश्यक सामान तथा मशीनरी के आयात के लिये कितनी विदेशी मुद्रा मांगी है ? और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी)**: (क) निर्माण सम्बन्धी मशीनरी और उपकरणों के आयात के लिये १०१.०४ लाख रुपये की विदेशी मुद्रा की मांग की गई है ।

(ख) प्रस्थापना अभी विचाराधीन है ।

†**श्री मोहम्मद इमाम** : क्या सरकार को ज्ञात है कि मैसूर सरकार ने उपकरणों के लिये विदेशी फर्मों से टेण्डर मांगे हैं और वहां से समान की दर भी प्राप्त हो गई हैं; परन्तु विदेशी मुद्रा के न मिलने पर वह अभी तक उसके लिये आर्डर नहीं दे सकी है? यदि हां, तो क्या सरकार इस परियोजना को भी उत्तर प्रदेश की रेंड परियोजना के समान ही योजना के 'कोर' में सम्मिलित करके इस के लिये आवश्यक विदेशी मुद्रा देने का प्रयत्न करेगी ?

†**श्री हाथी** : भारत सरकार को ज्ञात है कि उस के लिये टेण्डर मैसूर सरकार मांगवाती है । योजना आयोग तथा सिंचाई और विद्युत मंत्रालय की यह इच्छा है कि इस परियोजना को शीघ्र ही पूरा कर लिया जाये, परन्तु कठिनाई यह है कि हमारे पास पर्याप्त विदेशी मुद्रा नहीं है । मंत्रालय किसी सहायता-कार्यक्रम के अधीन विदेशी मुद्रा प्राप्त करने का प्रयत्न कर रहा है ।

†**श्री मोहम्मद इमाम** : क्या विशेषज्ञों और इस परियोजना के भूतपूर्व इंचार्ज श्री सी० के० पटेल का यह मत नहीं है कि यह परियोजना भारत की अत्यन्त महत्वपूर्ण जल-विद्युत परियोजना है और इसे प्राथमिकता देना आवश्यक है ? क्या सरकार को ज्ञात है कि जब तक यह परियोजना पूरी न होगी, बंगलौर में विद्युत की बड़ी कमी रहेगी, और विद्युत की कमी के कारण बंगलौर में केन्द्रीय सरकार की वे फैक्टरियां न चलाई जा सकेंगी, जिन के सम्बन्ध में इस समय प्रस्थापना है ?

†**श्री हाथी** : इस बात में तो कोई सन्देह नहीं है कि यह परियोजना अधिक बचतपूर्ण परियोजना है । परन्तु जैसाकि सभा को ज्ञात है कि उन्हीं परियोजनाओं को प्राथमिकता दी गई है जोकि योजना के 'कोर' में आती हैं । यह परियोजना योजना के 'कोर' में नहीं आती है । परन्तु हम ने इसे 'कोर' के अधिक निकट लाने का पूरा पूरा प्रयत्न किया है और शेष प्रमुख पांच परियोजनाओं में स्थान दिया है ।

†**श्री मोहम्मद इमाम** : बांध के सम्बन्ध में निर्माण कार्य तथा अन्य असैनिक-कार्य इस समय ही हो रहे हैं । क्या सरकार कम से कम इतना आश्वासन देगी कि बांध के पूरा हो जाने तक आवश्यक मशीनरी तथा बिजली पैदा करने वाले यूनिट उपलब्ध हो जायेंगे ?

†**श्री हाथी** : सरकार इस सम्बन्ध में प्रगति पर नजर रखे हुए है । असैनिक कार्य अच्छी प्रकार से चल रहे हैं । जहां तक आश्वासन का सम्बन्ध है, मैं नहीं समझता कि मैं विदेशी मुद्रा की उपलब्धता के बारे में कोई आश्वासन दे सकता हूं ।

†**श्री दासप्पा** : क्या यह सच नहीं है कि बांध तथा अन्य असैनिक कार्यों पर लगभग २० करोड़ रुपये खर्च किये जायेंगे और यह कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में २,३०,००,००० रुपये से अधिक की विदेशी मुद्रा नहीं लगेगी ? क्या यह वांछनीय होगा कि उस परियोजना पर २० करोड़ रुपये तो लगा दिये जाय और इन दो करोड़ रुपयों के मामले में हाथ भीच लिया जाये ?

†**श्री हाथी** : परियोजना के प्रथम चरण के लिये ७९५·६५ लाख रुपये की विदेशी मुद्रा की आवश्यकता है ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री दासप्पा** : द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन लगभग २ करोड़ रुपयों की विदेशी मुद्रा निर्धारित की गई है। माननीय मंत्री जिस ७ करोड़ रुपये का उल्लेख कर रहे हैं, वे तृतीय योजना के अधीन हैं, द्वितीय के अधीन नहीं। मैं उस का एक निश्चित उत्तर मांगता हूं।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं प्रश्न काल में इस प्रकार की चर्चा की अनुमति नहीं दे सकता माननीय सदस्य को इसी उत्तर से सन्तोष कर लेना चाहिये।

†**श्री दासप्पा** : यह तो एक विशिष्ट प्रश्न है।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं मानता हूं। मैं यह भी जानता हूं कि माननीय सदस्य मैसूर में रुचि रखते हैं।

गहरे समद्र में मत्स्य ग्रहण

†

†*१२३७. **श्री प्र० गं० देव:**
श्री कुन्हन :
श्री पाणिग्रही :
श्री बि० दास गुप्त :

क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हाल ही में शिलांग में पूर्वी क्षेत्रीय परिषद की जो बैठक हुई थी, उस में उड़ीसा तट के जल-प्रांगण में गहरे समुद्र में मत्स्य ग्रहण अधिकार के सम्बन्ध में उड़ीसा और पश्चिम बंगाल के विवाद के बारे में क्या निर्णय किया गया था?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा)** : २ अगस्त, १९५८ को शिलांग में पूर्वी क्षेत्रीय परिषद की तटीय बैठक में इस प्रश्न पर विचार किया गया था और यह निर्णय किया गया था कि उड़ीसा सरकार और पश्चिमी बंगाल सरकार के मुख्य सचिव इस सम्बन्ध में बातचीत कर के इस प्रश्न को हल कर लें।

†**श्री प्र० गं० देव** : क्या यह उचित नहीं है कि इस प्रश्न को राष्ट्रपति द्वारा संविधान के अनुच्छेद १४३ के अनुसार उच्चतम न्यायालय को सौंप दिया जाये?

†**श्री मो० वें० कृष्णप्पा** : इसे उच्चतम न्यायालय को सौंपने की कोई आवश्यकता नहीं। वहां के मुख्य सचिव पारस्परिक बातचीत से ही इस प्रश्न को सुलझा लेंगे। हम ने जब से पश्चिमी बंगाल से गहरे समुद्र में मत्स्य ग्रहण यूनिट ले लेने का निर्णय किया है, तब से यह समस्या समाप्त हो गई है। हम शीघ्र ही मछली पकड़ने वाले जहाज़ भी ले लेंगे। उस के बाद कोई भी शिकायत नहीं आयेगी।

†**श्री विमल घोष**: सरकार इन्हें पश्चिमी बंगाल सरकार से क्यों ले रही है? क्या पश्चिमी बंगाल सरकार ने यह कहा है कि वह इसे वापिस देने के लिये तैयार है अथवा वह कार्य करने में असमर्थ है?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)** : पारस्परिक बातचीत से?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†श्री मों० वें० कृष्णप्पा: समुद्र की छानबीन और गहरे समुद्र में मत्स्य ग्रहण का कार्य केन्द्रीय सरकार द्वारा किया जाता है। पश्चिमी बंगाल सरकार ने स्वयमेव यह अच्छा समझा कि इसे केन्द्रीय सरकार के हवाले कर देना गहरे समुद्र में मत्स्य ग्रहण के लिये हितकारी सिद्ध होगा और यह कि केन्द्रीय सरकार इसे अच्छी प्रकार से कर सकेगी।

भारतीय नाविकों का कल्याण

†*१२३८. **श्रीमती इला पालचौधरी :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मई, १९५८ में जेनेवा में हुए ४१वें राष्ट्रीय समुद्रीय सम्मेलन के भारतीय प्रतिनिधि मण्डल ने गैर-एशियाई पत्तनों में भारतीय नाविकों के कल्याण के लिये कोई सुझाव दिये थे ;

(ख) यदि हां, तो उन सुझावों का ब्यौरा क्या है ; और

(ग) उस की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) जी, हां।

(ख) यह प्रस्तावित किया गया था कि अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन गैर-एशियाई पत्तनों में एशियाई नाविकों के कल्याण की समस्याओं का विशेष अध्ययन करे।

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के महानिदेशक ने अपने अन्तिम भाषण में यह कहा था कि अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के भावी कार्यक्रम को बनाते समय इस प्रस्थापना को ध्यान में रखा जायेगा।

†**श्रीमती इला पालचौधरी :** क्या ब्रिटिश सरकार से यह कहा गया है कि वह उस राशि को भारत सरकार के हवाले कर दे, जोकि भारतीय सैनिकों के कल्याण के लिये उस के पास है, ताकि भारत में भारतीय नाविकों के लिये सुरक्षा सम्बन्धी कार्यवाहियां शीघ्र ही प्रारम्भ की जा सकें ?

†**श्री राज बहादुर :** मूल प्रश्न का सम्बन्ध अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन में दिये गये सुझावों से है। यह प्रश्न यहां उत्पन्न नहीं होता।

†**श्रीमती इला पालचौधरी :** मैं यह पूछना चाहती हूं कि क्या भारतीय प्रतिनिधिमंडल ने यह सुझाव दिया था ?

†**श्री राज बहादुर :** मैं नहीं समझता कि यह सुझाव दिया गया था। उस ने केवल एक ही सुझाव दिया था और वह पहले बताया जा चुका है।

†**श्रीमती इला पालचौधरी:** क्या यह सच है कि अन्तर्राष्ट्रीय श्रमिक संघ के महानिदेशक द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रतिवेदन में यह बताया गया है कि नाविकों को विशेष सुविधायें दी गई हैं और उन्हें ९० दिन का वेतन दिया गया है जबकि यह बात गलत है ?

†**श्री राज बहादुर :** उस के लिये मुझे पूर्वसूचना की आवश्यकता है ?

†**श्री तंगामणि :** क्या नाविकों की देख भाल करने के लिये भारत के बाहर के पत्तनों में नाविक कल्याण केन्द्र स्थापित किये गये हैं ? यदि हां, तो किस किस पत्तन में ?

†**श्री राज बहादुर :** उस प्रकार के कुछ एक कल्याण-कार्य विभिन्न वाणिज्य दौत्याधिकारियों और वाणिज्य दूतावासों को सौंप दिया गया है।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

बड़े पत्तनों में कोयला उठाने वाले संयंत्र

†*१२३६. **श्री रघुनाथ सिंह :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार कोयला उठाने के लिये भारत के कुछ एक मुख्य मुख्य पत्तनों में कोयला उठाने वाले संयंत्र लगाने की एक प्रस्थापना पर विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उस प्रस्थापना का रूप क्या है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) कलकत्ता के पत्तन में, जोकि भारत का सब से अधिक कोयला निर्यात करने वाला पत्तन है, कोयला उठाने वाला एक संयंत्र पहले से ही लगा हुआ है। अन्य पत्तनों में इस प्रकार के संयंत्र लगाने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता, क्योंकि वहां से बहुत कम कोयले का निर्यात होता है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री रघुनाथ सिंह : इस में खर्च कितना हुआ है और इस के इंस्टाल करने का कितना फायदा हुआ है ? समय की और रुपये की कितनी बचत हुई है ?

श्री राज बहादुर : इस की कैपेसिटी प्रति घंटा ५०० टन उठाने की है यानी ४००० टन प्रति दिन। लेकिन अभी यह २००० से २५०० टन प्रति दिन उठाता है यानी साल में लगभग आठ लाख टन । यह इस की कैपेसिटी के तिहाई के बराबर है ।

†**श्री बोस :** प्रत्येक मकैनिकल यूनिट में कितने कर्मकार बेरोजगार हो गये थे ?

†**श्री राज बहादुर :** मैं ने अभी तक उस की गणना नहीं की है ।

डाक कर्मचारियों का काठमण्डू को तबादला

†*१२४०. **श्री विभूति मिश्र :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार के चम्पारन ज़िले के डाकघरों के सुपरिण्टेन्डेंट को अपने सर्किल के डाकघरों के डाक कर्मचारियों को काठमाण्डू के डाकघर में तबादला कर देने का अधिकार है ; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्य के लिये कर्मचारियों को किस आधार पर चुना जाता है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) :** (क) जी, हां। परन्तु पटना सर्किल की डाक सेवाओं के निदेशक के अनुमोदन के अधीन ।

(ख) स्वेच्छा से अपना नाम प्रस्तावित करने वाले कर्मचारियों को उन की वरिष्ठता और योग्यता तथा नेपाल की स्थानीय स्थिति की दृष्टि से उपयुक्तता के आधार पर ।

श्री विभूति मिश्र : मैं यह जानना चाहता हूं कि जो आदमी चम्पारन से नेपाल जाते हैं उन के लोकल सरकम्स्टेंसेंज़ में क्या फर्क पड़ता है क्योंकि बार्डर सटा हुआ है ?

श्री स० का० पाटिल : मैं मानता हूं कि पोस्टल सरविसेज़ के लोग नैपाल जाना ज्यादा पसन्द करते हैं । इस के मानी यही होते हैं कि वहां पर वेजेज़ के रेट्स हाई होने चाहियें ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

श्री विभूति मिश्र : म चाहता हूं कि लोकल सरकम्सटेंसेज़ को हटा कर सरकार इस बारे में कोई निश्चित नीति सीनियारिटी पर या किसी और आधार पर निर्धारित करे जिस के आधार पर वहां लोगों को भेजा जाये ।

श्री स० का० पाटिल : यह चीज़ तो वहां के पी० एम० जी० और डाइरेक्टर करते हैं । लेकिन हमारे पास ऐसी तो कोई शिकायत नहीं आई है कि वहां पर अन्याय हो रहा है ।

श्री विभूति मिश्र : मैं सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि वहां पर लोगों में इस तरह की फीलिंग है । इसलिये मैं चाहता हूं कि सेंट्रल गवर्नमेंट लोगों को काठमांडू भेजने के बारे में कोई सीनियारिटी पर आधारित निश्चित नीति निर्धारित कर दे ।

श्री स० का० पाटिल : यह तो सजेशन फ़ार ऐक्शन है । हम इस को ध्यान में रखेंगे ।

†**श्री बोस** : क्या काठमाण्डू भेजे जाने वाले लोगों को उन की इच्छा से भेजा जाता है या उन्हें बाध्य किया जाता है ?

†**श्री स० का० पाटिल**: उन्हें उन की इच्छानुसार भेजा जाता है ।

मद्रास में कृषि गवेषणा प्रशिक्षण

†*१२४१. **श्री नंजप्पा** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार मद्रास सरकार की इस प्रस्थापना के सम्बन्ध में कब तक अन्तिम निर्णय कर लेगी कि उच्च शिक्षा के लिये एक प्रादेशिक स्नातकोत्तर कृषि गवेषणा प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किया जाये ;

(ख) सरकार ने उस प्रस्थापना को स्वीकार करने के लिये क्या-क्या शर्तें प्रस्तुत की है ; और

(ग) मद्रास सरकार ने उन शर्तों को कहां तक पूरा किया है ?

†**सहकार मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : (क) और (ख) : भारत सरकार ने कृषि विज्ञान सम्बन्धी स्नातकोत्तर प्रशिक्षण के एक केन्द्र के रूप में कोयम्बटूर के कृषि कालेज का विकास करने के लिये मद्रास सरकार को वित्तीय सहायता देना स्वीकार कर लिया है । लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिस में केन्द्रीय सहायता की शर्तें और निबन्धन निर्दिष्ट हैं । **[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७३]** ।

(ग) मद्रास सरकार ने अनुदान की शर्तों और निबन्धनों को स्वीकार कर लिया है ।

†**श्री नंजप्पा** : इस कालेज की ५० प्रतिशत सीटें अन्य राज्यों को दी जायेंगी । यदि वे सीटें अन्य राज्यों के विद्यार्थियों के द्वारा न भरी गयीं तो, उन्हें कैसे भरा जायेगा ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : मैं नहीं समझता कि इस प्रकार की कठिनाई उत्पन्न होगी । यदि अन्य राज्यों से विद्यार्थी न आये, तो मद्रास राज्य स्वयं अपने विद्यार्थियों द्वारा उन सभी स्थानों को भर सकेगा ।

†**श्री पी० रा० रामकृष्णन्** : इस गवेषणा प्रशिक्षण केन्द्र में कितने स्नातकोत्तर विद्यार्थियों को दाखिल किया जायेगा ?

---

†मूल अंग्रज़ी में

†**डा० पं० शा० देशमुख** : एक वर्ष के लिये चालीस विद्यार्थियों को दाखिल किया जायेगा ।

†**श्री रंगा** : क्या विभिन्न केन्द्रों से कोयम्बटूर में दाखिले के लिये कोई कोटा निश्चित किया गया है और क्या स्नातकोत्तर कार्यों के लिये अन्य राज्यों में भी इसी प्रकार के कृषि कालेजों को मान्यता देने का विचार है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : इस प्रयोजन के लिये पांच संस्थायें चुनी गई हैं । वे हैं—पूसा इन्स्टीट्यूट; कृषि कालेज, लुधियाना; कृषि कालेज, कोयम्बटूर; कृषि कालेज, हिरंगोडा तथा कृषि कालेज, नागपुर ।

प्रत्येक राज्य के लिये कोई विशेष कोटा निर्धारित नहीं है, परन्तु जहां भी इस प्रकार की कोई संस्था ली जायेगी, इस राज्य को यह अधिकार होगा कि वह ५० प्रतिशत विद्यार्थी अपने क्षेत्र से दाखिल कर सकता है, और शेष पचास प्रतिशत अन्य राज्यों से दाखिल किये जायेंगे ।

†**श्री तंगामणि** : इन चालीस विद्यार्थियों को कब दाखिल किया जायेगा ; क्या उन्हें १९५९ में दाखिल किया जायेगा ; और यदि हां, तो क्या वहां पर स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम के लिये पर्याप्त शिक्षक हैं ?

†**डा० पं० शा० देशमुख**: यह तो शिक्षकों पर निर्भर करता है, परन्तु हमें तो यही आशा है कि केन्द्र में १-९-१९५८ से कार्य प्रारम्भ हो जायेगा ।

†**श्री रंगा** : विद्यार्थियों को कैसे चुना जायेगा ? क्या चुनाव केवल एक स्थानीय मंत्रणा समिति द्वारा किया जायेगा, अथवा वह एक अन्तर्राज्यीय मंत्रणा समिति द्वारा किया जायेगा जिस में केन्द्रीय विश्वविद्यालय, अर्थात् पूसा इन्स्टीट्यूट का भी प्रतिनिधित्व होगा ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : उसका प्रबन्ध करना राज्य सरकार पर छोड़ दिया गया है ।

†**श्री रंगा** : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इस सम्बन्ध में सारे भारत की आवश्यकता पूरी करने के लिये केवल पांच ही संस्थाओं को मान्यता दी जा रही है, क्या यह उचित नहीं है कि इस के लिये विद्यार्थियों को चुनने का कार्य केवल स्थानीय सरकारों पर ही न छोड़ा जाये ।

†**डा० पं० शा० देशमुख** : हम ने इस के लिये कुछ एक शर्तें निर्धारित कर रखी हैं । हमें पूरा विश्वास है कि राज्य सरकारें कोई भी अनुचित कार्य न करेंगी ।

†**अध्यक्ष महोदय** : वे केवल यही जानना चाहते हैं कि क्या इस प्रकार का कोई प्रबन्ध है।

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)** : हम श्री रंगा के दृष्टिकोण की ओर राज्य सरकारों का ध्यान आकृष्ट कर देंगे । मैं समझता हूं कि इस बात में कुछ जोर है ।

पटसन की फसल

†*१२४३. **श्री वें० च० मलिक** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को किसी भी राज्य से कीड़ों से पटसन की फसल के खराब हो जाने के सम्बन्ध में कोई रिपोर्ट मिली है ; और

---

†मूल अंग्रेज़ी में

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

†**सहकार मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : (क) और (ख). लोक-सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

पटसन पैदा करने वाले निम्नलिखित राज्यों से पटसन की फसल के खराब होने की रिपोर्ट मिली है :—

पश्चिमी बंगाल

इस वर्ष के पटसन उत्पादन मौसम में घनावृष्टि तथा अत्यधिक लू चलने के कारण 'सेमी-लूपर' और 'हेयरी-कैटरपिलर' नामक कीड़े दूर दूर तक फैल गये थे । विशेष कर नादिया, २४ परगना, मुर्शिदाबाद, हावड़ा और हुगली ज़िलों में कीड़ा अधिक लगा था । लगभग १ लाख एकड़ के क्षेत्र में नियंत्रण सम्बन्धी कार्य किये गये थे । मानसून के प्रारम्भ होते ही कीड़ा लगना काफी हद तक कम हो गया । अनुमान है कि लगभग १० प्रतिशत फसल का नुकसान हो गया है ।

आसाम

पटसन विकास कर्मचारियों को सूचना मिली थी कि पटसन में 'हेयरी-कैटरपिलर' तथा 'सेमी-लूपर' कीड़ों से नुकसान पहुंचा है । उन से बचाव के लिये शीघ्र ही उपयुक्त कार्यवाही कर दी गई है । कीड़ों से रक्षा करने के लिये क्षेत्र कर्मचारियों ने ४१५० एकड़ भूमि पर कार्यवाही की है ।

उड़ीसा

चालू वर्ष में पटसन की फसल पर 'सेमी-लूपर' कीड़ों का बड़ा बुरा प्रभाव पड़ा था । राज्य के पटसन के क्षेत्रों में सुरक्षा सम्बन्धी पर्याप्त कार्यवाही की गई है । अनुमान है कि सारे राज्य में लगभग २ से ३ प्रतिशत तक फसल का नुकसान हुआ है ।

उत्तर प्रदेश

लगभग ५०० एकड़ भूमि में 'सेमी-लूपर' कीड़ों के आक्रमण की खबर मिली है । क्षेत्र कर्मचारियों द्वारा नियंत्रण कार्यवाहियां की गई हैं और ५ से १० प्रतिशत तक 'बी० एच० सी०' छिड़की गई थी ।

†**श्री बैं० च० मलिक**: विवरण में बताया गया है कि आसाम में पटसन की फसल पर 'हेयरी-केटरपिलर' और 'सेमी-लूपर' कीड़ों का आक्रमण हुआ था । क्या उस से आसाम की पटसन की फसल को कोई नुकसान हुआ था ?

†**अध्यक्ष महोदय** : वह यह पूछना चाहते हैं कि कितना नुकसान हुआ था ।

†**डा० पं० शा० देशमुख** : जहां तक आसाम का सम्बन्ध है, मैं नहीं समझता कि अधिक नुकसान हुआ है ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री हेम बरुआ** : यह कहा गया है कि उक्त चार राज्यों में 'हेयरी-केटरपिलर' और 'सेमी-लूपर' कीड़ों ने पटसन की फसल को बहुत नुकसान पहुंचाया है ; और इन में से तीन राज्यों में नुकसान के आंकड़े दे दिये गये हैं, परन्तु आसाम के सम्बन्ध में नहीं दिये गये हैं । क्या इस का कारण यह है कि राज्य सरकार वे इकट्ठी नहीं कर सकी है अथवा इस का कारण यह है कि केन्द्रीय सरकार बताना नहीं चाहती ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : वहां की हानि नगण्य है ।

गोल डाकखाना, नई दिल्ली में चोरियां

†*१२४४. **श्री तंगामणि** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २३ अप्रैल, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या २६३८ और १६ अगस्त, १९५८ के तारांकित प्रश्न संख्या १७४ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चोरी के मामलों की खोज करने के लिये अभी तक क्या क्या कार्यवाही की गई हैं ; और

(ख) क्या सरकार गोल डाकखाना, नई दिल्ली में बार बार होने वाली चोरियों के बारे में एक गैर-विभागीय जांच करने का विचार रखती है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : (क) पुलिस ने इन दोनों मामलों के बारे में यह घोषित कर दिया है कि उन के सम्बन्ध में कोई पता नहीं मिलता । ट्रैज़री कन्ट्रैक्टर के एक कर्मचारी को जिस पर इन दोनों में सन्देह किया जाता है, नौकरी से हटा दिया गया है । ट्रैज़री कन्ट्रैक्टर ने एक मामले के १,००० रुपये की हानि को पूरा कर लिया है । अब ट्रैज़री कन्ट्रैक्टर से दूसरे मामले की ८००० रुपये की हानि को वसूल करने का प्रयत्न किया जा रहा है ।

(ख) पुलिस ने मामलों में पहले ही जांच कर ली है ।

†**श्री तंगामणि**: ९-११-५७ को ८००० रुपयों की हानि हुई थी और ६-७-५८ को १००० रुपयों की हानि हुई थी । इस बात को ध्यान में रखते हुए कि ६ मासों में दो बार चोरी हो गई है, क्या सरकार पुलिस जांच के अतिरिक्त कोई गैर-विभागीय जांच करने का भी विचार रखती है ?

†**श्री स० का० पाटिल** : उस का उत्तर दिया जा चुका है । गैर-विभागीय जांच की गई है और पुलिस ने यह बताया है कि मामले का कुछ पता नहीं मिलता । इसलिये गैर-विभागीय जांच तो पहले ही की जा चुकी है ।

†**श्री तंगामणि** : क्या मंत्रालय को यह खबर मिली है कि इस जांच के सिलसिले में पुलिस द्वारा कर्मचारियों को व्यर्थ में तंग किया जा रहा है ?

†**श्री स० का० पाटिल** : हमें ऐसी कोई रिपोर्ट नहीं मिली ।

दिल्ली में मक्खियां

†*१२४५. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली नगर की सफाई करने और मक्खियों को मारने का कोई आन्दोलन आरम्भ कर दिया गया है अथवा चलाने का विचार है ; और

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) बाढ़ के पश्चात् नगर की सफाई करने के लिये पहले से ही क्या कार्यवाही की गई है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर)**: (क) और (ख): इस सम्बन्ध में दिल्ली नगर निगम और नई दिल्ली नगरपालिका समिति द्वारा की गई कार्यवाहियां बताने वाला एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

दिल्ली नगर निगम

सारे नगर भर में मक्खियां पैदा होने के स्थानों पर नियन्त्रण रखने और बड़ी-बड़ी मक्खियों को मारने के लिये ४८ मक्खी विरोधी दल नियुक्त किये गये हैं। लगभग १०० अतिरिक्त भंगी खुले स्थानों से कूड़ा-करकट और गंदगी साफ करने के लिये लगाये गये हैं ।

नई दिल्ली नगरपालिका

(क) प्रतिदिन नियमित रूप से कूड़े को ले जाकर उसे नगर के बाहर कूड़ा फेंकने की जगह में डाला जाता है ।

(ख) खाद के सभी गड्ढ ६" मिट्टी डाल कर बन्द किये जा रहे हैं और सतह पर गेमेक्साइन डाली जा रही है ।

(ग) जानवरों और घोड़ों के रहने की सभी जगहों की सख्ती से जांच की जा रही है और वहां गेमेक्साइन डाली जा रही है ।

(घ) गाय के गोबर के उपले नष्ट किये जा रहे हैं और उन जगहों पर ेमेक्साइन डाली जा रही है ।

(ङ) कूड़ा डालने के बर्तनों और उन स्थानों की सफाई कर उन में गेमेक्साइन डाली जा रही है ।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या यह सच है कि दिल्ली में आजकल जितनी गन्द ी रहती है उतनी पहले कभी नहीं रहती थी ?

†**श्री करमरकर** : मैं नहीं बता सकता ।

सेठ गोविन्द दास : मैं १९२३ से---करीब पैंतीस बरस से---देख रहा हूं कि जितनी मक्खियां इस वक्त दिल्ली और नई दिल्ली में पैदा हो गई हैं, उतनी पहले कभी नहीं थीं । इसका क्या सबब है और इस सम्बन्ध में सरकार क्या करने का सोच रही है, ताकि यहां पर जो अनेक प्रकार की बीमारियां फैल रही हैं, उन की रोक-थाम हो सके ?

श्री करमरकर : मेरे पास इस बारे में जानका ी नहीं है । मैंने अपने जवाब में बताया है कि दिल्ली म्युनिसिपल कार्पोरेशन और नई दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी ने मक्खियों के बारे में क्या इन्तज़ाम किया है ।

†**श्री हेम/बरुआ** : क्या सरकार को विदित है कि न केवल मक्खियां ही अपितु थोड़े बहुत मच्छर भी साउथ एवेन्यू में हो गये हैं, जहां कि प्रधान मन्त्री रहते हैं ?

---

†मल अंग्रेज़ी में

†**श्री करमरकर** : मैं प्रश्न नहीं समझ सका ।

†**अध्यक्ष महोदय** : वह यह जानना चाहते हैं कि क्या माननीय मन्त्री को विदित है कि साउथ एवेन्यू में जहां हमारे प्रधान मन्त्री रहते हैं, वहां न केवल मक्खियां ही अपितु मच्छर भी बढ़ गये हैं । वे प्रधान मन्त्री को काटते हैं अथवा माननीय सदस्य को ? यह सब परोक्ष रूप से कहा जा रहा है । अगला प्रश्न ।

राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३४

+

†*१२४६. { **श्री च० का० भट्टाचार्य :**
श्री न० र० घोष :

क्या **परिवहन तथा संचार** मं ी यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना में राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३४ पर माल्दा नगर के निकट महानन्दा नदी के ऊपर एक पुल बनाने का प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो क्या योजना और प्रावकलन पूरा तैयार हो चुका है ; और

(ग) यदि हां, तो प्रस्ताव अब किस प्रक्रम पर है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) से (ग). इस पुल का निर्माण पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित है किन्तु निधि की कमी को देखते हुए वर्तमान योजना काल में इस कार्य को कर पाना सम्भव नहीं हो सकेगा । योजना के अन्तिम वर्ष में स्थिति पर पुनर्विचार किया जायेगा । इस बीच योजना और प्राक्कलन पर अन्तिम निर्णय किया जा रहा है ।

†**श्री च० का० भट्टाचार्य** : माल्दा नगर में रेलवे लाइन नहीं है और नगर के पहुंचने के लिये एक मा यही रास्ता है, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये क्या मन्त्री महोदय इस प्रस्ताव के बारे में शीघ्रता करने पर विचार करेंगे ?

†**श्री राज बहादुर** : हमें इस मांग पर पूर्ण सहानुभूति है । पुल बनने की अत्यधिक आवश्यकता को हम समझते हैं । इसी कारण द्वितीय योजना परियोजनाओं में इसे सम्मिलित किया गया है । किन्तु विदेशी मुद्रा की कठिनाई उत्पन्न हो गई है । इस कारण इसे कुछ कम महत्व दिया जा रहा है, अब हम इस पर योजना के अन्तिम वर्ष में विचार कर सकते हैं ।

†**श्री च० का० भट्टाचार्य** : क्या माननीय मन्त्री को विदित है कि जिस पुल के स्थान पर बनवाया जायेगा उससे पहले वाले पुल पर से अत्यधिक यातायात होने के कारण उसकी व्यवस्था जर्जर हो गई है जिसकी वजह से लोगों को नदी के एक ओर से दूसरी ओर जाने में अनेक कठिनाइयां उठानी पड़ती हैं ?

†**श्री राज बहादुर** : माल्दा के निकट नदी पार करने के लिये जो मौजूदा प्रबन्ध है अर्थात् वर्षाकाल में नाव और शेष वर्ष में नौका पुल की व्यवस्था रहती है, मुझे तो इतना ही पता है । हो सकता है कि नौका पुल कुछ जगहों पर टूट-फूट गया हो । हम उसे यथासम्भव सुदृढ़ बनाये रखने का प्रयत्न करेंगे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : क्या इसी राष्ट्रीय राजपथ पर कुछ अन्य स्थानों की भांति माल्दा में भी महानन्दा नदी पर कंकरीट का पुल बनाने की सम्भाव्यता पर सरकार ने विचार किया है जिससे कि काफी हद तक विदेशी मुद्रा की कठिनाई का सामना न करना पड़े ।

†श्री राज बहादुर : पश्चिमी बंगाल सरकार के चीफ इंजीनियर ने इस परियोजना विशेष का २०,५६,००० रुपये का प्राक्कलन भेजा है । हमने उसमें कुछ रूप भेद कर उसे राज्य सरकार को लौटा दिया है । उसके वापस आने पर यदि अब जिस प्रकार का पुल बनाने का विचार है उसमें किसी ऐसे सामान की आवश्यकता न हुई जो हमें विदेश से विदेशी मुद्रा लगा कर आयात करना पड़ा तो हम इसे बनवाने में शीघ्रता करने का प्रयत्न करेंगे ।

बोंगाईगांव स्टेशन पर रेलवे वर्कशाप

†*१२४७. श्रीमती मफीदा अहमद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तरी-पूर्वी सीमान्त रेलवे पर बोंगाईगांव के निकट रेलवे स्टेशन बनाने की योजना पर सरकार ने अन्तिम निर्णय कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो कार्य कब से आरम्भ होने वाला है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). परियोजना पर सहमति दे दी गई है । रेलवे द्वारा विस्तृत योजना और प्राक्कलन तैयार किया जा रहा है ।

†श्री बसुमतारी : इस वर्कशाप की स्थापना के लिये कितनी भूमि दी गई है ?

†श्री शाहनवाज खां : मैं अभी कह चुका हूं कि प्राक्कलन तैयार किया जा रहा है । कुल कितनी भूमि ली गई है यह मैं इस समय नहीं बता सकता ।

†श्री बसुमतारी : इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि बोंगाईगांव क्षेत्र अथवा आसाम में कुशल कारीगरों की कमी के कारण स्थानीय लोगों को इस वर्कशाप में काम नहीं मिला है । क्या सरकार वर्कशाप में ही एक प्रशिक्षण संस्था खोलने पर विचार कर रही है जिससे स्थानीय लोगों को काम मिलने में प्राथमिकता मिल सके ?

†श्री शाहनवाज खां : मैं माननीय सदस्य का तात्पर्य नहीं समझ सका हूं । जब कभी हम कोई वर्कशाप खोलते हैं तो व्यवसाय शिशिक्षु और शिशिक्षु मिकेनिकों के लिये प्रशिक्षण की सुविधाएं भी देते हैं इसमें कुछ समय लगता है जिसमें हम किसी प्रकार की कमी नहीं कर सकते ।

†श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि बोंगाईगांव में पहले से ही एक वर्कशाप विद्यमान है, यह वर्कशाप जो स्थापित की जाने वाली है वह किस प्रकार की होगी ?

†श्री शाहनवाज खां : अन्ततोगत्वा यह एक बड़ी वर्कशाप बनने जा रही है । प्राक्कलन यह है कि इसमें १० करोड़ रुपये लग सकते हैं । इसमें इंजन, डिब्बों तथा वैगनों आदि की मरम्मत की जाया करेगी ।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न :

†श्री सिंहासन सिंह : १२४८ ।

†श्री जाधव : प्रश्न संख्या १२५३ का उत्तर भी दिया जा सकता है ।

†अध्यक्ष महोदय : जी हां ।

---

†मूल अंग्रेजी में

आटा मिलों को गेहूं का संभरण

+

†*१२४८. { **श्री सिंहासन सिंह :**
श्री न० रा० मुनिस्वामी :
श्री सिद्धनंजप्पा :
श्री जाधव :
श्री नाथपाई : }

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

(क) सरकार द्वारा आटा मिलों को कितना और किस भाव पर गेहूं का संभरण किया जा रहा है ;

(ख) क्या मिलों के मालिकों को यह संभरण उनके निवेदन करने पर किया गया है ;

(ग) यदि हां, तो किन शर्तों पर;

(घ) क्या यह सच है कि आटा मिलें अपने कुल उत्पादन के २५ प्रतिशत की मैदा और सूजी त ा केवल ७५ प्रतिशत या उससे कम का आटा पीसती हैं ; और

(ङ) क्या आटा मिलों को गेहूं का संभरण किया जाने के कारण उचित मूल्य वाली दुकानों को जो गेहूं मिलता था उसमें कमी कर दी गई है ?

†**खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा)** : (क) लगभग ७६,००० टन प्रतिमास १४ रुपये प्रतिमन की दर से जिसमें बोरों की लागत, तथा उस स्थान तक पहुंचने की लागत भाड़ा भी सम्मिलित है ।

(ख) और (ग). उनकी मांग को बाजार की मांग से अलग रखने के लिये मिलों को देशी गेहूं खरीदने से रोक दिया गया है । आयात किया गया गेहूं उन्हें इसी श ` पर दिया जाता है कि वे अपना उत्पाद आयात किये गये गेहूं के मूल्य पर ही बेचेंगे ।

(घ) तैयार किये गये विभिन्न उत्पादों का अनुपात जितने क्षेत्र में मिल काम करती हैं उस क्षेत्र की आवश्यकता के अनुसार घटती-बढ़ती रहती है ।

(ङ) जी नहीं ।

रोलर आटा मिलों को गेहूं का संभरण

+

†*१२५३. { **श्री जाधव :**
श्री नाथ पाइ : }

क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रोलर आटा मिलों को १९५६-५७ में गेहूं का सम्भरण करने के लिये सरकार द्वारा क्या प्रक्रिया अपनाई गई थी ?

†**खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : प्रत्येक मिल के लिये निर्धारित कोटे के आधार पर मिलों को १४ रुपये प्रतिमन के भाव से गेहूं का संभरण किया गया था जिसमें बोरे की लागत तथा उस स्थान तक पहुंचाने का किराया भाड़ा आदि सब सम्मिलित था ।

---

†मल अंग्रेजी में

†**श्री सिंहासन सिंह** : प्रश्न के भाग (क) का उत्तर यह है कि उचित मूल्य वाली दुकानों को गेहूं के संभरण की मात्रा में कोई कमी नहीं की गई है। आटे की चक्कियों को संभरण करने से पूर्व उचित मूल्य वाली दूकानों को कितने गेहूं का संभरण किया जाता था और अब कितना किया जाता है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)** : वस्तुतः मिलों को संभरण करने का उचित मूल्य वाली दूकानों के संभरण से कोई सम्बन्ध नहीं है। उत्तर प्रदेश में मिलों द्वारा काफी मात्रा में गेहूं की खरीद करने के कारण बहुत सी मंडियों में गेहूं का भाव बढ़ गया। अतः हमने यह निश्चय किया कि मिलों को बाजार से अलग कर दिया जाना चाहिये। हमने उन्हें पिछले छः महीनों में उन्होंने जितना गेहूं पीसा था उसके आधार पर उन्हें गेहूं का संभरण करना स्वीकार कर लिया और अब जो आटा वे मिलें पीसती हैं उसका मूल्य उन्हीं उचित मूल्य वाली दूकानों के बराबर रहता है जो उसे बेचती हैं।

†**श्री सिंहासन सिंह** : क्या गांवों में उचित मूल्य वाली दुकानों पर मैदा भी मिलती है ?

†**श्री अ० प्र० जैन** : मुझे इसके विषय में निश्चित रूप से पता नहीं है। गेहूं के उपोत्पाद उचित मूल्य वाली दुकानों पर ही मिलते हैं।

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी** : क्या यह सच है कि जिन मिल वालों को गेहूं, मैदा और सूजी बनाने के लिये दिया जाता है वह उसके लिये तैयार नहीं होते और इसी कारण से गेहूं का भाव बढ़ गया है और यदि ऐसा है तो सरकार उसके उचित मूल्य पर बेचे जाने के बारे में क्या कार्यवाही करने का विचार करती है ?

†**श्री अ० प्र० जैन** : मैं प्रश्न नहीं समझ सका।

†**अध्यक्ष महोदय** : सम्भवतः वह यह कह रहे हैं कि सूजी के भाव में मैदा और गेहूं के भाव में महंगाई इस कारण हो गई है कि स्टाक रखने वाले गेहूं देना नहीं चाहते हैं।

†**श्री अ० प्र० जैन** : आटा मिलों का संभरण सरकार करती है, स्टाक रखने वाले नहीं।

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी** : मिल वालों को जितना गेहूं मिलता है उसे वे अपने ही पास रखना चाहते हैं और इसी कारण गेहूं का भाव चढ़ गया है।

†**श्री अ० प्र० जैन** : हम उचित मूल्य वाली दकानों और मिल वालों को अलग-अलग गेहूं का संभरण करते हैं। मिल वाले उसके पश्चात् गेहूं के उत्पाद बेचते हैं।

†**श्री जाधव** : क्या रोलर आटा मिलों को संभरण किया गया गेहूं चोर बाजार में बिकता है ?

†**श्री अ० प्र० जैन**: मुझे ऐसी कोई जानकारी नहीं है। यदि इस प्रकार की कोई चीज होती है तो हम चोर बाजार करने वालों के विरुद्ध कार्यवाही करने के लिये तैयार हैं।

†**श्री त्यागी** : जब इन मिलों को गेहूं का संभरण कंट्रोल की दर पर किया जाता है तो क्या इन मिलों के आटे की बिक्री पर भी कोई प्रतिबन्ध लगाया गया है अथवा उसका मूल्य निर्धारित किया गया है; यदि हां, तो इन मिलों को कितना लाभ कमाने की अनुमति प्राप्त है ?

†**श्री अ० प्र० जैन** : इन उत्पादों का मूल्य यों तो निश्चित होता है किन्तु विधिक रूप से नहीं। मैंने हाल ही में कलकत्ता में कुछ बेईमानियां देखी थीं। मैंने मिल मालिकों को बुलाकर उनसे कहा कि यदि मूल्यों में न्यायोचित कमी न की गई तो उनके विरुद्ध कार्यवाही की जायगी जिसके परिणाम स्वरूप कलकत्ता में आट की मिलों के मालिकों ने कई सौ दुकानें खोली हैं और उन्होंने 'अमृत बाजार

---

†मूल अंग्रेजी में

पत्रिका' में एक विज्ञापन दिया है जिसमें कलकत्ता रोलर फ्लोर मिल्स एसासियेशन ने कहा है कि घरेलू इस्तैमाल का आटा ९ आने और मोटा आटा ६।। आने में बिका करेगा उन्होंने अनेक बार यह प्रकाशित कर कहा है कि यदि कोई एजेंट इससे अधिक मूल्य पर बेचता है तो उसकी रिपोर्ट की जानी चाहिये । मैं देखता हूं कि यह पद्धति बड़ी अच्छी तरह से चल रही है ।

†**श्री त्यागी** : मुझे प्रसन्नता है किन्तु एक महत्वपूर्ण प्रश्न और है । जब उन्हें गेहूं कंट्रोल भाव पर दिया जाता है, तो क्या उनकी बिक्री पर मूल्य की दृष्टि से नहीं अपितु वितरण की दृष्टि से कोई नियंत्रण रखा जाता है, क्योंकि यदि वे उसी नगर में सस्ते किस्म का गेहूं पीस कर बेचते हैं जहां गेहूं के संभरण की बहुत सी दुकानें हैं, तो एक ही चीज दो बार हो जायेगी ?

†**श्री अ० प्र० जैन** : उन्हें गेहूं निश्चित दर पर दिया जाता है और उन्हें अपना उत्पाद भी निर्धारित दर पर बेचना पड़ता है ।

†**श्री त्यागी** : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या उनकी बिक्री के क्षेत्र पर कोई प्रतिबन्ध है कि वे उसी नगर में बेच सकते हैं जिनमें सस्ते गेहूं की दुकानें हैं अथवा वे उनके बाहर भी बेचने के लिये स्वतंत्र हैं ?

†**श्री अ० प्र० जैन** : वस्तुतः यह पद्धति भिन्न भिन्न स्थानों में अलग अलग है । उत्तर प्रदेश में राज्य सरकार गेहूं के उत्पादों का मूल्य उचित मूल्य की दुकानों के समान है । कुछ अन्य स्थानों में कभी कभी कोटा दिया जाता है । उदाहरण के लिये, बंगाल में जिले भर के लिये कुछ निश्चित कोटा दिया जाता है । इस बारे में कोई समान पद्धति न होकर अलग-अलग पद्धतियां अपनाई गई हैं । कुछ अन्य स्थानों में केवल मूल्यों पर नियंत्रण रहता है और उत्पादों की बिक्री एजेंट करते हैं, कुछ अन्य स्थानों में उनका मूल्य उचित मूल्य वाले दुकानों के समान होता है; जबकि कुछ अन्य स्थानों में कोटा दिया जाता है ।

†**श्री त्यागी** : अतः मैं यह समझता हूं कि बिक्री पर कोई नियंत्रण नहीं है ।

†**श्री रामनाथन् चेट्टियार** : क्या गेहूं का भाव कम हो गया है ; यदि हां, तो कितना ?

†**श्री अ० प्र० जैन** : पंजाब में गेहूं का भाव २ रुपये प्रति मन कम हो गया है और कुछ स्थानों में इससे भी कम हो गया है । उत्तर प्रदेश में २ रुपये प्रति मन कमी हो गई है, कुछ स्थानों में इससे अधिक और कुछ में इससे भी कम हो गया है ।

अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

गाड़ी के लम्बे रास्ते से होकर जाने के कारण अतिरिक्त भाड़ा वसूल किया जाता

†**अल्प सूचना प्रश्न संख्या ११ श्री जीनचन्द्रन्** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि दिल्ली मद्रास ग्रैण्ड ट्रंक मार्ग की मरम्मत होने के कारण लम्बे रास्ते से होकर जाने के लिये लम्बी यात्रा करने वाले यात्रियों से अतिरिक्त भाड़ा वसूल किया जाता है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : यह सच नहीं है कि सारे यात्रियों को लम्बे रास्ते से होकर यात्रा करने के कारण अधिक भाड़ा देना पड़ता है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

प्रतिबन्ध की अधिसूचना से पहले जो यात्री टिकट खरीद लेते हैं उन्हें लम्बे रास्ते से होकर यात्रा करने के लिये अतिरिक्त भाड़ा नहीं देना पड़ता है। जबकि उसके पश्चात् टिकट खरीदने वाले यात्रियों से उस मार्ग का भाड़ा वसूल किया जाता है जिससे होकर वे यात्रा करते हैं।

†**श्री जीनचन्द्रन्** : किसी खराबी के हो जाने से लम्बी यात्रा करने वाले यात्रियों की कठिनाई और यात्रा में लगने वाला अधिक समय को देखते हुये तथा इतनी लम्बी यात्रा करने वालों की कम संख्या को दृष्टिगत रखते हुये, क्या सरकार कम से कम भविष्य में किराया न बढ़ाने के सामान्य प्रश्न पर विचार करेगी ?

†**श्री शाहनवाज खां** : यह कोई नई चीज नहीं है। यह तो एक स्वीकृत वाणिज्यिक प्रथा है।

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य का कथन है कि अप्रत्याशित परिस्थितियों और प्राकृतिक संकटों के कारण लम्बे रास्ते का सहारा लेना पड़ता है। फिर भला रेलवे सीधी यात्रा करने वाले यात्रियों से उतना ही भाड़ा क्यों नहीं वसूल करती है ?

†**श्री शाहनवाज खां** : यदि टिकट खरीद लिये जाते हैं और मार्ग बदलने के बारे में अधिसूचना जारी नहीं की गई होती है, तो अतिरिक्त भाड़ा नहीं वसूल किया जाता किन्तु लम्बे मार्ग से जो दूसरी ओर से होकर जाता है इसके बारे में अधिसूचना जारी कर दी जाती है तो फिर यात्रियों से उस मार्ग का किराया मील के हिसाब से लिया जाता है, जिस पर वह यात्रा करता है।

†**श्री हेम बरुआ** : मार्ग बदलने में यात्रियों का कसूर तो नहीं होता। यह कार्य मंत्रालय द्वारा किया जाता है तो फिर यात्रियों से अतिरिक्त भाड़ा क्यों लिया जाये ?

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्यों को यह अधिकार प्राप्त है कि वे तथ्यों पर आधारित जानकारी पूछें। माननीय मंत्री का कहना है कि उन्होंने यह पद्धति अपनाई है। माननीय मंत्री ने एक साथ सदस्यों को खड़े होते भी देखा है। वे सुझाव दे रहे हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री उस पर विचार करेंगे।

†**श्री हेम बरुआ** : उनका तो कहना यह है कि जब कभी मार्ग बदलने की सूचना दे दी जायेगी तो अतिरिक्त भाड़ा वसूल किया जायेगा।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : ऐसा कैसे हो सकता है ? माननीय मंत्री ने कहा है कि यह स्वीकृत प्रथा है। विभिन्न अवसरों पर मार्ग परिवर्तन किया जा चुका है। क्या इसके अतिरिक्त भी कभी बढ़ा हुआ भाड़ा लिया गया है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : वृद्धि का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। वह जो कहते हैं.....

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : यह वृद्धि है।

†**अध्यक्ष महोदय** : ऐसा कहना बेकार है। माननीय सदस्य यह महसूस करते हैं कि जब कभी किसी दुर्घटना अथवा अप्रत्याशित परिस्थिति या नैसर्गिक संकट आदि के कारण मार्ग बदलना पड़ता है, तो सीधी यात्रा करने वाले यात्रि ों के भाड़े में कोई वृद्धि नहीं होनी चाहिये अर्थात् अतिरिक्त मील भाड़ा नहीं वसूल किया जाना चाहिये। माननीय मंत्री का कहना है कि अधिसूचना जारी करने से पहले वाले यात्रियों से अतिरिक्त भाड़ा नहीं लिया गया और अधिसूचना जारी करने के पश्चात्

†मूल अंग्रेजी में

टिकट खरीदने वालों से अतिरिक्त भा ा लेना सामान्य प्रथा है। माननीय सदस्य इस प्रथा में परिवर्तन करना चाहते हैं। माननीय मंत्री इस पर विचार करेंगे जिस के लिये यथोचित कार्यवाही होगी, प्रश्न काल में कुछ नहीं हो सकता। माननीय सदस्यों को एक साथ खड़े होने की कोई आवश्यकता नहीं है।

†**श्री प० ब० विट्ठल राव** : दिल्ली और मद्रास में लगभग १,३०० मील का फासला है। किन्तु बदले हुये मा ं से ५०० मील अधिक यात्रा करनी पड़ती है। इस कारण यात्री को लगभग ३३१/३ अथवा ३५ प्रतिशत अतिरिक्त भाड़ा देना पड़ता है। नैर्सागक संकट उपस्थित हो जाने पर ऐसा करना क्या उचित है?

†**श्री त्यागी** : यह मामला विशेष रूप से विचार करने योग्य है।

†**अध्यक्ष महोदय** : वह उप मंत्री हैं। उन्हें चाहिये कि माननीय मंत्री जी से भी परामर्श कर लें। अनेक माननीय सदस्यों ने सुझाव दिया है। उन्हें भी और लोगों की तरह उतना ही ध्यान है, इस कारण यह प्रश्न अभी नहीं तय किया जा सकता। अन्य स्वतंत्र कार्यवाहियां अभी की जाने को हैं। वह माननीय मंत्री से परामर्श करेंगे कि इस मामले में क्या किया जा सकता है।

†**श्री त० ब० विट्ठल राव** : क्या वह सत्र के अन्त से पहले वक्तव्य देंगे?

†**श्री माने** : मैं एक उदाहरण दूंगा। बम्बई और पूना के बीच कुछ स्थानों पर पटरी टूट गई थी और मार्ग बदलने से मनकर से ढोंड होकर जाना पड़ा था, तो रेलवे प्राधिकारियों द्वारा सूचित किये जाने के बावजूद भी बम्बई और पूना का जितना किराया है, उस से तिगुना किराया देना पड़ा था।

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य तो माननीय मंत्री के ही पक्ष में बोल रहे हैं कि वही एक ऐसा अवसर नहीं था जब कि अतिरिक्त किराया वसूल किया गया था। वह इस मामले पर विचार करेंगे। माननीय सदस्यों को सुझाव देने की आवश्यकता नहीं है। एक दो सुझाव माननीय मंत्री ने ग्रहण कर लिये हैं।

दीवाली के अवसर पर रेल के किराये में रियायत

†**अल्प सूचना प्रश्न संख्या १२. श्री नौशीर भरूचा :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दीवाली के अवसर पर यात्रा करने के लिये भाड़ों में रियायत की घोषणा केवल २९ अक्तूबर से लेकर ११ नवम्बर तक के लिये की गई है;

(ख) क्या सरकार को विदित है कि इस वर्ष दीवाली ११ नवम्बर को पड़ रही है और नया वर्ष दिवस १२ नवम्बर को जिससे छुट्टियों से पहले ही रियायत समाप्त हो जाने से जनता को असुविधा होगी; और

(ग) स्थिति में सुधार करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार करती है?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां):** (क) जी हां। रियायती वापसी टिकट २९ अक्तूबर, १९५८ से लेकर ११ नवम्बर तक के लिये ही जारी किये जायेंगे, किन्तु रियायती वापसी टिकट जारी करने की तारीख से १५ दिन के भीतर यात्रा पूरी हो जानी चाहिये।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) जी नहीं। प्रश्न (क) के उत्तर की दृष्टि से कोई कठिनाई नहीं होगी।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†**अध्यक्ष महोदय :** माननीय मंत्री दीपावली तथा अन्य अवसरों के लिये रियायत दे रहे हैं। तो फिर दुर्घटना के कारण मार्ग बदल कर गाड़ी के किराये में क्यों रियायत नहीं देते। इस मामले में पहली वाली सरकार द्वारा अपनाई गई पद्धति का अनुसरण करने के बारे में इतना कठोर बनने से कोई लाभ नहीं है। माननीय मंत्री जनता को होने वाली कठिनाइयों पर विचार करेंगे।

†**श्री शाहनवाज खां :** वह इस पर विचार करना पसन्द करेंगे।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों को प्रमाणपत्र

†*१२२६. **श्री सुबिमन घोष :** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जाति के लिये रक्षित स्थानों पर उम्मीदवारो की नियुक्ति उनके अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के होने के लिये उसका प्रमाणपत्र देने पर की जाती है ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिये कौन सा अधिकारी सक्षम घोषित किया गया है ?

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

(ख) अनुसूचित जाति अथवा अनुसूचित आदिम जाति का होने के लिये निम्न प्रमाण-पत्र स्वीकृत किये जाते हैं :—

(१) मैट्रीकुलेशन अथवा स्कूल लीविंग सर्टीफिकेट अथवा जन्म संबंधी प्रमाणपत्र जिसमें उम्मीदवार की जाति अथवा समुदाय या उसका निवास स्थान दिया हुआ हो।

(२) विधान-मंडल के सदस्य द्वारा जारी किया गया प्रमाणपत्र।

(३) केन्द्रीय अथवा राज्य सरकार द्वारा जारी किया गया प्रमाणपत्र, जिस पर उस जिले के जिलाधीश के प्रति हस्ताक्षर हों जिसका उम्मीदवार रहने वाला हो।

(४) जिस स्थान का उम्मीदवार और/अथवा उसके परिवार वाले सामान्यतः निवासी हों, वहां के सब-डिवीजनल पदाधिकारी द्वारा जारी किया गया प्रमाणपत्र। जब कोई उम्मीदवार उपर्युक्त प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं कर सकता उसकी नियुक्ति अस्थायी रूप से तथा इस आधार पर की जाती है कि जो भी **प्रथम दृष्टया** साक्ष्य वह प्रस्तुत कर सकेगा उसकी जांच उस स्थान के जिलाधीश द्वारा की जायेगी जहां का वह और उसके परिवार वाले सामान्यतः निवासी हैं।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

चीनी उद्योग

†*१२२६. **पंडित द्वा० ना० तिवारी :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में चीनी उद्योग की प्राक्कलित निर्धारित क्षमता में काफ़ी कमी होने की सम्भावना है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** (क) और (ख). जी नहीं । यद्यपि विदेशी मुद्रा की कठिनाई के कारण कुछ कारखाने स्थापित नहीं किये जा सकेंगे, इस कारण उत्पादन क्षमता में कमी भी अनुपातत: कम ही होगी ।

समुद्रीय अभिसमय[1]

†*१२३१. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन द्वारा ग्रहण किये गये अभिसमयों का भारत ने अभी तक अनुसमर्थन नहीं किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन द्वारा ग्रहीत २७ अधिसमयों में से भारत ने केवल तीन का अनुसमर्थन किया है । वे ये हैं—न्यूनतम मजूरी के बारे में, कम आयु वाले लोगों की चिकित्सा परीक्षा और नाविकों के करार के अनुच्छेद ।

(ख) कुछ अभिसमयों के अनुसमर्थन में विलम्ब इसलिये हो रहा है कि अनुसमर्थन से पूर्व जहाज़ के मालिकों और जहाज़ चलाने वालों में द्विपक्षीय करार हो जाना चाहिये । यह विशेषकर मजूरी और काम के समय आदि सम्बन्धी अभिसमयों पर लागू होता है ।

केरल में गेहूं की खपत

†*१२३६. **श्री कुमारन् :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केरल सरकार ने केरल के लोगों को गेहूं प्रयोग बढ़ाने का प्रोत्साहन देने के लिये एक योजना प्रस्तुत की है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** (क) और (ख). जी हां । राज्य सरकार से परामर्श करते हुए उस योजना पर विचार किया जा रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

1 Maritime Conventions,

कारखाने और न्यूनतम मजूरी अधिनियम

†*१२४२. **श्री एन्थनी पिल्ले** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बम्बई पत्तन न्यास को यह मंत्रणा दी है कि अतिरिक्त समय के वेतन का हिसाब लगाते समय मकान के किराये को उस तिथि से शामिल किया जाये जब से कारखाने और न्यूनतम मजूरी अधिनियम लागू हुआ था ; और

(ख) यदि हां, तो क्या वह मंत्रणा कलकत्ता और मद्रास पत्तन प्राधिकारियों को भी बता दी गई थी ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

१९५७ में न्यूनतम मजूरी अधिनियम के संशोधन होने से पूर्व इस बारे में काफी मतभेद था कि क्या न्यूनतम मजूरी अधिनियम के अन्तर्गत अतिरिक्त समय के लिये भुगतान करते समय मकान के किराये में भत्ते को कानूनन उस में जोड़ा जा सकता है । इस लिये भारत सरकार ने बम्बई पत्तन न्यास को भूतलक्षी प्रभाव से इस भत्ते को अतिरिक्ति समय की मजूरी में शामिल करने की मंत्रणा नहीं दी थी ।

कारखाना अधिनियम के बारे में भी इस मामले पर कानूनी निर्वचनों में अन्तर था और इस लिये भारत सरकार ने बम्बई पत्तन न्यास को इसे भूतलक्षी प्रभाव से लागू करने की कोई विशेष मंत्रणा नहीं दी थी ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

दिल्ली में चकबन्दी

१२४९. **श्री नवल प्रभाकर** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चकबन्दी करते समय दिल्ली के गांवों में सार्वजनिक सड़कों, चरागाहों, सामुदायिक विकास केन्द्रों और नहर के पानी के लिये नालियों की व्यवस्था नहीं की गई थी जिस के कारण गांवों में झगड़े बढ़ गये हैं ;

(ख) क्या ग्रामीणों ने इस सम्बन्ध में दिल्ली प्रशासन को ज्ञापन दिया है ;

(ग) क्या यह भी सच है कि दिल्ली के गांवों में चकबन्दी के समय जो मार्ग छोड़ दिये गये थे उन पर भी खेती की जाने लगी है ; और

(घ) यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

खाद्य और कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) से (घ). एक विवरण सभा की टेबिल पर रख दिया गया है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

विवरण

उन गांवों में जिन में चकबन्दी, पूर्वी पंजाब (कंसोलिडेशन एंड प्रीवेन्शन आफ फ्रेगमेन्टेशन) एक्ट, १६४८ के अधीन की गई है। गांव की सलाहकार समितियों की सलाह से ग्राम रास्तों का, चरागाहों का, नहर के पानी के लिये नालियां बनाने का तथा अन्य सार्वजनिक इस्तेमाल के लिये, जहां आवश्यकता थी, साधारणतया प्रबन्ध किया गया था।

खेतों की सड़कें बनाने के विरुद्ध या इनके प्रबन्ध करने के लिये, चीफ कमिश्नर को कुछ दर्ख्वास्तें दी गई थीं। राजस्व अधिकारी किसानों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुये प्रत्येक खेत से सड़क तक के रास्तों को निकालने के लिये कार्यवाही कर रहे हैं।

कुछ नाजायज़ कब्जे हुये हैं। इन नाजायज़ कब्जों को हटाने के लिये चकबन्दी के अफसरों द्वारा कार्यवाही की जा रही है।

पालेज़ाघाट और महेन्द्रु घाट के बीच स्टीमर सेवा

†*१२५०. **पंडित द्वा० ना० तिवारी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अप्रैल, १६५८ से जून, १६५८ तक स्टीमरों की कमी के कारण पालेज़ाघाट और महेन्द्रुघाट के बीच स्टीमर सेवा बहुत अनियमित हो गई थी और यात्रियों को बड़ी असुविधा होती थी ;

(ख) क्या यह सही है कि हाल ही में महेन्द्रुघाट के निकट एक स्टीमर को निकालते हुये एक 'टग'[1] डूब गया; और

(ग) यदि हां, तो हताहतों की संख्या क्या है और रेलवे की कितनी सम्पत्ति की हानि हुई ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) नहीं, अन्य स्टीमरों के खराब हो जाने के कारण १७-४-५८ से ४५ डाउन और ६१ डाउन गाड़ियों को पालेज़ाघाट से सोनपुर ले जाया जाता है और इन गाड़ियों में यात्रियों को १६.४५ बजे महेंद्रुघाट से चलने वाले एक स्टीमर में भेज दिया जाता है।

(ख) नहीं, दिगाघाट में पूर्वोत्तर रेलवे के फैरी सुपरिंटेंडेंट को दी गई 'स्टीम इंस्पैक्शन लांच' २६-४-१६५८ को महेंद्रुघाट के निकट डूब गई।

(ग) फैरी सुपरिंटेंडेंट की मृत्यु हो गई। १८८४ में वह 'लांच' ११,६०४ रुपये में खरीदी गई थी और 'स्क्रैप' मूल्य लगभग २,००० रुपये था।

"बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी"

†*१२५१. **श्री आसर** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी, लिमिटेड ने सवारी स्टीमरों की मशीनें बदलने के लिये विदेशी मुद्रा मांगी है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Tug.

(ख) क्या यह भी सच है कि उन्होंने स्टीमर सेवा को चालू रखने के लिये कुछ सरकारी सहायता मांगी है ; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में सरकार ने क्या निश्चय किया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** (क) और (ख). जी हां ।

(ग) सरकार ने पहले ही बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी को कोंकन में चलने वाले सवारी जहाज़ों के 'बायलर, बदलने के लिये १५ लाख रुपये की विदेशी मुद्रा की स्वीकृति दे दी है । अभी कम्पनी ने यह विदेशी मुद्रा खर्च नहीं की है । कोंकन में स्टीमर सेवा को जारी रखने के लिये कम्पनी की प्रार्थना पर अभी विचार किया जा रहा है ।

बीज फार्म

†*१२५२. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने यह निर्णय किया है कि बीज की पैदावार और वितरण के लिये प्रत्येक विकास खंड स्वावलम्बी हो; और

(ख) अब तक इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)** : (क) और (ख). जी हां, द्वितीय पंच वर्षीय योजना में इस प्रयोजन से एक योजना चालू की गई है कि बढ़िया किस्म के बीज पैदा करने और उनका वितरण करने के लिये प्रत्येक विकास खंड स्वावलम्बी हो । इस योजना के अन्तर्गत प्रत्येक सामुदायिक विकास/राष्ट्रीय विस्तार सेवा खंड में २५ एकड़ का एक फार्म बनाया जायेगा । द्वितीय पंचवर्षीय योजना में ४३२८ बीज फार्म स्थापित करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है । इन में से ३४८८ फार्म १९५६-५७ से १९५८-५९ तक स्थापित किये जाने हैं और अब तक १८६० फार्म बनाये गये हैं ।

पेराम्बूर रेलवे कर्मशाला, मद्रास

†*१२५४. **श्री एन्थनी पिल्ले** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) मद्रास पत्तन में श्रमिकों पर गोली चलाने के कारण जब नगर के श्रमिकों ने हड़ताल की तो क्या उस दिन मद्रास की पेराम्बूर रेलवे कर्मशाला के श्रमिक भी काम पर नहीं आये थे ;

(ख) यदि हां, तो कितने ;

(ग) क्या उन लोगों की नौकरी अविरत्त मानी गई है जो उस दिन अनुपस्थित रहे; और

(घ) यदि हां, तो उनकी संख्या क्या है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां)** : (क) जी हां ।

(ख) ११८७० ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) जी हां, जिन लोगों ने व्यक्तिगत रूप से यह लिख कर दिया कि उनका हड़ताल करने का इरादा नहीं था ।

(घ) २८ अगस्त, १६५८ तक ६०६६ ।

सड़क परिवहन, सड़क निर्माण और मोटर गाड़ी उत्पादन में समन्वय

†*१२५५. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सड़क निर्माण, सड़क परिवहन और सड़क परिवहन के लिये मोटर गाड़ियों के निर्माण में कोई समन्वय है; और

(ख) यदि हां, तो कौन सी संस्था यह समन्वय स्थापित करती है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है ।

विवरण

परिवहन विभाग का सड़क अनुभाग जो प्रत्यक्षतः केवल राष्ट्रीय राजपथों के निर्माण और देख रेख के लिये जिम्मेदार है प्रायः सड़कों सम्बन्धी योजनाओं को तैयार करने और सड़कों के निर्माण तथा विकास के कार्यक्रम के सम्बन्ध में राज्यों से बातचीत करता रहता है और इन गतिविधियों का समन्वय मंत्रालय की सड़क परिवहन नीति से, जो परिवहन विभाग का एक दूसरा अनुभाग देखता है, करता है । मोटर गाड़ियों के उत्पादन का विषय वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय के हाथ में परन्तु सड़क परिवहन की आवश्यकताओं और मोटर गाड़ी आदि के उत्पादन कार्यक्रम में समन्वय मोटर गाड़ी उद्योग में सचिवों की एक तदर्थ समिति रहती है जिसके सदस्यों में एक परिवहन सचिव भी हैं और वही बड़ी बड़ी समस्यायें हल करते हैं । वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय मोटर गाड़ियों और पुर्जों के उत्पादन सम्बन्धी साधारण बातों, उनके मूल्य निर्धारण और आपात नीति के बारे में परिवहन मंत्रालय से परामर्श करता रहता है ।

दोहरीघाट में घागरा नदी पर पुल

†*१२५६. **श्री सिंहासन सिंह** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री ११ सितम्बर, १६५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १७०४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दोहरीघाट में घागरा नदी पर पुल के निर्माण में उसके पश्चात् क्या प्रगति हुई है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : वित्तीय कठिनाइयों और विदेशी मुद्रा पर प्रतिबन्धों के कारण स्थायी पुल के निर्माण को कम महत्व दिया गया है और अन्तर्कालीन व्यवस्था के तौर पर एक नावों का पुल बनाने के बारे में विचार किया जा रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

गाड़ी का पटरी से उतर जाना

†*१२५७. श्री तंगामणि :
श्री मि० सू० मूर्ति :
श्री रामी रेड्डी :
श्री वेंकटा सुब्बैया :
श्री अशण्णा :

क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २२ अगस्त, १९५८ को दक्षिण रेलवे की मसोलीपटम-डंकोडा सवारी गाड़ी २२ अगस्त १९५८ को तारीगोपुला स्टेशन पर पटरी से उतर गई थी ;

(ख) कितने डिब्बे पटरी से उतर गये थे ;

(ग) कितने यात्री घायल हुये ; और

(घ) इस सैक्टर में गाड़ियां पटरी से न उतरें, इसके लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) पिछली तीन बोगियां और आगे पांचवीं से सातवीं ।

(ग) २६ व्यक्ति घायल हुये । एक को अधिक चोट आई थी ।

(घ) सरकारी निरीक्षक की 'उपपत्ति' और सिफारिशें प्राप्त होने पर ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिये उपयुक्त कार्यवाही की जायेगी ।

वैज्ञानिक प्रोत्साहन योजनायें

†*१२५८. श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री दलजीत सिंह :

क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार भारतीय रेलवे कर्मशालाओं में उत्पादन बढ़ाने के लिये कुछ वैज्ञानिक प्रोत्साहन योजनायें चालू करने का विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो योजनाओं का संक्षिप्त ब्यौरा क्या है ; और

(ग) इन्हें कब लागू किया जायेगा ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां)** :(क) से (ग). एक विवरण संलग्न है ।

जी हां, चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और अंशतः पूर्व रेलवे के जमालपुर और कांचरा-पाड़ा उत्पादन सैक्शनों में और दक्षिण रेलवे में पैराम्बूर में प्रोत्साहन योजनायें पहले से लागू हैं । चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में प्रचलित योजना की मुख्य बातें ये हैं :—

(१) बुनियादी आंकड़े वैज्ञानिक आधारों पर एकत्र किये गये हैं और समय इस प्रकार निश्चित किया गया है कि साधारण योग्यता वाला कोई भी श्रमिक अपनी मूल मजूरी से ३३$^1/_3$ प्रतिशत अधिक कमा सकता है । अधिकतम लाभ स्टैंडर्ड मूल मजूरी से ५० प्रतिशत अधिक तक सीमित है ।

†मूल अंग्रेजी में

(२) यदि वे काम अधिक नहीं भी कर पाते तो भी उनकी असल मजूरी उन्हें हर हालत में मिलेगी ही ।

अन्य रेलवे कर्मशालाओं में भी चित्तरंजन का ही तरीका अपनाने का विचार है ।

अधिक से अधिक रेलवे कर्मशालाओं में ऐसी योजनायें चालू करने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं ।

रासायनिक खाद

१२५९. **श्री नवल प्रभाकर :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किसानों में रासायनिक खाद (काली या सफेद) बांटने के लिये उसे संग्रह करने के हेतु सहकारी समितियों ने दिल्ली के कितने गांवों में गोदाम स्थापित किये हैं ;

(ख) इन गोदामों में कितनी रासायनिक खाद जमा की गई है ; और

(ग) क्या खाद सहायता प्राप्त मूल्य पर या लाभालाभ के आधार पर बेची जाती है ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) : (क) ३५ गांव ।

(ख) ५१९ टन २ हंडरडवेट ।

(ग) नाइट्रोजन वाले खादों को इस मंत्रालय द्वारा नियत की हुई पूल प्राइस (Pool Price) पर बेचा जाता है। इस के लिये सहायता नहीं दी जाती है। सुपरफास्फेट, दिल्ली प्रशासन द्वारा २५ प्रतिशत की सहायता पर बेचा जाता है ।

अन्तर्राष्ट्रीय समुद्रीय परामर्शदाता संगठन का अन्तर्राष्ट्रीय अभिसमय

†*१२६० { **श्री आसर :**
सरदार इकबाल सिंह :

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

(क) क्या यह सच है कि अन्तर्शासकीय समुद्रीय परामर्शदाता संगठन का अन्तर्राष्ट्रीय अभिसमय अप्रैल, १९५८ से लागू हुआ था ;

(ख) इस अभिसमय की मुख्य मुख्य बातें क्या हैं ;

(ग) क्या इस का अनुसमर्थन किया गया है ; और

(घ) यदि हां, तो कब ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) अभिसमय १७ मार्च, १९५८ से लागू हुआ ।

(ख) एक विवरण जिस में यह जानकारी दी गई है सभा-पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७४]**

(ग) भारत ने अभी अभिसमय का अनुसमर्थन नहीं किया है ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

केन्द्रीय ट्रेक्टर संगठन द्वारा ट्रेक्टरों की खरीद

†*१२६१. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय ट्रेक्टर संगठन ने नये ट्रेक्टर खरीदना बन्द कर दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

"अधिक अन्न उपजाओ" आन्दोलन

†*१२६२. { **श्री हरिश्चन्द्र माथुर :**
श्री संगण्णा :
श्री वाजपेयी :
श्री राम कृष्ण : }

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

(क) क्या कुछ राज्यों में अन्न की अधिक पैदावार के लिये कोई विशेष आन्दोलन शुरू किया गया है ;

(ख) आन्दोलन का नाम क्या है ; और

(ग) विभिन्नों राज्यों ने अभी तक इस बारे में क्या किया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** (क) जी हां । ९ राज्यों में ।

(ख) और (ग). एक विवरण जिसमें आन्दोलन की रूपरेखा बताई गई है, सभा-पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७५] आन्दोलन की योजनाओं पर १८ अगस्त, १९५८ को राज्यों के प्रतिनिधियों के साथ चर्चा की गई थी और सभी सम्बन्धित राज्य विवरण में बताये गये तरीके के मुताबिक आन्दोलन शुरू करने वाले हैं । स्थानीय हालात को देखते हुए वे कुछ परिवर्तन कर लेंगे ।

बड़े बन्दरगाहों पर दैनिक मजूरी पर काम करने वाले श्रमिकों को अन्तरिम सहायता

†*१२६३. **श्री एन्थनी पिल्ले :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय वेतन आयोग के पन्चाट के अनुसार बड़े बन्दरगाहों पर दैनिक मजूरी पर काम करने वाले श्रमिकों को भी पांच रुपये की अन्तरिम सहायता दी गई थी ; और

(ख) यदि हां, किन बन्दरगाहों ने मजूरी बढ़ा दी है और किन्हों ने नहीं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर):** (क) और (ख). यह पता लगाया गया है कि मद्रास के अतिरिक्त सभी बड़े बन्दरगाहों पर दैनिक मजूरी पर काम करने वाले श्रमिकों को अन्तरिम सहायता दी जा रही है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

भारत में पागलों के अस्पताल

२०००. { श्री मोहन स्वरूप :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में पागलों के लिये कितने अस्पताल हैं ;

(ख) भारत में पागलों की संख्या के बारे में अखिल भारतीय आधार पर कोई सर्वेक्षण किया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो उससे क्या जानकारी प्राप्त हुई ।

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) बत्तीस अस्पताल । उनके नामों की एक सूची सभा-पटल पर रख दी गई है [**देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७६**]

(ख) जी नहीं । लेकिन यह अनुमान लगाया गया है कि पागल-मरीजों की संख्या प्रति हज़ार जनसंख्या में दो से कम नहीं है ।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता ।

बम्बई में वन विकास

†२००१. **श्री पांगरकर :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई सरकार ने १९५७–५८ में वन विकास कार्यक्रम के लिये कोई राशि मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि स्वीकृत की गई?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन) :** (क) जी हां । राज्य सरकार ने २२,७५, ९८६ रुपये ऋण और १२,०७,६४८ रुपये अनुदान के रूप में केन्द्रीय सहायता मांगी थी ।

(ख) ९,३०,४७९ रुपये ऋण और २,७०,१०४ रुपये अनुदान । राज्य वन योजनाओं के लिये केन्द्रीय वित्तीय सहायता के अनुमादित ढांचे को देखते हुए राज्य की प्रस्थापनाओं का परीक्षण करके और उन योजनाओं को अलग करके जिन के लिये केन्द्रीय सहायता नहीं दी जा सकती थी परन्तु जो राज्य की प्रस्थापनाओं में शामिल थीं, राशि कुछ कम करके स्वीकृत कर दी गई ।

अलामुरु स्थान पर गोदावरी नदी पर सड़क का पुल

†२००२. **श्री मं० वें० कृष्णराव :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आंध्र प्रदेश में अलामुरु स्थान पर गोदावरी नदी की गौतमी शाखा पर सड़क के पुल के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** इस पुल की नींव नदी के तल से १०० फुट गहरी खोदी जानी है । ४९ में से २७ कुओं की खुदाई हो चुकी है । शेष कुयें

---

†मूल अंग्रेजी में

भी तीन चौथाई खोदे जा चुके हैं । ४७ में से ८ 'पायर' कुओं की सतह से ऊपर तैयार हो चुकी हैं ।

६९,४०,७३५ रुपये खर्च किये जा चुके हैं । अगस्त, १९५८ की समाप्ति तक सामुहिक प्रगति ४५ प्रतिशत है ।

'डेकन क्वीन' का देर से चलना

†२००३. **श्री आसर :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ जून से ३१ जुलाई, १९५८ तक मध्य रेलवे पर 'डेकन क्वीन' गाड़ी कितनी बार देर से चली ;

(ख) उपरोक्त महीनों में प्रतिदिन वह कितने बजे पहुंचती रही ;

(ग) देर से चलने के क्या कारण हैं ; और

(घ) गाड़ी को ठीक समय पर चलाने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज़ खां) :** (क) और (ख) एक विवरण जिसमें यह जानकारी दी गई है सभा-पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७५]**

(ग) अधिक वर्षा के कारण बम्बई-पूना सैक्शन में पटरी पर पानी था इस लिये गाड़ियां देर से चलती थीं ।

(घ) जून-जुलाई में अभूतपूर्व वर्षा होने के कारण पटरी को विशेषकर पूना-कल्याण सैक्शन पर बड़ी क्षति पहुंची अतः उस की मरम्मत करने के लिये गाड़ी की रफ्तार पर प्रतिबन्ध लगाना आवश्यक हो गया और रफ्तार पर लगाये गये प्रतिबन्ध की कमी को पूरा करने के लिये यह प्रबन्ध किया गया कि २८—७—५८ से नं० ३०२ डेकन क्वीन को पूना से १५ मिनट पहले चलाया जाये ताकि वह बम्बई वी० टी० पर ठीक समय पर पहुंच जाये । उसी तिथि से यह व्यवस्था की गई कि डेकन क्वीन पूना स्टेशन पर १५ मिनट देर से पहुंचे ताकि सतर्कता से और कम रफ्तार पर गाड़ी चलाने में जो समय नष्ट हो वह पूरा हो जाये । अगस्त, १९५८ के तीसरे सप्ताह में पटरी की मरम्मत का काम पूरा हो गया इस लिये पहले वाले समय पर ही गाड़ी चलाई जाती है । अगस्त महीने में गाड़ियां समय पर चलने लगी हैं ।

मोटर परिवहन तथा सड़क निर्माण कार्य में रोजगार

†२००४. **श्री अनिरुद्ध सिंह :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में ३१ दिसम्बर, १९५७ को मोटर परिवहन में कुल कितने व्यक्ति काम कर रहे थे ; और

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में प्रत्येक वर्ष सड़क निर्माण कार्य पर अनुमानतः कितने व्यक्ति लगाये जायेंगे?

†**परिवहन तथा संचार मत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) और (ख) अपेक्षित जानकारी उपलब्ध नहीं है । राज्य सरकारों से एकत्र करके यथासमय सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

---

†मूल अंग्रेजी में

कांटाबांजी रेलवे स्टेशन पर सुविधायें

†२००५. **श्री कुम्भार** : क्या **रेलवे** मंत्री १ अप्रैल, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १९०९ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि कांटाबांजी रेलवे स्टेशन की इमारत और कर्मचारियों के क्वार्टरों में बिजली और पंखे आदि लगाने में उसके पश्चात् क्या प्रगति हुई है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : १. कांटाबांजी रेलवे स्टेशन की इमारत और प्लेटफार्मों पर तो बिजली लगाई जा चुकी है ।

२. विद्युत् शक्ति के संभरण के बारे में उड़ीसा सरकार से बातचीत हो चुकी है और कनैक्शन शीघ्र ही मिल जायेगा ।

३. तीसरे और अपर क्लास विश्रामालयों, स्टेशन को मिलाने वाली सड़क पर, स्टेशन की इमारत में अतिरिक्त पायंट और कर्मचारियों के क्वार्टरों में बिजली और पंखे चालू वित्तीय वर्ष में ही अथवा इसके शीघ्र बाद लगा दिये जायेंगे ।

दक्षिण पूर्व रेलवे पर कर्मचारियों को भुगतान

†२००६. **श्री कुम्भार** : क्या **रेलवे** मंत्री १४ अप्रैल, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या २३३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे में कर्मचारियों की बकाया राशियों का भुगतान कर दिया गया है ;

(ख) यदि नहीं, तो नये और पुराने ऐसे कितने मामले हैं ; और

(ग) इनके लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: (क) सभी का बकाया भुगतान कर दिया गया है ।

(ख) और (ग). उपरोक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुये प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

सामुदायिक विकास केन्द्रों में अनुसूचित जातियां और आदिम जातियां

†२००७. **श्री कुम्भार** : क्या **सामुदादिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या संघ राज्य क्षेत्रों में विभिन्न सामुदायिक विकास केन्द्रों में अनुसूचित जातियों तथा आदिम जातियों के लिये रक्षित अभ्यंश प्रत्येक वर्ष और प्रत्येक ग्रेड के लिये पूरा कर लिया जाता है ?

†**सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे)** : संघ राज्य क्षेत्रों के खंडों में सामुदायिक विकास योजनाओं के लिये कर्मचारियों की भर्ती स्थानीय प्रशासन द्वारा विहित भर्ती के नियमों के अनुसार की जाती है । विस्तृत जानकारी मंत्रालय के पास उपलब्ध नहीं है ।

दशहरा के त्योहार पर रेल के किराये में रियायत

†२००८. **श्री कुम्भार** : क्या **रेलवे** मंत्री सभा पटल पर एक विवरण रखने की कृपा करेंगे जिसमें यह जानकारी हो :

(क) उड़ीसा राज्य के छात्रों और अध्यापकों के कितने दलों ने शिक्षात्मक दौरों के लिये दशहरा की रियायती रेल यात्रा के लिये आवेदन पत्र दिये हैं ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कितने दलों को अब तक रियायत दी गई है ;

(ग) प्रत्येक दल को किन-किन स्थानों पर जाना है ; और

(घ) इन दलों का असल रेल भाड़ा कितना है और रियायती कितना ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) से (घ). अपेक्षित जानकारी उपलब्ध नहीं है और इसे एकत्र करने में बहुत मेहनत और समय लगेगा जिसके मुताबिक लाभ नहीं होगा।

जमानत

†२००६. **श्री कुम्भार** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे में कुछ वर्गों के कर्मचारियों को अन्य रेलों की अपेक्षा अधिक नगद जमानत जमा करानी पड़ती है ;

(ख) यदि हां, तो इस अन्तर के क्या कारण हैं ;

(ग) दक्षिण-पूर्व रेलवे में कितने कर्मचारियों पर इस का प्रभाव पड़ता है ; और

(घ) अधिक राशियां सम्बन्धित कर्मचारियों को लौटाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) से (घ) जानकारी उपलब्ध नहीं है और वह रेलवे प्रशासनों से मांगी गई है। यथासमय सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

दिल्ली में यमुना नदी पर सड़क का दूसरा पुल

†२०१०. **श्री सुबोध हंसदा** :
श्री दी० चं० शर्मा :

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

(क) क्या दिल्ली में यमुना पर सड़क का दूसरा पुल बनाने की योजना के बारे में अन्तिम निर्णय हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस योजना को द्वितीय पंच वर्षीय योजना काल में पूरा करना सम्भव होगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) अभी नहीं ।

(ख) जी नहीं। आशा है कि पुल का निर्माण द्वितीय पंचवर्षीय योजना में आरम्भ हो कर काफी हद तक पूरा भी हो जायेगा।

यमुना के जल-विद्युत संसाधन

†२०११. **श्री राम कृष्ण** :
सरदार इकबाल सिंह :

क्या **सिंचाई और विद्युत** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश और पंजाब की सरकारें परस्पर सहयोग से यमुना के जल-विद्युत् संसाधनों की खोज के लिये तथा उनके उपयोग के लिये योजनायें बनाने को तैयार हो गई हैं ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या कोई संयुक्त योजनाएं बनाई गई हैं ;

(ग) यदि हां, तो उनका ब्यौरा क्या है ?

†**सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी)** : (क) प्रश्न का उत्तर 'हां' है।

(ख) परियोजना अभी बन रही है।

(ग) परियोजना रिपोर्ट पूरी हो जाने पर ही ब्यौरे मिल सकेंगे।

पंजाब के महेन्द्रगढ़ जिले में जल संभरण

†२०१२. **श्री राम कृष्ण :**
सरदार इकबाल सिंह :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महेन्द्रगढ़ जिले के शहरों को पीने का पानी देने के लिये पंजाब सरकार ने कोई योजना पेश की है ;

(ख) यदि हां, तो योजना किस प्रकार की है और उसका क्या ब्यौरा है;

(ग) क्या यह योजना सरकार द्वारा मंजूर कर दी गई है ;

(घ) यदि हां, तो १९५७-५८ में योजना के लिये कितनी रकम मंजूर की गई है ; और

(ङ) चालू वित्तीय वर्ष में कितनी रकम मंजूर की जायेगी ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर)** : (क) जी हां।

(ख) योजनाओं के स्वरूप और ब्यौरे नीचे लिखे अनुसार हैं :—

योजना का नाम और स्वरूप	योजना का लागत खर्च
	(रुपयों में)
(१) नारनौल शहर की जल संभरण योजना	११,४४,५८३
(२) चर्खी-दादरी शहर की जल संभरण योजना	११,७३,०६१
(३) अतेली-मंडी की जल संभरण योजना	१,९२,८१८
(४) महेन्द्रगढ़ की जल संभरण योजना	४,०८,७१०

(ग) और (घ). केन्द्रीय सार्वजनिक स्वास्थ्य इंजीनियरिंग संगठन द्वारा योजनाओं की सूक्ष्म जांच की जा रही है।

(ङ) चालू वित्तीय वर्ष में पंजाब सरकार की स्वीकृत योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिये ३६.० लाख रुपयों तक की निधि मंजूर की जायेगी।

†मूल अंग्रेजी में

राजपुर के लेवल क्रासिंग पर पुल

†२०१३. **श्री राम कृष्ण :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जी० टी० रोड पर राजपुर के लेवल क्रासिंग पर ऊपर से एक पुल बनाने के लिये क्या कोई कार्यवाही की गई है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** जी, नहीं । यह मामला अभी भी पंजाब सरकार के विचाराधीन है । फिर भी लुधियाना के छोर पर स्थित राजपुर यार्ड पर ऊपरी पुल बनाने की योजना का अन्तिम निर्णय कर लिया गया है और अनुमान का हिसाब लगाया जा रहा है । योजना और अनुमान राज्य सरकार को भेज दिये जायेंगे जिससे वह उन्हें मंजूर कर सके तथा अपने हिस्से का लागत खर्च स्वीकार कर सकें ।

पंजाब के शहरों को पानी देने की योजनायें

†२०१४. { **श्री राम कृष्ण :**
सरदार इकबाल सिंह :

क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब के शहरों को पानी देने की योजनाओं को पूरा करने के लिये १९५७–५८ में पंजाब सरकार को कुल कितनी रकम बतौर कर्ज के मंजूर की गई है ; और

(ख) चालू वर्ष में कुल कितनी रकम कर्ज के बतौर दी जायेगी ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर):** (क) दस लाख रुपये ।

(ख) छत्तीस लाख रुपये ।

अतेली रेलवे स्टेशन पर माल गोदाम (गुड्स शेड)

†२०१५. **श्री राम कृष्ण :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अतेली-मंडी के निवासियों ने एक आवेदन पत्र दिया है जिसमें यह कहा गया है कि पश्चिम रेलवे के रेवाड़ी-फुलेरा मार्ग पर अतेली रेलवे स्टेशन पर एक माल गोदाम (गुड्स शेड) बनाया जाये ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या निर्णय हुआ है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां):** (क) जी हां ।

(ख) १९५९–६० के कार्यक्रम में एक पहुंच-मार्ग सहित माल गोदाम (गुड्स शेड) बनाने का कार्य शामिल किये जाने का विचार कर लिया गया था परन्तु धन और सामग्री की कमी तथा यातायात की अधिक मात्रा वाले अन्य स्टेशनों को प्राथमिकता दिये जाने के कारण इसे छोड़ देना पड़ा । १९६०–६१ में इस स्थिति पर पुनः विचार किया जायेगा ।

चारे की कमी

२०१६. **श्री विभूति मिश्र :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सूखे से पीड़ित विभिन्न क्षेत्रों में चारे की बहुत कमी है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): (क) जी हां। अब तक मिली हुई रिपोर्टों के अनुसार, बिहार और उत्तर प्रदेश में चारे की अत्यन्त कमी बतलाई जाती है।

(ख) सूखे क्षेत्रों में चारे की प्राप्ति तथा सप्लाई, संबंधित राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है। केन्द्रीय सरकार उनको दूसरे राज्यों से, सप्लाइज़ प्राप्त करने में, मांगने पर सहायता देती है। चारे को दूसरे राज्यों से सूखे क्षेत्रों में ले जाने के लिये भी सहायता देती है। पिछली फरवरी में भारत सरकार ने बिहार सरकार को ३,००० टन गेहूं का भूसा तथा १८० टन धान के तिनके, मध्य प्रदेश से प्राप्त करने में सहायता दी थी।

राज्य सरकारों को प्राकृतिक संकटों पर खर्च करने के लिये एक फण्ड स्थापित करने के लिये प्रार्थना की गई है। यदि राज्यों द्वारा किया हुआ खर्च फण्ड में उपलब्ध राशि से अधिक बढ़ जाता है तो केन्द्रीय सरकार २ करोड़ रुपये तक, अधिक बढ़े हुये खर्च का ५० प्रतिशत तक की ग्रेच्युटी (gratuity) देती है। यदि कुल खर्च २ करोड़ रुपये से अधिक बढ़ जाता है तो केन्द्रीय ग्रेच्युटी की दर ७५ प्रतिशत है।

दिल्ली में बीज फार्म

२०१७. **श्री नवल प्रभाकर :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार, दिल्ली के कंझंगला विकास खंड में, सुधरा हुआ तथा बढ़िया बीज पैदा करने के लिये बीज फार्म स्थापित कर रही है ; और

(ख) वहां कितना बीज पैदा किया जायेगा ?

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

(ख) लगभग १,८०० मन प्रति वर्ष।

दिल्ली के अलीपुर खंड में नहरी पानी का दिया जाना

२०१८. **श्री नवल प्रभाकर :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अलीपुर विकास खंड में सिंचाई के लिये अधिक नहरी पानी देने की व्यवस्था की गई है ;

(ख) यदि हां, तो कितना पानी दिया जायेगा ; और

(ग) कितने भू-क्षेत्र की सिंचाई की जायेगी ?

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

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं होता।

झरिया रेलवे स्टेशन पर आग

†२०१९. **श्री बोस :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १२ जून १९५८ को झरिया रेलवे स्टेशन में आग लग गई थी ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) आग लगने का क्या कारण था ;

(ग) आग लगने से कितना नुकसान हुआ है ; और

(घ) आग बुझाने के लिये क्या कार्यवाही की गई थी ?

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

(ख) ऐसा संदेह किया जाता है कि माल भेजने वालों के आदमियों द्वारा बीड़ी या सिगरेट के अधजले टुकड़ों से लगी थी जिन्हें असावधानी से कोल-तार पर फेंक दिया गया था जो कड़ी धूप से पिघल कर कुछ पीपों के बाहर आ गया था ।

(ग) लगभग ९०० रुपये की कीमत का माल जल गया था ।

(घ) आग को स्टेशन के कर्मचारी वर्ग, रेलवे सुरक्षा बल के आग बुझाने वाले दल, धनबाद सिन्द्री कारखाने के फायर ब्रिगेड तथा खान बचाव के लिये होम फायर ब्रिगेड के मिले जुले प्रयत्नों से बुझाया गया था ।

लकड़ी के स्लीपर

†२०२०. { **सरदार इकबाल सिंह** :
श्री राम कृष्ण :
श्री चांडक :

क्या **रेलवे** मंत्री निम्नलिखित बातें बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७ में लकड़ी के स्लीपरों के लिये सारे संसार से जो टैण्डर मांगे गये थे उन के लिये कितने देशों और किन फर्मों ने अपने टेंडर भेजे हैं ;

(ख) उन फर्मों का क्या ब्यौरा है जिनसे स्लीपर मंगाये गये हैं तथा स्लीपरों की साइज, मात्रा लकड़ी की किस्म और दर का ब्यौरा क्या है ; और

(ग) ये आर्डर किस तारीख को भेजे गए हैं ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) से (ग). आवश्यक जानकारी बताने वाला एक विवरण पुस्तकालय में रख दिया गया है । **[देखिये अनुक्रमणिका संख्या एल० टी० ९२६/५८]**

छोटे सिंचाई कार्य

†२०२१. **श्री बांगशी ठाकुर** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा में बेलोनिया के वे कौन से चेरे[1] हैं जिन्हें छोटे सिंचाई कार्यों के लिये चुना गया है ;

(ख) क्या बेलोनिया में कोई छोटे सिंचाई के निर्माण कार्य चल रहे हैं ; और

(ग) यदि हां, तो उन क्षेत्रों के नाम क्या हैं तथा उस प्रयोजन के लिये किन क्षेत्रों और चेरों को चुना गया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Cherra

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन): चुने गये चेरों के नाम तथा उनके स्थान नीचे लिखे अनुसार हैं:—

नाम	स्थान
१. पिल्लक चेरा	पूर्वमध्य पिल्लक
२. चरकबाई चेरा	चरक बाई
३. बैकार चेरा	बैंकीरा
४. मनु चेरा	मनुपठार
५. फाला चेरा	बागाफा
६. गजारी चेरा	देवीपुर
७. अभय चेरा	धेन्द्रपठार
८. वांग चेरा	मुल्लार तिला

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

दिल्ली-लखनऊ एक्सप्रेस का देर से चलना

†२०२२. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली से आने वाले और दिल्ली को जाने वाली यात्री बहुधा लखनऊ में ३०१ अप तथा ३०२ डाउन (उत्तर-पूर्व) गाड़ियां चूक जाते हैं क्योंकि ३०१ अप (उत्तर पूव) और दिल्ली लखनऊ एक्सप्रेस, दोनों गाड़ियां देर से पहुंचा करती हैं ; और

(ख) क्या उन गाड़ियों को निश्चित समय पर चलाने के लिये कोई कार्यवाही की गई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): जी, हां । कभी कभी रेलगाड़ी नं० ३० डाउन (बी० जी०) दिल्ली—लखनऊ एक्सप्रेस तथा १ अप (एम० जी०) (पुरानी ३०१ अप) अवध-तिरहुत मेल के देर से चलने के कारण ३० डाउन (बी० जी०) और २ डाउन (एम० जी०) तथा १ अप (एम० जी०) और २९ अप (बी० जी०) का आपस में मेल होना चूक जाता है ।

(ख) इन गाड़ियों के आवागमन को सुधारने के लिये रेलवे प्रशासन ने ऐसी कार्यवाही की है जिस से कि लखनऊ में इन गाड़ियों का मेल निश्चित रूप से हो सके ।

टोक्सोप्लासमोसिस का आपात[1]

†२०२३. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डा० श्रीमती लिसे स्काईलर, जो डेन्मार्क की एक स्वेच्छिक गवेषणा कार्यकत्री हैं, ने भारत में टोक्सोप्लासमोसिस के आपात से संबंधित जो अग्रिम सर्वेक्षण किये हैं उन के बारे में कोई रिपोर्ट पेश की है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या उस रिपोर्ट की प्रति सभा पटल पर रखी जाएगी ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर): (क) और (ख). स्वेच्छा से गवेषणा-कार्य करने वाली डेन्मार्क की डा० श्रीमती लेस स्काईलर जो दिल्ली के बल्लभभाई पटेल चेस्ट इंस्टीट्यूट से संबद्ध थीं कुछ महीनों तक दिल्ली क्षेत्र में टोक्सोप्लासमोसिस के आपात के बारे में एक बड़े सर्वेक्षण के संबंध में काम

†मूल अंग्रेजी में

[1]Incidence of Toxoplasmosis.

करती रही हैं। यह एक संक्रामक रोग है और प्रोटोजोन के कारण होता है। उन के साथ चेस्ट इंस्टीट्यूट से संबंद्ध भूत पूर्व परामर्शदाता व्याधिकोविद[1] डा० हंस स्मेताना कार्य कर रहे थे।

इस सर्वेक्षण की कोई औपचारिक रिपोर्ट पेश नहीं की गई परन्तु उनकी उपपत्तियां मई १९५८ के 'इंडियन जरनल आफ मेडिकल रिसर्च' में प्रकाशित हुई थीं।

सिंचाई परियोजनायें

†२०२४. **श्री आसर** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार को मध्यवर्त्ती जनसेवा मंडल, बम्बई का तारीख १४ फरवरी १९५८ को लिखा गया उस विषय का पत्र मिला है कि "हमारी सिंचाई परियोजनायें से संबंधित कुछ ऐसे भयावह तथ्य हैं जिन पर खाद्यान्न जांच समिति ने किन्हीं कारणों से ध्यान नहीं दिया।" और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) मंडल के पत्र में यह कहा गया है कि खाद्यान्न जांच समिति की रिपोर्ट तथा प्रथम पंचवर्षीय योजना के सिंहावलोकन में सिंचाई के लाभों का निर्धारण अत्यंत बढ़ा चढ़ा कर किया गया है। मंडल ने अपने पत्र में ऐसी कोई बात नहीं लिखी जिस से उनके निष्कर्ष की जांच हो सके। परन्तु चूंकि मंडल की टीका-टिप्पणी बम्बई से संबंधित थीं अतएव उसकी एक प्रति बम्बई सरकार को भेज दी गई है। जिस से वह अधिक ब्यौरेवार जांच कर सके।

सिन्नोन डाकघर

†२०२५. { **श्री त० ब० विट्ठल राव** :
श्रीमती पार्वती कृष्णन् :

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

(क) क्या यह सच है कि सिन्नोन डाकघर (बम्बई राज्य) में काम करने वाले डाक तथा तार कर्मचारियों ने ८ जुलाई, १९५८ से काम बन्द करने की धमकी दी है;

(ख) क्या यह भी सच है कि वर्षा के समय इमारत की छत से पानी चूने लगा था और कार्यालय के कर्मचारियों तथा कागज पत्रों पर गिरता था; और

(ग) यदि हां, तो डाक तथा तार प्राधिकारियों द्वारा इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : (क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) तुरंत ही मरम्मत करा दी गई थी।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Pathologist.

बड़नगर (म० प्र०) रेलवे स्टेशन

†२०२६. **श्री त० ब० विट्ठल राव** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रतलाम–इंदौर लाइन के बड़नगर (म० प्र०) रेलवे स्टेशन के प्लेट फार्म की सतह को ऊंचा करने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार को यह विदित है कि यातायात के बढ़ जाने के कारण यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: (क) जी, नहीं।

(ख) बड़नगर का रेलवे प्लेटफार्म अन्य कई स्टेशनों के प्लेटफार्मों के समान ही रेल की पटरी की सतह से १' ०" ऊंचा है। चूंकि मीटर लाइन की गाड़ियों के डिब्बों के पायदान बहुत ऊंचे नहीं होते अतएव यात्रियों को कोई विशेष असुविधा नहीं होनी चाहिये।

शकरकंद

२०२७. { **श्री सूपकार** :
श्री संगण्णा :

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

(क) क्या सरकार ने अन्नाभलाई के शकरकंद तथा अन्य कंद-मूल वाली खाद्य फसलों को संगति की सहायता से बढ़ाने के प्रयोग की परीक्षा कर ली है ; और

(ख) क्या अच्छे शकरकंद पैदा करने के लिये इस प्रयोग का उपयोग बड़े पैमाने पर किया जा सकता है ।

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

रावल गांव शुगर फैक्टरी, नासिक

†२०२८. **श्री जाधव : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जब माननीय मंत्री मालेगांव जिला नासिक गये थे तब नासिक जिले के उन किसानों ने जो रावलगांव शुगर फैक्टरी को गन्ना देते हैं यह शिकायत की थी कि गन्ना दिये जाने की प्रतिभूति के रूप में फेक्टरी किसानों की रकम में से १० रुपया प्रति टन कटौती कर लेती है ;

(ख) किसानों की शिकायतें किस प्रकार की हैं ; और

(ग) उन किसानों की शिकायतों को दूर करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने जा रही है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)**: (क) जी हां। सहयोग मंत्री से की गई थी ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) और (ग). शिकायत इस प्रकार की मालूम होती है कि रावलगांव शगर फैक्टरी में गन्ना उत्पादकों से गन्ना दिये जाने की प्रतिभूति के रूप में १० रुपये प्रति टन के हिसाब से जमानत ली है । इस मामले की जांच राज्य सरकार कर रही है ।

छोटे पत्तनों का विकास

†२०२९. **श्री आसर :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय बंदरगाह बोर्ड ने छोटे पत्तनों के विकास से संबंधित जांच करने के लिये एक तलकर्षण समिति बनाई है ;

(ख) क्या समिति ने अपनी सिफारिशें पेश कर दी हैं ;

(ग) यदि हां, तो कब पेश कीं थीं ;

(घ) इस समिति की सिफारिशों पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ;

(ङ) समिति द्वारा रत्नागिरि जिले के किन-किन पत्तनों के विकास की सिफारिश की गई है ; और

(च) विकास-कार्य कब शुरू होगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर):** (क) से (च). लोक सभा के पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

नवम्बर, १९५५ को राष्ट्रीय बंदरगाह बोर्ड की विशाखा पटनम् में जो पांचवीं बैठक हुई थी उस में भारत के विभिन्न पत्तनों की तलकर्षण आवश्यकताओं का निर्धारण करने तथा सरकार के विचारार्थ ठोस सिफारिशें करने के लिये एक समिति नियुक्त की गई थी । समिति से यह अपेक्षा नहीं की गई थी कि वह छोटे पत्तनों के विकास के संबंध में जांच करे ।

समिति ने अपनी सिफारिशें अगस्त, १९५७ में नेशनल बंदरगाह बोर्ड को दे दी थीं। समिति ने सिफारिश की है कि १८ छोटे पत्तनों में तलकर्षण का काम करने के लिये १ ·९ करोड़ की अनुमानित लागत से एक "तलकर्षण - बेड़ा" बनाया जाय जिसमें तीन तलकर्षिणी मशीनें तथा सहायक क्राफ्ट हों । अमेरीका के आयात-निर्यात बैंक द्वारा दिये जाने वाले सहायता ऋण योजना के अधीन इन तलकर्षिणी मशीनों को मंगाने के प्रयत्न किये जा रहे हैं ।

रत्नागिरि जिले में तलकर्षण के लिये रत्नागिरि, जैगाड़, डाभोल और बांकोट पत्तनों की सिफारिश की गई है ।

नागपुर एक्सप्रैस

†२०३०. **श्री आसर :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे के नन्दौरा स्टेशन पर पिछले कई वर्षों से नागपुर एक्सप्रैस रुकती रही है;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या यह सच है कि १ अप्रैल, १९५७ से नन्दौरा स्टेशन पर नागपुर एक्सप्रैस का रुकना रद्द कर दिया गया है;

(ग) यदि हां, तो उस का क्या कारण है;

(घ) क्या यह सच है कि कोई अभ्यावेदन भेजा गया था परन्तु उस का कोई जवाब नहीं दिया गया ;

(ङ) क्या सरकार को यह मालूम है कि नन्दौरा में गाड़ी का खड़ा होना बन्द हो जाने से नन्दौरा तथा जलगांव तालुकों की तथा अन्य गांवों की जनता को काफी तकलीफ और असुविधा होने लगी है ; और

(च) यदि हां, तो क्या नन्दौरा स्टेशन पर नागपुर एक्सप्रैस को खड़ी करने के प्रस्ताव पर सरकार विचार करेगी ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां। ३१-३-५७ तक रुकती थी।

(ख) जी हां ।

(ग) इस स्टेशन पर होने वाले दूर के यातायात के कारण इस हाल्ट को बनाये रखना उचित नहीं समझा गया ।

(घ) जी, हां। परन्तु अभ्यावेदन का उत्तर दे दिया गया है ।

(ङ) और (च). कम दूरी के यात्रियों की आवश्यकतायें उन तीन पैसेंजर गाड़ियों से पूरी हो जाती हैं जो आते जाते समय नन्दौरा में रुकती हैं। इस के अलावा, १-१०-१९५८ से प्रभावी होने वाली समय-सारिणी में ३८२ डाउन भुसावल-नागपुर पैसेंजर गाड़ी का समय इस प्रकार बढ़ाया जा रहा है कि वह नागपुर एक्सप्रैस के समय के बिल्कुल नजदीक हो जाये और यह पैसेंजर गाड़ी नन्दौरा से लगभग उसी समय गुजरे जिस समय नागपुर एक्सप्रैस इस हाल्ट के बन्द किये जाने के पहले गुजरा करती थी। अतएव इस स्टेशन पर नागपुर एक्सप्रैस के हाल्ट को फिर से चालू करने में कोई औचित्य नहीं दिखता ।

आदरा रेलवे बस्ती के कुयें

†२०३१. श्री बि० दास गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि (दक्षिण पूर्व रेलवे) की आदरा रेलवे बस्ती तथा आदरा रेलवे के अहाते के भीतर विभिन्न जगहों में ११ कुएं बनाने के लिये सन् १९५६-५७ में मंजूरी दी गई थी;

(ख) इन कुओं के निर्माण के लिये कितनी रकम मंजूर की गई है और उस में से कितनी रकम खर्च की गई है;

(ग) क्या इन सभी कुओं को अथवा इन में से कुछ कुओं को बन्द करने के लिये इस के अलावा कुछ और भी रुपये मंजूर किये गये हैं; और

(घ) यदि हां, तो कुओं को बन्द करने के लिये कुल कितनी रकम मंजूर की गई है और कितनी रकम खर्च हुई है ।

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) जी, नहीं । परन्तु १९५४ के मानसून में कम वर्षा होने के कारण १९५५ की गर्मी में पानी की भीषण कमी को पूरा करने के लिये वर्तमान

†मूल अंग्रेजी में

४ कुएं फिर से चालू किये गये थे और पांच कच्चे कुएं खोदे गये थे। इस के बाद चूंकि १९५५ में भी वर्षा सामान्य औसत से कम हुई थी अतएव ३० फुट की परिधि वाले दो नये कुयें बनाने का काम शुरू किया गया था। चूंकि इन कुंओं की खुदाई के काम में कड़ी जमीन की सतह आ जाने के कारण संतोषजनक प्रगति नहीं हुई अतएव काम बंद कर दिया गया तथा दारेकश्वर नदी से अस्थायी पाइप लाइन के जरिये पानी देने की एक आपात कालीन योजना को अपनाया गया था।

(ख) पांच कच्चे कुओं की खुदाई तथा वर्तमान चार कुओं को फिर से चालू करने का लागत खर्च लगभग ९००० रुपये है। इस के अलावा मंजूर की गई अनुमानित २,९८,००० रुपयों की राशि में से ३० फुट वाले नये कुओं की खुदाई का काम बन्द होने तक उन पर २९,००० रुपये खर्च हो चुके हैं। इस काम को फिर से शुरू करने का प्रश्न विचाराधीन है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

डिस्ट्रिक्ट मैकेनिकल इंजीनियर, समस्तीपुर, के अधीन कर्मचारी

†२०३२. **श्री राजेन्द्र सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डिस्ट्रिक्ट मेकेनिकल इंजीनियर, समस्तीपुर, (उत्तर-पूर्व रेलवे) द्वारा १ अप्रैल, १९५६ से ३१ दिसम्बर, १९५७ तक कितने अस्थायी मजदूर और कितने चतुर्थ श्रेणी के स्थायी कर्मचारी रखे गये थे;

(ख) इस अवधि में काम दिलाऊ दफ्तर के जरिये इस प्रकार के कितने कर्मचारियों को नियुक्त किया गया था;

(ग) रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्धियों के लिये रखी गयी पंजी में से इस प्रकार के कितने कर्मचारी नियुक्त किये गये थे; और

(घ) ये नियुक्तियां किन नियमों के अन्तर्गत की गई थीं ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: (क) २४६ अस्थायी मजदूर भर्ती किये गये थे और इन के अलावा १९१ अन्य लोग भर्ती किये गये थे।

(ख) १८९ व्यक्ति काम दिलाऊ दफ्तर द्वारा भेजे गये नामों में से नियुक्त किये गये थे।

(ग) ११६ व्यक्ति रेलवे कर्मचारियों के संबंधियों की पंजी में से नियुक्त किये गये थे।

(घ) पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक द्वारा समय-समय जारी की गई हिदायतों के अनुसार प्राप्त होने वाले सभी आवेदन पत्रों पर विचार करने के बाद ही ये सभी नियुक्तियां की गई थीं।

नदी नियंत्रण विज्ञान[1]

†२०३३. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने नदी नियंत्रण विज्ञान का विस्तृत विशेष अध्ययन कराना शुरू कर दिया है;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Science of River Training.

(ख) यह योजना किस प्रकार की है और उस का क्या ब्यौरा है; और

(ग) रेलवे बोर्ड की तरफ से कौन से संगठन इस अध्ययन का कार्य करेंगे ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) से (ग). रेलवे नदियों पर पुल बनाने तथा उन के नियंत्रण संबंधी कार्यों को ढूंढ़ने की दिशा में अग्रगण्य रही है और रेलवे प्रशासन इस विषय पर निरन्तर अध्ययन कर रहा है। इस प्रकार के कार्यों में रत रेलवे अधिकारियों के प्रविधिक कागजात भी रेलवे बोर्ड द्वारा प्रकाशित किये जाते हैं। समय-समय पर परामर्श के लिये अथवा नमूने के प्रयोग करने के लिये विशेष समस्यायें राज्य सरकारों के नदी गवेषणा केन्द्रों तथा विशेष रूप से पूना के केन्द्रीय जल विद्युत् आयोग को बताई जाती हैं।

फल उत्पादकों को ऋण

†२०३४. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने फल उत्पादकों के लिये ऋण की व्यवस्था की है;

(ख) यदि हां, तो १९५६–५७ और १९५७–५८ में प्रत्येक राज्य को इस योजना के अधीन कुल कितनी राशि दी गई है;

(ग) क्या राज्यों ने इन ऋणों का उपयोग किया है;

(घ) यदि हां, तो किस सीमा तक; और

(ङ) चालू वर्ष में हरेक राज्य को कितना ऋण दिया गया है ?

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

(ख) लोक-सभा के पटल पर एक विवरण रखा जाता है। **[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७८]**

(ग) १९५६–५७ में केवल त्रिपुरा राज्य ने ही इस ऋण के कुछ भाग का उपयोग किया था। १९५७–५८ में उत्तर प्रदेश, आन्ध्र प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, पंजाब, राजस्थान, मैसूर, मद्रास, पश्चिम बंगाल, जम्मू तथा काश्मीर, हिमाचल प्रदेश, त्रिपुरा और दिल्ली राज्यों ने इन ऋणों का उपयोग किया था।

(घ) और (ङ). वही जो उपर्युक्त (ख) का उत्तर है।

मत्स्य पालन प्रशिक्षण संस्था

†२०३५. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मत्स्य पालन प्रशिक्षण संस्था स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यह संस्था किस स्थान पर खोली जायेगी;

(ग) इस संस्था में किस प्रकार का और किस स्वरूप का प्रशिक्षण दिया जायेगा;

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) क्या इस प्रयोजन के लिये किसी बाहरी देश ने कोई विदेशी सहायता देने का प्रस्ताव रखा है;

(ङ) यदि हां, तो किस प्रकार की तथा कितनी सहायता देने का प्रस्ताव रखा है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)** : (क) से (ग). जी हां। भारत सरकार ने मत्स्य-पालन के लिये जरूरी व्यक्तियों के प्रशिक्षण की समीक्षा तथा निर्धारण तथा मत्स्य पालन परियोजनाओं के प्रशासकीय पदों तथा कार्यकारी पदों और देश में मत्स्यपालन के प्रशिक्षित व्यक्तियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिये, मत्स्यपालन की उच्चतर या सहायक प्रशिक्षण सुविधाओं की आवश्यकता की जांच करने के लिये, उस का स्थान, तथा पाठ्यक्रम निर्धारित करने के लिये तथा ऐसी एक प्रशिक्षण संस्था की स्थापना से संबंधित आवश्यक कर्मचारी वर्ग तथा अन्य व्यवहारिक बातों के ब्यौरों की सिफारिश करने के लिये एक मत्स्यपालन शिक्षा समिति बनाई है। समिति ने हाल ही में अपना काम शुरू किया है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

साबरमती रेलवे यार्ड का नवनिर्माण

†२०३६. **सरदार इकबाल सिंह** : क्या रेलवे मंत्री साबरमती रेलवे यार्ड के नवनिर्माण की योजना में अभी तक हुई प्रगति बताने की कृपा करेंगे ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : कुछ अवशिष्ट कार्य के अतिरिक्त साबरमती यार्ड का नवनिर्माण पूरा हो गया है। यह अवशिष्ट कार्य भी प्रगति पर है। बड़ी लाइन और मीटर लाइन दोनों ही प्रयोग में लाई जाने लगी हैं।

श्री बी० के० टी० आयंगार द्वारा रेलवे कार्यालय में आत्महत्या

†२०३७. **श्री अरविन्द घोषाल** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व रेलवे के वित्त परामर्शदाता और मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा अपने कलकत्ता स्थित कार्यालय में आत्महत्या किये जाने के कारण जानने के लिये कोई जांच की गई थी; और

(ख) यदि हां, तो जांच का क्या परिणाम है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). स्थानीय पुलिस ने जांच पड़ताल की थी और उस के अनुसार यह आत्महत्या का सामान्य मामला था। आत्महत्या के कारण मालूम नहीं हो सके हैं।

रेलवे के राजपत्रित पदाधिकारी

२०३८. **श्री क० भे० मालवीय** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ जनवरी, १९५० और १५ मार्च, १९५० के बीच रेलवे के कितने राज-पत्रित पदाधिकारी सेवा निवृत्त हुए;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इन में से कितने पदाधिकारियों को सेवा निवृत्ति से पूर्व के अवकाश पर जाने से पहले प्राइवेट कम्पनियों में नियुक्तियां लेने की आज्ञा दे दी गई; और

(ग) क्या इन में से कुछ कम्पनियों के रेलवे के साथ व्यापारिक सम्बन्ध हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) पन्द्रह ।

(ख) कोई नहीं ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

रेलवे कर्मचारियों का वर्दियों का दिया जाना

†२०३९. **श्री क० भे० मालवीय** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे मंत्रालय को यह पता है कि रेलवे कर्मचारियों को वर्दियां समय पर नहीं दी जातीं; और

(ख) यदि हां, तो वर्दियां समय पर दी जायें इस के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) अधिकतर कर्मचारियों को वर्दियां समय पर दी जाती हैं ।

(ख) इस बात का बराबर ध्यान रखा जाता है कि कर्मचारियों को वर्दी देने में अनुचित देर न हो ।

रेलवे वर्दी समिति

२०४०. **श्री क० भे० मालवीय** : क्या रेलवे मंत्री १९ दिसम्बर, १९५७ के तारांकित प्रश्न संख्या १९८९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे मंत्रालय द्वारा मई, १९५५ में नियुक्त की गई रेलवे वर्दी समिति ने अपनी रिपोर्ट में कितनी सिफारिशें की हैं;

(ख) उन में से कितनी सिफारिशों को अमल में लाने के लिये रेलों को हिदायतें जारी कर दी गई हैं; और

(ग) यदि कोई हिदायतें जारी नहीं की गई हैं, तो इस के क्या कारण हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). रेलवे वर्दी समिति की रिपोर्ट पर सरकार सक्रियता के साथ विचार कर रही है और आशा है कि इस सम्बन्ध में जल्द फैसल हो जायेगा ।

त्रिपुरा में सहकारी समितियां

†२०४१. **श्री दशरथ देब** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा के सहकारी अधिकारी ने २२ अक्तूबर, १९५६ को त्रिपुरा के पुनर्वास केन्द्रों की सम्पूर्ण सहकारी समितियों से यह कहा था कि उन्हें बीड़ी की पत्तियां, तम्बाकू, धाग इत्यादि

†मूल अंग्रेजी में

बिक्री ऐम्पोरियम से खरीदने और इस कार्य के लिये २००० रुपये जमा करने का प्रस्ताव पारित करना होगा ?

(ख) यदि हां, तो क्या त्रिपुरा में सहकारी सम्बन्धी वर्तमान नियमों और उप नियमों के अधीन सहकारी अधिकारी इस प्रकार के निदेश जारी कर सकता है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री अ० प्र० जैन)**: (क) और (ख). जी हां।

मर्चेन्ट नेवीगेशन स्कूल[1]

†२०४२. **श्री आसर** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई राज्य के रत्नगिरि, में मर्चेण्ट नेवीगेशन स्कूल की स्थापना स्वीकृत कर दी गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या कोई प्राथमिक व्यवस्था की गई है; और

(ग) यदि हां, तो यह स्कूल किस तारीख से कार्य प्रारम्भ करेगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) यदि प्रश्न का निर्देश रत्नगिरि में मर्चेन्ट नेवी रेटिंग्ज ट्रेनिंग स्कूल कीं स्थापना से है तो इस की स्वीकृति जारी नहीं की गई है। रत्नगिरि जिले के निवासियों से इस आशय की प्रार्थना प्राप्त हुई है कि वहां एक ट्रेनिंग संस्था स्थापित की जाये । इस का परीक्षण किया जा रहा है।

(ख) और (ग). उत्पन्न नहीं होता ।

अहाते की दीवार

†२०४३. **श्री आसर** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे में घाटकोपर से बम्बई विक्टोरिया टर्मिनस तक ईंट और सीमेंट की दीवार बनाई जा रही है;

(ख) यदि हां, तो यह कार्य ठेकेदार द्वारा किया गया है अथवा विभागीय तौर पर;

(ग) इतनी लम्बी दीवार बनाने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या यह सच है कि वर्षा ऋतु में यह नवनिर्मित दीवार अनेक स्थानों पर गिर पड़ी ;

(ङ) यदि हां, तो क्या इस विषय की जांच की गई है; और

(च) सरकार ने इस दिशा में क्या कार्यवाही की है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) जी नहीं बाईकला और घाटकोपर के बीच अहाते की दीवार सीमेंट से नहीं परन्तु चूने और ईंट से बनाई जा रही है ।

(ख) यह कार्य ठेके से किया जा रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Merchant Navigation School.

(ग) रेलवे की भूमि का अतिक्रमण और अवैध रूप से लोगों को उस पर आने जाने से रोकने के लिये ।

(घ) और (ङ). हाल की वर्षा में किसी प्रकार की क्षति नहीं हुई और खराब सामान अथवा त्रुटिपूर्ण बनावट के फलस्वरूप दीवारें कहीं से टटी हैं । कहीं कहीं पर शरारती व्यक्तियों ने इस दीवार में नुकसान अवश्य पहुंचाया है । शरारती लोगों द्वारा जानबूझ कर की गई इस क्षति में किसी प्रकार की जांच करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता है । आवश्यक कार्यवाही के लिये इस विषय की पुलिस में रिपोर्ट कर दी गई है ।

"सी आइलैण्ड काटन स्कीम"[१]

†२०४४. **श्री आसर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बम्बई राज्य के लिये "सी आईलैंड काटन स्कीम" स्वीकार की है;

(ख) यदि हां, तो यह योजना कब स्वीकार की है;

(ग) क्या सरकार ने बम्बई राज्य में 'एण्ड्रूज' रूई के प्रयोग के लिये एक क्षेत्र का चुनाव किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो इस स्थान का नाम और क्षेत्र क्या क्या है ?

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

(ख) उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) और (घ). सरकार ने बम्बई राज्य में एण्ड्रूज काटन के प्रयोग के लिये किसी क्षेत्र का चुनाव नहीं किया है । फिर भी "सी आईलैंड काटन एण्ड्रूज" के सुधार और विकास की योजना से सम्बन्धित १९५७–५८ के प्रगति प्रतिवेदन पर विचार करते समय, जो मई, १९५७ से केरल, मैसूर और आसाम राज्यों में चल रही है; भारतीय केन्द्रीय रूई समिति ने फरवरी १९५८ में बम्बई की एक मीटिंग में सिफारिश की थी कि बम्बई राज्य में 'मावल' क्षेत्रों में जहां अपेक्षित जमीन की पर्याप्त मात्रा उपलब्ध है, खोज सम्बन्धी परीक्षण किया जा सकता है । अतः उपरोक्त सिफारिश क्रियान्वित करने के लिये तदनुसार कार्यवाही की गई और बम्बई राज्य के कृषि निदेशक ने यह सूचना दी है कि अगली मौसम में इस के परीक्षण की व्यवस्था की जायेगी ।

हिन्दुस्तान तिब्बत रोड

†२०४५. **श्री दलजीत सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिन्दुस्तान-तिब्बत रोड के निर्माण में अभी तक कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) यह सड़क कब तक पूरी होने की आशा है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) इस सड़क की वर्तमान स्थिति यह है कि यह शिमला से प्रारम्भ हो कर ८१ मील (रामपुर) तक मोटर के योग्य है । रामपुर से आगे २५ मील की लम्बाई तक जीप चलने योग्य एक ट्रेक है । चीनी पहुंचने तक (१४१ मील जीप के मार्ग के लिये चट्टाने तोड़ने का कार्य अनेक स्थानों में प्रगति पर है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[१]Sea Island Cotton Scheme.

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक चीनी तक मोटर चलने योग्य सड़क बन जाने की आशा है। चीनी से आगे के हिस्से में निर्माण कार्य तृतीय योजना अवधि में प्रारम्भ किया जायेगा ।

उत्तर रेलवे का रेलवे सुरक्षा बल

†२०४६. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **रेलवे** मंत्री ८ मई, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३५९५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९५७–५८ में उत्तर रेलवे के रेलवे सुरक्षा बल में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिये रक्षित कोटा पूरा भर गया है; और

(ख) यदि हां, तो यह कोटा कब तक पूरा हो जायेगा ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी नहीं।

(ख) निश्चित समय सीमा बताना संभव नहीं है। किन्तु उत्तर रेलवे इस कमी को पूरा करने पर बराबर ध्यान दे रही है।

पोस्त के डोडे

†२०४७. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के स्टेशनों से काफी मात्रा में पोस्त के डोडे रेल गाड़ियों द्वारा पंजाब लाये जाते हैं और स्टेशनों से दूर गाड़ियां रोक कर उन्हें उतारा जाता है; और

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

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). इस प्रकार के एक मामले की रिपोर्ट मिली है और इस की जांच की जा रही है।

राष्ट्रीय बचत प्रमाण पत्र

†२०४८. **श्री आसर** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने यह आदेश जारी किया है कि राष्ट्रीय बचत प्रमाण पत्र के विक्रेता को पोस्ट मास्टर के सामने एक पहचान पत्र पर हस्ताक्षर करना आवश्यक है;

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह सच है कि इस आदेश से राष्ट्रीय बचत प्रमाणपत्रों की बिक्री पर असर पड़ा है; और

(घ) यदि हां, तो इस विषय में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : (क) जी हां। किन्तु यह आदेश उन्हीं पर लागू है जो पहचान पत्र प्राप्त करना चाहते हैं। किन्तु विनियोजक के लिये पहचान पत्र प्राप्त करना आवश्यक नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Poppy Heads.

(ख) पहचान पत्र की सहायता से किसी भी पोस्ट आफिस में उन्हें बुलाया जा सकता है और जहां से वे खरीदे हैं वहां उस की पूर्व पुष्टि करना आवश्यक नहीं है। यह विचार किया गया कि विनियोक्ता को धोखे से बचा कर स्वयं उस के हित को सुरक्षित करने के लिये ही उसे पोस्ट मास्टर के सामने हस्ताक्षर करना चाहिये और यह स्लिप सुरक्षा व्यवस्था के अन्तर्गत जारी की जानी चाहिये ।

(ग) और (घ). सरकार के पास यह मान लेने के लिये कोई आधार नहीं है कि इस आदेश से राष्ट्रीय योजना बचत पत्रों की बिक्री पर असर पड़ा है । फिर भी विनियोजकों की असुविधा दूर करने के लिये इस प्रक्रिया की पुनरीक्षा की जा रही है ।

भाड़े की दरें

†२०४६. { श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री भोगजी भाई :

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

(क) भारत में सामान का आयात करने के लिये जहाजी भाड़े की व्यवस्था किस प्रकार की जाती है; और

(ख) क्या भाड़े की दर किसी विशेष माल और विशेष अवधि के अनुसार तय की जाती है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) सरकार नियंत्रित अधिकांश आयात के जहाजी भाड़े की व्यवस्था इण्डिया स्टोर डिपार्टमेंट, लंदन अथवा इण्डिया सप्लाई मिशन, न्यूयार्क या अन्य स्थानों में इण्डिया मिशनों द्वारा की जाती है। जहां वाणिज्य-गत माल का सम्बन्ध है उन के लिये जहाजी कम्पनियां अथवा स्वयं आयातकर्ता जहाजों में जगह की व्यवस्था करते हैं । वे ऐसा सीधे ही करते हैं अथवा संभरणकर्ताओं की सहायता से करते हैं। यह इस पर निर्भर है न कि संभरण का करार रेल भाड़े सहित है अथवा रेल भाड़े से पृथक है ।

(ख) लाइनर कम्पनियों के बारे में जहाजी कान्फ्रेन्स द्वारा भाड़े की दरें निर्धारित की जाती हैं और जब इन कम्पनियों के जहाज सामान ले जाने के लिये प्रयुक्त किये जाते हैं, भले ही यह जहाज सरकारी हों अथवा वाणिज्यिक हों, उस स्थिति में कांफ्रेन्स द्वारा तय की गई दरों के अनुसार ही भुगतान किया जाता है । कभी कभी जहाजी कांफ्रेन्स से विशेष भाव भी तय कर लिये जाते हैं । ऐसा तब होता है जब कि अधिक मात्रा में माल भेजना हो। और जब चार्टर्ड जहाजों में माल भेजना हो तो चार्टर किराया बातचीत द्वारा तय किया जाता है ।

चकराता और टूनी रोड का निर्माण

†२०५०. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या उत्तर प्रदेश में चकराता और टनी के बीच २५ मील लम्बी सड़क का निर्माण रोक

†मूल अंग्रेजी में

दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राजबहादुर): (क) और (ख). चकराता-टूनी रोड के निर्माण का उत्तरदायित्व मूलतः उत्तर प्रदेश सरकार पर है क्योंकि यह राज्यगत सड़क का ही अंग है। जहां तक भारत सरकार को ज्ञात है यह परियोजना राज्य सरकार के सक्रिय विचाराधीन है। इस कार्य के लिये राज्य सरकार ने भारत सरकार से ऋण की मांग की है। चूंकि यह परियोजना राज्य सरकार की चालू योजना में सम्मिलित नहीं है, इस प्रकार के कार्यों के लिये भारत सरकार द्वारा सामान्यतया ऋण स्वीकार नहीं किया जाता है। किन्तु इस विषय में अभी तक कोई निर्णय नहीं किया गया है।

[पंज]ाब में पीने के पानी की कमी

†२०५१. **श्री दलजीत सिंह :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब के किन-किन क्षेत्रों में पानी की अत्यधिक कमी अनुभव की गई है;

(ख) इस विषय में क्या क्या योजनायें तैयार की गई हैं; और

(ग) इन क्षेत्रों में योजनाओं के अन्तर्गत केन्द्रीय अनुदान में से कितनी रकम खर्च की गई है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) :** (क) पंजाब के निम्नलिखित क्षेत्रों में संरक्षित जल भरण विद्यमान नहीं है :—

नगरीय क्षेत्र

१४६ नगर

ग्राम्य क्षेत्र

हिसार, रोहतक, महेन्द्रगढ़, भटिंडा, संगरूर और फीरोजपुर जिले के कुछ भागों में जहां जमीन के नीचे पानी में खारेपन की मात्रा में विचित्रता है, वह भारी है और पूर्ण रूप से पीने के लिये उपयुक्त नहीं है। इनके ग्रामीण क्षेत्रों में अभावपूर्ण स्थिति है। पर्वतीय क्षेत्रों और कांगड़ा, गुरदासपुर, होशियारपुर, पटियाला और अम्बाला जिलों के पर्वतीय भाग में भी पीने के पानी की कमी अनुभव की जाती है।

(ख) और (ग). २६०.०५ लाख रुपये की अनुमानित लागत से अभी तक ग्राम्य जल संभरण और नाली सम्बन्धी ६१ योजनाएं अनुमोदित की गई हैं। ९०.७० लाख रुपये की तुलना में ६०.६२५ रुपये ऋण स्वरूप दिये गये हैं। चालू वित्तीय वर्ष में ३६.० लाख रुपये की एक और रकम देने का विचार है।

इसी प्रकार ५६.४१ लाख रुपये की अनुमानित लागत की ग्राम्य जल संभरण और स्वच्छता सम्बन्धी १४ योजनाएं स्वीकार की गई हैं। २८.३१ लाख रुपये के खर्च की तुलना में १७.०४७५ लाख रुपये का अनुदान दिया गया है। चालू वित्तीय वर्ष में राज्य सरकार को २२.० लाख रुपये की और वित्तीय सहायता देने का विचार है।

†मूल अंग्रेजी में

सार्वजनिक टेलीफोन

†२०५२. सरदार इकबाल सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री द्वितीय पंच वर्षीय योजना के दौरान पंजाब में खुलने वाले सार्वजनिक टेलीफोन पर खर्च की जाने वाली कुल रकम बताने की कृपा करेंगे ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल): द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान पंजाब को मिलाकर लगभग १२०० सार्वजनिक टेलीफोन लगाने के लिये एक करोड़ रुपये का उपबंध किया गया है।

रेलवे कर्मचारियों के लिये अवकाश गृह

†२०५३. सरदार इकबाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे ने अपने कर्मचारियों के लिये अवकाश गृह निर्माण करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो यह किन-किन स्थानों पर बनाये जायेंगे ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) और (ख). उत्तर रेलवे ने अपने कर्मचारियों के लिये शिमला, बड़ोग, मसूरी और पहलगाम (काश्मीर) में एक एक इस प्रकार कुल चार अवकाश-गृह स्थापित किये हैं।

जम्मू और काश्मीर राज्य में सामुदायिक विकास तथा राष्ट्रीय विस्तार सेवा खंड

†२०५४. सरदार इकबाल सिंह : क्या सामुदायिक विकास मंत्री निम्न मदों के अन्तर्गत १९५८-५९ में अभी तक जम्मू तथा काश्मीर राज्य को दी गई कुल रकम बताने की कृपा करेंगे :—

(१) सामुदायिक परियोजनाएं; और

(२) राष्ट्रीय विस्तार सेवा ?

†सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) : सामुदायिक विकास कार्यक्रम के लिये राज्य को १९५८-५९ में आवंटित केन्द्रीय सहायता इस प्रकार है :—

(लाख रुपयों में)

ऋण	अनुदान	कुल
१२.५७	१४.९७	२७.५४

राष्ट्रीय विस्तार सेवा और सामुदायिक विकास खण्डों का अन्तर १ अप्रैल, १९५८ से समाप्त कर दिया गया है।

विकास योजनाओं के लिये राज्यों को दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता के लिये सरल तरीके के अधीन, जो १ अप्रैल, १९५८ से लागू हुआ है, सामुदायिक विकास कार्यक्रम सहित सम्पूर्ण योजनागत कार्यों के लिये उक्त राज्य को अभी तक अग्रिम राशि और एक मुश्त रकम के रूप में चार मासिक किस्तें दी गई हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

इस नवीन प्रक्रिया के अधीन सामुदायिक विकास कार्यक्रम के लिये निर्दिष्ट रकम, इस मंत्रालय द्वारा फरवरी, १९५९ में अन्तिम स्वीकृति जारी कर देने पर ही मालूम हो सकेगी।

चलती फिरती सिनेमा गाड़ियां[1]

†२०५५. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या **सामुदायिक विकास** मंत्री पंजाब के सामुदायिक परियोजना क्षेत्रों में अभी तक संभरित चलती फिरती सिनेमा गाड़ियों की संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

†**सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) :** पंजाब में सामुदायिक विकास क्षेत्रों में सिनेमा की दो चलती फिरती गाड़ियां संभरित की गई हैं।

रसीदी टिकट[2]

†२०५६. **श्रीमती इला पालचौधरी :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि छः नये पैसे वाले चार रसीदी टिकट खरीदने के लिये जब पुरानी चवन्नी दी जाती है तो डाक अधिकारी २५ नये पैसे मांगते हैं; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल) :** (क) एक आने वाली रसीदी टिकट की कीमत छः नये पैसे नहीं परन्तु ६.२५ नये पैसे है। प्रत्येक सौदे के लिये नये पैसे की समान रूप आधे नये पैसे के समान अथवा उससे कम के बराबर वाले हिस्से को भुला कर पूरा पैसा कर दिया जाता है। चार आने २५ नये पैसे के समान है। एक आने वाले चार रेवेन्यू स्टाम्प के लिये उपरोक्त रकम में से कोई भी स्वीकार की जा सकती है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

हाई प्रीसीजन हार्बर कन्ट्रोल रडार सिस्टम[3]

†२०५७. **श्री आसर :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई, कांडला और कलकत्ता सदृश बड़े बड़े पत्तनों में 'हाई प्रिसीज़न हार्बर कन्ट्रोल रडार सिस्टम' स्थापित किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस योजना की कुल कितनी लागत है; और

(घ) क्या इसके लिये विदेशी सहायता प्राप्त की जा रही है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Mobile Cinema Vans.

[2] Revenue stamps.

[3] High Precision Harbour Control Radar System.

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां। कांडला पत्तन में एक हाई प्रिसीज़न हार्बर कंट्रोल रडार और बम्बई और कलकत्ता पत्तनों के प्रवेश स्थल पर 'प्रिसीज़न शोर बेस्ड रडार'[1] लगाने का विचार है।

(ख) कांडला पत्तन का प्रवेश एक तंग उत्प्लवन माध्यम[2] से है अतः आने और जाने वाले जहाजों पर सभी ऋतुओं में हाई प्रिसीज़न रडार की सहायता से पूरी निगरानी रखना आवश्यक है। बम्बई और कलकत्ता में लगाये जाने वाले शोर बेस्ड रडार सामान्य नौवहन में सहायता प्रदान करने और इसी प्रकार के रडार स्थापित करने के प्रयोजन से अन्य पत्तनों और प्रकाश स्तम्भों की उपयुक्तता का निर्धारण करने के लिये समुचित सांख्यकी प्राप्त करने के लिये प्रयुक्त किये जायेंगे।

(ग) लगभग ५ लाख रुपये।

(घ) जी नहीं।

हावड़ा के गुड्स-शेड मार्क्समैन का विभागीयकरण

†२०५८. **श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : क्या रेलवे मंत्री १६ दिसम्बर, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या १६९९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हावड़ा के गुड्स-शेड मार्क्समैन का विभागीयकरण करने के लिये निर्णय कर लिया गया है;

(ख) क्या वर्तमान ठेकेदार की अवधि वित्तीय वर्ष के अन्त में समाप्त कर दी जायेगी; और

(ग) यदि हां, तो सरकार इन मार्क्समैन का किस प्रकार प्रयोग करेगी?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी नहीं। यह विषय अभी विचाराधीन है।

(ख) ठेका समाप्त करने का कोई प्रस्ताव नहीं है किन्तु सामान्य स्थिति में ठेके की अवधि १ अप्रैल, १९५९ को समाप्त होगी।

(ग) उपरोक्त (क) के अधीन प्रश्न के सम्बन्ध में निर्णय कर लेने के पश्चात् ही इस पर विचार किया जायेगा।

वर्कशाप का निर्माण

२०५९. **श्री यादव** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे के आरी वर्कशाप ने एक नई इमारत आर० बी० टाइप ब्लाक न० १, २ और ३ बनवाई थी जिसमें रद्दी ईंटों का इस्तेमाल होने के कारण दरारें पड़ गई;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में अध्यक्ष, मज़दूर सभा, आमला, जिला बेतूल, मध्य प्रदेश से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Precision Shore based Radars.

[2] A narrow buoyed channel.

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री एल० वी० रामस्वामी) : (क) जी नहीं । फिर भी यह सच है कि कुछ मामूली दरारें पड़ गयी हैं । लेकिन इसकी वजह यह है कि इमारत की नींव काली मिट्टी पर बनी होने के कारण धसक गयी ।

(ख) जी हां ।

(ग) इसकी जांच की गयी थी और जिन बातों का पता लगा है वे ऊपर भाग (क) के उत्तर में बता दी गयी हैं ।

यात्रियों के लिये शटल गाड़ियां

†२०६०. **श्री बि० दास गुप्त :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि धनबाद-चन्द्रपुर और धनबाद-पथारदीह सैक्शन (पूर्वी रेलवे) के कोयला क्षेत्रों में चलने वाली यात्री शटलें[1] बन्द कर दी गई हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इन दोनों सैक्शनों पर यात्री शटलों में प्रतिदिन यात्रा करने वाले व्यक्तियों की औसत संख्या कितनी है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) और (ख). आजकल धनबाद-पथारदीह और धनबाद-फुलारीटांड-चन्द्रपुर सैक्शनों में प्रत्येक दिशा में क्रमशः छः और पांच गाड़ियां चलती हैं । बंगाल और बिहार कोयला क्षेत्र से कोयले की वृद्धिगत मात्रा को ध्यान में रखते हुए, जो द्वितीय योजना में क्रियान्वित हो जायेगी, १ अक्टूबर, १९५८ से धनबाद-पथारदीह की प्रत्येक दिशा में तीन गाड़ियां और धनबाद-फुलारीटांड सैक्शन की प्रत्येक दिशा में दो गाड़ियां बन्द करने का विचार किया है । बिहार सरकार चौदह वैकल्पिक अतिरिक्त बस सेवाएं—धनबाद-पथारदीह पर ६, धनबाद-फुलारीटांड पर चार और धनबाद-चन्द्रपुर सैक्शनों पर चार बस सेवाएं चालू करने वाली है ।

(ग) धनबाद-पथारदीह और धनबाद-फुलारीटांड-चंद्रपुर के लिये धनबाद में यात्रियों की दैनिक औसत संख्या और इन सैक्शनों पर उपबंधित दैनिक आवास नीचे दिया गया है :—

सैक्शन	धनबाद में यात्रियों की दैनिक औसत संख्या		दैनिक यात्री आवास उपबंधित	
	आने वाले	जाने वाले	आने वाले	जाने वाले
धनबाद-पथारदीह .	१११९	७५१	१३४४	१३४४
धनबाद-फुलारीटांड-चन्द्रपुर	१३२२	७८६	१३९५	१३९५

†मूल अंग्रेजी में

[1] Passenger Shuttles.

दक्षिण पूर्व रेलवे में पद

†२०६१. **श्री अरविन्द घोषाल** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण-पूर्व रेलवे में चुनाव के आधार पर भरे जाने वाले कौन-कौन से पद आजकल रिक्त हैं;

(ख) यदि हां, तो वे कितने पद हैं और कितने वर्षों से रिक्त हैं; और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

रेलवे कर्मचारी

†२०६२ **श्री अरविण्द घोषाल** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कार्यकारी कर्मचारी को अनुशासन और अपील सम्बन्धी नियम लागू किये बगैर ही प्रत्यावर्तन करने की समय-सीमा कितनी है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : कार्यकारी कर्मचारी किसी भी समय प्रत्यावर्तित किये जा सकते हैं।

रेलवे में तृतीय श्रेणी के पदों का ऊंचा किया जाना

†२०६३. **श्री राजेन्द्र सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे में १ अप्रैल, १९५६ से तृतीय श्रेणी के कुछ पदों को ऊंचा करने का आदेश दिया गया है;

(ख) क्या सरकार इससे अवगत है कि अनेक मामलों में विलम्ब हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) कुछ मामलों में विलम्ब हुआ है किन्तु आम तौर पर आदेश क्रियान्वित कर दिये गये हैं।

(ग) विलम्ब का कारण अनेक तथ्य हैं जैसे वरिष्ठता सूची तैयार करना, चुनाव बोर्ड और परीक्षाओं का आयोजन, कर्मचारियों की वैकल्पिक इच्छा जानना, स्थानांतरण करना, संवर्ग का पुनर्निर्धारण इत्यादि।

४०० डाउन मुगल सराय पटना पैसेन्जर गाड़ी

†२०६४. **श्रीमती इलापाल चौधरी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ४०० डाउन मुगलसराय-पटना पैसेंजर गाड़ी को १५ अगस्त, १९५८ को अर्रा स्टेशन पर किन परिस्थितियों में रद्द करना पड़ा; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उक्त गाड़ी से यात्रा करने वाले मुसाफिरों के लिये क्या वैकल्पिक व्यवस्था की गई ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाह नवाज खां)** : (क) १५ अगस्त, १९५८ को जब न० ४०० डाउन मुगलसराय-पटना जंकशन पैसेंजर ट्रेन ११ बज कर २४ मिनट पर अर्रा पहुंची तो एक हजार से अधिक यात्री, जिनमें अधिकांशत: विद्यार्थी और बिना टिकट व्यक्ति थे, गाड़ी में घुस गये; वे सब स्वतंत्रता दिवस समारोह और मोहन बगान तथा एक स्थानीय टीम के बीच होने वाले फुटबाल मैच को देखने के लिये पटना जाना चाहते थे ।

गाड़ी के कम्पार्टमेंट खचाखच भरे हुए थे और यात्री फुट बोर्ड, छतों पर तथा इंजन टेंडर तक बैठे हुए थे । स्टेशन के कर्मचारियों ने इन लोगों के छतों और फुट बोर्ड से उतर आने का भरसक अनुरोध किया किन्तु सब निष्फल सिद्ध हुआ । चूंकि गाड़ी को इस प्रकार चलाना अत्यन्त जोखिम पूर्ण था, गाड़ी को अर्रा तक ही रोककर इंजन लाइट दीनापुर में भेजने का निर्णय किया गया ।

(ख) इन यात्रियों को अपने निर्दिष्ट स्थान पर जाने के लिये अन्य उपयुक्त गाड़ियां मिल गईं जैसे न० १२ डाउन दिल्ली हावड़ा एक्सप्रेस, नं० १४ डाउन, अपर इण्डिया एक्सप्रेस, ४० डाउन जनता एक्सप्रेस और ३९४ डाउन आरा-पटना लाइट ट्रेन ।

वायरलेस आपरेटर

†२०६५. **श्री पेरियास्वामी गौंडर** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि रेलवे बोर्ड और भारतीय रेलवे के राष्ट्रीय संघ में सितम्बर १९५७ की एक बैठक में वायरलेस आपरेटरों के वेतन क्रमों के सम्बन्ध में समझौता हो गया है;

(ख) यदि हां, तो विस्तार से यह समझौता क्या है;

(ग) प्रत्येक क्षेत्र में इस से लाभ प्राप्त करने वाले कर्मचारियों की संख्या क्या होगी; और

(घ) इस समझौते की कार्यान्विति के लिये क्या पग उठाये गये हैं ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) से (घ). हां, इसके अनुसार वायरलेस आपरेटरों को निम्न और उच्च योग्यता की परीक्षा पास कर लेने पर डाक तार विभाग वालों की तरह विशेष वेतन दिया जायेगा, जैसे कि डाक तार विभाग वालों को भी दिया जाता है । वायरलेस टेलीग्राफ इंस्पेक्टर को १५०--२२५ पये के स्थान पर १६०--२५० रुपये का वेतन क्रम दिया जायेगा । १६०--२५० रुपये और इससे ऊंचे वेतन क्रमों वाले स्थान वायरलेस आपरेटरों के समेत कुल स्थानों के १/७ होंगे । इसके परिणामस्वरूप लगभग ४५ स्थान ऊंचे क्रम के हो जायेंगे । इस पर अभी विस्तार मे आदेश जारी नहीं किये गये । कितने कर्मचारियों को विशेष वेतन के रूप में लाभ होगा, यह बात तो निर्धारित परीक्षा के पास करने वालों की संख्या पर निर्भर करेगी ।

रेल गाड़ियों का देर से चलना

†२०६६. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि मथुरा जंकशन स्टेशन से गुजरने वाली सभी गाड़ियां देर से आती हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) इस दिशा में सरकार क्या पग उठाने का विचार रखती है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाह नवाज खां)**: (क) और (ख). मथुरा से गुजरने वाली सभी गाड़ियां तो देर से नहीं आतीं, परन्तु वहां से गुजरने वाली गाड़ियों की गति में कुछ कमी अवश्य आ गयी है और उसके निम्न कारण हैं :

(१) वर्षा के प्रारम्भ होने से पूर्व मथुरा-दिल्ली लाइन को दोहरा करने के कार्य को तेज करने के लिए काफी संख्या में इंजीनियरिंग कार्य चल रहे हैं । इस कारण कुछ सावधानी से गाड़ी चलानी पड़ती है । इस स्थान पर घनी भीड़भाड़ होने के कारण गाड़ियां एक स्थान पर खड़ी कर दी जाती थीं, इस कारण गाड़ियों के आवागमन को विनियमित करने में अतिरिक्त समय नष्ट हो जाता था ।

(२) भीषण गर्मी के दिनों में मध्य और दक्षिण रेलवे पर पानी की काफी कमी होती है, इसके परिणामस्वरूप इंजन और गाड़ियों को पानी देने में काफी समय लग जाता है ।

(३) मई, जून और जुलाई में मध्य रेलवे के बम्बई डिवीज़न और पश्चिम रेलवे के क्षेत्र में भारी वर्षा हुई ।

(ग) (१) सभी मुख्य गाड़ियों की विशेष रूप से डिवीज़न और हैडक्वार्टरों में देख-भाल की जाती है । जो भी कर्मचारी देरी के लिये उत्तरदायी होते हैं, उनके विरुद्ध अनुशासन सम्बन्धी कार्यवाही की जाती है ।

(२) समय की पाबन्दी के सम्बन्ध में समय समय पर आन्दोलन चलाया जाता है और नियमित रूप में देर से आने वाली गाड़ियों में निरीक्षण करने वाले कर्मचारियों को भेजा जाता है, ताकि जिस देरी को दूर किया जा सकता है उसे मौके पर जा कर देखा जाये ।

(३) बोर्ड के कार्यालय में मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों की गतिविधियों की रिपोर्टें प्रतिदिन प्राप्त की जाती हैं । उनकी छानबीन की जाती है और रेलवे प्रशासन को सभी सम्भव देरियों को पूरा करने के लिये प्रभावशाली पग उठाने के लिये कहा जाता है ।

भोगदोई नदी पर सड़क का पुल

†२०६७. **श्रीमती मफीदा अहमद** : क्या **परिवहन और संचार** मंत्री राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३७ पर भोगदोई नदी पर सड़क के पुल के बारे में २८ फरवरी, १९५८ को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या ७५२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि इस बारे में तब से क्या निर्णय किया गया है ?

†**परिवहन और संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर)** : भारत सरकार नये पुल को बनवाने का विचार कर रही है, उसके लिये प्राक्कलन भी तैयार किया जा रहा था । परन्तु इस कार्य को द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित नहीं किया गया और इस सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय भी नहीं किया गया ।

---

†मूल अंग्रेजी में

बेदाग स्टेशन का बन्द किया जाना

†२०६८. **श्री बाला साहेब पाटिल** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे के कुरडुवाडी-मिरज सेक्शन पर स्थित बेदाग रेलवे स्टेशन १९४२ से बन्द है;

(ख) उसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार इसे कब पुनः चालू करेगी ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री से० वें० रामस्वामी)** : (क) हां।

(ख) भूतपूर्व बर्सी लाइट रेलवे द्वारा १९४२ की राजनीतिक गड़बड़ों के कारण इसे बन्द कर दिया गया था उसके बाद इसे चालू करना उचित नहीं समझा गया।

(ग) अभी तो इसे पुनः चालू करने का कोई विचार नहीं।

पूना बंगलौर लाइन के स्टेशनों पर प्रतीक्षा गृह

†२०६९. **श्री बाला साहेब पाटिल** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ के वर्ष में दक्षिण रेलवे की पूना बंगलौर लाइन के स्टेशनों पर बनाये गये प्रतीक्षा गृहों की संख्या क्या है और इस पर क्या व्यय हुआ है; और

(ख) मरम्मत किये जाने वाले प्रतीक्षा गृहों की संख्या क्या है और इस पर क्या व्यय हुआ ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) १९५७-५८ में कोई नया प्रतीक्षा गृह नहीं बनाया गया, केवल तीसरे दर्जे के तीन प्रतीक्षा गृहों का मैसूर, ब्यादगी और गुड़गेरी रेलवे स्टेशनों पर विस्तार किया गया है। ऊंचे दर्जे के प्रतीक्षा गृह के स्नानागार का गुब्बी स्टेशन पर सुधार किया गया है।

(ख) वार्षिक देख रेख और सामान्य मरम्मत के अतिरिक्त जिसका कि कोई इमारतों के मुताबिक लेखा-जोखा नहीं रखा जाता, कराड स्टेशन के प्रतीक्षा गृह के हाल की १९५७-५८ में ८०० रुपये के खर्च से विशेष मरम्मत की गयी।

नई रेलवे लाइनें

२०७०. **श्री प्रकाशवीर शास्त्री** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अलवर से पलवल तक मेवात में होती हुई कोई रेलवे लाइन बनाने की योजना विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो इस के कब से आरम्भ होने की संभावना है ; और

(ग) यह लाइन बड़ी होगी अथवा छोटी ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री से० वें० रामस्वामी)** : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). सवाल नहीं उठता।

---

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे क्रासिंग

†२०७१. **श्री अर्जुन सिंह भदौरिया** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उन्हें इटावा डिस्ट्रिक्ट के पाता रेलवे स्टेशन मील संख्या ६८७ और पोस्ट संख्या २१ पर स्थित रेलवे क्रासिंग पर गेट बनाने के सम्बन्ध में ज्ञापन प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो इस ज्ञापन पर अब तक क्या निर्णय किया गया है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) नहीं जी, फिर भी उत्तर रेलवे के जिलाधीश की मार्फत एक ज्ञापन प्राप्त हुआ है जिस में कहा गया था कि पाता और अछलदा के बीच मील संख्या ६९१ पर गेट की व्यवस्था की जाये ।

(ख) रेलवे प्रशासन द्वारा नकशा व प्रावकलन तैयार करवाये जा रहे हैं । पूरे हो जाने पर उन्हें स्वीकृति के लिये राज्य सरकार के पास भेजा जायेगा ताकि वह सभी प्रकार के व्यय की अनुमति दे ।

दक्षिण-पूर्व रेलवे के रीजनल हैडक्वार्टर

†२०७२. **डा० सामन्त सिंहार** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण पूर्व रेलवे पर अब तक खोले गये रीजनल हैडक्वार्टरों की संख्या क्या है ;

(ख) इन हैडक्वार्टरों के नाम क्या हैं और प्रत्येक के लिये कौन कौन से क्षेत्र निर्धारित किये गये हैं ; और

(ग) डिवीज़नल हैडक्वार्टर और रीजनल मुख्यालयों अथवा हैडक्वार्टर में यदि कोई भेद है तो क्या ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). पूर्ण रीजनल व्यवस्था दक्षिण पूर्व रेलवे पर लागू नहीं की गई है । परन्तु रीजनल ट्रैफिक सुपरिन्टैन्डैण्टों को बिलासपुर और चकराधारपुर के दो स्थानों पर लगाया गया है ताकि वे अपने अधीन विभिन्न विभागों के कार्य का समन्वय कर सकें । बिलासपुर के रीजनल ट्रैफिक सुपरिंटैंडैंट का क्षेत्राधिकार बिलासपुर डिस्ट्रिक्ट है और चकराधारपुर के रीजनल ट्रैफिक सुपरिंटैंडैंट का क्षेत्राधिकार चकराधारपुर और आदरा डिस्ट्रिक्ट तक है ।

(ग) डिवीज़नल प्रणाली में डिवीज़नल सुपरिंटैंडैंट न केवल विभिन्न विभागों के कार्य का समन्वय करता है, प्रत्युत उसे संस्थान के अन्य मामलों में भी बहुत काफी अधिकार होते हैं । वह काम को शीघ्र करवाने के लिये बिना हैडक्वार्टर से पूछे काम की स्वीकृति दे सकता है । इन दो रीजनल ट्रैफिक सुपरिंटैंडैंटों के कार्य का विकेन्द्रीयकरण नहीं हुआ है और न ही इन दो रीजनल ट्रैफिक सुपरिंटैंडैंटों को शक्ति प्रत्यायोजित की गई है । साथ ही डिवीजनल प्रणाली में सभी वरिष्ट क्रम के अधिकारी डिवीज़नल सुपरिंटैंडैंट के बराबर होते हैं और सभी अधिकारियों के क्षेत्राधिकार भी एक जैसे होते हैं । परन्तु इन दो 'रीजन' में ऐसी बात नहीं है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

गैर-अनुसूचित एयर लाइन

†२०७३. { श्री गोरे :
श्री जाधव :

क्या **परिवहन तथा संचार मंत्री** यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में काम कर रही गैर-अनुसूचित एयरलाइनों की संख्या क्या है ;

(ख) उन के पास विमान कितनी संख्या में हैं ;

(ग) उन को कौन से मार्ग दिये गये हैं ;

(घ) इन एयर लाइनों के प्रति वर्ष की आय क्या है ;

(ङ) इन के कर्मचारियों की संख्या कितनी है ; और

(च) वर्ष में कितने घंटे ये उड़ान करते हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : (क) से (च). अपेक्षित जानकारी लोक सभा पटल पर रख दी गई है । [**देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ७९**]

बेलोनिया का हवाई अड्डा

†२०७४. **श्री दशरथ देब** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री १६ जुलाई, १९५७ के अतारांकित प्रश्न संख्या ५४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बेलोनिया के हवाई अड्डे (त्रिपुरा) को एक कृषि-फार्म में बदल दिया गया है ;

(ख) क्या हवाई अड्डे को कायम रखने के सम्बन्ध में कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है ; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**असैनिक उड्डन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** : (क) हवाई अड्डे को हटाने के बाद सारी भूमि त्रिपुरा प्रशासन को वापिस दे दी गई थी, जोकि उन्होंने कृषि सहकारी संस्था को दे दी है ।

(ख) नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

राजपत्रित अधिकारी

†२०७५. **श्री जगदीश अवस्थी** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५६, १९५७ और १९५८ में अब तक मंत्रालय में विभिन्न श्रेणियों के कितने राजपत्रित अधिकारी सीधे लिये गये हैं जोकि लोक सेवा आयोग ने नामंजूर कर दिये थे ;

(ख) उन अधिकारियों की संख्या कितनी है जोकि लोक सेवा आयोग की अस्वीकृति के बाद भी अपने पदों पर काम कर रहे हैं ; और

(ग) लोक सेवा आयोग द्वारा उनके स्थान पर दूसरों की सिफ़ारिश कर देने के बाद वे कितने काल तक कार्य करते रहे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) कोई नहीं ।

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

महिला यात्रियों के लिये रक्षित डिब्बे

२०७६. **श्री कुम्भार** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत की विभिन्न रेलवे लाइनों पर थोड़े और लम्बे सफर के लिये प्रत्येक गाड़ी के शीतोष्ण-नियंत्रित, प्रथम दूसरे और तीसरे दर्जे के डिब्बों में महिला यात्रियों के लिये स्थान सुरक्षित होते हैं ;

(ख) क्या महिला यात्रियों के लिये महिला प्रतीक्षा कक्षों में कुछ विशेष सुविधाओं की व्यवस्था करने की ओर ध्यान दिया जाता है और यात्रा में दिन और रात को उन की सुरक्षा का प्रबन्ध है ; और

(ग) यदि हां, तो उस का ब्योरा क्या है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) सभी गाड़ियों में तीसरे दर्जे की महिला यात्रियों के लिये स्थान सुरक्षित रहते हैं ।

केवल महिलाओं के लिये कुछ मुख्य गाड़ियों में ही प्रथम और दूसरे दर्जे के डिब्बे रक्षित किये जाते हैं ।

शीतोष्ण-नियंत्रित गाड़ियों में कम से कम ७२ घंटे पहले सूचना दी जाने पर महिलाओं के लिये अलग व्यवस्था कर दी जाती है ।

(ख) हां ।

(ग) सभी मुख्य स्टेशनों पर, जहां अलग महिलाओं के प्रतीक्षा कक्ष हैं, सेविकाओं की व्यवस्था है जबकि कम यातायात वाले अन्य स्टेशनों पर जहां महिला प्रतीक्षा कक्ष हैं वहां सामान्य प्रतीक्षा गृहों के सेवक ही देखभाल करते हैं ।

तीसरे दर्जे की महिला यात्रियों को द्वितीय दर्जे के प्रतीक्षा कक्ष का उपयोग करने की अनुमति है ।

यात्रा में महिलाओं की सुरक्षा के लिये निम्न विशेष व्यवस्थायें कर दी गई हैं :—

(i) महिलाओं के डिब्बों के दरवाजों और खिड़कियों को अन्दर से बन्द करने की व्यवस्था कर दी गई है ।

(ii) तीसरे दर्जे के महिलाओं के डिब्बों में छड़ें लगा दी गई हैं ।

(iii) यदि कोई ऊपर के दर्जे में यात्रा कर रही महिला अकेली हो तो वह तीसरे दर्जे के टिकट वाली अपनी सेविका को अपने साथ डिब्बे में रख सकती है, जब तक कि कोई अन्य महिला यात्री उस डिब्बे में नहीं आ जाती ।

(iv) जहां तक सम्भव होता है महिलाओं के डिब्बे गाड़ियों के मध्य में ही रखे जाते हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

सामुदायिक विकास की सामग्री

†२०७७. **श्री केशव:** क्या **सामूहिक विकास** मंत्री २८ अगस्त, १९५८ के अतारांकित प्रश्न संख्या १०८१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सामुदायिक विकास का जो सामान अमेरिका से प्राप्त किया था, क्या उस का वितरण राज्यों को कर दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य को कितना-कितना सामान वितरित किया गया ?

†**सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० दे)** : (क) हां, सिवाय ३९६ जीपों के जो कि बम्बई में जोड़ी जा रही थीं, और जिन का अक्तूबर १९५८ तक वितरण कर दिया जायेगा।

(ख) राज्य वार वितरण दर्शाने वाला विवरण लोकसभा पटल पर रखा जाता है। [**देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ८०**]

रेलवे ट्रेनिंग स्कूल, चन्दौसी

२०७८. **श्री प्रकाश वीर शास्त्री** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चन्दौसी के रेलवे ट्रेनिंग स्कूल में प्रत्येक रेलवे खण्ड के कितने-कितने छात्र इस समय प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं ;

(ख) क्या हाल में इस स्कूल का विस्तार किया गया है ; और

(ग) क्या सरकार का इस स्कूल का आगे विस्तार करने का विचार है जिससे कि भविष्य में सभी रेलवे खण्डों से छात्रों को वहां प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये लिया जा सके ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) सिर्फ उत्तर रेलवे के ३९१ प्रशिक्षार्थी चंदौसी में ट्रेनिंग ले रहे हैं। दूसरी रेलों के प्रशिक्षार्थी ट्रेनिंग के लिये वहां नहीं जाते।

(ख) जी हां।

(ग) जी नहीं।

डाक तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

†२०७९. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५७-५८ में जालन्धर डिवीज़न के डाक तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टरों का निर्माण करने में कितना धन व्यय हुआ है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : ९,६३३ रुपये।

रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

†२०८०. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७-५८ में सरहन्द से नांगल-बांध तक उत्तर रेलवे के कर्मचारियों के लिये क्वार्टरों का निर्माण करने में कितनी धन राशि खर्च हुई ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) रेलवे के इस सेक्शन पर द्वितीय पंचवर्षीय योजना के इस काल में कितने क्वार्टरों का निर्माण होगा ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) कुछ नहीं ।

(ख) ६, यह पंजाब सरकार के खर्च पर बनवाये जायेंगे, जिस की स्वीकृति की प्रतीक्षा की जा रही है ।

कांगड़ा स्टेशन पर पीने का पानी

†२०८१. **श्री दलजीत सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पठानकोट-जोगेन्द्रनगर लाइन पर कांगड़ा रेलवे स्टेशन पर पीने का पानी न मिलने के कारण यात्रियों को बहुत ही असुविधा होती है ;

(ख) यह असुविधा कब तक दूर कर दी जायेगी ; और

(ग) इस के लिये कितनी धन राशि स्वीकृत की जायेगी ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). कांगड़ा रेलवे स्टेशन पर पीने का पानी उपलब्ध होने की पूरी व्यवस्था है । यात्रियों को पानी पिलाने के लिये दो स्थायी पानी पिलाने वालों की व्यवस्था की गई हुई है ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

हिमाचल प्रदेश डाक तार विभाग में महिला कर्मचारी

†२०८२. **श्री दलजीत सिंह**: क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ३१ अगस्त, १९५८ को हिमाचल प्रदेश के डाक तार विभाग में कुल कितनी महिला कर्मचारी काम कर रही थीं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : केवल एक (जोकि अतिरिक्त विभागीय शाखा में पोस्टमास्टर थी) ।

सामूदायिक विकास मंत्रालय के कर्मचारी

†२०८३. **श्री दलजीत सिंह** : क्या सामूदायिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सामूदायिक विकास मंत्रालय में काम करने वाले असिस्टेंटों और क्लार्कों की संख्या क्या है ; और

(ख) इन में कितने अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के हैं ?

†**सामूदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे)** : (क) ३६ असिस्टेंट और १०६ क्लर्क ।

(ख) ६ असिस्टेंट ।

---

†मूल अंग्रेजी में

कटक के पास रेल का पटरी से उतर जाना

†२०८४. **श्री संगण्णा** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ३२५ अप खड़गपुर वालटेयर पैसन्जर गाड़ी दक्षिण पूर्व रेलवे पर बालासोर और हल्दीपदा स्टेशनों के बीच २८ अगस्त, १९५८ को ७ बजे दो पहियों से पटरी पर से उतर गई ;

(ख) दुर्घटना के फलस्वरूप कितने व्यक्ति हताहत हुए ;

(ग) यदि उपरोक्त भाग का उत्तर स्वीकारात्मक है तो दुर्घटना के कारण क्या हैं;

(घ) दुर्घटना के लिए कौन जिम्मेदार है; और

(ङ) क्या दुर्घटना का कारण जानने के लिये कोई जांच की गई है ?

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

(ख) कोई व्यक्ति हताहत नहीं हुआ ।

(ग) और (घ) .एक वरिष्ठ अधिकारी ने दुर्घटना की जांच की थी । उस की रिपोर्ट जिस में और बातों के अलावा यह बताया गया है कि दुर्घटना का कारण क्या था और इस के लिये किसे जिम्मेदार ठहराया जाये, पर विचार किया जा रहा है ।

काल्पी के पास यमुना नदी पर पुल

२०८५. **श्री लच्छी राम** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मध्य रेलवे पर यमुना नदी के ऊपर काल्पी के पास के पुल के बहुत कमजोर हो जाने के कारण उस पर १९५८-५९ के अन्दर ही गर्डर बिछाने का निश्चय किया है;

(ख) यदि हां, तो उस के लिये कितनी धन राशि स्वीकार की गई है ; और

(ग) इस काम को पूरा करने में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) इस समय पुल में जो गर्डर लगे हुए हैं वे इतने मजबूत नहीं हैं कि उन पर आधुनिक मानक के इंजन सेक्शन की अनुज्ञेय रफ्तार से चलाये जा सकें । नये गर्डर लगाने की योजना १९५८-५९ के कार्यक्रम में रखी गई है ।

(ख) डिज़ाइन का ब्योरा तैयार किया जा रहा है । परिवहन मंत्रालय की सलाह से यह तय किया गया है कि वहां रेल-सड़क पुल बनाने के बारे में विचार किया जाय ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

रेलवे स्टेशन

†२०८६. **श्री वि० चं० प्रधान** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा राज्य में रेलवे स्टेशनों की कुल संख्या क्या है ;

(ख) कितनों पर अभी तक बिजली आ चुकी है ; और

(ग) उन स्टेशनों का नाम क्या है जहां पर कि १९५९ के अन्त बिजली आ जायेगी ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) १३६ स्टेशन

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) २६ स्टेशन

(ग) १. रूपसा

२. खंतापाड़ा

३. सोरो

४. मरकोना

५. बायरी

६. कपिलास रोड

७. नेर गुंडी

८. चारबतिया

९. राजअथगढ़

१०. तालचर

११. कालूपाड़ा घाट

१२. रंभा

१३. हूमा हुम्मा

१४. गंजम

१५. जगन्नाथपुर

१६. केसिंगा

१७. टिटिलागढ़

१८. खरियार रोड

१९. सम्बलपुर रोड

२०. राम रंगपुर

ग्राम सेवक

†२०८७. **श्री वि० चं० प्रधान :** क्या **सामुदायिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्यवार भारत में इस समय ग्राम सेवकों की संख्या कितनी है ; और

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल के अन्त तक यह संख्या कितनी हो जायेगी ?

†**सामुदायिक विकास मंत्री (श्री सु० कु० डे) :** (क) से (ख). अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ८१] ।**

चर्खी दादरी स्टेशन

†२०८८. **श्री राम कृष्ण** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जनवरी, १९५८ से प्रत्येक मास उत्तर रेलवे की रिवाडी-भटिण्डा लाइन पर स्थित चर्खी दादरी रेलवे स्टेशन की यात्रियों और माल यातायात से क्या आय हुई है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : एक विवरण लोक-सभा पटल पर रखा जाता है [**देखिये परिशिष्ट ५, अनुबन्ध संख्या ८२**]।

मद्रास के सवारी-डिब्बे बनाने वाले कारखाने में कैंटीन

†२०८९. **श्री एन्थनी पिल्ले** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास के सवारी-डिब्बे बनाने वाले कारखाने में काम करने वाले कर्मचारियों के लिये कैंटीन की व्यवस्था है ;

(ख) यदि हां, तो इस कैंटीन के कर्मचारी रेलवे कर्मचारी हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या इस कारखाने को कारखाना अधिनियम के उपबन्धों से छूट दे दी गयी है ?

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

(ख) नहीं ।

(ग) न ही, कारखाना अधिनियम के उपबन्ध और न ही धारा ४६ के अन्तर्गत मद्रास सरकार द्वारा निर्मित नियमों के अनुसार यह आवश्यक है कि कैंटीनों के कर्मचारी रेलवे कर्मचारी होने चाहियें । अतः यह प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता कि इन्हें कारखाना अधिनियम से मुक्त कर दिया जाये ।

स्थगन प्रस्ताव

किमांग और माट्सू द्वीप के सम्बन्ध में वाशिंगटन में वित्त मंत्री का वक्तव्य

†**अध्यक्ष महोदय** : मुझे कुछ स्थगन प्रस्तावों की सूचनायें प्राप्त हुई हैं। जिनमें एक श्री ही० ना० मुकर्जी की है। मैं ने उन्हें बता दिया है कि इस सम्बन्ध में ऐसी कोई बात नहीं है जिसके लिये स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाये । उनके स्थगन प्रस्ताव में कहा गया है कि वित्त मंत्री श्री मोरारजी देसाई ने वाशिंगटन में एक रेडियो भेंट में जो वक्तव्य दिया है उसमें चीन गणतन्त्र का किमोय और माट्सू द्वीपों पर असंक्राम्य अधिकार होने के बारे में भारत सरकार की घोषित नीति तथा बांडूंग सिद्धांतों का उल्लंघन किया गया है ।

मेरे पास उनके वक्तव्य की अखबार की कटिंग है उन्होंने सिर्फ यही कहा है कि हिंसात्मक कार्यवाही नहीं होनी चाहिये वर्ना भय है कि सारा संसार उसमें फंस जायेगा। किमोय और माट्सू द्वीप चीन गणतंत्र के अधिकार में नहीं हैं, ऐसा उसमें कोई उल्लेख नहीं है। श्री मोरारजी यहां नहीं हैं। ऐसी स्थिति में मैं समझता हूं कि यह बात ठीक नहीं कि किसी मंत्री द्वारा कहीं दिये गये वक्तव्य पर यहा स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाये ।

माननीय मंत्री कई प्रकार के कार्यों के सम्बन्ध में आते जाते हैं। उन से अनेक प्रकार की बातें व प्रश्न पूछे जाते हैं जिनका उन्हें कुछ न कुछ उत्तर देना पड़ता है। ऐसी स्थिति में स्थगन प्रस्ताव की अनुमति देना कठिन है। वित्त मंत्री के वापस आने तक हमें प्रतीक्षा करनी चाहिये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री ही० ना० मुकर्जी (कलकत्ता—मध्य) : मैं ने कुछ समय तक प्रतीक्षा की—कि शायद कोई स्पष्टीकरण दिया जाये । मुझे बहुत खेद है कि हमारे वित्त मंत्री विदेश में जाकर ऐसी कोई बात कहें । १२ सितम्बर, १९५८ के **दी टाइम्स श्राफ इंडिया** में समाचार है कि वित्त मंत्री से पूछा गया कि फारमोसा संकट के सम्बन्ध में भारत किस दल के पक्ष में है । वित्त मंत्री ने उत्तर दिया कि "मैं समझता हूं कि गलती सैनिक शक्ति का प्रयोग करने वाली की है । यदि एक पक्ष सैनिक शक्ति का प्रयोग करता है और दूसरा पक्ष अपनी रक्षा करता है तो इसमें—मैं नहीं कह सकता—अपनी रक्षा करने वाले का कोई दोष नहीं है ।" ऐसी बातें कहना किमॉय और मात्सू के सम्बन्ध में हमारे प्रधान मंत्री की निर्धारित नीति का उल्लंघन है । हमारे प्रधान मंत्री ने यह बात स्पष्ट कर दी है कि इस मामले में किसकी गलती है । ऐसी स्थिति में वित्त मंत्री जैसे उत्तरदायी व्यक्ति के लिये यह शोभा नहीं देता कि वह चालाकी से ऐसी गोल बात कहें ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को ऐसी भाषा का प्रयोग नहीं करना चाहिये । मतभेद होना कोई बुरी बात नहीं है, क्या माननीय सदस्य चाहते हैं कि माननीय मंत्री यह कहते कि फारमोसा के विरूद्ध युद्ध छेड़ दिया जाना चाहिये ।

†श्री ही० ना० मुकर्जी : पूछे गये प्रश्नों के जो उतर माननीय मंत्री ने दिये हैं वह चीन के सम्बन्ध में हमारी जो नीति है उस के विरोधी हैं तथा उसका उल्लंघन करते हैं । जब उनसे पूछा गया कि हमारी सहानुभूति किस पक्ष की ओर है । जो उन्होंने कहा कि इस सम्बन्ध में मैं कुछ नहीं कहना चाहता कि चीन किसका है । मैं समझता हूं कि हमारे प्रधान मंत्री द्वारा घोषित नीति के प्रतिकूल इससे साफ बात और क्या हो सकती है । मैं चाहता हूं कि प्रधान मंत्री कुछ स्पष्टीकरण करें ।

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : विश्व समस्याओं के सम्बन्ध में माननीय सदस्य को जो चिन्ता है उसे मैं समझता हूं, पर इसका अभिप्राय यह नहीं है कि हम अनुचित भाषा और विचारों को प्रकट करें। जिस समाचार पत्र में माननीय सदस्य ने यह समाचार पढ़ा है, उसी में मैं ने भी पढ़ा है और सारी बात यह है । मैं बताना चाहता हूं कि एक अन्य वक्तव्य में एक अन्य स्थान पर वित्त मंत्री ने स्पष्टरूप से कहा है कि हम समझते हैं कि ये द्वीप चीन के हैं और उन्होंने हमारा दृष्टिकोण भी प्रकट किया था कि इस मामले को शांतिपूर्ण ढंग से सुलझाया जाये । उन्होंने हमेशा इस दृष्टिकोण पर जोर दिया कि मामले को शांतिपूर्ण ढंग से सुलझाया जाये । समस्या को शांतिपूर्ण ढंग से सुलझाया जा सकता है या नहीं, और किस की गलती से यह युद्ध या युद्ध-जैसी स्थिति उत्पन्न हुई है, यह एक दूसरी बात है ।

मैं समझता हूं कि इस मामले में माननीय सदस्य ने जो व्याख्या की है और उन्होंने इस सम्बन्ध में जो कुछ भी कहा है, वह उचित नहीं है, क्योंकि उनकी (वित्त मंत्री) कही गयी सारी बात का अर्थ यह है कि किसी प्रकार युद्ध होने से रोका जाये । स्मरण रहे कि वह प्रश्नों का उत्तर दे रहे थे । उदाहरण के लिये, उनसे पूछा गया चीन की सरकार के बारे में । अमरीकी सरकार या अमरीका के कुछ लोगों का दृष्टिकोण है कि चीन की सरकार को बदल दिया जाना चाहिये इस सम्बन्ध में माननीय मंत्री ने कहा कि 'इस बात से मेरा कोई मतलब नहीं है' या इसी प्रकार का उन्होंने कोई उत्तर दिया । माननीय सदस्य उनकी इस बात पर आपत्ति करते हैं । तो पहले उन्होंने हमारी नीति को स्पष्ट किया कि फारमोसा चीन की सरकार का है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : (बसिरहाट) : कौन से चीन की ? नैशनलिस्ट चीन की ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : नहीं। इस सम्बन्ध में तो कोई कठिनाई ही नहीं है। स्पष्ट है, कि इस सम्बन्ध में वह गणतन्त्र की सरकार के सम्बन्ध में उल्लेख कर रहे थे। दूसरे चीन का उल्लेख तो हम कहीं करते ही नहीं। इस सम्बन्ध में तो कोई सन्देह की बात ही नहीं है। उनसे तरह-तरह की बातें पूछी गईं। वह यही उत्तर देते हैं कि युद्ध न हो तो अच्छा है और हम किसी मामले में फंसना नहीं चाहते। हो सकता है कि अहिंसा और शांतिपूर्ण साधनों की चर्चा में इस समस्या की स्पष्टता कुछ नष्ट हो गयी हो, पर मैं समझता हूं कि वित्त मंत्री ने ऐसी कोई बात नहीं कही है, जो हमारी नीति के विरूद्ध हो और जो बांडूंग सिद्धांतों का उल्लंघन करती हो। बांडूंग के सम्बन्ध में मैं ने अभी सारी बातें फिर से पढ़ी हैं और मैं नहीं कह सकता कि माननीय सदस्य क्या फिर से यह जानना चाहते हूं, कि फारमोसा, तैवान या किमॉय या माट्सू के बारे में हमारी नीति क्या है। इस सम्बध में हमारी नीति बिल्कुल स्पष्ट है हम केवल गणतंत्र चीन की सरकार को मान्यता प्रदान करते हैं। हमारे लिये वैधानिक या संवैधानिक दृष्टि से वहां दूसरी कोई सरकार है ही नहीं। हम जानते हैं कि फारमोसा या तैवान में कॉमिन्टांग सरकार का नियंत्रण है। मैं जानता हूं कि किमॉय और माट्सू द्वीप पर भी उसी सरकार का अधिकार है पर चूंकि हम केवल चीन की गणतंत्र सरकार को ही मान्यता प्रदान करते हैं अतः हम समझते हैं कि फारमोसा और यह द्वीप भी अवश्य वर्तमान चीन सरकार के राज्य के अंग हैं।

इसके अतिरिक्त किमॉय और माट्सू द्वीप मुख्य चीन से ९ या १० मील दूरी पर हैं। जैसा कि मैं ने पहले बताया है, कि यह तो बिल्कुल वैसी ही बात है कि बम्बई नगर के सामने एलीफैण्टा द्वीप पर हमारा कोई शत्रु अधिकार कर ले, तो हम यह स्थिति बर्दाश्त नहीं कर सकते हैं कि एलीफैण्टा द्वीप पर अधिकार कर के कोई बम्बई नगर पर बम बरसाये। अतः यह अत्यन्त कठिन है कि हम ऐसी किसी भी स्थिति को स्वीकार करें या उसे रहने दें। एक बात और है कि वित्त मंत्री ने कई बार जिस बात का उल्लेख किया उससे पता लगेगा कि उनका विचार क्या था। गोआ के सम्बन्ध में उन्होंने कहा कि हमारा विश्वास है कि गोआ भारत का एक अंग है। गोआ भारत का एक अंग है और वह हमें मिलना चाहिये। हमारा विश्वास है कि इस मामले में हमारा पक्ष काफी जबर्दस्त है और हमारी मांग जायज है फिर भी हम हिंसात्मक कदम नहीं उठा रहे हैं। इसी प्रकार का एक सामान्य उदाहरण उन्होंने दिया था।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : अगर वहां पर सातवां बेड़ा आ गया होता तो हमारा रवैया क्या होता ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : हम इस बात पर चर्चा नहीं कर रहे हैं। हम तो इस बात पर चर्चा कर रहे हैं कि वित्त मंत्री ने क्या कहा। उन्होंने एक उदाहरण दिया कि गोआ हमारा है, हमें मिलना चाहिये लेकिन फिर भी हम कोई हिंसात्मक या सैनिक कार्यवाही नहीं कर रहे हैं। इस प्रकार वह इस बात पर जोर दे रहे थे कि समस्याओं को शांतिपूर्ण ढंग से सुलझाना चाहिये। यह समस्यायें शांतिपूर्ण ढंग से सुलझायी जा सकती हैं या नहीं यह एक दूसरी बात है। कुछ लोग समझते हैं कि इन्हें शांतिपूर्ण ढंग से नहीं सुलझाया जा सकता। यह भी एक दूसरी बात है। पर हम इस विषय पर चर्चा नहीं कर रहे हैं। मेरा कहना है कि यदि कोई ठीक ढंग से विचार करे तो इसमें कोई गलतफहमी की बात नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री ही० ना० मुकर्जी** : जैसा कि मैं ने पहले उल्लेख किया, समाचार में कहा गया है कि वित्त मंत्री ने अपना व्यक्तिगत दृष्टिकोण बताया कि इस मामले में कुछ कहने से उनका कोई मतलब नहीं कि चीन किस का होना चाहिये। हमने चीन को मान्यता दी है लेकिन सम्वाददाता के प्रश्न का उन्होंने यह उत्तर नहीं दिया। हो सकता है प्रधान मंत्री इससे संतुष्ट हों पर मैं उन से पूछता हूं कि वित्त मंत्री द्वारा दिये गये इस वक्तव्य का हमारी विदेश नीति से कहां तक समन्वय है।

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : मैं बता चुका हूं कि यह उत्तर उन्होंने एक प्रश्न के सम्बन्ध में दिया था और बहुत कुछ इस बात पर निर्भर है कि किस प्रकार का प्रश्न पूछा गया था। स्पष्ट है कि उन से एक प्रश्न पूछा गया था कि क्या आप चीन की सरकार में परिवर्तन चाहते हैं। उन्होंने कहा कि इस मामले का मुझ से क्या मतलब। यह तो चीन की जनता के निश्चय की बात है। यह एक सीधा सा उत्तर है। इसमें मुझे तो कोई कठिनाई दिखाई नहीं पड़ती इस सम्बन्ध में हमारी स्थिति और नीति बिल्कुल स्पष्ट है।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं समझता हूं कि अब श्री ही० ना० मुकर्जी संतुष्ट हो गये होंगे। जब हमारे प्रधान मंत्री ने जो कि वैदेशिक कार्य के प्रभारी हैं, स्थिति स्पष्ट कर दी तो उन्हें अन्य मंत्रियों द्वारा कही गयी बातों की चिन्ता नहीं करनी चाहिये। हमारी नीति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। अतः इस प्रकार स्थगन प्रस्ताव की बातें पैदा करके चीन की जनता के दिमाग में भ्रांति पैदा करना समुचित नहीं है। यदि हमारे प्रधान मंत्री ने ऐसी कोई बात कही होती जो हमारी नीति के विरूद्ध होती तो मैं माननीय सदस्य को स्थगन प्रस्ताव पर चर्चा उठाने की अनुमति दे सकता था।

कई प्रकार की बातें हो सकती हैं, एक व्यक्ति कुछ भिन्न शब्दों का प्रयोग कर सकता है; परिस्थितियां भिन्न हो सकती हैं और प्रश्न भिन्न हो सकते हैं। अतः इतने दूर स्थान पर किसी मंत्री द्वारा दिये गये वक्तव्य के सम्बन्ध में हम कोई गलतफहमी पैदा करें, यह उचित नहीं। यदि वह वक्तव्य हमारी निर्धारित नीति के विरूद्ध होता तो हम उस पर ध्यान देते। माननीय प्रधान मंत्री ने जो वक्तव्य दिया है उससे हमारी नीति स्पष्ट हो जाती है। मैं सभा को बताना चाहता हूं कि एक मंत्री ही नहीं सम्पूर्ण मंत्रिमंडल भी इस नीति में परिवर्तन नहीं कर सकता जब तक कि यह सभा इसके लिये अपनी अनुमति न दे।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : प्रधान मंत्री कई बार कह चुके हैं कि उन्हें यह बात पसन्द नहीं है कि हमारे देश के लोग विदेश से जाकर हमारे देश के सम्बन्ध में तरह-तरह की बातें कहें। यदि हमारे वित्तमंत्री विदेश में जा कर ऐसी कोई बात कहते हैं तो क्या आप चाहते हैं कि हम ऐसी बात को गंभीर बात न समझें?

†**अध्यक्ष महोदय** : नहीं, मैं ऐसी बात नहीं कह रहा हूं। मैं एक परामर्श देना चाहता हूं कि जो मंत्री बाहर जाते हैं उन्हें सिर्फ अपने विषय से सम्बद्ध बातों तक ही सीमित रहना चाहिये। ऐसा करने से ऐसी कठिनाई नहीं पैदा होगी। अतः मैं स्थगन प्रस्ताव की अनुमति नहीं देता।

†**श्री ही० ना० मुकर्जी** : क्या आप इसे माननीय वित्त मंत्री के वापस आ जाने तक के लिये स्थगित रखेंगे?

†**अध्यक्ष महोदय** : जी नहीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

स्थगन प्रस्ताव के बारे में

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** (नाम निर्देशित—आंग्ल भारतीय) : श्रीमान्, मैंने एक स्थगन प्रस्ताव की सूचना दी है।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं ने उसकी अनुमति नहीं दी है। माननीय सदस्य तो सभापति तालिका के सदस्य भी हैं, उन को पता होना चाहिये कि जब स्थगन प्रस्ताव मेरे पास आते हैं तो मैं उनका परीक्षण करता हूं और देखता हूं कि क्या उसमें विधि और व्यवस्था की कोई बात है या कोई अविलम्बनीय लोक महत्व की बात है या प्रचलित विधि का कोई उल्लंघन हुआ है अथवा सरकार ने कोई अनुचित कार्य किया है। इन बातों पर विचार करने के बाद मैं निर्णय करता हूं कि अनुमति दी जाये या नहीं। यदि माननीय सदस्य आग्रह करना चाहते हैं तो उन्हें चाहिये कि वह मेरे कक्ष में आकर मुझे संतुष्ट करें। यदि माननीय सदस्य मुझे संतुष्ट कर देंगे कि माननीय मंत्री का वक्तव्य, जिसका उन्होंने स्थगन प्रस्ताव में उल्लेख किया है, ऐसा है जिस पर चर्चा होनी आवश्यक है तो मैं अनुमति दे दूंगा।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** : मैं एक औचित्य प्रश्न उठाना चाहता हूं।

†**अध्यक्ष महोदय** : आज से लगभग ५ वर्ष पूर्व मेरे उपाध्यक्ष बनते ही माननीय सदस्य ने एक औचित्य प्रश्न उठाने की मांग की थी। उस समय भी मैं ने माननीय सदस्य को बताया था कि औचित्य प्रश्न उस समय नहीं उठाया जा सकता जब एक विषय पर चर्चा समाप्त हो चुकी हो और दूसरा विषय आरम्भ न हुआ हो। इसी प्रकार इस समय भी औचित्य प्रश्न उठाने का कोई अवसर नहीं है। औचित्य प्रश्न तभी उठाया जा सकता है जब किसी विषय पर चर्चा हो रही हो।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** : मेरा औचित्य प्रश्न आप के विनिर्णय के सम्बन्ध में है। आपको अपने कक्ष में बैठ कर यह निर्णय करने का अधिकार नहीं है कि आप स्थगन प्रस्ताव की अनुमति दें या न दें। नियम १८४ और १८७ में कहा गया है कि अध्यक्ष की पूर्व अनुमति के बिना स्थगन प्रस्ताव पर सामान्य चर्चा नहीं हो सकती। मैं इससे सहमत हूं। मेरा कहना यह है कि मामले को सभा के समक्ष अवश्य रखा जाना चाहिये चाहे अध्यक्ष उससे सहमत हों या न हों। स्थगन प्रस्ताव के सम्बन्ध में मैं अध्यक्ष के कक्ष में जाकर उनसे मिलने के लिये तैयार नहीं हूं। आप को अधिकार है कि आप उस पर चर्चा की अनुमति न दें। पर उसे सभा के समक्ष अवश्य लाया जाना चाहिये। मैं उच्चतम न्यायालय के सामने भी यह कहने को तैयार हूं कि आप का विनिर्णय तर्क संगत नहीं है।

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य को एक सीमा के बाहर नहीं जाना चाहिये।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** : आपने कहा कि यह पहले से चला आ रहा मामला है। पर ऐसी बात नहीं है। भाषा नीति के प्रसारी गृह-कार्य मंत्री वक्तव्य प्रधान मंत्री द्वारा किये गये आश्वासन का उल्लंघन करता है।

†**श्री रामनाथन चेट्टियार** (पुदुकोटै) : एक औचित्य प्रश्न है। माननीय सदस्य अध्यक्ष के विनिर्णय पर आपत्ति कर रहे हैं। उन्हें ऐसा करने का अधिकार नहीं है। सभा के बाहर जाकर वह ऐसा कर सकते हैं।

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य चाहते हैं कि मामले को सभा के समक्ष रखा जाये और मैं सभा को संतुष्ट करूं कि मैं क्यों अनुमति नहीं दे सकता। इसका अर्थ यह है कि मैं अपने विनिर्णय पर चर्चा करने का अवसर दूं। मैं ऐसा नहीं कर सकता और नियमों का यह मतलब भी नहीं है।

मेरे पास हज़ारों प्रश्नों की सूचनायें आती हैं मैं उनमें से बहुतों की अनुमति देता हूं और बहुतों की नहीं। सब की व्याख्या सभा में नहीं की जा सकती। माननीय सदस्य मेरे कक्ष में आने को तैयार नहीं हैं। पर मेरा कक्ष तो सभा का एक भाग है। मैं वहां बैठ कर सभा का कार्य करता हूं—संकल्पों पर विचार करता हूं और विधेयकों पर हस्ताक्षर करता हूं।

मैं सभा को इस बात की चर्चा करने का अवसर नहीं दे सकता कि किसी प्रस्ताव के लिये अनुमति दी जाये या नहीं। इस प्रकार अवसर देने का अर्थ तो यह होगा कि जिस बात की चर्चा की अनुमति मैं नहीं देना चाहता उस पर चर्चा हो जायेगी।

किसी प्रस्ताव के लिये अनुमति देने या न देने का अधिकार अध्यक्ष को है। यदि माननीय सदस्य इस प्रकार औचित्य प्रश्न उठायेंगे तो मैं इसे अध्यक्ष का अपमान समझूंगा। यदि माननीय सदस्य मेरे कक्ष में नहीं आना चाहते तो मैं उन्हें किसी काम के लिये अपने कक्ष में नहीं बुलाऊंगा। मुझे इस बात पर भी विचार करना पड़ेगा कि माननीय सदस्य को सभापति तालिका में रखा जाये या नहीं। माननीय सदस्य से ऐसे व्यवहार की आशा नहीं थी।

†श्री फ्रैंक एन्थनी : आपने मेरे विरुद्ध जो कुछ कहा है मैं उसका विरोध करता हूं। स्थगन प्रस्ताव के सम्बन्ध में मैं ने आप के कक्ष में जाने से इन्कार किया था। पर उसका आपने गलत अर्थ निकाला है। रही बात सभापति तालिका से मुझे हटाने की सो मैं सभापति तालिका तथा अन्य समितियों से यहीं इसी समय अपना त्यागपत्र देता हूं।

†अध्यक्ष महोदय : मैं आप का त्यागपत्र स्वीकार करता हूं।

†श्री मी० रु० मसानी (रांची—पूर्व) : मैं एक बात पूछना चाहता हूं। क्या सभा को यह जानने का अधिकार है या नहीं कि किसी माननीय सदस्य ने जो स्थगन प्रस्ताव दिया है वह किस विषय से सम्बद्ध है और आपने किन आधारों पर उसे प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दी है? यदि सभा को यह नहीं बताया जाता कि स्थगन प्रस्ताव किस विषय के सम्बन्ध में है तो यह सभा के अधिकारों का अपहरण ही कहा जायेगा।

†अध्यक्ष महोदय : क्या श्री मसानी का यह सुझाव है कि प्रत्येक स्थगन प्रस्ताव को सभा के समक्ष लाया जाना चाहिये। स्थगन प्रस्तावों को मैं ने तीन श्रेणियों में बांट दिया है। पहली श्रेणी के स्थगन प्रस्ताव ऐसे होते हैं जिनके बारे में मैं समझता हूं कि उनको सभा के समक्ष लाकर सभा का समय बरबाद करने से कोई लाभ नहीं। यदि मैं समझता हूं कि इसमें कुछ स्पष्टीकरण की आवश्यकता है तो मैं सम्बद्ध सदस्य को स्पष्टीकरण का अवसर देता हूं उसके बाद निर्णय करता हूं कि अनुमति दी जाये या नहीं। दूसरी श्रेणी के स्थगन प्रस्ताव ऐसे होते हैं जिनके बारे में मुझे कुछ सन्देह रहता है और उनके बारे में कुछ भी निर्णय करने के पूर्व मैं तथ्यों या घटना की सत्यता के बारे में कुछ जानकारी प्राप्त करना आवश्यक समझता हूं। ऐसे मामलों में मैं उसके सम्बन्ध में सरकार तथा माननीय सदस्य दोनों पक्षों की बात सुनता हूं। यदि मंत्री के वक्तव्य के बाद यह बात तय हो जाती है कि इससे अधिक कुछ करने की आवश्यकता नहीं है तो मैं अनुमति नहीं देता।

†मूल अंग्रेजी में

[अध्यक्ष महोदय]

यदि मैं किसी स्थगन प्रस्ताव की अनुमति नहीं देता तो भी माननीय सदस्यों को अधिकार है कि वे मेरे कक्ष में मुझ से मिल कर उस सम्बन्ध में जानकारी प्राप्त कर लें। निर्णय करने का स्व-विवेक मुझे प्राप्त है। मैं किसी माननीय सदस्य के विरुद्ध तो हूं नहीं। यदि श्री एन्थनी चाहते तो वह मुझ से मिल सकते थे या मुझे पत्र लिख सकते थे। यदि वे मुझे सन्तुष्ट कर देते तो हो सकता था मैं अपना निर्णय बदल देता।

†**डा० सुशीला नायर** (झांसी) : अध्यक्ष के विनिर्णय पर चर्चा नहीं होनी चाहिये। फिर भी मैं देख रही हूं कि १५ मिनट से हम विनिर्णय पर चर्चा कर रहे हैं। इसकी अनुमति नहीं दी जानी चाहिये।

†**अध्यक्ष महोदय** : अब हम दूसरा विषय लेंगे।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

दिल्ली (भवन निर्माण कार्यों पर नियंत्रण) विनियमों में संशोधन

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर)** : मैं दिल्ली (भवन निर्माण कार्यों पर नियंत्रण) अधिनियम की धारा १९ की उपधारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली (भवन निर्माण कार्यों पर नियंत्रण) विनियमों में कुछ संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूं :

(१) एस० आर० ओ० संख्या २७७७, दिनांक २४ नवम्बर, १९५६.

(२) एस० आर० ओ० संख्या १७१०, दिनांक २५ मई, १९५७।

(३) एस० आर० ओ० संख्या ३०६३, दिनांक २८ सितम्बर, १९५७।

(४) एस० आर० ओ० संख्या ३८२३, दिनांक ३० नवम्बर, १९५७।

[पुस्तकालय में रखी गयी देखिये संख्या एल० टी० ९१८/५८]।

हिमाचल प्रदेश बीज के आलू (नियंत्रण) आदेश

†**सहकार मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उपधारा (६) के अन्तर्गत दिनांक २९ अगस्त, १९५८ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ७५८ए में प्रकाशित हिमाचल प्रदेश बीज के आलू (नियंत्रण) आदेश, १९५८ की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूं। **[पुस्तकालय में रखी गयी देखिये एल० टी० संख्या ९१९/५८]।**

दिल्ली मोटर गाड़ी नियमों में संशोधन

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : मैं मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३३ की उपधारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ संशोधन करने वाली दिनांक ३ सितम्बर, १९५८ की निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूं :

(१) अधिसूचना संख्या एफ १२/१३०/५६ एमटी/होम, दिनांक ३ सितम्बर, १९५८, दिल्ली गजट में प्रकाशित।

---

†मूल अंग्रेजी में

(२) अधिसूचना संख्या १२/१५४/५६-एमटी/होम, दिनांक ३ सितम्बर, १९५८, दिल्ली गजट में प्रकाशित ।

[पुस्तकालय में रखी गयी देखिये संख्या एल० टी० ९२०/५८] ।

राज्य सभा से संदेश

†**सचिव :** मुझे सभा को यह बताना है कि मुझे राज्य सभा के सचिव से यह सन्देश मिला है कि लोक-सभा द्वारा २ सितम्बर, १९५८ को पारित बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय (संशोधन) विधेयक, १९५८ को राज्य-सभा ने अपनी ११ सितम्बर, १९५८ की बैठक में बिना किसी संशोधन के स्वीकार कर लिया है ।

एक सदस्य की गिरफ्तारी तथा सज़ा

†**अध्यक्ष महोदय :** मुझे सभा को सूचित करना है कि मुझे बाराबंकी के ज़िला मजिस्ट्रेट से दिनांक १२ सितम्बर, १९५८ का निम्नलिखित तार प्राप्त हुआ है :—

"मुझे यह सूचना देनी है कि श्री राम सेवक यादव, सदस्य लोक-सभा को आज ३-३० म० प० बजे फतहपुर में सब डिवीज़नल मजिस्ट्रेट की कचहरी के सामने दण्ड प्रक्रिया संहिता की धारा ४८० के अन्तर्गत उक्त न्यायालय की न्यायिक प्रक्रिया में बाधा डाल कर न्यायालय की मानहानि करने के लिये गिरफ्तार कर लिया गया । उन पर भारतीय दण्ड संहिता की धारा २२८ के अन्तर्गत मुकदमा चलाया गया और उन्हें सजा दे दी गई । पत्र भेजा जा रहा है ।"

एक सदस्य की गिरफ्तारी

†**अध्यक्ष महोदय :** मुझे सभा को सूचित करना है कि मुझे खीरी-लखीमपुर के ज़िला मजिस्ट्रेट से दिनांक १४ सितम्बर, १९५८ का निम्नलिखित तार प्राप्त हुआ है :—

"श्री खुशवक्त राय, सदस्य लोक-सभा को आज लखीमपुर में दण्ड प्रक्रिया संहिता की धारा १५१/१०७/११७ के अधीन खाद्य आन्दोलन के सम्बन्ध में सार्वजनिक शांति को भंग करने की आशंका पैदा करने के कारण गिरफ्तार कर लिया गया । पत्र भेजा जा रहा है ।"

वाणिज्यिक नौवहन विधेयक

†**अध्यक्ष महोदय :** अब सभा १२ सितम्बर, १९५८ को प्रस्तुत वाणिज्यिक नौवहन विधेयक, १९५८ पर, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में, विचार करने के प्रस्ताव पर और उसे फिर से संयुक्त समिति को सौंपने के बारे में श्री त्रिदिब कुमार चौधरी के संशोधन पर चर्चा जारी रखेगी ।

†मूल अंग्रेजी में

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : अध्यक्ष महोदय, मैं कल कह रहा था कि सन् १६४७ की शिपिंग पालिसी है वह सफल नहीं हुई। इस का कारण यह है कि उस नीति के अनुसार हमें सन् १६५४ तक २० लाख का टनेज (टनभार) पूरा करना था लेकिन सन् १६५४ तक सिर्फ ४ लाख टन के ही हमारे पास जहाज हुये। इस तरह से १६ लाख टन का गैप (कमी) रहा। इस लिये सन् १६४७ की नीति के आधार पर कोई नीति बनाना उचित नहीं होगा। शिपिंग कम्पनियों ने इस पीरियड में अपने इंटर्नल रिसोर्सेज़ में कोई प्रगति नहीं की। कोई फारेन कैपिटल (विदेशी पूंजी) यह कम्पनियां नहीं लाईं। सिर्फ उस समय में जब कि युद्ध के पश्चात्, थोड़ा वार रिज़र्व फंड था, उस फंड से कुछ जहाज़ लाये गय, लेकिन उस के पश्चात् कोई प्रगति नहीं हुई। फर्स्ट फाइव इअर प्लैन में इन कम्पनियों के देने के वास्ते २३ करोड़ रु० का लोन रखा गया था। लेकिन इस २३ करोड़ रु० में से केवल १६ करोड़ रु० इन कम्पनियों ने लिया। इस का फल यह हुआ कि फर्स्ट फाइव इअर प्लैन का जो टार्गेट था उस टार्गेट को हम दूसरी फाइव इअर प्लैन में प्राप्त कर सके। सरकार ८५ प्रतिशत शिपिंग कम्पनियों को लोन देती है। ऐसी अवस्था में भी कम्पनियों ने लोन (ऋण) नहीं लिया। और हमारा टार्गेट (लक्ष्य) पूरा नहीं किया। सेकेण्ड फाइव इअर प्लैन का टार्गेट ६ लाख टन का रक्खा गया है। इस टार्गेट के लिये ३७ करोड़ रु० रखा गया था। पाटिल साहब कहते हैं कि जो ३७ करोड़ रुपया रक्खा गया था वह पहले वर्ष में ही समाप्त हो चुका है। उन के भाषण से यह जाहिर हुआ कि अभी हमारे पास जो कुछ जहाज़ हैं वह सब, और आर्डर्स को भी ले कर, करीब ७ लाख ८१ हज़ार टन होंगे। ६ लाख टन को पूरा करने के लिये १ लाख २० हजार टन बाकी बचता है। उस के लिये २३ करोड़ रु० कहां से आयेगा। इस के वास्ते पाटिल साहब ने हाउस के सामने कोई स्कीम नहीं रक्खी। पाटिल साहब कहते हैं 'येन क्रेडिट'। 'येन क्रेडिट' की बात जो हम ने अखबार में देखी है जो कि जापान दे रहा है उस से कुल ४ या ५ जहाज आ सकते हैं। उन से ६ लाख टन का टार्गेट पूरा नहीं होगा।

वर्ल्ड टनेज आज क्या है ? दुनिया में ११ करोड़ टनेज के जहाज़ हैं। उन जहाज़ों की तादाद ३३,८०४ है। जब युद्ध समाप्त हुआ था उस समय से आज हमारी हालत खराब है। युद्ध के बाद हमारे पास वर्ल्ड टनेज का ·२५ परसेंट था। लेकिन आज जो विश्व का टनेज है उस का कुल ·०५ परसेंट ही इंडिया का टनेज है। युद्ध के बाद जो हमारा टनेज था उस से भी आज खराब है। यह भी हालत तब है जब कि शिपिंग कम्पनियों को लोन दिया गया है, अगर लोन न दिया गया होता तो जो प्रगति टनेज ने की है वह भी नहीं हो सकती थी। देखिये कि वर्ल्ड ट्रेड के मुकाबले में हमारा परसेंटेज क्या है। आज वर्ल्ड के ट्रेड का ३ परसेंट हमारा ट्रेड है। जब हमारा ट्रेड ३ परसेंट है तो हमारे पास टनेज भी ३ परसेंट होना चाहिये। अर्थात् हमारा टनेज टार्गेट ३० लाख टन का होना चाहिये। पाटिल साहब ने कहा टार्गेट २५ लाख टन का होना चाहिये। लेकिन उन्होंने यह बात ज़ाहिर नहीं की है कि वह २५ लाख टन के कंक्लूजन पर कैसे पहुंचे। मैं तो कहता हूं कि हमारा टार्गेट ३० लाख टन का होना चाहिये। लेकिन अगर यह मान लिया जाय कि २५ लाख टन ही हमारा टार्गेट होना चाहिये तो उस के लिये भी रुपया कहां से आयेगा ? आप कहते हैं कि थर्ड फाइव इअर प्लैन से। थर्ड फाइव इअर प्लैन की बात सोचनी चाहिये। शायद हम सन् १६६६ के अन्दर जो हमने सन् १६४७ में २० लाख टन का अपना टार्गेट रखा था, उसे पूरा कर सकें। उस के बाद हम को करीब करीब १५७ जहाजों की आवश्यकता होगी और २२ करोड़ रुपया प्रति वर्ष १६५६ के बाद थर्ड फाइव इअर प्लैन के वास्ते चाहिये। तब हम २० लाख टनेज को पूरा कर सकेंगे। हमारे सामने कोई स्कीम नहीं आई है। हम सन् १६५६ के बाद प्रति वर्ष २२ करोड़ रु० कहां से लायेंगे। इस के पश्चात् आप देखिये कि सन् १६४७ का जो २० लाख टन टारगेट को

पूरा करने का प्रपोज़ल था अगर हम उसे पूरा करना चाहें तो सन् १९६६ तक हमें १५४ करोड़ रु० की आवश्यकता होगी ।

मैं ने एक स्कीम रखी है जो कि "पार्ट आफ दी रिकार्ड" (रिकार्ड का हिस्सा) समझी जाय । यह बहुत बड़ी स्कीम है । किस तरह से १९७५ के अन्त तक हम २५ लाख टन के टार्गेट को प्राप्त कर सकते हैं । लेकिन अगर इन कम्पनियों पर छोड़ दिया जायेगा तो यह कम्पनियां एक साल में ४०,००० टन से ज्यादा टनेज नहीं बढ़ा सकतीं । मैं अब आप को बतलाना चाहता हूं कि आखिरकार रुपया हमारे पास कहां से आयेगा । पाटिल साहब ने इस के लिये हमारे सामने तीन साधन रक्खे हैं । वे कहते हैं : इंटर्नल रिसोर्सेज़ (आन्तरिक संसाधन) इंटरनैशनल लोन्स (अन्तर्राष्ट्रीय ऋण) ईक्विटी लोन, अर्थात् फोरेन पार्टिसिपेशन (विदेशों द्वारा भागीदार बनना) । जहां तक इंटर्नल रिसोर्सेज़ का सवाल है, आज तक जो जहाज़ी कम्पनियां हैं वह रुपया नहीं ला सकीं । अपने रुपये से वह शिपिंग की तरक्की नहीं कर सकीं । उन्होंने सिर्फ सरकारी लोन्स से तरक्की की है, जब कि हम उन को ८५ परसेंट लोन देते हैं । अगर कोई व्यापार करना चाहे और उस को १०० में से ८५ रु० क़र्ज़ मिल जाय तब फिर क्या है ? हर आदमी व्यापार करना चाहेगा । यह स्थिति इस समय हिन्दुस्तान की शिपिंग कम्पनियों की है । पाटिल साहब ने कमेन्ट किया है कि फारेन पार्टिसिपेशन बहुत रिस्की (खतरे से भरा) है । उन्होंने कहा कि सन् १९४७ में जो २५ परसेंट रक्खा गया था उस को भी लोगों ने पूरा नहीं किया । आज फिर हमारे ऊपर २५ परसेंट क्यों छोड़ा जा रहा है । या तो यह कहिये कि फारेन पार्टिसिपेशन होना चाहिये, या फिर उस को इंक्रीज़ नहीं करना चाहिये । हिन्दुस्तान चाहे जैसी भी पालिसी बनाये. लेकिन जो पुरानी चीज़ हमारे लिये फायदेमन्द साबित नहीं हो सकी उस को दुबारा लाना कोई बुद्धिमानी की बात नहीं है ।

आगे चल कर आप देखेंगे कि हमारे सामने च्वायस क्या है । वह है लोन यानी फारेन पार्टिसिपेशन । मैं लोन के सख्त खिलाफ़ हूं । आज इंडिया पर २४३ करोड़ ९३ लाख रु० के करीब प्राचीन लोन है । ४२ करोड़ २५ लाख रु० का लोन रेलों के वास्ते लिया गया है । हिन्दुस्तान के ऊपर कुल क़र्ज़ है २८५ करोड़ रुपये का । हिन्दुस्तान क़र्ज़ से दबा हुआ है । अभी २०० मिलियन डालर की फूडग्रेन्स के वास्ते एड मिल रही है । आखिरकार जब इस तरह से बाहर से हम रुपया ले रहे हैं तो कहीं ऐसा न हो कि लोन की बाढ़ से हिन्दुस्तान को एक दिन अपने को बहाना न पड़े । हिन्दुस्तान उसी तरह से बिक जाय जिस तरह से कि मिस्र बिक गया था, एक दिन मिस्र पराधीन हो गया था । थाईलेंड में चार महीने पहले लोन के कारण वहां की गवर्नमेंट फेल हो गई । विपुल संग्राम को भाग जाना पड़ा । लोन हम लें लेकिन इतना ही लें जितना कि हम आसानी से ले सकें । इतना न लें कि हिन्दुस्तान की गरीब जनता उसे लौटा न पाये, उसे हम लोग किसी तरह से दे ही न सकें ।

एक स्कीम निकली है । सेकेन्ड फाइव इअर प्लैन में ५६६ करोड़ रुपये का फारेन एक्सचेंज का गैप है । उस गैप को पूरा करने के वास्ते ५६६ करोड़ रुपये का फारेन एक्सचेंज आये तब जा कर हमारी सेकेन्ड फाइव इअर प्लैन पूरी हो सकेगी । यह फारेन एक्सचेंज आयेगा कहां से ? घूम फिर कर हम जा पहुंचते हैं लोन्स के ऊपर । अभी हमारे ऊपर २८५ करोड़ रु० का लोन है, ५६६ करोड़ रु० का लोन चाहिये सेकेन्ड फाइव इअर प्लैन को पूरा करने के वास्ते । आखिर इन लोन्स का कहीं अन्त भी तो होना चाहिये । आगे आज देखेंगे कि आज शिपिंग में स्लम्प (मंदी) आया हुआ है । जो जहाज पहले ६० लाख रु० में मिलता था वह अब २० लाख रुपये में मिलता है । इस स्लम्प पर आप ने ग़ौर किया ? आखिर यह स्लम्प आया कैसे ? यह लोन के कारण । शिपिंग वर्ल्ड की सब से बड़ी मैगजीन जो है उस में से मैं कोट करना चाहता हूं । लोन के पीछे हमारी सरकार दौड़ रही है, उस का हश्र क्या होगा । 'फेअर प्ले' ३ जुलाई, सन् १९५८ में कहा गया है कि आप बहुत से जहाज़ ऋण

[श्री रघुनाथ सिंह]

लेकर बनाये जा रहे हैं। उन ऋणों की अदायगी प्रति वर्ष की आय में से ही करनी पड़ती है, जिसका नतीजा यह होता है कि उन जहाज़ों को चलाने का रोजाना का खर्च पूरा करने लायक भी आय नहीं बच पाती ।

आज दुनिया में हो क्या रहा है। दुनिया में बहुत से देशों ने इस लोन की पालिसी का अनुकरण किया। लोन लेकर जहाज़ बना लिये। लेकिन अगर आज २० करोड़ रुपये का आपने जहाज़ बनाया और अगर उसके लिए आप को ४ करोड़ रुपया बाहर से लोन लेना पड़ा, जैसे रेलवे के लिए लोन लिया सवा ६ परसेंट इंटरेस्ट पर, अभी तीन ही दिन की बात है कि रेलवे का सवा ६ परसेंट इंटरेस्ट पर लोन लिया है और उस हिसाब से अगर ४ करोड़ रुपया भी आपने क़र्ज लिया तो ८५ लाख रुपया साल बतौर व्याज़ और किस्त के आपको देना पड़ेगा। इसके अलावा जो फ़ारन लोन की मियाद ७ वर्ष से ज्यादा नहीं होती है। और उसको आपको इंस्टालमेंटस में पे अप करना पड़ेगा। मैं पूछना चाहता हूं कि आप उसको कहां से और कैसे पूरा करेंगे। उसकी कोई स्कीम आप हमारे सामने क्यों नहीं रखते ? मैं आपको सावधान कर देना चाहता हूं कि इस में जो लोन की बात है, यह एक बड़ी गहरी खाई है और यह लोन टी० बी० के जर्म्स के समान है। किसी देश को नाश कर देते हैं किसी बौडी पालिटिक्स को नाश करने के लिये पर्याप्त हैं। उससे हमको बचना चाहिए। दुनिया में कोई व्यापार लोन लेकर नहीं होता। लोन लेकर दुनिया में कोई काम नहीं हुआ है। दुनिया में अगर व्यापार हुआ है तो वह पार्टिसिपेशन से हुआ है। पार्टनरशिप से हुआ है और कम्पनी फ्लोट करके हुआ है और अपने रिसोर्सेज़ से हुआ है। आज तक क़र्ज लेकर दुनिया में कोई अमीर नहीं हुआ है।

अदर रीज़न्स की जो बात कही गई तो मैं उसकी बाबत आपको बतलाना चाहता हूं कि दुनिया में आज स्लम्प क्यों है। दुनिया में स्लम्प इस लिए है कि जापान में जितने जहाज़ बने सब लोन के आधार पर बनाये। जापान में शिपयार्ड हैं और उनके पास कोई कमी नहीं है लेकिन चूंकि लोन से जो जहाज़ लिये तो जो महाजन है वह अपना रुपया मांगता है। जहाज़ी कम्पनियों के पास चूंकि रुपया नहीं है लिहाज़ा दुनिया की सारी जहाज़ी कम्पनियां आज अपने अपने जहाज़ बेचने को तैयार हैं। हमको शिपिंग का बाएर्स मार्केट नहीं बनना है कि आज हम लोन लेकर जहाज़ ख़रीदें और कल फिर हमको क़र्ज चुकाने के लिए जहाज़ बेचने पड़ें।

आगे चल कर इस में पार्टिसिपेशन के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। मैं उस का समर्थक हूं। ज़ोरों से उस का समर्थन करता हूं। इस के अलावा मैं फ़ारेन पार्टिसिपेशन के सिद्धान्त को मानता हूं। फ़ारेन पार्टिसिपेशन होना चाहिये। बाहर से जितना भी रुपया इस के लिये आकर्षित किया जा सके वह किया जाय। फ़ारेन पार्टिसिपेशन के सिद्धान्त को मानते हुए आप के सामने सवाल यह है कि उस फ़ारेन पार्टिसिपेशन का परसेंटेज क्या होना चाहिये। इस सम्बन्ध में जैसा मैं ने कल कहा १९२३-२४ में हमारी पालिसी यह थी कि मेजारिटी आफ दी शेयर्स इंडियन होने चाहिये। सन् १९४७ में आप की पालिसी यह हुई कि ७५ और २५ का परसेंटेज होना चाहिये जिस का कि नतीजा यह हुआ कि कोई कम्पनी कोई फ़ारेन पार्टिसिपेंट और कोई बाहरी आदमी हिन्दुस्तान के साथ हाथ मिला कर शिपिंग कम्पनी खोलने के वास्ते नहीं आया। मैं पूछना चाहता हूं कि जब ऐसी हालत है और जब आप को कोई रिसपौंस नहीं मिला तो फिर उसी पुरानी पालिसी पर चलते रहने से क्या फ़ायदा है ? मैं समझता हूं कि गवर्नमेंट ने अब तक इस चीज़ को बखूबी रिएलाइज़ (अनुभव) कर लिया होगा कि फ़ारेन पार्टिसिपेशन के लिये यह ७५ और २५ का परसेंटेज रखना ठीक नहीं है। इंडस्ट्रीज़ में आप ने क्या किया ? इंडस्ट्रीज़ में फ़ारेन पार्टिसिपेशन के लिये १९४९ में जो पालिसी

रक्खी उस के मातहत ५१ और ४९ का परसेंटेज रक्खा अर्थात् ५१ अगर हिन्दुस्तान के हों तो ४९ दूसरे के हों । इस के अलावा अमरीका की जो तीन आयल रिफ़ाइनरीज़ यहां आईं उनका सेंट परसेंट कैपिटल फ़ारेन है, अलबत्ता आगे चल कर हम उस को ठीक कर सकते हैं । हिन्दुस्तान में कितनी ही कम्पनियां ऐसी हैं जिन में कि फ़ारेन पार्टिसिपेशन इंडिया की अपेक्षा ज्यादा है । क्या कारण है कि शिपिंग के वास्ते इस फ़ारेन पार्टिसिपेशन का आज विरोध किया जा रहा है और जो पालिसी हमारी फ़ेल हो चुकी है उसी पालिसी की तरफ हमें फिर लटकाये रखना चाहते हैं ।

अभी हमारे वित्त मंत्री महोदय श्री मोरारजी देसाई ने इस चीज़ को बहुत अच्छे तरीके से कहा है ।

यहां से दस हज़ार मील की दूरी पर तो यह कहा जा रहा है कि हम डाएनेमिक ऐटमौसफ़ियर (गतिशील वातावरण) पैदा कर रहे हैं और यहां लोक-सभा में बैठकर हम स्टैटिक ऐटमौसफ़ियर (जड़ वातावरण) तैयार कर रहे हैं । डाएनेमिटक ऐटमौसफियर पैदा करने के लिये क्या १९४७ की इस स्टैटिक पालिसी पर हमें चलते रहना होगा ? आख़िर दुनिया हमारी इस स्टैटिक पालिसी को देख कर हमें क्या कहेगी ? आज दुनिया हम पर हंस रही है क्योंकि शिपिंग के बारे में हमारी सही नीति नहीं है ।

इस के बाद सन् १९५७ में आप देखेंगे कि बजट स्पीच में यह चीज़ कही गई कि ५१ और ४९ परसेंटेज बड़ा अच्छा है और अगर कोई ऑफ़र हो तो हमें उसे मान लेना चाहिये । उस के बाद २७-२-५८ को इस बिल को पेश करते वक्त शिपिंग के मिनिस्टर साहब की जो स्पीच हुई उस में भी यही कहा गया कि भाई ठीक है, मैजारिटी आफ़ दी शेयर्स इंडियन होने चाहिये । मर्चेंट शिपिंग बिल की जो हमारे सामने रिपोर्ट है उस में आप देखेंगे कि पाटिल साहब ने यह कहा कि बिल में तो मेजारिटी शेयर्स इंडियन हों, ऐसा नहीं है । एक प्रपोज़ल आया कि ६६ और ३४ रक्खा जाय, दो तिहाई और एक तिहाई रक्खा जाय, २२ तारीख़ को यह प्रपोज़ल आया और न मालूम क्या हुआ यह बड़े आश्चर्य की बात है कि उस के एक दिन के बाद ७५, २५ का प्रपोज़ल आया और उस के बाद फिर हम उलट गये और सन् १९४७ की पालिसी पर चले गये अर्थात् डाएनेमिक से स्टैटिक हो गये । मैं यहां इस चीज़ को बिल्कुल साफ़ तौर से कह देना चाहता हूं कि अगर स्टैटिक बात हम को पसन्द है तो यह जहाज़ की तरक्क़ी भी स्टैटिक रहेगी और जहाज़ की तरक्क़ी डाइनेमिक नहीं हो सकेगी ।

हमारे पाटिल साहब ने दो, तीन बातें और कही हैं । उन बातों को कहने के पहले मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि गवर्नमेंट की पालिसी जो थी उस के अनुसार आप देखेंगे कि एक दर्जन से ज्यादा फार्मेसियुटिकल कम्पनियां ऐसी हैं जिन में ५१ शेयर्स इंडिया के हैं और ४९ फ़ारेन शेयर्स हैं । यही परसेंटेज हेवी एंड लाइट इंजीनियरिंग इंडस्ट्रीज़, मोटर्स ट्रक्स में, टाइपराइटिंग कम्पनीज़, कलर डाई कम्पनीज़ और स्टील सेफ्स इंडस्ट्रीज़ में है । आसाम में जो आयल रिफ़ाएनरीज़ खोलने जा रहे हैं उन में ७५ परसेंट शेयर्स आप ने फ़ारेनर्स को दिये हैं और वह आएल रिफ़ाएनरीज़ तो आप के पबलिक सेक्टर में हैं । आख़िर जब आप पबलिक सेक्टर में आसाम में इन रिफ़ाइनरीज को खोलने के वास्ते ७५ परसेंट फारेन शेयर्स रख लेते हैं तो फिर आप को इस शिपिंग में इस के लिये क्या आब्जेक्शन (आपत्ति) हो सकता है । अगर जहाज़रानी की तरक्क़ी फ़ारेन रुपया लगा कर के, फ़ारेन पार्टिसिपेशन ले कर के हो सकती है तो उस के लिये आप के पास क्या आब्जेक्शन होसकता है ? इस के लिये कोई कारण और कोई हेतु अभी तक हमारे सामने नहीं आया है कि यह ७५, २५ किस कारण से रक्खा गया है ? अगर हम को फ़ारेन पार्टिसिपेशन करना है तो फ़ारेनर्स का जितना ज्यादा से ज्यादा रुपया हो हमें हिन्दुस्तान में ले आना चाहिये ताकि उस से हमारे देश की तरक्क़ी हो ।

[श्री रघुनाथ सिंह]

इस के बाद शिप बिल्डिंग यार्ड्स जो हम अपने देश में बनाने जा रहे हैं तो उस के लिये अगर हमें कोई फ़ारेन पार्टिसिपेशन का औफ़र मिलता है तो हमें उस को लेना चाहिये। जापान ने औफ़र किया है शायद एक और किसी ने औफ़र किया है हमें तो फ़ारेन पार्टिसिपेशन का स्वागत करना चाहिये। जब फ़ारेन पार्टिसिपेशन आयल रिफ़ाइनरीज़ में हो सकता है। और दूसरी दूसरी कम्पनियों में हो सकता है तो शिपिंग में क्यों नहीं हो सकता? इस के लिये सिर्फ दो कारण दिये जाते हैं। कहा जाता है "दिस इज़ रिस्की"। और वह रिस्की इसलिये है कि अगर शिपिंग में फ़ारेन पार्टिसिपेशन होगा तो सम्भव है कि वार टाइम में अगर दूसरे फ़ारेन एलीमेंट्स इस में शामिल रहेंगे तो हमारे हाथ से जहाज़ निकल जायेंगे। तो जब हमारे हाथ से जहाज निकल जायेंगे तो हिन्दुस्तान भी निकल जायेगा। जब हमारे अन्दर अपने जहाज़ों को रखने की ताकत नहीं रहेगी तो हिन्दुस्तान को भी रखने की ताकत हमारे पास नहीं रहेगी। तो यह बात भी सोचने की है।

आप को कुछ और सुनाना चाहता हूं। हमारे सामने कहा गया कि दुनिया में कहीं पर भी शिपिंग में फारिन पारटिसिपेशन नहीं होता। लेकिन एक किताब में जो अभी हाल में निकली है "लाज़ कंसरनिंग की नेशनेलिटी आफ शिप्स" उस में आप देखेंगे कि दुनिया में ६६ मैरीटाइम (समुद्री नौवहन करने वाले) नेशन्स हैं उनमें से ३९ नेशन्स में शिपिंग में फारिन पारटिसिपेशन है। इंगलैंड तक में जोकि सब से बड़ी मैरीटाइम नेशन है फारिन पारटिसिपेशन होता है। म आप को सुनाता हूं। जो पाटिल साहब ने कहा कि रिस्की है मैं उसका उत्तर देना चाहता हूं। 'फेयर प्ले' में लिखा है कि नौवहन समवायों में थोड़ी सी विदेशी पूंजी का सहयोग लेने या बोर्ड में एक दो विदेशियों के रहने से उस के राष्ट्रीय होने के गुण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता। इंगलैण्ड के नौवहन समवाय भी विदेशी शेयर होल्डरों को पूंजी लगाने की अनुमति देती हैं। यहां तक कि अमरीका में भी। मेरे पास इसके प्रमाण मौजद हैं। उस में आगे चल कर यह भी कहा गया है भारतीय संगठन में थोड़े से विदेशी शेयर होल्डर होने से उस की भारतीयता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ सकता। हम इस को मान कर नहीं चल सकते कि हमारे हिन्दुस्तानी लोगों की मारेलिटी (नैतिकता) इतनी गिरी हुई है कि ऐसे समय में वह हिन्दुस्तान को धोखा दे सकते हैं। जहां हमारा ६० परसेंट होगा, जहां पर हमारे शेयर की मैजारिटी होगी, वहां हमें यह कैसे मान सकते हैं कि हिन्दुस्तानी अपने देश के भक्त नहीं होंगे बल्कि अपने देश को दूसरे लोगों के हाथों में बेच देंगे। मैं इस प्रिंसिपल को मानने को तैयार नहीं हूं। हम हिन्दुस्तानियों के आचरण को उतना ही ऊंचा समझते हैं जितना कि दूसरे देशों के लोगों के आचरण को ऊंचा समझते हैं। मैं सिलेक्ट कमेटी में ६० और ४० के पक्ष में था। मैं समझता हूं कि इस में कोई रिस्क नहीं है। कैसे ६० परसेंट हिन्दुस्तानी ४० परसेंट फारिनर्स के हाथों में खेल सकते हैं यह बात हमारी समझ में नहीं आती। मान लिया कि इस वक्त आप की चार करोड़ की कम्पनियां हैं, चार जहाज आप को चाहिये। तो चार जहाजों के वास्ते आप को चार करोड़ रुपया चाहिये अगर आप लोन लेते हैं तो लोन में आप को ६ परसेंट सूद देना पड़ेगा। इस का अर्थ यह होता है कि सिर्फ चार करोड़ के जहाजों के वास्ते आप को ८० लाख रुपया प्रति वर्ष सूद और किस्त के रूप में देना पड़ेगा। अगर आपका फारिनर्स का ४० परसेंट का पारटिसिपेशन हो तो हम को उन से इन चार जहाजों के लिये फारिन एक्सचेंज मिल सकता है। इस वक्त फारिन एक्सचेंज हमारे पास नहीं है। अगर फारिन पारटिसिपेशन होगा तो विदेशों का जो रुपया होगा उस से तो हम जहाज़ खरीदेंगे और जो हमारा रुपया होगा उस से हम रनिंग कास्ट मीट करेंगे। इसलिये मैं नम्रता के साथ कहता हूं कि जब सरकार ने और उद्योगों में फारिन पारटिसिपेशन को मंजूर किया है तो इस में भी करना चाहिये और हम को फारिनर से ज्यादा से ज्यादा फायदा उठाना चाहिये। हम को अपने जहाजों की तरक्की करना जरूरी है। आप किस दुनिया में हैं। आप देखें कि हम प्रति वर्ष १५० करोड़ रुपया फारिन एक्सचेंज

का दूसरे लोगों को दे रहे हैं । आप को इस तरफ भी खयाल करना चाहिये । एक तरफ आप प्रति वर्ष यह १५० करोड़ रुपया विदेशों को दिये जा रहे हैं और दूसरी तरफ आप फारिन एक्सचेंज के लिये चिल्लाते हैं, उसके वास्ते दुनिया में चारों तरफ घूमते हैं । यहां पर अभी तक कोई ऐसी स्कीम हमारे सामने शिपिंग मिनिस्ट्री की तरफ से नहीं आई है कि किस तरह से हम इस १५० करोड़ रुपये को बाहर जाने से बचा सकते हैं । अगर यही हालत रही तो आप की इकानमी कभी स्टेबिल नहीं हो सकती । आप कर्ज लेकर सूद देना चाहते हैं । मैं कहता हूं कि आप सूद क्यों देते हैं । आप फारिन पारटिसिपेशन क्यों नहीं करते जिसमें वह लोग लाभ और हानि दोनों में शामिल होंगे । जो कर्ज देगा वह तो, सिर्फ प्राफिट का हकदार होगा, लेकिन जब पारटिसिपेशन होगा तो उसमें तो प्राफिट और लास दोनों में साझा होगा । उस रुपये पर भी हमारा अधिकार रहेगा । वे लोग कहते हैं कि हम हिन्दुस्तान में आकर काम करना चाहते हैं लेकिन हम कहते हैं कि हम तुम को नहीं चाहते । यह बाहर भेजने वाली मनोवृत्ति यहां पर हजारों बरस से चली आ रही है । यह मनोवृत्ति बदलनी चाहिये, बाहर वालों से हाथ मिलाना चाहिये ।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं । हमारे कम्युनिस्ट भाइयों ने यह प्रपोज़ल किया है कि सेंट परसेंट भारतीय होना चाहिये । मैं उन को इसके लिये दोष नहीं देता । यह उन की नीति के अनुसार है, वह उन का स्टैण्ड है । जिस पर वे खड़े हैं । वह सोचते हैं कि जब तक फारिन पारटि-सिपेशन नहीं होगा तब तक हिन्दुस्तान के जहाजों की तरक्की नहीं होगी । लोन हिन्दुस्तान को मिलने वाला नहीं है । जापान लोन देने को तैयार लेकिन एक शर्त के साथ । वह कहता है कि जो जहाज बनेंगे वे जापान के शिपयार्ड में बनेंगे । आप को रुपया हमारे एजेंट से लेना होगा । मैं समझता हूं कि दुनिया में कहीं भी कोई देश शिपिंग के वास्ते लोन देने को तैयार नहीं होगा । जापान इस वास्ते तैयार हुआ है कि अगर उस की शर्त मान ली जाती है तो उस के अपने शिपयार्ड चलते रहेंगे । लेकिन कम्युनिस्ट भाई कहते हैं कि सेंट परसेंट अपना रुपया होना चाहिये । उनका उद्देश्य यह मालूम होता है कि ज़ब प्राइवेट सेक्टर सफल नहीं होगा तो वे कहेंगे कि प्राइवेट सेक्टर सफल नहीं हुआ है इसलिये इस का नेशनलाइजेशन (राष्ट्रीयकरण) किया जाये । इसीलिये वे फारिन पारटिसिपेशन का विरोध करते हैं । जब मैं अपना अमेंडमेंट मूव करूंगा तो मैं इस बात पर प्रकाश डालूंगा कि हमारा क्या परसेंटेज होना चाहिये ।

मैं आप से यह निवेदन करना चाहता हूं कि जहां तक फारिन पारटिसिपेशन का सम्बन्ध है, हम को इसे ज्यादा से ज्यादा लेना चाहिये और अपने जहाजों की उन्नति करनी चाहिये । यह नहीं होना चाहिये कि भारतवर्ष की जो लक्ष्मी है उस को सुन्दर साड़ी पहना कर, उस की मांग में सिंदूर दे कर, सोने का कड़ा पहना कर, १५० करोड़ रुपये उस के अंचल में रख कर उस को विदेश भेज दें । यह बात बिल्कुल गलत है । यह एक दम बन्द होनी चाहिये । भारत की लक्ष्मी भारत में ही रहनी चाहिये । हमें इस के लिये प्रयास करना चाहिये, और वह तभी सम्भव हो सकता है जबकि हिन्दुस्तान की जहाजी कम्पनियों की तरक्की होगी । लोन ले कर यह तरक्की नहीं हो सकती और लोन आप को मिलता भी नहीं है । पांच बरस से हम चिल्ला रहे हैं, लोन, लोन, लोन । लेकिन लोन कहीं से नहीं आया । लोन आया केवल जापान से जोकि अपने यहां जहाज बनायेगा तब आप को लोन देगा । वह अपने टर्म्स पर आप को लोन देने को तैयार है । इसलिये मेरा निवेदन है कि इस विषय पर आप गम्भीरतापूर्वक विचार करें । आप ६० और ४० का परसेंटेज स्वीकार करलें, नहीं तो परसेंटेज का सवाल हमेशा के लिये ओपिन रखना चाहिये ।

†**श्री उ० च० पटनायक** (गंजम) : मैं अपने से पूर्व भाषणकर्ता से इस सम्बन्ध में सहमत नहीं हूं, कि क्योंकि आसाम तेल समवाय इत्यादि में विदेशी समवायों को ७५ प्रतिशत पूंजी लगाने दी गई है इसलिये वाणिज्यिक नौवहन में भी विदेशी पूंजी का प्रतिशत बढ़ा दिया जाये। वस्तुतः इन दोनों प्रकार के समवायों की तुलना नहीं की जा सकती है।

सरकार ने एक अन्य महत्वपूर्ण दृष्टिकोण की अवहेलना की है वह है प्रतिरक्षा के प्रयोजन के लिये वाणिज्यिक नौवहन की उपयोगिता। नौसेना द्वारा की जाने वाली प्रतिरक्षा के सहायक अंगों के रूप में दो संगठनों से प्रत्येक देश में सहायता ली जाती है। उन में एक संगठन वाणिज्यिक जहाजों का है और दूसरा गहरे समुद्रों में मछली मारने वाली नावों का। इन दोनों की विशेषता यह है कि इन दोनों संगठनों से शांति-काल में आर्थिक लाभ होता है।

विधेयक के प्रमुख सिद्धान्तों पर आने के पूर्व मैं अमेरिका की नौवहन नीति के सम्बन्ध में दो शब्द कहना चाहता हूं। संयुक्त राष्ट्र नौवहन बोर्ड की स्थापना १९१६ में हुई थी। १९३६ में संयुक्त राष्ट्र नौवहन आयोग की स्थापना हुई। इस के चार मुख्य उद्देश्य थे (क) वाणिज्य को प्रोत्साहन देना, (ख) आपातकालीन समय में नौसेना के सहायक जहाजों के रूप में सहायता करना (ग) संयुक्त राष्ट्र के झंडे के अन्तर्गत संयुक्त राष्ट्र के नागरिकों द्वारा संचालन और प्रवर्तन (घ) देश में निर्मित सर्वोत्तम जहाजों के प्रयोग करना तथा उन के प्रयोग में प्रोत्साहन देना इत्यादि।

[**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुये]

इसी प्रकार रूस में ज़ार शासकों के समय से ही वाणिज्यिक नौवहन पर पर्याप्त ध्यान दिया गया था। उन के जहाज इस प्रकार थे कि वे सरलता से जंगी जहाजों में बदल सकें। रूस ने अपने प्रथम पंचवर्षीय योजना में वाणिज्यिक नौवहन पर बहुत ध्यान दिया। उन के वाणिज्यिक जहाजों का कुल टनभार जो १९२४ में ४,१२,४५९ टन था वह १९४६ में बढ़ कर २,१५६,९८७ टन हो गया। इंगलैण्ड में नौवहन का विकास आश्चर्यजनक रूप से हुआ। वस्तुतः वाणिज्यिक जहाजों के कारण ही ब्रिटेन समुद्रों पर अपना अधिकार कर सका और उस की जल सेना की शक्ति भी वाणिज्यिक जहाजों के कारण ही स्थिर है।

इस पहलू की बिल्कुल अवहेलना की गई है। अतः मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि हमें इन जहाजों का संचालन तथा व्यवस्था पूरी तरह अपने हाथों में रखनी चाहिये। जहाजों को इस प्रकार बनाना चाहिये कि आपातकाल में हम उन का उपयोग कर सकें। ऐसी दशा में विदेशी पूंजी या विदेशी कर्मचारियों का रहना उपयोगी सिद्ध नहीं हो सकता है।

हम अपने वाणिज्यिक नौवहन पर जहाज के मालिकों के हित की दृष्टि से नहीं अपितु राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टि से देखना है। किसी भी जहाज को नष्ट करना बहुत सरल होता है। जहाज का कोई भी अधिकारी चाहे तो जहाज को भटका सकता है या नष्ट कर सकता है। इसीलिये मेरे विचार से इस सम्बन्ध में आप को प्रधान मंत्री और प्रतिरक्षा मंत्री की राय लेनी चाहिये। अतः मेरा विचार है कि यदि आप २५ प्रतिशत भागिता वाली बात स्वीकार कर लेंगे तो इस से देश को बहुत हानि हो सकती है और ये २५ प्रतिशत वाले लोग ७५ प्रतिशत पर भी कब्जा कर सकते हैं।

†**श्री परुलकर** (थाना) : संयुक्त प्रवर समिति ने भारतीय नौवहन की परिभाषा में परिवर्तन कर अच्छा किया अन्यथा यह परिभाषा राष्ट्र के लिये हानिकर और लज्जास्पद सिद्ध होती। मूल विधेयक की परिभाषा के अनुसार शत प्रतिशत विदेशी पूंजी वाला जहाज भी भारत म पंजीयित

†मूल अंग्रेजी में

हो सकता था और भारतीय झंडा लगा सकता था । इस प्रकार देश की अर्थव्यवस्था और प्रतिरक्षा में नौवहन का जो महत्वपूर्ण भाग है उस की अवहेलना की गई है ।

नौवहन एक महत्वपूर्ण, आधारभूत और युद्धोपयोगी उद्योग है । यह एक ऐसा उद्योग है जिस के विकसित होने पर विदेशी मुद्रा कमाई जा सकती है और अविकसित होने पर हम इस मद में अत्यधिक विदेशी मुद्रा व्यय करनी होती है ।

संयुक्त प्रवर समिति में भी नौवहन उद्योग से दिलचस्पी रखने वाले एक प्रभावशाली वर्ग ने विदेशी पूंजी की भागिता को बढ़ाने की अपील की थी । लेकिन प्रवर समिति ने उन की बात अस्वीकार कर दी । तथापि कुछ सदस्य चाहते हैं कि नौवहन में विदेशी पूंजी को प्रोत्साहन दिया जाये उस के लिये वे तीन तर्क देते हैं । उन का पहिला तर्क विदेशी विनिमय का वर्तमान संकट है । उन का कहना है कि ७५ : २५ के आधार पर विदेशी पूंजी पतियों को पूंजी लगाने में कोई आकर्षण नहीं है किन्तु यदि यह अनुपात बढ़ा कर ५१ : ४६ कर दिया जायेगा तो वे पूंजी लगाने को प्रस्तुत हैं । निसन्देह बिना विदेशी मुद्रा के इस उद्योग का विकास नहीं हो सकता है और इस समय हम पर विदेशी मुद्रा संकट है तथापि हमें देश की अर्थव्यवस्था और प्रतिरक्षा का पहिले विचार करना चाहिये ।

विदेशी पूंजी को स्वीकार करने के लिये वे एक दूसरा तर्क देते हैं वह यह है कि भारतीय पूंजीपति पूंजी लगाने में हिचकिचाते हैं और जैसे ही विदेशी पूंजी उस क्षेत्र में लगती है तो उस की सहकारिता में भारतीय पूंजी का प्राप्त करना सरल हो जाता है ।

उन का तीसरा तर्क यह है कि जब बिस्कुट और चाकलेट उद्योग में विदेशी पूंजी की अधिक प्रतिशत में भागिता स्वीकार की जाती है तो नौवहन उद्योग में ऐसा क्यों नहीं किया जाता है । इस से यह ज्ञात होता है कि उन के स्वार्थ ने उन्हें कितना अन्धा बना दिया है ।

संयुक्त प्रवर समिति ने मूल विधेयक के खंड १२ के स्थान में खंड २१ रख दिया है जिस में भारतीय और विदेशी पूंजी भागिता का अनुपात ७५ :२५ रखा गया है । मेरे विचार से यह प्रतिशत भी हमारे लिये हानिकर सिद्ध हो सकता है । हम वस्तुतः नौवहन उद्योग में विदेशी पूंजी भागिता के विरोधी हैं । पहिला कारण जैसाकि एक महत्वपूर्ण साक्षी के बयानों से भी स्पष्ट है कि विदेशी पूंजी का प्रयोजन एक मात्र खोये हुए अधिकार पर कब्जा करना और कम से कम समय पर अधिकाधिक लाभ उठाना होगा ।

दूसरा कारण यह है कि विदेशी पूंजी लगाना राष्ट्र के हित के खिलाफ होगा जैसाकि श्री एम० ए० मास्टर ने अपने साक्ष्य में कहा है कि सभी बातों पर विचार करने के पश्चात् मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूं कि विदेशी पूंजी की सहभागिता राष्ट्र के हित में नहीं है ।

तीसरा कारण यह है कि इस उद्योग में लगे हुए पूंजीपतियों का एक प्रभावशाली वर्ग विदेशी पूंजी को प्रोत्साहन देने का विरोधी है । यहां यह बात स्मरण रखनी होगी कि भले ही ये लोग निजी स्वार्थ के कारण विदेशी पूंजी लगाने के विरोधी हैं तथापि देश का हित भी इस में ही है ।

चौथा कारण यह है कि द्वितीय और तृतीय योजना का लक्ष्य बिना विदेशी पूंजी को स्वीकार किये ही प्राप्त हो सकता है । हम द्वितीय योजना के अन्त तक ६ लाख टन भार प्राप्त करना चाहते हैं जो इस के बिना भी संभव है जहां तक विदेशी मुद्रा प्राप्त करने का प्रश्न है वह अपनी व्यवस्था स्वयं करने वाली प्रणाली से किया जा सकता है अर्थात् एक निश्चित मात्रा में रुपये बैंक में रख कर समान मात्रा में विदेशी मुद्रा प्राप्त की जा सकती है ।

[श्री परुलेकर]

आज कर पूंजी बाजार में मंदी आई हुई है । विशेषतः नौवहन उद्योग में काफी गिरावट है । ब्रिटेन में १४ प्रतिशत टन भार व्यर्थ पड़ा हुआ है । नये जहाजों के निर्माण के आदेश रद्द किये जा चुके हैं । ऐसे समय हमें ऋण सरलता से प्राप्त हो सकता है । अतः हमें ऋण प्राप्त करना चाहिये ।

हमें विश्व बैंक से भी सरलतापूर्वक ऋण प्राप्त हो सकता है । वस्तुतः विश्व बैंक से इस प्रयोजन के लिये ऋण लिया ही नहीं गया है और एक बार विश्व बैंक ने नौवहन के विकास के लिये ऋण दिया था लेकिन हम ने उस का उपयोग नहीं किया ।

इस समय जहाजों के बाजार में मंदी है । कीमतें गिर रही हैं । आप केवल २५ प्रतिशत कीमत नकद दे कर बाकी कीमत किश्तों में चुका सकते हैं । जब हम अन्य आधारभूत उद्योग, यथा रेलें, इस्पात इत्यादि में विदेशी पूंजी को स्वीकार नहीं कर रहे हैं तो नौवहन उद्योग जो एक बुनियादी उद्योग है, में भी विदेशी पूंजी को स्थान नहीं मिलना चाहिये । साथ ही इस उद्योग के विकास का दायित्व सरकार को अपने ऊपर लेना चाहिये । जिन लोगों पर अब तक इस उद्योग का दायित्व रहा है, उन्हों ने इस का कोई विकास नहीं किया है । वे केवल अपने लाभ की चिन्ता में रहे हैं । अतः सरकार को यह दायित्व अपने पर लेना चाहिये ।

यद्यपि १९४७ में अपने नीति सम्बन्धी वक्तव्य में सरकार ने यह कहा था कि कोई विदेशी निदेशकों के बोर्ड का सदस्य नहीं हो सकता है । लेकिन यहाँ सरकार ने विदेशी पूंजी को आकर्षित करने के लिये विदेशियों को भी निदेशक बनाने का उपबन्ध किया है जो राष्ट्र के लिये घातक है ।

इस विधेयक में एक भयंकर त्रुटि यह है कि इस में नाविकों के सुधार के लिये कोई नया उपबन्ध शामिल नहीं किया गया है । पुराने अधिनियम के उपबन्धों में ही थोड़ा बहुत परिवर्तन कर उन्हें विधेयक में शामिल कर दिया गया है । वस्तुतः नाविकों की अवस्था बहुत शोचनीय है उन्हें किसी प्रकार की सुरक्षा या सुविधायें प्राप्त नहीं हैं मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे नाविकों की स्थिति सुधारने की ओर भी ध्यान देवें ।

†**श्रीमती इला पालचौधरी** (नवद्वीप) : हमें नौवहन के प्रश्न पर राष्ट्रीय दृष्टिकोण से विचार करना चाहिये । अन्तर्राष्ट्रीय नौवहन में तो विचारों का विनिमय भी होता है और सांस्कृतिक आदान प्रदान भी । हमें तो यह प्रयास करना चाहिये कि भारतीय नौवहन भी संसार में अपना नाम पैदा करे ।

जब भी नौवहन में बड़े पैमाने पर वैदेशिक जहाजों ने भाग लिया है तब ही भारतीय नौवहन को हानि पहुंची है । युद्ध के अंधकारमय दिनों में बर्मा से विस्थापितों को लाने के लिये एक भी जहाज न था । भारतीय जहाज ही यह सहायता कर सकते थे । उन्होंने थोड़ी सहायता की भी । विदेशियों का भाग सदैव हानि पहुंचाने वाला होता है ।

हां, यदि हम ने वास्तव में ही वैदेशिक सहायता से लाभ उठाना है तो उनकी पूंजी २५ प्रतिशत से किसी भी प्रकार अधिक न होनी चाहिये । मैं समझती हूं कि माननीय मंत्री इस बात पर अवश्य ही ध्यान देंगे ।

६०:४० प्रतिशत का जो सूत्र है उसके आधार पर तब तक विदेशी पूंजी नहीं मिलेगी जब तक पर्याप्त नियंत्रण उनके हाथों में न जाये । हम यह नहीं चाहते ।

†मूल अंग्रेजी में

मुझे प्रसन्नता है कि सरकार ने नौवहन सम्बन्धी विधियों को संहिताबद्ध कर दिया है। हम साधारण तरीके पर भी वैदेशिक पूंजी नौवहन के लिये प्राप्त कर सकते हैं। माननीय मंत्री ने संयुक्त समिति में इस की संभावना भी व्यक्त की थी। हम नौवहन से ९ या १० करोड़ की विदेशी मुद्रा अर्जित करते हैं और उसी आय से ऋण भी शीघ्रता से चुका सकते हैं। हमारी आय दुगनी हो सकती है।

मैं इस बात से सहमत नहीं हूं कि गैर-सरकारी नौवहन समवायों ने अपने लक्ष्यों की पूर्ति नहीं की है। उन्होंने बहुत ही अच्छा कार्य किया है। वे लोग बड़े लाभदायक सिद्ध हुए हैं और उनसे हमें भविष्य में भी बड़े लाभ होंगे।

मैं नाविक कल्याण बोर्ड का सदस्य होने के नाते यह प्रार्थना करूंगी कि माननीय मंत्री बोर्ड के प्रतिवेदन की सिफारिशों को क्रियान्वित करने का प्रयास भी करें।

इसके पश्चात् डेक पर यात्रा करने वाले यात्रियों के कल्याण का भी प्रश्न है। बहुत से ऐसे यात्री तट पर आते ही रुग्न हो जाते हैं उनकी सहायता के लिये भी कोई निधि बनानी चाहिये। आशा है सरकार उस दिशा में हमारी सहायता करेगी।

हमें कलकत्ता के पत्तन अधिकारियों ने बताया कि हुगली के नौवहन में आगे क्या क्या संकट आने वाले हैं। इसलिये यदि गंगा बांध शीघ्र ही बन जाये तब कलकत्ता की सारी बन्दरगाह ही बच सकती है।

एक बात मेरी समझ में नहीं आई। एक ओर तो आप भारतीय पूंजीपतियों की आलोचना करते हैं और दूसरी ओर आप विदेशी पूंजीपतियों की सहायता चाहते हैं। वे भी पूंजीपति ही हैं। वास्तव में ज्ञात दानव अज्ञात दानव से अच्छा होता है।

नौवहन के तीन पहलू हैं: आर्थिक, राजनैतिक, तथा भावना सम्बन्धी। राजनैतिक दृष्टिकोण से विदेशी पूंजी खतरनाक है और आर्थिक दृष्टि से भी यह हानिकारक है। जहाज यदि विदेशी है तो उस पर लगा भारतीय झंडा भी उसे देशी थोड़े ही बना सकता है। अतः हमारे पास हमारे अपने जहाज होने चाहिये। मुझे आशा है कि सरकार यत्न करेगी हमारा व्यापार बढ़ेगा और व्यापार से ही लक्ष्मी की वृद्धि होती है।

†**श्री गोरे** (पूना) : श्रीमान्, नौवहन से रुचि रखने वाले लोगों ने इन दिनों में जो प्रयास किये हैं उनसे यह प्रतीत होता है कि यह विधेयक उनके लिये पर्याप्त महत्वपूर्ण है।

विधेयक पर विचार प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय माननीय मंत्री ने कहा कि वे देश को महान् समुद्रीय शक्ति तो नहीं बनाना चाहते बल्कि वाणिज्यिक नौवहन को ज्यादा दृढ़ बनाना चाहते हैं। हम तो समझते थे कि श्री पाटिल बड़े उत्साही व्यक्ति हैं यहां आकर तो वह निरे भद्र से ही बन गये। द्वितीय पंचवर्षीय योजना की अवधि की समाप्ति तक केवल ९ लाख टन का ही लक्ष्य है। यदि इस दर से हम ८/९ वर्ष तक भी प्रयास करते जायें तब भी हमारी गणना संसार की समुद्र शक्तियों में न हो पायेगी।

जापान तथा जर्मनी ने थोड़े ही समय में ३७ लाख टन तथा २६ लाख टन का लक्ष्य प्राप्त कर लिया है। २५ लाख टन से हमारा क्या बनेगा। हमारा भविष्य तब तक उज्ज्वल नहीं हो सकता जब तक कि हम देश का समस्त माल अपने ही जहाजों में न ढोयें।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री गोरे]

यह विधि बड़ी विस्तृत है । इस में ४६१ खण्ड हैं हम इसे संक्षिप्त बना कर दूसरे ढंग से संकलित कर सकते थे । स्वीडन आदि देशों में नाविकों के लिये अलग विधियां हैं । इतने लम्बे विधेयक में तो कोई बात निकालना भी बड़ा ही कठिन हो जाता है ।

इसके पश्चात् इस विधेयक द्वारा नौवहन विकास निधि समिति, राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड, तथा नौवहन के महानिदेशक की नियुक्ति की जायेगी । किन्तु तीनों कार्यक्षेत्र का विस्पष्टीकरण न हो कर यह भी हो सकता है कि तीनों में कभी किसी प्रकार का विवाद हो—झगड़ा हो । हमें उनके कार्य अलग अलग रखने चाहिये ।

इस विधेयक का दूसरा महत्वपूर्ण पहलू है विदेशी पूंजी का भाग । इसमें यह सहायता २५ प्रतिशत तक रखी गयी है किन्तु श्री रघुनाथ सिंह ने तो यहां तक कह दिया है कि यदि हमें ४० प्रतिशत पूंजी भी लेनी पड़े तब भी हिचकिचाना नहीं चाहिये । मैं समझता हूं यह बड़ी भारी गलती होगी । हमें विदेशियों को तो हमारे नौवहन उद्योग में मात्रा से अधिक हस्तक्षेप करने ही नहीं देना चाहिये । उन्होंने अमेरिका तथा कनाडा के सहयोग का उदाहरण दिया किन्तु हमारी भौगोलिक स्थिति भी तो वैसी नहीं है ।

क्या ऐसा नहीं हो सकता कि जो १० करोड़ विदेशी मुद्रा हम अर्जित करते हैं वह सारी इसी उद्योग में लगा दें । फिर जितने जहाज हमारे पास होंगे उतनी ही अधिक विदेशी मुद्रा हम अर्जित कर सकेंगे । यदि हम कोई ऐसी ठोस योजना को न अपनायेंगे तब हम कभी भी अपने ध्येय तक नहीं पहुंच सकते । वास्तव में मैं तो नौवहन में प्रत्येक प्रकार की विदेशी सहायता के विरुद्ध हूं ।

इसी प्रकार तटवर्ती व्यापार की परिभाषा में भी हम ने नर्मी से काम लिया है । हमें मलाका से अदन तक के समुद्र को भी 'तटवर्ती व्यापार' की परिभाषा में ले आना चाहिये क्योंकि यह समुद्र सदैव भारतीय रहा है ।

नौवहन विधेयक में और भी महत्वपूर्ण खण्ड हैं । इन पर किसी ने भी चर्चा नहीं की है । भारत नाविक संघ ने मांग की है कि यदि किसी को 'जहाज का मास्टर' लगाया जाये तब परीक्षा लेकर ही लगाया जाये क्योंकि उसके जिम्मे माल सम्हालने का बड़ा भारी उत्तरदायित्व होता है । इस काम के लिये अलग प्रशिक्षण की आवश्यकता है । यदि सैनिक पदाधिकारियों को सेवानिवृत्ति के पश्चात् इधर लाया जाना ही हो तब तो परीक्षण के पश्चात् ही लाया जाये ।

सरकार को नाविकों की सेवा की शर्तें ठीक करने के लिये संसद् सदस्यों की एक समिति बनानी चाहिये और उनके लिये भी सुविधाओं का उपबन्ध करना चाहिये । उनकी भर्ती उनकी पदावधि तथा डाक्टरी मुआइने इत्यादि के बारे में ठीक उपबन्ध होने चाहियें । ऐसा नहीं होना चाहिये कि उन्हें एकदम से हटा दिया जाये ।

हमारे नौवहन में अत्यधिक विदेशी हैं और यह बात हमें चिन्तित करती है । बहुत से तो पाकिस्तानी भी हैं । हमारी सरकार को प्रशिक्षण केन्द्र खोलने चाहियें और हमारे अपने लोगों को सारा काम सिखाना चाहिये ।

साथ ही साथ हमें यात्रियों की ओर भी ध्यान देना चाहिये । चीजें भी ठीक तरह से रखी जायें इसके उपबन्ध की भी आवश्यकता है । यदि जहाज वाले लापरवाही करें तो परिणाम भयंकर हो सकते हैं । हाल ही में केरल के लिये जो अनाज आ रहा था उसमें इन लोगों की

लापरवाही से विष मिल गया जिससे लोगों की मृत्यु भो हुई। पवित्र स्थानों की यात्रा करने वाले लोगों को भी सुविधायें दी जायें।

खण्ड १५० के अधीन झगड़े निपटाने की जो शक्ति सरकार ने ली है वह श्रम नीति के बुनियादी सिद्धान्तों के ही विपरीत है। हम यह तो स्वीकार करते हैं कि नाविकों तथा जहाज मालिकों के बीच झगड़ा हो सकता है किन्तु जिनकी नियुक्ति की केवल संभावना ही है उनका कैसे झगड़ा होगा ?

इसके पश्चात् सरकार न्यायाधिकरण के केवल उन्हीं फैसलों को लागू करेगी जिन्हें वह ठीक समझेगी। इसके अतिरिक्त इस क्षेत्र से औद्योगिक विवाद अधिनियम का प्रभाव ही समाप्त कर दिया गया है।

मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इन थोड़ी सी बातों पर ध्यान देंगे और उनका स्पष्टीकरण करने की कृपा भी करेंगे।

जहां तक विदेशी सहायता का सम्बन्ध है उस सम्बन्ध में भी सरकार मेरे विचारों पर विचार करे।

पंडित ठाकुर दास भार्गव (हिसार) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, इस बिल का मामला ऐसा है कि जिस पर मैं सिर्फ इस बिल को पढ़ कर और जो बाहर की थोड़ी सी चीजें मुझे मालूम हैं उनको पढ़कर मैं अपनी राय दे रहा हूं। मुझे कोई ज़ाती इल्म किसी शिपिंग कारपोरेशन का, या शिप्स का या सीमैन का नहीं है। साथ ही मैं फारिन पारटिसिपेशन पर जो कुछ अर्ज करूंगा वह ऐसी वजूहात पर कि जो आम तौर पर लोगों को मालूम हैं और जिनके वास्ते कोई खास तजरबा या खास इल्मियत मुझ को नहीं है। इस वास्ते मैं इस मामले में बहुत डिफीडेंस से बोल रहा हूं।

मैं ने दोनों प्वाइंट्स आव व्यू सुने और इन सब को सुन कर मुझ को तो ऐसा मालूम होता है कि वह सभी साहिबान जो कि इस बहस में पार्ट ले रहे हैं उन सब का पार्ट गालिबन उतना ही ज्यादा इनफार्म्ड है जितना कि मेरा है।

श्री झुनझुनवाला (भागलपुर) : खास कर के गवर्नमेंट का।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : जब मैं गवर्नमेंट की तरफ देखता हूं और जब पिछली हिस्ट्री और आज की हिस्ट्री को देखता हूं और जब यह देखता हूं कि किस तरह से यह बिल लाया गया है तो मुझे और भी ज्यादा ताज्जुब होता है और मैं इस फेर में फंस जाता हूं कि इस मामले में गवर्नमेंट को कोई डेफिनेट राय देना मुश्किल है।

उपाध्यक्ष महोदय : ऐसे हालात में तो मेम्बर साहब को ज्यादा कानफिडेंस होना चाहिए।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : मुझे इसके बारे में अगर कानफिडेंस है तो इस बात में है कि....

उपाध्यक्ष महोदय : कि कोई ज्यादा वाकिफ नहीं है।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : कि इसके चलाने वाले श्री पाटिल साहब और श्री राजबहादुर साहब जोकि हमारे सामने बैठे हैं वह जो कुछ करेंगे वह इस देश के हित में होगा। लेकिन मैं देखता हूं कि जब यह बिल पहले आया था तो उसमें सेंट परसेंट पारटिसिपेशन का प्रावीजन

[पंडित ठाकुर दास भार्गव]

था। सन् १९४७ में, आज से ११ बरस पहले मैंने देखा था कि वहां पर २५ परसेंट का पालिसी स्टेटमेंट के अन्दर जिक्र था। अब सिलेक्ट कमेटी की रिपोर्ट में किसी ने लिख दिया है कि पाटिल साहब ने खुद सजेस्ट किया था कि यह रेशो ६६-२/३ : ३३-१/३ रखी जाय।

पंडित कृ० चं० शर्मा (हापुड़) : ज़माना रंग बदलता है।

पंडित ठाकुर दास भार्गव : आज हम ६० : ४० की बात सुन रहे हैं। दूसरी तरफ़ हम यह भी सुनते हैं कि गवर्नमेंट को विदेशियों को पास नहीं आने देना चाहिए। मेरे जैसे आदमी के लिए जोकि इस सिलसिले में ज्यादा वाकफ़ियत नहीं रखता है, इससे मुसीबत ज्यादा बढ़ जाती है। मुझे यह कहने में ज़रा भी ताम्मुल नहीं है कि अगर मुझे यकीन हो कि हिन्दुस्तान का अपना कैपिटल इतना आ जायेगा, जिससे हमारा इंडियन शिपिंग बहुत तेज़ी के साथ बढ़ेगा, तो मैं सेन्ट-पर-सेन्ट अपने कम्यूनिस्ट फ्रेन्ड्ज़ के साथ शामिल होने के लिए तैयार हूं कि हमारे यहां फ़ारेन पार्टिसिपेशन नहीं होनी चाहिए। पटनायक साहब ने जो कुछ कहा है उससे मुझे यह ख्याल पैदा होता है कि हमारी सैकंड लाइन आफ़ डिफ़ेन्स में फ़ारेनर्ज़ के शामिल होने का सवाल क्या है। हमारे देश के नैशनल्ज़ शिपिंग के ज़रिये १५० करोड़ रुपये हासिल कर सकते हैं। इस लिये मैं सोचता हूं कि दुनिया में शायद ऐसी कोई नेशन नहीं होगी, जिसने वह रुपया लेने की कोशिश न की हो, जोकि फ़ार दि गैदरिंग उस को मिल सकता हो। हिन्दुस्तान के बाकी हिस्सों को तो शायद शिपिंग के बारे में ज्यादा इल्म नहीं है, लेकिन बम्बई वालों को और दूसरे कोस्ट वाले लोगों को मालूम है कि इस में कितना गेन है और कितना रिस्क है और यह कितनी मुफ़ीद चीज़ है। मैं यह देखता हूं कि हमारी शिपिंग में हिन्दुस्तानी बहुत कम हैं। उस में बीस हज़ार पाकिस्तान के लोग हैं---शायद उससे भी ज्यादा हैं। शुरू में, जब मैं कलकत्ते में था, तो उस वक्त उस में कलकता के आसपास वील और दूसरे इंडियन नैशनल्ज़ थे। उस वक्त तो ठीक था। उस वक्त उस में ऐसी कौमें थीं, जिनको नाटिकल कहना चाहिए, जिनका रुझान उस तरफ़ था। मैं इस सिलसिले में यह अर्ज़ करना चाहता हूं कि अगर भारतीय जहाज हमारी सैकंड लाइन आफ़ डिफ़ेन्स है, तो जहां तक मुमकिन हो, उस में हर एक एम्पलाई इंडियन होना चाहिए। डायरेक्टर और दूसरे बड़े अफ़सर तो यहां होंगे और वे यहां से हुक्म देंगे, लेकिन उस हुक्म को मानने वाले अगर फ़ारेनर होंगे, तो वह कोई तसल्लीबख्श बात नहीं होगी। मैं यह चाहता हूं कि जहां तक मुमकिन हो, इस मुल्क की सैकंड लाइन आफ़ डिफ़ेन्स को बनाने वाले हिन्दुस्तानी ही होने चाहिए। दफ़ा २१ में इंडियन शिपिंग की जो तारीफ़ दी गई है, उस में मुझे यह कमी नज़र आती है। अगर हम यह नहीं कर सकते कि हम इस में बाहर वालों को एम्पलाय नहीं करेंगे, तो कम से इतना तो कर सकते हैं कि अगर सबके सब हिन्दुस्तानी नहीं हो सकते, तो बड़ी भारी मैजारिटी इंडियन नैशनल्ज़ की होनी चाहिए। अगर हम चाहते हैं कि इंडियन शिपिंग उस तरह का हो, जिसका कि हम ज़िक्र सुनते हैं, तो यह निहायत ज़रूरी है कि ज्यादा परसेन्टेज हिन्दुस्तान का होना चाहिए।

जहां तक शिपिंग की हिस्ट्री का ताल्लुक है, मैं इस बहस में नहीं पड़ना चाहता कि इस बारे में अमरीका और विलायत की क्या हालत है। श्री रघुनाथ सिंह ने मुझे दो किताबें दी हैं। मैं जानता हूं कि शायद बहुत थोड़े ऐसे मुल्क होंगे, जिनमें इस तरह की सख्त कैद होगी कि बाहर का कैपिटल न आये, या बाहर के आदमी न आयें। मेरे हाथ में एक कागज़ है, जिसमें पच्चीस तीस मुल्कों का ज़िक्र है और बताया गया है कि कहीं नैशनल कैपिटल का मिनिमम परसेन्टेज ५० है, कहीं ५१ है कहीं ६६ है और कहीं ७० परसेन्ट है, वगैरह वगैरह। जनाबे वाला फ़ारेन पार्टिसिपेशन के बारे में गवर्नमेंट की राय साफ़ है---और वह ७५ : २५ परसेन्ट है। इस लिए मैं इस बहस में नहीं

पड़ूंगा कि यहां फ़ारेन पार्टिसिपेशन की इजाज़त होनी चाहिए या नहीं । सारी दुनिया को देख कर यह बात ग़लत मालूम होती है कि हम इतने एक्सक्लूसिव बने रहें कि हम फ़ारेन कैपिटल को नहीं रखेंगे । अगर हम को हिन्दुस्तान में ही लोन मिलता हो तो मैं तो फ़ारेन लोन की तरफ़ देखने के लिए भी तैयार नहीं हूं । फ़ारेन लोन से हम को ज्यादा से ज्यादा रुपया मिल सकता है । मुझे तो सिर्फ़ यह देखना है---मेरे सामने तो सिर्फ़ एक ही यार्डस्टिक है और वह यह है कि इंडिया का नैशनल इन्ट्रेस्ट किस चीज़ में है---लोन लेने में है ईक्विटी कैपिटल लेने में है या फ़ारेनर्ज़ को इजाज़त देने में है । अगर इंडियन शिपिंग बढ़ता ही नहीं है स्टेटिक रहता है अगर वह आगे चलता ही नहीं है हमारे कैपिटलिस्ट्स में इतना दम ही नहीं है, हमारा कैपिटल इतना शाई है तो फिर तो शायद हम लोग डूम्ज़डे तक इन्तज़ार करते रहेंगे कि इंडियन शिपिंग बढ़े । जनाब ज़रा पुराने फ़िगर्ज़ को मुलाहिज़ा फ़रमायें । हमें वह ज़माना याद है जब हाजी साहब कोस्टल रिज़र्वेशन बिल पर बहस किया करते थे । उस वक्त गवर्नमेंट ने हमारे कई आदमियों का करोड़ों रुपये का कैपिटल ज़ाया कर दिया । लेकिन मैं अर्ज़ करना चाहता हूं कि आज वह वक्त नहीं है । आज हमारे मुल्क में एक नैशनल गवर्नमेंट है । मेरे पास जो फ़िगर्ज़ हैं उनकी बिना पर मुझे यह कहने में ज़रा भी ताम्मुल नहीं है कि अगर हम उसी रफ्तार से चलते रहे जिससे कि हम चलते रहे हैं तो मुझे डर है कि बहुत अरसे तक हम ऐसी हालत में पड़ रहेंगे जिसमें इंडियन शिपिंग कोई तरक्की नहीं कर सकेगा ।

अब मैं कुछ पुरानी फ़िगर्ज़ का ज़िक्र करना चाहता हूं । १९४७-४८ में हमारे पास सिर्फ़ ढाई लाख टन के करीब इंडियन शिपिंग था । इसके आगे चल कर १९४८-४९ और १९४९-५० में वह थोड़ा-थोड़ा बढ़ा लेकिन किसी भी साल मैं नहीं पाता कि वह एक लाख बढ़ा हो । मैं पाता हूं कि १९४६-४७ में ६० हज़ार १९४७-४८ में ८३ हज़ार बढ़ा । १९४८-४९ में सैट-बैक हुआ और उस साल वह सिर्फ ३२ हज़ार बढ़ा । १९४९-५० में वह सिर्फ़ २,०१४ बढ़ा और १९५०-५१ में १९,५८३ । आगे चल कर थोड़ा सा सैट-बैक हो गया । १९४९-५० में वह ३९४,६३२ था और १९५०-५१ में २९६,६४९ था । फिर पेंडुलम दूसरी तरफ़ चला । १९५१-५२ में ३,८६,२९५ हो गया और १९५२-५३ में ३,८४,०३८ रह गया । आख़िर आहिस्ता-आहिस्ता गवर्नमेंट ने रुपया देना शुरू किया---उस को ख़जाने से रुपया मिलना शुरू हुआ । ८५ परसेन्ट दिया गया और वह भी इस शर्त पर कि पंद्रह बीस बरसों तक अदा करो । शरह भी सिर्फ़ तीन परसेंट थी । उस वक्त बहुत आहिस्ता-स्नेल की पेस पर वह बढ़ना शुरू हुआ । १९५३-५४ में वह ४२२,८५८ पर आया । १९५४-५५ में वह ४३५,९६१ था और १९५५-५६ में ४५५,३५७ हो गया । १९५६-५७ में कुछ तरक्की हुई और वह ५२१,४४० हो गया । अब १९५७-५८ में वह ५८६,५४५ के करीब है और मुझे उम्मीद है कि अब वह किसी कद्र रफ्तार से बढ़ेगा । मुझे शुबहा नहीं है कि आनरेबल मिनिस्टर साहब ने ९ लाख का जो टारगेट बताया है वह पूरा हो जायगा और उस में बहुत देर नहीं लगेगी लेकिन २० लाख का जो पुराना टारगेट था उस का आनरेबल मिनिस्टर साहब ज़िक्र ही नहीं करते हैं । क्या करें ज़िक्र कर के ? हमारे आनरेबल मिनिस्टर कैसे फ़रमायें कि थर्ड फ़ाइव यीअर प्लान का २० लाख का हमारा टारगेट हमारे कैपिटलिस्ट्स पूरा कर देंगे ? उन्होंने दुरुस्त तौर पर नहीं बतलाया । वह यह भी नहीं कह सकते थे कि वह ऐसा नहीं करेंगे लेकिन मुझे यह कहने में ताम्मुल नहीं है कि अगर हमारे कैपिटलिस्ट्स के ऊपर यह मामला रहा तो १९६६ तक---थर्ड फ़ाइव यीअर प्लान के आखिर तक---हम यह २० लाख टन का टारगेट हासिल कर सकेंगे इसकी मुझे हरगिज़ कोई उम्मीद नहीं है । श्री गोरे ने फ़रमाया कि क्या यही काफ़ी है कि हम बीस लाख टन तक पहुंचें और क्या हम बीस पच्चीस लाख टन से आगे नहीं बढ़ेंगे । बहुत मुल्क आगे बढ़े हुए हैं । हमें शुबहा नहीं है कि हम ज़रूर आगे बढ़ेंगे हालांकि हमारे आनरेबल मिनिस्टर साहब ने फ़रमाया कि हम

मैरिटाइम पावर नहीं होना चाहते हैं। मैं उनकी बहुत इज्जत करता हूं लेकिन मुझे यह कहने में ताम्मुल नहीं है कि अगर मेरा काबू चले तो मैं हिन्दुस्तान को एक मैरिटाइम पावर देखना चाहता हूं मुझे उससे कोई डर नहीं महसूस होता है। आप कहते हैं कि हम एक मैरिटाइम कंट्री रहेंगे। इस का मतलब यह है कि हम सिर्फ तिजारत किया करेंगे और १५० करोड़ रुपये हासिल करने की कोशिश पर इकाफा करेंगे। इस बात को तो मैं एप्रिशिएट करता हूं कि हम किसी पर हमला नहीं करेंगे किसी की जायदाद नहीं छीनेंगे हम किसी को दुख नहीं देंगे। लेकिन हम को यह भी नहीं भूलना चाहिए कि हम को अपने देश के डिफ़ेन्स के लिए भी तैयार रहना है। इसलिए जिस आदमी का ऐसा खयाल हो और जो यह चाहता हो कि हमारे देश को केवल रुपये पैसे के मामले में ही नहीं बल्कि दूसरी तरह भी पूरे तौर से तैयार होना है उससें मैं सहमत हुए बिना नहीं रह सकता। मैं अर्ज़ करता हूं कि अगर हम को तरक्की करनी है तो गवर्नमेंट को जरूर इसकी मदद करनी होगी और हमें हर तरह से मेरीटाइम ताकत हासिल करनी होगी।

इस बिल में हम ने कई नये नये तरीके अपनाये हैं और उन के लिये मैं माननीय मंत्री महोदय को मुबारिकबाद देता हूं। इस में दो नई चीज़ें की गई हैं। एक तो नैशनल शिपिंग बोर्ड बना है और दूसरे एक फंड कायम किया गया है जिसको शिपिंग फंड का नाम दिया गया है। इसको पढ़ने से यह भी पता चलता है कि बोर्ड को एक एडवाइज़री बाडी रखा गया है और इसको अभी बहुत कम मामले सौंपे गये हैं। मेरा खयाल है कि जो बाडी रखी गई है वह दिन प्रति दिन मजबूत होती जायेगी। मेरा यह भी कहना है कि गवर्नमेंट आफ इंडिया जितनी भी इस में ताकत है वह इसमें खर्च करेगी। शिपिंग बोर्ड का जो मामला है वह आज छोटा सा ही मालूम होता है। एडवाइज़री बाडी को अभी दो एक फर्ज़ ही सौंपे गये हैं। यह कहा गया है कि तमाम मामलों पर इनक्ल्यूडिंग डिवेलेपमेंट एडवाइस देने के लिये और भी इसको रेफर किये जायें। ये जो बोर्ड हैं ये इसी तरह से पहले पहल बनते हैं और आहिस्ता-आहिस्ता ये ताकत पकड़ते जाते हैं।

विस्तार के साथ इस बोर्ड की ड्यूटीज़ नहीं लिखी गई है। यह नहीं लिखा गया है कि टैक्निकल इनकम्पीटेंसी वगैरह यह देखेगा या ट्रेनिंग वगैरह का इंतिज़ाम करेगा। लेकिन इन ड्यू कोर्स आफ टाइम आगे चल कर अगले चन्द सालों में इस शिपिंग बोर्ड की इतनी ज़बर्दस्त आर्गेनाइज़ेशन बनेगी जो हमारे देश की शिपिंग इंस्डट्री को रेवोल्यूशनलाइज़ कर देगी........

उपाध्यक्ष महोदय : क्या माननीय सदस्य जो कुछ उनको कहना है कल के लिये रख सकेंगे ?

पंडित ठाकुरदास भार्गव : जैसी आपकी इच्छा।

गन्दी बस्तिया हटाने के बारे में मंत्रणा समिति के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में चर्चा

†**श्री राजेन्द्र सिंह** (छपरा) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि गन्दी बस्तियों को हटाने के बारे में मंत्रणा समिति के प्रतिवेदन पर, जो ३० अगस्त, १९५८ को सभा-पटल पर रखा गया था, विचार किया जाये।"

हमने इस समस्या के अध्ययन का काम सेन समिति को सौंपा था। श्री सेन विधि के क्षेत्र में चाहे जितने पारंगत हों, पर वे इस समस्या की गहराई तक नहीं पहुंच सके। उनके सारे सुझाव

†मूल अंग्रेजी में

एक बहुत ही ग़लत और यहां तक कि दूषित दृष्टि से किये गये हैं ।

'ईस्टर्न इकोनोमिस्ट' जैसे पत्र ने भी उसकी सारहीनता पर टीका की है । हमें देखना यह है कि ये गन्दी बस्तियां बनी क्यों । श्री स० का० पाटिल ने इस सम्बन्ध में एक बड़ी सारगर्भित बात कही है कि हमारे देश के गांवों के भौतिक संसाधन क्रमशः शहरों और नगरों की ओर मुड़ते जा रहे हैं । गांधी जी ने इसे पहले ही समझ लिया था । इसीलिये उन्होंने भारत की परिस्थिति के अनुसार ही देश के उद्योगों के विकेन्द्रीयकरण की आवाज उठाई थी । उन्होंने स्पष्ट कहा था कि पाश्चात्य देशों का ढांचा भारत के लिये उपयुक्त नहीं होगा । उन्होंने इसीलिये गांवों में छोटे पैमाने के और कुटीर उद्योगों के शुरू करने पर जोर दिया था ।

स्पष्ट है कि हमें शहरों में इन गन्दी बस्तियों की वृद्धि पर रोक लगानी पड़ेगी । लेकिन, कैसे ? श्री सेन का सुझाव है कि शहरों के बाहर उपनगरीय बस्तियां बसा कर उन में छोटे पैमाने के और कुटीर उद्योग शुरू किये जायें । इससे तो गांवों के संसाधनों का शहरों की ओर प्रवाह और भी बढ़ जायेगा । इससे तो और भी नई-नई समस्यायें उठ खड़ी होंगी ।

श्री सेन ने अपने प्रतिवेदन में स्वीकार किया है कि गन्दी बस्तियों की समस्या बहुत बड़ी है । हमारे शहरों की ७ से लेकर ६० प्रतिशत तक आबादी गन्दी बस्तियों में ही रहती है । श्री स० का० पाटिल ने बताया है कि बम्बई की गन्दी बस्तियों को हटाने में ही २०० करोड़ रुपये लग जायेंगे । तब तो सारे देश की गन्दी बस्तियों को हटाने में १०,००० करोड़ रुपये लग जायेंगे । हमारी सारी द्वितीय योजना भी कुल ४,८०० करोड़ की है । और वह भी खटाई में पड़ रही है । हम इतनी राशि नहीं जुटा सकते ।

श्री सेन ने अपने सुझाव को बड़ा व्यावहारिक बनाने की कोशिश की है । उन्होंने कहा है कि योजना आयोग द्वारा निर्धारित राशि के अतिरिक्त, बड़े-बड़े शहरों की गन्दी बस्तियों की समस्या के लिये हमें २ करोड़ रुपया और रखना चाहिये । लेकिन, ये दो करोड़ रुपये जुटाने के संसाधन भी वे नहीं ढूंढ पाये हैं । उन्होंने इसके लिये सीमा कर लगाने का सुझाव रखा है । सीमा करों का बोझ भी तो जनता को ही उठाना पड़ेगा । उनसे मूल्यों में वृद्धि हो जायेगी । इसी मंत्रि परिषद् के एक दूसरे सदस्य—माननीय रेलवे मंत्री—ने मूल्यों की वृद्धि के भय से मुदालियर समिति की यह सिफारिश अस्वीकृत कर दी थी कि रेलवे भाड़ा ढांचे में परिवर्तन किया जाये । इससे पता चलता है कि मंत्रि परिषद् भी एकमत नहीं है ।

पाटिल समिति ने यह बात कही थी कि सरकार के निर्णयों को कार्यान्वित करने के लिये एक सक्षम व्यवस्था करना बहुत जरूरी है । लेकिन श्री सेन ने इसका इलाज यह बताया है कि एक केन्द्रीय निगम की देखरेख में कई राज्य निगम बनाये जाने चाहियें । हमारे देश में लोक निगमों का कार्य कोई बड़ा संतोषप्रद नहीं रहा है ।

हमारी राज्य सरकारों पर कई प्रकार के लोग और उनके समूह हावी रहते हैं और हमारे निगम भी उन दलबन्दियों के शिकार बन जाते हैं । समस्या का हल करने का केवल एक ही तरीका है कि श्री सेन और मंत्रि परिषद् के उनके सहयोगी एक ऐसी कार्य-क्षम व्यवस्था पैदा करने की कोशिश करें जो भ्रष्टाचार के दलदल में न फंस सकती हो । वही यह कार्य कर सकेगी ।

श्री सेन कहते हैं कि हम ने प्रति कर इतना अधिक निर्धारित कर रखा है कि हम गन्दी बस्तियों में यदि भूमि का अधिग्रहण करना चाहें तो भी नहीं कर सकते। उनका इशारा शायद उस भूमि को जब्त करने की तरफ़ है। देश के व्यापक हित में यह नहीं है। इन गन्दी बस्तियों में ऐसे भी लोगों ने जमीनें ले रखी हैं, जो बहुत ग़रीब हैं और जिन्होंने जीवनभर की मेहनत के बल पर पाई-पाई जोड़ कर यह जमीन किसी तरह खरीदी है। यदि सरकार को भूमि की आवश्यकता ही है, तो उसे इनके हितों को ध्यान में रख कर ही कार्य करना चाहिये।

गन्दी बस्तियों की दशा सुधारने के लिये यदि धन की आवश्यकता है, तो उसकी प्राप्ति का साधन रेलवे को नहीं बनाया जाना चाहिये। रेलवे किराये और भाड़ों में तभी वृद्धि करनी चाहिये जबकि रेलवेज़ के अवक्षयण, उसकी विकास योजनाओं या कर्मचारियों की मांगें पूरी करने के लिये अतिरिक्त राशि की आवश्यकता पड़े।

दिल्ली बम्बई और कलकत्ता में होता यह है कि बड़े-बड़े उद्योगपति शहरों के आसपास के क्षेत्रों में ही अपने नये उद्योग खड़े करते हैं या मौजूदा उद्योगों का विस्तार करते हैं। सरकार को इन नये उद्योगपतियों से कहना चाहिये कि वे शहरों के आसपास नहीं, बल्कि गांवों में ही अपने नये उद्योग खड़े करें। तभी गांवों से शहरों की ओर आने वाला यह निरन्तर प्रवाह रोका जा सकेगा।

इसलिये शहरों के आस-पास नये उद्योग शुरू नहीं होने देने चाहियें। दूसरी चीज़ यह भी जरूरी है कि शहरों के आस-पास छोटे पैमाने और कुटीर उद्योगों के केन्द्र नहीं बनने देना चाहियें। उनको गांवों में ले जाना चाहिये।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

श्री नवल प्रभाकर (वाह्य दिल्ली—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो प्रतिवेदन हमारे सम्मुख है गन्दी बस्तियों के बारे में, इस में जिन तथ्यों तथा आंकड़ों की ओर ध्यान आकर्षित कराया गया है, उनकी ओर मैं समझता हूं कि सब का ध्यान जाना चाहिए। यह जो रिपोर्ट पेश की गई है यह स्वागत योग्य है।

एक समय था जब इन गन्दी बस्तियों की ओर किसी की भी निगाह नहीं जाती थी। किन्तु हमारी खुशकिस्मती है कि माननीय प्रधान मंत्री जी का ध्यान सब से पहले इन की ओर गया और उन्होंने इनकी दशा सुधारने के लिये कदम उठाये।

जहां तक गन्दी बस्तियों का सम्बन्ध है, अभी तो फिलहाल छः बड़े बड़े शहरों में जिनके नाम कलकत्ता, मद्रास, कानपुर, अहमदाबाद, बम्बई और दिल्ली हैं, इनको खत्म करने का ही इस में ज़िक्र है। मैं और शहरों के सम्बन्ध में कुछ न कह कर दिल्ली के बारे में ही अपने विचार व्यक्त करूंगा।

दिल्ली के लिए दो करोड़ रुपया निर्धारित किया गया है और इस राशि को द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में खर्च करने की बात कही गई है। दो तरह की योजनायें हैं, एक तात्कालिक और दूसरी लम्बी अर्से के लिए। जहां तक तात्कालिक योजनाओं का सम्बन्ध है, उनके बारे में कुछ

†मूल अंग्रेजी में

कार्य हो रहे हैं । कुछ गन्दी बस्तियों के अन्दर, कुछ कटड़ों के अन्दर, कुछ पानी, प्रकाश इत्यादि का इंतिज़ाम किया गया है । किन्तु असल में जो महत्व है वह तो स्थायी योजनाओं का ही है । जहां तक स्थायी योजना का ताल्लुक है, उसमें कोई प्रगति नहीं हो रही है । मैंने देखा है कि जब यहां पर एक बिल पेश किया गया था और कहा गया था कि दिल्ली डिवेलेपमेंट प्राविज़नल आथोरिटी बनाई जायेगी और उसका एक काम यह होगा कि वह एक मास्टर प्लान बनाये, उसके बाद उस ने अंतरिम प्लान बनाया । किन्तु उस प्लान को आधार मान कर इस में कहां तक प्रगति हुई है, मैं नहीं कह सकता । केवल कुछ लकीरें तो नक्शों के ऊपर खिची हुई हैं लेकिन उसे कार्यरूप नहीं दिया गया है । जहां तक मुझे पता है और जो इनफार्मेशन यहां दी गई है, प्रश्नों के उत्तर में, उससे यही मालूम होता है कि कह तो दिया जाता है कि अमुक अमुक बस्ती को लिया गया है किन्तु वे बस्तियां वही हैं जो पुराने इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट के ज़माने में थीं और वैसी ही चली आ रही हैं । आदर्श गांव की नई स्कीम शुरू की गई थी और तिहाड़ गांव उसमें आता था । १०-११ वर्ष से यह स्कीम चली आ रही है, लेकिन अमल नहीं हुआ है । विनोबा जी भी वहां गये थे और उन्होंने भी कहा था कि वहां आदर्श गांव बनेगा । हमारे दिल्ली राज्य के मंत्रीगण भी गये और उन्होंने भी इसी बात को दोहराया । डेढ़ दो वर्ष पहले ले आउट बन गया था लेकिन उसमें कोई प्रगति उसके बाद नहीं हुई है । अब मैंने सुना है कि पुनर्वास मंत्रालय ने साढ़े सात लाख रुपया भी दे दिया है । किन्तु जो अधिकारी वर्ग है, उसके बीच में ही एक बड़ी रस्साकशी चल रही है । जहां तक दिल्ली प्रशासन का सम्बन्ध है, या दिल्ली में जो विकास आथोरिटी है उस का सम्बन्ध है, वे कहते हैं कि यह जो ज़मीन है इसको उन्हें हैंड-ओवर कर दिया जाना चाहिए और जो पुनर्वास मंत्रालय है वह कहता है कि ज़मीन हैंड ओवर करने की कोई बात नहीं है । मैंने कई बार प्रार्थना की, फिर चीफ कमिश्नर साहब को वहां ले गया, लेकिन बार बार यही एक चीज होती रहती है । मैं प्रार्थना करता हूं कि इस तरह की जो भी योजनायें हाथ में ली जायें उन की तरफ ध्यान दिया जाय । दस वर्ष से यह मामला पीछे पड़ा हुआ है । जब भी इस तरह की योजनायें ली जायें तो जो हमारा अधिकारी वर्ग है वह सारा माथा जुटा कर बैठ जाय और आपस में मिल कर कोई फैसला जल्दी कर डाले । साढ़े सात लाख रुपया रखा गया है, सब बातें तय हो चुकी हैं । ले आउट बन चुका है, किन्तु इसे कार्यान्वित करने में देरी हो रही है । मैं नहीं समझता कि ऐसा क्यों हो रहा है । इस की एक तिथि निर्धारित होनी चाहिये और उस के अनुसार काम होना चाहिये ।

जहां तक इस २ करोड़ रुपये का सम्बन्ध है, मैं दिल्ली के लिये कुछ सुझाव देना चाहता हूं । इस में जो सरकारी कर्मचारी आते हैं जोकि गन्दी बस्तियों में रहते हैं, उन की जिम्मेदारी सरकार को अपने ऊपर लेनी चाहिये और उस को इस २ करोड़ रुपये को जो गन्दी बस्तियों की सफाई के लिये दिया गया है, उस में नहीं मिलाना चाहिये । सरकार जो अपने क्वार्टर आदि बनाती है, उस में उन को बसाये । इसी तरह से जो कारपोरेशन के कर्मचारी हैं उन को कारपोरेशन बसाये । इस के अतिरिक्त कुछ मजदूर या श्रमिकों की तरह के लोग हैं जो कि मिलों में काम करते हैं, या बड़े बड़े कारखानों में काम करते हैं । उन को बसाने की जिम्मेदारी कल कारखानों के ऊपर होनी चाहिये । इस तरह गन्दी बस्तियों में रहने वालों की जो बहुत बड़ी संख्या है बसाने के लिये, वह निकल जायेगी और थोड़ी संख्या रह जायेगी । देखा यह जाता है कि गन्दी बस्तियों में या तो जो मजदूर वर्ग है वह रहता है या जो चौथे दर्जे के कर्मचारी हैं, सरकारी कर्मचारी या कारपोरेशन के कर्मचारी, वे लोग रहते हैं । अतः मेरा नम्र निवेदन है कि यदि इस काम को कर लिया जाये तो उस के बाद बहुत थोड़े लोग बच जाते हैं जो कि दूसरे स्थानों में काम करते हैं । मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहता हूं कि दिल्ली के अन्दर दो

बड़े बड़े कारखाने हैं जो दिल्ली शहर के बीचो बीच में, उस की छाती पर खड़े हैं। लगभग तीन वर्ष पहले दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी ने एक प्रस्ताव पास किया और प्रस्ताव पास करके यह कहा गया कि जो बड़े बड़े कारखाने हैं उन को निकाल कर शहर के बाहर ले जाना चाहिये। उनको नोटिस दिया गया, जहां तक मुझे याद पड़ता है उन को जमीन भी दी गई। लेकिन नई जमीन पर उन्हों ने एक नई मिल खड़ी कर ली, लेकिन पुरानी मिल है वह वहां से शिफ्ट नहीं हुई। इस तरह के दो बड़े बड़े कारखाने शहर के बीच में आ जाते हैं, स्वास्थ्य के लिये बहुत हानिप्रद हैं, और जनता की मांग है कि चूंकि वह शहर के बीच में खड़े हुए हैं और बराबर धुंआ उगलते रहते हैं, इसलिये उनको शहर के बाहर ले जाया जाय। मैं कहना चाहता हूं कि उनको जल्दी से जल्दी शहर के बाहर कर दिया जाय और वहां पर, जैसे ही वे कारखाने शहर के बाहर चले जायें, उसमें काम करने वाले जो श्रमिक और मजदूर हैं वे भी चले जायेंगे, और इस तरह से बहुत बड़ी जगह शहर के बीच में निकल आयेगी और जो शहर के बीच में आज स्लम्स बने हुए हैं, गन्दी बस्तियां बनी हुई हैं, उनको वहां से हटा कर इस नई जगह में बसाया जा सकता है।

दूसरा सुझाव यह है कि जो दूसरे लोग बसे हुए हैं, उनके लिये शहर के बाहर बहुत सी जमीन मिल सकती है। वहां पर आप जमीन ले कर उसे डेवलप करें और उसके बाद उनमें छोटे छोटे प्लाट्स बना दें और हर एक मजदूर को जो आज यहां पर गन्दी बस्तियों में रहता है, और वहां जाना चाहता है, उसे वहां भेज दिया जाय। मैं उदाहरण के तौर पर बतलाना चाहता हूं कि लगभग ३० या ४० साल पहले यहां दिल्ली के अन्दर कुछ गन्दी बस्तियां थीं। उन गन्दी बस्तियों में वैसे ही लोग रहते थे जैसे कि आज रहते हैं। उस समय की सरकार ने उनको नये प्लाट्स दिये। जो प्लाट्स दिये गये उन में जो कुछ स्ट्रक्चर्स खड़े हुए थे, उन को थोड़ा बहुत मुआवजा दिया गया। इस तरह से वह लोग वहां से उठा कर दूसरी जगहों पर बसा दिये गये। करौलबाग में रहगड़पुरा और बीडनपुरा जो जगहें हैं वे उन्हीं लोगों से भरी हुई हैं। इसी तरह से पहाड़ी धीरज में जो लोग थे वह भी बुरी अवस्था में थे। उस वक्त की सरकार ने उनको वहां से उठाकर जो आज करौलबाग का देवनगर का इलाका है उस में बसा दिया। मैं चाहता हूं कि सरकार इस तरफ ध्यान दे। अगर वह उन लोगों के लिये जमीन का वितरण कर दे और दो तीन जगहों पर उनको बांट दे तो इस तरह से सरकार का पैसा कम खर्च होगा। और लोग भी आसानी से और जल्दी बस जायेंगे।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूं। यहां पर झुग्गियां और झौंपड़े बहुत ज्यादा हैं। उन की तादाद लगभग ५०,००० की है। उन लोगों को बसाने के लिये बहुत ज्यादा पैसा खर्च करने की आवश्यकता नहीं है। आवश्यकता केवल इस बात की है कि आप कोई जमीन ऐक्वायर कर लें और उस के बाद लोगों को १००, १०० गज के या ५०, ५० गज के प्लाट्स दे दें ताकि वे लोग वहां पर अपनी झौंपड़ियां बना सकें। सवाल यह है कि उनके लिये पुख्ता सड़क वगैरह के लिये जगह छोड़ दी जाये। फिलहाल आप उनको डेवेलप न करें, सड़कें वगैरह न बनायें। उनको बाद में आप आहिस्ता आहिस्ता डेवेलप कर सकते हैं जिस तरह से और भी इलाके हैं जहां पर कि पहिले जमीन दी गई थी। देवनगर में भी पहले कोई सड़कें आदि नहीं थीं। बाद में वह इतना बड़ा इलाका बन गया। अगर आप इस तरह से करेंगे तो मैं समझता हूं कि काम चलता चलेगा। मैं उम्मीद करता हूं कि सरकार इस ओर ध्यान देगी।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै) : सेन समिति के प्रतिवेदन में सात सिफारिशें की गई हैं।

उन में से एक सिफारिश यह है कि देश के छः सबसे बड़े शहरों की गन्दी बस्तियों को सुधारने के लिये २ करोड़ रुपये अलग रखने चाहियें। मैं यह मानता हूं कि अभी फिलहाल हमें इन शहरों की गन्दी बस्तियों को सुधारना ही चाहिये, उनको हटाने पर लगभग ६०० करोड़ रुपये खर्च होंगे, जिसकी गुंजाइश हमारे पास नहीं है।

मैं समिति की यह बात भी मानता हूं कि द्वितीय योजना में गृह-निर्माण के लिये जो १२० करोड़ रुपये रखे गये हैं और २० करोड़ रुपये जो गन्दी बस्तियां हटाने के काम के लिये रखे गये हैं, उन में कोई भी कटौती नहीं होनी चाहिये। लेकिन देश का कोई भी व्यक्ति इस सिफारिश से सहमत नहीं होगा कि गन्दी बस्तियों के सुधार के लिये आवश्यक २ करोड़ रुपये सीमा करों से जुटाये जायें।

मैं तो यह समझता हूं कि गन्दी बस्तियों में पक्के मकान बनाने की बजाय अभी उनके मौजूदा कच्चे मकानों में ही, बिजली और पानी की सुविधायें, जल निस्सारण और सफाई की सुविधायें जुटाने के काम को प्राथमिकता दी जानी चाहिये। मद्रास सरकार ने यही किया है। अगले कुछ वर्षों तक हमें गन्दी बस्तियों के सुधार पर ही जोर देना चाहिये।

इस प्रतिवेदन के परिशिष्ट २, सभा में मंत्रियों द्वारा दिये गये विवरणों और कई तारांकित तथा अतारांकित प्रश्नों के उत्तरों से स्पष्ट है कि इस क्षेत्र में कितनी लाल फीताशाही चल रही है। भारत सरकार ने १९५१ में गृह-निर्माण अपने हाथ में लिया था, और तभी से प्रगति बहुत कम गति से हुई है। और इस का अधिक श्रेय केन्द्रीय सरकार को ही है। यदि किसी राज्य सरकार को इस के लिये राशि का बंटवारा किया गया, तो उस का अनुमोदन नहीं हुआ, और यदि किसी योजना का अनुमोदन हो गया तो उसके लिये राशि की मंजूरी नहीं दी गई। केन्द्रीय सरकार को इस प्रतिवेदन पर गम्भीरता से विचार और अमल करना चाहिये।

कम से कम देश में इन छैः सबसे बड़े शहरों की गन्दी बस्तियों में सुधार करने का कार्य तो गम्भीरता से किया ही जाना चाहिये।

†**श्री ब्रज राज सिंह** (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि समय कम है इसलिये मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता। मैं सिर्फ यह निवेदन करना चाहता हूं कि मकानों की, गंदी बस्तियों की और उससे जो सम्बन्धित समस्यायें हैं, उनके हल करने में जहां सरकार का ध्यान जा रहा है वहां उस के साथ ही सरकार का ध्यान उस चीज की तरफ भी जाना चाहिये कि आज शहरों में बड़े बड़े लोग, ठेकेदार और बिल्डिंग मैटीरियल में जो लोग लगे हैं वे बहुत रुपया कमा रहे हैं। अब हमारा प्रयत्न यह है कि शहरों में काफी अधिक संख्या में सस्ते मकान बनें ताकि लोगों की हम निवास की समस्या को संतोषप्रद तरीके से हल कर सकें और यह ठीक है कि जब तक काफी तादाद में ऐसे सस्ते मकान शहर में नहीं बनेंगे तब तक यह समस्या हल नहीं हो सकेगी। आज हमें लाखों ऐसे मकान बनाने की आवश्यकता है। सेन कमेटी की रिपोर्ट में बतलाया गया है और पाटिल साहब की जो रिपोर्ट है उसमें यह दिया हुआ है कि हमें लाखों मकानों की जरूरत है और चूंकि हम लोगों की जरूरत लायक पूरे मकान बना नहीं सकते तो उस स्थिति में इस तरह की गंदी बस्तियां हमारे यहां बढ़ती ही जायेंगी। इस तरह आप देखेंगे कि गंदी बस्तियों का जो प्रश्न है वह मकानों के बनाने से सम्बन्ध रखता है। आज हम

†मूल अंग्रेजी में

देखते हैं कि लोगों का झुकाव शहरों की तरफ अधिक हो रहा है और गांवों से लोग निरन्तर शहरों की तरफ बढ़ रहे हैं। एक तो सवाल यह उठेगा कि क्या हम कोई इस तरीके का कार्य कर सकते हैं या नहीं, कोई दृष्टिकोण इस तरीके का बना सकते हैं या नहीं कि जो प्रोत्साहन लोगों को शहरों की तरफ बढ़ने के लिये आज मिल रहा है उस प्रोत्साहन को किसी तरह खत्म किया जाय ताकि लोग शहरों की ओर न बढ़ें। और वे गांवों में ही बने रहें। अब यह हम किस तरीके से कर सकते हैं। मैं समझता हूं जैसाकि सेन कमेटी की रिपोर्ट में सुझाया गया है अगर हम गांवों में छोटे छोटे गृह उद्योग, कुटीर उद्योग और घरेलू धंधे स्थापित कर सकें तो लोग गांवों में बने रह सकते हैं और मैं समझता हूं कि तब आज जो शहरों की तरफ लोग बढ़ रहे हैं और शहरों की आबादी निरन्तर बढ़ती जा रही है, वह कम की जा सकती है और उसको रोका जा सकता है। इस तरह की व्यवस्था करने से लोग गांवों में ही रहेंगे और उनका ध्यान शहरों की ओर न जाकर गांवों में बना रहेगा। आज आधुनिक सभ्यता के युग में हमारे लिये शायद शहरों की आबादी में कमी करना संभव न हो और यदि ऐसा हो तो हमें फिर यह सोचना पड़ेगा कि शहरों की निरन्तर बढ़ती हुई आबादी को देखते हुए हमें शहरों में गृह-निर्माण के काम को जोरों से करना पड़ेगा बहुत बड़ी संख्या में मकान बनाने होंगे ताकि लोगों की रहने की समस्या हल की जा सके। सरकार का दृष्टिकोण कुछ इस तरीके का रहा करता है कि जब तक फी मकान के लिये ३, ४ हजार रुपये नहीं लगेंगे तब तक वह नहीं बन पायेगा और ३, ४ हजार रुपये के बिना हम एक इस तरह का सादा छोटा सा मकान नहीं बना सकेंगे जिसमें कि गंदी बस्ती का एक परिवार रह सकें। मैं समझता हूं कि सरकार का जब तक इस तरह का दृष्टिकोण रहेगा तब तक यह गंदी बस्तियों की सफाई करने और उससे सम्बन्धित जो मकानों के निर्माण की समस्या है, वह हल नहीं हो पायेगी। मैं समझता हूं कि हमारे पास जैसा कि पाटिल साहब की रिपोर्ट में इशारा किया गया है, १० हजार करोड़ या २० हजार करोड़ रुपया नहीं हो सकता। रिपोर्ट में कहा गया है कि गंदी बस्तियों की समस्या को हल करने के लिये हमें शहरों के अन्दर बहुत बड़ी संख्या में मकानों का निर्माण करना होगा और जिसके कि लिये १० हजार करोड़ और २० हजार करोड़ रुपये हमें चाहियें और जहां तक मैं समझता हूं हम इस काम के लिये १००,५० वर्ष में भी इतने रुपये का प्रबन्ध नहीं कर सकेंगे और इसलिये इस समस्या को इस तरीके से हल करना बहुत मुश्किल होगा। इसके लिये और क्या तरीका हो सकता है? इसके लिये मेरा सुझाव है कि सरकार शहरों में जमीन एक्वायर कर सकती है। सरकार ने गांवों में जमींदारी खत्म की। उसको चाहिये कि वह शहरों में जो जमीनें पड़ी हैं और काफी पड़ी हैं उन को ऐक्वायर कर के विकसित करे और उसके बाद छोटे छोटे प्लाट्स बना कर उन लोगों में बांट दिये जायें जो कि उन पर मकान बनाना चाहते हों। अब यह कोई जरूरी नहीं है कि उनपर पक्के मकान ही बनाये जायें। कम लागत के कच्चे मकान भी बनाये जा सकते हैं अलबत्ता उनमें सफाई का माकूल इन्तजाम रहना चाहिये, पानी, हवा और रोशनी का इन्तजाम हो और यह कोई जरूरी नहीं है कि पक्के मकान ही बना कर हम इन सुविधाओं की व्यवस्था कर सकते हैं। मैं तो कहता हूं कि अगर कुछ मुमकिन न हो तो लोगों को खुले मैदान ही दे दिये जायें जहां वे छप्पर वगैरह डालकर रह सकें। अगर इसतरह की योजना हम शहरों में चालू कर दें तो हो सकता है कि उससे हम इस समस्या को बहुत हद तक हल कर सकते हैं। बड़े बड़े शहरों में तो यह भी देखा गया है और दिल्ली की बात मैं बतलाऊं कि सन् १८५७ के स्वाधीनता संग्राम के दौरान जिन लोगों ने मुल्क के साथ गद्दारी की और हमारी ी में छुरा भोंका, आज उन लो ों और उनके परिवा ों के पास दिल्ली के आधे मकानात जो एक तरीके से स्लम्स हैं, गंदी बस्तियां हैं, वे उनके पास मौजूद हैं। उनमें से कुछ लोगों को तो १०, १० और २०, २० हजार

रुपया बतौर किराये के आता है। उस रुपये को उन लोगों ने अलग अलग लोगों के नाम कर रक्खा है, किसी नाती के नाम कर रक्खा है, बहू के नाम कर रक्खा है अथवा किसी रिश्तेदार के नाम कर रक्खा है, मकानों को अलग अलग लोगों के नाम रख कर वे अपनी आमदनी को बांट देते हैं और ऐसा इसलिये करते हैं ताकि उन को टैक्स न देना पड़े। मैं समझता हूं कि शायद अब वह समय आ गया है जब कि शहरों में भी हम इस तरह की जो मकानों को जायदादें हैं उनको किसी तरीके से खत्म करने की बात सोचें और ऐसी जमीनों को हम छोटे आदमियों में प्लाट्स बना कर या किसी दूसरे तरीके से दे सकें जिससे कि यह ंदी बस्तियों की समस्या हल हो सके।

जहां तक इमारती सामान में आई हुई तेजी का सवाल है यह एक भयंकर समस्या है। कलकत्ते में मुझे बतलाया गया कि ७० रुपये हजार के हिसाब से ईंटों का भाव है। मैं तो सुन कर हैरान हो गया कि ईंट का भाव ७० रुपये हजार हो सकता है। अब वहां भाव की तेजी एक ही कारण से हो सकती है और वह यह है कि कलकत्ते के आस पास की जमीन की मिट्टी जहां पर कि ई ें बनती हैं, वहां पर मिट्टी की कीमत ज्यादा होती है लेकिन वहां पर कोयला तो काफी होगा और लेबर की भी कमी वहां खास नहीं पड़ सकती। अब आम तौर से जो एक लाख या दो लाख के शहर हैं और उन के आसपास जो ईंटें बनती हैं, उनके बनाने में जो लागत आती है, कौस्ट प्राइस जो ईंटों की होती है, वह १५ रुपये हजार पड़ती है और उसके लिये कलकत्ते में ईंट ७० रुपये हजार बिके और यहां वह दिल्ली में भी वह काफी मंहगी मिले, मैं तो उस का कोई कारण नहीं देखता सिवाय इसके कि लोग इसमें नाजायज तौर पर बहुत मुनाफा कमा रहे हैं। मेरा कहना है कि बीच के लोग जो यह मुनाफा कमा रहे हैं, उस मुनाफे को खत्म किया जाय। सरकार इस काम को खुद करे और अगर खुद नहीं कर सकती तो कोआपरेटिव सोसाइटियों को यह काम दे दिया जाय, कोयले का इन्तजाम किया जाय, जमीन का इंतजाम किया जाय, जहां पर ईंटों के लिये मिट्टी मिलती है, ताकि वहां पर ईंटें बनाई जा सकें और इस तरीके से सस्ते भाव पर उन को ईंटें सप्लाई की जायें। आज ईंटों के काम में मैं समझता हूं कि दिल्ली शहर में और दूसरे शहरों में बड़ी मुनाफाखोरी चल रही है और सरकार को इसे रोकने की दशा में सक्रिय कदम उ ाना चाहिये। इस के अलावा आज हम देख रहे हैं कि आधुनिक सभ्यता के इस युग में गांवों के लोगों का झुकाव शहरों की तरफ बढ़ने के कारण शह ों में आबा ी रोजाना बढ़ती जा रही है और इस स्थिति का कुछ लोगों े नाजायज तौर पर फायदा उठाया है। मैं जानता हूं कि दिल्ली में और कई अन्य बड़े बड़े नगरों में किस तरह कुछ कोलोनाइजर्स नई नई जमीनों को विकसित करने के पर नाम पर कौड़ियों के मोल जमीनों को खरीद कर छोटे छोटे प्लाट्स बना कर लोगों को अच्छे दामों में बेच कर करोड़ों रुपये कमा चुके हैं। सरकार को इस नाजायज मुनाफाखोरी को रोकने के लिये यह तय कर देना चाहिये कि कोई भी प्राइवेट आदमी किसी भी बड़े शहर में जिसकी कि आबादी एक लाख से अधिक हो किसी तरह के प्राइवेट कोलोनाइजेशन का काम नहीं करेगा। और न कोई इस तरह के प्लाट्स बनाकर अनमाने भाव पर बेचेगा। इस काम को सरकार खुद अपने हाथ में लेगी और किसी दूसरे के हाथ में नहीं देगी। मैं चाहता हूं कि इस तरह की कोई एक कानूनी व्यवस्था हो जाय ताकि इस तरह से जो नाजायज मुनाफा कमा रहे हैं वे न कमा सकें। लोक सभा में हमने सुना कि किस तरह से कोलोनाइजर्स कौड़ियों के मोल पर जमीन को ऐक्वायर करते हैं और उसके प्लाट्स बना कर काफी दामों में लोगों को बेच कर चल देते हैं और प्लाट होल्डर्स चूंकि आवश्यक सुविधायें वहां पर सुलभ नहीं होती हैं इसलिये वे मकान बनाने से वंचित रह जाते हैं और इस तरह उनको बेवकूफ बनाया जाता है और उन को सख्त मुसीबत और परेशानी का सामना करना होता है। वे कोलोनाइजर्स वहां पर आवश्यक सुविधाओं जैसे कि पानी, बिजली और ड्रेनेज वगैरह की उनको दिये बिना अपना उल्लू सीधा करके चल देते हैं।

मैं समझता हूं कि अब वह समय आ गया है जब सरकार को कानून बना कर इस चीज को रोकना चाहिये ।

आगरे में मुझे मालूम है जहां पर कि मकानों की कमी की एक बड़ी समस्या है, वहां पर कितने ही मकान ऐसे हैं जिनमें कि साल के ३६५ दिन में से एक दिन भी सूर्य की रोशनी नहीं पहुंचती है और आप बखूबी समझ सकते हैं कि उन मकानों के रहने वाले अगर टी० बी० के शिकार हों, तो उसमें क्या आश्चर्य है । मैं समझता हूं कि इस तरह के अनहाईजैनिक (अस्वास्थ्यकर) मकानों को नष्ट करने और उन के स्थान पर अच्छे और हवादार मकान बनाने की बहुत आवश्यकता है । वहां पर होता क्या है । वहां पर सरकार की तरफ से इस त ीके की योजना बनाई और चलाई गई जिस के कि अनुसार वहां पर कुछ लोगों को यह काम करने के लिये दिया गया । अब उन लोगों ने तीन पैसे गज के हिसाब से किसानों से जमीन ऐक्वायर (अर्जित) की और आठ रुपये गज के हिसाब से लोगों को प्लाट्स बना कर बेचे जो कि मकान बनाना चाहते हैं । इस तरह से आप देखिये कि वे १६० गुना मुनाफा कमा रहे हैं । इसलिये मैं चाहता हूं कि मकानों की समस्या हल करने के लिये यह बहुत जरूरी है कि हम इमारती सामान को सस्ता करने की कोशिश करें और उसकी ओर सरकार का ध्यान जाना चाहिये ।

ईंटें बनाने के लिये हम जमीन ऐक्वायर करके दे सकते हैं, उसमें से मिट्टी मिल सकती है, कोयला हमारा जाता ही है, और मुल्क में जहां तक लेबर का सवाल है उसकी कोई कमी हमारे यहां नहीं है और मैं समझता हूं कि हम बहुत सस्ती ईंटें दे सकते हैं ।

सीमेंट का जहां तक सम्बन्ध है, समें भी लोग बहुत काफी मुनाफा कमा रहे हैं और वह मुनाफा सीमेंट में सरकार की जानकारी में कमाया जा रहा है । बार बार टैरिफ कमिशन की रिपोर्ट आती है और कह दिया जाता है कि चीजों के भाव चूंकि बढ़ गये हैं इसलिये सीमेंट का भाव भी बढ़ गया है । अब जहां तक चीजों के भाव बढ़ने या न बढ़ने का सम्बन्ध है और सीमेंट पर उस का जो असर पड़ता है मैं इस अवसर पर उस विषय में नहीं जाना चाहता लेकिन इतना जरूर कहना चाहूंगा कि सरकार को सीमेंट के बढ़ हुए मूल्य पर ध्यान देना चाहिये और सीमेंट का भाव कम करके उसके अच्छी तरह से वितरण का सरकार द्वारा उचित इंतजाम किया जाय । सरकार को इमारती सामान सस्ता करने की तरफ ध्यान देना चाहिये । जंगलों से लकड़ी लाने का सरकार द्वारा उचित प्रबन्ध किया जा सकता है । आज इस व्यवसाय में भी बहुत से लोग अनुचित मुनाफा कमा रहे हैं । सरकार यदि इमारती सामान को सस्ता सुलभ करने की व्यवस्था करे तो काफी तादाद में अच्छे और सस्ते मकान बन सकेंगे और यह मकानों की समस्या और गन्दी बस्तियों की सफाई की समस्या काफी हद तक हल हो सकेगी । मैं तो यहां तक कहूंगा कि अगर हम सस्ते मकान भी नहीं बना सकते तो कोई पर्वाह नहीं । हम खुली हवा, पानी और रोशनी का इंतजाम कर दें और एक प्लान के अनुसार जैसा कि सेन कमेटी की रिपोर्ट में सुझाव है कि गंदी बस्तियों के रहने वालों को फी परिवार १००० वर्ग फुट से १२०० वर्ग फुट जमीन और १५० रुपया दे दिया जाय । मैं समझता हूं ऐसा करना अच्छी बात होगी । मैं समझता हूं कि १५० रुपये के बजाय अगर उस को ५०० रुपये दिये जा सकें तो वह किसी तरह से कुछ बचा कर अपने लिये मकान अथवा झोंपड़ा खड़ा कर लेगा लेकिन अगर आप कुछ भी रुपया उसको न दे सकें और आप उसको केवल प्लाट ही दें जहां कि वह अपना झोंपड़ा डाल ले अथवा कच्चा चबूतरा ही बना ले और वह अपने रहने का प्रबन्ध कर ले तो भी बेजा न होगा, अलबत्ता वहां पर आवश्यक सुविधाओं की आपको उचित व्यवस्था करनी होगी

ताकि वे स्वस्थ और अनुकूल वातावरण में अपना जीवन व्यतीत कर सकें। मैं समझता हूं कि सरकार का ध्यान जो इस चीज की ओर गया है वह बहुत अच्छी और स्वागत योग्य बात है। अगर यह मामला बार बार लोक सभा के सामने चर्चा के लिये आवेगा और लोक सभा का ध्यान इस ओर जायेगा तो जो लोग बेजा मुनाफा कमा रहे हैं उसको खत्म करने की कोशिश की जायेगी। मैं चाहता हूं कि साफ बस्तियां बसाने की कोशिश की जाये। इसमें इतना रुपये का सवाल नहीं है जितना कि सही दृष्टिकोण का सवाल है। अगर लोगों में यह भावना पैदा की जाये कि हमें साफ मकान बनाने हैं चाहे वे कच्चे ही हों, तो यह समस्या हल हो सकती है। और किसी तरह यह समस्या हल नहीं हो सकती।

इस रिपोर्ट में एक टरमिनल टैक्स (सीमाकर) के बारे में सुझाव दिया गया है। कहा गया है कि इस से १२ या १३ करोड़ की आय हो सकती है। लेकिन अगर इस प्रकार का टैक्स लगाया गया तो उस से असंतोष पैदा होगा जो कि पहिले ही बहुत बढ़ा हुआ है। इसलिये यह टैक्स नहीं लगाना चाहिये। ठेकेदार और दूसरे लोग जो बेजा मुनाफा कमा रहे हैं उसको अगर कम करने की कोशिश की जाये तो इस समस्या का हल आसान हो सकता है।

श्रीमती सुभद्रा जोशी (अम्बाला) : उपाध्यक्ष महोदय, आज जो रिपोर्ट हमारे सामने आयी है और उसमें जो नया एप्रोच (दृटिकोण) दिखाया गया है उसके लिये मैं मंत्री महोदय को मुबारकबाद देती हूं।

अभी तक हम लोगों को बहुत बार यह शिकायत करने का मौका रहता था कि गरीब लोगों को शहरों से निकाल कर बहुत दूर ले जाया जाता है। यहां पर जो दिल्ली में स्लम क्लियरेंस की स्कीमें बनी हैं उनको देख कर मुझे गालिब का शेर याद आ जाता है जिसमें कहा गया है,

बे दरो दीवार का इक घर बनाना चाहिये

आगे यह भी कहा गया है :

पड़ जायें बीमार तो कोई न हो तीमारदार

आगे यह भी लिखा है :

मर भी गर जायें तो नोह खां कोई न हो।

ऐसा मालूम होता है कि शायर ने बीसवीं सदी की दिल्ली की स्लम क्लियरेंस स्कीम्स को (गन्दी बस्ती हटाने की योजना) को देख कर ही ये शेर लिखे हों। इस के लिये उसे मुबारकबाद है।

फिर भी मुझे यह अर्ज करना है कि दिल्ली में मुख्तलिफ अथारिटीज के काम में कोआर्डिनेशन की बहुत कमी है। सिर्फ मकान बनाने वाली ही नहीं मकान गिराने वाली अथारिटीज में भी कोई कोआर्डिनेशन (सहकार्य) नहीं है। मकान गिराने वाली अथारिटी यहां पर डी० डी० ए० है, लैंड डेवलेपमेंट वाले भी मकान गिरा देते हैं, कारपोरेशन भी गिरा देता है, न्यू देहली म्युनिसिपल कमेटी भी गिरा देती है। इसका नतीजा यह होता है कि जब हम एक अथारिटी के पास जाते हैं और पूछते हैं कि मकान आप ने गिराया है तो वह कहते हैं हम ने नहीं गिराया, दूसरी अथारिटी कहती है कि हमने नहीं गिराया। इस तरह बड़ी मुश्किल का सामना करना होता है। इसलिये मैं यह अर्ज करूंगी कि जहां तक मकान गिराने वाली या स्लम क्लियरेंस करने वाली या मकान बनाने वाली अथारीटीज का काम है, उनमें आपस में कोआर्डिनेशन होना चाहिये। यह न होना चाहिये कि जो चाहे मकान गिरा दे।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है, मैं सिर्फ उस की तरफ इशारा ही करुंगी क्योंकि समय कम है। जहां हमको स्लम क्लियर करने हैं वहां हम को यह भी देखना है कि कौन सी चीजें ऐसी हैं कि जिन की वजह से स्लम बढ़ते हैं। जो हमारे यहां किरायेदारों के लिये और मकान मालिकों के लिये कानून है उससे भी स्लम बढ़ते हैं। ये जो स्लम क्लियरेंस करने वाले अधिकारी हैं उनका ध्यान इस तरफ भी जाना चाहिये कि जो लोग इस वक्त मकानों में सही सलामत रह रहे हैं वे बिला वजह के बाहर न निकाल दिये जायें। और इस तरह से वे भी स्लम की गिनती न बढ़ायें। मकान किराये के कानून में और इस स्लम क्लियरेंस के कानून में भी कोआर्डिनेशन होना चाहिये। आजकल हो यह रहा है कि मकान मालिक अपने मकान की मरम्मत इसलिये नहीं कराते कि मकान गिर जाये या गिरने लायक हो जाये ताकि उनको किरायेदार को निकालने का अधिकार प्राप्त हो जाये। आप को शायद यह सुन कर यकीन न होगा कि मकान मालिक चाहते हैं कि उनका मकान गिरा दिया जाये। आज पुरानी दिल्ली में यह हो रहा है कि मकान मालिक माकानों की मरम्मत नहीं कराते और झूठे सर्टिफिकेट ले लेते हैं कि मकान गिराने काबिल है और उनको गिरवा देते हैं ताकि किरायेदारों को निकाला जा सके। जब गवर्नमेंट अपने मकान से किसी को निकालती है तो हम कह सकते हैं कि इस आदमी को आल्टरनेटिव एकोमोडेशन (वैकल्पिक स्थान) दी जाये लेकिन जब प्राइवेट मकान मालिक अपने किरायेदार को निकालता है तो उसके लिये तो आल्टरनेटिव एकोमोडेशन देने का सवाल ही नहीं होता नतीजा यह होता है कि वह आदमी स्लम में आ कर रहने लगता है और उसकी गिनती को बढ़ा देता है। इसलिये मैं चाहती हूं कि इन कानूनों में भी आपस में कोआर्डिनेशन होना चाहिये।

इसी तरह से जो स्लम ऐक्ट यहां पर बना है उस की तरफ भी मैं आप की तवज्जह दिलाना चाहती हूं। उसका भी रिपोर्ट में जिक्र है। जो एरिया स्लम में हों उनको आप एक्वायर कर सकते हैं पर यह हमारे लिये काफी नहीं है जिस जगह में स्लम हैं उसको एक्वायर करने का तो कानून बन गया। लेकिन स्लम के अलावा जो और खाली जमीनें दिल्ली में हैं और जो कि स्लम ड्वैलर्स के लिये ली जा सकती हैं उन को रास्ते में एक्वायर करने का कोई प्रबन्ध नहीं है इसका एक तरीका हो सकता है कि हम पहले स्लम ड्वैलर्स (निवासियों) को उन जगहों पर आबाद होने दें और फिर उन जगहों को सस्ते दामों में एक्वायर कर लें। तो जो जमीनें खाली पड़ी हैं लेकिन सस्ते दामों में जो स्लम ड्वैलर्स के लिये नहीं ली जा सकतीं इस सवाल पर भी सरकार को तवज्जह देनी चाहिये। दिल्ली में हैं और दूसरी जगहों में भी इस तरह की जमीनें होंगी जहां पर कि स्लम ड्वैलर्स को बसाया जा सकता है। पर दिक्कत यह है कि वे जमीनें गवर्नमेंट को सस्ते दामों नहीं मिल सकतीं। गवर्नमेंट को शहर से बाहर दूर जमीन लेकर वहां पर स्लम ड्वैलर्स को ले जाना पड़ता है इससे उन लोगों को बहुत मुश्किल होती है। इस कानून में यह प्रावीजन भी होना चाहिये कि शहर के अन्दर जो खाली जमीन हैं उनको सस्ते दामों पर एक्वायर करने का अधिकार सरकार को होना चाहिये।

इसीके साथ साथ मैं एक और चीज की तरफ आप की तवज्जह दिलाना चाहती हूं। दिल्ली एक बहुत छोटी जगह है। लेकिन मैं समझती हूं कि जो दिक्कतें यहां पेश आ रही हैं वे दूसरी जगहों पर भी पेश आ रही होंगी। अभी कानून यह है कि जो आदमी चाहे अपनी जमीन चाहे जिस किसी को चाहे जितने दाम पर बेच सकता है। अगर सरकार इन जमीनों को एक्वायर करे तो उसको बहुत कम दाम देना पड़े। आज यह हो रहा है कि प्राइवेट कालोनाइजर (बस्तियां बसाने वाले) मुंह मांगे दामों पर लोगों से बेहतरीन जमीन खरीद लेते हैं क्योंकि वे दूसरे लोगों से मन माने दाम वसूल कर सकते हैं। इस तरह से हम देख रहे हैं कि दिल्ली की बेहतरीन जमीन प्राइवेट कोलोनाइजर्स के पास जा रही हैं। मैं समझती हूं

कि कानून में कोई इस तरह का बन्दोबस्त होना चाहिये कि जब तक स्लम्स में रहने वाले आबाद न कर लिये जायें । इस तरह से इन लोगों को जमीनें न खरीदने दी जायें । पहले भी हमने इस बारे में कहा था पर कहा गया कि यह तो फंडामेंटल राइट है कि जो चाहे अपनी चीज किसी को बेच सकता है । लेकिन अगर यह हालत रही तो स्लम्स की समस्या तो हल होने वाली नहीं है । मुझे ऐसी जमीनों के बारे में मालूम है लेकिन जब कभी स्लम योजना कमेटी में हम इसका जिक्र करते हैं तो कहा जाता है कि ये जमीनें तो बहुत मंहगी हैं । इसलिये सरकार उनको नहीं ले सकती । और हम देखते हैं कि उन जमीनों पर दिन रात बड़ी बड़ी मंजिलें तैयार हो रही हैं और बड़े बड़े किराये वसूल किये जा रहे हैं । तो इस तरफ भी सरकार की तवज्जह होनी चाहियें ।

दूसरे मुझे आप से यह भी अर्ज करना है कि यहां पर सस्ते ट्रांस्पोर्ट का इन्तिजाम होना चाहियें क्योंकि चाहे आप कितनी ही कोशिश क्यों न करें और चाहें कि लोगों को नजदीक से नजदीक आबाद किया जाये, लेकिन फिर भी उनको आप को दूर ले जाना पड़ता है । आज दिल्ली में एक जगह हम ने इन लोगों को आबाद करने के लिये बनायी है । हमारे प्राइम मिनिस्टर साहब ने कहा कि किसी को जबरदस्ती वहां नहीं भेजा जायेगा । पर कुछ लोग वहां गये । पर वहां से सस्ते ट्रांस्पोर्ट का कोई इंतजाम नहीं है । जो लोग वहां रहते हैं उन को महीने में पन्द्रह, बीस या पच्चीस रुपये बस के किराये के देने होते हैं तो सस्ते ट्रांस्पोर्ट का भी इन्तजाम होना चाहिये जिस तरह से लोगों के लिये स्कीमों के मातहत मकान बनाने के लिये रुपया जरूरी है उसी तरह से उन जगहों के लिये सस्ते ट्रांस्पोर्ट की भी जरूरत है । इस तरफ भी तवज्जह देने की जरूरत है ।

एक बात मैं और आप से आखिर में अर्ज करना चाहती हूं कि जो आप लोगों को शिफ्ट करने का प्रोग्राम बनायें तो पहले आप बड़ी बड़ी इंडस्ट्रीज को बाहर भेजें । इस का नतीजा यह होगा कि उन इंडस्ट्रीज से ताल्लुक रखने वाले मजदूर भी बाहर जायेंगे अगर बहुत से लोग इस तरह से बाहर मकान बना लें तो हो सकता है कि मोची भी वहां जा कर आबाद हो जायें । लेकिन यह तो नहीं हो सकता कि चूंकि किसी जगह पर मोची आबाद हैं इसलिये दूसरे लोग वहां जा कर मकान बनायेंगे । तो मेरा सुझाव है कि आप को पहले बड़ी बड़ी इंडस्ट्रीज को शिफ्ट करना चाहिये । अगर वह बाहर जायेंगी और दूसरे लोग बाहर जायेंगे तो फिर सरविसेज वाले लोग भी वहां जाना पसन्द करेंगे । तो शिफ्टिंग करते वक्त हम को इस बात का ख्याल रखना चाहिये ।

एक बात और कहनी है जो भी नई बस्ती बसायी जाती हैं उस में कहा जाता कि सरविसेज (सेवाओं) का इंतजाम होना चाहिये आप नई दिल्ली का नक्शा देखें तो मालूम होगा कि उस जमाने में यह ख्याल था कि जो आदमी आज मेरी रोटी बनाता है उस का बेटा भी मेरी रोटी बनायेगा । क्योंकि आप देखें कि इन बस्तियों में इस सरविस वाले लोगों के लिये न पढ़ने का इन्तजाम है, न उन के लिये इलाज का इंतजाम है न कोई दूसरा इंतजाम है । तो जहां पर सरविसेज मुहय्या करने का ख्याल रखा जाये वहां पर इन सरविसेज के लिये भी सरविसेज मुहय्या करने का ख्याल रखा जाये । तो इन चीजों की तरफ भी सरकार का ध्यान जाना चाहिये ।

इस के बाद आखिर में जो यह नई एप्रोच है इस के लिये मैं फिर मुबारकबाद देती हूं । आज हमारा ध्यान इस तरफ गया है कि हम स्लम क्लियर करें । अभी तक यह होता था कि इन लोगों को उखाड़ कर दूर फैंक दिया जाता था, इन का घर भी जाता था और उन की आर्थिक स्थिति भी खराब हो जाती थी । इस बात का जो अब ख्याल रखा गया है यह सब से बड़ी मुबारकबाद देने के काबिल चीज है। रिपोर्ट में जो इस बात का ध्यान रखा गया है इस के लिये मैं सब से ज्यादा मुबारकबाद देती हूं ।

श्री बालमीकी (बुलन्दशहर-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : उपाध्यक्ष महोदय, एडवाइजरी कमेटी ग्रान स्लम क्लीयरेंस के प्रतिवेदन का मैं स्वागत करता हूं । इस प्रतिवेदन का उन हजारों ग्रादमियों पर बड़ा प्रभाव पड़ेगा, जो कि गरीबी ग्रौर मजदूरी में रहते हैं, जो गन्दी बस्तियों में रहते हैं। हमारे देश में रहने के मकानों की समस्या बहुत भयंकर है । एक जामाना था जब ग्रादमी रहने के मकानों की परवाह नहीं करता था, ग्रपनी देह की परवाह नहीं करता था ग्रौर सोचता था कि यह देह तथा यह संसार नश्वर है ।

"रहिए ग्रब चल कर वहां ग्रपना जहां कोई न हो
हम सुखन कोई न हो, ग्रौर हमज़बान कोई न हो
गर पड़ें बीमार तो कोई न हो तीमारदार
ग्रौर ग्रगर मर जायें तो फिर नूहा-ख्वाहा कोई न हो।"

कबीर का भी ग्राम गन्दी बस्तियों मे रहने वालों पर यही शेर चरितार्थ होता है । मनुष्य के जीवन को लेकर कहा है :

"हाथ में लोटा, बगल में सोटा, चारों दिशा जागीरी में
ग्राख़िर यह तन ख़ाक मिलेगा, कहा फिरत मगरूरी में
कहत कबीर सुनो भई साधो, साहब मिले सबूरी में।"

पहले कहा जाता था—"वैराग्ये हि सुखं," लेकिन ग्राज की सभ्यता ग्रौर ग्राज के ज़माने में ग्रादमी घर में ही सुख चाहता है ग्रौर "गृहे हि सुखं" की बात में विश्वास करता है। ग्राज हम देखते हैं कि हमारे देश में दरिद्रता है ग्रौर सैंकड़ों साल पहले दरिद्रता के विषय में हमारे वेद ने कहा था—

ग्रदो यद्दारु प्लवते सिन्धो पारे ग्रपूरुषम् ।
तदा रभस्व दुर्हणो तेन गच्छ परस्तरम् ।

इसका ग्रर्थ "यह है कि यह जो समुद्र में लकड़ी का टुकड़ा बह रहा है, उसका कोई स्वामी नहीं है । हे बदसूरत ग़रीबी, तू उस पर बैठ कर सात समुद्र पार चली जा ।" हमारे कई मेम्बर साहबान विदेशों में जाते हैं ग्रौर यहां ग्रा कर वहां का नक्शा बयान करते हैं मैं ने तो वह सब कुछ नहीं देखा, लेकिन मैं यह जानता हूं कि किसी समय हमारे यहां वैभव था, कल्याण था, सुख था, सौन्दर्य था । ग्राज सारा सुख चैन विदेशों में नजर ग्राता है ग्रौर यहां पर दुख ग्रौर दरिद्रता के मारे लोग गन्दी बस्तियों में रह रहे हैं । इस रिपोर्ट में जो बातें कही गई हैं, जो सुझाव दिये गये हैं, वे ठीक लेकिन ग्रावश्यकता इस बात की है कि उन पर ग्रमल किया जाये । हमें इस बात की भारी प्रसन्नता है कि हमारे जनप्रिय प्रधान मंत्री महोदय का ध्यान इस ग्रोर गया है । हमारे बापूजी स्वयं उन बस्तियों में हमारे बीच में रहे । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि सरकार का ध्यान सिर्फ बड़े नगरों की ग्रोर ही नहीं जाना चाहिये । उस को दूसरे इस प्रकार के गन्दे स्थानों की दशा सुधारने की तरफ भी तवज्जह देनी चाहिये । पटना एक बड़ा नगर है, लेकिन उस की गन्दी बस्तियों, गन्दे डोमखानों ग्रौर भंगी टोलियों के भयंकर जीवन को देख कर शरीर में सिहरन होती है । ग्रगर ग्राप पूरे देश के नक्शे को सामने रख कर चलते हैं, तो उस के ग्रनुसार ही काम करने की जरूरत है । यह बात साफ है कि दिल्ली ग्रौर कलकत्ते ग्रौर दूसरे बड़े नगरों की गन्दी बस्तियों में लोगों को रोजाना की सहूलियत की चीजें भी उपलब्ध नहीं हैं। वहां रोशनी नहीं है, ग्रौर पीने का पानी भी नहीं है । जहां मैं रहता हूं, वहां भी चाणक्यपुरी की गन्दी बस्ती में बहुत कम

पानी मिलता है। एक दो गाड़ियां नई दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी की जाती हैं। वहां के लिये छः पानी की टूंटियां मन्जूर हुई थीं, लेकिन सिर्फ तीन लग पाई हैं, जिन में से बहुत थोड़ा थोड़ा पानी टपकता है। रास्ता तथा सफाई व नाली व टट्टियों का भी प्रबन्ध नहीं है।

इस रिपोर्ट में आप ने सुझाया है कि ये सभी सुविधायें जुटानी चाहियें। किन्तु यह सब ध्यान दिये बगैर होने वाला नहीं। यह ठीक है कि इस भयंकर समस्या की तरफ आप का ध्यान गया है, लेकिन कठिनाई यह है कि कोई भी बात पूरी नहीं होती है। हमारा ध्यान जाता है, हम विचार करते हैं और रिपोर्ट भी आती है, जिस में कई सुझाव दिये जाते हैं, लेकिन उन पर अमल नहीं होता है।

मैं यह भी बताना चाहता हूं कि हज़ारों आदमी देहात से शहरों की तरफ़ रोज़गार की तलाश में आते हैं। वे लोग इन बस्तियों में रहते हैं और उनको कोई रोज़गार भी नहीं मिलता है। इस रिपोर्ट में यह सुझाया गया है कि उन लोगों को समुचित प्रकार से वहीं पर या दूसरी जगह बसाया जायेगा और उन को छोटे छोटे उद्योग-धंधों में रोज़गार देने की व्यवस्था की जायेगी। मैं इस सजेस्शन का स्वागत करता हूं।

जब मैं जेल में था, तो मैंने ई० डी० साइमन द्वारा लिखित पुस्तक "हाउ टु अबालिश स्लम्ज़" (गन्दी बस्तियां कैसे हटाई जायें) पढ़ी थी। उस में उस ने सब से ज्यादा दोष ओवर-क्राउडिंग का बताया है। इन गन्दी बस्तियों में ओवर-क्राउडिंग है और जो सुख-चैन और वैभव अच्छे घरों में होना चाहिये, वह वहां की झोंपड़ियों में नहीं मिलता है। मैं पैप्पलोदसंहिता के दो मंत्र आप के सामने रखना चाहता हूं, जिन में बताया गया है कि प्राचीन काल में कितने सुन्दर और सुख-वैभवपूर्ण मकान होते थे। पहला मंत्र यह है--

सूनृतावन्तः सुभगा इरावन्तो हसामुदाः।
अक्षुध्या अतृष्यासो गृहा मास्मद् विभीतन ॥

अर्थात् "जिन घरों के निवासी आपस में मधुर और सभ्य सम्भाषण करते हैं, जहां सौभाग्य रहता है, प्रीति-भोज होता है, जहां सब हंसी-खुशी से रहते हैं और जहां न कोई भूखा है, न प्यासा, वहां कहीं से भय का संचार न हो।"

मैं जानता हूं कि गन्दी बस्तियों में जितने घर हैं, उन सब में दुःख और भय भरा पड़ा है। रिपोर्ट में इस सम्बन्ध में उनके जीवन को सुखमय करने के हेतु जो सुझाव दिये गये हैं, उन की मैं भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूं।

दूसरा मंत्र यह है --

उपहूता भूरिधनाः सखायः स्वादुसन्मुदः।
अरिष्टाः सर्वपुष गृहा नसन्तु सर्वदा ॥

अर्थात् "प्रचुर धन देने वाले मित्र इन घरों में आते हैं और हंसी-खुशी हमारे साथ स्वादिष्ट भोजन में सम्मिलित होते हैं। हमारे गृहों, तुम्हारे अन्दर रहने वाले सारे प्राणी नीरोग और अक्षीण रहें, उन का किसी प्रकार ह्रास न हो।" लेकिन इन गन्दी बस्तियों के सब घरों में अभाव है, ह्रास है। उसका जो इलाज आप ने सुझाया है, उसका मैं स्वागत करता हूं। लेकिन अमल के बिना यह सब सुझाव अधूरा है। ई० डी० साइमन ने अपनी किताब में जो सुझाव दिये हैं, उन की ओर मैं आप का ध्यान आकृष्ट

करना चाहता हूं । उस ने सुझाया है कि जहां पर गन्दी बस्तियां हैं, वहीं पर उन लोगों को बसाया जाये उन को वहां से उखाड़ा न जाये । अगर वे लोग ज्यादा हैं, तो थोड़े लोगों को बसा दिया जाय और बाकियों को वहां से हटाया जाये । उनको जो मकान रहने के लिये दिये जायें, उन के किराये कम हों । उन लोगों को चिल्ड्रन्ज एलाउंस दिया जाये । हमारे मंत्री महोदय ैक्स की बात करते हैं । अगर उन लोगों को दो रुपए फी बच्चे के हिसाब से दिया जाये, तो इस तरह उन की एडीशनल मदद हो सकती है ।

रिपोर्ट में जो रिकमेंडेशन्ज दी गई हैं, उन की तरफ़ मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूं । पहली रिकमेंडेशन (सिफारिश) यह है कि गन्दी बस्तियों की समस्या को शहरों के विकास के साथ पैदा होने वाली समस्या ही समझना चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि स्लम-क्लीयरेंस स्कीम को आप डेवेलपमेंट स्कीम, प्राजेक्ट स्कीम, प्लानिंग और टाउन-प्लानिंग के साथ न मिला कर केवल उसी तरफ़ ध्यान दें । आप का ध्यान अच्छी और बड़ी योजनाओं की तरफ़ जाता है । आप को केवल इस तरफ़ ध्यान देना चाहिय । तभी कुछ हो सकेगा ।

आप की तीसरी रिकमेंडेशन यह है कि सब से पहले देश के छै: सबसे बड़े शहरों की गन्दी बस्तियों को ले कर काम शुरू करना चाहिये ; कलकत्ता, बम्बई, मद्रास, दिल्ली, कानपुर और अहमदाबाद में । मैं यह कहना चाहता हूं कि पटना की हालत निहायत नाज़ुक है । इन जगहों पर तो खराब है ही, लेकिन पटना की तरफ़ भी ध्यान देना चाहिये ।

छटी रिकमेंडेशन में निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय की और से किये जाने वाले चार कृत्य गिनाये गये हैं ।

इन सुझावों पर यदि अमल किया गया तो गन्दी बस्तियों के जीवन में आमूल परिवर्तन होगा और उसमें नव जीवन आ ेगा । इस योजना के संबंध में अधिक व्यय हो । यह बहुत जरूरी है कि आप खुद पैसा खर्च करें । इससे भी ज़रूरी यह है कि लोगों को छोटे छोटे ज़मीन के टुकड़े दिये जायें । और उस कीमत पर दिये जायें जिस कीमत पर कि ये गरीब लोग खरीद सकें । मैं आप से तथा हाउसिंग मिनिस्टर से भी कहना चाहता हूं कि आप उनको ज़मीन के छोटे छोटे टुकड़े दें । इस तरह से जो यह ज़िम्मेवारी है यह सोलह आने आपकी है । उनके किये कर्ज भी दें, या गरीबों और ह.रजनों को मकान बना कर दें ।

मैं उम्मीद करता कि जो रिकमेंडेशंस की गई हैं, उनकी ओर आप विशेष ध्यान देंगे और उनको अमल में लाने की चेष्टा करेंगे । यदि आपने ऐसा किया तो न गन्दी बस्तियों का अवश्य सुध.र होगा और जो गन्दा स्वरूप उनका आज हमें नजर आता है, वह नज़र नहीं आयेगा और वहां के रहने वाले लोगों को एक स्वर्ग का जीवन, एक मानवता का जीवन, एक ऐसा जीवन जिसमें उन्हें सुख और चैन मिल सके, प्राप्त होगा ।

श्री स० म० बनर्जी (कानपुर) : उपाध्यक्ष महोदय सब से पहले तो मैं अपने हर-दिल-अज़ीज प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि आखिर उन्होंने इस कमेटी को जन्म दिया । इसके साथ ही साथ में इस कमेटी के मैम्बरान को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बड़ी मेहनत के साथ अपनी रि ोर्ट तैयार की और अपनी सिफारिशों को सरकार के सामने रखा । आज कम से कम यह तो साबित होता है कि सरकार इन गन्दी बस्तियों के सुधार की ओर काफी ध्यान दे रही है ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं कानपुर का निवासी हूं और मुझे इस संसद् में लाने की ज़िम्मेवारी ९० प्रतिशत वहां की जनता की है। १९५२ या १९५३ में जब प्रधान मंत्री कानपुर गये और वहां की गन्दी बस्तियों को देखने के लिये गये—आम तौर से उनको मौका नहीं मिलता है कि वे इन बस्तियों को देखने जायें—लेकिन कुछ लोगों के कहने पर, उनके असरार करने पर वह वहां गये—तो मेरा ख्याल है कि इनको देखकर वह भड़क उठे और गुस्से में भरकर, गम्भीर आवाज़ में उन्होंने कहा कि इन बस्तियों में रहने वाले लोग इन बस्तियों को जला क्यों नहीं देते। बस्तियां जला देने से फिर बस्तियां उन को मिलेंगी या नहीं, यह उनको मालूम नहीं था। लेकिन इस गुस्से का एक फायदा हुआ। जब लोगों ने प्रधान मंत्री जी के दिल और आंखों में आसू देखे तो इसका एक नतीजा हुआ कि उत्तर प्रदेश की सरकार चेती और उसने कुछ मकान बनवाने का फैसला किया। इस फैसले के लिये मैं उत्तर प्रदेश की सरकार को भी धन्यवाद देना चाहता हूं। उसने तीन हज़ार के करीब मकान कानपुर शहर में बनाये हैं——

श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : फूड के बारे में भी ?

श्री स० म० बनर्जी : इस के बारे में फिर सही।

ये मकान जो वहां की सरकार ने बनवाये, ये इंडस्ट्रियल हाउसिंग स्कीम के मातहत बनवाये, स्लम क्लीयरेंस स्कीम के मातहत नहीं।

उसके बाद अभी जब भारत सेवक समाज के जलसे में प्रधान मंत्री जी वहां गये तो बापुपुरवा में जहां पर शायद सब से ज्यादा क्वार्टर बने हैं, वहां के निवासियों ने सोचा कि प्रधान मंत्री जी के दर्शन भी कर लिये जायें और साथ ही उनके सामने कुछ तकलीफात भी रख दी जायें। उपाध्यक्ष महोदय, स्लम क्लीयरेंस स्कीम के बारे में जो रिपोर्ट आई है, उसमें यह भी कहा गया है कि वन-रूम टेनेमेंट यानी एक कमरा वाले मकान, जिसमें एक किचन है, सहन है उन लोगों को सबसिडाइज्ड किराये पर दिया जाता है और उनसे उसका १२ रुपये ५० नये पैसे चार्ज किया जाता है। कानपुर में लोग १० रुपये किराया और तकरीबन तीन रुपये बिजली इत्यादि के चार्जिस के रूप में देते हैं। लेकिन आज भी वहां पर ये गरीब लोग इन मकानों में नहीं जा पा रहे हैं। वे चाहते हैं कि वे इन बस्तियों में रहे, वे अपने बाल बच्चों को उन गन्दी बस्तियों में रखना नहीं चाहते जहां वे अब रह रहे हैं, वे चाहते हैं कि उन्हें ताज़ी हवा मिले और सूर्य के दर्शन करने को भी मिले, लेकिन वे जा क्यों नहीं रहे हैं? इसका कारण यह है कि इन मकानों का किराया इतना ज्यादा है कि वे दे नहीं पाते हैं। बार बार मैंने चाहे वह सोलहवीं लेबर कान्फ्रेंस हो, चाहे मंत्रीजी के साथ बातचीत हो और चाहे प्रधान मंत्री जी से बातचीत का मुझे मौका मिला हो, मैंने कोशिश की है इस चीज़ को रखने की कि ये लोग इन बस्तियों में जा नहीं सक रहे हैं क्योंकि किराया अधिक है।

कानपुर शहर में आप जानते हैं कि मिलें एक के बाद एक बन्द होती जा रही हैं और इस बन्दी के खिलाफ मुज़ाहिरे भी हो रहे हैं लेकिन हमारी सरकार देखती चली जा रही है। ऐसी सूरत में जब उनकी आमदनी कम हो, तो वे लोग १० पया या १२ रुपया या १३ रुपये मकान के किराये के तौर पर कैसे खर्च कर सकते हैं।

आपने 'स्टेट्समैन' में एक आर्टिकल पढ़ा होगा जिसमें लिखा था "मज़दूर बस्तियों में रेडियो और सोफा-सेट" वाक़ई में क्या इन बस्तियों में रहने वाले मज़दूर भाई जो उन इलाक़ों में गये हैं आर्थिक दष्टि से इतने अमीर हो गये हैं या उनकी परचेजिंग केपेसिटी (खरीदने की क्षमता) इतनी बढ़ गई

[श्री स० म० बनर्जी]

है कि उनकी बस्तियों में रेडियो इत्यादि तक लग गये हैं या उन्होंने अपने मकानों में लगा लिये हैं ? असलियत यह है कि स्लम्स को क्लीयर करने के बाद जो मकान बन रहे हैं उनमें ये लोग जा नहीं पा रहे हैं क्योंकि उनके पास देने के लिये इतना पैसा नहीं, है । फिर इन मकानात में कौन लोग रहते हैं ? मिडिल क्लासिस और अपर-मिडिल क्लासिस के लोग जो कि शहरों में ज्यादा किराया नहीं दे पाते हैं इनमें रहते हैं । शहरों में उनको ५०-६० रुपया किराया देना पड़ता है और वहां पर वे मज़दूरों के नाम से आकर रहने लग गये हैं । अगर आप सैंसस लें तो आपको पता चलेगा कि उनमें ५० प्रतिशत भी मज़दूर नहीं हैं ।

आप कहते हैं कि अगर सबसिडी न हो तो उनका किराया ४६ रुपये के क़रीब होगा । मैं ने देखा है कि एक कमरा है और उसमें पूरी फैमिली नहीं रह पाती है अगर आप फैमिली वर्ड को अंग्रेज़ों की दी हुई डेफिनिशन के मुताबिक़ न लें तब । अंग्रेज़ों की डेफिनिशन के मुताबिक़ फैमिली में वाइफ़ और लेजिटिमेट चिल्डर्न ही आते हैं । लेकिन हमारे यहां बदकिस्मती से ज्वायंट फैमिली सिस्टम है । उसमें माता भी आती है, पिता भी आते हैं, भाई भी आता है, कंवारी बहन भी आती है और बेवा बहन भी । इन सब को उन लोगों को अपने पास रखना पड़ता है । आज के महंगाई के ज़माने में एक आदमी जो कि ६०–७० रुपया महवार कमाता है किस तरह से १३–१४ रुपये बतौर किराया दे सकता है । किराया अदा करके उसके पास केवल ४० के क़रीब रुपये बचे रहते हैं और किस तरह से वह इतने थोड़े रुपयों में अपना तथा अपने बालबच्चों का गुज़र बसर कर सकता है । उसकी आज आमदनी भी कम हो गई है । एसी सूरत में क्या वह अच्छे मकान में ठहरने के लिये लालायित होगा या कि अपना तथा अपने बच्चों का पेट भरनें को तथा उनको तालीम दिलाने की कोशिश करेगा । यह एक बहुत बड़ा सवाल है ।

जो भी इमिडियेट प्राबलैम्स (कौरी समस्यायें) हैं तथा उनको हल करने के लिए आपने जितनी भी शार्ट टर्म पालिसीस (थोड़े समय की नीतियां) बनाई हैं, मैं उनका स्वागत करता हूं । कानपुर शहर में एक मास्टर प्लान है । इस रिपोर्ट में कहा गया है कि उन शहरों में जहां मास्टर प्लान हैं, वहां हम कोशिश कर सकते हैं कि लांग टर्म बेसिस (दीर्घकालीन आधार) पर उनके लिए जो कुछ भी कर सकते हैं करें । कानपुर शहर की किस्मत ऐसी अचम्भे की किस्मत है कि वहां पर दस साल से म्यूनिसिपैलिटी के चुनाव नहीं हुए हैं । वहां पर एक प्रशासक महोदय हैं । वह डिवेलेपमेंट बोर्ड के एडमिनिस्ट्रेटर भी हैं । जब भी डिवेलेपमेंट बोर्ड की मीटिंग होती है तो एक ही बात वह कहते हैं । वह कहते हैं कि कानपुर के मास्टर प्लान को हम कामयाब कर सकते हैं अगर सेंटर से हमें कुछ एड (सहायता) दे । जब उनसे एड के बारे में पूछा जाता है कि एड कितनी मिलती है तो वह फिगर देने से इन्कार कर देते हैं । कानपुर में कई गन्दी बस्तियां हैं जिनका सुधार होना है । जो रुपया आप गन्दी बस्तियों को देने जा रहे हैं उसमें क्या कानपुर का नाम भी है या दूसरी जगहों के नाम ही हैं, यह मैं जानना चाहूंगा । इन बस्तियों में खास तौर पर बापूपुरवा, जूही इत्यादि के नाम उल्लेखनीय हैं । अगर आप इनको देखें तो आपको अफसोस हुए बिना नहीं रहेगा

मुझे याद है एक बार वहां हड़ताल चल रही थी । वहां के ए० डी० एम साहब ने मुझे कहा कि बनर्जी साहब आप कम्युनिस्ट हैं और लोगों को भड़काते हैं, उनको बरगलाते हैं । उन्होंने कहा कि कम्युनिस्ट लोग बहुत बुरे हैं, कम्युनिज्म बुरा है । मैं ने उनसे कहा आप मेरे साथ चलें और मैं आपको इन लोगों की हालत दिखा सकता हूं । वह मेरे साथ गये । जब उन्होंने देखा कि एक स्लम

के एक छोटे से मकान में किसी के माता पिता, दो बच्चे, उसकी बीवी और सूअर एक साथ लेटे हुये हैं तो मैंने उनसे कहा कि आप इनसे पूछें कि कम्युनिज्म खराब है या नहीं और इनको समझायें कि यह खराब है और अगर आपने ऐसा किया तो ये कह देंगे कि इस बस्ती से खराब नहीं है। ऐसी बस्तियों में जहां ऐसी बुरी हालत होती है हमेशा ही कालरा, गैस्ट्रो-एनट्राइटिस इत्यादि बीमारियां घर किये रहती हैं। इस वास्ते इनकी ओर आपका जल्दी से जल्दी ध्यान जाना चाहिये।

आप स्लम क्लीयरेंस स्कीम के मातहत जब कोई ऐसी स्कीम बनाते हैं जिसमें बस्ती को उजाड़ कर उनके रहने के लिये वहां अच्छे मकान बनाते हैं तो मैं उसका स्वागत किये बिना नहीं रह सकता हूं। एक सिफारिश में आपने कहा है कि जहां से बस्ती उजाड़ी जाये, कम से कम उनको वहां पर ही जगह दी जाये। लेकिन यह हो नहीं रहा है। लोगों की बस्ती उखाड़ तो दी जाती है लेकिन उसके बाद इतना अधिक चार्ज करके ज़मीन दी जा रही है कि वे लोग उसकी खरीद नहीं कर सकते हैं। कहा यह जाता है कि हम बेटरमेंट चार्जिस ले कर दे रहे हैं। अगर आप कानपुर के स्लम्स को देखें जिनको देखकर प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि इनको जला दिया जाना चाहिये तो आपको पता चलेगा कि वे इतने अन-हाइजीनिक हैं, इस तरह से वहां तालाब बने हुये हैं और उनमें गन्दा पानी जमा हो गया है कि पता नहीं वहां के रहने वाले लोग किस तरह से अपनी ज़िन्दगी बसर कर रहे हैं। चुनाव के दिनों में मुझे एक छोटी सी बस्ती में जाने का मौका मिला और वहां पर मैंने गिरते हुय मकान, सिसकते हुय तरसते हुये और बिलबिलाते हुये बच्चों को देखा। जब लोगों की इतनी बुरी हालत है तो वे इतना किराया किस तरह से दे सकते हैं। इस वास्ते ज़रूरत इस बात की है कि किराये को कम किया जाये। जो रिपोर्ट है इसका तो मैं स्वागत करता हूं लेकिन इस ओर भी अवश्य आपका ध्यान जाना चाहिये।

द्वितीय पंच वर्षीय योजना के बारे में अगर इन बस्तियों के रहने वालों को आप कहेंगे कि बहार आने वाली है और तुम इंतजार करो तो वे कह उठेंगे :—

"गलत यकीन न करेंगे बहार का हम लोग,
हमें खबर है जहां तक बहार आई है।"

श्रीमती कृष्णा मेहता (जम्मू तथा काश्मीर) : उपाध्यक्ष महोदय, गन्दी बस्तियों की तरफ़ सरकार जो ध्यान दे रही है, यह बहुत बड़ी बात है। आशा है इससे जनता का कुछ भला होगा। उस जनता का जो लाखों की तादाद में मनुष्य का जन्म लेते हुये भी जानवरों की तरह जीवन बिता रही है। सारे देश में जिनकी गिनती आज भी लाखों में है, उनको इस से आराम मिलेगा। श्रीमान्, एक स्थान की बात नहीं है, सारे देश में गन्दी बस्तियों की बीमारी फैली हुई है परन्तु बड़े शहरों में ज्यादा नज़र आती है क्योंकि कुछ जनता तो बहुत ही उच्च दर्जे पर अपना जीवन बिता रही है और कुछ बहुत ही नीचे, जिसकी तस्वीर मैं सदन के सामने नहीं रख सकती और न मेरे पास शब्द हैं कि मैं उस के लिये कुछ कहूं। इस बात को सोच कर सिर झुक जाता है कि अभी तक भी इन गन्दी बस्तियों का खात्मा नहीं हो सका। यह देश के लिये कलंक है। स्वतन्त्र तथा महान् देश के नागरिक होते हुये भी आज लाखों लोग जो दिन रात मेहनत करते हैं, जानवरों की तरह से अपने दिन काटने पड़ रहे हैं, वह लोग जो कड़ी मेहनत करते हैं, आज उन्हीं के बच्चे स्वच्छ हवा के लिये तरस रहे हैं। कीचड़ और दुर्गन्ध में वे अपना जीवन बिता रहे हैं। हम उन से क्या आशा कर सकते हैं ? कैसे उन की शिक्षा का प्रबन्ध होता होगा और कहां तक उन की तन्दुरुस्ती कायम रहेगी।

श्रीमान्, सरकार के लिये भी इतने बड़े बड़े काम जल्दी करने मुश्किल हैं। परन्तु जो ध्यान आपने दिया है यह एक बड़ी बात है। कलकत्ता को ही लीजिये जहां लगभग ६ लाख लोग गन्दी

[श्रीमती कृष्ण मेहता]

बस्तियों में रहते हैं। कितनी बड़ी संख्या है ? दिल्ली, बम्बई, मद्रास, कलकत्ता, अहमदाबाद म गन्दी बस्तियों की सफाई की ओर सरकार ध्यान दे रही है। मैं तो कहूंगी कि और शहरों में भी थोड़ा बहुत कुछ करने का सरकार को कदम उठाना चाहिये। लोगों को भी सिखाना पड़ेगा कि वह भी कुछ सफाई से रहें। वे लोग इस तरफ ज्यादा ध्यान नहीं देते हैं। देखने में तो छोटी छोटी गल्तियां होती हैं परन्तु वे बहुत खतरनाक होती हैं। इस के लिये भी कुछ सोचना चाहिये।

जहां कहीं सरकार इन गन्दी बस्तियों को हटाना चाहती है वहां उसे ध्यान रखना चाहिये कि उन लोगों की जो कठिनाई हों वे दूर हों। अच्छे साफ सुधरे मकान बना दिये जायें जहां सब आसानियां मिलें। शुद्ध जल मिले, रोशनी, अच्छे रास्ते आदि का प्रबन्ध हो। उन के लिये छोटे छोटे उद्योगों की ज़रूरत है। अगर उन के लिये उद्योग नहीं होंगे तो आप भी इस चीज़ को जानते हैं कि हम उन को उन जगहों पर नहीं रख सकेंगे। चाहे उन को कितने ही अच्छे मकान दें, चाहे कितनी तरह की सुविधायें दें, लेकिन जब उन के पास पैसा नहीं होगा तो उन का सफाई की तरफ़ बहुत कम ध्यान जायगा। यह सब बातें सरकार को अपने ध्यान में रखनी चाहिये। कुछ अर्सा हुआ मुझे विनय नगर में जाने का मौक़ा मिला जहां पर मैं ने उन की झौंपड़ियां देखीं। मैं तो उन की झौंपड़ियां भी नहीं कहूंगी क्योंकि झौंपड़ी फिर भी कुछ बड़ी होती है। वह तो ऐसी थीं कि जिन में बीच में मुश्किल से एक चारपाई रह सकती थी। वहां पर तो खड़े होने का भी स्थान नहीं था, जिस में एक पूरा परिवार रहता था। जो लोग वहां रहते हैं उन्होंने ही दिल्ली की बड़ी बड़ी आलीशान इमारतें अपनी मेहनत से खड़ी की हैं। एक तरफ़ तो झौंपड़ियां हैं दूसरी तरफ़ विनय नगर के साफ सुथरे फ्लैट्स हैं। बीच में सिर्फ सड़क है। आमने सामने यह दोनों चीज़ें मुकाबले में हैं जो कि दिल में एक दर्द पैदा करते हैं ? और उन झौंपड़ियों में भी उन को चैन से रहना नसीब नहीं होता है। अक्सर वे घर रात रात में गिरा दिये जाते हैं। और रात रात में ही वह बेचारे मेहनत कर के फिर दीवार खड़ी कर लेते हैं। यह उन की दर्दनाक हालत है। जब तक उन के रहने का कोई इन्तेजाम न हो तब तक उन के मकान न गिराये जायें। आखिर वह भी तो यहां के नागरिक हैं। उन का ठिकाना करना भी सरकार का काम है। इस महान् देश के नागरिकों के लिये ऐसी कठिनाइयां नहीं होनी चाहियें। इसमें शक नहीं कि सरकार को उन की पूरी फ़िक्र है और वह समाजवादी व्यवस्था करने में लगी है, परन्तु उन की भी कठिनाइयां हैं।

लगभग दो मास हुये मैं भिलाई आदि स्टील प्लैंट देखने गयी। मुझे रूरकेला में सिटी प्लैनिंग (नगर की योजना) देख कर बहुत ही प्रसन्नता हुई कि सरकार ने वहां चौथे दर्जे के कर्मचारियों के लिये बहुत ही अच्छे मकान बनाये हैं, दो दो कमरे हैं, कोर्टयार्ड है, किचेन है, और हर तरह की आसानियां हैं। मैं तो यह देख कर बहुत खुश हुई कि सरकार ने उन के लिये इतना कुछ किया है। मुझे आशा है कि सरकार अब पूरी तरह से उन की देखभाल करेगी और जो गन्दी बस्ती में रहने की कहानी है उस पर भी ध्यान देगी। और उनके लिये हर तरह की सहूलियतें पहुंचायेगी। उन सब की दिक्कतों को दूर करने का प्रबन्ध करेगी जिस से उन का जीवन स्तर ऊंचा हो सके और उनकी तरफ़ जनता की दिलचस्पी हो सके। रिपोर्ट मैं ने पढ़ी, उस में बहुत कुछ लिखा है, लेकिन क्या पता वह कब तक होने जा रहा है। इसके लिये भी जल्दी होनी चाहिये, ता कि इस गन्दगी के कलंक को हम जल्दी दूर कर सकें।

बस मुझे इतना ही कहना था।

श्री राधे लाल व्यास (उज्जैन) : उपाध्यक्ष महोदय, यह स्लम क्लिअरेंस का जो प्रश्न है वह बड़ा जटिल है और जैसा माननीय सदस्य ने बताया उस के लिये अरबों रुपया चाहिये । लेकिन फिर भी इस काम को करना बहुत अच्छा है । कैसे किया जाय ? मेरा यह सुझाव है कि सन् १९५१ की जनगणना के अनुसार १ लाख से ज्यादा आबादी के ७५ शहर भारतवर्ष में हैं । ज्यादा अच्छा हो कि एक स्लम क्लिअरेंस बार्ड नाम की संस्था कायम कर दी जाय । वह इन ७५ शहरों के मुताल्लिक सर्वे करा कर गवर्नमेंट को सूचित करे । उस के बाद जिन शहरों को सब्सिडी दिये बगैर स्लम क्लिअरेंस का काम चल सकता है उन्हें कर्ज के रूप में प्राथमिकता दी जानी चाहिये । बहुत से ऐसे शहर हैं कि अगर गवर्नमेंट तैयार हो जाय तो वह कर्ज ले कर ही यह काम करना चाहते हैं । बहुत सी म्यूनिसिपैलिटीज़ हैं जो कर्ज से ही स्लम क्लिअरेंस का काम करना चाहती हैं । बल्कि मैं तो कहूंगा कि जो २५ परसेन्ट सब्सिडी गवर्नमेंट देती है, साथ में स्टेट का भी देना होता है, उन शहरों की ओर पहले सरकार ध्यान न दे । कर्ज देने से ही बहुत स्लम क्लिअरेंस दूर हो सकता है । दूसरे जिन शहरों में जमीन आसानी से मिल सकती है उन में यह काम हो सकता है ? दिल्ली जैसे है, वहां स्लम्स हैं, लेकिन जमीन मिले तो कैसे । दिल्ली में जमीन कहां मिल सकती है ? तो जिन शहरों में स्लम्स हैं और वहां जमीन भी मिल सकती है, मकान भी बन सकते हैं, उन को पहले प्राथमिकता दी जाय । आज उज्जैन जैसे शहर की हालत यह है कि वहां स्लम्स भी हैं, पुराना शहर है, पुराने जमाने के, विक्रमादित्य के जमाने के शहर में इस चीज को कर के, स्लम्स क्लिअर कर के उस को डेवेलप किया जाय । वहां मजदूरों की संख्या काफी है । अगर आप पड़ौस में जायें तो ऐसा मालूम होता है कि गन्दगी का कोई अन्त ही नहीं है । एक मकान से दूसरे मकान की तरफ कोई नहीं जा सकता । नारायणपुरी, कृष्णपुरी वगैरह के चारों ओर मैंने खुद जा कर देखा है । ऐसी जगहों पर अगर पहले इस काम को किया जाय तो आसानी से स्लम क्लिअरेंस हो सकता है । शहरों के अन्दर जहां बड़ी बड़ी जगहें हैं, जहां गरीब लोग रहते हैं, जहां जमीन भी काफी मिल सकती है, लम्बे लम्बे मैदान हैं, ऐसे मुकामों को पहले लिया जाना चाहिये ।

जहां और बड़े शहरों की तरफ ध्यान दिया गया है, मेरे राज्य में भी १ लाख से ऊपर आबादी वाले पांच शहर हैं । इंदौर, ग्वालियर, जबलपुर, उज्जैन और भोपाल । अब भोपाल राजधानी बना । एक नई राजधानी बनने से हजारों लाखों की तादाद में कर्मचारी मध्य प्रदेश जैसी बड़ी स्टेट के वहां गये जोकि नये स्लम कायम कर रहे हैं । इस को दूर करने की तरफ ध्यान देना चाहिये । वहां की गवर्नमेंट सिर्फ यह चाहती है कि उस को कर्ज मिले । उन के कारकुनों और अफसरों को वहां बसने के लिये मकान चाहिये । लेकिन वह नहीं होता । नतीजा यह होता है कि भोपाल में इतने लोग आ गये हैं कि कहीं जमीन नहीं मिलती, मकान नहीं मिलता और किराये इतने ज्यादा हो गये कि गरीब आदमी का वहां रहना मुश्किल है । वहां की राज्य सरकार के पास कई योजनायें हैं जिस से ज्यादा से ज्यादा मकान बन सकें लेकिन इस के लिये उन को कर्ज नहीं मिल सकता है । इस के वास्ते जरूर ग़ौर किया जाना चाहिये ।

इसी तरह से दूसरे शहरों में जो इंडस्ट्रीज़ वगैरह हैं, उन के मालिकों को मजबूर किया जाना चाहिये कि या तो वे म्युनिसिपैलिटीज़ की एरियाज़ में उन से उन को जमीन दिलावें या फिर वह खुद इस में कुछ लागत लगा कर मजदूरों के हित का ख्याल करते हुए, उन के स्वास्थ्य का ख्याल करते हुए, सफाई का ध्यान रखते हुए, उन के लिये ठीक ढंग में मकान बनावें । तभी यह स्लम्स क्लिअरेंस का काम हो सकता है नहीं तो और शहरों की तरह से करोड़ों रुपये भी खर्च करने पड़ेंगे, लेकिन उस से कुछ होने वाला नहीं है । अगर आप ने इस में से २ करोड़ रुपये इस समय दे भी दिये तो उस से

[श्री राधे लाल व्यास]

बड़े शहरों में स्लम क्लिअरेंस नहीं होगा। आप को छोटे शहरों की तरफ ध्यान देना चाहिये और हर वर्ष जो छोटे शहर हैं, उन की तरफ ध्यान देना चाहिये। ऐसे दो ही चार शहर मेरे राज्य में हैं, जिन की आबादी १ लाख से अधिक है। इसलिये उन जगहों पर आप को स्लम क्लिअरेंस का काम शुरू कर देना चाहिये ताकि वहां के स्लम्स जल्दी दूर हों।

इतना ही मुझे निवेदन करना है।

†**विधि मंत्री (श्री अ० कु० सेन)** : मैं इस बात पर हुए विवाद का स्वागत करता हूं। इस से न केवल इस सदन का प्रत्युत सारे राष्ट्र का ध्यान एक ऐसी समस्या की ओर आकृष्ट हुआ जिस का हमारे राष्ट्र के जीवन पर बहुत प्रभाव पड़ता है। गन्दी बस्तियों में रहन-सहन सम्बन्धी तकलीफ़ों और मुश्किलों को मैं जानता हूं और उस से मैं इन्कार नहीं करता। परन्तु मेरी चिन्ता यह है कि इस से मनुष्य का मानसिक और अध्यात्मिक ह्रास भी होता है और हमारे राष्ट्र के भविष्य के लिये भी बड़ी चिन्ता का विषय है। मैं यह कभी भी नहीं मान सकता कि इन गन्दी बस्तियों में पैदा हुआ बच्चा एक स्वस्थ्य और लाभदायिक नागरिक सिद्ध हो सकता है। हमारे देश के ही नहीं, अन्य देशों के इतिहास में भी यही सिद्ध होता है कि इन अवस्थाओं में अच्छे से अच्छे नागरिकों का भी शारीरिक और मानसिक ह्रास हो जाता है। यह बात ठीक ही है कि रहन-सहन के ढंग का मानसिक और आध्यात्मिक जीवन के साथ सम्बन्ध होता है और इस की सचाई गन्दी बस्तियों के जीवन से मालुम हो सकती है। इसीलिये तो इस समस्या को आगे लाने का यत्न किया गया है। यह समस्या घरों, सड़कों और प्रकाश की व्यवस्था करने की ही समस्या नहीं है, यह तो जीवन और वातावरण को शुद्ध करने की समस्या है और स्थिति उत्पन्न करना जिस के बिना अच्छा जीवन बिताना नितान्त असम्भव है।

इसी मानवीय दृष्टिकोण पर ज़ोर दे कर ही हम इन गन्दी बस्तियों के सुधार की कोशिश कर रहे हैं। हमें इन बस्तियों में अच्छे घरों, सड़कों इत्यादि के अतिरिक्त अच्छा आध्यात्मिक जीवन भी लाना होगा। इसी कारण हम ने इन क्षेत्रों में सामुदायिक विकास पर ज़ोर दिया है और गन्दी बस्तियों की इस सम्पूर्ण समस्या को हम वास्तव में नगरीय विकास की समस्या का एक अंग ही समझते हैं, ताकि हम नगरीय विकास द्वारा नागरिकों को न केवल संसार की भौतिक सुविधाओं का उपयोग करने को ही मिले, जोकि लोगों को एक स्वतंत्र और लोकतंत्रीय देश में उपलब्ध होनी चाहियें, प्रत्युत इस से उन के व्यक्तित्व का भी विकास हो सके और वे अच्छे नागरिक बनें, राष्ट्र को अपने जीवन और शक्ति से समृद्ध कर सकेंगे।

यदि एक बार यह स्वीकार कर लिया जाये कि यह समस्या नगरीय विकास की ही समस्या है, नगरों में जहां गन्दी बस्तियां बन गई हैं, उन्हीं में जीवन को सुधारने की समस्या है तो फिर इन गन्दी बस्तियों के बन जाने के कारणों और इतिहास में जाने की आवश्यकता नहीं रहती। प्रस्तावक महोदय, श्री राजेन्द्र सिंह जी को यह शिकायत है कि इन गन्दी बस्तियों के बनने के कारणों को जानने के लिये और वहां की हालत का पता लगाने के लिये प्रयत्न नहीं किया गया है। हमारा विचार है कि पुरानी बातों को दुहराने से कोई लाभ नहीं जिन्हें अन्य प्रतिवेदनों में भी प्रस्तुत किया जा चुका है ; उन प्रतिवेदनों में इन गन्दी बस्तियों के बनाने के कारणों के सम्बन्ध में अच्छा विश्लेषण किया गया है। परन्तु इस के इतिहास की जानकारी, इस समस्या को हल करने में तो हमारी सहायता नहीं

---

†मूल अंग्रेजी में

कर सकती । हमें तो यह देखना चाहिये कि कितनी शीघ्रता से और कितनी सफलता से हम इस धब्बे को धो सकते हैं, ताकि हमारे लाखों नागरिकों का जीवन सुधर सके । ताकि फिर आगे हमें कभी भी इस प्रकार की बीमारी को दूर करने की आवश्यकता पैदा न हो । इस कारण हम ने इस रोग के इसी पहलू पर जोर दिया है कि हम अल्प कालावधि में तथा दीर्घ कालावधि में इस समस्या को कितनी सफलता से हल कर सकते हैं । स्वयं माननीय सदस्यों ने इस बात को स्वीकार किया है कि इस रोग को, जोकि आज प्रत्येक नगर में दिखाई देता है, शीघ्रता से कम समय में समाप्त कर देना संभव नहीं ।

इस काम में जितना रुपया लगेगा वह भी महत्वपूर्ण है । माननीय प्रस्तावक महोदय ने पटेल समिति द्वारा बताई गई धन राशि का उल्लेख किया है, जोकि नगरों और कस्बों में गन्दी बस्यिों को दूर करने के लिये आवश्यक है । हमें इस बात में नहीं रहना चाहिये कि भविष्य में हमें इस के लिये काफी राशि प्राप्त हो जायेगी । हमें अपने दीर्घकालीन लक्ष्य को तो ध्यान में रखना ही है, क्योंकि ऐसा न हो कि हम अपना कर्तव्य ही भूल जायें, लेकिन हमें तुरन्त अल्पकालीन योजनायें बनानी होंगी ताकि ये क्षेत्र कम से कम मानवीय आवास के योग्य तो हो जायें और अच्छे नागरिक पैदा करें । अतः हमें इन गन्दी बस्तियों के वातावरण में सुधार करना होगा ; चाहे ये बिल्कुल समाप्त न भी हो सके, तो भी इन क्षेत्रों में इस कार्य की किसी प्रकार से नींव तो रखनी ही होगी । ताकि यहां का जीवन अच्छा हो सके । । इसी उद्देश्य से हमने गन्दी बस्तियों के सुधार के लिये अल्प कालीन योजनाओं पर इस प्रतिवेदन में जोर दिया है । इस में सन्देह नहीं कि हमें दूर का लक्ष्य नहीं भुलाना है कि हमें इन गन्दी बस्तियों को पूर्णरूप से ठीक करना है और इन क्षेत्रों को प्रत्येक नगर की वृहद योजना में उपयुक्त स्थान पाने योग्य बना देना है ।

जैसा मैं ने कहा, हम केवल इन रहन सहन सम्बन्धी सुविधाओं को दे कर ही इन क्षेत्रों अथवा इन क्षेत्रों के जीवन को सुधार नहीं सकते । हम ने इस बात पर ज़ोर दिया है कि इन नगरीय क्षेत्रों में सामुदायिक विकास के आधार पर कार्य किया जाये और हमारा विचार है कि इन क्षेत्रों में सुव्यवस्थित सामुदायिक जीवन लाने के लिये एक दृढ़ और ठोस आर्थिक आधार बनाना पड़ेगा । इस के बिना स्वस्थ वातावरण का निर्माण करना सम्भव नहीं । आप अच्छे मकान और सड़कें तो बना लें परन्तु यदि लोगों को रोजगार नहीं मिलता तो अच्छे जीवन की व्यवस्था नहीं हो सकती । इसलिये हम ने यह प्रयत्न किया है नगरों के लिये सामुदायिक जीवन की व्यवस्था करने वाले आर्थिक आधार का निर्माण किया जाय और ग्रामीण क्षेत्रों में यह आधार कृषि और अन्य ग्रामीण उद्योगों द्वारा बनाया गया है । इस के साथ ही हम ने इस आर्थिक आधार को अन्य परियोजनाओं से सम्बद्ध करने का प्रयत्न किया है, जिन का गन्दी बस्तियों के सुधार के लिये उल्लेख किया गया है ।

हर कार्य के लिये धन की आवश्यकता होती है । माननीय सदस्य देख सकते हैं कि जो कुछ भी शुरू में इस के लिये दिया गया था उस में योजना की आवश्यकताओं के कारण काफी कांटछांट करनी पड़ी है । हम ने इस के लिये और अतिरिक्त राशि की मांग की है चाहे इस के लिये अन्य स्रोतों से व्यवस्था की जाये या अतिरिक्त कर लगाने पड़ें, जो बहुत भारी तो न हों परन्तु उस से समुचित राजस्व प्राप्त हो सके ।

प्रतिवेदन में ये सुझाव दिये गये हैं । मूल विचारों का संक्षेप पृष्ठ ३० पर दिया है । जो कुछ आज यहां सभा में कहा गया है, उससे यह बात स्पष्ट हो जाती है कि हमारे मूल विचार से सभा सहमत है । हम ने कहा है कि गन्दी बस्तियों को साफ करने की समस्या पर नगरीय विकास संबंधी समस्या की तरह विचार होना चाहिये और समाज कल्याण सम्बन्धी, जिन में रोज़गार की समस्या

[श्री अ० कु० सेन]

भी शामिल है, प्रश्नों को इस प्रकार समन्वित किया जाये जिस से इन गन्दे और पिछड़े क्षेत्रों का चहुंमुखी विकास हो सके। इन गन्दे क्षेत्रों में राज्य सरकारें स्थानीय प्राधिकार और केन्द्रीय सरकार शिक्षा, स्वास्थ्य और अन्य सेवाओं पर काफी खर्च करती है। परन्तु चूंकि इन प्रयत्नों को समन्वित और एकीकृत नहीं किया जाता इस कारण चुने हुए क्षेत्रों में उन का परिणाम कुछ बहुत बढ़िया नहीं रहता। इसलिये मेरा कहना है कि कुछ विशेष क्षेत्रों में ये सब साधन एकत्रित कर लिये जाने चाहियें ताकि अधिक अच्छे परिणाम निकल सकें और यह क्षेत्र, नये शहरी क्षेत्र बन कर चमक उठें। यह हमारा कार्यक्रम है।

†**श्री सिंहासन सिंह** (गोरखपुर) : इन सुझावों को कार्यान्वित करने में क्या कठिनाइयां हैं और न्हें समन्वित व एकीकृत करने के लिये क्या क्या पग उठाये जा रहे हैं ?

†**श्री अ० कु० सेन :** इस समय हो रहे वाद विवाद के साथ इसका कोई सम्बन्ध नहीं, संभवतः किसी अगले अवसर पर हम इस पर चर्चा करेंगे। अभी तो हम सिफारिशों की बात कर रहे हैं। इन के कार्यान्वित करने में क्या कठिनाइयां आ ेंगी यह दूसरी बात है। अगली बात हम ने यह कही है कि नगरीय सामुदायिक विकास का केन्द्र में एक मंत्रालय होना चाहिये जिस का उत्तरदायित्व विभिन्न मंत्रालयों द्वारा इस दिशा में जो कार्य हो रहे हैं उन का समुचित समन्वय करना हो। इन में राज्य सरकारें और स्थानीय प्राधिकार भी सम्मिलित होंगे। इस के बाद हम ने यह कहा है कि स का आरम्भ सबसे पूर्व बड़े नगरों में किया जाना चाहिये, परन्तु इस का यह अर्थ कदापि नहीं कि छोटे नगरों को भूल जाया जाये। हमारे साधन सीमित हैं और चुने हुए क्षेत्रों में ही परीक्षण आरम्भ किया जाना है। यदि हम एक बार बड़े नगरों में सफल हो गये तो छोटों में हमें कोई कठिनाई नहीं आयेगी और हमें वहां भी सफलता प्राप्त होगी। इस के बाद नगरीय क्षेत्रों में लघु उद्योगों और मध्यम दर्जे के उद्योगों द्वारा आर्थिक आधार का निर्माण करने की व्यवस्था है। हम ने यह भी कहा है कि इन बस्तियों को साफ करते हुए इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि इन क्षेत्रों को मूल निवासियों को कहीं निकट स्थान पर ही बसाया जाये। यदि इस दिशा में वृहद् योजना के लागू होने के फलस्वरूप इन्हें दूर भेजा जाये तो सस्ते यातायात की व्यवस्था होनी चाहिये। हमारा यह भी प्रस्ताव है कि गन्दी बस्तियों का और आगे फैलाव रोकने के लिये कुछ लोगों को घनी आबादी वाले क्षेत्रों से बाहर ले जा कर छोटे छोटे उपनगरों को स्थापित कर के उन में खोला जाये। ताकि एक जगह आबादी का जोर नहीं पड़े। एक माननीय सदस्य ने कहा कि हम ने गन्दी बस्तियों के फैलाव को ोकने के लिये कुछ नहीं किया। मैं समझता हूं कि हम ने इस पर बहुत काफ़ी ज़ोर दिया है। हम ने कहा है कि एक वृहद् योजना बनाई जाये जिस में गन्दी वस्तियों के साफ करने के लिये बनाई गई सभी योजनाओं को एकीकृत कर के सम्मिलित कर लिया जाये। दूसरे इस प्रकार के नियम बनाने चाहियें कि वृहद् योजना का अतिलंघन न हो।

†**श्री स० म० बनर्जी :** कानपुर के लिये एक वृहद् योजना है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार इस प्रकार की वृहद् योजनाओं को आर्थिक सहायता देगी ?

†**श्री अ० कु० सेन :** सभी योजनाओं को राज्य सरकारों, स्थानीय निकायों और केन्द्रीय सरकार के उपलब्ध वित्तीय साधनों के अनुसार समन्वित करना होगा। केवल केन्द्र ही सारी सहायता नहीं दे सकता। इस विचार को हम ने दूर करने का प्रयत्न किया है। इस बारे में प्रारम्भिक जिम्मेदारी राज्य सरकार की है। जिन क्षेत्रों को सुधारने की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है

†मल अंग्रेजी

वहां हम दखल नहीं देंगे। दिल्ली में बैठक कर बड़े बड़े नगरों की गन्दी बस्तियां साफ करने की योजनाओं को नहीं चलाया जा सकता। इसी कारण इन क्षेत्रों में सामुदायिक विकास पर ज़ोर दिया गया है। केन्द्र इस मामले में पथ-प्रदर्शन करने की पूरी जिम्मेदारी लेगा और अन्य मांगों को देखते हुए जो कुछ सम्भव होगा सहायता भी देगा। हो सकता है कि किसी नगर में वृहद् योजना को कार्यान्वित नहीं किया गया हो तो इस का यह मतलब नहीं कि वृहद् योजनायें बनाई ही न जायें और उन्हें क्रियान्वित नहीं किया जाये।

यह हमारे प्रतिवेदन की कुछ विशेष बातें हैं और मुझे प्रसन्नता है कि इन्हें स्वीकार किया गया है। अतिरिक्त धन राशि को उपलब्ध करने के तरीक़ों में कुछ मतभेद हो सकताहै मगर यह दूसरी चीज़ है। हम ने इन सुझावों को कार्यान्वित करने के लिये अतिरिक्त साधन जुटाने के लिये प्रस्ताव दिये हैं और उन्हें हम ने प्रतिवेदन में रखा है। मेरा मत है कि जितने भी संसाधन हमारे पास हैं उन के अनुसार हमें अल्प कालावधि में गन्दी बस्तियों को साफ करने के कार्य को बड़े जोश के साथ चलाना चाहिये। अभी थोड़े समय वाले कार्यक्रमों को ही लेना चाहिये, क्योंकि इन क्षेत्रों को बिलकुल समाप्त करने के लम्बे कार्यक्रम के मुकाबले यह काम आसान होगा। इस को करने के लिये हमें शिक्षा, स्वास्थ्य तथा नगर निर्माण सम्बधी सभी प्रकार के विभिन्न कार्यों का समन्वय करना होगा। उद्योग के क्षेत्र में भी ऐसा ही करना होगा। समन्वय और एकीकरण द्वारा ही हम इस दिशा में, आगामी कुछ वर्षों में कुछ कर पायेंगे। इस के बिना कुछ प्रभावशाली परिणाम नहीं निकल सकता। यही बात हम ने प्रतिवेदन में बताने का यत्न किया है।

बैठने से पूर्व मैं एक बार पुनः माननीय सदस्यों के प्रति अपना आभार प्रदर्शित करता हूं जिन्हों ने राष्ट्र के भविष्य से सम्बन्धित इस समस्या में काफी रुचि प्रदर्शित की है। यह केन्द्र ही का नहीं राज्यों का भी कर्तव्य का विषय है। इन क्षेत्रों में नागरिकों को उच्च स्तर के जीवन की सुविधायें देना हमारा कर्तव्य है, हमें सभी को समान अधिकार और समान अवसर देने हैं ताकि वे अच्छा जीवन व्यतीत कर सकें और हमारे देश में अच्छे नागरिकों का निर्माण हो सके। यही लोग ही तो आगे चल कर के राष्ट्र सेवा में अपने आप को लगायेंगे। मुझे आशा है कि इस दिशा में सभा ने जो रुचि प्रदर्शित की है वह ढीली नहीं पड़ेगी।

†**श्री स० म० बनर्जी** : क्या सरकार ने प्रतिवेदन स्वीकार कर लिया है? हमें यह पता नहीं कि सरकार ने इस सारे प्रतिवेदन को स्वीकार किया है या नहीं और यदि नहीं किया है तो क्या प्रतिवेदन का कुछ हिस्सा स्वीकार किया जायेगा।

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरु)** : मैं सदन के समक्ष स्पष्ट बात कहना चाहता हूं। अभी तक प्रतिवेदन सरकार के समक्ष औपचारिक रूप में नहीं आया है। हम चाहते थे कि पहले इस पर योजना आयोग पूरी तरह विचार कर ले। इस में कोई शक नहीं है कि सरकार इस के पक्ष में है। फिर भी इस का विस्तारपूर्वक परीक्षण तो करना ही होगा और योजना आयोग को करना है। हम ने उस से अपने विचार भेजने के लिये कहा है। तत्पश्चात् मंत्रिमंडल इस पर विचार करेगा। लेकिन मैं सदन को विश्वास दिला सकता हूं कि सामान्य रुप से सरकार इसे स्वीकार ही करती है, परन्तु उस को कार्यान्वित करने आदि के मामलों की जांच करनी होगी।

†उपाध्यक्ष महोदय : चर्चा समाप्त हो गई है। अब सभा स्थगित होगी।

इसके पश्चात् लोक-सभा मंगलवार, १६ सितम्बर, के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

---

†मूल अंग्रेजी में

दैनिक संक्षेपिका

[सोमवार, १५ सितम्बर, १९५८]

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर . .	३०५७—३०८६

तारांकित प्रश्न संख्या

१२२३	खतरे की जंजीर खींचने की घटनायें . .	३०५७—३०५८
१२२४	दिल्ली में वन लगाना	३०५८—३०६०
१२२५	सड़कों और पुलों के निर्माण पर विदेशी मुद्रा की कमी का प्रभाव .	३०६०—३०६१
१२२७	राष्ट्रीय राज-पथ . . .	३०६१—३०६२
१२२८	उड़ीसा में अन्तर्देशीय जल-व्यवस्था . . .	३०६२—३०६४
१२३०	बाल-दिवस के अवसर पर विशेष डाक टिकट निकालना	३०६४—३०६५
१२३२	पानी का उपयोग न किया जाना . .	३०६५—३०६७
१२३३	पोत 'एम० वी० राजकुमार' . .	३०६७—३०६८
१२३४	बर्फ से ढके हुए क्षेत्रों में फसल का खराब हो जाना	३०६८—३०६९
१२३५	शरबती जल-विद्युत् परियोजना .	३०६९—३०७१
१२३७	गहरे समुद्र में मत्स्य ग्रहण . . .	३०७१—३०७२
१२३८	भारतीय नाविकों का कल्याण	३०७२
१२३९	बड़े पत्तनों में कोयला उठाने वाले संयन्त्र .	३०७३
१२४०	डाक कर्मचारियों का काठमाण्डू को तबादला .	३०७३—३०७४
१२४१	मद्रास में कृषि गवेषणा प्रशिक्षण . . .	३०७४—३०७५
१२४३	पटसन की फसल	३०७५—३०७७
१२४४	गोल डाकखाना, नई दिल्ली, में चोरियां .	३०७७
१२४५	दिल्ली में मक्खियां .	३०७७—३०७९
१२४६	राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३४ . . .	३०७९—३०८०
१२४७	बोंगाई स्टेशन पर रेलवे वर्कशाप . .	३०८०
१२४८	आटा मिलों को गेहूं का संभरण .	३०८१
१२५३	रोलर आटा मिलों को गेहूं का संभरण . .	३०८१—३०८३

विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के मौखिक उत्तर--(क्रमशः)

अल्प सूचना
प्रश्न संख्या

११ गाड़ी के लम्बे रास्ते से हो कर जाने के कारण अतिरिक्त भाड़ा वसूल किया जाना ३०८३--३०८५

१२ दीवाली के अवसर पर रेल के किराये में रियायत . ३०८५--३०८६

प्रश्नों के लिखित उत्तर . . ३०८६--३१३२

तारांकित
प्रश्न संख्या

१२२६ अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों को प्रमाण-पत्र . . ३०८६

१२२९ चीनी उद्योग ३०८७

१२३१ समुद्रीय अभिसमय . ३०८७

१२३६ केरल में गेहूं की खपत . . . ३०८७

१२४२ कारखाने और न्यूनतम मजूरी अधिनियम . ३०८८

१२४९ दिल्ली में चकबन्दी . . . ३०८८--३०८९

१२५० पालेजाघाट और महेन्द्रुघाट के बीच स्टीमर सेवा ३०८९

१२५१ बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी . . ३०८९--३०९०

१२५२ बीज फार्म . . ३०९०

१२५४ पैराम्बूर रेलवे कर्मशाला, मद्रास . . . ३०९०--३०९१

१२५५ सड़क परिवहन, सड़क निर्माण और मोटर गाड़ी उत्पादन में समन्वय ३०९१

१२५६ दोहरीघाट में घागरा नदी पर पुल ३०९१

१२५७ गाड़ी का पटरी से उतर जाना ३०९२

१२५८ वैज्ञानिक प्रोत्साहन योजनायें . ३०९२--३०९३

१२५९ रासायनिक खाद . . ३०९३

१२६० अन्तर्शासकीय समुद्रीय परामर्शदाता संगठन का अन्तर्राष्ट्रीय अभिसमय . ३०९३

१२६१ केंद्रीय ट्रेक्टर संगठन द्वारा ट्रेक्टरों की खरीद ३०९४

१२६२ "अधिक अन्न उपजाओ" आन्दोलन . . . ३०९४

१२६३ बड़े बन्दरगाहों पर दैनिक मजूरी पर काम करने वाले श्रमिकों को अन्तरिम सहायता . . . ३०९४

विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

अतारांकित
प्रश्न संख्या

२०००	भारत में पागलों के अस्पताल	३०९५
२००१	बम्बई में वन विकास	३०९५
२००२	अलामुरु स्थान पर गोदावरी नदी पर सड़क का पल	३०९५–३०९६
२००३	'डेकन क्वीन' का देर से चलना	३०९६
२००४	मोटर परिवहन तथा सड़क निर्माण कार्य में रोजगार	३०९६
२००५	कांटाबांजी रेलवे स्टेशन पर सुविधायें	३०९७
२००६	दक्षिण पूर्व रेलवे पर कर्मचारियों को भुगतान	३०९७
२००७	सामुदायिक विकास केन्द्रों में अनुसूचित जातियां और आदिम जातियां	३०९७
२००८	दशहरा के त्यौहार पर रेल के किराये में रियायत	३०९७–३०९८
२००९	जमानत	३०९८
२०१०	दिल्ली में यमुना नदी पर सड़क का दूसरा पुल	३०९८
२०११	यमुना के जल-विद्युत् संसाधन	३०९८–३०९९
२०१२	पंजाब के महेन्द्रगढ़ जिले में जल संभरण	३०९९
२०१३	राजपुर के लेवल क्रासिंग पर पुल	३१००
२०१४	पंजाब के शहरों को पानी देने की योजनायें	३१००
२०१५	अतेली रेलवे स्टेशन पर माल गोदाम (गुड्स शेड)	३१००
२०१६	चारे की कमी	३१००–३१०१
२०१७	दिल्ली में बीज फार्म	३१०१
२०१८	दिल्ली के अलीपुर खण्ड में नहरी पानी का दिया जाना	३१०१
२०१९	झरिया रेलवे स्टेशन पर आग	३१०१–३१०२
२०२०	लकड़ी के स्लीपर	३१०२
२०२१	छोटे सिंचाई कार्य	३१०२–३१०३
२०२२	दिल्ली-लखनऊ एक्सप्रेस का देर से चलना	३१०३
२०२३	टोक्सोप्लासमोसिस का आयात	३१०३–३१०४
२०२४	सिंचाई परियोजनायें	३१०४
२०२५	सिओन डाक घर	३१०४
२०२६	बड़नगर (म० प्र०) रेलवे स्टेशन	३१०५
२०२७	शकरकंद	३१०५
२०२८	रावलगांव शुगर फैक्टरी, नासिक	३१०५–३१०६

	विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर— (क्रमशः)

अतारांकित
प्रश्न संख्या

२०२९	छोटे पत्तनों का विकास .	३१०६
२०३०	नागपुर एक्सप्रेस . .	३१०६–३१०७
२०३१	आदरा रेलवे बस्ती के कुएं	३१०७–३१०८
२०३२	डिस्ट्रिक्ट मेकेनिकल इंजीनियर समस्तीपुर के अधीन कर्मचारी .	३१०८
२०३३	नदी नियंत्रण विज्ञान	३१०८–३१०९
२०३४	फल-उत्पादकों को ऋण .	२१०९
२०३५	मत्स्य पालन प्रशिक्षण संस्था .	३१०९–३११०
२०३६	साबरमती रेलवे यार्ड का नवनिर्माण . . .	३११०
२०३७	श्री बी० के० टी० आय्यंगार द्वारा रेलवे कार्यालय में आत्महत्या	३११०
२०३८	रेलवे के राजपत्रित पदाधिकारी	३११०–३१११
२०३९	रेलवे कर्मचारियों को वर्दियों का दिया जाना	३१११
२०४०	रेलवे वर्दी समिति .	३१११
२०४१	त्रिपुरा में सहकारी समितियां	३१११–३११२
२०४२	मर्चेण्ट नेवीगेशन स्कूल	३११२
२०४३	आहाते की दीवार	३११२–३११३
२०४४	"सी आइलैण्ड काटन स्कीम"	३११३
२०४५	हिन्दुस्तान–तिब्बत रोड	३११३–३११४
२०४६	उत्तर रेलवे का रेलवे सुरक्षा बल	३११४
२०४७	पोस्त के डोडे .	३११४
२०४८	राष्ट्रीय बचत प्रमाण पत्र	३११४–३११५
२०४९	भाड़े की दरें . .	३११५
२०५०	चकराता और टूनी रोड का निर्माण	३११५–३११६
२०५१	ंजाब में पीने के पानी की कमी	३११६
२०५२	सार्वजनिक टेलीफोन .	३११७
२०५३	रेलवे कर्मचारियों के लिये अवकाश गृह . .	३११७
२०५४	जम्मू और काश्मीर राज्य में सामुदायिक विकास तथा राष्ट्रीय विस्तार सेवा खण्ड	३११७–३११८
२०५५	चलती फिरती सिनेमा गाड़ियां .	३११८
२०५६	रसीदी टिकट	३११८
२०५७	हाई प्रिसीजन हार्बर कन्ट्रोल रडार सिस्टम	३११८–३११९

प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
२०५८	हावड़ा के गुड्स मार्क्समैन का विभागीयकरण	३११६
२०५६	वर्कशाप का निर्माण .	३११६–३१२०
२०६०	यात्रियों के लिये शटल गाड़ियां	३१२०
२०६१	दक्षिण-पूर्व रेलवे में पद	३१२१
२०६२	रेलवे कर्मचारी . . .	३१२१
२०६३	रेलवे में तृतीय श्रेणी के पदों का ऊंचा किया जाना	३१२१
२०६४	४०० डाउन मुगल सराय—पटना पैसेन्जर गाड़ी	३१२१–३१२२
२०६५	वायरलैस आपरेटर	३१२२
२०६६	रेलगाड़ियों का देर से चलना .	३१२२–३१२३
२०६७	झोंगदोई नदी पर सड़क का पुल	३१२३
२०६८	बेदाग स्टेशन का बन्द किया जाना .	३१२४
२०६६	पूना–बंगलौर लाइन के स्टेशनों पर प्रतीक्षा गृह	३१२४
२०७०	नई रेलवे लाइनें	३१२४
२०७१	रेलवे क्रासिंग . .	३१२५
२०७२	दक्षिण-पूर्व रेलवे के रीजनल हैडक्वार्टर .	३१२५
२०७३	गैर-अनसूचित एयर लाइन	३१२६
२०७४	बेलोनिया का हवाई अड्डा . .	३१२६
२०७५	राजपत्रित अधिकारी .	३१२६–३१२७
२०७६	महिला यात्रियों के लिये रक्षित डिब्बे	३१२७
२०७७	सामुदायिक विकास की सामग्री	३१२८
२०७८	रेलवे ट्रेनिंग स्कूल, चन्दौसी .	३१२८
२०७६	डाक तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर	३१२८
२०८०	रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर	३१२८–३१२६
२०८१	कांगड़ा स्टेशन पर पीने का पानी	३१२६
२०८२	हिमाचल प्रदेश डाक तार विभाग में महिला	३१२६
२०८३	सामुदायिक विकास मंत्रालय के कर्मचारी .	३१२६
२०८४	कटक के पास रेल का पटरी से उतर जाना	३१३०
२०८५	कालपी के पास यमुना नदी पर पुल	३१३०
२०८६	रेलवे स्टेशन	३१३०–३१३१

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)	
अतारांकित प्रश्न संख्या	
२०८७ ग्राम सेवक	३१३१
२०८८ चर्खी दादरी स्टेशन	३१३१–३१३२
२०८९ मद्रास के सवारी डिब्बे बनाने वाले कारखाने में कैंटीन	३१३२
स्थगन प्रस्ताव	३१३२—३१३८

अध्यक्ष ने किमॉय और मात्सू द्वीपों के सम्बन्ध में वाशिंगटन में एक रेडियो भेंट के दौरान वित्त मंत्री द्वारा दिये गये कथित वक्तव्य के बारे में स्थगन प्रस्तावों को, जिनकी सूचना निम्नलिखित सदस्यों ने दी थी, प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दी :—

सर्वश्री ही० ना० मुखर्जी, द० अ० कट्टी, स० म० बनर्जी, तंगामणि और ब्रज राज सिंह ।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	३१३८–३१३९

निम्नलिखित पत्र टेबल पर रखे गये :—

(१) दिल्ली (भवन निर्माण कार्यों पर नियंत्रण) अधिनियम, १९५५ की धारा १९ की उपधारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली (भवन निर्माण कार्यों पर नियंत्रण) विनियमों में कुछ संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) एस० आर० ओ० संख्या २७७७, दिनांक २४ नवम्बर, १९५६।

(दो) एस० आर० ओ० संख्या १७१०, दिनांक २५ मई, १९५७।

(तीन) एस० आर० ओ० संख्या ३०६३, दिनांक २८ सितम्बर, १९५७।

(चार) एस० आर० ओ० संख्या ३८२३, दिनांक ३० नवम्बर, १९५७।

(२) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत दिनांक २९ अगस्त, १९५८ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ७५८ में प्रकाशित हिमाचल प्रदेश बीज के आलू (नियंत्रण) आदेश, १९५८ की एक प्रति ।

(३) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३३ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ संशोधन करने वाली दिनांक ३ सितम्बर, १९५८ की निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) अधिसूचना संख्या एफ १२/१३०/५६ एमटी-होम, दिनांक ३ सितम्बर, १९५८, दिल्ली गजट में प्रकाशित ।

विषय पृष्ठ

सभा-पटल पर रखे गये पत्र क्रमश :

(दो) अधिसूचना संख्या १२/१५४/५६-एमटी/होम, दिनांक ३ सितम्बर, १९५८, दिल्ली गजट में प्रकाशित ।

राज्य-सभा से सन्देश . . . ३१३९

सचिव ने राज्य-सभा से एक संदेश प्राप्त होने की सूचना दी कि राज्य-सभा ने ११ सितम्बर, १९५८ की अपनी बैठक में बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय (संशोधन) विधेयक, १९५८ को जो लोक-सभा द्वारा २ सितम्बर, १९५८ को पारित किया गया था, बिना किसी संशोधन के स्वीकार कर लिया है ।

सदस्यों की गिरफ्तारी और सजा . . . ३१३९

(१) अध्यक्ष ने लोक-सभा को बताया कि उन्हें बाराबंकी और खीरी-लखीमपुर के जिला मजिस्ट्रेटों से निम्न-लिखित मामलों पर तार प्राप्त हुए हैं :—

(क) श्री राम सेवक यादव, सदस्य लोक-सभा को १२ सितम्बर, १९५८ को न्यायालय की मानहानि करने के लिये गिरफ्तार किया गया और सजा दी गई ।

(ख) श्री खुशवक्त राय, सदस्य लोक-सभा को १४ सितम्बर, १९५८ को खाद्य आन्दोलन के सम्बन्ध में गिरफ्तार किया गया ।

विधेयक विचाराधीन . . . ३१३९—३१५४

वाणिज्यिक नौवहन विधेयक, १९५८ पर संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में, विचार करने के प्रस्ताव पर तथा विधेयक को संयुक्त समिति को पुनः सौंपने के संशोधन पर आगे चर्चा जारी रही । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

गन्दी बतिस्यों को हटाने के बारे में मंत्रणा समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा ३१५४—३१७७

श्री राजेन्द्र सिंह ने गन्दी बस्तियों को हटाने के बारे में मंत्रणा समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया । चर्चा समाप्त हुई ।

मंगलवार, १६ सितम्बर, १९५८ के लिये कार्यावलि

वाणिज्यिक नौवहन विधेयक, १९५८ पर संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में विचार करने के प्रस्ताव पर तथा उसे पुनः संयुक्त समिति को भेजने के संशोधन पर आगे चर्चा ।