

# लोक-सभा

## वाद-विवाद

2nd Lok Sabha

(Second Session)



(खण्ड ४ में अंक ११ से अंक २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

६२ नये रैमे (देश में)

३ शिलिंग (विदेश में)

## विषय सूची

द्वितीय माला, खण्ड ४—अंक ११ से २०—२७ जुलाई से ५ सितम्बर, १९५७

पृष्ठ	अंक ११श—निवार, २७ जुलाई, १९५७
२४७५	सभा का कार्य . . . . .
२४७५—७६	वितेषाधिकार का प्रश्न . . . . .
२४६०	सभासति तालिका . . . . .
२४७६—८६, २४६०—२५३४	अनुदानों की मांग . . . . .
२४६०—२५०७	स्वास्थ्य मंत्रालय . . . . .
२५०७—३४	सामुदायिक विकास मंत्रालय . . . . .
२५३५	दैनिक संक्षेपिका . . . . .
अंक १२—सोमवार, २६ जुलाई, १९५७	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
२५३६—६२	तारांकित प्रश्न संख्या ४१२ से ४२८ और ४३० से ४३२ . . .
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
२५६२—७०	तारांकित प्रश्न संख्या ४०६ से ४११, ४२६, ४३३ से ४४२, ४४४ और ४४५ . . . . .
२५७०—८५	अतारांकित प्रश्न संख्या ३०१ से ३१६ और ३१८ से ३३६ . . . . .
स्थगन प्रस्ताव—	
२५८५	यमुना में पानी का बढ़ जाना . . . . .
२५८५—८६	सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . .
सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति—	
२५८६	पहला प्रतिवेदन . . . . .
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
२५८६	बम्बई के गोदी मजदूरों और सरकार के बीच हुआ समझौता . . . . .
समितियों के लिए निर्वाचन—	
२५८७	(१) भारतीय केन्द्रीय सुपारी समिति . . . . .
२५८७	(२) भारतीय लाख उपकर समिति . . . . .
२५८७	विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक, १९५७—पुरःस्थापित . . . . .
२५८७—८८	श्रौद्धोगिक वित्त निगम (संशोधन) विधेयक—पुरःस्थापित . . . . .
२५८८	खान तथा खनिज (विनियमन तथा विकास) विधेयक—पुरःस्थापित . . . . .
२५८८	अन्तर्राज्यीय निगम विधेयक—पुरःस्थापित . . . . .
२५८८—२६३५	अनुदानों की मांग . . . . .
२५८८—२६२०	सामुदायिक दिक्षम मंत्रालय . . . . .

	पृष्ठ
खाद्य तथा कृषि मंत्रालय	२६२०—३५
दैनिक संक्षेपिका	२६३७—३६
अंक १३—मंगलवार, ३० जुलाई, १९५७	
सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण	२६४१
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४४७, ४४६ से ४५१, ४५३, ४५५ से ४६०, ४६७ से ४६६, ४६८ से ४७१, ४७३ और ४७४	२६४१—६५
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४४६, ४४८, ४५२, ४५४, ४६१, ४६२, ४६३, ४७२ और ४७५ से ४८५	२६६५—७२
अतारांकित प्रश्न संख्या ३४० मे ३४२ और ३४४ से ३७७	२६७२—८८
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	२६८६
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
कुछ मिलों के उत्पादन में कमी तथा उसका प्रभाव	२६८६—६०
अनुदानों की मांग—	
खाद्य तथा कृषि मंत्रालय	२६६०—२७४२
दैनिक संक्षेपिका	२७४३—४४
अंक १४—बुधवार, ३१ जुलाई, १९५७	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४८६ से ४८८, ५०७, ४८९ से ४९२, ४९४ से ४९६ ४९६, ५०१ से ५०४, ५०६, ५०९ और ५१२ से ५१४	२७४७—७२
अल्प सूचना प्रश्न संख्या १	२७७२—७३
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४९३, ४९७, ४९८, ५००, ५०५, ५०८, ५१०, ५१५ और ५१८ से ५२६	२७७४—८१
अतारांकित प्रश्न संख्या ३७८ से ३९३, ३९५ से ४०४ और ४०६ से ४१६	२७८२—६८
स्थगन प्रस्ताव—	
नई दिल्ली में नगरपालिका के कर्मचारियों और भंगियों की हड़ताल	२७९८—६६

	पृष्ठ
सभा-पटल रखा गया पत्र	२७६६
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
इंजन और माल गाड़ी में टक्कर	२८००-०१
अनुपस्थिति की अनुमति	२८०१-०२
समितियों के लिये निर्वाचन—	
(१) काफी बोर्ड	२८०२
(२) रबड़ बोर्ड	२८०२
अनुदानों की मांग—	
सिंचाई और विद्युत मंत्रालय	२८०२-४०
दैनिक संक्षेपिका	२८४१-४४
अंक १५—गुरुवार, १ अगस्त, १९५७	
सदस्य द्वारा शनिवार ग्रहण	२८४५
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५३०, ५३२, ५६७, ५३३ से ५४३, ५४६, ५४७, ५४४, ५४५ और ५४८	२८४५-७०
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५४६ से ५६५, ५६८ और ५६९	२८७०-७७
अतारांकित प्रश्न संख्या ४१७ से ४४२	२८७८-८०
स्थगन प्रस्ताव और अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
दिल्ली में भंगियों की हड्डताल और पुलिस द्वारा गोली चलाना	२८६१-६६
अनुदानों की मांग—	
सिंचाई और विद्युत मंत्रालय	२८६६-२८३४
दैनिक संक्षेपिका	२८३५-३७
अंक १६—शुक्रवार, २ अगस्त, १९५७	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५७० से ५७३ और ५७५ से ५८२	२८३६-६१
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५७४, ५८३ से ६०६	२८६२-७२
अतारांकित प्रश्न संख्या ४४३ से ४६७	२८७२-८१
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	२८८१
कार्य मंत्रणा समिति—	
पांचवां प्रतिवेदन	२८८१

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय को और ध्यान दिलाना--	पृष्ठ
आसनसोल पर माल डिब्बे का विस्फोट	२६८२
नुदानों की मार्गें	२६८२-३००७
विधि मंत्रालय	२६८२-६४
परिवहन तथा संचार मंत्रालय	२६९५-३००७
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—	
तीसरा प्रतिवेदन	३००७
जाति के आधार पर विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां देना बन्द करने के बारे में संकल्प	३००७-१८
प्रति व्यक्ति औसत आय के संबंध में प्रादेशिक असमानता की जांच के लिये एक समिति की नियुक्ति के बारे में संकल्प	३०१६-२१
दैनिक संक्षेपिका	३०२२-२४
अंक १७—शनिवार, ३ अगस्त, १९५७	
स्थगन प्रस्ताव—	
दिल्ली में भंगियों की हड़ताल तथा पुलिस द्वारा गोली चलाना	३०२५, ३०७५-६६
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की और ध्यान दिलाना	३०२६
सभा का कार्य	३०२६
तारांकित प्रश्न संख्या ६३६ के उत्तर की शुद्धि	३०२६-२७
केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को उपलब्धियों तथा सेवा की शर्तों के बारे में एक जांच आयोग की नियुक्ति के संबंध में वक्तव्य	३०२७
अंत्यावश्यक सेवा संधारणा विधेयक—	
पुरस्थापित	३०२८-३२
अनुदानों की मार्गें—	
परिवहन तथा संचार मंत्रालय	३०३२-३८, ३०६६-७४
सभा पट्टल पर रखा गया पत्र	३०६८-६६
कार्य मंत्रणा समिति	
छठा प्रतिवेदन	३०७४-७५
दैनिक संक्षेपिका	३०६७-६८
अंक १८—सोमवार, ५ अगस्त, १९५७	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर —	
तारांकित प्रश्न संख्या ६०७, ६१६, ६१६, ६२०, ६२२ से ६२६ और ६२६	३०६६-३१२५
अल्प-सूचना प्रश्न संख्या २	३१२६-२६

### प्रश्नों के लिखित उत्तर—

65

तारांकित प्रश्न संख्या ६१७, ६१८, ६२१, ६२७, ६३० से ६३५, ६३५-क,  
६३६ से ६४६ : : : : : ३१२६-३६

अतारांकित प्रश्न संख्या ४६८ से ४७२, ४७४ से ४७६, ४८१ से ४८६,  
४८१ से ४८२ . . . . . : : : ३१३६-५०

### सभा पद्धति रखे गये प्रश्न

३१५०-५२

क्षार्यं मन्त्रगा समिति—

पांचवां प्रतिवेदन ३१५३

अत्या व्यरु सेवा संघारण विषयक . . . . ३१५३-३२००

विचार करने का प्रस्ताव . . . . . ३१५६-६५

प्र० ११ विवरण ६ वर्ष ११५

ਗੁਰੂ ਨਾਨਕ ਦੇਵ

तारांकित प्रश्न संख्या ६५० से ६५३, ६५५ से ६६३, ६६५, ६६६, ६६८  
पैर ६६६

ग्रन्थ संकलन प्रबन्ध मंत्रालय ५ ३३३८-३६

### शब्दों के लिखित उत्तर—

अतारांकित प्रश्न संख्या ६५४, ६६४, ६६७, ६७० से ६७१, ६६३, ६६४, ६६४-क. ६६५ से ६६७ और ५३१ ३३२६-४१

अतारांकित प्रश्न संख्या ४६३ से ५४९ और ५९३ से ५३५ ३३४१-५५

अल्प सचना प्रदान संख्या ३ और ४ ३३५५-५६

संभापद्धति पर रखे गये पन्न ३२५६

सभा का कार्य ३३५

अत्याध्यक्ष सत्रा संघारण विषयक ३२५७-८६

खंडवार वचार : : : : ३२५७-५३

खंड २ से ८ और १ . . . . . ३२५७-८३

पारित करने का प्रस्ताव . . . . . ३२६३

अनुदानों की माँते : . . . . . ३२५६-६८

परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . . . . ३२५६-६८

## दैनिक संक्षेपिका

२०—गुरुवार, ८ अगस्त, १

नों के मौखिक उत्तर—  
तारांकित प्रश्न संख्या ६१८ से ७०२, ७२६, ७०४, ७०५ और ७०७ से

୭୧୭ . . . . . ୩୩୦୩-୨୫

पृष्ठ	प्रश्नों के निखित उत्तर—
३३२७-३७	तारांकित प्रश्न संख्या ७०३, ७०६, ७१८ से ७२८ और ७३० से ७३६
३३३७-५१	अतारांकित प्रश्न संख्या ५२६ से ५२८, ५३० से ५६० और ५६२ से ५६६ . . . . .
३३५२-५४	कुछ अत्यावश्यक सेवाओं में काम रोके जाने की संभावना के सम्बन्ध में वक्तव्य सभा पट्टल पर रखे गये पत्र . . . .
३३५४	अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—
३३५५	जीवन बीमा निगम के निरीक्षकों की सेवा को समाप्त करने के संबंध में .
३३५५-३४११	अनुदानों की मांगे . . . .
३३५५-८४	परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . . .
३३८५-३४१०	सूचना और प्रसारण मंत्रालय . . . .
३३६३	डाक तथा तार कर्मचारियों द्वारा प्रस्तावित हड्डताल की सूचना वापस लेने के सम्बन्ध में वक्तव्य . . . .
३४१२-१५	दैनिक संक्षेपिका . . . .

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

# लोक-सभा वाद-विवाद

## लोक-सभा

शनिवार, ३ अगस्त १९५७

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई ।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

### स्थगन प्रस्ताव

दिल्ली में भंगियों की हड़ताल और पुलिस द्वारा गोली चलाना

†अध्यक्ष महोदय : क्या माननीय मंत्री को स्थगन स्तां० के सम्बन्ध में कुछ कहना है ?

†गृह-कार्य मंत्री (पंडित गो० ब० पन्त) : सभा को यह जान कर संतोष होगा कि भंगियों न हड़ताल खत्म कर दी है और सभी कार्य सामान्य रूप से चल रहे हैं ।

अन्य बातों के सम्बन्ध में अभी मुझे अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट का प्रतिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है । शायद वह मुझे आज ही दिन में मिल जायेगा । इन प्रस्तावों या इन में से किसी प्रस्ताव की चर्चा के लिये आप दोपहर बाद का कोई भी समय सभा की सुविधानुसार रख सकते हैं । मुझे कोई आपत्ति नहीं है ।

†श्री नारायण कुट्टि मेनन (मुकन्दपुरम्) : उस दिन जब स्थगन प्रस्ताव रखा गया था तो आप ने गृह-कार्य मंत्री को निदेश दिया था कि वह शनिवार तक प्रतिवेदन प्राप्त कर लें । अब हमें कहते हैं कि अभी उन्हें प्रतिवेदन नहीं मिला है । मैं जानना चाहता हूँ कि प्रतिवेदन अभी तक क्यों नहीं आया ?

†अध्यक्ष महोदय : मजिस्ट्रेट अभी जांच पूरी नहीं कर पाये हैं ।

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : समाचार पत्रों में छपा है कि मजिस्ट्रेट ने प्रतिवेदन दे दिया है ।

†अध्यक्ष महोदय : सरकार आज किसी समय दिन में प्रतिवेदन सभा के सामने रखेगी । मैं श्री साधन गुप्त का स्थगन स्ताव सीकार करता हूँ । यह एक महत्वपूर्ण मामला है और सरकार उस पर वाद-विवाद चाहती है ।

प्रस्ताव आज दोपहर बाद ४ बजे लिया जायेगा ।

†मल अंग्रेजी में ।

## अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

दिल्ली में भंगियों की हड्डताल और पुलिस द्वारा गोली चलाना

†डा० राम सुभग सिंह (सहसराम) : नियम १९७ के अन्तर्गत मैं अविलम्बनीय लोक-महत्व के निम्न विषय को और गृहकार्य मंत्री का ध्यान दिलाता हूं और यह प्रार्थना करता हूं कि वह उस के सम्बन्ध में एक वक्तव्य दें :

“दिल्ली में भंगियों की हड्डताल और ३१ जुलाई, १९५७ को पुलिस द्वारा गोली चलाया जाना ।”

†श्रद्धक्ष महोदय : मैं ने स्थगन प्रस्ताव की अनुमति दे दी है। स मामले पर भी चर्चा होगी। अतः वक्तव्य देना अनावश्यक है। आज ऐहर बाद ४ बजे चर्चा होगी।

### सभा का कार्य

†संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिंह) : मैं सोमवार, ५ अगस्त को आरम्भ होने वाले सप्ताह में इस सभा से सरकारी कार्य के क्रम के बारे में घोषणा करता हूं :

१. अत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक, १९५७ पर विचार करना तथा उसे पारित करना। यह विधेयक आज पुरस्थापित किये जाने के लिये रखा गया है।
२. परिवहन तथा संचार, सूचना और प्रसारण, पुनर्वास, इस्पात, खान और इंधन, तथा निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालयों के अनुदानों की मांगों पर चर्चा और मतदान।

### तारांकित प्रश्न संख्या ६३६ के उत्तर की शुद्धि

†वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : ३० मई, १९५७ को लोक-सभा में पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६३६ के अनुपूरक प्रश्नों में एक प्रश्न श्री कोडियान द्वारा पूछा गया था कि अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड के कर्मचारियों की सेवाओं को अपने हाथ में लेते समय खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग संघ लोक सेवा आयोग से परामर्श क्यों नहीं किया। मैं ने उस प्रश्न का जो उत्तर दिया था उसे कार्यवाही वृत्तान्त में इस प्रकार दिखाया गया है :—

“कई प्रक्रमों पर उन से परामर्श किया गया था। भरती किये जाने वाले व्यक्तियों में से अधिकांश व्यक्तियों की सेवायें एक विशेषोपयुक्त प्रकार की थीं और इसीलिये स्वयं बोर्ड द्वारा उन्हें भरती किया गया था। उन्हें अपने अधिकार में लेते समय उन की सेवायें और निबन्धन वही थे और संघ लोक सेवा आयोग से भी परामर्श किया गया था।”

वास्तविक स्थिति यह है कि खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग खादी तथा ग्रामोद्योग अधिनियम (१९५६ का ६१) के अधीन स्थापित एक परिनियत निकाय है और उक्त अधिनियम के उपबन्धों के अधीन खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग को अपनी नियुक्तियों के लिये संघ लोक सेवा आयोग से

परामर्श लेने की कोई आवश्यकता नहीं है। अतः जब पहली अप्रैल, १९५७ को अखिल भारतीय खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड के कर्मचारियों की सेवाओं को खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग ने अपने हाथ में ले लिया तो संघ लोक सेवा आयोग से परामर्श नहीं किया गया।

## केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की उपलब्धियों तथा सेवा की शर्तों के बारे में एक जांच आयोग की नियुक्ति के सम्बन्ध में वक्तव्य

**प्रधानमंत्री (श्री तिंतो तिंतो कृष्णमाचारी)** : अध्यक्ष महोदय, शुक्वार, १६ जुलाई को सरकार ने बताया था कि सरकार अन्य बातों के साथ केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की उपलब्धियों तथा उन की सेवा की शर्तों की जांच करारे के प्रश्न पर विचार कर रही है। इस मामले में सरकार अब एक निश्चय पर पहुंच गई है। इस मामले तथा तत्सम्बन्धी प्रश्नों की छानबीन करने के लिये सरकार एक जांच आयोग नियुक्त कर रही है।

उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश न्यायमूर्ति जगन्नाथ दास इस आयोग के सभापति बनने के लिये राजी हो गये हैं। उनकी सहायता के लिये चार और सदस्य होंगे जिन के नाम मैं जल्दी ही बता दूँगा।

आयोग द्वारा जांच किये जाने के लिये निम्नलिखित निर्देश पद होंगे :—

### आयोग

- (१) उन सिद्धान्तों का प्रीक्षण करेगा जिन के अनुसार केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की उपलब्धियों तथा सेवा की शर्तों का स्वरूप होना चाहिये;
- (२) नोचे पैरा २ में उल्लिखित बातों को ध्यान में रखते हुए, यह विचार करेगा और सिफारिश करेगा कि केन्द्रीय सरकार के विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों की उपलब्धियों तथा सेवा की शर्तों के स्वरूप में क्या वांछीय तथा व्यवहार्य परिवर्तन होने चाहियें; और
- (३) यह स्पष्ट सिफारिश करेगा कि केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लाभों को सुख और सुविधायें के रूप में किस हद तक दिया जा सकता है।

अपनी सिफारिशों देते समय आयोग ऐतिहासिक पृष्ठभूमि, देश की आर्थिक स्थिति और विकासोन्मुखी योजना की आवश्यकताओं को ध्यान में रखेगा और साथ ही केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के पारिश्रमिक तथा उन की सेवा की शर्तों और राज्य सरकारों, स्थानीय निकायों और सहायता प्राप्त संस्थाओं के कर्मचारियों के पारिश्रमिक तथा उन की सेवा की शर्तों की असमानताओं तथा अन्य सुसंगत बातों का ध्यान रखेगा।

## \*अत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक

**गृह-कार्य मंत्री (पंडित गो० ब० पंत)** : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि कुछ अत्यावश्यक सेवाओं और समाज के सामान्य जीवन का संधारण करने की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

**†अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

“कुछ अत्यावश्यक सेवाओं और समाज के सामान्य जीवन का संधारण करने की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

**अनेक माननीय सदस्य** : हम इस का विरोध करते हैं ।

**†अध्यक्ष महोदय** : अब गृह-कार्य मंत्री एक संक्षिप्त वक्तव्य देंगे उस के बाद मैं साम्यवादी वर्ग के नेता को वक्तव्य देने के लिये कहूँगा ।

**†श्री नौशीर भरुचा (पूर्व खानदेश)** : मैं विधेयक के पुरःस्थापन पर औचित्य प्रश्न उठाता हूँ । मुझे ५ बातें कहनी हैं ।

पहली बात, यह विधेयक संसद् की विधायिनी क्षमता के परे है क्योंकि यह संविधान के अनुच्छेद १६(ग) और १६(छ) के अधीन दिये गये मूल अधिकारों को छीनता है । दूसरी बात, अनुच्छेद १४ के अधीन दिये गये विधियों के समान संरक्षण से सरकार के कुछ कर्मचारियों को वंचित करता है । तीसरी बात, विधेयक का खण्ड २ का उपखण्ड (२) राष्ट्रपति द्वारा अध्यादेश निकालने की शक्ति में हस्तक्षेप कर के संविधान में अवैधानिक रीति से संशोधन करता है । चौथी बात, विधेयक का खण्ड ३ का उपखण्ड (४) भूतलक्षी प्रभाव से एक नये दंड अपराध का उल्लेख करता है जो संविधान के अनुच्छेद २०(१) का उल्लंघन करता है । पांचवीं बात, विधेयक का खण्ड ६ उपरोक्त अपराध के लिये दण्ड दे कर अनुच्छेद २०(१) का उल्लंघन करतान है ।

अब मैं इन बातों को संक्षेप में समझाऊँगा ।

अनुच्छेद १६(ग) में संघ तथा सन्था बनाने तथा अपनी मांग को पेश करने का अधिकार है । पर यह विधेयक हड़तालों पर पूरा पूरा निषेध करता है इस प्रकार मांगों के पूरा कराने के साधनों पर प्रतिबन्ध लगाता है । अतः उक्त अनुच्छेद का उल्लंघन करता है ।

इस विधेयक को केन्द्रीय सरकार के केवल कुछ श्रेणियों के कर्मचारियों पर लागू कर के अन्य कर्मचारियों के प्रति भेदभाव बरता जा रहा है । इस प्रकार अनुच्छेद १४ का भी उल्लंघन किया जा रहा है ।

अनुच्छेद १२३ में राष्ट्रपति को अध्यादेश निकालने का अधिकार है पर इस विधेयक के खण्ड २ के उपखण्ड (२) में ऐसी व्यवस्था है जिस के अनुसार सरकार वास्तव में अधिसूचना के नाम से अध्यादेश निकालने का अधिकार ले रही है । यह भी संविधान का उल्लंघन तथा राष्ट्रपति के अधिकारों में हस्तक्षेप है ।

खण्ड ३ के उपखण्ड (४) द्वारा हड़तालों को अवैध घोषित किया गया है । अनुच्छेद २०(१) के अनुसार किसी व्यक्ति को उसी विधि के उल्लंघन का अपराधी ठहराया जायेगा जो विधि उल्लंघन

†मूल अं०जी में ।

\*भारत के असावारण गजट, भाग २, अनुभाग २, दिनांक ३-८-१९५७ में प्रकाशित

के अपराध के समय लागू हो। पर इस विधेयक में यह बात भी भंग कर दी गई है। इसी प्रकार खण्ड ६ भी अनुच्छेद २०(१) के विरुद्ध है।

मैं आप को यही बता रहा हूं, किस तरह यह विधेयक संविधान के उपबन्धों के विरुद्ध है। हमारे संविधान में एक महत्वपूर्ण सिद्धान्त का उल्लेख है और वह यह कि जो चीज आज अपराध नहीं मानी गई है उसे सरकार अपने आदेश द्वारा किसी भूतलक्षी प्रभाव से अपराध नहीं बना सकेगी और इस के लिये किसी नागरिक को सजा नहीं दी जा सकती। वर्तमान विधेयक इस सिद्धान्त का उल्लंघन करता है। अतः मैं इस विधेयक का विरोध नियम ७२ के अधीन करता हूं क्योंकि यह ऐसे विधान का सूत्रपात करता है जो संसद् की क्षमता से परे है।

†श्री नारायणन् कुट्टि मेनन : (मुकन्दपुरम) : मैं भी एक औचित्य प्रश्न उठाता हूं कि इस विधेयक का खण्ड १० संविधान के अनुच्छेद १४ का उल्लंघन करता है।

†विधि मंत्री (श्री अ० कु० सेन) : इस विधेयक की मान्यता के विरुद्ध उठाई गई बातों का कोई आधार नहीं है। संविधान के अनुच्छेद १६(छ) (ग) के उल्लंघन की बात कही गई। माननीय सदस्य को कुछ गलतफहमी है। यह अनुच्छेद सन्ध्या बनाने का मूल अधिकार देता है न कि हड़ताल का। उस पर भी कुछ उचित प्रतिबन्ध लगाये जा सकते हैं। अतः जब सम्पूर्ण देश के जीवन को किसी हड़ताल की धमकी से डर हो तो उस पर प्रतिबन्ध लगाना अर्थात् उसे अवैध घोषित करना उचित ही है।

फिर, अनुच्छेद १४ के उल्लंघन की बात लीजिये। सेवाओं का वर्गीकरण करना आवश्यक होता है। सामुदायिक जीवन के लिये अत्यावश्यक सेवाओं को हम नष्ट नहीं होने देना चाहते अतः हड़ताल की धमकी को अवैध घोषित करना हमारे लिये आवश्यक है।

उस के बाद अनुच्छेद २० का उल्लेख है। वह किसी भी विधान के भूतलक्षी प्रभाव को रोकता है। विधेयक के खण्ड ४ में जो दण्ड का उपबन्ध है वह भूतलक्षी नहीं है। वह तो केवल हड़ताल को अवैध घोषित करता है। खण्ड ५ और ६ में भी ऐसी ही बातें हैं। यदि भूतलक्षी प्रभाव की बात होती तो बुरा था पर खण्ड ४, ५, ६ में सभी उपबन्ध भविष्य लक्षी हैं।

श्री भरुचा ने अगली बात जो कही है वह यह है कि विधेयक में संविधान के अनुच्छेद १२३ को शब्दशः वैसे ही उठा कर रख लिया गया। यह बात गलत है। चूंकि यह आपात कालीन विधान है अतः उस में ऐसे अधिकार का होना आवश्यक है। कार्यपालिका को ऐसा अधिकार देना आवश्यक है क्योंकि आज जो सेवायें अत्यावश्यक नहीं हैं वह कल अत्यावश्यक हो सकती हैं और उस समय कार्यपालिका को इन अधिकारों के लिये दौड़ना पड़ेगा और उधर देश बरबाद हो जायेगा। इस प्रकार के विधान अमरीका जैसे देश में भी हैं।

श्री नारायणन् कुट्टि मेनन ने आपत्ति की कि यह विधेयक कुछ कर्मचारियों के साथ भेदभाव रखता है। मैं बताना चाहता हूं कि इस विधेयक के लागू होने पर इस विधेयक के क्षेत्र में आने वाले सभी विषयों से सम्बन्धित अन्य विधेयकों के उपबन्ध रद्द हो जायेंगे। इस विधेयक के पारित होने के बाद सभी अत्यावश्यक सेवायें इसी विधेयक के अधीन रहेंगी।

अतः मेरा निवेदन है कि इन औचित्य प्रश्नों का कोई महत्व नहीं है। अतः विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।

†श्री तंगामणि (मदुरै) : संविधान में हड्डतालों के अधिकार का कोई उपबन्ध नहीं है पर उस में हड्डतालों के निषेध का भी उपबन्ध नहीं है ।

†अध्यक्ष महोदय : अतः यह कोई मूल अधिकार नहीं हो सकता ।

†श्री डांगे (बम्बई नगर-मध्य) : हड्डताल का अर्थ है काम करने से मना करना या नौकरी करने से इनकार करना । यदि आप किसी मजदूर या कर्मचारी को यह अधिकार नहीं देते तो आप इस का मूल अधिकार छीनते हैं क्योंकि संविधान में यह अधिकार दिया गया है कि कोई भी व्यक्ति किसी भी काम धन्धे या व्यवसाय को करने या न करने के लिये स्वतंत्र है ।

†श्री राधे लाल व्यास (उज्जैन) : श्रीमान्, पिछले अवसरों पर जब ऐसे औचित्य प्रश्न उठाये गये थे तो भूतपूर्व अध्यक्ष ने और आप ने यही निर्णय दिया था कि उन मामलों में जहां सभा की अथवा संसद् की वैधानिक क्षमता पर आपत्ति उठाई गई हो तो वह मामला सीधे ही सभा के निर्णय पर छोड़ दिया जाना चाहिये । आज भी मैं आप से प्रार्थना करूँगा कि आप औचित्य प्रश्नों को छोड़ कर इस का निर्णय सभा से ही करवा लें ।

†अध्यक्ष महोदय : इस विधेयक के सम्बन्ध में यह कहा गया है कि यह संसद् की क्षमता के बाहर के विधान का सूत्रपात करता है । माननीय सदस्य नियम ७२ को देखेंगे तो पता चलेगा कि यदि किसी विधेयक को पुरःस्थापित करने के प्रस्ताव का विरोध किया जाता है तो अध्यक्ष को यह अधिकार ले कि वह विधेयक के पुरःस्थापक को तथा उस का विरोध करने वाले सदस्य को अपनी बात कहने का मौका दे और फिर बिना किसी वाद-विवाद के प्रश्न को मतदान के लिये रख दे । मैं इसी नियम को लागू करने वाला था कि एक औचित्य प्रश्न उठाया गया । वास्तव में मैं इसे औचित्य प्रश्न नहीं समझता बल्कि यह समझता हूँ कि इस में यह आपत्ति की गई थी कि सभा संविधान के उपबन्धों के विरुद्ध विधान नहीं बना सकती । यहां नियम ७२ का परन्तुक लागू होता है । मैं इस विषय पर सदस्यों को चर्चा का अवसर दे चुका हूँ । अब मैं इस परन्तुक के अधीन प्रश्न को मतदान के लिये रखता हूँ । प्रश्न यह है :

“कि कुछ अत्यावश्यक सेवाओं और समाज के सामान्य जीवन का संधारण करने की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

लोक सभा में मत विभाजन हुआ । पक्ष में १७४ और विपक्ष में ४७ ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†पंडित गो० ब० पन्त : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ ।

†अध्यक्ष महोदय : सभा अब परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अनुदानों की मांगों पर आगे चर्चा करेगी । इस के लिये ७½ घण्टे शेष हैं । प्रस्तुत किये गये कटौती प्रस्तावों की सूची पहले ही सदस्यों को भेजी जा चुकी है ।

†पंडित गो० ब० पन्त : अत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक को सोमवार को लिया जा सकता है ताकि उसी रोज वह स्वीकृत या अस्वीकृत हो ।

†श्री जयपाल सिंह (रांचो पश्चिम रक्षित-अनुसूचित आदिम जातियां) : समय का फैसला कार्य मंत्रणा समिति ही करे ।

†मूल अंग्रेजी में ।

†**अध्यक्ष महोदय** : वैसे तो यह आवश्यक नहीं है किन्तु मैं कार्य मंत्रणा समिति की बैठक बुलाना चाहता हूँ। कल शाम तक संशोधन भी दिये जा सकते हैं। यह विधेयक सोमवार को ही लिया जायेगा।

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : सरकार यह चाहती है कि सोमवार को चर्चा समाप्त हो जाये और यही बात हम कार्य मंत्रणा समिति के सामने रखेंगे। हम किसी अन्य बात को स्वीकार नहीं कर सकते।

†**श्री साधन गुप्त (कलकत्ता-पूर्व)** : यह आपत्तिजनक बात है।

†**श्री जवाहरलाल नेहरू** : मैं समझता हूँ कि कार्य मंत्रणा समिति के बारे में कुछ गलत धारणा है। यह समिति एक सलाहकार समिति है। यह समिति सभा से बड़ी नहीं है। यह सभा के खिलाफ़ कुछ नहीं कर सकती। इस मामले में हमें कोई आपत्ति नहीं होगी कि इस में कितनी देर लगती है, किन्तु यह सरकार की प्रार्थनानुसार सोमवार को अवश्य समाप्त होना चाहिये। सभा ६, ७, ८, ९ या १० बजे रात तक बैठ सकती है।

†**एक माननीय सदस्य** : हम इस बात का विरोध करते हैं।

†**अध्यक्ष महोदय** : विरोध करने की कौन सी बात है।

†**संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिंह)** : सभा समय का निर्णय कर सकती है।

†**अध्यक्ष महोदय** : यदि सभा स्वयं ही कार्यक्रम स्वीकार करना चाहती है तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसिरहाट)** : यह तो भविष्य के लिये एक उदाहरण हो जायेगा। आज तक तो इस काम को कार्य मंत्रणा समिति ही करती रही है। भविष्य में सभी बातों पर इसी प्रकार निर्णय किया जा सकता है।

†**श्री सत्यनारायण सिंह** : हमें स्वीकार है।

†**श्री डांगे** : यदि दोनों पक्ष नम्रता से काम लें तो ये सब बातें बन्द हो जायें। आप लोग ताना शाही का बर्ताव करते हैं। उस का जवाब भी वैसा ही मिल सकता है।

†**अध्यक्ष महोदय** : कई बार जब कार्य मंत्रणा समिति के पास समय भी था तब भी सभा ने ही निर्णय किये हैं। सरकार इस विधेयक को सोमवार को ही समाप्त करना चाहती है। कई बार सभा ६ बजे तक बैठी है। मैं इस बात को देखूँगा कि चर्चा पर्याप्त रूप से हुई है या नहीं। मैं चर्चा को दबाना नहीं चाहता। विधेयक पर जब बहस होगी तब सारी स्थिति देखी जा सकती है।

†**श्री मसानी (रांची-पूर्व)** : आज कल राज्य सभा का सत्र तो हो ही नहीं रहा, तो फिर इतनी शीघ्रता करने का क्या लाभ है?

†**पंडित गो० ब० पन्त** : हम इस विधेयक के उपबन्धों को कार्यान्वित करने के लिये ऐसी कार्यवाही करेंगे जोकि आवश्यक होगी, चाहे राज्य-सभा का सत्र अब नहीं भी हो रहा है। मैं आप को यह भी बताना चाहता हूँ कि संविधान में उपबन्ध है जिन के मानसार इस सभा द्वाया पारित विधेयक के उपबन्धों के अनुसार हम राज्य सभा के सत्र न होने पर भी काय कर सकते हैं।

†श्री नारायणन् कुट्टि मेनन : जब अत्यावश्यक पर्य विधेयक यहां पेश किया गया था तब श्रीमान् ने आश्वासन दिलाया था कि शीघ्रता में कोई भी कानून भविष्य में पेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी । किन्तु अभी एक महीने बाद फिर यह जल्दी का काम हो रहा है ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं पहले वाली बात से मुकर तो नहीं रहा हूं । मैं ने केवल यही कहा था कि सदस्यों को विधेयक की प्रतियां पहले से ही मिल जानी चाहियें । प्रतियां सदस्यों को मिल गई हैं । मैं यह नहीं चाहता कि जब सभा बैठी हो तो अध्यादेश जारी किये जायें । सभा के सदस्यों की राय जरूरी है । शेष बातों पर सरकार स्वयं निर्णय करेगी । इसलिये गृह-मंत्री ने एक विधेयक प्रस्तुत किया है । मैं बाद विवाद का पूरा अवसर दूंगा ।

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : इस पर अधिक समय मिलना चाहिये । हम इस का विरोध करते हैं और सदन से बाहर जाते हैं ।

(श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी तथा कुछ माननीय सदस्य सभा से उठ कर चले गये । )

†राजा महेन्द्र प्रताप (मथुरा) : हम सब न्याय चाहते हैं, शान्ति चाहते हैं ।

[राजा महेन्द्र प्रताप सभा छोड़ कर चले गये]

### अनुदानों की मांगें—जारी

#### परिवहन तथा संचार मंत्रालय—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब हम परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों पर आगे चर्चा करेंगे ।

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों पर निम्न कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८२	५७४	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	भारतीय नौवहन का विकास	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये ।
८२	७६७	श्री साधन गुप्त	पत्तनों में माल इकट्ठा होने के लिये पत्तन कर्मचारियों पर गलत दोष लगाना ।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये ।

†मूल अंग्रेजी में ।

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आवार	कटौती की राशि
८२	१०६२	श्री वारियर	मोटर बसों का आयात।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये।
८२	१२१०	श्री तंगामणि	आन्तरिक जल परिवहन के विकास में असफलता।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये।
८२	१२११	श्री तंगामणि	राष्ट्रीय राजपथों में अधिक सड़कें सम्मिलित करने की असफलता।	१०० रुपये
८२	१२१२	श्री तंगामणि	केन्द्रीय सड़क निधि से व्यय।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये।
८२	१२१३	श्री तंगामणि	मद्रास राज्य में छोटे पत्तनों के विकास में असफलता।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये।
८२	१२५२	श्री तंगामणि	मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ के स्थान पर उपयुक्त कानून बनाने में असफलता।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये।
८२	४६०	श्री साधन गुप्त	डाक व तार कर्मचारियों की शिकायतें दूर करने में असफलता।	१०० रुपये
८२	४६२	श्री साधन गुप्त	असैनिक उड्डयन विभाग के कर्मचारियों की शिकायत दूर करने में असफलता।	१०० रुपये
८२	४६३	श्री साधन गुप्त	गैर-विभागीय टेलीफोन आपरेटरों को रखने का तरीका और वर्षों तक उन का स्थायी नहीं किया जाना।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८२	४६४	श्री साधन गुप्त	कलकत्ता, बम्बई आदि पत्तनों के लोगों की शिकायतें दूर करने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	४६५	श्री साधन गुप्त	अपने पोतों की ठन भार क्षमता बढ़ाने की असफलता ।	१०० रुपये
८२	७६८	श्री साधन गुप्त	पत्तनों पर माल जमा होने की रोक थाम करने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	६६३	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	डाक व तार कर्मचारियों की मांगें पूरी करने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	६६४	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	गैर-विभागीय टेलीफोन आपरेटरों की नियुक्ति के तरीके से पैदा होने वाली समस्यायें ।	१०० रुपये
८२	१०६३	श्री वारियर	द्वितीय, तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को उन के जिले में ही रखने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८२	१०६४	श्री वारियर	बड़े पत्तनों के कर्मचारियों पर लागू होने वाले नियमों को कोचीन पत्तन के कर्मचारियों पर भी लागू करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८२	११४६	श्री मसानी	पर्यटन के व्यापक विस्तार की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८२	११४७	श्री वारियर	मोटर परिवहन कर्मचारियों के लिये काम की अच्छी स्थिति बनाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८२	११४८	श्री वारियर	केरल में डाक व तार आवास योजना को क्रियान्वित करने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	११४९	श्री वारियर	भूतपूर्व त्रावणकोर-कोचीन राज्य के भूतपूर्व-अमचल कर्मचारियों के वेतन तथा भत्तों का बकाया देने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	११६१	श्री नारायणन् कुट्टि मेनन	डाक व तार कर्मचारियों की शिकायतें दूर करने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	११६२	श्री नारायणन् कुट्टि मेनन	कोचीन पत्तन कर्मचारियों की शिकायतें दूर करने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	१२५३	श्री वारियर	केरल राज्य में अद्वा नदी धाटी में पर्यटकों के आकर्षण के लिये एक वन्य-पशु स्थल बनाने की संभावना पर विचार करने की जरूरत ।	१०० रुपये
८२	१२५४	श्री वारियर	एक समान परिवहन नीति की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८२	१२८६	श्री बालासाहेब पाटिल	भारतीय पोत निर्माण उद्योग के विकास में मन्द प्रगति ।	१०० रुपये
८२	१२६१	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	कर्मचारी संगठनों के प्रतिनिधियों सहित आन्तरिक परिवहन समिति बनाने में असफलता ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८२	१२६२	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	सड़क परिवहन में कर्मचारी सह-कारी संस्थायें बढ़ाने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	१२६३	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	राज्यों तथा क्षेत्रों में सड़क परिवहन प्राधिकारों में सड़क परिवहन कर्मचारियों को पर्याप्त प्रतिनिधित्व देने में असफलता ।	१०० रुपये
८२	१२६४	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों में ब्रह्माचार रोकने के प्रभावपूर्ण उपायों की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८२	१२६५	श्री ले० अचौ सिंह	इम्फाल-दीमापुर सड़क पर यात्री परिवहन के राष्ट्रीयकरण के पहले गैर-सरकारी तथा सह-कारी आपरेटरों को सूचना देने की असफलता ।	१०० रुपये
८२	१२६६	श्री ले० अचौ सिंह	मनीपुर क्षेत्र के गाड़ी मालिकों को परमिट देने के बारे में राज्य परिवहन प्राधिकार का मतभेद ।	१०० रुपये
८२	१२६७	श्री ले० अचौ सिंह	दीमा-इम्फाल रोड का वैकल्पिक मार्ग बनाने के लिये कचार के रास्ते से एक नई सड़क के बनाये जाने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८३	१०३	श्री नौशीर भरुचा	डाक व तार कर्मचारियों की हड्डताल के खतरे को दूर करने में असफलता ।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये ।

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८३	११५०	श्री वारियर	डाक व तार कर्मचारियों के बारे में पहले वेतन आयोग की भत्ते तथा वेतनों सम्बन्धी सिफारिशों को क्रियान्वित करने में असफलता ।	मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाये ।
८३	११५१	श्री वारियर	केरल राज्य को मद्रास क्षेत्र में सम्मिलित करना ।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये ।
८३	१२१४	श्री तंगामणि	डाक व तार कर्मचारियों की मांगों को पूरा करने में विलंब ।	मांग की राशि घटा कर १ रुपया कर दी जाये ।
८३	६६५	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	तामिल में पोस्ट कार्ड, लिफाफे आदि देने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८३	६६६	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	नये पैसे लागू होने के बाद पोस्ट कार्डों आदि के मूल्य में वृद्धि ।	१०० रुपये
८३	११५२	श्री तंगामणि	५०० टेलीफोन से अधिक वाले क्षेत्रों में स्वयंचालित टेलीफोन प्रणाली का लागू किया जाना ।	१०० रुपये
८३	१२१५	श्री तंगामणि	मद्रास विभाग के रेलवे डाक सेवा कर्मचारियों के लिये विश्राम गृहों में सुधार की आवश्यकता ।	१०० रुपये
८३	१२१६	श्री तंगामणि	चिन्ताद्रीपट, मद्रास में रेलवे डाक सेवा कर्मचारियों के लिये अच्छे विश्राम-गृह ।	१०० रुपये
८३	१२१७	श्री तंगामणि	गैर-विभागीय कर्मचारियों की मांगें मानने में असफलता ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८३	१२१६	श्री तंगामणि	मद्रास विभाग के गैर-विभागीय टेलीफोन आपरेटरों को स्थायी करने में असफलता ।	१०० रुपये
८३	१२१६	श्री तंगामणि	मद्रास विभाग के मदुरै विभाग के गैर-विभागीय टेलीफोन आपरेटरों की छंटनी रोकना ।	१०० रुपये
८३	१२२०	श्री तंगामणि	मदुरै में डाक व तार कर्मचारियों के लिये मकानों की व्यवस्था करने में असफलता ।	१०० रुपये
८३	१२६८	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	बंगलौर नगर के डाक व तार कर्मचारियों के तबादले ।	१०० रुपये
८३	१२६६	श्रीमती पार्वती कृष्णन्	१ मई, १९५७ को बंगलौर में डाक कर्मचारियों को वेतन देने में असफलता जबकि २ तारीख को छुट्टी थी ।	१०० रुपये
८३	१३००	श्री बिंदु दासगुप्त	डाक व तार कर्मचारियों के साथ उन के वेतन तथा सेवा की शर्तों के मामले में न्याय करने में असफलता ।	१०० रुपये
८३	१३०१	श्री बिंदु दास गुप्त	ग्रामीण क्षेत्रों की मांग पूरी करने के लिये पर्याप्त डाक घर खोलने में असफलता ।	१०० रुपये
८३	१३०२	श्री बिंदु दासगुप्त	पुरुलिन (पश्चिमी बंगाल) ज़िले के डाक व तार घरों का नियंत्रण पश्चिमी बंगाल के महा डाक निदेशक को सौंपने में असफलता ।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८४	११६५	श्री नारायणन् कुट्टि मेनन	कोचीन पत्तन कर्मचारी संघ द्वारा दी गई मांगों पर विचार करने में असफलता।	१०० रुपये
८४	११६६	श्री नारायणन् कुट्टि मेनन	श्रमिक भर्ती करने के मामले में कोचीन पत्तन पदाधिकारीगण की मतभेद की नीति।	१०० रुपये
८४	१२२१	श्री तंगामणि	तूतीकोरिन पत्तन के लिये अपर्याप्त उपबन्ध तथा छोटे पत्तन के विकास में असफलता।	१०० रुपये
८४	१२२२	श्री तंगामणि	डेक यात्रियों के लिये मद्रास पत्तन में कल्याण पदाधिकारियों का कार्य।	१०० रुपये
८४	१२२३	श्री तंगामणि	मद्रास पत्तन में डेक यात्रियों की हालत।	१०० रुपये
८४	१२२४	श्री तंगामणि	विभिन्न पत्तनों में गैर-पंजीबद्ध कोयले तथा अयस्क मज़दूरों को नियमित करने की योजनायें लागू करना।	१०० रुपये
८४	१२२५	श्री तंगामणि	मद्रास गोदी बोर्ड में ऐसे कर्मचारियों को प्रतिनिधित्व देना जो उनके वास्तविक प्रतिनिधि नहीं हैं।	१०० रुपये
८४	१२२६	श्री तंगामणि	मद्रास पत्तन प्रन्यास के न्यासी बोर्ड में प्रतिनिधि संगठनों के मनोनीत व्यक्ति को स्थान दिया दिया जाना।	१०० रुपये
८४	१२२७	श्री तंगामणि	विमान मार्गों के बदलने में विलम्ब।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
८८	१२२८	श्री तंगामणि	मद्रास राज्य में मदुरई के हवाई अड्डे पर ठहरने की व्यवस्था करने के बारे में असफलता।	१०० रुपये
८९	११६५	श्री मसानी	सड़कों तथा सड़क परिवहन के विकास में शीघ्रता लाने की आवश्यकता।	१०० रुपये
८९	१२२९	श्री तंगामणि	मद्रास राज्य की केन्द्रीय सड़क निधि में व्यवस्था करने में असफलता।	१०० रुपये
९०	१२३०	श्री तंगामणि	राज्यों तथा क्षेत्रों में परिवहन समितियों का गठन।	१०० रुपये
९०	१२३१	श्री तंगामणि	बढ़ते हुए यातायात की दृष्टि से लारी यातायात के साथ समन्वय।	१०० रुपये
९०	१२३२	श्री तंगामणि	राष्ट्रीय संस्था के लिये एक समान नीति की आवश्यकता।	१०० रुपये
९०	१२३३	श्री तंगामणि	मोटर परिवहन कर्मचारी राष्ट्रीय संघ की मांगों पर विचार करने में असफलता।	१०० रुपये
९०	१२७५	श्री तंगामणि	केन्द्रीय परिवहन बोर्ड तथा परिवहन सलाहकार परिषद के मिलाये जाने की आवश्यकता।	१०० रुपये
९०	१२७६	श्री तंगामणि	अन्तर्राष्ट्रीय चैम्बर आफ कार्मस के सिद्धान्तों पर आधारित अंतरिक परिवहन समन्वय।	१०० रुपये
९०	१२७७	श्री तंगामणि	अन्तर्राज्यीय परिवहन आयोग।	१०० रुपये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	कटौती प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
६०	१२७८	श्री तंगामणि	मोटर गाड़ियों पर एक समान कराधान की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६०	१२७९	श्री तंगामणि	परिवहन सम्बन्धी केन्द्रीय बोर्ड की नियमित रूप से बैठकें न होना ।	१०० रुपये
६०	१२८०	श्री तंगामणि	मद्रास राज्य में अधिक सड़कों को राष्ट्रीय राज्य पथों में सम्मिलित न करना ।	१०० रुपये
६०	१२८१	श्री तंगामणि	राष्ट्रीय राजपथ संख्या १० के डिंडी तुल-मदुराई विभाग को तुरन्त चौड़ा करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६०	१२८२	श्री तंगामणि	रेलवे बोर्ड की भांति केन्द्रीय परिवहन बोर्ड का गठन ।	१०० रुपये
६०	१२८३	श्री तंगामणि	राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४५, के मद्रास-डिंडी तुल त्रिची विभाग के तुरन्त चौड़ा करने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६०	१२८४	श्री तंगामणि	राष्ट्रीय राजपथ के मदुरा-धनुष-कोटि विभाग में सुधार की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६०	१२८५	श्री तंगामणि	मद्रास राज्य को राष्ट्रीय राजपथों के संधारण तथा मरम्मत के लिये अधिक धन देने की आवश्यकता ।	१०० रुपये
६०	१२८६	श्री तंगामणि	मद्रास राज्य के तिन्हावेलि विभाग में तिन्हावेलि-कन्याकुमारी राजपथ विभाग में अग्रेतर सुधार की आवश्यकता ।	१०० रुपये

†श्री टै० सुब्रह्मण्यम् (बेल्लारी) : श्रीमान्, मैं परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों का समर्थन करता हूँ। सरकार की नीति सभी प्रकार के परिवहन में समन्वय, स्थापित करने की है। समन्वय होना भी चाहिये। आपस में प्रतियोगिता की भावनान हीं होनी चाहिये, ताकि एक सेवा द्वासरी को नीचा दिखाने का प्रयास न करे। हमें अपने यातायात के सभी सुलभ साधनों का अधिकतम उपयोग करना है। द्वितीय पंचवर्षीय योजना में भी १ करोड़ ६० लाख टन भारवहन करने की क्षमता की कमी रहती है।

इस सम्बंध में, हमें, देश में नदियों और नहरों द्वारा परिवहन को अधिक महत्व देना चाहिये। हमारे देश का समूचा व्यापार वाणिज्य नदियों के उपयोग से ही विकसित हुआ है। हमारे देश का समुद्र-तट भी ३,००० मील लम्बा है और नदियां भी हजारों मीलों में फैली हुई हैं।

ब्रिटिश सरकार जानबूझ कर रेलवे को प्रोत्साहन देती थी और हमारे जल-मार्गों की उपेक्षा करती थी। सर आर्थर कॉटन ने उस नीति का विरोध भी किया था। रेलवेज का सारा उपकरण इंगलैंड से आता था, इसीलिये ब्रिटिश सरकार उसी को प्रोत्साहन देती थी।

सर आर्थर एक महान् इंजीनियर थे। उन्होंने गोदावरी का बांध बनाया और कावेरी नदी की सिंचाई की नहरें निकाली थीं। वे चाहते थे कि कलकत्ता से कन्या कुमारी तक एक नहर निकाली जाये और उससे गोदावरी, कृष्णा, महानदी, कावेरी और ताम्रपर्णी नदियों को मिला दिया जाये। यूरोप और रूस में जल-मार्गों के विकास पर बहुत जोर दिया गया है। अमरीका में २६,००० मील लम्बे जल-मार्ग हैं, जिनके द्वारा १९५५ में ३६ करोड़ ३० लाख टन भारवहन किया गया था।

हमारे देश में सभी जलमार्गों की कुल लम्बाई केवल ५,५०० मील ही है। हमने इसको इतना महत्व नहीं दिया है। अभी तो केवल दामोदर घाटी परियोजना और हीराकुण्ड परियोजना में ही नहरों की बात सोची गई है।

द्वितीय योजना में देश के जलमार्गों के लिये ३४ करोड़ रुपये रखे गये हैं। यह राशि पर्याप्त नहीं है। इसके लिये परिवहन मंत्रालय और सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय को सह-योजना से कार्य करना चाहिये।

प्राक्कलन समिति ने इस समस्या को गहराई से अध्ययन किया है, और बड़े स्पष्ट शब्दों में बताया है कि देश के आन्तरिक जल-मार्गों में नौ परिवहन का दायित्व राज्यों पर है, लेकिन जल-मार्गों के परिवहन को अन्य प्रकार के परिवहनों से सह-योजित करने का दायित्व परिवहन मंत्रालय पर है, इसीलिये नदियों के नौ परवहन की वर्तमान दशा में सुधार करने का दायित्व किसी एक मंत्रालय पर नहीं रहता। समिति ने बताया है कि इसीलिये इसकी उपेक्षा होती रही है। समिति का यह भी मत है कि कलकत्ता से मंगलौर तक एक नहर बनाना सम्भव है।

सरकार ने इस वर्ष फरवरी में इस प्रश्न की जांच के लिये एक समिति नियुक्त कर दी है। यह समिति इस देश की परिवहन प्रणाली में जल परिवहन के महत्व का पुनरीक्षण करेगी और नदियों तथा नहरों की सेवाओं को अधिक विस्तृत करने की सम्भावनाओं को भी बतायेगी।

आशा है कि यह समिति शीघ्र ही अपना प्रतिवेदन कर देगी और सरकार इसके सम्बन्ध में एक निश्चित राष्ट्रीय नीति अपना सकेगी। इस क्षेत्र में, परिवहन मंत्रालय और सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में सहयोजना से कार्य होना चाहिये। जल-मार्गों के विकास के संबंध में हमारी एक राष्ट्रीय नीति होनी चाहिये।

हमारे देश में चार प्रकार की सड़कें हैं—राष्ट्रीय राजपथ, राज्यीय राजपथ, ज़िला बोर्ड और स्थानीय निकायों द्वारा नियंत्रित सड़कें और देहाती क्षेत्रों की सड़कें। १९४३ में, सड़क परिवहन के विकास के लिये नागपुर योजना तैयार की गई थी। उसका उद्देश्य था कि १९६३ तक देश में कोई भी गांव मुख्य सड़क से पांच मील से अधिक दूर न रह जाय, पहुंच-मार्गों द्वारा उन्हें मुख्य सड़कों से मिला दिया जाये। प्रथम पंचवर्षीय योजना के अन्त तक देश में १,२२,००० मील पक्की और १,६५,००० मील कच्ची सड़कें थीं। द्वितीय योजना में पक्की पड़कें २२,००० मील और कच्ची सड़कें ४०,००० मील कर देने की योजना है।

परिवहन मंत्रालय के सड़क विभाग ने द्वितीय योजना में सम्मिलित देहाती सड़कों के विकास के लिये एक विशेष अधिकारी नियुक्त किया है। वह इसकी सम्भावना भी देखेगा कि नागपुर योजना के उद्देश्य की पूर्ति के लिये कितनी प्रगति की जा सकती है। सरकार को इसे सर्वाधिक प्राथ-मिकता देनी चाहिये।

हमारे देश में देहाती क्षेत्रों में सड़कों की भारी कमी है। इसलिये, हमें नई दिल्ली में शानदार इमारतें बनाने से अधिक महत्व देहाती सड़कों के निर्माण को देना चाहिये।

हमने अब स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद पर्यटन को महत्व देना आरम्भ किया है हमें पर्यटन से विदेशी मुद्रा मिलती है। १९५५ में, हमारे देश में ४३,६४५ पर्यटक आये थे, और उनसे हमें १०.१ करोड़ रुपयों की आमदनी हुई थी।

परिवहन मंत्रालय ने कई स्थानों पर प्रादेशिक पर्यटन कार्यालय स्थापित कर दिये हैं और कई स्थानों पर पर्यटन सूचना अधिकारी भी रखे गये हैं। विदेशों में भी इसके लिये कई ब्यूरो खोले गये हैं।

इस संबंध में, मेरा एक सुझाव यह है कि प्राचीन विजयनगरम् की राजधानी हम्पी और तुङ्गभद्रा परियोजना में भी एक पर्यटन केन्द्र खोला जाना चाहिये। उसके अभाव में, पर्यटकों को बड़ी परेशानी होती है।

पर्यटकों के लिये कम खर्चीले होटल और अतिथिगृह बनाये जाने चाहिये। तब मध्यवर्ग के लोग भी उनसे लाभ उठा सकेंगे।

पर्यटकों की सूचना के लिये गाइड-पुस्तकें, फोलडर, पोस्टर, नक्शे, इत्यादि भी प्रकाशित होते हैं। लेकिन, अन्य देशों के मुकाबले, उनका प्रकाशन उतना अच्छा नहीं रहता। मंत्रालय को उसकी ओर अधिक ध्यान देना चाहिये।

भारत की प्रादेशिक भाषाओं में भी ऐसा साहित्य निकलना चाहिये, और उसे भारतीय दृष्टिकोण से ही लिखा जाना चाहिये।

कन्नड़ भाषा में भी ये प्रकाशन निकलने चाहिये।

इसमें हमें फिल्मों से भी सहायता मिल सकती है। काश्मीर के संबंध में एक बढ़िया फिल्म तैयार की गई थी। अन्य स्थानों की भी ऐसी ही फिल्में तैयार की जानी चाहिये।

मैं इन अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ।

†श्री राधे लाल व्यास (उज्जैन) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बहुत जल्दी समय दिया इसके लिए मैं आपका अत्यन्त आभारी हूँ।

## [श्री राधे लाल व्यास]

मैं यहां मध्यप्रदेश राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूं और जैसा कि माननीय सदस्यों को विदित है, यह नया राज्य राज्य-पुनर्गठन के बाद ही अस्तित्व में आया है। शुरू में इसका कुछ विरोध था और हमारे नेताओं को भी कुछ शंका थी कि इतने बड़े राज्य की व्यवस्था चलाना ठीक होगा या नहीं परन्तु देश के बड़े-बड़े अर्थशास्त्रियों की राय आने के बाद और काफी चर्चा करने के बाद हमारे नेताओं ने यह निश्चय किया कि इस बड़े राज्य का निर्माण किया जाना चाहिए और इस निर्णय का सभी जगह स्वागत हुआ। राज्यपुनर्गठन आयोग ने भी इस राज्य से बड़ी-बड़ी आशायें व्यक्त कीं और देश के सभी लोगों को उससे बड़ी-बड़ी आशायें हैं। यह राज्य भारतवर्ष में क्षेत्रफल के लिहाज से दूसरे नम्बर का राज्य है, लेकिन यदि यातायात के साधनों की दृष्टि से हम विचार करें तो हम देखेंगे कि इसकी हालत बहुत ही खराब है। 'रिव्यू आफ दी फस्ट फाइव इअर प्लान' (प्रथम पंचवर्षीय योजना का पुनरक्षिण) के सफा (पृष्ठ) २४७ पर विभिन्न राज्यों की सड़कों के आंकड़े दिये हुए हैं। उनको देखने से आपको इस राज्य की सड़कों की स्थिति स्पष्ट हो जायेगी। मध्यप्रदेश में कुल सड़क १४,५७२ मील है, और इसमें भी पुराने मध्य प्रदेश की सड़कें शामिल हैं। इसमें से बहुत सा भाग बरार और नागपुर का निकल गया। यदि आप नक्शे को देखेंगे तो आपको मालूम होगा कि अधिकतर सड़कें उसी क्षेत्रमें थीं। उसके जाने के बाद जो हिस्सा बचा है उसमें बहुत कम सड़कें हैं। इस राज्य के साथ जो मध्यभारत, भोपाल और विन्ध्यप्रदेश को जोड़ा गया है, इन राज्यों में भी सड़कों की हालत अच्छी नहीं है। माननीय मंत्री जी यह भी जानते हैं कि इस क्षेत्र में रेलों की बहुत कमी है। यहां पर रेल भी नहीं हैं, सड़कें भी नहीं हैं और कोई वाटर ट्रांस्पोर्ट का भी साधन नहीं है। यह सारे राज्य की हालत है। यदि विदर्भ सहित इस राज्य की सड़कों के आंकड़ों को देखें तो आपको मालूम होगा कि उड़ीसा और पंजाब इन दो राज्यों को छोड़ कर शेष किसी भी राज्य से ज्यादा सड़कें यहां नहीं हैं। यहां आसाम से भी सड़कें कम हैं। और यह कमी कोई दो सौ या चार सौ मील की नहीं है, बल्कि दो दो और चार चार हजार मील की है।

दूसरे मध्यभारत की राजधानी भोपाल है। मैं समझता हूं कि भारतवर्ष के १४ बड़े राज्यों में से किसी भी राज्य की राजधानी ऐसी नहीं है जो कि किसी नेशनल हाईवे (राष्ट्रीय राजपथ) पर स्थित न हो। लेकिन भोपाल का सम्बन्ध एक भी नेशनल हाईवे से नहीं है। मैं समझता हूं कि देश की सुरक्षा की दृष्टि से, आर्थिक दृष्टि से, प्रशासकीय दृष्टि से और देशहित की, सभी दृष्टियों से यह बहुत जरूरी है कि मध्य प्रदेश की राजधानी का सम्बन्ध उत्तर, दक्षिण, पूर्व और पश्चिम चारों तरफ नेशनल हाईवे ज से कर दिया जाये। यह जो रिपोर्ट हमको मिली है उसमें बताया गया है कि गतवर्ष ही नेशनल हाईवे ज के नये प्रोग्राम पर विचार किया गया है, लेकिन वह क्या है यह हमको मालूम नहीं हो सका है। इस लिए माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि नये मध्य देश को दृष्टि में रखते हुए और भोपाल की स्थिति को ध्यान में रखते हुए जो हाईवे ज के मिसिंग लिंक्स (जोड़ने वाली सेक्टर) नहीं

उनको पूरा करने पर वे गम्भीरतापूर्वक विचार करें और उस दिशा में जरूर कुछ करने का प्रयत्न करें। मेरा सुझाव यह है कि दिल्ली से भोपाल का सम्बन्ध होना बहुत जरूरी है। दिल्ली से ग्वालियर तक नेशनल हाईवे है और ज्ञांसी से सागर तक नेशनल हाईवे है। ग्वालियर से ज्ञांसी तक और सागर से भोपाल तक यदि सम्बन्ध जो दिया जाये और जो सड़कें हैं उनको नेशनल हाईवे करार दे दिया जाये, ज्ञांसी और ग्वालियर के बीच जरूर यक्ष सड़क बनानी पड़ेगी, तो यह मिसिंग लिंक पूरा हो जायेगा। यह बहुत जरूरी है कि ग्वालियर से भोपाल तक सम्बन्ध करके दिल्ली और आगे अमृतसर तक उसका सम्बन्ध हो जाये और इस कार सारे उत्तर पश्चिम के हिस्से से सम्बन्ध हो जाये।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि भोपाल से अजमेर वाया उज्जैन, बनगर, रत्लाम, जावरा, मंदसौर (होते ए) जो सड़क है उसे भी नेशनल हाईवे करार दिया जाये, ताकि उसवा राजस्थान

से पूरा सम्बन्ध हो जाये। और अजमेर के आगे जो अहमदाबाद को नेशनल हाईवे जाती है उससे भी उसका सम्बन्ध होना चाहिए। यह भी एक महत्वपूर्ण मिसिंग लिंक है जिसका मंजूर किया जाना बहुत जरूरी है।

इसी तरह से जबलपुर से भोपाल का सम्बन्ध भी बहुत जरूरी है। जबलपुर का सम्बन्ध इलाहाबाद से है और कलकत्ता तक चला गया है। वहां से भोपाल तक का रास्ता बिल्कुल नजदीक है। इस सड़क को भी नेशनल हाईवे करार दिया जाना चाहिए।

उधर भोपाल से रायपुर भी एक मिसिंग लिंक है। उसका सम्बन्ध कलकत्ता से विजयनगरम् तक है। अगर इसका सम्बन्ध जोड़ दिया जाये तो भोपाल का सम्बन्ध कलकत्ता और विजयनगरम् तक हो जायेगा। इस मिसिंग लिंक को भी नेशनल हाईवे करार दिया जाना चाहिए।

एक सुझाव मेरा और भी है। नागपुर से कन्याकुमारी तक नेशनल हाईवे है। इसलिए यह जरूरी है कि भोपाल से नागपुर तक उसको सड़क है उसको नेशनल हाईवे करार दे दिया जाये। यदि ऐसा कर दिया गया और जो मैंने ऊपर सुझाव दिये हैं उनको मंजूर कर लिया गया, तो भोपाल का और मध्यप्रदेश का सम्बन्ध देश के हर हिस्से से हो जायेगा। यदि आप मेरे सुझावों पर विचार करेंगे तो जरूर इस नियंत्रण पर धृढ़वेंगे कि यह जरूरी है और यह होना ही चाहिए। मैं आशा करता हूं कि इन पर जरूर शासन गम्भीरतापूर्वक विचार करेगा।

यदि यह नहीं हुआ तो मैं एक निवेदन आपके सामने रखना चाहता हूं कि नये मध्यप्रदेश राज्य की यह ताकत के बाहर है कि वह इन मिसिंग लिंक्स को वायम कर सके और यदि यह लिंक्स मूर न किये गये तो मध्यप्रदेश राज्य का डेवेलपमेंट (विकास) पछे रह जायेगा। वे नियंत्रण सरकार को इस राज्य के डेवेलपमेंट में हाथ बंटाना चाहिए और मेरे सुझावों को जो कि बहुत उपयुक्त हैं मंजूर विद्या जाना चाहिए।

नेशनल हाईवे एस्ट (राष्ट्रीय राजपथ अधिनियम) के बाद जो ओरिजिनल वर्स (मूल निर्माण कार्य) हुए हैं उनके रिपोर्ट में लिस्ट दी हुई है। आप देख सकते हैं कि बहुत कम नेशनल हाईवे जैसा हिस्सा मध्यप्रदेश में है। इस लिए भी यह जरूर है कि मेरे सुझावों पर विचार किया जाना चाहिए। उस बाद भी जो काम हाथ में लिए गये हैं उनको और भी मैं मानना यह मन्त्री मंडली का ध्यान दिलाना चाहता हूं। रिपोर्ट में द१ से द६ सफे तक जो नये काम हो में लिए गये हैं उनका जिक्र है। लेकिन मुझे बड़ा दुःख के साथ कहना पड़ता है कि आइटम ४६ में मध्यप्रदेश के लिए वल शिप्रा न पुल को बांड़ा करने की बात रखी गयी है। बाकी हर राज्य के लिए पांच सात आइटम नेशनल हाईवे जैसे रखे हैं। इनमें सरकार का कोई बोध नहीं है। अधिकारियों का ध्यान इधर न गया हुआ गा। मैं इस तरफ उनका ध्यान दिलाना चाहता हूं और मैं आशा करता हूं कि अगले सालों में मध्यप्रदेश में नेशनल हाईवे जैसे लिए जाएंगी रकम मंजूर की जायेगी और सड़कों के डेवेलपमेंट को आगे बढ़ाया जायेगा।

मध्यप्रदेश में काफी आदिवासी क्षेत्र हैं और वहां पर रोड़ज की कोई समुचित व्यवस्था नहीं है। कांस्टोचूशन के आर्टिकल (संविधान के अनुच्छेद) २७५ के अधीन आसाम वे शिड्यूल्ड एथियाज (अनुसूचित ज्ञात्रों) के रोड़ डेवेलपमेंट के लिये २,६४,००,००० रुपये की स्पेशल ग्रान्ट-इन-एड (विशेष अनुदान) दी गई है। मध्यप्रदेश में शिड्यूल्ड एथियाज का फ़ास्त है, जहां सड़कों द्वारा ही कम है। इस लिये मेरा निवेदन है कि आर्टिकल २७५ के मात्रातात पार्लियांमेंट के मन्त्री से जो स्पेशल ग्रान्ट-इन-एड आफ़ रेवेन्यू (राजस्व) की जा सकती है, उस के अन्तर्गत मध्यप्रदेश को नेशनल हाईवे जैसे अलावा दूसरी सड़कों के निर्माण के लिये अधिक से अधिक रकम दी जानी चाहिए।

## [श्री राधेलाल व्यास]

अब में माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूं कि पहले इन्दौर में एयर सर्विस (विमान सेवा) की व्यवस्था थी, लेकिन उस को बन्द कर दिया गया । वह कई दफा चालू होती है और बन्द हो जाती है । कहा जाता है कि वहां इतनी आमदनी नहीं है । मेरे मित्र श्री खादी-वाला इस समय यहां पर उपस्थित नहीं हैं, माननीय मंत्री जी उन से इस विषय में पूछें । उन्होंने मुझे बताया है कि कई दफा ऐसा मौका हुआ कि उनको हवाई जहाज से जाने की आवश्यकता पड़ी, तो उन को कहा गया कि जगह नहीं है, लेकिन जगह फिर भी मिल जाती है । यदि वहां पर आमदनी नहीं होती है, तो उसका कारण स्पष्ट है । अगर यात्रियों को कहा जायेगा कि जगह नहीं है, तो फिर कौन जायगा ? आखिर इस का कारण क्या है ? क्या आफिस में इन्फ्रारेशन (सूचना) नहीं रहती है ? इस सम्बन्ध में जांच की जानी चाहिये और एयर सर्विस को ज्यादा लोकप्रिय बनाना चाहिये ।

इस के साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश में कोई टूरिस्ट इन्फ्रारेशन आफिस (पर्यटक सूचना कार्यालय) नहीं है । वहां पर बहुत से ऐतिहासिक तथा प्रसिद्ध दर्शनीय स्थान हैं । वहां उज्जैन और मांडू और खालियर है । वहां पर सांची है, जो कि केवल इस देश में ही नहीं, सारे विश्व में एक ऐतिहासिक स्थान के रूप में विख्यात है । वहां पर भेलसा है, पंचमढी, खजुराहो और उदयगिरि की केब्ज़ (गुफायें) हैं । इस के बावजूद वहां कोई टूरिस्ट इन्फ्रारेशन आफिस कायम नहीं किया गया है । रिपोर्ट में यह बताया गया है कि आइन्दा वह कायम किया जायगा, लेकिन प्रश्न यह है कि इस में इतना विलम्ब क्यों हुआ है । यह कार्य बहुत जल्दी ही हो जाना चाहिये था । मैं आशा करता हूं कि इस सम्बन्ध में जल्दी से जल्दी कार्यवाही की जायगी । जैसा कि मैं ने अभी कहा है, इन्दौर की एयर सर्विस भी जल्दी से जल्दी चालू कर दी जानी चाहिये, क्योंकि वह मध्य प्रदेश का एक बड़ा और महत्वपूर्ण नगर है ।

इनलैंड वाटरवेज (आंतरिक जल मार्गों) के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश में नर्बदा बहुत बड़ी नदी है, जो कि पश्चिमी समुद्र में जा कर गिरती है । उस का सरवे (सर्वेक्षण) किया जाना चाहिये और अगर सम्भव हो, तो वहां वाटरवेज की व्यवस्था की जानी चाहिये । उससे ट्रांस्पोर्ट की डिफिकल्टीज को बहुत कुछ दूर किया जा सकेगा ।

अब मैं पोस्ट्स एंड टेलिग्राफ्स डिपार्टमेंट (डाक तथा तार विभाग) के विषय में कुछ कहना चाहता हूं । मैं माननीय मंत्री श्री राज बहादुर को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि हमारे राज्य तथा मेरे निर्वाचिन-क्षेत्र में जब कभी भी इस सम्बन्ध में कोई कर्फी नाइयां आईं और उन के नोटिस में लाई गईं, तो उन्होंने उन को दूर कर दिया । आज उज्जैन में टेलिफोन एक्सचेंज काम कर रहा है और वहां के लोगों की शिकायत दूर हुई है, इस का श्रेय उन के व्यक्तिगत इन्ड्रेस्ट (खचि) लेने को है और इस के लिये मैं उनका आभार मानता हूं । फिर भी मैं कुछ बातें उन के सामने रखना चाहता हूं ।

खालियर एक बहुत बड़ा शहर है । पहले वहां पर आटोमैटिक सिस्टम (स्वयंचालित प्रणाली) था, लेकिन उस के स्थान पर वहां मैनुअल सिस्टम (परचल प्रणाली) प्रचलित कर दिया गया । माननीय मंत्री जी ने वादा किया था कि वहां पर आटोमैटिक सिस्टम लागू कर दिया जायगा । कई वर्ष उस बात को हो गये हैं, लेकिन अभी तक वहां पर आटोमैटिक सिस्टम लागू नहीं किया गया है । मुझे आशा है कि खालियर जैसे बड़े और महत्वपूर्ण नगर में जल्दी ही आटोमैटिक सिस्टम कायम कर दिया जायगा ।

मध्य प्रदेश के पोस्ट मास्टर जनरल का आफिस भी वहां रखने की बात कही गई थी। करीब करीब यह मामला तय हो गया था, लेकिन अभी तक वह आफिस वहां नहीं गया है। समझ में नहीं आता कि इस में देर क्यों हो रही है और क्या रुकावट आ गई है। वहां पर एक बिल्डिंग की व्यवस्था भी की गई थी। मेरा निवेदन है कि लोगों से किये गये वादों को पूरा करना चाहिये। इस सम्बन्ध में लोगों को बड़ी बड़ी आशायें दिलाई गई थीं और लोगों को विश्वास हो गया था कि पोस्ट मास्टर जनरल का आफिस वहां पर रखा जायगा। इसलिये जल्दी से उस को वहां पर लाने की व्यवस्था की जानी चाहिये।

आलोट व महिदपुर में पब्लिक कॉल आफिस (टेलीफोन करने का सार्वजनिक केन्द्र) कायम करने की बड़ी ज़रूरत है। वहां के लोग कई वर्षों से उस की आशा लगाये बैठे हैं, लेकिन उस से बहुत विलम्ब हो रहा है। मैं चाहता हूँ कि जल्दी ही—मार्च में नहीं, दिवाली के अवसर पर ही वहां इसका प्रबन्ध हो जाय, तो उन लोगों को अपने सौदों इत्यादि में मदद मिलेगी। वहां पर कई जिनिंग फ़ेक्टरीज़ और प्रेस हैं और लोगों को अपने काम-काज के सिलसिले में काफी ज़रूरत रहती है, इस लिये वहां पर पब्लिक कॉल आफिस जल्दी कायम कर देना चाहिये।

बदनावर में पब्लिक कॉल आफिस कायम करने के बारे में मेरे एक प्रश्न के सम्बन्ध में बताया गया कि पोस्ट एंड टेलिग्राफ़ आफिस से जवाब आया है कि वहां गारंटी वर्गैरह का सवाल नहीं था, वहां इतना काम नहीं है। मैं ने वहां इस के बारे में जांच की है और मुझे ज्ञात हुआ है कि वहां के लोग तो बहुत उत्सुक हैं और गारंटी दे के लिये तैयार हैं। वे चाहते हैं कि वहां पर पब्लिक आफिस जल्दी से कायम कर दिया जाय। वह तहसील हैडक्वार्टर है। इसके अंतिरिक्त वहां पर डाक के पहुँचने में बहुत देर होती है। मैं इस बारे में कुछ लिफ़ाफ़े लाया हूँ, जिन से प्रकट होता है कि वहां पर डाक पांच छः दिन में पहुँचती है। रेल वहां पर नहीं है और जहां तक सम्बन्ध है, हम वहां तार देते हैं, लेकिन हम वहां पर पहुँच भी जाते हैं, तार उस के बाद मिलती है। वहां डाक बस से जाती है और इस कारण उस में बड़ा विलम्ब होता है। इन परिस्थितियों में अगर वहां पर पब्लिक कॉल आफिस कायम कर दिया जाय, तो लोगों को बड़ी राहत मिलेगी।

उज्जैन में काफी सुविधायें गई हैं, लेकिन अभी भी वहां बड़ी खामियां हैं। उज्जैन से भोपाल तक, जो कि मध्य प्रदेश की राजधानी है, डायरेक्ट (सीधे) टेलिफोन और टेलिग्राफ़ लाइन की बहुत ज़रूरत है।

**श्री त्यागी (देहरादून) :** राजस्थान के अलावा और भी सूबे हैं, जिनको देखना उम का फ़र्ज़ है।

**श्री राधे लाल व्यास :** वह सब तरफ़ देख रहे हैं।

उज्जैन से रतलाम को काफी ट्रैफ़िक (यातायात) रहता है, इस लिये वहां भी एक डायरेक्ट लाइन होनी चाहिये। जहां तक मुझे मालूम है, वह पहले मन्जूर हो चुकी है। नागदा से रतलाम एक टेलिफोन लाइन है। वहां तार वर्गैरह लगे हुए हैं। वह बिरला जी की तरफ़ से लगाई गई थी। अगर विभाग उस को ले ले, तो बहुत सहूलियत हो जायगी।

उज्जैन में पोस्ट आफिस बिल्डिंग की बहुत ज्यादा ज़रूरत है। अगर कोई व्यक्ति सिटी पोस्ट आफिस की बिल्डिंग को देखे, तो कोई नहीं कह सकता कि वह सिटी पोस्ट आफिस है। वह बिल्डिंग बहुत ही खराब है। वह कई वर्ष पहले की बनी हुई है। मैं समझता हूँ कि विभाग वहां बिल्डिंग बनाने के प्रश्न पर विचार कर रहा है और मन्जूरी मिल गई है, लेकिन निर्माण का काम शुरू नहीं हुआ है।

## [श्री रावे लाल व्यास]

मेरा निदेन यह है कि डेढ़ लाख आबादी वाले इतने बड़े शहर में एक छोटे से कमरे में सिटी पोस्ट आफिस का होना शोभा नहीं देता है। दो तीन वर्ष पहले माननीय मंत्री जी वहां पधारे थे। मैं उस समय वहां नहीं था। अगर उन्होंने उस स्थान को देखा होगा, तो उन्हें ज्ञात होगा कि उस की हालत कितनी खराब है।

वहां के स्टाफ के लिये भी एक कालोनी (बस्टी) बनाने की बड़ी आवश्यकता है। अभी तक वहां उनके लिये एक क्वार्टर भी नहीं बना है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी इस ओर भी ध्यान देंगे।

मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा था और कई दफ़ा मैंने चाहा कि स्टेशन पर आर० एम० एस० (रेलवे मेल सेवा) आफिस का होना बहुत जरूरी है। उस के अभाव में बाहर जाने वाली डाक में बड़ा विलम्ब होता है। विभाग बहुत दिनों से इसकी मांग कर रहा है। शायद रेलवे विभाग पूरा सहयोग नहीं दे रहा होगा, लेकिन मेरा कहना यह है कि वहां पर एक छोटा सा कमरा तो उपलब्ध कराया जा सकता है, जिससे जो अव्यवस्था आजकल वहां पर है, उस का तो अन्त हो। आज हालत यह है कि वहां पर शहर की और बाहर की डाक चौबीस चौबीस घंटे तक रुकी रहती है। इस लिये वहां स्टेशन पर आर० एम० एस० आफिस की व्यवस्था होनी चाहिये।

अन्त में मुझे यह कहना है कि भोपाल और रतलाम से जो गाड़ियां आती हैं उनमें से केवल एक गाड़ी में डाक रहती है। सुबह और शाम दोनों समय डाक नहीं आती है। दोनों गाड़ियों में पोस्टलैन (डाक ले जाने वाली गाड़ियां) होने चाहियें। जो सुबह डाक आती है, भोपाल से आती है उस में भी और साथ ही साथ भोपाल से पंजाब मेल की डाक लाने की व्यवस्था भी होनी चाहिये। जो पठानकोट एक्सप्रेस का डाक आती है वह अब भोपाल में पड़ी रहती है और उसको वहां २४ घंटे तक पड़े रहना पड़ता है। इन दोनों गाड़ियों में दो दफा वहां डाक लाने और ले जाने की व्यवस्था होनी चाहिये।

अध्यक्ष महोदय, मैंने अपने प्रदेश तथा अपने निर्वाचिन क्षेत्र की मुख्य-मुख्य बातें आपके सम्मुख तथा मंत्री महोदय के सम्मुख रख दी हैं और मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री इन पर ध्यान देंगे और जो आवश्यक चीजें हैं, जो जरूरी बातें हैं उनको पहले करने की व्यवस्था करेंगे।

†श्री मसानी (रांची—पूर्व) : मेरे दोनों कटौती प्रस्तावों का उद्देश्य यही है कि सरकार सड़क-विकास और पर्यटन के विकास के लिये जो प्रयास कर रही है, उसे सभी के सभी सदस्यों का सक्रिय समर्थन मिल जाय।

परिवहन और रेलवे मंत्रालयों को पृथक् कर देने से परिवहन के विकास में मदद मिलेगी। अभी तक रेलवे प्रशासन ही सब परिवहनों पर छाया रहता था और उसकी कार्य-कुशलता हीनता से अन्य सभी परिवहनों का भी विकास रुक गया था।

मैं मोटर गाड़ी अधिनियम के संशोधन का भी स्वागत करता हूँ।

अभी कुछ दिनों पहले रेलवे मंत्री ने स्वीकार किया था कि रेलों में भीड़ रहती है और वह कम भी नहीं होगी। उनका तो कहना था कि यह भीड़ और भी बढ़ सकती है। रेलवेज राज्य के एकाधिकार में रहने से, हमें इस पर भी चुप रहना पड़ता है।

†मूल अंग्रेजी में।

अनुमान लगाया गया है कि १९६०-६१ तक देश के आर्थिक विकास के कारण यात्री और माल परिवहन में इतनी अधिक वृद्धि हो जायगी कि रेलवेज की माल वहन करने की क्षमता में प्रतिवर्ष ३ करोड़ ३० लाख टन और यात्री वहन की क्षमता में प्रतिदिन १.४ लाख यात्रियों की कमी बनी रहेगी। रेलवेज इनका वहन नहीं कर सकेंगी। इसीलिये, यह सारा भार सड़क परिवहन पर पड़ेगा।

यदि सरकार पूरी तौर पर कमर कस ले और मंत्रालय को पूरा-पूरा समर्थन मिले, तो सड़क-परिवहन इस कमी की पूर्ति कर सकता है। मैं सड़क परिवहन के विकास के लिये ही कुछ सुझाव रखता हूँ।

सबसे पहली चीज़ तो यह कही जाती है कि सड़कों का निर्माण अधिक शीघ्रता से होना चाहिये। द्वितीय योजना में सड़क विकास के लिये औसत रूप में प्रतिवर्ष १६.४० करोड़ रुपया रखा है। १९५७-५८ के आय-व्ययक के प्राक्कलनों में केवल १३-१४ करोड़ रुपयों की ही व्यवस्था है। इतनी राशि से केवल मौजूदा सड़कों की देखभाल और मरम्मत ही हो सकती है, उनका विस्तार नहीं। परिवहन मंत्रालय को इसके लिये अधिक राशि मांगनी चाहिये।

इसके विकास का दूसरा तरीका यह है कि मौजूदा सड़कों पर मोटर गाड़ियों की संख्या बढ़ा दी जाये। योजना आयोग ने जो प्रतिवर्ष ४०,००० गाड़ियों के उत्पादन का लक्ष्य रखा है, वह अपर्याप्त है। प्रशुल्क आयोग और प्राक्कलन समिति ने भी यही मत प्रकट किया है।

१९६०-६१ के अन्त तक, हमें १.२ लाख वाणिज्यिक मोटर गाड़ियों के स्थान पर नयी गाड़ियां जुटानी पड़ेंगी। इसलिये, प्रतिवर्ष ४०,००० गाड़ियों के उत्पादन से तो हम केवल पुरानी गाड़ियों को ही बदल पायेंगे, न तो गाड़ियों की संख्या नहीं बढ़ा सकेंगे।

तीसरी चीज़ यह है कि सड़कों द्वारा होने वाले यातायात का संचालन-व्यय कम किया जाये। इसके लिये आवश्यक है कि ट्रकों की भार-वहन की क्षमता में वृद्धि की जाये। अभी तक प्रत्येक ट्रक को १८,००० पौंड माल लादने की अनुमति है, अब इसे बढ़ा कर २७,००० पौंड कर देना चाहिये। यदि हमारी सड़कें इतना भार सहन करने के लिये कमज़ोर पड़ती हैं, तो हमें एक ट्रक में तीन चार गाड़ियां (ट्रेलर) जोड़ कर २७,००० पौंड भार को चार भागों में चार गाड़ियों में भरना चाहिये। इससे एक ही स्थान पर सारा भार नहीं पड़ेगा। ट्रेलर गाड़ी में इंजन नहीं होता, इसलिये उसकी लागत ३० प्रतिशत अधिक होगी, लेकिन वह ट्रक का ८० प्रतिशत भार सम्भाल सकेगा। इसका अर्थ यह हुआ कि ट्रेलर और ट्रक को साथ चलाने में १.३ प्रतिशत लागत अधिक हो जायेगी, लेकिन उसकी क्षमता १.८ प्रतिशत हो जायेगी। इससे २३ प्रतिशत की मितव्यता की जा सकती है।

लेकिन, कई राज्यों में वहां की सरकारें इसका विरोध कर रही हैं। परिवहन मंत्रालय को उनकी इस हिचक को दूर करना चाहिये।

अधिक दूरी के परिवहन में तभी गति तेज़ की जा सकती है, जब कि सीधे मार्ग मिलें। लेकिन हमारे देश में जगह-जगह पुल या तो टूटे पड़े हैं, या कमज़ोर हैं।

पेट्रोल आदि और सड़क परिवहन पर कर बढ़ाकर उचित नहीं किया गया है। मैंने पहले भी इसका विरोध किया था। इस सम्बन्ध में नियुक्त प्रत्येक समिति ने यही मत प्रकट किया है कि सड़क परिवहन कर आवश्यकता से अधिक है। परिवहन योजना के अध्ययन मंडल ने कराधान में २० प्रतिशत कमी करने की सिफारिश की थी। इस पर भी, वर्तमान आय-व्ययक में पेट्रोलियम और डीजल तेलों पर शुल्क बढ़ाने का प्रस्ताव है। यह अन्याय होगा।

## [श्री मसाना]

पर्यटन से हमें विदेशी मुद्रा मिलती है। हमें विदेशी मुद्रा की आवश्यकता है, इसलिये इसमें सुधार करना अत्यावश्यक है।

१९५१ में हमने पर्यटकों से २.५ करोड़ रुपये कमाये थे और १९५५ में हमने १०.५ करोड़ रुपये कमाये थे। १९५६ के तो इन छँ: महीनों में ही हमने ७.४ करोड़ की आमदनी कर ली है।

अनुमान है कि द्वितीय योजना के काल में हम पर्यटकों से ५७ करोड़ रुपयों की आमदनी कर लेंगे। लेकिन, हम इससे ज्यादा भी कर सकते हैं।

इसके विकास की सम्भावनायें भी काफ़ी हैं। इंगलैंड में तो पर्यटन से भी उतनी ही आमदनी होती है, जितनी कि फिल्मों के आयात से। इटली में सबसे अधिक आमदनी पर्यटन से ही की जाती है।

लेकिन, हमारे यहां पर्यटन में बहुत सुधार की आवश्यकता है। योजना आयोग ने पांच वर्षों के लिये कुल ३३३ लाख रुपयों की व्यवस्था की है। यह बहुत कम नहीं है। लेकिन, हुआ यह है कि आयव्यव्यक्त में पिछले वर्ष कुल २६ लाख रुपयों की व्यवस्था की गई थी, और उसमें से भी कुल २ लाख खर्च किये गये थे।

इसका स्वाभाविक परिणाम यही होता है कि हमारे देश में पर्यटन की सुविधायें अपर्याप्त हैं। विदेशों से आने वाले पर्यटक इसी कारण असंतुष्ट हो कर ही जाते हैं।

दिल्ली से बाहर होटलों और विश्रामालयों की कमी है।

जहां होटल और विश्रामालय हैं भी, वहां उनका प्रबन्ध ठीक नहीं है। उनको पत्र और तार भी नहीं मिल पाते। विदेशों में भारत में पर्यटन करने की भावना काफ़ी प्रबल है, लेकिन हमारे यहां उसकी सुविधायें ही नहीं हैं।

हमारे देश में न तो सड़क परिवहन और न विमान परिवहन ही पर्यटन के योग्य है। ऐतिहासिक महत्व के स्थानों तक विमान सेवा है ही नहीं। बहुत से स्थानों तक पहुंचने के लिये तो मोटर का मार्ग भी नहीं है। इस प्रकार पर्यटकों को आकर्षित नहीं किया जा सकता।

पूरे दिल्ली नगर में कुल ४० टैक्सी ऐसी हैं जिन्हें उत्तर प्रदेश में प्रवेश करने की अनुमति प्राप्त है। अर्थात्, आप दिल्ली से ताजमहल या फतेहपुर सीकरी तक जाने के लिये भी कठिनाई महसूस करते हैं।

इसीलिये, पर्यटन का पूरा-पूरा महत्व समझा जाना चाहिये। इसे महत्व देने से, हम को ही अधिक लाभ होगा। हमें अधिक विदेशी मुद्रा मिलेगी।

देशभर में पर्यटन के लिये एक उपसचिव और दो अवर सचिव हैं। ये तीन अधिकारी पूरे भारत के पर्यटन का निरीक्षण और नियंत्रण कैसे कर सकते हैं? हां, अब पर्यटन का महानिदेशालय स्थापित करने की सूचना दी गई है। यह बहुत अच्छा हुआ है। सभी अन्य देशों में ऐसे निदेशालय हैं। लेकिन, उस सूचना के एक वर्ष बाद भी, अभी महानिदेशालय का अस्तित्व नहीं है।

प्राक्कलन समिति ने इस मामले पर दिसम्बर, १९५६ में अपने ३४वें प्रतिवेदन में विचार किया था। उसने पर्यटन के लिये एक अलग निगम बनाने का सुझाव दिया था। जो भी हो, पर प्राक्कलन समिति ने यह तो निश्चयात्मक ढंग से कहा है कि सचिवालय से पर्यटन का नियंत्रण नहीं किया जा सकता।

मेरा सुझाव तो यह है कि महानिदेशालय के साथ ही, एक पर्यटन विकास परिषद् भी स्थापित की जानी चाहिये, जिसमें सरकारी और गैर-सरकारी दोनों ही सदस्य रहें। परिवहन मंत्री उसके सभापति हों।

**श्री बोस (धनवाद) :** मैं मंत्रालय के डाक तथा तार विभाग के सम्बन्ध में ही कहूँगा। प्रथम पंचवर्षीय योजना के काल में १८,६०० डाक घरों और १,४६५ तारघरों की वृद्धि हुई है। इसके लिये मंत्रालय और कर्मचारी धन्यवाद के पात्र हैं।

आशा है कि द्वितीय योजना को भी इसी उत्साह के साथ कार्यान्वित किया जायेगा।

डाक और तार कर्मचारियों ने समझौते की वार्ता चलने के बावजूद, और मुख्य मांगें मान ली जाने के बावजूद हड़ताल का नोटिस दे दिया है।

हड़ताल से जनता के साथ-साथ कर्मचारियों को भी बहुत कष्ट होगा। उन्हें परिवार चलाना असम्भव हो जायेगा, और दूसरी ओर जनता का समर्थन भी नहीं मिलेगा।

यह हड़ताल कार्मिक संघीय दृष्टिकोण से भी उचित नहीं है। इसमें यूरोप और भारत की तुलना करना गलत है। कर्मचारियों के कुछ नेता इसे भूल जाते हैं। उन्हें पूरे राष्ट्र का जीवन अस्त-व्यस्त करने से पहले गम्भीरता पूर्वक विचार कर लेना चाहिये। हमारी प्रगति देश के यथार्थ आर्थिक स्थिति के अनुसार ही हो सकती है।

ऐसे समय में हड़ताल उचित नहीं है। मुझे तो आशा यह है कि यदि कर्मचारीगण हड़ताल वापिस ले लें, तो शायद माननीय मंत्री स्वयं ही उनकी सभी उचित मांगें मान लेंगे। उचित मांगों से मुझे भी पूरी सहानुभूति है।

**श्रीमती इला पालचौधरी (नवद्वीप) :** परिवहन तथा संचार देश के लिये अत्यंत महत्वपूर्ण है।

मैं सबसे पहले सड़क परिवहन को ही लूंगी। सड़क परिवहन द्वारा ही रेलवेज का भार हलका किया जा सकता है। द्वितीय योजना में सड़क परिवहन के लिये कुल ०.४ प्रतिशत राशि रखी गई है। यह अपर्याप्त है। मंत्रालय को इसे बढ़ावाने का प्रयास करना चाहिये।

सीमान्त के जिलों में, जैसे मेरे ज़िले नादिया में सड़क परिवहन का भारी अभाव है। इन जिलों में सड़क परिवहन और मार्ग की वृद्धि परम आवश्यक है। राज पथ पर पुलों की जो अवस्था है, वह तो मंत्री महोदय ने देखी ही होगी। उस के बनाने में समुचित सीमेंट आदि का प्रयोग नहीं किया गया। मंत्रालय को इस की जांच करनी चाहिये कि ऐसा क्यों हुआ। पर्यटन से हमें प्रति वर्ष १० करोड़ रुपये का लाभ होता है और उस के लिये हमारे राजपथों का बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। अन्य देशों में स्थानों को काफी आकर्षक बनाया जाता है ताकि लोग आकर्षित हों। हमारे देश में भी राजपथों के किनारे-किनारे सुन्दर और सुगन्धित फूल तथा फल देने वाले वृक्ष लगाये जाने चाहियें। हम वन महोत्सव मनाते हैं परन्तु ५० प्रतिशत वृक्ष ऐसे ही समाप्त हो जाते हैं।

अन्तदशीय जलमार्ग भी हमारे यहां संचार का पुराना साधन है। आज कई स्थानों पर यह साधन समाप्त हो गये हैं, और कई स्थानों पर भली प्रकार नहीं चल रहे हैं। भारत और बंगाल के भले के लिये इन जलमार्गों की रक्षा की जानी चाहिये। इन से माल इत्यादि ले जाने में रेलवे का भार काफी

मूल अंग्रेजी में।

## [श्रीमती इला पात्रवौधरी]

सीमा तक हलका किया जा सकता है। कुछ समय हुआ भारत सरकार ने अन्तर्देशीय जल मार्ग परिवहन समिति की स्थापना की थी, जिस का उद्देश्य देश में नौसेना जो योग्य और सहकारी ढंग से संगठित करना था ताकि माल आदि के लाने ले जाने में सुविधा हो सके। आशा है कि इस समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित किया जायेगा। इस से बंगाल और भारत को लाभ होगा।

डाक-तार विभाग के सम्बन्ध में निवेदन है कि मेरे क्षेत्र के टोपला, करीमपुर और अन्य स्थानों में डाक घरों और टेलीफूनों की व्यवस्था होनी चाहिये। इस के बिना यहां के निवासियों को कई प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। केन्द्रीय सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

हमें अपने क्षेत्र के नौवहन का भी विस्तार करना चाहिये। यह तो हमारे देश की रीढ़ की हड्डी है। प्रतिरक्षा के मामले में वाणिज्यिक पोतों का महत्वपूर्ण स्थान है और इस की उपेक्षा नहीं हो सकती। इस के लिये योजना में, ३७ करोड़ रुपयों की व्यवस्था बहुत थोड़ी है। इस के लिये कम से कम ५० करोड़ रुपयों की व्यवस्था होनी चाहिये, चाहे इस के लिये कुछ ही करना पड़े। यह रकम हमें भाड़े के रूप में तीन चार वर्षों में प्राप्त हो जायेगी। आशा है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे। संचार का यह एक अच्छा और सस्ता साधन है। हमें तटीय नौवहन का विकास करना चाहिये, और इस प्रकार आमों के परिवहन से ही हम भारत के लिये लाखों रुपये कमा सकते हैं। अमरीका में शीत नियंत्रित जहाजों द्वारा इस प्रकार का कार्य होता है।

पत्तनों के सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि वहां, जैसा कि कलकत्ता में मंत्री महोदय ने स्वयं देखा होगा, बहुत सी मशीनें कुछ पुर्जों के खो जाने के कारण बेकार पड़ी हैं, इस से सामान के उतारने चढ़ाने में कठिनाई होती है। यदि बंगाल के कुछ समवायों को इस्पात दे दिया जाय तो वे इस के पुर्जे बना सकते हैं, जिस से सामान के उतारने चढ़ाने में इन मशीनों का उपयोग हो सकेगा। आशा है कि मंत्री महोदय अपने उत्तर में यह आश्वासन दे देंगे कि ऐसा अवश्य होगा।

असैनिक उड़ायन के सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि इस मामले में हम ने प्रगति की है। कुछ निजी समतायों ने सरकार से अच्छा काम किया है। निजी समवायों ने यातायात में अपने अंश सरकारी निगमों से कई अधिक बढ़ा लिये हैं। यदि निजी लोग अच्छा काम कर रहे हैं तो सरकार से बहुत अधिक की आशा की जाती है। १९५६ के अन्त तक ५३६ भारतीय रजिस्टर्ड विमानों को सेवा के लिये ठीक होने का प्रमाण पत्र प्राप्त था पर अब केवल २०५ को ठीक ठाक होने का प्रमाण पत्र प्राप्त है। यह कोई प्रशंसन या बत नहीं है। के देश के आधे विमान बेकार पड़े रहें।

विमान चालकों के सम्बन्ध में कहा गया है कि उन्हें अस्थायी पद श्रेणी में रखा जायेगा और ३५ वर्ष की आयु के बाद उन्हें नौकरी में नहीं रखा जायेगा। यह अच्छी बात नहीं है। यदि हम महिलाओं को सेवाओं में आने के लिये प्रोत्साहित करना चाहते हैं तो हमें उन्हें समुचित सुविधायें देनी चाहिये। गहरे समुद्रों में काम करने वाले नाविकों का भी ध्यान रखा जाना चाहिये। परिवहन मंत्रालय को उन के लिये नाविक कल्याण बोर्ड बनाना चाहिये। उन का समुचित सम्मान भी होना चाहिये ताकि वे बहुत उत्साह और योग्यता से काम कर सकें। इसी प्रकार ही हम भारतीय वाणिज्यिक नौवहन पर गौरव कर सकेंगे।

†श्री बालप्पा (तिपतुर) : मैं परिवहन और संचार संबंधी मांगों का समर्थन करता हूँ। हमने कृषि तथा औद्योगिक उत्पादन के क्षेत्रों में समुचित प्रगति की है। इसलिये यह स्वाभाविक हो गया है कि हम देश की राष्ट्रीय परिवहन नीति पर विचार करें।

प्रथम और द्वितीय योजनाओं में परिवहन तथा संचार के लिये जो व्यवस्था की गई है वह औद्योगिक और कृषि उत्पादन के लिये काफी नहीं है। द्वितीय योजना में परिवहन के महत्व को स्वीकार किया गया है और कुल योजना पूंजी का २६ प्रतिशत इस के लिये रखा गया है साथ ही परिवहन के अन्य ढंगों के विकास पर भी जोर दिया जा रहा है। १०० करोड़ रुपया रेलवे के लिये २७२ करोड़ सड़क परिवहन के लिये ४८ करोड़ नौवहन के लिये तथा अन्य परिवहनों के लिये ४३ करोड़ रुपया निर्धारित किया गया है। इस से प्रकट है कि सन्तुलित विकास नहीं हो पा रहा है। इस लिये हमें अन्तर्देशीय जल परिवहन, सड़क परिवहन इत्यादि का विकास करना चाहिये और सरकार को इन्हें पूरा प्रोत्साहन देना चाहिये। मुझे यह भी कहना है कि परिवहन के महत्व को मान्यता दिलवाने में श्री रघुनाथ सिंह और श्री मात्तन ने काफी परिश्रम किया है।

परिवहन के बढ़ जाने से कलकत्ता और बम्बई आदि सभी पत्तनों में बहुत भीड़ भाड़ हो गई है। इसी लिये राष्ट्रीय परिवहन नीति की बहुत आवश्यकता है। और हाल ही में इस संबंध में प्रभावशाली परिवर्तन उठाये गये हैं। मंत्री महोदय ने यह आश्वासन भी दिया है कि पत्तनों पर जो माल के ढेर लगे हें उन की शीघ्र ही व्यवस्था की जायेगी।

मुझे यह भी कहना है कि पत्तनों की अच्छी प्रगति हुई है। विशाखापटनम, बम्बई, कांदला आदि पत्तनों की अच्छी प्रगति हुई है। परन्तु छोटे पत्तनों की नितान्त उपेक्षा की गई है। मंगलौर पत्तन की भी हालत खराब है। वहां आराम करने के लिये भी कोई स्थान नहीं। सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

पश्चिमी तट पर कारवाड़ अथवा मालपी पत्तन का विकास किया जाना चाहिये। इस मामले में राज्य सरकार भी केन्द्रीय सरकार की सहायता करने को तैयार है। अन्य महत्वपूर्ण मामला जहाज निर्माण के लिये नावांगणों का है। एक इस प्रकार का नावांगण विशाखापटनम में तो है। वह पूर्वी तट पर है इसलिये पश्चिमी तट पर भी एक नावांगण होना चाहिये। इस के लिये में समझता हूं कि कारवाड़ ही सब से अच्छा स्थान रहेगा। इस के आस पास अच्छा इस्पात और जल है। होनामेराडू परियोजना भी यही पास ही है। इस से विद्युत् काफी मात्रा में उपलब्ध हो सकती है। सारे मामलों को आर्थिक दृष्टि से विचार कर निर्णय किया जा सकता है।

यह गलत बात है कि मैसूर राज्य को अधिक सुविधाएँ दी जायें। आज का मैसूर काफी बदल गया है। उस की आबादी १ करोड़ से २ करोड़ हो गई है। उस का समुद्र तट २०० मील लम्बा है। कारवाड़ और मलनाड के क्षेत्र भी शलाध्य हैं। इन्हें भी संचार की दृष्टि से विकसित किया जाना है, ताकि इस के साधनों से पूर्ण लाभ उठाया जाये।

अन्तर्देशीय जल परिवहन के लिये एक महा योजना का निर्माण हुआ है और उस पर उच्चस्तरीय समिति भी विचार कर रही है। मामलों की प्रत्येक प्रकार से जांच हो रही है। यदि इस में सफलता प्राप्त हो गयी और नर्बदा, गंगा, ताप्ती और गोदावरी मिल गयी, तो कलकत्ता से कोचीन तक एक नहर बनाई जा सकती है। इस प्रकार हम अन्तर्देशीय जल परिवहन की ओर ध्यान दे सकते हैं।

### [उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये ]

श्री आसर (रत्नागिरि) : उपाध्यक्ष महोदय, गत दिसम्बर मास में हमारे ५०,००० आदमियों के हस्ताक्षरों सहित एक मैमोरांडम डायरेक्टर जनरल आफ शिपिंग को दिया गया था। इस मैमोरांडम (ज्ञापन) में यह मांग की गई थी कि वैस्टर्न कोस्ट पर कोनकन लाइन के जो किराये हैं और जिन को हाल ही के बरसों में बहुत अधिक बढ़ा दिया गया है, उस पर विचार किया जाए। और उन किरायों को कम किया जाय। हम ने उस मैमोरांडम में यह भी मांग की थी कि सरकार खुद इस ओर

## [श्री आसर]

ध्यान दे और इस चीज को कम्पनी के ही ऊपर न छोड़ दे। उस समय हमारा एक डेपुटेशन भी डायरेक्टर जनरल आफ शिपिंग को मिला था और डायरेक्टर की ओर से यह आश्वासन दिया गया था कि हमारी जो मांगें हैं उन पर गौर किया जायगा और हमारी शिकायतों को दूर करने का प्रयत्न किया जायेगा। लेकिन मझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि इस के चार महीने के बाद ही जो हमें जवाब मिला उस में उन्होंने जो कम्पनी का जवाब था वह ही हमें भेज दिया और जो हमारा मैमोरंडम था उस को उन्होंने बम्बे स्टीम नैवीगेशन कम्पनी के पास भेज दिया। इस से यह साफ जाहिर है कि सरकार खुद इस और कोई ध्यान नहीं दे रही है और न देना चाहती है। मैं आप को बतलाना चाहता हूँ कि बम्बे स्टीम नैवीगेशन कम्पनी ने २५ परसेंट किराया बढ़ाने की मांग की थी। इस मांग को देखते हुए और इस पर विचार करते हुए सरकार ने एक कमेटी नियुक्त की थी और इस कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में दस परसेंट ज्यादा किराया बढ़ाये जाने का सुझाव दिया था।

अब यह जो किराया बढ़ता चला आ रहा है उस के कुछ आंकड़े मैं आप के सम्मुख पेश करना चाहता हूँ। जब इस कोस्टल शिपिंग (तटीय नौवहन) को शुरू किया गया था उस वक्त जो किराया रखा गया था वह बहुत ही कम था। सन् १९१० और १९१२ में केवल आठ आना ही किराया था। इस के बाद सन् १९१५-१६ में यह किराया एक रुपया कर दिया गया। १९१८-२२ में यह १-१२-० किया गया। १९३७-४० तक यह १-६-० था। लेकिन इस के बाद सन् १९४६ में एक दम इस को बढ़ा कर पांच रुपये कर दिया गया। जब किराये को १-६-० से बढ़ाये जाने की मांग कम्पनी की तरफ से की गई थी उस वक्त कम्पनी ने यह प्ली पेश की थी कि उस का जो खर्च है वह बढ़ गया है, उस पर जो बोझ है वह बढ़ गया है तथा उस को जो मजदूरी देनी पड़ती है, उस की दर बढ़ गई है और उस ने कहा था कि इन सब चीजों को देखते हुए जो किराये की दर है उस को बढ़ाना आवश्यक है। इस के बाद यह किराये की दर जो कि उस वक्त १-६-० थी, बढ़ा कर एक दम से, पांच रुपये कर दी गई।

इतना होने के बावजूद कम्पनी ने फिर १९४६-५० में कहा कि वह घाटे में चल रही है और उस की मांग पर कि किराया और बढ़ाया जाय, विचार किया जाना चाहिये। इस के बाद किराये को बढ़ा कर पांच रुपये से ७-८-० कर दिया गया। यह बड़े ही ताज्जुब की बात है कि किस तरह से वह घाटे में चल रही थी। मैं आप को बतलाना चाहता हूँ कि जो जल का प्रवास होता है, वह बाकी सब मोडस आफ कनवेंटेंस से सस्ता हुआ करता है लेकिन यहां पर बात ही उल्टी है। यहां पर किराये की दर बहुत ही अधिक रखी गई है। और जगहों पर जो रेल का किराया है वह ६ पाई पर मील है और मोटर ट्रांस्पोर्ट का है वह नौ पाई पर मील है लेकिन हमारे यहां कोनकन लाइन पर वह ११ और १२ पाई पर मील लिया जाता है। मेरी सभज में नहीं आता है कि ऐसा क्यों है। कम्पनी ने अपनी स्टेटमेंट में कहा था जो रोड ट्रांस्पोर्ट है तथा जो रेल ट्रांस्पोर्ट है, उन के किरायों को देखते हुए उस के किराये बढ़ाये जाने की मांग पर विचार किया जाना चाहिये। लेकिन मझे ताज्जुब इस बात का होता है कि इतना ज्यादा किराया कंपनी क्यों चार्ज करती है और क्यों उसको इतना अधिक किराया चार्ज करने की इजाजत दी जाती है। एक रुपये से बढ़ा कर इस किराये की दर को एक दम से साढ़े सात रुपये कर दिया गया है। रेलों को भी स्टाफ रखना पड़ता है, उन को भी कई प्रकार के सामान की आवश्यकता होती है, मोटर में भी पैट्रोल खर्च होता है, टायर लगते हैं, उन को भी कर्मचारी रखने पड़ते हैं और इन के भी किराये बढ़ते गये हैं लेकिन इस कद्र नहीं जिस कद्र कि कम्पनी किरायों को बढ़ाती गई है। लेकिन स्टीमर के जो किराये बढ़े हुए हैं, वे बहुत अधिक बढ़ा दिये गये हैं और इतने न मोटर ट्रांस्पोर्ट के बढ़ाये गये हैं और न रेल ट्रांस्पोर्ट के बढ़ाये गये हैं। इस बारे में जब कम्पनी को लिखा जाता है तो वह कहती है कि हम क्या करें और जब गवर्नरमेंट से कहा जाता है तो वह कोई दूसरी ही प्ली हमारे आगे रख देती है। कौन गुनहगार है, इस का अंदाजा लगाना मुश्किल है। मैं चाहता हूँ कि सरकार इस ओर ध्यान दें।

सरकार की तरफ से एक लोकुर कमेटी की स्थापना की गई थी। उस कमेटी ने हमें लिखा कि हम छः दिन के अन्दर अन्दर बम्बई में उनके सामने तमाम फैक्टस एंड फिर्स के साथ हाजिर हो जाय। हमने उस कमेटी को लिखा कि सारे ज़िले में घूम कर फैक्टस और फिर्स इकट्ठे करने के लिए हमें जो छः दिन का वक्त दिया गया है वह बहुत ही कम है और जो स्टेटिस्टिक्स हमें एकत्र करने हैं, उसमें कुछ वक्त लगेगा और इसके लिए हमें कुछ और टाइम दिया जाए। छः दिन के अन्दर इस सारी इनफार्मेशन को एकत्र करके उनके सम्मुख रखना हमारे लिए मुश्किल है और हमें कम से कम एक या दो महीने का वक्त दिया जाना चाहिए। लेकिन हमारी इस मांग को स्वीकार नहीं किया गया। जहां पर उस कमेटी ने जाना था वहां वह चली गई और जिन जिन चीजों को उसे देखना था उनको उसने देख लिया और इसके पश्चात् अपनी रिपोर्ट सबमिट कर दी। जो रेट बढ़ाने थे वे बढ़ा दिए गए। मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि हमारे यहां २५० मील का वैस्टर्न कोस्ट का किनारा है। अभी हमारे एक भाई ने कहा है कि यह सारे का सारा इलाका बहुत बैकवर्ड है। लेकिन मैं उनको बतलाना चाहता हूं कि इस इलाके में भी रत्नागिरि का डिस्ट्रिक्ट सब से बैकवर्ड है।

हमारे मंत्री श्री लाल बहादुर जी भी वहां गए थे और उन्होंने वहां के हालात को देखा था। उन्होंने आश्वासन दिया था कि वह रेल के भाड़े के बारे में सोचेंगे। लेकिन उसके बारे में कुछ भी नहीं किया गया है। लेकिन अब मैं यह चाहता हूं कि वहां जो कोस्ट लाइन है उस कोस्ट लाइन को अच्छा करने का प्रयत्न किया जाना चाहिए।

रत्नागिरि डिस्ट्रिक्ट में कोई इंडस्ट्रीज़ नहीं है। जब वहां पर इंडस्ट्रीज़ शुरू किए जाने की मांग की जाती है तो यह कहा जाता है कि वहां पर ट्रांसपोर्ट का बड़ा भारी प्राबूलैम है और ट्रांसपोर्ट की बात कही जाती है तो कहा जाता है कि वहां इंडस्ट्रीज़ नहीं है। ये दोनों ही एक दूसरे पर निर्भर हैं। अगर ट्रांसपोर्ट नहीं होगी तो इंडस्ट्री नहीं होगी और अगर इंडस्ट्री नहीं होगी तो ट्रांसपोर्ट नहीं होगी। दोनों की प्रगति से ज़िले या देश की प्रगति सम्भव हो सकती है। इन दोनों में भी प्रथम स्थान ट्रांसपोर्ट को दिया जाना चाहिए। ट्रांसपोर्ट की सुविधाओं को बढ़ाना बहुत आवश्यक है। हमारा प्रयत्न यह होना चाहिए कि जो ज़िले बैकवर्ड हैं उनको हम आगे लाने का प्रयास करें और जहां पर इंडस्ट्रीज़ नहीं वहां पर ट्रांसपोर्ट की सुविधायें बढ़ा कर इंडस्ट्रीज़ स्थापित की जानी चाहियें। मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि हमारे यहां आइरन और, मैंगनीज़ इत्यादि खनिज पदार्थ भारी मात्रा में उपलब्ध हैं लेकिन वहां ट्रांसपोर्ट की फैसिलिटीज़ न होने की वजह से बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। वहां पर न रेल की अधिक सुविधा है और न मोटर ट्रांसपोर्ट की। वहां स्टेट ट्रांसपोर्ट तो है लेकिन जितना माल होता है उसे वे कैरी नहीं कर सकती हैं। इस वास्ते कम्पनी का वहां रहना बहुत ज़रूरी है लेकिन जो कठिनाइयां हैं उनको दूर कर दिया जाना चाहिए।

एक बात मैं विशेष तौर से कहना चाहता हूं कि लोकुर कमेटी की जो रिपोर्ट है उसके अन्दर यह कहा गया है कि रेल का जितना किराया है, उस किराये को देखते हुए कम्पनी चल नहीं सकती है और यही कारण है कि वह घाटे में चलती है। इस बात को मैं मानता हूं मैं मानता हूं कि रेल के किराये के हिसाब से या उसके किराये की बेसिस पर स्टीमर का किराया न लिया जाए। लेकिन मैं यह मांग करता हूं कि वहां पर जो नौ पाई पर माइल मोटर ट्रांसपोर्ट का किराया है उसी हिसाब से स्टीमर का किराया भी फिक्स कर दिया जाए। ऐसा यदि किया गया तो वहां के लोगों को बहुत सुविधा हो जाएगी।

मैं दूसरी बात जो आपके सम्मुख रखना चाहता हूं वह कंट्री क्राफ्ट के बारे में है। वहां पर कंट्री क्राफ्ट का काम है लेकिन इसको कोई प्रोटेक्शन नहीं दी गई है। कंट्री क्राफ्ट के अन्दर मज़दूरों को

## [श्री आसर]

क्या मज़दूरी मिले, काम किस तरह स हो, इसके बारे में कोई कुछ नहीं जानता है। वहां का जो यह बिजेनेस है, खराब हो रहा है। हजारों की तादाद में लोग भूखे मर रहे हैं, कंगाल हो रहे हैं। वहां पर प्रोहिबिशन को लागू कर दिया गया है। इसका नतीजा यह हुआ कि दारू का धंधा करने वाली जो भंडारी समाज थी उसमें से हजारों की तादाद में लोग बेकार हो गए हैं। वे नौकरी ढूँढ़ते हैं लेकिन उनको नौकरी नहीं मिल रही है। इनको मैं प्रार्थना करता हूँ कि नैविगेशन में, कंट्री काफ्ट के बिजिनेस में लगाने में यदि सहायता दो जाए तो बहुत अच्छा रहेगा। प्रोहिबिशन को लागू करना हमारा फर्ज है और ये हमारी पालिसी का एक अंग है। लेकिन यह भी हमारा फर्ज है कि जो लोग बेकार हो गए हैं उनको हर प्रकार की सुविधा हम दें और उनको काम दिलाने का प्रयत्न करें।

हमारे यहां पर पोर्ट्स हैं जो बड़ी नहीं हैं, लेकिन माइनर पोर्ट्स हैं। बहुत से लोगों की मांग यह है कि वहां पर ड्रेजर्स की व्यवस्था की जानी चाहिये।

अब हमारे पोर्ट्स दाभोल, विजयदूर्ग और जगड़ मिट्टी आने के कारण बन्द हो गये हैं और उनमें स्टीमर्स और लांच चल नहीं पा रहे हैं और वहां पर ड्रेजर्स की आवश्यकता और मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और हमारे ज़िले को एक या दो ड्रेजर्स देने की व्यवस्था करें। आज से पांच छः वर्ष पहले वहां पर स्टीमर्स और लांच वारैरह चलते वे लेकिन आज वे नहीं चल पा रहे हैं और इसी लिए मैं चाहता हूँ कि एक या दो ड्रेजर्स हमारे ज़िले को देने की व्यवस्था की जाय ताकि यह पोर्ट्स खुल जाय।

बीकेन लाइट्स के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि पालछेत और बोरिया पोर्ट्स पर बीकेन लाइट्स लगाने की मंजूरी मिले आज दो वर्ष होने को आये लेकिन अभी तक वहां पर यह नहीं लग पायी है। मुझे मालूम नहीं है कि उन के अभी तक न लगने का क्या कारण है। बहरहाल मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और उन स्थानों पर बीकेन लाइट्स जल्द लगाने के लिये आवश्यक कदम उठायें।

पोस्टल डिपार्टमेंट के बारे में भी मुझे एक दो बातें कहनी हैं। हमारे देहातों के पोस्ट आफिसों में मनी-आर्डर और एकनालिजमेंट के फार्म्स जरूरत के मुताबिक नहीं रहते हैं और जहां टेलीग्राफ की व्यवस्था है उन पोस्ट आफिसों में टेलीग्राम फार्म्स की कमी रहती है। अब मुझे पता नहीं कि फार्म्स की उन पोस्ट आफिसेज में कमी होने का क्या कारण है। मैं समझता हूँ कि इस का एक कारण यह हो सकता है कि वहां के पोस्ट आफिस वाले हैं आफिस से जितनी उन की रिक्वायरमेंट्स होती है उतने फार्म्स नहीं मंगाते और इसलिये वहां फार्म्स की कमी पड़ जाती है। मालम पड़ता है कि वहां के पोस्ट आफिस वाले अपनी रिक्वायरमेंट्स का स्टेटमेंट ठीक तौर पर नहीं भेजते हैं जिस के कि कारण यह कमी हो जाती है। मैं चाहता हूँ कि इस गड़बड़ी की ओर ध्यान दिया जाय और जरूरी कार्यवाही की जाये ताकि वहां के पोस्ट आफिसेज में फार्म्स की कमी न होने पाये।

मैं चाहता हूँ कि हमारे ज़िले का जीवन जो कि बम्बई पर अवलम्बित है और चूंकि हमारे लोग जोकि बम्बई में काम कर रहे हैं वे अपने घर वालों से पत्र व्यवहार द्वारा ही सम्बन्ध स्थापित कर सकते हैं और यही पत्र व्यवहार का एक साधन उन के पास है, इसलिये सैकेंड फाइवियर प्लान में जो नये पोस्ट आफिसेज खोलने की व्यवस्था है, उस में मैं चाहता हूँ कि हमारे ज़िले के देहातों में पोस्ट आफिसेज खोलने को प्रमुख स्थान दिया जाय और मैं चाहता हूँ कि देहातों में हर जगह डाकखाने खुलें।

यह जो पोस्टल स्ट्राइक का आगामी कुछ दिनों में खतरा हमारे सामने पेश है, तो हमारे जिले को तो विशेष रूप से इस स्ट्राइक से बहुत ही कठिनाई और कष्ट का सामना करना पड़ेगा। १६ लाख की आबादी वाला हमारा जिला है और हमारे यहां के तमाम लोग बम्बई आदि जगहों पर नौकरी, घंघा या बिजनेस आदि कर रहे हैं और उन लोगों के घर वाले पीछे वहां पर रह रहे हैं और अब आप समझ सकते हैं कि अगर उन खानदानों के अर्निंग मैम्बर्स घर वालों को रूपया आदि न भेजें तो कैसे काम चलेगा। ब्रिटिश गवर्नर्मेंट द्वारा उन लोगों की ओर ध्यान न दिया जाना तो समझ में आ भी सकता था लेकिन अब तो हमारी अपनी सरकार है और यह वह स्थान है जिस ने हमें तिलक और गोखले जैसी महान् विभूतियां दी हैं और वह सौभाग्य की बात है कि हमारे पाटिल साहब भी रत्नागिरि जिले के हैं, ऐसी अवस्था में वहां के लोगों की ओर ध्यान न देना और उन की अवस्था में सुधार न करना अनुचित है और मेरा निवेदन है कि उन की ओर ध्यान दिया जाये।

वहां के लोगों का सारा जीवन बम्बई पर अवलम्बित है और अगर कहीं यह पोस्टल स्ट्राइक हो गया तो हमारे जिले के जो लोग बाहर काम कर रहे हैं वे अपने घरों पर पैसा नहीं भेज सकेंगे और जिस का कि नतीजा यह होगा कि उन के घर वाले भूखे मर जायेंगे। बम्बई में जब पिल्लो दफा हड़ताल हुई थी तो उन के घर वाले भूखे मरने लग गये थे और इसलिये मैं चाहता हूं कि सरकार इस ओर विशेष ध्यान दे और पोस्टल एम्प्लाइज की जो जस्ट डिमांड्स हैं उन को स्वीकार कर ले और आपस में बातचीत द्वारा कोई इस समस्या का संतोषजनक हल निकाल ले ताकि यह हड़ताल न हो।

अब यह जो स्टीमर्स का वहां पर किराया बढ़ाया गया है, वह मेरी समझ में अन्यायपूर्ण है क्योंकि जो लोकुर इनक्वायरी रिपोर्ट दी गई है वह कम्पनी की एकाउन्ट्स बुक्स को देखते हुए ही दी गई है और वह ठीक नहीं है। मेरा नम्र निवेदन है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और इस सम्बन्ध में वहां की जो पैसेंजर्स असोसियेशंस हैं और अन्य विचार करने वाली संस्थायें हैं उन के साथ इस स्टीमर्स के किराये के मसले पर विचार विमर्श किया जाय और मुझे पूर्ण आशा है कि अगर ऐसा हुआ तो यह समस्या ठीक तरह और संतोषजनक ढंग से हल हो जायेगी। वहां पर दोनों तरफ काफी पैसन्जर्स रहते हैं और आमों के पार्सलों की वहां पर भरमार रहती है और उस जगह कम्पनी को कोई लौस होने की गुंजाइश नहीं है। मेरी समझ में जो किराया बढ़ाया गया है वह अन्यायपूर्ण है और हमारा जो पहले किराया था वह चालू किया जाय या मोटर का जो किराया है उस को रखा जाय।

**श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) :** उम्र कम्पनी का क्या नाम है?

**श्री आसर :** कम्पनी का नाम बौम्बे स्टील नेवीगेशन कम्पनी है।

**श्री स० चं० सामन्त :** (तामलुक) : हमें प्रसन्नता है कि श्री लाल बहादुर शास्त्री संचार मंत्री बन गये हैं, और श्री जगजीवन राम रेलवे मंत्री बन गये हैं। यह अच्छा ही हुआ है। मैं एक बात कहना चाहता हूं कि रेलवे का बजट सामान्य बजट से अलग नहीं होना चाहिये। और यदि उसे अलग रखा गया तो संचार के बजट को भी अलग रखना चाहिये। आशा है इस मामले पर मंत्रिमंडल में विचार किया जायेगा श्री हुमायूं कबीर भी नये मंत्री हैं। राज्य सभा के सदस्य के तौर पर उन्होंने एक गैर-मरकारी संकल्प सभा में प्रस्तुत किया था कि हुगली पर गोखली में एक सहायक पत्तन बनाया जाये। उस समय उप परिवहन मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि मामले पर बड़ी गम्भीरता से विचार किया जायेगा और उसे विदेशी विशेषज्ञों की एक समिति के सुपुर्दं किया जायेगा। यह संकल्प स्वीकृत हो गया था। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है। कलकत्ता में परिवहन

मूल अंग्रेजी में।

## [श्री स० चं० सामन्त]

वस्तु होने के कारण उस के लिये और अधिक भार सहन करना असम्भव हो गया है। हो सके तो पूर्वी तट के सभी पत्तनों जैसे कलकत्ता पत्तन विजाग पत्तन तथा उड़ीसा के प्रदीप पत्तन को विकसित करने का कार्यक्रम बनना चाहिये। कलकत्ता पत्तन पर और भी कई प्रकार की नौवहन सम्बन्धी कठिनाईयां हैं। इस लिये गोरवाली की ओर गम्भीरतापूर्वक ध्यान देना चाहिये। १८६८ और १९०३ में तब की बी० एन० रेलवे ने वहां पर रेलवे लाइन बनाने के लिये सर्वेक्षण किया था और रिपोर्ट में कहा था कि यहां के किनारे पानी से कट जाते हैं। परन्तु मैं उसी क्षेत्र का हूं और गत ५७ साल में मैं ने किनारे कटते कभी नहीं देखे। इस संबंध में मैं मंत्री महोदय का ध्यान श्री ई० पी० मेहता के सर्वेक्षण की ओर दिलाना चाहता हूं, जिस की रिपोर्ट योजना आयोग के समक्ष प्रस्तुत की गई थी, परन्तु इसे स्वीकार नहीं किया गया था।

इस के पश्चात् फिर एक सर्वेक्षण किया गया कि मचादा से कण्डई तक रेल बन सकती है अथवा नहीं। इस में कहा गया कि यह सम्भव है और इस से ६ प्रतिशत लाभ होगा। यहाँ से गोरवाली केवल छः मील है। इस लाइन को गोरवाली से मिलाने के लिये कई रिपोर्टें हैं, अब जब कि इस संकल्प के जन्मदाता श्री कबीर स्वयं मंत्रिमंडल में हैं, उन्हें इसे सफल करने के लिये प्रयत्न करना चाहिये। इस संबंध में श्री नरसिंहन् को भी धन्यवाद देना चाहिये। जिन्होंने प्राक्कलन समिति के सदस्य के तौर पर कलकत्ता जा कर सारे मामले का अध्ययन किया। पर योजना आयोग ने इसे द्वितीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित नहीं किया है।

अन्त में श्री नाथपाई द्वारा प्रस्तुत कुछ बातों के सम्बन्ध में निवेदन करना चाहता हूं। वह ठीक कहते हैं कि कर्मचारियों की मांगों को सुनना चाहिये। मेरा कहना है डाक तार विभाग के कर्मचारियों की मांगों की उपेक्षा नहीं बी गयी है। प्रत्युत उस की ओर समुचित ध्यान दिया गया। सरकार अपने ढंग से समाजवादी समाज के लक्ष्य की ओर बढ़ रही है, और इस बात का भी ध्यान रखा जाना चाहिये कि सरकार को सभी के हितों का ध्यान रखना पड़ता है।

यदि सरकार किसी विभाग का पक्ष करे तो हम उन पर दोष लगायेंगे। आज सरकार ने वेतन आयोग की घोषणा कर दी है। अब सभी श्रमिक संघों को सरकार की सहायता करनी। उन्हें अब वह रास्ता त्याग देना चाहिये जिस से देश को कठिनाई का सामना करना पड़े। मेरी प्रार्थना है कि मामले पर पुनः विचार कर किसी सुखदायक निर्णय पर पहुंचना चाहिये।

†श्री जयपाल सिंह (राँची पश्चिम—रक्षित—अनुसूचित आदिम जातियां) : मैं वही बात कहूंगा, जो मैं इस से पूर्व कई बार कह चुका हूं। वह यह कि असैनिक उड्हयन विभाग को प्रतिरक्षा मंत्रालय का अंग बनाना चाहिये। आज की राजनीतिक स्थिति में यह और भी जरूरी हो गया है। सरकार को इस पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये।

तीन चीजें मैं सदन के समक्ष प्रस्तुत करना चाहता हूं। प्रथम बात एयर इंडिया इन्टरनेशनल के संबंध में है। १८ लाख रुपये के पुर्जे सामान आदि के सम्बन्ध में थोड़ा विस्तार दिया जाना चाहिये था। क्योंकि यह काफी बड़ी रकम है इसलिये इस के बारे में थोड़ी अधिक जानकारी दी जानी चाहिये। मैं मुद्रा की कमी के कारण विमान बाहर भेजने की नीति का पक्षपाती नहीं हूं। जिस विमान को इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन दस वर्ष काम में ला सकता है उसे बाहर भेजने से क्या लाभ होगा। यह भूल है। विमानों की देश में आगे ही कमी है इसलिये सरकार को उन्हें बाहर भेजने की आज्ञा नहीं देनी चाहिये।

इस सम्बन्ध में मुझे सरकार की इस भीति पर खेद है कि असंैनिक उड्यन विभाग नं अफगानिस्तान के एक गैर अनुसूचित चार्टर समवाय को एक भारत में रजिस्टर्ड विमान को डालर देशों में बेचने की अनुमति दे दी। अदायगी भी सीधी ही हो गयी। पता नहीं इस समवाय ने हमारे देश को आयकर भी दिया अथवा नहीं। स्थिति बड़ी गम्भीर है, यह कहना शरारत पूर्ण है कि डकोटा विमानों की संख्या कम हो रही है। भारत सरकार के डकोटा पुराने जरूर हैं। पर उनमें काफी जान है केवल उन को ठीक ढंग से रखने की बात है। और हमें उन की और अधिक आवश्यकता है।

एयर इंडिया इन्टरनेशनल तथा इंडियन एयर लाइन्ज कारपोरेशन को मुकाबले की दृष्टि से देखें तो पता चलता है कि एयर इंडिया इन्टरनेशनल के विभिन्न स्टेशन हैं और वह विशेष लक्ष्य से काम करते हैं। परन्तु एयर इंडिया कारपोरेशन एक सरकारी विभाग बन कर रह गया है। कहा तो यह गया था कि यह व्यापारिक ढंग से चलेगा, परन्तु इस से भारी क्षति हो रही है। सरकार को हर वर्ष इतनी हानि नहीं उठानी चाहिये।

रिपोर्ट से पता चला है कि सारे संसार में बिक्री सम्पर्क कार्यालय बोले जा रहे हैं। परन्तु इन में और पर्यटक निकायों में कोई सहयोग नहीं है। इस मामले में परिवहन मंत्रालय काफी कठिनाइयां पैदा कर रहा है। यह अच्छी बात नहीं है। साथ ही एयर इंडिया इन्टरनेशनल तथा एयर लाइन्ज कारपोरेशन अपने आप को एक ही चीज का अंग नहीं सूझते। उन का व्यवहार यह प्रकट करता है जैसे वे कोई परस्पर विरोधी संस्थायें हों। दोनों का परस्पर सहयोग होना चाहिये।

हमें तो यह आशा करनी चाहिये कि इंडियन एयर लाइन्ज कारपोरेशन के कठिनाइयों के दिन समाप्त हो गये ह और अब यह प्रगति की ओर अग्रसर होगा। ठीक है हानि हुई और एक आध वर्ष और भी होगी। परन्तु उसे यह यत्न करना चाहिये कि उसे संसार के एयर निकायों से पीछे नहीं रहना है और उत्तरोत्तर अपनी योग्य सेवा और स्तर को बढ़ाते चले जाना है।

हमारे विमान चालकों की स्थिति भी अच्छी नहीं है। दिल्ली फ्लाइंग क्लब का प्रधान होने के नाते मैं आप को बता देना चाहता हूँ कि हमें विमान चालक प्रशिक्षकों को ढूँढ़ने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। हमें विमान भी नहीं मिलते हैं, प्रशिक्षक भी नहीं मिलते हैं जब कि हम चाहते हैं कि हमारे नवयुवकों में विमान चालन का प्रोत्साहन बढ़े। हम चाहते हैं कि सरकार को ऐसी व्यवस्था करनी चाहिये जिस से फ्लाइंग क्लबों को विमान और प्रशिक्षक पर्याप्त संख्या में मिल जाये। यही हालत इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन की है। यदि आप कारपोरेशन के प्रतिवेदन को पढ़ें तो आप को यह जानकारी होगी कि ५० प्रथम अधिकारियों को पायलट-इन-कमांड का प्रशिक्षण देने का कार्यक्रम था परन्तु उन में से केवल ३६ पदाधिकारियों को पायलट-इन-कमांड की श्रेणी में रखा गया जिस का अर्थ है कि २२ प्रतिशत व्यक्तियों की पदोन्नति कर दी गई। ऐसी उदारता से पदोन्नति नहीं होनी चाहिये क्योंकि इस से हानि की संभावना ही अधिक रहती है।

एयरो क्लब को लीजिये। मेरा उस से भी सम्बन्ध रहा है। पहले इस का मंत्री अवैतनिक होता है परन्तु अब उस को वेतन दिया जाता है और जो २०,००० रुपये अनुदान सरकार उस को देती है उस का अधिकांश अंश उस को वेतन के रूप में दे दिया जाता है। मेरा सुझाव है और यह मैं पहले भी कई बार कह चुका हूँ कि दिल्ली के दोनों फ्लाइंग क्लबों को मिला कर एक कर दिया जाये। पहले मंत्री श्री जगजीवन राम ने आश्वासन भी दिया था परन्तु आज तक ऐसा किया नहीं गया।

अन्त मैं, मैं यही कहना चाहता हूँ कि गैर-सरकारी उड्यन् हमारी प्रतिरक्षा का महत्वपूर्ण साधन हैं सीलिंग सभा को इस से संबंधित मांगों पर कोई आपत्ति नहीं करनी चाहिये।

**थी मणिबेन पटेल ( भानन्द ) :** उपाध्यक्ष जी, मैं पहले हवाई जहाज सर्विस के बारे में कुछ कहना चाहती हूं। जब हवाई जहाज सर्विस का राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ था, तो उस क्षेत्र में काम करने वाली विभिन्न कम्पनियां पैसन्जर्स को हर प्रकार की सुविधा देने की ओर अपने आप को लोगों में लोक प्रिय बनाने की कोशिश करती थीं। परन्तु आज राष्ट्रीयकरण होने के बाद हम को इस से उल्टा ही अनुभव हो रहा है। राजकोट, अहमदाबाद, जयपुर और जोधपुर की जो सर्विस चलती है जहां तक मेरा ख्याल है, वहां काफी विरोध के बावजूद हैरन हवाई जहाज प्रचलित किये थे, जो कि इतने खराब थे कि लम्बे और मोटे आदमी के लिये तो उस में निकलना बैठना भी मुश्किल था। आखिर आप को उन हवाई जहाजों को निकम्मा कह कर निकाल देना पड़ा।

समय के सम्बन्ध में कई बार मैंने, और पैसन्जर्स ने भी और सौराष्ट्र गवर्नर्मेंट मिनिस्टरों ने कहा है कि उस और जाने वाले हवाई जहाजों का समय इस प्रकार रखना चाहिये कि पैसन्जर्स को सुविधा हो, उन का समय ठीक रखना चाहिये। परन्तु उन को यहां से साढ़े आठ बजे चलाया जाता है। गरमी के दिन हों, तब भी—और आप ही ख्याल कीजिये कि अगर गरमी के मौसम में वे एक जे अहमदाबाद, दो बजे राजकोट और तीन बजे जामनगर पहुंचते हैं, तो पैसन्जर्स को कितनी तकलीफ होती है। अगर आप उन को यहां से सवेरे छः, सात बजे निकालते, तो यह आप के लिये भी आसान रहता और आप पैसन्जर्स को जो लंच देते हैं, वह भी बच जाता। उस पर आप को खर्चन करना पड़ता और साथ ही पैसन्जर्स को भी तकलीफ न होती। लेकिन हम को तो समझ में नहीं आता कि वर्तमान समय पर चलाने में आप को क्या सुविधा है और क्या फायदा है और आप ने इस में पैसन्जर्स की क्या सुविधा देखी।

इस के बाद मैं यह कहना चाहती हूं कि पैसन्जर्स के सामान को ठीक तरह से उठाया रखा नहीं जाता है। मैं बहुत कम हवाई जहाज से जाती हूं, लेकिन मेरा अनुभव है कि दो बार मेरी पेटी का ताला टूट गया था मतलब यह कि अगर पेटी को ताले से पकड़ कर उठायें और फैंकें, तो ताले में इतनी ताकत तो होती नहीं कि वह पेटी का वजन सहन कर सके और वह टूट जायेगा। जब मैं ने शिकायत की, तो चार दिन के बाद मुझे दफ्तर से टेलीफोन आया कि मेहरबानी कर के हम को बताइये कि ऐसा कब हुआ था, आप ने शिकायत की थी—कम्प्लेंट बुक में, इत्यादि। मैं यह कहना चाहती हूं कि आदमी हवाई जहाज से उतरने के बहुत तो देखता नहीं है लेबल दिखा कर सामान को ले लिया जाता है और जब वह सामान घर पहुंचता है, तब ही उस को पता चलता है कि ताला टूटा हुआ है। इस के अतिरिक्त मैं ने तो पैसन्जर्स से यह भी सुना है कि फलों की टोकरी से फल भी चोरी हो गये। ये सब बातें आप को देखनी चाहियें। यह तो हमारी गवर्नर्मेंट के शरमिन्दा होने की बात है कि ऐसा क्यों हुआ। सामान हम से ले लिया जाता और जब हम निकलते हैं तो हम को दे दिया जाता है। उस के हवाई जहाज के अन्दर जाने और उस से बाहर निकलने के बीच में कहां चोरी होती है, यह हम कैसे बता सकते हैं? हवाई अड्डे पर तो टोकरी को खोला नहीं जाता है, इस लिये वहां पर यह कैसे मालूम हो सकता है कि कितना सामान कम हो गया है मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इन बातों पर विचार करेंगे।

जहां तक ट्रान्सपोर्ट की समस्या हल करने का प्रश्न है, कुछ दिन पहले हम ने अखबार में एक अच्छा सा नक्शा देखा था कि देश की सारी नदियां जोड़ी जायें और उन में स्टीमर चलाये जायें, तो हमारा काफी सामान एक जगह से दूसरी जगह एक प्रान्त से दूसरे प्रान्त में जा सकता है। हम इसके हैं कि हमारे देश में पब्लिक और प्राइवेट दोनों सेक्टरों में उद्योग का काम बढ़ रहा है और हम अन्न की समस्या भी हल करना चाहते हैं। अगर अन्न भरपूर हुआ, परन्तु यदि उस को और दूसरी वस्तुओं को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने के लिये रेलवे, सड़कों और जलमार्गों का पूरा विकास न हुआ और उन में को-आईनेशन न हुआ, तो हमारी स्थिति में सुधार नहीं होगा और हम को सब जगह बाटल-मैक्स का सामना करना पड़ेगा और हम को बहुत तकलीफ होगी।

एक भाई ने रत्नगिरि के बारे में बात कही। इस विषय में मैंने जो कुछ सुना है, वह मैं कहना चाहती हूं। करीब बारह चौदह लाख की टिकटें आने जाने में स्टीमर में निकलती हैं: लोग सड़क से भी—बस के द्वारा भी—जाने लगे हैं, लेकिन बसिज्ज से इतने लोग नहीं जा सकेंगे। जहां तक मैंने सुना है, आप के स्टीमर तो पांच साल तक खत्म हो जायेंगे—चलने लायक नहीं रहेंगे। आगे के लिये आप ने क्या सोचा है, क्या बन्दोबस्त किया है? जहां तक मैं जानती हूं, आज जो कम्पनी है, उस को धाटा हो रहा है और उस के पास नये स्टीमर लेने के लिये पैसा नहीं है। आप उस को लोन देते हैं, देना चाहते हैं और उसमें लोन लेने की शक्ति है या नहीं, इस के बारे में हम कुछ नहीं जानते। परन्तु अगर आप ने यह समस्या हल नहीं की, तो रत्नगिरि से जो लोग आते जाते हैं अपने रोटी कमाने के लिये, उनका क्या होगा, और बम्बई में जो उद्योग चल रहा है, जो इंडस्ट्री है, उस का भी क्या होगा, इस बात को आप को सोचना होगा।

हवाई जहाज सर्विस के बारे में एक बात रह गई थी, वह मैं कहना चाहती हूं। एयर इंडिया इन्टरनेशनल की तो सब ओर से तारीफ होती है, लेकिन आप की जो इन्टरनल सर्विस है, उस के बारे में शिकायत होती है। इसका कारण क्या है? उन दोनों को सरकार ही चलाती है। मैं कभी उस में गई नहीं हूं। कभी टिकट नहीं मिलती है या कभी अचानक जाना पड़ जाता है, तब ही जाती हूं। कभी कभी कांस्टेलेशन में फंस जाती हूं। मेरा कहना यह है कि आप की इन्टरनल सर्विस के जहाजों में जो गन्दगी है, उस को साफ करने की आवश्यकता है। इसमें ज्यादा पैसा लगने की बात है, यह मैं मानती नहीं हूं। मेरा स्वाल है कि इस बारे में जितना ध्यान रखना चाहिये, वह नहीं रखा जाता है और बेपरवाही बरती जाती है। इस का पूरा ध्यान रखना चाहिये।

अब मैं पोस्ट आफिस के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। अक्सर अनुभव यह है कि लोग बेचारे एक्सप्रेस डिलीवरी के पैसे खर्च करते हैं, परन्तु उन के पत्र आर्डिनरी डिलीवरी से भी पीछे मिलते हैं। अभी पिछले हफ्ते ही मुझे इस का अनुभव हुआ था—कई बार इस का अनुभव हुआ है लोग बेचारे जल्दी के कारण पैसे खर्च करते हैं, लेकिन पत्र दूसरे तीसरे दिन या दूसरी तीसरी डिलिव्री में मिलता है। इस कारण सोचना चाहिये और इस को ठीक करना चाहिये, नहीं तो एक्सप्रेस डिलिव्री निकाल देनी चाहिये—दोनों में से एक बात होनी चाहिये।

मैं यह भी जानना चाहती हूं कि अब जब कि सब जगह कांट-छांट होने लगी है, तो हर एक देहात में पोस्ट आफिस की सुविधायें प्रदान करने का आप का जो प्रोग्राम है, वह अब भी कायम है या नहीं। इस के अतिरिक्त मकानों के बारे में आप ने क्या सोचा है? मकान आप अपना बनाना चाहते हैं या किराये पर लेना चाहते हैं किराये पर लेना हो तो इस बारे में स्थानिक लोगों से सलाह-मशविरा किया जाये और उस के अनुसार कार्यवाही की जाये।

एक बात मैं बारदोली के बारे में कहना चाहती हूं। बारदोली का अब कोफी विकास हो गया है। जब बारदोली गांव में पोस्ट आफिस था, तब सारी बस्ती वहां ही थी। आज सारी बस्ती स्टेशन पर बढ़ गई है और उद्योग का काम भी स्टेशन की तरफ बढ़ गया है। स्टेशन के पास जो पोस्ट आफिस है, वह खाली डाक लेता है, लेकिन वहां से डिलिव्री नहीं करता है। डाक पहले हैड आफिस में जाती है और फिर आती है और उस में देर होती है; इस बारे में आप सोचें। वहां मकान के बारे में भी देखना है। आनन्द के बारे में तो मैंने आप को लिखा है।

अब मैं आप को टेलीफोन के बारे में कहना चाहती हूं। कई लोग शिकायत करते हैं कि उन को दो दो और तीन तीन साल पैसा भरे हुए हो गए पर अभी तक उन को टेलीफोन नहीं मिला है। इस बारे में आप क्या करना चाहते हैं। अगर आप दो तीन साल तक टेलीफोन दे हीं नहीं सकेंगे तो

## [श्री मणिनंबे पटेल]

लोगों से ऐसा साफ कह देना चाहिये और अपने डिपार्टमेंट को भी कहना चाहिये कि इन जगहों पर टेलीफोन के लिये किसी से पैसा न लें।

आनन्द और अहमदाबाद में टेलीफोन के बारे में लोगों को बहुत कटु अनुभव है। मुझे अपना निजी अनुभव तो है ही, और लोगों ने भी मुझ से इस बारे में शिकायतें की हैं कि जब टेलीफोन बिगड़ जाता है और कम्प्लेंट की जाती है तो कहा जाता है कि तुम्हारा नम्बर १७, तुम्हारा नम्बर ३८ है, तुम्हारा नम्बर १०० है, अभी बहुत से टेलीफोन बिगड़े पड़े हैं, जब तुम्हारा नम्बर आवेगा तो काम कर दिया जायेगा। तो यह काम आराम से किया जाता है। मैं समझती हूँ कि टेलीफोन को तो उसी दिन रिपेयर होनी चाहिये जिस दिन कि कम्प्लेंट दी जाये। मैंने अपने टेलीफोन के बारे में आप को लिखा था। मेरे घर से खबर मिली है कि बम्बई से एक बहुत अच्छा अफसर आया और उस ने टेलीफोन का बाक्स बदल दिया। परन्तु कितने लोग आप के पास पहुँच सकते हैं और किस तरह से उन का काम चल सकता है। इस के बारे में आप को जांच करनी चाहिये और इस को ठीक करना चाहिये। मैं यहां पर जो शिकायत करती हूँ वह अपने लिये नहीं करती हूँ। मैं तो आम जनता से जो सुनती हूँ और जांच करके जो सही होता वह आप को बताती हूँ।

कई बार आनन्द डेवरी से लिखा गया है कि उनका टेलीफोन चलता नहीं है। उनको आपने एक निजी टेलीफोन एक्सचेंज भी दिया हुआ है। पर वह कहते हैं कि आप यह टेलीफोन एक्सचेंज ले लीजिये और हम को अलग अलग टेलीफोन दीजिये। इस के बारे में करीब डेढ़ साल से लिखा पढ़ी चल रही है पर कुछ नहीं हुआ है। आखिर मैंने उनको कहा है कि आपको जो लिखापढ़ी हुई है उसकी नकल मुझे भेज दीजिये। परन्तु इस तरह से मैं कितने लोगों को कहूँ कि मुझे नकल भेजें और मैं उसको आपको भेजूँ। इस का कोई ठीक रास्ता निकालना चाहिये।

बम्बई की टेलीफोन डाइरेक्टरी के बारे में मुझे कुछ कहना है। जो आप टेलीफोन डाइरेक्टरी बनवाते हैं उस में टाइप ऐसा तो नहीं रखना चाहिये कि आदमी को देखने में तकलीफ हो। जो टेलीफोन डाइरेक्टरी वहां निकलती है उस का टाइप काफी छोटा है। मैंने सुना है कि इसमें काफी मुनाफा रहता है उस आदमी को जिसे आप इसे छापने को देते हैं। मेहरबानी कर के इस बारे में भी आप जांच कीजिये और इस में जो हो सके वह करना चाहिये।

अब मैं जो माइनर पोर्ट्स (छोटे छोटे बन्दरगाह) हैं उन के बारे में कुछ कहना चाहती हूँ। यह मामला स्टेट्स का है लेकिन अगर हम को अपना ट्रांस्पोर्ट का मुहकमा अच्छी तरह से चलाना है तो केन्द्रीय सरकार को भी इस बारे में सोचना चाहिये। कैम्बे, सूरत और भड़ौंच एक समय समृद्ध शहर थे। आज उन का काम ठीक से नहीं चल रहा। कैम्बे के बन्दरगाहों की ओर ध्यान नहीं दिया जाता। इसलिये ये शहर गिर रहे हैं। इस बारे में खम्बात के लोगों ने तो एक किताब छापी है, और आप को भेजदी है। इस बारे में आप ध्यान दें और जो हो सके वह करने का प्रयत्न करें।

एक बात और है और वह यह कि हम बार बार सुनते हैं कि बन्दरगाहों पर सामान ठीक से नहीं उतारा जाता। स्टीमर से माल जल्दी निकलता नहीं और हम को हजारों रुपया डैमरेज का देना पड़ता है। इस मामले को हल करने के लिये यदि कोई आटोमैटिक लोडिंग अनलोडिंग का इन्तिजाम जरूरी हो तो वह भी करना चाहिये, क्योंकि इस तरह से जो पैसा हम को देना पड़ता है वह विदेशों को चला जाता है और हम को आज अपने देश में पाई पाई की जरूरत है।

सड़कों के बारे में आपका नागपुर प्लान है। उस के मुताबिक कहां काम हुआ है कहां नहीं हुआ है इसको देखने की जरूरत है और जहां स्टेटों को जरूरत हो वहां उन को मदद भी करनी चाहिये।

में आपको बताऊं कि आप को नागपुर प्लान के मुताबिक गुजरात के डिस्ट्रिक्ट्स में कितना काम हुआ है। सारकंठा में ६४ परसेंट की कमी है, भड़ौच में ६३ परसेंट की कमी है और बनासकंठा में ६० परसेंट की कमी है। इस तरह से जहां सड़कों की इतनी कमी है, वहां अगर केन्द्रीय सरकार राज्य की मदद नहीं करेगी तो यह सड़कें कभी बन नहीं सकेंगी। आप को मालूम नहीं होगा कि जब शहरों में अनाज का दाम १० रुपया होता है तो इन डिस्ट्रिक्ट्स के देहातों में उसी अनाज का दाम दो तीन रुपया होता है, कारण यह है कि वहां से सड़क से माल जा नहीं सकता।

मैंने जो थोड़ी सी बातें आपसे कहीं हैं उन के बारे में आप कुछ ठीक से करेंगे ऐसी मैं आशा करती हूँ।

†श्री नारायणन कुट्टि मेनन (मुकन्दपुरम्) : सामान्यतः इस मंत्रालय की अनुदानों की माँगें पर चर्चा के समय हम इससे सम्बन्धित महत्वपूर्ण समस्याओं के बारे में अपने सुझाव रखते, परन्तु आज हमारे सामने या कहिये देश के सामने कुछ खतरे की स्थिति सी पैदा हो गई है जिसके लिये यह मंत्रालय ही जिम्मेदार है। पिछले दो दिनों की कार्यवाही से कुछ ऐसा लगता है जैसे इस मंत्रालय ने अपनी जिम्मेदारी का काफ़ी हिस्सा अन्य विभागों पर डाल दिया है।

इस मंत्रालय से सम्बन्धित कर्मचारियों ने अपनी माँगें दो वर्ष पूर्व मंत्रालय को दी थीं परन्तु उन पर दो वर्ष में जब कोई काम नहीं किया गया तब सम्बन्धित कर्मचारियों को हड़ताल की सूचना देनी पड़ी। इस सूचना को और प्रधान मंत्री और इस मंत्रालय द्वारा की गई बातचीत से कुछ ऐसा रंग दिया गया जिससे यह लगता था कि कर्मचारियों की माँगें तो स्वीकार कर ली गई हैं परन्तु कर्मचारीगण अब भी सरकार से ऐसी चीज़ माँग रहे हैं जिसको देना बड़ा कठिन है।

संक्षेप में यह सब इस प्रकार हुआ कि कर्मचारियों ने माँगें का ज्ञापन प्रस्तुत किया और बाद में उसमें सात माँगें और जोड़ दीं जिनमें वेतन आयोग की नियुक्ति भी एक माँग थी। इन माँगें के बारे में बातचीत करने के लिए प्रधान मंत्री ने प्रतिनिधियों को बुलाया और वहां प्रधान मंत्री ने वेतन आयोग की नियुक्ति का आश्वासन दिया। अन्तरिम सहायता के प्रश्न को भी उन्होंने इस आयोग को सौंपने का आश्वासन दिया। परन्तु आज वित्त मंत्री के भाषण से हम सब अचंभे में रह गए क्योंकि उन्होंने वेतन आयोग के निर्देश पद बताये जिससे ज्ञाहिर होता था कि वेतन आयोग पर विश्वास करना गलती होगी। इसके अतिरिक्त कर्मचारियों की अन्य महत्वपूर्ण माँगें पर अभी कोई कार्यवाही नहीं की गई है। उनमें से सब से महत्वपूर्ण माँग यह है कि ८०,००० अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों को सेवा की सुरक्षा, आदि की सुविधायें दी जानी चाहिए। इन माँगें पर दो वर्ष से बातचीत की जा रही है परन्तु पदाधिकारियों का व्यवहार बड़ा ही अजीब रहा है।

जहां तक बन्दरगाहों का सम्बन्ध है समय की कमी के कारण मैं केवल कोचीन के बन्दरगाह का जिक्र करूँगा। यहां पर एक पदाधिकारी के अधीन ४००० कर्मचारी हैं और वह अपना तन मन लगाकर द्वितीय योजना को सफल बनाने में लगे हुए हैं। परन्तु उस पदाधिकारी ने एक संघ को जिसमें यहां के ६५ प्रतिशत कर्मचारी हैं मान्यता देने से इन्कार कर दिया है। प्रधान मंत्री का कहना कि हमें बातचीत करके शांति से समस्या हल करनी चाहिए। परन्तु शांति कितनी देर। आज १ वर्ष ४ महीने बीत चुके हैं परन्तु संचालक ने संघ के पत्रों का जवाब तक नहीं दिया है। इससे बन्दरगाह की हालत भी बिगड़ती जा रही है। कर्मचारियों को सप्ताह में सातों दिन काम करना पड़ता है। यदि कोई नहीं करता है तो उससे जबरदस्ती काम कराया जाता है या फिर सेवामुक्त कर दिया जाता है। ऐसी दशा में बन्दरगाहों और डाक तथा तार विभाग के कम-

## [श्री नारायणन कुट्टि मेनन]

आरियों को काम करना पड़ता है। यहां प्रश्न पूछने पर मंत्री महोदय बन्दरगाह पर किसी को भेज कर जांच कराने के स्थान पर वहीं के पदाधिकारियों द्वारा भेजे गए उत्तर पर विश्वास करके हमें सभा में बता देते हैं। यह सभी कर्मचारी योजना को सफल बनाने में लगे हैं इसलिए इनके समर्थ भी उचित व्यवहार किया जाना चाहिए। वह बातचीत से अपनी समस्यायें सुलझाना चाहते हैं उनके साथ बातचीत की जानी चाहिए।

मेरा निवेदन है कि देशभक्ति कुछ थोड़े से व्यक्तियों तक ही सीमित नहीं है। भाखड़ा-नंगल बांध के करोड़ों कर्मचारियों पर आरोप लगाये जाते हैं। परन्तु अपनी गलतियों पर ध्यान नहीं दिया जाता है। यदि आप द्वितीय योजना को सफल बनाना चाहते हैं तो कर्मचारियों पर विश्वास कीजिए क्योंकि उन्हीं पर योजना की सफलता निर्भर है। इसलिए मैं सरकार को बता देना चाहता हूं कि यथासंभव बातचीत से समझौता करने का प्रयत्न करें यदि ऐसा हुआ तो समझौता अवश्य हो जायेगा। मैं सरकार से अपील करता हूं कि कर्मचारियों को कोई जबरदस्त क़दम उठाने पर मजबूर न करें। यदि सरकार शान्ति और समझौते की भावना से काम लेगी तो उसे अवश्य सफलता मिलेगी। मैं आशा करता हूं कि वर्तमान नीति को बदल कर इस दुर्घटना को होने से रोका जायेगा।

**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हुमायूँ कबीर):** श्रीमान्, मैं माननीय सदस्य के हृदयोदगार से जो उन्होंने अपने भाषण के अन्त में व्यक्त किए, पूर्णतः सहमत हूं। इस देश का प्रत्येक व्यक्ति यह चाहता है कि सभी विवाद बातचीत से निवाट दिए जायें और समझौता हो जाये। इसीलिए सरकार सर्वदा कार्मिक संघों के प्रतिनिधियों से इन मामलों पर चर्चा के लिए उत्सुक रही है। मैं माननीय सदस्य को बता देना चाहता हूं कि आज सायं भी मैं कुछ प्रतिनिधियों से मिल रहा हूं। सरकार सर्वदा सभी उचित शिकायतों को सुनने को तैयार है। सरकार इस से भी इन्कार नहीं करती है कि कुछ शिकायतें ऐसी होती हैं जिन पर विचार करना पड़ता है। प्रश्न केवल इतना रह जाता है कि किस सीमा तक समझौता हो सकता है और किस सीमा तक दोनों पक्ष समझौता करने को उत्सुक हैं। ऐसा कोई कारण ही नहीं है कि जो समस्या हमारे सामने आज है वह हल न हो सके।

## [श्री पट्टाभिरामन् पीठासीन हुए]

परन्तु सामान्य बातें कहने के पश्चात् मैं चर्चा में उठाये गये कुछ विशेष प्रश्नों के सम्बन्ध में ही कुछ कहूंगा। असैनिक उद्ययन अथवा अन्य किसी नीति विषयक मामले के बारे में कुछ कहने से पूर्व मैं माननीय सदस्यों द्वारा आन्तरिक जलमार्ग की आलोचनाओं के बारे में कुछ कहना चाहूंगा।

एक मेरे मित्र ने कहा कि आन्तरिक जलमार्ग के विकास के लिए ३४० लाख रुपये का आवंटन अपर्याप्त है। मैं उनसे पूरी तरह सहमत हूं और कोई भी इसका विरोध नहीं करेगा। हम सभी जानते हैं कि यह आवंटन अपर्याप्त है परन्तु यह प्रश्न देश में उपलब्ध संसाधनों के आवंटन का है। बहुत से कार्य उचित हैं और बहुत से किये जायेंगे। परन्तु वह अभी नहीं किये जा सकते हैं क्योंकि अभी हमारे पास संसाधन नहीं हैं।

एक अन्य मित्र ने महायोजना (मास्टर प्लान) के बारे में कुछ कहा और सुझाव दिया कि एक आन्तरिक जल व्यवस्था होनी चाहिए जिसके अनुसार गंगा, ब्रह्मपुत्र, सोन को महानदी और

गोदावरी से मिला कर उत्तर और उत्तर-पूर्व भारत से दक्षिण भारत को जल मार्ग द्वारा मिला दिया जाये ।

ताप्ती और नर्बदा को मिलाने के सुझाव भी दिये गये । यह सभी सुझाव उचित हैं और संभवतया एक समय ऐसा आयेगा जब ऐसा किया जायेगा । प्रश्न तो अब इतना है कि क्या इस समय ऐसा किया जा सकता है ? ताप्ती और नर्बदा के सम्बन्ध में प्रारम्भिक जांच की गई और ऐसी जानकारी हुई कि नर्बदा में ४० मील तक जहाज चलाये जा सकते हैं । छोटा जहाज ४५ मील तक जा सकता है परन्तु उसके पश्चात् ७० मील तक मार्ग इतना संकुचित है जिसमें से गुजरा नहीं जा सकता है । इसको जहाजरानी के योग्य बनाने में बहुत धन व्यय होगा और इंजीनियरिंग प्रवीणता की आवश्यकता होगी । इस समय जब हमें अन्य इतने महत्वपूर्ण काम करने हैं तो क्या हम इतना धन इसके लिए उपलब्ध कर सकते हैं ?

ताप्ती की स्थिति इससे भी ज्यादा खराब है क्योंकि २० मील से अधिक दूरी पर इसमें जहाजरानी नहीं की जा सकती है । यदि पर्याप्त धन व्यय किया जाये तो इन सभी नदियों में जहाजरानी की जा सकती है । क्या यह धन अभी व्यय किया जा सकता है ? हम आन्तरिक जल परिवहन के विकास के लिए उत्सुक हैं और हमने इसका प्रारम्भ उत्तर-पूर्व क्षेत्र में बंकिघम नहर को विकसित करके कर दिया है । यदि हमने पहली सीढ़ी तय करली और नदी, रेल, सड़क, तटीय परिवहन, और असैनिक उड्डयन में समन्वय स्थापित कर लिया तो बाद में माननीय मित्रों द्वारा बताये गये उपायों के सम्बन्ध में हम अधिक विश्वास से योजनायें बना सकेंगे ।

मेरे एक मित्र ने मध्य भारत में जहाजरानी के लिए नहर बनाने की बात कही । जो कुछ मैंने अभी कहा है, उससे मैं आशा करता हूं कि माननीय सदस्य मेरे इस कथन से नाराज़ नहीं होंगे कि इस समय मध्य भारत में बड़े पैमाने पर आन्तरिक जल परिवहन के सम्बन्ध में कुछ नहीं किया जा सकता है । परन्तु मैं उनके इस कथन से पूर्णतः सहमत हूं कि केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग और परिवहन मंत्रालय में पूर्ण समन्वय होना चाहिए । मैं उन्हें आश्वासन देना चाहता हूं कि अधिक समन्वय रखने के लिए सभी संभावित प्रयत्न किये जायेंगे ।

ये ही मुख्य बातें थीं जो आन्तरिक जल परिवहन के सम्बन्ध में चर्चा में कही गईं । मैं इस समय इस सम्बन्ध में यही कह सकता हूं कि आन्तरिक जल परिवहन के विकास की आवश्यकता के प्रति हम पूर्णतः जागरूक हैं । परन्तु निधि की अत्यधिक कमी होने के कारण हम ऐसा नहीं कर सकते हैं । सभी जानते हैं कि द्वितीय योजना की प्राप्ति के किए और द्वितीय योजना काल में मूल्यों के बढ़ जाने से हमारा देश बड़ी कठिन परिस्थिति से गुजर रहा है । सरकारी क्षेत्र में मूलतः ४८०० करोड़ रुपये की योजना थी और उसमें से हम नहीं जानते कि आज कितना धन शेष है । इसीलिए हम ने आन्तरिक जल परिवहन के लिए इतना कम धन रखा है । हम जानते हैं यह अपर्याप्त है परन्तु यदि हम इसका उपयोग ठीक प्रकार से करें तो हम बाद में और अधिक धन की मांग कर सकते हैं । मुझे पूरा विश्वास है कि सभा के सभी सदस्य तथा सभी दल इस मांग का समर्थन करेंगे यदि एक बार हम यह सिद्ध कर दें कि आन्तरिक जल परिवहन हमारे देश के लिये परिवहन का बहुत लाभदायक और महत्वपूर्ण साधन है ।

अब मैं असैनिक उड्डयन के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । माननीय सदस्यों ने कितने ही प्रश्न इस सम्बन्ध में प्रस्तुत किये । यदि मैं एक एक प्रश्न का उत्तर दूंगा तो बहुत समय लगेगा । मैं सभा से इसके लिये क्षमा-प्रार्थना करूंगा परन्तु मेरे विचार से फिर भी कुछ तथ्य सभा के समक्ष रखने होंगे ।

## [श्री हुमायूं कबीर]

मेरे विचार से उठाना को और सभा के कुछ माननीय सदस्यों को भी राष्ट्रीयकरण के पश्चात् गत तीन, चार वर्षों में असैनिक उड्डयन में जो कार्य हुआ है उसके बारे में कुछ गलतकहमी है। मैं माननीय सदस्यों द्वारा उठाये गये प्रश्नों के उत्तर देने के पश्चात् राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में कुछ सामान्य बातें कहूँगा।

श्रीमती मणिबेन पटेल ने दिल्ली और सौराष्ट्र के बीच विमानों के समय के सम्बन्ध में कहा है। अवश्यमेव यह एक ऐसा प्रश्न है जिस पर विचार किया जाना चाहिए। परन्तु कोई भी समय निश्चित किये जाते समय, विभिन्न व्यक्तियों की सुविधाओं पर विचार रखा जाता है। ऐसा प्रायः होता है कि जो कुछ व्यक्तियों को सुविधाप्रद हो वह अन्य व्यक्तियों को असुविधाकर हो। इसलिए एक ऐसा टाइम टेबल बनाना बहुत कठिन है जिससे रास्ते के स्थानों और चलने के तथा पहुँचने के स्थानों के व्यक्तियों को संतोष हो। फिर भी समय के पुनरीक्षण के सुझाव पर विचार किया जायेगा। विशेषतया वाइकाउन्ट विमानों को चालू करने के बाद समस्त मार्ग को बदलने और टाइम टेबल के सभी प्रश्नों को सुलझाने पर विचार होगा।

सामान को ठीक प्रकार से रखने उठाने तथा विमान की सफाई आदि की शिकायतों के बारे में, मैं पूरी तरह सहमत हूँ कि यह जानने के सभी संभावित प्रयत्न किये जायेंगे कि यात्री को पूरा संतोष हो। मैं माननीय सदस्यों से पूछूँगा कि क्या कुछ महीनों में कोई सुधार नहीं हुआ है। कभी कभी राष्ट्रीयकृत विमान सेवा और राष्ट्रीयकरण से पहले भी विमान सेवा में तुलना की जाती है। मैं १४, १५ वर्षों से लगातार विमानों में यात्रा कर रहा हूँ। मैंने लगभग देश की प्रत्येक एयर लाइनों में यात्रा की है और विश्व की अन्य विमान सेवाओं में भी यात्रा की है। राष्ट्रीयकरण से पूर्व हमारे देश में बहुत असमानता थी। मैं यह मानने को तैयार हूँ कि कुछ मामलों में गष्ट्रीयकृत एयर कारपोरेशन यात्रियों को अधिक सुविधायें नहीं दे पाया है। परन्तु जब आई० एर० ए० और एयर इंडिया जैसी राष्ट्रीयकृत एयरलाइनों की तुलना आप खराब एयरलाइनों से करने लगते हैं तो यह उचित नहीं है। यदि आप पहले की खराब हवाई सेवाओं से आजकल की खराब हवाई सेवाओं की तुलना करें तो आपको पता लगेगा कि हम ने बहुत कुछ सुधार किया है। मैं निश्चित रूप से कहूँगा कि हम ने प्रगति की है। मैंने १९४६ में विमानों में यात्रा की थी जब विमानों में १। घंटे भी रहना कठिन होता था। मेरे यह कहने का यह मतलब नहीं है कि और सुधार नहीं होना चाहिए। इस बारे में मैं पूर्णतया सहमत हूँ कि सेवा में सुधार के पूर्ण प्रयत्न किये जाने चाहिए।

मैंने एयरलाइन्स कारपोरेशन को भी कुछ सुझाव भेजे हैं। सभी अन्तर्राष्ट्रीय एयर लाइनों में, जब विमान जमीन पर उतरता है उस समय उसकी पूरी तरह सफाई की जाती है और यह देखा जाता है कि शिकायत की कोई संभावना तो नहीं रही है। मैंने ऐसी ही व्यवस्था को व्यवहार में लाने का सुझाव दिया है। जब भी विमान उतरे, २०-२५ मिनट में उसकी पूरी सफाई की जानी चाहिए मुझे विश्वास है कि इसके अच्छे परिणाम निकलेंगे।

सामान को उठाने और लादने के बारे में कुछ शिकायतें की गईं। मैं इस सभा के माननीय सदस्यों को आश्वास देता हूँ इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन सामान लादने और उठाने में सुधार करने का पूरी तरह प्रयत्न कर रहा है। यात्रियों के सामान में बड़ी सावधानी रखी जानी चाहिए। मैं मानता हूँ कि कभी कभी सामान को बड़ी असावधानी से उठाया और लादा जाता है। ऐसा केवल हमारे देश में ही नहीं होता है। अन्य देशों में भी मुझे ऐसा अनुभव हुआ है कि विमान से सामान निकालने पर टूटा हुआ मिला है। यह दुर्भाग्य की बात है। मैं केवल इतना कह सकता हूँ कि सुधार करने के लिए सभी संभावित प्रयत्न किये जायेंगे।

एक माननीय सदस्य ने सामान के चोरी चले जाने के बारे में कहा । मैं केवल इतना कह सकता हूं कि मुझे इसका बड़ा खेद है । मैंने ऐसो शिकायत पहले कभी नहीं सुनी । मेरी भी शिकायत कुछ हैं । कभी कभी सामान दूसरे स्थान पर चला जाता है । राष्ट्रीकरण से पूर्व मैं कलकत्ता पहुंच गया और मेरा सामान काश्मीर पहुंच गया । यह १९४६ के अन्त में हुआ था । यद्यपि एयर कम्पनी ने क्षमा मांगी और मेरा सामान ४८ घंटों में मंगाया परन्तु फिर भी बड़ी असुविधा हुई । इस प्रकार की शिकायत मैंने भी की हैं और अब भी मुझे मिल रही हैं । परन्तु चोरी की यह पहली शिकायत है जिसका मुझे बड़ा खेद है । मैं इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन से अवश्य पूछूँगा कि ऐसी शिकायत पर क्या कार्यवाही की गई है । मैं यह भी कहूँगा कि इस प्रकार की दुर्घटनायें हमारे लिए लज्जास्पद हैं ।

यह सामान किसी भारतीय कर्मचारी ने ही चुराया होगा । मुझे विश्वास है कि वह यात्री नहीं था अपितु कोई कर्मचारी ही रहा होगा । यह मेरे लिये बड़े दुख की बात है कि हमारा कोई कर्मचारी ऐसा कार्य करे ।

माननीय सदस्य ने एयर इंडिया इन्टरनेशनल की प्रशंसा की है । इससे हमें बड़ी प्रसन्नता हुई है । मैं केवल उनसे इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के प्रति अधिक उदार बनने के लिये कहूँगा ।

श्री जयपाल सिंह की पहिली शिकायत को मैं ठीक से नहीं समझ सका । वे यह नहीं चाहते कि कोई कारपोरेशन अपना कोई विमान बेचे । उन्होंने इस बात का समर्थन नहीं किया है कि एयर इंडिया इन्टरनेशनल सुपर कान्स्टिलेशनों के बदले में कान्स्टिलेशन ७०६ का व्यापार करे । यदि हमने ऐसा नहीं किया होता तो हमें बहुत अधिक मूल्य देना पड़ता । इसके लिये हमें अधिक डालरों की आवश्यकता होती, जिनका हमारे पास अभाव है । दूसरी ओर वे डालरों के सम्बन्ध में बहुत चिन्तित भी हैं । इसलिये मैं नहीं समझ पाया कि यदि हम ऐसा नहीं करते तो डालरों की क्षति किस प्रकार पूरी होती ।

प्रस्तावित खरीद के सम्बन्ध में भी कुछ बातें कही गई हैं । यदि हमारे पास पर्याप्त धन होता और विदेशी मुद्रा की कमी न होती, तो हम इच्छानुसार विमान खरीद सकते थे । अमेरिका के पास माँथ बाल फ्लीट हो सकता है किन्तु भारत एक गरीब देश है और जब इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन को भारी हानि हो रही है तो ऐसे समय भारत माँथ बाल फ्लीट की कल्पना भी नहीं कर सकता है । यदि अनुपयोगी विमान रख लिये जायेंगे और आवश्यक नये विमानों की खरीद में और अधिक रुपया व्यय किया जायेगा तो हानि और भी बढ़ जायेगी । इससे राज्यकोष का भार और भी बढ़ जायेगा ।

भारत में पंजीयित एक विमान के सम्बन्ध में यह आरोप लगाया गया है कि वह बिना भारत सरकार की अनुमति के अफगानिस्तान बेचा गया था । मैं इसकी जांच करूँगा । मैं सदस्य को यह आश्वासन देना चाहता हूं कि सरकार ऐसी हानि नहीं उठाना चाहती है । मैं इस सम्बन्ध में गौर करूँगा कि इस से आयकर विभाग को हानि तो नहीं हुई है । आयकर विभाग पर यह आरोप कभी नहीं लगाया गया कि वह प्राप्त आय को छोड़ दे । मुख्यतः आज की कठिन स्थिति में । इस बात का पूरा प्रयत्न किया जायेगा कि एक एक पैसे की भी हानि न हो ।

माननीय सदस्य का यह सुझाव कि एयर इंडिया इन्टरनेशनल की तरह, इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन में भी विभिन्न विभागों के पृथक लक्ष्य होने चाहिये बहुत अच्छा है । मैं उनसे इस प्रकार के लक्ष्य रखने को कहूँगा । वस्तुतः इस कार्य में सदैव लक्ष्य नहीं रखे जा सकते हैं । क्योंकि इस में देश की सामान्य समृद्धि, विमान यात्रा पर विश्वास इत्यादि कई बातों पर विचार करना होता है । तथापि सीमाओं का विचार करते हुए प्रथासम्भव प्रयत्न किया जायेगा ।

## [श्री हुमायूं कबीर]

माननीय सदस्य ने विमानों को चार्टर करने के सम्बन्ध में इंडियन एयर कारपोरेशन और एयर इंडिया इन्टरनेशनल की प्रतिद्वंदिता का जिक्र किया है। वे यह बात कह रहे थे कि विमानों को चार्टर करने वाले व्यक्ति कान्स्टिलेशनों से स्काई मास्टर को अधिक पसन्द करते हैं। मैं उन्हें विश्वास दिलाता हूं कि इनके बीच प्रतिद्वंदिता का कोई प्रश्न ही पैदा नहीं होता है। एयर इंडिया इन्टरनेशनल के नियमित मार्ग में इंडियन एयर लाइंस कभी हस्तक्षेप नहीं करता है जहां नियमित सेवा नहीं है वहां एयर इंडिया इन्टरनेशनल, इंडियन एयर कारपोरेशन या किसी विदेशी कम्पनी का विमान चार्टर किया जा सकता है। ऐसे समय यदि इंडियन एयर कारपोरेशन कुछ विदेशी मुद्रा प्राप्त करने में हमारी सहायता करें तो उसे अपराध नहीं कहा जा सकता है।

हम इस बात का प्रयत्न करेंगे कि इन दोनों में अधिक सहयोग और समन्वय हो। मैं इस बात से सहमत हूं कि यात्री यातायात के सम्बन्ध में इंडियन एयर लाइंस कारपोरेशन, एयर इंडिया इन्टरनेशनल तथा भारतीय एवं विदेशी यात्री एजेन्सियों में विकास एवं समन्वय की बहुत गुंजायश है।

माननीय सदस्य ने यह भी कहा है कि एयर इंडिया इन्टरनेशनल की उड़ान का स्तर इंडियन एयर कारपोरेशन से काफी ऊँचा है। इस बात से कोई इनकार नहीं कर सकता है। एयर इंडिया इन्टरनेशनल को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिद्वंदिता करनी पड़ती है वह अन्तर्राष्ट्रीय फीस लेता है तथा अन्तर्राष्ट्रीय समर्थन प्राप्त विमानों का ही उपयोग करता है जबकि इंडियन एयर लाइंस कारपोरेशन विश्व के केवल दो देशों को छोड़ कर सब से कम शुल्क लेता है। इंडियन एयर लाइंस कारपोरेशन अन्तर्राष्ट्रीय विमानों का उपयोग करता है। अन्य देशों के अन्तर्राष्ट्रीय विमानों और अन्तर्राष्ट्रीय विमानों में बड़ा अन्तर होता है। मैंने स्वयं अमेरिका के छोटे विमानों में यात्रा की है उनमें बहुत सी सुविधायें नहीं दी जाती हैं तथा उनकी दशा में इतना अन्तर होता है कि जब तक व्यक्ति स्वयं अनुभव न करे उसे विश्वास करना कठिन होता है।

मैं श्री जयपालसिंह को यह आश्वासन दिलाना चाहता हूं कि यद्यपि इन्डियन एयर लाइंस कारपोरेशन को वायुमार्ग पर एकाधिकार है परन्तु वह इस स्थिति का लाभ उठा रहा है न आगे कभी उठायेगा।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री थोड़ी देर के लिये रुक जायें। गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री सभा पटल पर एक पत्र रखना चाहते हैं।

## सभा पटल पर रखा गया पत्र

दिल्ली में ३१ जुलाई, १९५७ को पुलिस द्वारा गोली चलाने के बारे में अतिरिक्त ज़िला मजिस्ट्रेट का प्रतिपादन

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री दातार) : मैं दिल्ली में ३१ जुलाई, १९५७ को पुलिस द्वारा गोली चलाने के बारे में अतिरिक्त ज़िला मजिस्ट्रेट के प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूं।

[पुस्तकालय में रखी गई वेखिये संख्या एस० १५४-५७]

सभापति महोदय : क्या इसकी प्रतियां परिचालित की जा रही हैं?

†श्री दातार : यह एक बड़ा प्रतिवेदन है हमारे पास इसकी प्रतियां नहीं हैं।

†सभापति महोदय : माननीय मंत्री अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

### अनुदानों की मांगें—जारी

#### परिवहन तथा संचार मंत्रालय—जारी

†श्री हुमायूं कबीर : मैं इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के एकाधिकार का जिक्र कर रहा था। वस्तुतः कारपोरेशन को ऐसा विचार ही नहीं पैदा हुआ। राष्ट्रीयकरण का उद्देश्य ही यह था कि एक तो विमान यात्रा सस्ती हो दूसरे इस से राष्ट्रीय हित हो। साथ ही उन्हें व्यापारिक ढंग से कार्य संचालन के निदेश जारी किये गये थे। दोनों कारपोरेशनों का उद्देश्य ही यह है कि वे व्यापारिक ढंग से काम करें तथा यात्रियों को सेवा, विनम्रता एवं अन्यान्य सुविधाओं के रूप में अधिक से अधिक आराम मिल सके।

जहां तक विमान चालकों का सम्बन्ध है मैं माननीय सदस्य से सहमत हूं। वस्तुतः एयरलाइनों की यह सब से कठिन समस्या है। उड़ान का प्रशिक्षण बहुत खर्चीला होता है और यदि प्रशिक्षण के पश्चात् व्यक्ति को हटाया जाता है तो बहुत धन व्यर्थ जाता है। इसलिये विमान चालन के प्रशिक्षण अभ्यर्थियों के स्वभाव, प्रवृत्ति और बुद्धिमानी की सावधानी से जांच करना बहुत आवश्यक है।

विमान चालकों की स्थिति में सुधार करने के प्रश्न की निरन्तर जांच की जा रही है। मैं एक समिति बनाने का विचार कर रहा हूं, जिसमें एक प्रतिनिधि असैनिक उड्डयन के महानिदेशक का होगा, एक प्रतिनिधि इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन का होगा और एक भारतीय वायु सेना का होगा। यह समिति इस बात पर विचार करेगी कि वर्तमान प्रशिक्षण प्रणाली, तथा निश्चित स्तर इत्यादि संतोषजनक हैं या नहीं। मैं आशा करता हूं कि बहुत थोड़े समय में यह अपनी सिफारिशें प्रस्तुत कर देगी और तब हम देखेंगे कि हम प्रशिक्षण प्रणाली और स्तरों को बढ़ाने के लिये क्या कर सकते हैं।

मैंने यह आलोचना भी सुनी है कि हमारे द्वारा दी गई अनुज्ञप्तियां अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की नहीं हैं। यह समिति इस आरोप की भी जांच करेगी। यथासम्भव इस बात का प्रयत्न किया जायेगा कि हमारे विमान चालकों की प्रतिष्ठा ऊंची बनी रहे।

सभा को यह जान कर प्रसन्नता होगी कि विश्व के सर्वोच्च वायु सेना वाले देश के एक प्रतिनिधि ने मुझे हाल में ही यह बताया कि उसे एयर इंडिया इन्टरनेशनल और इन्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के विमान चालकों का काम देख कर बड़ा सन्तोष और हर्ष हुआ। उसने कहा कि हमारी विमानों को भूमि से उड़ाने और भूमि पर उतारने की प्रणाली विश्व की सर्वोत्तम प्रणालियों में से है। इसलिये वर्तमान स्तर के सुधार की बात करना वर्तमान स्तर पर किसी प्रकार का आरोप क़ा़िला नहीं है अपितु हम उस स्तर को और भी ऊंचा उठाना चाहते हैं जिससे हमारे विमान चालकों की प्रतिष्ठा बनी रहे।

माननीय सदस्य ने एयरो क्लब और ग्लाइंडिंग क्लब को मिलाने का जिक्र किया है। उन्होंने इस सम्बन्ध में सभा में दिये गये आश्वासनों का भी जिक्र किया है। मैं इस बात पर गौर

## [श्री हुमारूं कबीर]

करुंगा और यदि सभा ने कुछ वचन दिये हैं तो या उन्हें पूरा किया जायेगा अन्यथा उन्हें यह बता दिया जायेगा कि वे आश्वासन पूरे क्यों नहीं किये जा सके।

पश्चिमी बंगाल की सदस्य इस समय उपस्थित नहीं हैं। उन्होंने अपने सारे भाषण में असैनिक उड्डयन की चर्चा की थी। उन्होंने कई प्रश्न उठाये थे। मैं उनके प्रश्नों का उत्तर संक्षेप में दूंगा। क्योंकि मैं भाषण के अन्त में सामान्य नीति के सम्बन्ध में भी कुछ बातें कहना चाहता हूँ।

उनकी पहिली शिकायत यह थी कि भारत की स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् असैनिक उड्डयन विभाग के कर्मचारियों का वेतन घटा। मैंने उस मामले का अध्ययन किया और मुझे ज्ञात हुआ कि १९३१ के पूर्व नियुक्त हुए रेडियो आपरेटरों का वेतन क्रम ८० से २५० रुपये तक था उसके पश्चात् नियुक्त आपरेटरों का वेतन ६० से २५० रुपये तक था। १९४६ में जब असैनिक उड्डयन प्रारम्भ किया गया तो बहुत बड़ी संख्या में रेडियो आपरेटर रखे गये। इसलिये उनके वेतन-क्रम का प्रश्न उठ खड़ा हुआ। वे अपने ६०—२५० रुपये के स्तर से संतुष्ट नहीं थे। उसी समय वेतन आयोग भी इस सारे प्रश्न पर विचार कर रहा था इसलिये कोई स्थायी वेतन क्रम भी नहीं रखा गया। अतः उनका वेतन क्रम अस्थायी रूप से १२०—२३० रुपये कर दिया गया। तत्पश्चात् वेतन आयोग ने इस सारे प्रश्न पर विचार कर ८०—२२० रुपये के वेतन क्रम की सिफारिश की साथ ही यह भी कहा कि उनमें से २५ प्रतिशत व्यक्तियों को २००—२५० रुपये का वेतन-क्रम दिया जायेगा। निरसंदेह वेतन आयोग की सिफारिश से अधिकतम वेतन में वृद्धि हुई लेकिन न्यूनतम वेतन कम हो गया। इसलिये सदस्य का यह कहना कि वेतन कम किया गया केवल आंशिक रूप से ही सत्य है। इसके अलावा किसी भी व्यक्ति का वास्तविक वेतन नहीं घटाया गया। नये वेतन क्रम के अन्तर्गत आने पर भी उनके वर्तमान वेतन में हस्तक्षेप नहीं किया गया। इसमें यदि किसी का दोष है तो वेतन आयोग का है न कि असैनिक उड्डयन के महानिदेशक या सरकार का। विरोधी सदस्यों का यह कहना ठीक नहीं है कि वेतन आयोग की सिफारिशें स्वीकार कर कोई गलत कार्य नहीं किया गया।

माननीय सदस्य ने आवास की कमी तथा हवाई अड्डे के कर्मचारियों के निवास की कठिनाइयों का भी जिक्र किया है। हवाई अड्डे के कर्मचारियों को नगर से दूर रहना होता है। इसलिये नीति निश्चित की है कि दूर के हवाई अड्डों के शतप्रतिशत कर्मचारियों के लिये मकानों की व्यवस्था की जाय। नगर के निकटवर्ती हवाई अड्डों के ६० प्रतिशत कर्मचारियों के लिये मकानों की व्यवस्था की जायेगी। इस प्रयोजन के लिये द्वितीय पंच वर्षीय योजना में ६२ लाख रुपयों की व्यवस्था की गई है। हमें आशा है कि हमारा लक्ष्य पूर्ण होगा।

मोहनबाड़ी के सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि ३६ रहने के क्वार्टर बनाने के लिये ६ लाख रुपयों की व्यवस्था की गई है। इस से वहां की सारी मांग पूरी हो जायेगी। इस सम्बन्ध में औपचारिक बातें पूरी की जा चुकी हैं और केन्द्रीय लोक कर्म विभाग से टेक्नीकल स्वीकृति भी दी जा चुकी है। मुझे आशा है कि इस वर्ष के समाप्त होने के पूर्व ही कई मकान बन कर तैयार हो जायेंगे।

जहां तक हवाई अड्डे में काम करने वाले कर्मचारियों के बालकों की शिक्षा का प्रश्न है इस सम्बन्ध में कुछ कठिनाइयां हैं। हवाई अड्डे के नगर के निकट होने पर उनके लिये पृथक् स्कूल की व्यवस्था करना बेकार है। जहां हवाई अड्डे दूर हैं वहां भी बालकों की इतनी संख्या नहीं होती कि

एक पृथक् स्कूल खोला जाय। तथापि उनकी कठिनाइयां दूर करने का भरसक प्रयत्न किया जा रहा है। कुछ क्षेत्रों में असैनिक उद्योग विभाग तथा अन्य विमान कर्मचारियों के बालकों के लिये स्कूल खोलने का विचार किया गया है। कलकत्ता, दमदम, शान्ता कुञ्ज बम्बई मद्रास और नागपुर में इस प्रकार के पृथक् स्कूल खोले जायेंगे। अन्य स्थानों में भी नाममात्र के किराये पर जगह दी गई है। लगभग ६ स्थानों में ऐसा भी किया गया है। जिन स्थानों में हवाई अड्डों में ऐसी सुविधायें नहीं हैं वहां बालकों को आधे किराये पर परिवहन की सुविधा दी जाती है। मजदूरों से भी परिवहन का आधा किराया लिया जाता है। चार मील से अधिक दूर रहने पर एक मजदूर से ६ रुपये, और एक बालक से २ रुपये प्रति माह लिये जाते हैं। लेकिन तो भी कुछ ऐसी कठिनाइयां होती हैं जिन पर सरलता से काबू नहीं पाया जा सकता है।

माननीय सदस्यों ने काम के घंटों के विनियमन और घोषित छुट्टियों के एवज़ में वेतन देने का भी जिक्र किया था। मैं इन दोनों प्रश्नों को एक साथ लेने का विचार कर रहा हूं। काम के घंटों के सम्बन्ध में उन्होंने बड़े निराशाजनक स्वर में यह बताया कि पिछले चार या पांच वर्षों से चौकीदार का प्रश्न उठाया जा रहा है किन्तु उसका अभी तक कोई नतीजा नहीं निकला। तथापि मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में कुछ किया जा चुका है। इनका वर्गीकरण कर तीन ग्रेड बना दिये गये हैं। ये तीन ग्रेड निरन्तर काम करने वाले, समय समय पर काम करने वाले और आकस्मिक रूप से रखे जाने वाले हैं। निरन्तर काम करने वालों को सप्ताह में ५४ दिन काम करना होगा और १ दिन का अवकाश मिलेगा। कभी कभी काम करने वाले चौकीदारों को सप्ताह में ७५ घंटे काम करना होगा और १५ दिन में एक घंटे का अवकाश मिलेगा। आकस्मिक रूप से रखे गये चौकीदारों के काम के घंटे नियत नहीं हैं।

इस वर्गीकरण के फलस्वरूप चौकीदारों की १४० अतिरिक्त जगहें मंजूर की गई। इतने पर भी संघ के प्रतिनिधि पूरी तरह संतुष्ट नहीं हैं। मैं उन पर आरोप नहीं लगाता हूं क्योंकि कोई भी संघ कभी भी पूरी तरह संतुष्ट नहीं होता है तथा और मांगें रखता है। तथापि मेरे विचार से संघ के उत्तर दायी सदस्य यह बात अवश्य मानेंगे कि जब एक हल निकाल लिया गया हो तो स्थिति को मजबूत बनाने के लिये थोड़ा सा समय चाहिये। हम तत्काल तो नहीं तथापि कुछ समय उपरांत हम सम्बन्ध में उच्च स्तरीय प्रयत्न करेंगे। तथापि हमने संघ के प्रतिनिधियों को यह बता दिया है कि यदि बिना अतिरिक्त कर्मचारियों की नियुक्ति के बे काम के घंटों को घटाने का कोई सुझाव दे सकते हैं तो हमें इस पर कोई आपत्ति नहीं है। इस लिए अब इस बात का सुझाव देना संघ पर निर्भर है, तथापि उन्होंने अभी तक कोई ऐसा सुझाव नहीं दिया है।

माननीय सदस्य ने कार्य आपरेशनल स्टाफ (प्रवर्तक कर्मचारियों) और उनके साप्ताहिक अवकाश का भी जिक्र किया है। माननीय सदस्य यह बात भली भांति जानती है कि प्रवर्तक कर्मचारियों के कुछ वर्गों को साप्ताहिक अवकाश नहीं दिया जाता है क्योंकि यातायात का काम निरंतर चलता रहता है। तथापि उन्हें दूसरे तरीके से इसका प्रतिकर दिया जाता है। अर्थात् प्रति चार या पांच दिन काम करने के उपरान्त उन्हें २६ घंटे का अवकाश मिलता है। हम उन्हें कुछ और रियायत देने पर विदार कर रहे हैं। मैं इस सिद्धांत से सहमत हूं कि यदि व्यक्ति को गजटेड छुट्टी या अन्य छुट्टियां नहीं मिलती हैं तो उसे इसके एवज में कुछ प्रतिकर मिलना चाहिये। मैं आशा करता हूं कि हम शीघ्र ही ऐसा कोई हल निकालने में समर्थक होंगे जो प्रशासन तथा संघ दोनों के लिए सन्तोषजनक होगा।

जहां तक नये विमानों की खरीद का सम्बन्ध है कल भाषण देने वाले दोनों सदस्यों ने एक दूसरे के विपरीत बातें कही हैं। और एक दूसरे का खंडन किया है। पहिले सदस्य यह चाहते हैं कि हम

## [श्री हुमायूं कबीर]

इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के लिये कुछ दिनों तक कोई विमान ही न खरीदें। उन्होंने यह कहा है कि इन्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के लिये वाइकाउन्ट या कोई अच्छे प्रकार का विमान नहीं खरीदना चाहिये क्योंकि कारपोरेशन का एकाधिकार है और हमें कठिनाइयों के अनुसार अपने आपको ढालना चाहिये।

†श्रीमती रेण चक्रवर्ती (बसिरहाट) : विदेशी विनिमय की कमी के कारण ऐसा करना चाहिये।

†श्री हुमायूं कबीर : मैं उस बात को थोड़ी देर के बाद लूँगा। एक माननीय सदस्य ने शिकायत की थी कि वाइंग-मैं समझता हूँ कि वह डकोटा नहीं वरन् वाइंग ही था जिस में उस ने दिल्ली से बम्बई या बम्बई से दिल्ली यात्रा की थी अच्छा नहीं था और उसकी सभी चीजें ए-२ जितनी अच्छी नहीं थीं? मैं पहले कह चुका हूँ और मैंने पहले जब इस बात पर चर्चा की थी तो माननीय सदस्य उपस्थित नहीं थे मैंने कहा था कि अमरीका जैसे देश में भी कतिपय ऐसे विमान समवाय या ऐसी एयरलाइन्स हैं जिनका स्तर अन्तर्राष्ट्रीय विमानों के स्तर से भिन्न है। यदि माननीय सदस्य वहां जाएं या रूस में जाएं—मुझे दोनों देशों में यात्रा करने का सौभाग्य मिला है—तो वे देखेंगे कि वहां कतिपय ऐसे विमान समवाय हैं जिनका स्तर अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की तुलना में कुछ भी नहीं है। ऐसा स्तर बनाने का उनका उद्देश्य भी नहीं है क्योंकि वे उड़ाने एक प्रकार से उन क्षेत्रों के लिए हैं जहां अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के विमानों को चलाना सफल नहीं होगा।

†श्री नाथ पाई (राजापुर) : हम दूसरों की बुरी बातों को ही अपनाने की क्यों कोशिश करते हैं?

†श्री हुमायूं कबीर: यहां विदेशी मुद्रा का प्रश्न “दा होता है जब मैं इस बात का जिक्र कर रहा था तो शायद माननीय सदस्य यहां नहीं थे। यदि हमारे पास अधिक धन हो जसा कि विश्व के कुछ देशों में है तो हम सब सुधार कर सकते थे और प्रत्येक प्रकार के विभाग के लिए चाहे १००, २०० या २००० मील हो आधुनिकतम विमान खरीद सकते थे। परन्तु विदेशी मुद्रा कम होने के कारण हमें लाभ हानि बराबर रखनी पड़ती है और वितरण संतुलित रखना पड़ता है और हम यथाशक्ति ऐसा करते हैं।

अभी माननीय सदस्य ने विदेशी मुद्रा की ओर निर्देश किया था। मैं उन्हें यह बताना चाहता हूँ कि हमें अंशतः विदेशी मुद्रा के सम्बन्ध में विचार कर के ही वाइकाउट खरीदने पड़ते हैं। आई० ए० सी० के कुछ मार्गों पर भारत से बाहर भी काम होता है। जब हम देश में पर्यटन यातायात का विकास करेंगे तो यदि हमारे अन्तर्राष्ट्रीय विमान अन्तर्राष्ट्रीय विमानों के स्तर के नहीं होंगे और भी उन में दी जाने वाली सुविधाएं नहीं दी जाएंगी तो इन से पूरा लाभ नहीं होगा। मैं माननीय सदस्य को यह विश्वास दिला देना चाहता हूँ कि यदि इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने अधिक अच्छे विमान नहीं खरीदे तो उसका कारण यही है कि विदेशी मुद्रा नहीं है। विदेशियों से मुझे डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के सम्बन्ध में कोई शिकायत नहीं मिली। गत एक वर्ष से मुझे उसका अनुभव हुआ है। इस मंत्रालय से मेरा केवल गत तीन मास से ही सम्बन्ध नहीं है परन्तु पहले भी एक यात्री के नाते मेरी स में अभिरुचि रही है। मैंने देखा है कि विदेशियों की अपेक्षा हम भारतीय इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के अधिक आलोचक हैं। इस में कोई बुराई नहीं; हमें अपने विमान समवाय की आलोचना करने का अधिकार है। परन्तु मैं समझता हूँ कि हमें उनकी कुछ की नाइयों की ओर भी ध्यान देना चाहिये।

मैं माननीय सदस्यों का ध्यान एक और बात की ओर दिलाना चाहता हूँ। हमारी विमान सेवायें पाकिस्तान, श्रीलंका और बर्मा में भी हैं। इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के इन मार्गों में से

कुछ से अधिकतम आय होती है। यदि हम उन मार्गों पर वाइकाउंट न चला सकें तो वहां यात्री संतुष्ट नहीं होंगे और मुझे विश्वास है कि हमें बहुत हानि होगी। यदि आप वाइकाउंट चलाना आरम्भ करें तो आप केवल दो मार्गों पर ही इन्हें नहीं चला सकते। तब तो सभी बड़े मार्गों पर सुधार की आवश्यकता होगी।

स्काई मास्टरों की ओर निर्देश करते हुए एक माननीय सदस्य ने कहा था कि उनमें कुछ हाँन हुई है। उन्होंने कुछ विभाँ में हुई हानि का उल्लेख किया था परन्तु उन्होंने इस ओर निर्देश नहीं किया कि स्काईमास्टरों के फलस्वरूप देश में यात्री यातायात में अत्यधिक वृद्धि हुई है। यदि आप मंत्रालय या इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के प्रतिवेदन को देखें तो आपको पता लगेगा कि १९५४-५५, १९५५-५६ और १९५६-५७ में इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के यात्रियों में आश्चर्यजनक वृद्धि हुई है।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या पूरी क्षमता को उपयोग में लाया जा रहा है? और अति भार क्या होंगे?

†श्री हुमायूं कबीर : इस विशेष बात के सम्बन्ध में मुझे भय है कि माननीय सदस्य को इतना ज्ञान नहीं जितना और विषयों के बारे में है। जहां तक स्काईमास्टरों का सम्बन्ध है इनकी भार ले जाने की क्षमता बहुत अधिक है अर्थात् ७० प्रतिशत, ७५ प्रतिशत और कुछ मामलों में ७८ प्रतिशत रही है। हानि दो प्रकार की हो सकती है, एक तो सारी व्यवस्था के ऊपरी खर्च में हानि और दूसरी प्रत्यक्ष संचालन में हानि। जहां तक संचालन का सम्बन्ध है मैं समझता हूं कि स्काईमास्टरों से कोई हानि नहीं हुई। इसके प्रतिकूल इनसे कुछ लाभ ही हुआ है।

हानि का प्रश्न ऊपरी मर्दों में हुए खर्च से पैदा होता है। इसके कई कारण हैं। मुख्य कारण यह है कि जब निगम राष्ट्रीयकृत किया गया तो हमें कतिपय ऐसी सेवायें जारी रखनी पड़ीं। जिनसे कोई काम नहीं हो सकता था। क्योंकि यह एक राष्ट्रीय विमान सेवा है अतः इसे सार्वजनिक आवश्यकताओं को पूरा करना पड़ता है; हानि होने पर भी इन सेवाओं को चलाया जा रहा है। कुछ हानिकारक सेवाओं की हानि लाभदायक सेवाओं के लाभ से पूरी की जाती है। इसलिए वह कहती है कि हानि हो रही है। यदि वे व्यौरो को भली प्रकार देखें तो उन्हें इस पर विश्वास हो जाएगा। यदि वह आंकड़ों को भली प्रकार देखें तो वह इससे संतुष्ट होंगी कि स्काईमास्टरों से देश के विमान द्वारा यातायात में अत्यधिक वृद्धि हुई है और इस यातायात में आर्थिक लाभ भी हुआ है क्योंकि ऊपर की लागत कम हो गई है।

मैं समझता हूं कि जो विशेष बातें उठाई गई थीं उनमें से अधिकतर का उत्तर मैंने दे दिया है। अब मैं एक दो बातें सामान्य नीति के सम्बन्ध में कहूंगा। मुझे यह देख कर प्रसन्नता हुई है कि इस सभा में और बाहर एयर इंडिया इंटरनेशनल द्वारा रखे गये स्तर की प्रशंसा की गई है। हम में से प्रत्येक को इस पर गर्व है। हमें गर्व है कि एयर इंडिया इंटरनेशनल की तुलना विश्व के किसी भी विमान समवाय के साथ की जा सकती है। इस पर तो हम सब सहमत हैं। मैं इससे भी आगे यह कहना चाहता हूं कि मैं इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कार्यों पर भी गर्व करता हूं यद्यपि मैं यह स्वीकार करने के लिए तैयार हूं कि उसमें सुधार की गंजाइश है।

†मूल अंग्रेजी में

## [श्री हुमायूं कबीर]

यदि आप इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कामों को ही लें तो मैंने बताया था राष्ट्रीयकरण के कारण कतिपय विभागों में बहुत सुधार हुआ है। अन्य कुछ विभागों में जहां पहले विमान सेवाएं अत्यधिक दक्षता के साथ काम करती थीं सुधार कुछ अधिक स्पष्ट दिखाई नहीं देता। मैं यह स्वीकार करता हूं कि कलकत्ता-दिल्ली या कलकत्ता-बम्बई, अथवा दिल्ली-बम्बई की सेवाओं में कोई विशेष सुधार दिखाई नहीं देता, यद्यपि मैं यह कह सकता हूं कि स्काइमास्टरों के कारण कुछ सुधार अवश्य हुआ है और वाइकाउंटों से काम लेने पर और भी सुधार होगा। लोगों में विश्वास बढ़ गया है, काम में स्थिरता बढ़ गई है और समय भी कुछ घट गया है। परन्तु अन्य कुछ विभागों अर्थात् आसाम, उत्तर बंगाल, उत्तर बिहार, और उत्तर प्रदेश के कुछ भागों में जहां मैंने यात्रा की है और मुझे विश्वास है कच्छ और सौराष्ट्र के कुछ क्षेत्रों में भी जहां ये सेवाएं कार्य करती हैं, काफी सुधार हुआ है। जब माननीय सदस्य इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन की निदा करते हैं तो उन्हें यह अवश्य देखना चाहिये कि क्या कहीं भी कोई सुधार नहीं हुआ। मैं यह स्वीकार करता हूं कि आजकल आसाम सेवा इतनी अच्छी तो नहीं है जितनी कि कलकत्ता से दिल्ली की सेवा है, परन्तु क्या यह १९५३ की अपेक्षा अधिक अच्छी नहीं है? माननीय सदस्यों को यह बात ध्यान में रखनी चाहिये।

## [अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

कई बार यह कहा गया है कि गैर सरकारी समवायों की अपेक्षा राष्ट्रीयकृत निगमों का संचालन कम दक्षता से हुआ है। मुझे शंका है कि यह बात भी गलत धारणा अथवा जानकारी के अभाव पर आधारित है। एक सामान्य आरोप तो यह है कि प्रशासन में उच्च पदाधिकारी अधिक हैं। मैंने इस विषय की कुछ जांच की है। राष्ट्रीयकरण से पूर्व ८ समवाय थे; प्रत्येक के यहां एक महा प्रबंधक, एक संचालन प्रबंधक और एक मुख्य इंजीनियर था। कहीं-कहीं महा प्रबंधक का वेतन लगभग ३,७५० रुपये होता था। कहीं भी इन उच्च कार्यपालक पदाधिकारियों में से प्रत्येक को २,५०० रुपये से कम नहीं मिलते थे। ८ समवायों में २४ व्यक्ति ऐसे थे जिन्हें २४०० रुपये से अधिक वेतन मिलता था; कुछ को ३००० रुपये मिलते थे। आज राष्ट्रीयकरण के पश्चात् एक चेयरमैन, मुख्य कार्यालय में चार पद, और प्रत्येक क्षेत्र में दो पद ऐसे हैं अर्थात् कुल ग्यारह पद ऐसे हैं जिनका वेतन २००० रुपये से अधिक है। मैं माननीय सदस्यों से पूछता हूं कि क्या यह इस बात का प्रमाण है कि हमारे यहां बहुत अधिक वेतन वाले उच्च अधिकारी नियुक्त हैं? ऐसे २४ पदाधिकारियों के स्थान पर जिन्हें २५०० रुपये या अधिक वेतन मिलता था, आज हमारे यहां केवल ११ पदाधिकारी हैं और सिवाय चेयरमैन के किसी भी पदाधिकारी की आय २,३०० रुपये से अधिक नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय: क्या माननीय मंत्री और समय लेंगे?

†श्री हुमायूं कबीर: मैं थोड़ा सा और कहना चाहता हूं।

†अध्यक्ष महोदय: आप अपना भाषण बाद में जारी रख सकते हैं।

## कार्य मंत्रणा समिति

## छठा प्रतिवेदन

†सरदार हुकम सिंह (भट्टिंडा): मैं कार्य मंत्रणा समिति का छठा प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूं। इस प्रतिवेदन को उपस्थापित करते हुए मैं यह कहना चाहता हूं कि समिति ने

यह सिफारिश की है कि अत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक पर विचार करने के लिए १० घंटे का समय दिया जाए और ५ अगस्त १९५७ को सभा की बैठक प्रातः ६ बजे से १ बजे दोपहर तक और फिर २.३० बजे से ६.३० बजे सायं तक की जाए।

मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि यह सभा कार्यमंत्रणा समिति की छठे प्रतिवेदन से जो आज सभा में उपस्थापित किया गया है सहमत है।”

†**अध्यक्ष महोदय** : एक यह सुझाव रखा गया है कि इस विधेयक पर चर्चा करने के लिये हम ५ अगस्त को सात घंटे बैठक रखें और अगले दिन ३ घंटे बैठें। यदि सभा और माननीय मंत्री इसके लिए तैयार हों तो हम ऐसा कर सकते हैं।

†**गृह-कार्य मंत्री** (पंडित गो० ब० पत्त) : इस विषय पर आपको निर्णय करना है।

†**संसद कार्य मंत्री** (श्री सत्य नारायण सिंह) : क्या मैं एक सुझाव दे सकता हूँ? हम आपसे सहमत हैं कि अगले दिन ३ घंटे बैठा जाए। परन्तु यदि सभा प्रश्न काल को हटाना चाहे तो सभा की बैठक मंगल को प्रातः १० बजे आरम्भ की जाये ताकि २.० बजे तक विधेयक पर चर्चा समाप्त हो जाये।

†**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** (बसिरहाट) : प्रश्न काल को हटाना अनावश्यक है। हम एक घंटा देर तक बैठ सकते हैं।

†**अध्यक्ष महोदय** : १० बजे बैठक बुलाने की कोई आवश्यकता नहीं है। मैं कुछ संशोधनों के साथ प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूँ। प्रश्न यह है :

“कि यह सभा कार्यमंत्रणा समिति के छठे प्रतिवेदन से जो आज सभा में उपस्थापित किया गया है, इस परिवर्तन के साथ सहमत है कि सभा की बैठक ५ अगस्त, १९५७ को ६ म० पू० से १ म० प० तक और फिर २-३० म० प० से ६-३० म० प० तक की जाय, ५ अगस्त, १९५७ को ११ म० पू० से ७ म० प० तक हो और अत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक १९५७ पर चर्चा ६ अगस्त, १९५७ को ३ घण्टे तक जारी रहे।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

### स्थगन प्रस्ताव

†**अध्यक्ष महोदय** : अब श्री साधन गुप्त के निम्नलिखित स्थगन प्रस्ताव पर चर्चा होगी :

“रीडिंग रोड, नई दिल्ली स्थित भंगियों की बस्ती में पुलिस द्वारा अनुचित रूप से गोली चलाने तथा उसके फलस्वरूप भंगियों में से एक की मृत्यु और कुछ के घायल होन से पैदा हुई गंभीर स्थिति।”

†**श्री साधन गुप्त** (कलकत्ता पूर्व) : मैं केवल अपना विरोध व्यक्त करने और दोनों पक्षों के सदस्यों को अत्यंत दुख पहुँचाने वाले इस विषय पर सभा का निर्णय प्राप्त करने के लिए ही यह चर्चा आरंभ नहीं कर रहा हूँ वरन् इस सभा का और इस के द्वारा सारे देश का ध्यान इस लज्जाजनक बात की ओर दिलाना चाहता हूँ कि जब कभी साधारण लोग अपने

## [श्री साधन गुप्त]

अधिकार प्राप्त करने के लिए प्रयत्नशील होते हैं तो उन पर गोली चलाई जाती है। किसी भी देश में ऐसा नहीं होता कि साधारण सी बात पर गोली चला दी जाए। परन्तु यहां तो यह साधारण बात ही समझी जाती है।

यहां भारत की राजधानी में ऐसे लोगों पर गोली चलाई गई है कि जो हमारी सब की सहानुभूति के पात्र हैं, जो न केवल पद-दलित ही हैं वरन् ऐसी परिस्थितियों में काम करते हैं जो माननीय स्तर से नीचे हैं। उनकी मांग थी कि सेवा-निवृत्ति के पश्चात उन्हें उपदान दिया जाए। यह मांग उचित थी क्योंकि उन्हें वेतन बहुत कम मिलता है। वे चिकित्सा सम्बन्धी सुविधाएं चाहते हैं। यह मांग करने का उन्हें अधिकार है। उनकी महंगाई भत्ते को वेतन में मिलाने की मांग भी उचित ही थी। फिर चाहे उनकी मांगें उचित थीं या नहीं उनकी हड़ताल को दबाने का और गोली से दबाने का कोई कारण नहीं था।

मैं श्री गोपालन और श्रो बाल्मीकी सहित वहां गया था और मैंने देखा कि सीधे बस्ती में गोलियां चलाई गई हैं जहां महात्मा गांधी कभी प्रार्थना किया करते थे। इसे प्रतिरक्षा नहीं कहा जा सकता। पुलिस ने हमें बताया कि उन पर पत्थर फैके गये थे। हमें उस स्थान के आस-पास कहीं भी पत्थर बिखरे हुए दिखाई नहीं दिये। इस में संदेह नहीं कि गोली चलाना किसी प्रकार भी न्यायोचित नहीं था। मुझे पता नहीं कि लोग उन लोगों को रोक रहे थे जो हड़ताल खोलना चाहते थे। परन्तु क्या किसी के द्वारा अवैध रूप से भी किसी के काम में बाधा पहुंचाने पर उन पर गोली चला देना चाहिये। गोली केवल उस समय चलानी चाहिये जब जान का हो खतरा हो। पुलिस का बहाना तो नित्य प्रति के बहानों का सा ही है। जहां जहां पुलिस गोली चलातो है वहां वह यहो बहाना लेकर अपना बचाव करने को कोशिश करती है। परन्तु जब कभी स्वतन्त्र न्यायिक जांच होती है तो आप देखेंगे कि बहुत से मामलों में पुलिस का कार्य अन्यायपूर्ण पाया जाता है। होशियारपुर काल्का और कलकत्ता सब जगह यहीं निर्णय दिया गया था।

**श्री अध्यक्ष महोदय :** हम यहा केवल इस बात को ले रहे हैं कि केन्द्रीय सरकार का उत्तर-दायित्व क्या है और क्या उन लोगों के प्रति अत्याछ किया गया है? माननीय सदस्य केवल इन बातों को लें।

**श्री साधन गुप्त :** स्वतन्त्र जांच पर ऐसा ही पता लगाता है और फिर भी अपराधियों को दंड नहीं दिया जाता।

मैं जानना चाहता हूं कि क्या इस गोली कांड को स्वतन्त्र जांच की जायगी? हम एक अतिरिक्त ज़िला मजिस्ट्रेट की जांच नहीं चाहते वरन् ऐसे पदाधिकारी की जांच चाहते हैं जिसकी निष्पक्षता सन्देह से परे हो।

यदि यह पता लगे कि पुलिस का अपराध है तो उन्हें बचाने के लिये कोई प्रयत्न नहीं करना चाहिये। उन्होंने लोगों को मारा है। उनके साथ सहानुभूति की आवश्यकता नहीं। उन्हें 'सांदंड मिलना चाहिये जो सब के लिये उदाहरण हो।

यह भी आवश्यक है कि पुलिस को सख्त आदेश दिये जायें कि वह आद्योगिक विवादों में तब तक हस्तक्षेप न करें जब तक कि व्यक्ति और सम्पत्ति को खतरा न हो।

बहुत सी बातों के लिये जन साधारण को संघर्ष करना पड़ता है और यदि सरकार समझती है कि वह इस संघर्ष को दबा सकती है तो यह उस की गलत धारणा है। यदि इस प्रकार की गड़बड़ होगी तो उपद्रव बढ़ेगा ही।

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : आज पहली बार इस सभा को एक स्थगन प्रस्ताव पर चर्चा करने का अवसर मिला है और इसका प्रारम्भ हम गोलीकांड के प्रश्न को लेकर कर रहे हैं।

हमारे देश में पिछले समय में अंग्रेजों के काल से भी अधिक बार गोली कांड हो चुके हैं। प्रश्न यह नहीं कि पुलिस ने गोली चलाई अथवा नहीं वरन् यह है कि क्या हमें लोकतन्त्र में उन नियमों को नहीं बदलना चाहिये जिन पर पुलिस राज्य आधारित था।

हम विश्व भर में शांति और सद्भावना की दुहाई दे रहे हैं परन्तु अपने ही देश में हमने लाखों देशवासियों को पुलिस की दया पर छोड़ रखा है।

भंगियों की मांगें उचित थीं, इसमें कोई संदेह नहीं है। परन्तु खेद की बात यह है कि आपने उन्हें संतोष अब दिलाया है जब कि आपने उनके एक व्यक्ति को मार दिया है। उनकी मांगें तो आपके पास बड़े अर्से से थीं।

२२ जुलाई को दो महिलाओं ने भूख हड़ताल आरम्भ की थी और २६ तारीख को आम हड़ताल की सूचना दी गई थी। फिर भी कोई बातचीत शुरू नहीं की गई और उनकी मांगों पर विचार करने का प्रयत्न नहीं किया गया। परन्तु ३१ को जब स्थगन प्रस्ताव रखा गया तो प्रधान मंत्री ने उस पर सहानुभूतिपूर्ण विचार करने का आश्वासन दिया। उस सहानुभूति का स्वरूप है यह गोली कांड ! आप लोकतंत्रात्मक प्रक्रिया का अनुसरण नहीं करना चाहते हैं। हड़ताल का उत्तर गोलियों से देना नौकरशाही का ढंग है।

अब मूल प्रश्न यह पैदा होता है कि गोली कांड के सम्बन्ध में हमारा दृष्टिकोण क्या है ? जैसा अंग्रेजी शासन में हुआ करता था उसी प्रकार अब भी एक अतिरिक्त ज़िला मजिस्ट्रेट को जांच के लिये कहा गया है। गृह-कार्य मंत्री ने हमसे यह नहीं कहा है कि उस की जांच के बाद सारे मामले पर न्यायिक जांच की जायेगी।

जिन कांग्रेसियों ने भी इस दुर्घटना स्थल को देखा है वे कहते हैं कि यह गोलीकाड गैर-ज़िम्मेदारी के कारण था। सरकारी विज्ञप्ति में हमेशा की तरह वहो एक तर्क प्रस्तुत किया गया है कि पत्थरों की बौछोर में पुलिस और सफाई कर्मचारी खतरे में थे इस कारण गोली चलानी पड़ी। वहां कोई दण्डाधिकारी नहीं था, आंसू लाने वाली गैस नहीं छोड़ी गई, लाठी नहीं चलाई गई और न ही चेतावनी दी गई। ऐसे गोली कांड तो हम ने अंग्रेजों के ज़माने में ही देखे थे। ऐसे अवसरों पर भी वे पहले हवा में गोली चलाते थे। मैं माननीय गृह-मंत्री से सविनय पूछता हूँ कि क्या ऐसा किया गया था ?

इस विषय पर चर्चा करते हुए हमें यह भी विचार करना चाहिये कि पुलिस का कर्तव्य क्या है ? इसके दो सिद्धांत हैं जिन पर पुलिस को चलना चाहिये, प्रत्येक पुलिसमैन जो कुछ करता है वह उस के लिये उत्तरदायी है और दूसरे उसे विधि का उल्लंघन नहीं करना चाहिये। ये दो मूल सिद्धांत हैं। हमें उसके अधिकारों की स्पष्ट रूप से परिभाषा करनी चाहिये। पुलिस को पता होना चाहिये कि उसका काम वही है जो एक मित्र, संरक्षक या सेवक का होता है।

## [श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी]

इस बात के लिये भी कोई कसौटी निश्चित होनी चाहिये कि गोली कब चलानी चाहिये । जब तक भीड़ हिंसात्मक शस्त्रों से सुसज्जित और उपद्रवी न हो गोली नहीं चलानी चाहिये । पुलिस को अपनी इच्छा से ही गोली चलाने का अधिकार नहीं होना चाहिये ।

मैं सभा को बताऊं कि ट्रावनकोर-कोचीन में जब प्रजा सोशलिस्ट पार्टी की सरकार थी तो वहां एक बार गोली चलानी पड़ी थी । प्रजा सोशलिस्ट पार्टी ने अपने राष्ट्रीय सम्मेलन में उस गोली चलाये जाने की निन्दा की थी, लोगों से क्षमा याचना की थी और निर्णय किया था कि जब कभी गोली चलाने की कोई घटना हो तो उसको न्यायिक जांच कराई जानी चाहिये । क्या आप भी इस प्रकार की कार्यवाही करने के लिये तैयार हैं? प्रजा सोशलिस्ट पार्टी के मंत्रिमंडल ने, ट्रावनकोर-कोचीन में, इस सिद्धान्त को स्वीकार किया था । क्या आप इसे स्वीकार करने के लिये तैयार हैं?

हम चाहे द्वितीय पंचवर्षीय योजना को कार्यान्वित करने के लिये कितनी ही चिन्ता क्यां न प्रगट करें, जब तक हम गम्भोरता से यह नहीं सोचते कि हमें अपनी जनता से किस प्रकार का व्यवहार करना चाहिये तब तक सभी बातें बेकार हैं ।

हमारे प्रधान मंत्री ने अब तक विदेश में बहुत अच्छा कार्य किया है और उस पर हमें गर्व है । परन्तु जिन लोगों ने उन्हें यहां भेजा है उन पर दया दृष्टि रखने की मैं उन से प्रार्थना करूंगा । आज आप ने एक मेहतर की हत्या की है सब कुछ आपकी आंखों के सामने हुआ है । मुझे बताया गया है कि दिल्ली मेहतर संघ कांग्रेसियों द्वारा नियंत्रित है । निश्चित रूप से उन्हें सरकार या राष्ट्र विरोधी नहीं कहा जा सकता है । फिर भी मैं सरकार से पूछता हूं कि गोली चलाये जाने की घटना के बाद ही क्यों आपने उनकी मां ० को स्वीकार करने का निर्णय किया था और उनकी मांगें पहिले ही क्यों नहीं स्वीकार की थीं?

जब हम इस महत्वपूर्ण मामले पर विचार कर रहे हैं तो हमें न केवल घटना पर बल्कि भविष्य के लिये भी अपने मान दण्ड निश्चित करने के लिये विचार करना चाहिये, मैं चाहता हूं कि प्रशासन, गृह-कार्य मंत्री तथा भारत सरकार इस मामले पर विचार करें और एक नीति निर्धारित करें कि इस प्रकार के अवसर पर पुलिस को किस प्रकार व्यवहार करना चाहिये ।

**१३० बा० च० कामले (कोपरगांव) :** श्रीमान्, मेहतरों जैसे निहत्थे लोगों के साथ स प्रकार का व्यवहार दुर्भाग्य की बात है । गोलीकाण्ड के बाद उन्होंने हड़ताल वापिस ले ली है । मैं कह नहीं सकता कि उन्होंने ऐसा खुशी से किया है या नहीं । इन परिस्थितियों में इसके अतिरिक्त ये बेचारे कर भी क्या सकते थे?

जिन मांगों के बारे में विवाद था यदि सरकार उन्हें अपने आप ही मान लेती तो मुझे प्रसन्नता होती ।

पुलिस किन नियमों के अन्तर्गत गोली चलाती है? मुझे उन नियमों को एक भी प्रति नहीं मिल सकी है । परन्तु 'हाल्सबरी' की पुस्तक 'लॉज आफ इंगलैण्ड' के द्वितीय संस्करण, खंड ६, पृष्ठ ३१६, में लिखा है कि यदि पुलिस द्वारा गोली चलाई जानी हो तो पहले एक निर्धारित फार्म में इस बात की घोषणा करनी होगी और यह कि गोली चलाने का हुक्म देने वाला व्यक्ति कम से कम एक दण्डाधिकारी होना चाहिये । मैं माननीय गृह-कार्य मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या संबंधित अधिकारी ने गोली चलाने से पहिले निर्धारित रूप से कोई घोषणा की थी और दूसरे यह कि क्या वहां दण्डाधिकारी के पद का कोई व्यक्ति था? हम यह भी जानना चाहते हैं कि

†मूल अंग्रेजी में ।

क्या हवा में गोली चला कर भीड़ को तितर बितर करने का प्रयत्न किया गया था ? मैं यह आरोप लगाता हूं कि पुलिस की मन्त्रा गोली चला कर हत्या करना था, भीड़ को हटाना नहीं ।

मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या इस मामले में न्यूनतम बल का उपयोग किया गया था ? भीड़ की संख्या कितनी थी ? गोली कितनों देर तक चलाई गई थी ? कुल कितनी गोलियां चलाई गई थीं ? धायल तथा मृतक व्यक्ति के परिवार की सरकार किस प्रकार से क्षतिपूर्ति करना चाहती है ?

लोक सभा का सत्र हो रहा है । बातचीत जारी थी । फोन की व्यवस्था भी थी । क्या कारण है कि संघ के नेताओं अथवा पुलिस अधिकारियों को हो रही बातचीत की सूचना नहीं दी गई ?

मेरे मतानुसार इसके तीन कारण हो सकते हैं । एक तो यह कि सरकार तथा दिल्ली नगरपालिका के अधिकारी भयभीत हो गये थे । उनका यह विचार था कि यदि हड़ताल सकन हो जाती है तो वे अपने प्रयत्न में पूर्णतः विफल होंगे । दूसरा तथा महत्वपूर्ण कारण यह है कि निम्न वर्ग के व्यक्तियों के प्रति धृणा का दृष्टिकोण अपनाया गया था । प्रधान मंत्री हड़ताल के विरुद्ध है । इसीलिये सम्भवतः पुलिस द्वारा यह उग्र कार्यवाही की गई थी ।

अन्त में मैं सरकार से यह जानना चाहता हूं कि इस देश में पुलिस द्वारा गोली चलाने के लिये क्या प्रक्रिया होनी चाहिये ? इस बात का हमेशा के लिये निबटारा होना चाहिये ।

मैं केवल इतना और कहना चाहता हूं कि निष्पक्ष न्यायिक जांच करके इन खून के धब्बों को धो दीजिये । यह जाँव उच्चन्यायालय के क न्यायाधीश के नेतृत्व में की जानी चाहिये, अन्यथा हम यही समझेंगे कि जो लोग अपने जीवन स्तर को ऊंचा उठाने के लिये आन्दोलन करते हैं सरकार उसे दबाने के लिये हिंसात्मक शक्ति का उपयोग करना चाहती है ।

**+श्रीमती सुचेता कृपालानी (नई दिल्ली) :** श्रीमान् इस घटना से न केवल विरोधी पक्ष के सदस्यों को बल्कि सारे सदन को बहुत दुःख है । प्रधान मंत्री तथा गृह-कार्य मंत्री को भी इसका बहुत दुःख है और मुझे विश्वास है कि वे मामले की उचित जांच करना चाहते हैं और आपदाग्रस्त व्यक्तियों के प्रति न्याय करना चाहते हैं ।

माननीय प्रधान मंत्री ने स्वयं घटना-स्थल पर जा कर लोलियों के निशान देखे हैं और वह यह भी जानते हैं कि पुलिस ने भीतर जा कर क्या कुछ किया था, यदि फिर भी जांच नहीं की जाती तो मुझे स बात से हैरानी होगी ।

विरोधी पक्ष के सदस्यों का यह कथन असत्य है कि हड़तालियों से मिलने और उनकी मांगें पूरी करने के सम्बन्ध में कुछ नहीं किया गया था । उनके नेताओं ने ढाई बजे स्वास्थ्य मंत्री से बातचीत की थी । मांगों के सम्बन्ध में सामान्य करार भी हो गया था । परन्तु उसी समय यह दुःखद घटना हो गई । यह कोई जान बूझ कर दमन करने की कार्यवाही न थी ।

मेरे मित्र श्री साधन गुप्त ने धायल व्यक्तियों के सम्बन्ध में जो कुछ कहा है उस के सम्बन्ध में मैं केवल यह कहना चाहती हूं कि मैं स्वयं, श्री राधा रमण तथा नई दिल्ली नगरपालिका के प्रधान के साथ उन हस्पतालों में गई थी जहां दो व्यक्तियों को हथकड़ियां पहनाई हुई थीं । हम गृह-कार्य मंत्री के निवास स्थान पर गये और उन्होंने तुरन्त टेलीफोन किया तथा इन व्यक्तियों की हथकड़ियां खोल दी गई थीं । एक और लड़का भी था जिसके हाथ चारपाई से बंधे हुए थे । परन्तु उस

## [श्रीमती सुचेता कृपलानी]

बच्चे के पेट म धाव के कारण डाक्टर के आदेशानुसार ऐसा किया गया था। डाक्टर नहीं चाहते थे कि बच्चा उठ कर बैठे या हिले डुले।

मैं असैनिक भीड़ पर काबू पाने के सम्बन्ध में शस्त्रों के उपयोग के विरुद्ध हूं। मैं किसी भी परिस्थिति में गोली चलाने को न्यायसंगत नहीं कहूंगी। परन्तु मैंने मोटे रूप से दण्डाधिकारी के प्रतिवेदन को पढ़ा है। उसमें कहा गया है कि यदि गोली न चलाई जाती तो पैट्रोल पम्प को आग लग जाती और नगरपालिका का सामान लूट लिया जाता।

हो सकता है यदि पुलिस अधिकारी गोली चलाने की आज्ञा न देता तो झगड़ा बढ़ जाता। पुलिस वहां बाहिर के व्यक्तियों को ले कर स्वच्छता सम्बन्धी कार्य में सहायता करने के लिये गई थी। मैं पुलिस को दोषी नहीं हराती हूं।

परन्तु मैं दिल्ली प्रशासन से पूछती हूं कि पुलिस को गोलियों के अतिरिक्त अन्य किसी वस्तु से क्यों लैस नहीं किया गया था? अश्रु गैस का उपयोग किया जा सकता था। यदि अन्य उपाय असफल सिद्ध होते तो मैं गोली चलाने की बात समझ सकती थी। मैं घटना स्थल के व्यक्ति को दोष नहीं देती। हो सकता है वह भीड़ देख कर घबरा गया हो। परन्तु पुलिस के पास गोलियों के अतिरिक्त अन्य सामान भी होना चाहिये था।

हमें इस बात का निर्णय करना होगा कि हमें असैनिक भीड़ पर किस प्रकार काबू पाना चाहिये। बतानी साम्राज्यवाद के दिनों म तो ऐसी कार्यवाही तोती थी। परन्तु हमें इसे त्यागना नहीं होगा। हमें अन्य उपायों से काम लेना चाहिये। बम्बई में ६ अगस्त, १९४२ के अनुभव से मैं कह सकती हूं कि अश्रु गैस भी उतनी ही प्रभावी है।

मैं सरकार से प्रार्थना करूंगी कि वह ये आदेश दे कि असैनिक भीड़ पर काबू पाने के लिये गोलियों की अपेक्षा अन्य उपायों से काम लिया जाय।

इस अवसर पर मैं माननीय गृह-कार्य मंत्री का ध्यान नई दिल्ली नगरपालिका के प्रशासन की की ओर भी दिलाना चाहती हूं। इसके या आठ सदस्य हैं जो आपस में लड़ते रहते हैं।

**अध्यक्ष महोदय :** मननीय सदस्या एक बड़े प्रश्न की ओर जा रही है।

**श्रीमती सुचेता कृपलानी :** इसका इस बात से सम्बन्ध है। हड़ताल क्यों हुई? यह स्थिति क्यों उत्पन्न हुई? चार वर्षों से कर्मियों की मांगें नगरपालिका के सामने थीं। उदाहरण के लिये मैं आपको बताती हूं कि पिछले आठ वर्षों से आठ आने की तरक्की की रकम उन्हें नहीं मिली है और बकाया रकमें रोक ली गई है। श्रम अधिकारी ने भी इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया है। इसीलिये उन्होंने भूख हड़ताल की थी और यह घटना भी हुई।

मैं एक और मामला भी बताती हूं। रेडीवालों को लीजिये। उनके लाइसेंस वापिस ले लिये गये हैं। मैं स्वयं इस समस्या के समाधान के लिये राजकुमारी अमृत कौर से ले कर चपरासी तक के पास गई। माननीय गृह-कार्य मंत्री को यह बात मालूम न थी। उन्होंने भी इस मामले का तुरन्त निबटारा किये जाने का आदेश दिया परन्तु अभी तक इस सम्बन्ध में कुछ नहीं किया गया है।

हुमायूं रोड पर बनी दुकानें इसीलिये अभी तक आवंटित नहीं की जा सकी हैं कि नगरपालिका के सदस्यों में आपस में झगड़ा है।

मुझे खेद से कहना पड़ता है कि नई दिल्ली नगर पालिका के नये चेयरमैन को रक्ती भर भी सहानुभूति नहीं है। इसीलिये नई दिल्ली नगरपालिका के महतरों में असंतोष था और फलस्वरूप यह स्थिति उत्पन्न हुई।

इस अवसर पर हमें भीड़ पर काबू पाने के सम्बन्ध में नीति निश्चित करनी चाहिये। हमें प्रशासन को भी सही रास्ते पर लाना होगा ताकि भविष्य में ऐसी बातें न हों।

†डा० सुब्बरायन (तिरुचेंगोड) : श्रीमान, निःसन्देह इस सभा में सभी सदस्यों को मृतक व्यक्ति से सहानुभूति है। ५०० से ६०० व्यक्तियों की भीड़ में ३० या ३५ सिपाही घिरे हुए थे, मैं माननीय सदस्यों से पूछता हूं कि यदि वे इस स्थिति में होते तो आत्म रक्षा के लिये क्या करते?

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : भाग जाते।

†डा० सुब्बरायन : यदि वे भाग जाते तो मंत्री महोदय उन्हें इस कार्य के लिये बधाई न देते। हुआ यह कि उत्तेजित भीड़ थी और पुलिस के कर्मचारियों तथा वहां रखे हुये सामान को खतरा था। पैट्रोल को आग लगने से क्या कुछ न हो जाता। आलोचना करना और झगड़ा खड़ा करना तो सरल है। सिपाही भाग नहीं सकते थे और उन्हें सामान तथा पैट्रोल की रक्षा करनी थी। वहां वर्कशाप में मोटर गाड़ियां भी थीं। एक व्यक्ति की जान गई, हमें इस बात का खेद है। परन्तु मैं यह अनुभव करता हूं कि विरोधी पक्ष के मेरे मित्र सदैव झगड़े में पड़ना चाहते हैं, हिसात्मक कार्यवाही करना चाहते हैं और अधिकारियों के लिये अपनी सामान्य कार्यवाहियां करना असम्भव बनाना चाहते हैं।

†श्री ईश्वर अग्न्यर (त्रिवेद्म) : एक औचित्य प्रश्न है। क्या माननीय सदस्य इस सभा के सदस्यों के आचरण की ओर निर्देश कर सकते हैं?

†अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में माननीय सदस्य ने यहां डाली जा रही बाधा की ओर निर्देश नहीं किया है। मैंने यही कुछ देखा था।

†डा० सुब्बरायन : मुझे प्रसन्नता है कि सभा में विरोधी पक्ष के मेरे माननीय मित्र केरल राज्य में शासन संचालन कर रहे हैं। मैं यह पूछता हूं कि वे किस प्रकार शासन कर रहे हैं?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को इस सभा के अन्य माननीय सदस्यों की ओर निर्देश करने की आवश्यकता नहीं है। वह दल की ओर निर्देश कर सकते हैं। जब तक कि कोई विशिष्ट मामला न हो, जब तक कि किसी माननीय सदस्य का गौरव का प्रश्न तथा उसे कैसे निकाला जाय यह प्रश्न सभा के समक्ष न हो तब तक इन सभी बातों की चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है। आचरण की ओर निर्देश करने की आवश्यकता नहीं है परन्तु दल की ओर निर्देश किया जा सकता है।

†डा० सुब्बरायन : मैं किसी व्यक्ति के आचरण की ओर निर्देश नहीं कर रहा हूं। मैं तो केवल यह कहता चाहता हूं कि मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि विरोधी पक्ष के उन भद्रपुरुषों को उत्तरदायित्व की जगहों पर रखा गया है।

†श्री साधन गुप्त : श्रीमान, यह एक भविष्यवाणी है।

†अध्यक्ष महोदय : ये भद्रपुरुष नहीं, बल्कि नका दल।

†डा० सुब्बरायन् : इन लोगों ने अपनी केन्द्रीय समिति में अपनी सरकार की भी आलोचना का संकल्प पारित किया था। केरल में सरकार चलाने के सम्बन्ध में वे अपने ढंग से जिम्मेशर हैं।

†अध्यक्ष महोदय : मैंने कहा था कि किसी मंत्रिमंडल के आचार की बात यहां नहीं उठाना चाहिए चाहे वह किसी भी दल का हो क्योंकि वे लोग अपने पक्ष की बात कहने के लिए यहां उपस्थित नहीं हैं। इसलिए ऐसे निर्देश किए बिना ही माननीय सदस्य अपने तर्क उपस्थित करें।

†डा० सुब्बरायन : मेरे कहने का अर्थ केवल इतना ही है कि वे जानते हैं कि गड़बड़ क्या है वे जानते हैं कि जब जनसमूह नियंत्रण खो बैठता है तो ऐसी परिस्थिति में क्या करना चाहिए।

वास्तव में जो कुछ हुआ वह मेरी जानकारी के अनुसार यह है कि दो पुलिस कांस्टेबिल बुरी तरह घायल हो गए उनका जीवन खतरे में था और डी० एस० पी० ने बिना बल का प्रयोग किए भीड़ को बाहर निकलवाने का भरसक प्रयत्न किया। परन्तु जब भीड़ ने लाठी चलाई और पुलिस के तीन चार कांस्टेबिल घायल हो गए तो गोली चलाने का आदेश दिया गया।

हमने अतिरिक्त जिलाधीश की जांच के संबंध में बहुत कुछ सुना है परन्तु मैं समझता हूं कि हमारे यहां न्याय विभाग निष्पक्ष होकर काम करता है। अतिरिक्त जिलाधीश ने पूरी तरह से जांच की थी और सब लोगों से साक्ष्य देने के लिए कहा था। सरकार के ऊपर कीचड़ उछालने के लिए चाहे कहा जो भी जाए पर वास्तव में हुआ यह कि पहले चेतावनी दी गई और फिर कुछ गोलियां चलाई गईं।

मेरा विचार है कि उस परिस्थिति में जितने बल का प्रयोग किया गया वह कम से कम था। इसलिए मेरी समझ में तो न्यायिक जांच की कोई आवश्यकता नहीं है।

श्री सुबिमन घोष (बर्दवान) : हम इस बात की चर्चा कर रहे हैं कि क्या गोली चलाना उचित था। हमारे सम्मुख जो विवरण है मैं उसको ठीक नहीं मानता हूं। परन्तु यदि उसे ठीक मान भी लें तो भी यह प्रश्न उठता है कि यदि गोली न चलाई जाती तो क्या भारत रसातल को चला जाता? वास्तव में गोली चलाने की आदत ब्रिटिश शासन की विरासत है। वैसे ब्रिटिश शासन में तो पुलिस को बुरा कहा जाता था परन्तु अब वही पुलिस अच्छी बन गई है। यह कैसी ही बात है जैसी कि सास-बहू और भिखारी की कहानी में है। जब बहू ने भीख देने से इन्कार किया तो सास ने उसे बुरा कहा परन्तु फिर उसने स्वयं भी इन्कार कर दिया। यदि यही गोली अंग्रेजों द्वारा चलाई गई होती तो सारे भारत में तहलका मचा दिया जाता परन्तु अब हमसे कहा जा रहा है हम शांति रखें क्योंकि हमारी अपनी सरकार ने वैसा किया है। मेरे विचार से इस गोलीकांड को किसी भी प्रकार उचित नहीं ठहराया जा सकता। इन गरीब लोगों की मांग पूरी न करके उन पर गोलियां चलाई गईं। यही सरकार विश्व भर में पंचशील तथा शांति के अन्य सिद्धान्तों का प्रचार करती है और स्वयं अपने देश में ऐसा करती है। यह वैसी ही बात है कि कोई आदमी दूसरों को चोरी न करने का उपदेश दे और स्वयं चोरी करे।

**चौ० बहु प्रकाश :** (दिल्जी सदर) : जनाब डिप्टी स्पोकर साहब, जो फार्यरिंग (गोलोकांड) हुआ, हाउस के हर एक मेम्बर को मेरे ख्याल में उस पर दुख और अक्सोस है। इसमें कोई मतभेद नहीं है। कुसूर किसका है—पुलिस का है या माब (भोड़) का है, इसमें इस वक्त जाना बेसूद है। मुझे खास तौर पर दुख इस बात का है कि पिछ्ने दिनों में दो वाक्ये हुए और वे दो वाक्ये ऐसे हैं, जो पिछ्ने छः साल में नहीं हुए। एक वाक्या यह हुआ कि कुछ लोग आए और उन पर फौरन टोयर-गैस हो गया (आंसू-गैस छोड़ा गया) और दूसरा वाक्या यह हुआ कि कुछ झगड़ा शुरू हुआ, तो वहां पर फार्यरिंग हो गया। जनाब, यह कहा जाता है—एक थ्योरो (सिद्धांत) बनो हुई है—कि बगैर पुलिस के और बगैर लाठों और गोलों के माब को कंट्रोल नहीं किया जा सकता है और एडमिनिस्ट्रेटर्ज की यह राय है कि यह नहीं हो सकता है। मैं बुनियादी तौर पर इस बात से इख्तिलाफ करता हूं और इख्तिलाफ ऐसे नहीं करता हूं कि मैं कोई थ्योरी को बात कह रहा हूं, बल्कि मैं प्रैक्टिस (व्यवहार) की बात कहना चाहता हूं।

**पिछ्ने छः** साल में एक गोलो दिल्ली में नहीं चली। लाठी के मुतालिक मैं ज्यादा कुछ नहीं कह सकता, लेकिन जहां तक मेरा ख्याल है, कभी शाजों-नादर हों ऐसा कोई मौका आया होगा, जिसको इस वक्त मुझे याद नहीं है। उस दौरान में जिन क्राउडज (भोड़ों) को फेस करना पड़ा, वे बहुत ज्यादा सख्त और तेज थे, इससे ज्यादा थे। लेकिन कैसे कंट्रोल किया गया उनको ? जनाब पुलिस को और मैजिस्ट्रेट्स को—जिम्मेदार लोगों को अन्दरूनी तौर पर कहा गया था कि चाहे कितने हो सख्त गिरोह का तुम्हें मुकाबला करना पड़े, तुम्हें गोलो नहीं चलानो है किसी भी कोमत पर, और तुम्हें वे तरीके अखिलयार करने हैं, जिससे बगैर गोलो चलाए आप क्राउड को डिसपर्स (तितर-बितर) कर सकें या उसको शान्ति में ला सकें। उनको मोटिंगे को गई और उनको यह बात समझाई गई। मैं यह बात तजुबे की बिना पर कह रहा हूं। और ऐसे मौके आए कि जहां पुलिस वालों को जीयर किया गया, (मुह चिढ़ाया गया), उनके मुंह पर थूका गया, उन को परेशान किया गया, उन की पगड़ी उतारो गई, लेकिन उन्होंने कुछ नहीं किया, क्योंकि सिपाही में यह एक खूबी होती है कि वह डिसिप्लिन (अनुशासन) का पाबन्द होता है, और अगर उसको शान्ति के साथ किसी से लड़ने के लिए कहें और किसी सिचुएशन (स्थिति) का मुकाबला करने के लिए कहें, तो वह शान्ति से मर भा सकता है, लेकिन अगर गोली चलाने के लिए कहा जाय, तो उसकी गोली कभी ठंडी नहीं पड़ती।

जनाब, मैं किसी खास सिचुएशन के बारे में नहीं कह सकता, क्योंकि यहां पर बहुत से मेम्बर साहबान मिनिस्टर्ज भी रहे हैं, चीफ मिनिस्टर्ज भी रहे हैं, वे अपने अपने तजुबे यहां पर बयान कर सकते हैं, लेकिन मेरा पूरा यकीन है कि चाहे कैसा भी माब हो, बगैर गोली के उसको काबू किया जा सकता है, बशर्ते कि आप पुलिस आफिसर्ज और गवर्नरमेंट आफिसर्ज को इसके लिए ट्रेन (प्रशिक्षित) करें, उनको साइकोलाजी (मनोविज्ञान) समझायें और उनको बतायें कि उनको किस तरह की सिचुएशन में क्या करना है ?

हालांकि इतना झगड़ा चल रहा था लेकिन वहां पर मिर्फ एक डिप्टी सुपरिन्टेन्डेन्ट आफ पुलिस मौजूद थे। मैं यह बताना चाहता हूं कि पहले जब कभी भी इस किस्म के मौके आए, तो वहां पर एक दम आई० जी०, चीफ कमिश्नर, डिप्टी कमिश्नर और मिनिस्टर्ज मौजूद हो जाते थे—थोड़ी सी ही देर में वे सब इकट्ठे हो जाते थे और यह एक नामुमकिन बात थी कि इस किस्म का मौका आए, इस किस्म की सिचुएशन सामने आए और हुक्म-अद्वली हो जाय। आखिर पापुलर गवर्नरमेंट और ड्यूरोक्रेसी (लोक-प्रिय सरकार और नौकरशाही) में फर्क

## [चौ० ब्रह्मप्रकाश]

क्या है? ब्रूरोकेमी यह समझती है कि हम दफतर में बैठ कर पुलिस के जरिये, हुक्मत के जरिये काबू कर सकते हैं। पापुलर गवर्नमेंट और उसके नुमायन्दों का यह फर्ज होता है कि वे जाकर माब्ज को फेस (सामने आयें) करें और उसको काबू करें। मुझे मालूम है कि यह काफी सख्त काम है और मैं कहूँगा कि बारहा मुझे मौका पड़ा है माब्ज को फेस करने का। मुझे जीयर किया गया है, मुझे काफी कुछ कहा गया है, लेकिन गोली नहीं चली और और चाहे कुछ भी हुआ हो। यह गलत बात है कि हम गोली के बगैर कंट्रोल नहीं कर सकते, कोई इन्तजाम नहीं कर सकते। जनाब, यह दिल्ली है। यहां सारी पार्टियों का अखाड़ा है और यहां पर रोज-मर्रा जलसे जलूस निकलते हैं, डिमांस्ट्रेशन्ज (प्रदर्शन) होते हैं। यहां पर छः साल तक गोली नहीं चली, जब कि वह इससे खराब बनत था, जब कि काफी ज्यादा डिमांस्ट्रेशन होते थे। मैं यह नहीं कहता कि आगे नहीं होंगे, क्योंकि यहां पर सब को अपनी अपनी ताकत-आजमाई करनी है। उनको फेस करने का कोई दूसरा तरीका अस्तियार करना चाहिए। मैं समझता हूँ कि उसका कोई तरीका नहीं है सिवा इसके कि हम मैंके पर जा कर शान्ति के साथ क्राउड को फेस करें और उसको कंट्रोल करने की कोशिश करें, जब हम इस तरह फेस करते हैं, तो जो माब्ज और उन पार्टीज के लीडर होते हैं, जिन्होंने स्ट्राइक कराई होती है, उनको शरमिन्दगी होती है। अगर पुलिस का एक सिपाही मारा जाता है, तो मैं उसको बेहतर समझता हूँ बनिस्बत इसके कि एक गरीब आदमी मारा जाय, क्योंकि सिपाही के मारे जाने से पार्टियों के नेताओं पर जिम्मेदारी आती है कि आया हम लालैसनेस (अराजकता) को बदलित करेंगे या पीसफुल डिमांस्ट्रेशन (शान्तिपूर्ण प्रदर्शन) करेंगे। ऐसा किया गया होता, तो फिर ऐसा शोर नहीं मचता और अगर मचता तो हम उनको कनडेम (उनकी निन्दा) करते। यहां पर जिन्होंने हड़ताल और डिमांस्ट्रेशन कराई, उनके बारे में यह नहीं कहा जा सकता है कि वे ज्ञान्दा कराना चाहते थे या खराबी पैदा करना चाहते थे। इसलिए मैं श्रद्ध से अर्ज करना चाहता हूँ कि मेरेकानी करके इस नए टैक्नीक को बरतने की कोशिश की जाय—इस टैक्नीक को कि यहां पर गोली न चले, अमल में लाने की कोशिश की जाय। मुझे पूरा यकीन है कि अगर यहां की पुलिस और मैजिस्ट्रेसी को समझाया जायगा, बतलाया जायगा, तो वह उसको अपनायगी और मैं समझता हूँ कि लोगों का को-आपरेशन (सहयोग) भी ज्यादा मिलेगा। हालांकि बात जरा अलग हो जाती है, लेकिन मैं यह भी कहूँगा कि अगर जनाब को कभी जरूरत पड़े इस बात की कि किसी बुरे डिमांस्ट्रेशन को और बहुत सख्त खतरनाक डिमांस्ट्रेशन को फेस करना है, तो उसके लिए मेरी सर्विसिज हाजिर हैं—मैं उसको फेस करने के लिए तैयार हूँ। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि इस तरह से आप दिल्ली में—और खास तौर पर दिल्ली शहर में—इन्तजाम ज्यादा बेहतर तरीके से चला सकेंगे। गोली पर अगर आपका भरोसा रहेगा, तो मैं समझता हूँ कि आपका इन्तजाम खराब होगा और यहां की सिचुएशन दिन-व-दिन ज्यादा खराब होगी।

बस जनाब, मैं यही अर्ज करना चाहता था और खाली श्योरी की बिना पर नहीं, बल्कि तजुर्बे की बिना पर—उस तजुर्बे की बिना पर, जो कि पांच साल में हासिल किया गया था, मैंने यह अर्ज किया है।

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूँ कि इस स्तर पर मुझे वाद-विवाद में अन्तःक्षेप करना चाहिए क्योंकि इस दुर्घटना की पृष्ठभूमि के संबंध में कुछ गलत बातें कही गई हैं।

मूल अंग्रेजी में—

जैसा कि माननीय सदन को पहले ही ज्ञात हो चुका है, नई दिल्ली नगरपालिका के कर्मचारियों की शिकायतों का प्रश्न इस सदन में २५ तारीख को उठाया गया था और सदन का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित किया गया था कि इन शिकायतों के कारण भूख हड़ताल प्रारंभ कर दी गई है। उस समय मैंने इस प्रश्न को उठाने वाले माननीय मित्र को यह बताया था कि यह सच है कि नई दिल्ली नगर पालिका के समक्ष कुछ शिकायतें थीं और उसने उन पर विचार करने के लिए १७ तारीख को एक बैठक की थी परन्तु चूंकि इन शिकायतों को समिति के सामने रखने वाले पक्ष उपस्थित नहीं थे, यह प्रश्न २२ तारीख के लिए स्थगित कर दिया गया था, कि इन प्रश्नों पर विचार किया जा रहा था और कुछ बातों पर कुछ निर्णय किए जा रहे थे और उस समय जब बैठक चल रही थी, बाहर भूख हड़ताल प्रारंभ हो गई। ये तथ्य थे जो मैंने उस समय रखे थे।

तत्पश्चात्, कुछ दिनों के बाद किसी समय संबंधित संघ के मंत्री, श्री रतन लाल चाल्मीकी एक प्रतिनिधि मंडल लेकर मेरे पास आए। मेरी उनके साथ पूरी बातचीत हुई। उन्होंने बहुत सी शिकायतें समझाईं। उन्होंने नई दिल्ली नगरपालिका को जो शिकायतों की सूची भेजी थी उसकी एक प्रति मुझे दी। मैंने सोचा कि उनमें से अनेक शिकायतें ऐसी थीं जिन्हें दूर किया जाना चाहिए था। मुझे विश्वास था कि जब नई दिल्ली नगरपालिका की बैठक होगी तो वह उन्हें स्वीकार कर लेगी। मैंने उनसे वैसी ही बात कही। मैंने गृह-मंत्री को भी इसकी जानकारी करा दी और मैं समझता हूँ कि नई दिल्ली नगरपालिका के अध्यक्ष और मुख्यायुक्त दोनों से उस मामले पर सहानुभूति-पूर्वक विचार करने के लिए कहा गया था।

फिर ३१ तारीख को और प्रस्ताव उपस्थित हुए कुछ स्थगन के लिए और कुछ सूचना प्राप्त करने के लिए, क्योंकि ३० तारीख को प्रातःकाल एक प्रकार की सांकेतिक हड़ताल हुई थी और वह ३१ को भी जारी रही। तब मैंने और प्रधान मंत्री दोनों ने कहा था कि ये ऐसे मामले हैं जिन पर हम अवश्य ही सहानुभूति से विचार करेंगे। वास्तव में मैंने मध्यान्ह के समय सदन से जाने के बाद एक घण्टे के अन्दर संघ के सभापति, मंत्री, प्रतिनिधियों और उनके एक सहयोगी के साथ सम्पर्क स्थापित किया। मैंने शिकायतों की सूची को पुनः पढ़ा। मैंने यह बताया कि उनकी कौन-कौन सी मांगों के प्रति मुझे बहुत सहानुभूति थी। कुछ बातें ऐसी थीं जैसे मंहगाई के भत्ते को वेतन में मिला देना और ऐसी अन्य बातें जिनका असर दूसरी नगरपालिकाओं पर पड़ सकता था। इससे वे सहमत हो गए। नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली की नगरपालिकाओं की आय तो अच्छी थी परन्तु दो अन्य नगरपालिकायें ऐसी हैं जिन्हें राजकीय सहायता दी जाती है। मैंने उन्हें समझाया कि इसके संबंध में हम जो कुछ भी निर्णय करेंगे वह दिल्ली प्रशासन द्वारा सब बातों पर विचार करके ही होगा। वह इस प्रकार के तर्क से सहमत हो गए।

मुझे ज्ञात हुआ है कि एक दिन पहले वह प्रतिनिधिमंडल प्रधान मंत्री के पास भी गया था। प्रधानमंत्री ने अपने निजी सचिव से मामले की छानबीन करने के लिए कहा और उन्होंने प्रतिनिधि मंडल द्वारा बताई गई बातों का संक्षेप मेरे पास भेजने की कृपा की। उन्होंने मुझसे इन मामलों की यथासंभव सहानुभूतिपूर्वक जांच करने के लिए कहा था।

इसलिए यह दुर्भाग्य की ही बात है कि जब ये लोग उस दिन अपरान्ह में मेरे पास आए उस समय लगभग २.३० का समय था। मुझे सदन को यह बताते हुए बहुत दुख हो रहा है वास्तव में मेरे अत्यधिक उत्साह के कारण ही वे कुछ अधिक समय तक ठहरे रहे। मैंने कहा कि चूंकि आप आए हैं मैं विस्तार से बातचीत करना चाहूंगा और अपने विचार प्रकट करूँगा।

## [श्री कर्मरकर]

वे मेरे पास ३.२० तक रहे। उन्होंने यही कहा कि “हम इतना ही चाहते हैं कि गृह मंत्री अथवा स्वास्थ्य मंत्री हमें कोई आश्वासन दे दें।” हमसे तत्काल अपनी किसी मांग के संबंध में वचन नहीं प्राप्त करना चाहते थे। परन्तु वे सहानुभूतिपूर्ण विचार चाहते थे। मैंने उन्हें बताया कि न केवल गृह-मंत्री वरन् समस्त सरकार इन मांगों के प्रति सहानुभूति रखती है। वे उस आश्वासन से सन्तुष्ट थे।

वे मेरे स्थान से यह कहकर गए कि हम सीधे भूखहड़तालियों के पास जायेंगे। उन्होंने एक कार्यक्रम निश्चित किया कि भूखहड़ताल किस प्रकार समाप्त हो, क्या किया जाना है और एक सार्वजनिक सभा में क्या समझाया जाना है। उस बातचीत में मेरे इस सदन के सहयोगी श्री वाल्मीकी तथा श्री रत्न लाल वाल्मीकि और एक अन्य सहयोगी भी उपस्थित थे। वे चले गए और बाद में शाम को मुझ से फिर मिले और कहा कि हमने संसद भवन पहुंचने पर इस दुर्घटना की बात सुनी। उन्होंने कहा कि उनकी स्थिति बहुत कठिन हो गई है क्योंकि गोलीकांड हो जाने के कारण वे वह नहीं कर सकेंगे जो कि करना चाहते थे, अर्थात् भूखहड़तालियों से हड़ताल समाप्त करना। उन्होंने कहा कि जो कुछ हुआ है हम उस पर विचार करेंगे। मैं उनका दृष्टिकोण समझ गया।

इसी बीच में, जैसे ही वे मेरे यहां से गए मैं अपने दफ्तर गया। मैंने नई दिल्ली नगरपालिका के प्राधिकारियों, प्रतिनिधियों, चेयरमैन और वाइस-चेयरमैन और मैं समझता हूँ, स्वास्थ्य निरीक्षक को मिलने के लिए बुलाया था ताकि उनसे यह मालूम हो सके कि वे क्या कर सकते हैं और क्या कठिनाइयां हैं। वास्तव में हम एक के बाद एक बात पर विचार कर रहे थे। कई बातों पर वे समस्या पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने को तैयार थे। उसी समय ४.१० पर हमें दफ्तर में फोन मिला की गोलीकांड हुआ है। जो कुछ हुआ यह उसकी तथ्यात्मक पृष्ठभूमि है। इसलिए यह कहना सर्वथा निराधार है कि यह गोलीकांड हमारे समक्ष रखी गई मांगों पर सहानुभूतिपूर्ण अथवा अन्यथा विचार से संबंधित था।

मुझे इस सदन को यह बताते हुए बहुत दुख हो रहा है कि यह केवल बुरा संयोग ही है अन्यथा यदि प्रतिनिधिगण एक धण्टा पहले चले गए होते और उनसे हड़ताल तुड़वा दी होती, तो बाद में जो भी हुआ वह कुछ नहीं हो सकता था। दोनों पक्षों के नेतागण विशिष्ट विचारधारा के नेतागण, और शिकायतें पेश करने वालों के प्रतिनिधि और साथ ही अधिकारीगण भी—उनमें से प्रमुख, चेयरमैन जो साथ ही डिप्टी कमिश्नर भी होता है,—घटनास्थल पर मौजूद नहीं थे। वे घटना स्थल पर नहीं पहुँच सके थे क्योंकि सभी दुर्भाग्यवश अत्यंत ही व्यस्त थे। तात्कालिक गड़बड़ी—अर्थात् भूख हड़ताल और हड़ताल खत्म करने के प्रश्न को हमने करीब-करीब सुलझा लिया था।

उसके बाद की घटनाओं के बारे में मैं केवल कुछ ही बातें कहना चाहूँगा। परसों जब यह मामला सभा के समक्ष आया था उसमें गृह-कार्य मंत्री के वक्तव्य के बाद मैं भंगियों के संगठन के प्रतिनिधियों से फिर मिला था। आज सुबह भी मैं उनसे मिला हूँ। परसों मैंने अनौपचारिक रूप से उनसे बात-चीत की थी।

इन प्रतिनिधियों ने जो एक जानकारी मुझे दी थी उसके बारे में सभा को भी बता देना मैं अपना कर्तव्य समझताँ हूँ। आज सुबह श्री वाल्मीकी वहां मौजूद थे, दूसरे श्री रत्न लाल वाल्मीकी, जो सेक्रेटरी हैं, वहां थे, श्री राधा रमण थे, श्रीमती सुचेता कृपालानी वहां मौजूद थीं, अनेक प्रतिनिधि थे और श्री शंकरा थे। हमने फिर साफगोई से बात चीत की। जैसा मैंने

पहले कहा, सहायता संबंधी कुछ बातें थीं। उसके बारे में कोई कठिनाई नहीं थी। वेतन और मंहगाई भत्ते संबंधी ऐसी कुछ बातें हैं जिन्हें विचार के लिये अन्य बातों से अलग नहीं किया जा सकता है। उनका दृष्टिकोण और स्थिति के बारे में उनकी समझ औचित्यपूर्ण थी।

बातचीत के दौरान में उन्होंने मुझे लगभग ४ पृष्ठों के एक छपे हुए पर्चे की बात बतायी जो कुछ ऐसे लोगों द्वारा छपवाया गया था जो हड़ताल वापस लिये जाने से बिल्कुल असन्तुष्ट थे और उसमें हड़ताल समाप्त करने वालों को ६ तारीख या उसके आस-पास की किसी तारीख को फिर से आरम्भ होने वाली हड़ताल में शामिल होने के लिये इन शब्दों में भड़काया गया था :— ‘आपके तथा-कथित प्रतिनिधियों ने आपको धोखा दिया है; उन्होंने मंत्रियों द्वारा दिये गये झूठे आश्वासनों के आधार पर आपको झूठे आश्वासन दिये हैं। इसलिये यह आपका कर्तव्य है कि आपने जो कार्य किया है उसे वापस लें और जब दुबारा हड़ताल हो तब उसमें शामिल हो जायें’। मैं यह बात सिर्फ इसीलिये बता रहा हूँ ताकि सभी सत्य सभा के समक्ष आ जायें।

मैं गोलीकाण्ड संबंधी विचाराधीन विषय के बारे में विशेष कुछ नहीं कहना चाहता लेकिन मेरा ख्याल है कि जो स्थिति उत्पन्न हुई है उसे भली प्रकार समझने में तथ्यों की इस पृष्ठभूमि कुछ उपयोगी सिद्ध होगी।

श्री डांगे : (बम्बई, नगर-मध्य) : मैं कुछ अत्यंत गम्भीर प्रकार की समस्याओं के बारे में कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। मैं इन घटनाओं के अथवा मांगों के बारे में नहीं जाना चाहता।

मैं जो समस्या प्रस्तुत कर रहा हूँ वह बहुत ही सीधी सी है। यह चीज बार-बार क्यों होती है? यह बात अनेक अन्य सदस्यों ने भी पूछी है और उसे समझाने की कोशिश भी की गयी है। लेकिन मैं जो बात आपसे कहना चाहता हूँ वह यह है कि क्योंकि इन मामलों में सही दृष्टिकोण नहीं अपनाया जाता और इसीलिये न तो अब तक कोई हल निकल सका है और न आगे निकलेगा।

मैं इस बात को मानता हूँ कि सरकार गोली चलाने से बचना चाहती है। मैं इस बात को भी स्वीकार करता हूँ कि सरकार श्रमिकों की मांगों पर सहानुभूतिपूर्ण ढंग से विचार करना चाहती है। लेकिन फिर क्या बात है कि हड़ताल और गोली चलाने की नौबत आ जाती है? इस सम्बन्ध में मैं विशेष रूप से श्रीमती सुचेता कृपालानी और मंत्री महोदय के भाषणों के लिये उनका बहुत आभारी हूँ क्योंकि उसी में इस समस्या के हल का ढंग सुझाया गया है।

इस संबंध में जो पहला प्रश्न आता है वह यह है कि म्युनिसिपैल्टी जैसी अत्यावश्यक सेवाओं में जब श्रमिक कोई समस्या उठाते हैं, और जब यह मालूम रहता है कि यदि समस्या को हल नहीं किया गया तो उसके फलस्वरूप हड़ताल हो सकती है, तब शीघ्र कार्यवाही क्यों नहीं की जाती—विशेष रूप से दिल्ली ऐसे शहर में जहाँ केन्द्रीय सरकार को सहानुभूतिपूर्वक इन समस्याओं को हल करने का अधिकार प्राप्त है। हड़ताल का नोटिस मिलने पर ही मंत्रियों की सहानुभूति क्यों उमड़ती है। यही मेरा प्रश्न है।

यहाँ भी, जैसा कुछ लोगों ने कहा लोग परिस्थिति का अनुचित लाभ उठा रहे थे। यदि ऐसी ही बात होती तो मांग पेश होते ही हड़ताल होती और तभी फौरन गड़बड़ी मच जाती। लेकिन ऐसी कोई बात नहीं हुई। पुलिस-रिपोर्ट और माननीय सदस्यों की बातों से ही स्पष्ट है कि मांगें पेश की गयीं लेकिन म्युनिसिपैल्टी के अन्दरूनी झगड़ों के कारण उनके बारे में कोई निश्चय नहीं किया जा सका। म्युनिसिपैल्टी के झगड़ों के कारण जब पानी गन्दा

## [श्री डॉगे]

होता है और मंत्रालय उसके खिलाफ कार्यवाही नहीं करता तब शहर में बीमारी फैलती है; जब म्युनिसिपैल्टी के झगड़ों के कारण हड्डताल होती है और सड़कों पर कूड़ा इकट्ठा होता है और महामारियों के फैलने का खतरा पैदा हो जाता है तब भी यदि मंत्रालय कोई कार्यवाही नहीं करता तब हम क्या करें? मजदूर यदि हड्डताल न करें तो करें क्या? वे अपनी मांगों का नोटिस देते हैं और हड्डताल करते हैं, उसके बाद भूख-हड्डताल होती है। क्या यह भी “गड़बड़ी” है? मांगों का नोटिस देना गड़बड़ी है; अधिक तनखा की मांग करना गड़बड़ी है; भूख हड्डताल गड़बड़ी है; सत्याग्रह गड़बड़ी है; प्रदर्शन गड़बड़ी है—और हड्डताल तो सबसे बड़ी गड़बड़ी है। तब तक वे इस बात के सिवा कुछ नहीं कहते कि, “हम इस पर विचार कर रहे हैं।”

इसी तरीके के कारण यह स्थिति उत्पन्न होती है। शासक-दल, मंत्रालय का दृष्टिकोण ही ऐसा है जिससे संकट उत्पन्न होना अनिवार्य है। हड्डतालों और मांगों को गड़बड़ी मानना ही गोलीकांड का मुख्य कारण है क्योंकि आप श्रमिक वर्ग को ऐसा वर्ग ही मानने के लिये तैयार नहीं हैं जिसको कुछ सुख-सुविधाओं की मांग करने का अधिकार हो, जो अपने जीवन-स्तर को ऊँचा उठाने की मांग कर सके। यह सब बातें योजना में लिखी हुई हैं लेकिन यदि श्रमिक-वर्ग अपनी मांगें तैयार करे और उनके लिये हड्डताल, भूख-हड्डताल या प्रदर्शन करें तो उसे गड़बड़ी कहा जाता है और गड़बड़ी को तो बल-प्रयोग द्वारा दबाया ही जाना चाहिये। मैं इस प्रकार के व्यवहार में विश्वास नहीं करता।

बात यह है कि ये चीजें इसलिये हो रही हैं कि भारत की वर्तमान स्थिति के प्रति सरकार का दृष्टिकोण ठीक प्रकार का नहीं है। यदि पूरा दृष्टिकोण ही बदल दिया जाये तो समस्या का हल निकल सकता है। श्रमिक-वर्ग की मांगों को सरकार-विरोधी वर्ग की मांगें मत मानिये। श्रमिकों के कार्य को समाज-विरोधी और अपने विरुद्ध मानने का फल यह होता है कि अन्य शक्तियां उन पर आक्रमण करने का अवसर पा जाती हैं।

यही एक ऐसी घटना हुई है जो हमें अच्छा सबक देती है। हमारे प्रधान मंत्री कहते हैं कि वे अपना डंडा नहीं चलाना चाहते और न चाहते हैं कि मजदूर डंडा चलाये। यह बात बड़ी अच्छी है। लेकिन मुश्किल यह है कि उनकी भावना यह तो जरूर है लेकिन डंडा उनके हाथ में न हो कर किसी और के हाथ में है। वे भाव तो कुछ प्रगट करते हैं लेकिन ठीक उसके विपरीत काम होता है।

इसके लिये मैं एक और उदाहरण दूँगा। एक और तो मंत्री महोदय श्रमिकों से समझौता बारी चला रहे थे और ठीक उसी समय दूसरे स्थान पर क्या हो रहा था? पुलिस का कहना है कि गाड़ियों को पुलिस के पहरे में ले जाया जा रहा था। यदि मंत्री महोदय मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने के लिये तैयार थे तो हड्डताल-तोड़ने वाले पिट्ठुओं को क्यों नहीं रोका गया? गाड़ियों को जबर्दस्ती क्यों ठेला जा रहा था? एकाध दिन और रुकने से कुछ बिगड़ता नहीं था। इसका अर्थ यह है कि मंत्रालय की सहानुभूति और पुलिस के कार्य में कोई संबंध नहीं है।

यदि यही दृष्टिकोण रहा तो कोई हल नहीं निकलेगा। मांगें हमेशा की जायेंगी, हड्डतालें होती ही रहेंगी—सब कुछ ज्यों का त्यों चलता रहेगा। लेकिन तरीका यह नहीं है।

इसीलिये, सरकार से मेरा अनुरोध है कि श्रमिक-वर्ग द्वारा उठाये गये प्रश्नों के प्रति अपने दृष्टिकोण में परिवर्तन करे। तभी समस्या का वास्तविक हल निकलेगा और आपको सभी वर्गों का सहयोग प्राप्त हो सकेगा।

किसी ने पूछा कि यदि हम इस स्थिति में होते तो क्या करते? इसका उत्तर इस समय नहीं दिया जा सकता, इसका उत्तर तभी दिया जायेगा जब हम उस स्थिति में होंगे। और जहां हम ऐसी स्थिति में हैं वहां हम अभी ही यह दिखा रहे हैं कि हम क्या कर सकते हैं।

किसी ने यह प्रश्न उठाया कि भंडारों की, पैट्रोल पम्पों की रक्षा कैसे की जाये? क्या एक पैट्रोल पम्प की कीमत दो व्यक्तियों की जानों और एक बारह वर्षीय लड़के के घायल होने से अधिक है? यदि आपका प्रमाप यह है तो मैं इस प्रमाप को नहीं मानता।

घटनाओं के क्रम से ऐसा प्रतीत होता है कि या तो सम्पूर्ण कांग्रेस दल, सम्पूर्ण मंत्रिमण्डल या मंत्रिमण्डल के कुछ सदस्य ऐसे हैं जो शान्तिपूर्ण समझौते के विरोधी हैं; वे चाहते हैं कि बल और सरकारी शान का प्रदर्शन होना ही चाहिये। उनके इन मतभेदों से मेरा कोई मतलब नहीं है। मैं तो एक दो बातें कहूँगा जिन पर उन्हें चर्चा और सहानुभूतिपूर्ण ढंग से विचार करना चाहिये।

मैं इसके बारे में नियम निर्धारित नहीं करना चाहता कि गोली किस परिस्थिति में चलायी जाये या कम से कम कितना बल-प्रयोग किया जाये। मैं तो गड़बड़ी की बिल्कुल जड़ के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। यदि हड़ताल का कोई नोटिस आये तो उसे विद्रोह-का कोई कार्य न समझिये, यह न समझिये कि वह सरकार का तस्ता उलटने के लिये दिया गया है। यदि हड़ताल हो ही जाये तो इस बात की गारंटी होनी चाहिये कि दोनों पक्ष शान्ति पूर्ण ढंग से कार्य करेंगे। यदि अधिकांश मजदूर हड़ताल करें तो उस हड़ताल को मुट्ठीभर पिट्ठुओं की मदद से तोड़ने का प्रयास मत कीजिये क्योंकि सारे झगड़े की जड़ यही है। इसके बाद यदि आप बात करेंगे या तर्क करेंगे तो आप देखेंगे कि जनता आपके साथ है। लेकिन यदि आप गोलियों से बात करेंगे तो जनता को भी अपने अधिकारों की रक्षा के लिये संघर्ष करना होगा। यदि आपको वास्तव में सहानुभूति है तो उसे कार्य-रूपमें परिणत कर दिखाइये—केवल वदन्वयों से काम नहीं चलेगा।

इसलिये अंत में आपसे फिर अपील करूँगा कि आप अपना दृष्टिकोण बदलिये। मजदूरों को विद्रोही और उनकी मांगों को अपने ऊपर हमला मत समझिये और अपनी पुलिस को यह आदेश दें दीजिये कि यह राज्य तर्क और विश्वास पर आधारित है, संगीनों पर नहीं। यदि पुलिस की मनोवृत्ति न बदली गयी तो आप चाहे कितनी भी सहानुभूति क्यों न प्रगट करें, सही नतीजे नहीं निकलेंगे। इसलिये पुलिस का भी सुधार करने की आवश्यकता है। केवल-तबादलों, चेतावनियों अथवा मुअर्रतली से कोई फल नहीं निकलता—उनके खिलाफ और भी सख्त कार्यवाही करनी होगी। इसीलिये, मेरा कहना है कि हमारे इन सुझावों पर विचार कर यदि आप इनमें से कुछ को भी अपनाने का प्रयास करेंगे तो मुझे विश्वास है कि हम इस प्रकार की घटनाओं से बच सकेंगे।

**राजा महेन्द्र प्रताप (मथुरा) :** मुझे शान्ति के बारे में एक बात कहनी है। जब पिछले दिनों पाकिस्तानियों का हूँदय परिवर्तन करने के लिये पाकिस्तान जाने का सवाल आया था उस समय हमारे माननीय प्रधान मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि वे मुझे इसके लिये

†मूल अंग्रेजी में।

## [र.जा महेन्द्र प्रताप]

हर तरह की सहूलियतें देंगे। लेकिन आज मैं देखता हूँ कि इस सभा के लोगों का हृदय परिवर्तन करने की बड़ी जरूरत है। हमें दलगत विचारों से ऊपर उठकर मानवता के लिये सच्चे न्याय की स्थापना करने का प्रयास करना चाहिये।

महात्मा गांधी के प्रति पूरी श्रद्धा के साथ मुझे यह कहना, पड़ता है कि भूख-हड़ताल का तरीका उन्होंने ही निकाला है और गोली चलाने की बात हमें अंग्रेजों से विरासत में मिली है। पिछले १६० वर्षों में ब्रिटिश साम्राज्य हमारे ऐसे भाइयों के ही बल पर टिका रहा जो सोने के कुछ चमकते हुए टुकड़ों के बदले अपने बन्धु-बान्धवों तक को बेचने को तैयार थे। पिछले १०० वर्ष से शासन इसी ढंग से चला है।

हमारे माननीय गृह-मंत्री ने उस दिन फर्माया कि हमें २५ वर्ष के अनुभवी व्यक्ति पर विश्वास करना ही पड़ेगा। लेकिन श्रीमान, यह कांग्रेस सरकार तो सिर्फ १० वर्ष पहले बनी थी। उसका १५ वर्ष का अनुभव तो ब्रिटिश उरकार की अधीनता का है। अंग्रेजों ने उस आदमी को इसीलिये चुना था क्योंकि उन्होंने देखा कि वह भारत की अपेक्षा लन्दन का ज्यादा वफादार रहेगा। यदि ऐसे व्यक्ति पर जाँच करने का भार सौंपा जाता है तो यह दिखावा मात्र है। उस दिन मैंने यह सुझाव दिया था कि इस मामले की जाँच करने के लिये सभा के सदस्यों की एक समिति नियुक्त की जाये जो कि अपना प्रतिवेदन अध्यक्ष महोदय के सामने प्रस्तुत करे। परन्तु यह प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया।

हमें अपने विचारों में, अपने दृष्टिकोण में सुधार करना होगा, पारस्परिक झगड़ों का त्याग कर आपस में मेल लियाप बढ़ाना होगा। राजनीतिक दलों को भी अपनों कटूरता त्याग कर देश में तथा सम्पूर्ण विश्व में शान्ति स्थापित करने का प्रयत्न करना चाहिये।

इस सम्बन्ध में मेरा एक सामान्य सा सुझाव यह है कि एकार को सारों शासन व्यवस्था में आमूल परिवर्तन किया जाना चाहिये। देश में के मिली जुली सरकार होनी चाहिये। देश के हित में सभी मिलकार काम करें। हमें पारस्परिक विवादों को त्याग कर अपने देश तथा विश्व में शान्ति स्थापित करने का प्रयत्न करना चाहिये।

**गृह-कार्य मंत्री (पंडित गो० ब० पन्त्र) :** मैंने माननीय सदस्यों के और विशेषकर विरोधी दल के सदस्यों के भाषणों को पूरे ध्यान से सुना है। आज की चर्चा का विषय अत्यन्त गंभीर है। हमें मानव जीवन की पवित्रता के प्रति सम्मान-भाव रखना चाहिये। हम इस देश के नागरिकों की केवल सुरक्षा के ही तहीं, अपितु हर संभव तरीके से उनके जीवन-स्तर को भी उन्नत करने के इच्छुक हैं। अतः मैं यहाँ माननीय सदस्यों द्वारा अभिव्यक्त की गयी कुछ भावनाओं की सराहना करता हूँ, वहाँ यह भी अनुभव करता हूँ कि उन भाषणों की वास्तविक भावना कुछ और ही है। सभा में इतने अधिक हुंगी के कहकहे लग रहे थे और शोर हो रहा था, कि मैंने यही अनुभव किया कि जो कुछ भी कहा जा रहा है, उसके वास्तविक उद्देश्य के प्रति हम पूर्णरूपेण अचेत हैं।

परिणाम स्वरूप, भाषणों में अभिव्यक्त की गयी महान और उच भावनाएँ भी उस समय अप्रभावकारी सिद्ध हो जाती हैं, जब हम देखते हैं कि जो कुछ भी कहा जा रहा है, वैसा वास्तव में मन में अनुभव नहीं किया जा रहा है और यह कि हम जो कुछ भी कह रहे हैं उनमें राजनीतिक विचारों का रंग चढ़ा हुआ है।

\*मूल अंग्रेजों में

आज जबकि एक व्यक्ति के प्रति इतना अधिक आदर प्रदान करने और उसे श्रद्धांजलि अर्पित करने के सम्बन्ध में चर्चा हो रही है, मुझे तेलंगाना की याद आ जाती है। मैं अनुभव करता हूँ कि वहाँ पर भी मानवता की गरिमा, अर्हिंसा की महिमा और नागरिकों के प्रति पवित्र कर्तव्यों की ओर पूरा ध्यान दिया जाना चाहिये था। वहाँ के सम्बन्ध में हमारे पास कई रिपोर्टें आयी हैं, परन्तु यदि मैं केवल उन्हीं का उल्लेख करने लगूँ तो संभवतः मेरा सारा समय इन्हीं में व्यतीत हो जाये।

मैंने इस प्रकार की अनेकों घटनाओं की माला में से केवल तेलंगाना का ही एक नाम लिया है। इसी एक नाम में ही सैकड़ों हजारों दुखद कहानियाँ छिपी हुई हैं। अतः अन्य लोगों पर मानवता के प्रति आदर के अभाव का आरोप लगाते समय हमें यह नहीं भूल जाना चाहिये कि क्या कुछ किया जा चुका है . . .

**†श्री पुन्नस (अम्बलपुजा) :** मेरा एक औचित्य प्रश्न है। हम जब दिल्ली के बारे में चर्चा कर रहे हैं तो तेलंगाना की बात, बीच में कैसे आ गयी?

**†अध्यक्ष महोदय :** इसमें कोई औचित्य प्रश्न नहीं है। माननीय सदस्यों ने सामान्य रूप से राज्य प्रशासन की त्रुटियों का उल्लेख करते हुए यह आरोप यह लगाया है कि सरकार मानव जीवन का कोई आदर नहीं करती। मंत्री जी ने भी सामान्य रूप से ही इस बात का उल्लेख किया है कि गत दस वर्षों में देश में क्या कुछ होता रहा है। उन्होंने किसी सदस्य विशेष का नाम नहीं लिया है। अतः इसमें कोई औचित्य प्रश्न नहीं है।

**†श्री एन्थरी पिल्ले (मद्रास-उत्तर) :** क्या वह 'तेलंगाना-विरोधी' दल बनाना चाहते हैं?

**†अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति, माननीय सदस्य पहले पर्याप्त बोल चुके हैं, अब वे शान्ति पूर्वक मन्त्री जी के भाषण को सुनें।

**†पंडित गो० व० पन्त :** मैंने यह सोचा भी न था कि एक छोटे से शब्द का ऐसा प्रभाव होगा, उसका ऐसा परिणाम निकलेगा।

एक माननीय सदस्य ने, संभवतः समाजवादी सदस्य ने, हमें त्रावनकोर-कोचीन में हुए गोली-काण्ड का भी स्वरण कराया है। यह काण्ड उस समय हुआ था जबकि वहाँ समाजवादी दल का प्रशासन था; मुझे इस काण्ड पर बड़ा भारी दुःख हुआ है। मैं उन्हें और उनके दल के सदस्यों को बता देना चाहता हूँ कि उनके नेता ने क्या कहा था। उन्होंने यह कहा था "साम्यवाद, गैर-साम्यवादी सरकार द्वारा कभी भी चलाई जाने वाली गोली की, भले ही वह न्यायोचित हो, सदा निन्दा करता है, परन्तु स्वयं अपने द्वारा चलायी गयी गोलियों को न्यायोचित ठहराता है। यह तो वर्ग संघर्ष की आड़ में विकृत मानव भाव की अभिव्यक्ति है।" ये शब्द डा० लोहिया के हैं। विपक्ष के सदस्यों से मेरा कोई झगड़ा नहीं है। मैं तो प्रत्येक सदस्य से कुछ सीखना चाहता हूँ और मैंने उनके भाषणों से लाभ उठाने का प्रयत्न किया है। परन्तु जब वे लोक तंत्र का नाम लेते हैं तो उनसे मेरा यह निवेदन अवश्य है कि लोक-तंत्र हमसे अत्यधिक धीरज की आशा करता है, वह यह आशा करता है कि हम उन बातों को धैर्य से सुनेंगे जो कि हमें अपनी पुरानी गलियों की याद दिलाती हैं। यदि हम वास्तव में एक लोकतंत्रात्मक प्रशासन में रहना चाहते हैं तो हमें उन आधारभूत सिद्धान्तों का ध्यान रखना चाहिये जिन पर प्रिय शासन को स्थापना होती है, और उनमें से एक यह है कि सभी स्थितियों में अर्हिंसा के सिद्धान्त के प्रति पूर्ण निष्ठा और शान्ति पूर्ण उपायों को स्वीकृति को जाये तथा सोधी कार्यवाही करने या किसी भी प्रकार की धमकी देने के विचार को पूर्णतया त्याग देना

## [पंडित गो० ब० पन्त]

चाहिये; ज्ञागड़ों को पारस्परिक बातचीत के द्वारा निपटाना चाहिये, और यदि वैसे फैसला न हो सके तो फिर मध्यस्थता से निपटारा कराया जाये, परन्तु लाठियों से कदाचित् नहीं।

अतः हमें इस प्रश्न पर दो दृष्टियों से विचार करना है। प्रथम तो है इन सभी मामलों के प्रति सरकार का सामान्य रुख। एक बात मैं पूर्णतया स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि सरकार देश में कहीं भी कभी भी किसी पर भी गोली नहीं चलाना चाहती, और इसलिये सरकार को सबसे अधिक दुख तभी होता है जब उसे यह समाचार सुनना पड़ता है कि पुलिस को कहीं पर गोली चलानी पड़ी है। मैं नहीं जानता कि विपक्ष के सदस्य भी वैसा हो अनुभव करते हैं या नहीं। वे तो ऐसे अवसरों से अनुचित लाभ उठा कर केवल सरकार की निन्दा करना चाहते हैं और उन लोगों को भावनाओं को उभाइना चाहते हैं जो कि शोषण से फुसलाये जा सकते हैं और जो बेचारे उन कठिनाइयों से अपरिचित हैं शान्ति और व्यवस्था बनाये रखने के लिये सरकार को प्रयत्न करने पड़ते हैं। आप सभी मेरे इस कथन से सहमत हों तो कि हमें यह मैं प्रव्यवस्था नहीं चाहते। अतः जब कभी भी अव्यवस्था की स्थिति आने लगती है, उसे उसी समय काबू में लाना आवश्यक होता।

हम हड्डतालों के बारे में सुनते आये हैं। क्या सभी हड्डतालों के वास्तविक कारण आर्थिक होते हैं? जब कभी भी कहीं पर अव्यवस्था की कोई भी संभावना होती है, कुछ वर्ग या राजनीतिक दल उससे अपना स्वार्थ सिद्ध करने की उद्धिष्ठ से कुछ प्रसन्न से होते हैं। यदि यही बात है तो मैं यह स्पष्टतया पूछना चाहता हूँ कि इस प्रकार के लोलीकाण्ड से किसको अधिक कष्ट होता है—हमें या कि विपक्ष के सदस्यों को? समझता हूँ कि कुछ सदस्य हंसते रहे हैं और ससे यह स्पष्ट होता है कि यदि विपक्ष के सदस्य यह समझते कि गोली चलाने से अव्यवस्था छा जाती है, तो वे कदाचित् न हंसते। भारत जैसे देश में, जहाँ कि प्रत्येक वस्तु का मूल्य गांधी जी के सिद्धान्तों के आधार पर ही आंका जाता है, गोली चलाना तो वास्तव में बड़े भारी खेद का विषय है। परन्तु इस प्रकार की घटनाएं तभी रोकी जा सकती हैं जब कि हम सभी लोग अनुशासन बद्ध नागरिकों के समान काम करें और कदाचित् सात्मक साधनों का सहारा न लेंगे।

हम पर यह भी आरोप लगाया गया है कि हम अपने श्रमिकों की शिकायतों की ओर तब तक कोई ध्यान नहीं देते जब तक कि वे हड्डताल के नोटिस नहीं दे देते। मैं समझता हूँ कि सरकारी कर्मचारियों द्वारा हड्डतालों के नोटिस देना इस देश में एक आधुनिक आविष्कार है। अन्यथा इस प्रकार का कोई अवसर ही नहीं आता था और सरकारी कर्मचारी किसी भी प्रकार की सीधी कार्यवाही का सहारा लिये बिना अपना काम करने में ही अपना कर्तव्य समझते थे। परन्तु ऐसी कई शक्तियाँ हैं जो कि दूर से ही अपना काम करती रहती हैं और वहीं से देश के सभी भागों में काम करने वाले सरकारी कर्मचारियों के रुख और कार्यों को प्रभावित करती रहती हैं।

मुझे 'इन्टक' (भारतीय राष्ट्रीय कार्मिक संघ) का स्मरण हो आया है। वह मजदूरों के हितों की देख भाल कर रहा है। अतः यह आरोप लगाना कि श्रमिकों के हित के लिये कुछ भी नहीं किया जा रहा है, 'इन्टक' के अभिलेखों से पूर्णरूपेण निराधार सिद्ध होता है। 'इन्टक' और अन्य संघों में यह अन्तर है कि 'इन्टक' तो श्रमिकों और अन्य व्यक्तियों में शान्ति और सद्भावना उत्पन्न करने के लिये दिन रात प्रयत्न करता रहता है, जबकि अन्य पक्ष के लोग शान्ति और सद्भावना की ओर ध्यान न देकर ऐसे अवसरों की खोज में रहते हैं जिनसे वे किसी न किसी रूप में अपनी स्वार्थ सिद्ध कर सकें।

अतः यह कहना सत्य नहीं है कि सरकारी कर्मचारियों या श्रमिकों की शिकायतों की ओर कोई ध्यान नहीं दिया जाता। क्या मैं पूछ सकता हूँ कि दस वर्ष पूर्व इस देश में मजदूरों को कितनी मजदूरी मिलती थी? उस समय सरकार का श्रम-समस्याओं के प्रति क्या रुख था? याज हमारी श्रम विधियां जापान, जर्मन अथवा अन्य आधुनिक शों की ऐसी ही विधियों की तुलना में कैसी हैं? यदि वे श्रमिकों के कल्याण के सम्बन्ध में वास्तव में सत्यनिष्ठ हैं तो फिर मैं पूछना चाहता हूँ कि इस का श्रेय किसे मिलना चाहिये? हम स्वयं अपने मुख से यह बात नहीं कहते क्योंकि हमने तो केवल अपना कर्तव्य ही किया है। हम बिना किसी प्रकार की प्रशंसा या निन्दा के भाव से अपना कर्तव्य करते ही जायेंगे।

जहां तक गोली चलाने के इस सामान्य प्रश्न का सम्बन्ध है, मैं जब से यहां आया हूँ, विचार कर रहा हूँ। मैंने समितियां नियुक्त की हैं। मैंने अपने मित्रों से भी विचार विमर्श किया है। मैंने राज्यों के मुख्य मंत्रियों से भी परामर्श किया है और यह ज्ञात हुआ है कि उनके कुछ एक विचारों से केरल के मुख्य मंत्री भी सहमत हैं। समाचार पत्रों में कुछ दिन हुए मैंने एक समाचार पढ़ा था। यदि यह सत्य है तो उनके अनुसार जब उनसे यह पूछा गया कि क्या पुलिस द्वारा गोली चलाना सदा के लिये बन्द कर दिया जाये, तो उन्होंने यह उत्तर दिया था कि ऐसी स्थिति में तो पुलिस को व्यवस्था ही समाप्त कर देनी पड़ेगी।

हमें यह अच्छी प्रकार से समझ लेना चाहिये कि राज्य संचालन के पीछे कोई सिद्धान्त नहीं होने ही चाहिये ताकि समाज विरोधी तत्वों को—मैं यहां पर राजनीतिक दलों का उल्लेख नहीं कर रहा—नियंत्रण में रखा जा सके और उन्हें समाज और सामाजिक संस्थाओं को हानि पहुँचाने से रोका जा सके। ऐसा करना अत्यावश्यक है। उसके बिना तो कोई भी सरकार व्यवस्थित रूप से नहीं चल सकती। हमें यह स्वीकार करना होगा कि हमसे कुछ लोगों ने उस लोकतंत्रात्मक अनुशासन, भावना और सामाजिक उत्तरदायित्व की भावना को अभी तक अपनाया नहीं है जो कि नागरिकों को सहायता करने के लिये नहीं केवल योग्य बनाती है अपितु वैसा करने के लिये बाध्य करती है।

हमारी मानसिक वृत्ति कुछ ऐसी हो गई है कि हम सरकार की प्रत्येक कार्यवाही को संदेह की दृष्टि से देखते हैं। जब तक हमारी विचाराधारा ऐसी है हम कभी सरकार की मंशा को निस्कलुस नहीं मानेंगे। हम इस देश की अवस्था की अन्य देशों से तुलना नहीं कर सकते।

दूसरे देशों में क्या होता है? आपने लन्दन के कान्स्टेबल के बारे में सुना होगा। वहां कान्स्टेबल जो कुछ कहता है किसी भी व्यक्ति को उसका उल्लंघन करने का साहस नहीं होता है। यदि किसी व्यक्ति ने उसकी वंचना की तो सम्पूर्ण समुदाय उस पर जूझ पड़ता है तथा वह एक प्रकार से बहिष्कृत कर दिया जाता है। लोगों की यह हालत है। हमारे देश में भी यदि परस्पर सहयोग की ऐसी भावना उत्पन्न हो जाये तो मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि कभी किसी भी पुलिस मैन को लाठी अथवा “बैटन” काम में नहीं लाना पड़ेगा। उस अवस्था में प्रत्येक कार्य का उत्तरदायित्व हम पर होगा। परन्तु यदि आप रोजर्मा पुलिस और प्रशासन से सम्बद्ध प्रत्येक व्यक्ति की निन्दा करते रहे तो इसका परिणाम यह होगा कि वह प्रतिष्ठाजनक एवं समुचित ढंग से जनता की सेवा नहीं कर सकेगा।

किसी ने कहा कि “यदि ५०० गैलन पेट्रोल में आग लग जाती तो उससे क्या बिगड़ जाता? यह ठीक है कि इससे कुछ नहीं बिगड़ता, किन्तु यदि सारा मोहल्ला ही धर्मि

## [पंडित गो० ब० पन्त]

की भेंट हो जाता तो पता नहीं कि तने स्थगन-प्रस्ताव यहां प्रस्तुत किये जाते अथवा सम्भव है कि इन प्रस्तावों को प्रस्तुत करने वाले महानुभाव हीं आज यहां उपस्थित नहीं होते।

अतः हमें इस विषय की ओर सही दृष्टिकोण धारण करना चाहिये। हमें सही दंग से इस पर विचार करना चाहिये। वाक्-चातुर्य और अनुत्तरदायित्व पूर्ण वक्तव्य को परित्यक्त कर देने पर ही हमें एक दूसरे के परामर्श से लाभ उठाना चाहिये।

मैंने राज्यों को सलाह दी है कि जहां तक सम्भव हो पुलिसमैनों को लोहे की टोपियां रखना चाहिये और यह कि अश्रुगैस पर्याप्त मात्रा में रखी जानी चाहिये ताकि गोली चलाने का अवसर उत्पन्न न होने पाये। इसके अतिरिक्त राइफलों के स्थान पर मस्केट होने चाहिये। मस्केट का असर दूर तक नहीं होता है तथा इससे हानि भी विशेष नहीं होती है। मैं ऐसा प्रत्येक सुझाव स्वीकार करने के लिये तैयार हूँ जो युक्ति संगत हो और जो शान्ति की स्थापना में सहायक सिद्ध हो। आखिर जब कोई व्यक्ति मारा जाता है तो हम अनेक व्यक्तियों की सहानुभूति से वंचित हो जाते हैं।

†श्री वासुदेवन् नायर (तिरुवल्ला) : दिल्ली में अश्रुगैस का प्रयोग क्यों नहीं किया गया?

†एक माननीय सदस्य : यह एक अपवाद है।

†पंडित गो० ब० पन्त : दुर्घटना-स्थल पर अश्रु गैस के स्टाक की व्यवस्था नहीं थी।

अश्रु गैस का विकल्प हंसों नहीं है। अश्रुगैस के सामने हम हंस सकते हैं किन्तु अश्रु गैस न हो तो हंसना आवश्यक नहीं है। अश्रुगैस को व्यवस्था इसलिये नहीं थी कि वहां पर गड़बड़ी की आशंका नहीं थी। आप इसे निर्णय की मूल कह सकते हैं।

†श्री ब० प० नायर (किलोन) : पुलिस वहां पर भरी हुई रायफलें लेकर क्यों गई थीं? (अन्तर्बाधी)

†पंडित गो० ब० पन्त : समय तेजी से बोतला जा रहा है। मैं प्रत्येक प्रश्न का उत्तर नहीं दे सकता हूँ। मैं सभा भवन के बाहर भी जिरह करने के लिये तैयार हूँ।

हम चाहते हैं कि कभी भी इस प्रकार का अवसर उपस्थित न हो। हम सब माननीय सदस्यों और राजनीतिक दलों का भी सहयोग चाहते हैं। हमें यह भी स्मरण रखना है कि जो अभिव्यक्तियां यहां प्रकट को जा रही हैं वे कई दिनों की गतिविधियों का परिणाम है यदि सब व्यक्ति सद्भावना और देशभक्ति पूर्ण विचारधारा अपनायें तो ऐसा अवसर ही नहीं आयेगा कि परस्पर मुठभेड़ हो। मेरी सबसे अपील है कि वे यथार्थ प्रजातांत्रिक दृष्टि से इस विषय को इखें और गांधी जी के सिद्धान्त को, जिसकी ओर वाद-विवाद के दौरान में निर्देश फिया गया है। अपने सामने रखकर इसका अध्ययन करें।

वर्तमान घटना के बारे में अधिक कहने की आवश्यकता नहीं है। अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट की रिपोर्ट मेरे सामने है। उसकी एक प्रति मैंने सभा पटल पर वाद-विवाद आरम्भ होने के पहले ही रख दी थी। कुछ सदस्यों को भी इसकी प्रतियां दी गई हैं। जिन सदस्यों को अभी प्रतियां नहीं मिली हैं उनसे मैं प्रार्थना करता हूँ कि वे उस रिपोर्ट को पढ़ें और फिर विचार करें कि उन्होंने जो कुछ कहा है क्या वह सच ह, जिन निष्कर्षों पर वे पहुँचे हैं क्या इस मामले से सम्बन्धित

तथ्य और आंकड़े इसका औचित्य सिद्ध करत हैं उन्हें स्पष्ट हो जायगा कि वे जिन नतीजों पर पहुँचे हैं वे सही नहीं थे और न सही हो सकते हैं।

मैं इस रिपोर्ट से अन्तिम तीन वाक्य पढ़ कर सुनाऊंगा। पूरी रिपोर्ट में २५ पृष्ठ हैं। इसके बाद गवाहों के बयान हैं वे भी पूरे २५ पृष्ठों में हैं। किन्तु यदि सत्य की खोज में हमारी रुचि है तो हमें इस रिपोर्ट के आकार से भयांकित नहीं होना चाहिये। सत्य के अन्वेषण के लिये तो हमें और अधिक कष्ट सहन करने के लिये तैयार रहना चाहिये। मैं रिपोर्ट के कुछ वाक्य पढ़कर सुनाऊंगा :

संक्षेप में, मरी उपपत्तियां इस प्रकार हैं:—“साधो सिंह और तारा चंद के प्राणों के लिये स्थिति एकदम गम्भीर, भयावह और संकटपूर्ण हो गई। वे भीड़ के हाथों में थे, भीड़ उन्हें मार डालने की धमकी दे रही थी और इस खतरे ने तत्काल ऐसा रूप धारण कर लिया कि पुलिस द्वारा गोली चलाना आवश्यक हो गया। घटनास्थल पर उपस्थित पुलिस की संख्या स्थिति का सामना करने में अपर्याप्त थी और यदि गोली नहीं चलाई जाती तो भीड़ उस पर काबू कर लेती और परिणामस्वरूप अधिक प्राणों के संकट की संभावना बढ़ जाती। इसके अतिरिक्त स्टोर की क्षति और पेट्रोल पम्प तथा मोटरगाड़ियों के जलने की भी संभावना थी। आत्म-रक्षा, दो व्यक्तियों को बचाने का प्रयत्न और स्टोर के भीतर रखी सम्पत्ति की भीषण हानि को रोकने के लिये जलने जल का प्रयोग किया गया वह आवश्यकता से अधिक नहीं था मैं इस बात से आश्वस्त हो गया हूँ कि अधिक बल का प्रयोग नहीं किया गया। यह मत कि पुलिस ने बस्ती के भीतर गोली चलाई, मौखिक साक्ष्य अथवा दीवारों पर पढ़े चिह्नों तथा लोगों को आई चोटों आदि घटना परिस्थिति साक्ष्य से सिद्ध नहीं होती है।”

रिपोर्ट के अन्य पैरे पढ़ने की आवश्यकता नहीं है। चूंकि आज के इस वाद-विवाद के परिणामस्वरूप अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट ने इसे शीघ्रतापूर्वक तैयार किया है। वह सब गवाहों का परीक्षण नहीं कर सके। अतः मैं यह कोशिश करूँगा कि इस मामले की जांच के लिये एक न्यायिक अधिकारी नियुक्त किया जाये।

अंत में मैं यह आशा व्यक्त करता हूँ कि मानव जीवन के प्रति हमारा सम्पत्ति और इस देश के प्रत्येक नागरिक की प्राणरक्षा करने में हमारी भावना इस सभा में किसी से कम नहीं है।

†राजा महेन्द्र प्रताप : हम मृतक की आत्मा की शान्ति के लिये प्रार्थना करें?

†श्री साधन गुप्त : माननीय गृह-मंत्री के कथन के बावजूद सभा नैतिक रूप में इस तथ्य से आश्वस्त हो गई है कि गोली चलाने का कार्य अनुचित था। एक व्यक्ति को छोड़कर —गृह-मंत्री की गणना न करते हुए—कोई भी वक्ता गोली चलाने का औचित्य सिद्ध नहीं कर सका है।

माननीय मंत्री ने कहा कि गोली चलने की घटनाओं से हमें सरकार के विरुद्ध कुछ कहने का अवसर मिलता है। मैं अपनी और देश की सम्पूर्ण जनता को ओर से गृह-मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि वह भविष्य में हमें उस प्रकार का अवसर न दें।

†मूल अंग्रेजी में।

## [श्री साधन गुप्त]

प्रश्न उत्पन्न होता है कि हम ऐसी स्थिति में क्या करें। माननीय मंत्री ने कहा कि इस देश में सरकार की प्रत्येक कार्यवाही को संदेह से देखा जाता है अतः विवश होकर गोली चलाने का आश्रय लेना पड़ता है। क्या उन्होंने कभी यह जानने का प्रयत्न किया है कि लोग सरकार के कार्यों को संदेह से क्यों देखते हैं। क्या उन्हें इस बात की अनुभूति नहीं है कि कल तब जो जनता के आराध्य थे वही आज संदेह के पात्र क्यों हो गये हैं। मैं इस बात का तीव्र खण्डन करता हूँ कि विना गोली चलाय भी ह काबू में नहीं की जा सकती।

हमने केरल में यह सिद्ध कर दिया है। मैं चाहता हूँ कि सरकार भी इसी नीति का अनुकरण करे।

गृह-मंत्री ने तैलंगाना की चर्चा की थी। हमारी सदैव यह मांग रही है कि तैलंगाना में जांच कराई जाये। हम आज भी इस मांग पर दृढ़ हैं।

उस दिन सभा में प्रत्येक दल की ओर से यह मांग की गई थी कि किसी उच्च अधिकारी द्वारा निष्पक्ष न्यायिक जांच कराई जाये। या जांच खुले रूप में हो जहाँ जनता के प्रतिनिधि अपने बयान दे सकें और गवाहों से जिरह कर सकें।

माननीय गृह-मंत्री ने कहा कि गड़बड़ी की आशंका के अभाव में वहाँ अशुर्गेस की व्यवस्था नहीं की गई थी। यदि खतरे की आशंका नहीं थी तो फिर रायफलें और गोलियां ले जाने की क्या आवश्यकता थी।

†विंडिट गो० ब० दन्त : न्यायिक जांच कराई जायेगी। मेरा विश्वास है कि इससे श्री साधन गुप्त की इच्छी पूरी हो जाती है और वर्तमान परिस्थिति में उन्हें अपना प्रस्ताव वापस ले लेना चाहिये।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बसीरहाट) : क्या न्यायिक जांच खुले रूप में होगी?

†अध्यक्ष महोदय : श्री साधन गुप्त ने सुझाव दिया था कि न्यायिक जांच कराई जाये और माननीय गृह-मंत्री ने बता दिया है कि न्यायिक जांच कराई जायेगी।

प्रश्न यह है :

“कि अब सभा का कायं स्थगित किया जाये।”

सभा में मत विभाजन हुआ : पक्ष में ५३, विपक्ष में १६६।

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

†अध्यक्ष महोदय : पर्याप्त विलम्ब होने से अब अन्य कोई कायं नहीं लिया जा सकता है। अब सभा स्थगित की जाती है।

• इसके पश्चात् लोकसभा सोमवार, ५ अगस्त, १९५७ के बारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

†मूल अंग्रेजी में।

[ शनिवार, ३ अगस्त, १९५७ ]

पृष्ठ

३०२५, ३०३५—६६

स्थगन प्रस्ताव

अध्यक्ष महोदय ने नई दिल्ली की भंगी बस्ती में ३१ जुलाई, १९५७ को पुलिस द्वारा गोली चलाने के बारे में स्थगन प्रस्ताव को प्रस्तुत करने की अनुमति दे दी जिसकी सूचना श्री साधन गुप्त ने दी थी। प्रस्ताव प्रक्रिया नियमों के नियम ६१ के अधीन ४ म० प० तक स्थगित रखा गया।

प्रस्ताव पर ४.५ म० प० से ६.४० म० प० तक चर्चा हुई।

प्रस्ताव पर सभा में मतविभाजन हुआ, पक्ष में ५३, विपक्ष में १६६। तदनुसार प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ।

अविलम्बनीय लोक महाव के विषय की ओर ध्यान दिलाना

३०२३

डा० राम सुभग सिंह ने दिल्ली में भंगियों की हड़ताल और ३१ जुलाई, १९५७ को पुलिस द्वारा गोली चलाने की अर गृहकार्य मंत्री का ध्यान दिलाया। अध्यक्ष ने कहा कि मंत्री महोदय को वक्तव्य देने की आवश्यकता नहीं क्यों कि ४ म० प० पर इसी विषय के स्थगन प्रस्ताव पर चर्चा होगी।

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य

३०२६—२७

(१) वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) ने ३० मई, १९५७ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ६३६ के अनुपूरक प्रश्न के उत्तर को शुद्ध करने के लिये एक वक्तव्य दिया।

(२) वित्त मंत्री श्री तिं० त० कृष्णमाचारी ने केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की उपलब्धियों तथा सेवा की शर्तों के बारे में एक जांच आयोग की नियुक्त के संबंध में वक्तव्य दिया।

विधेयक पुरःस्थापित किया गया

३०२६—३२

अत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक, १९५७

सभा द्वारा इस विषय पर विराज बनाने की क्षमता के बारे में कुछ प्रश्न उठाये गये। विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति देने के प्रस्ताव पर सभा में मतविभाजन हुआ। पक्ष में १७४, विपक्ष में ४७। तदनुसार प्रस्ताव स्वीकृत हुआ और विधेयक पुरःस्थापित किया गया।

अनुदानों की मांगें

३०३२—६६, ३०६६—७४

परिवहन तथा संचार मंत्रालय के सम्बन्ध में अनुदानों की मांगें पर आगे चर्चा जारी रही। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

३०६७

पृष्ठ

सभा-पटल पर रखा गया पत्र . . . . . ३०६८—६६

दिल्ली में ३१ जुलाई, १९५७ को पुलिस द्वारा गोली चलाने के बारे में प्रतिवेदन की एक प्रति ।

कार्य मन्त्रणा समिति का प्रतिवेदन स्वीकृत हुआ . . . . . ३०७४-७५

इस प्रतिवेदन स्वीकृत हुआ ।

सोमवार, ५ अगस्त, १९५७ के लिये कार्यादिलि

मत्यावश्यक सेवा संधारण विधेयक पर चर्चा और उसका पारित किया जाना ।