द्वितीय माला, खण्ड ५३—अंक ३८

गुरुवार, ६ अप्रैल, १९६१
१६ चैत्र, १८८३ (शक)

लोक-सभा
वाद-विवाद

(तेरहवां सत्र)

2nd Lok Sabha

सत्यमेव जयते

(खण्ड ५३ में अंक ३१ से अंक ४० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

एक रुपया (देश में) चार शिलिंग (विदेश में)

विषय सूची

द्वितीय माला, खण्ड ५३–अंक ३१–४०––२८ मार्च से १० अप्रैल, १९६१/७ से २० चैत्र १८८३ (शक)

अंक ३१—मंगलवार, २८ मार्च, १९६१/७ चैत्र १८८३ (शक)

	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर —	
तारांकित प्रश्न संख्या ११३६ और ११३८ से ११४४	३६२३–४३
अल्प सूचना प्रश्न संख्या	
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ११३७ और ११४५, ११४६ और ११४८ से ११७३	३६४३–५६
अतारांकित प्रश्न संख्या २३७४ से २४४४ और २४४६ से २४६७ .	३६५६–६३
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	३६६३–६५
ढिलवां में रेलवे के इमारती लकड़ी के डिपो में आग लग जाने से बर्बादी	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	३६६५–६६
प्राक्कलन समिति	
एक सौ बारहवां और एक सौ तेरहवां प्रतिवेदन . .	३६६६–६७
रुद्रसागर में तेल के कुएं के बारे में सदस्य द्वारा वक्तव्य .	३६६७–३७००
विधेयक पुरःस्थापित किये गये	३७००
१. दिल्ली (नगरीय क्षेत्र) काश्तकार सहायता विधेयक।	
२. अत्यावश्यक पण्य (संशोधन) विधेयक।	
उड़ीसा का आयव्ययक १९६१–६२––सामान्य चर्चा . .	३७०१–१७
उड़ीसा सम्बन्धी लेखानुदानों की मांगें, (१९६१–६२) . .	३७१७–१९
उड़ीसा विनियोग (लेखानुदान) विधेयक–पुरः स्थापित और पारित .	३७१९–२०
अनुदानों की मांगे	३७२०–२७
गृह-कार्य मंत्रालय	३७२०–२७
पूर्वी क्षेत्रीय परिषद के बारे में आधे घंटे की चर्चा . . .	३७२८–२९
दैनिक संक्षेपिका	३७३०–३६

अंक ३२––बुधवार, २९ मार्च, १९६१/८ चैत्र, १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या ११७४, ११७८ से ११८१, ११८४ से ११८७, ११८९ से ११९२, ११९४ और ११७७ . .	३७३७–६१

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११७५, ११७६, ११८२, ११८३, ११८८, ११९३, ११९५ से ११९८ . . . . . ३७६२–६५

अतारांकित प्रश्न संख्या २४६८ से २५११ और २५१३ से २५१९ . ३७६५–८८

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

जलगांव में तेल के कारखाने में आग लगना . . . ३७८८

सभा पटल पर रखे गये पत्र ३७८९–९०

राज्य-सभा से सन्देश ३७९०

तार-विधियां (संशोधन) विधेयक—

राज्य सभा से संशोधनों सहित लौटाये गये रूप में सभा पटल पर रखा गया ३७९०

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों संबंधी समिति

इकास्सीवां प्रतिवेदन ३७९१

प्राक्कलन समिति

एक-सौ-चौदहवां प्रतिवेदन ३७९१

तारांकित प्रश्न संख्या १०९२ के उत्तर में शुद्धि . . . ३७९२

अनुदानों की मांगें ३७९१–३८५४

गृह-कार्य मंत्रालय ३७९१–३८२७

निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय . . . ३७२७–५४

दैनिक संक्षेपिका ३७५५–६०

अंक ३३—गुरुवार, ३० मार्च, १९६१/९ चैत्र, १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ११९९ से १२०२, १२०४ से १२०६ और १२११ से १२१४ . . . . . . ३८६१–८२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२०३, १२०७ से १२१० और १२१५ से १२२१ ३८८२–८६

अतारांकित प्रश्न संख्या २५२० से २५५८ . . ३८८७–३९०६

स्थगन प्रस्ताव

शासक दल द्वारा निर्वाचन कार्यों के लिये प्रशासनिक व्यवस्था का कथित दुरुपयोग ३९०६–०७

विषय सूची पृष्ठ

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

नवादा में इमारती लकड़ी के डिपो में आग लगना । . . ३६०८

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . ३६०८–०६

प्राक्कलन समिति

एक सौ पन्द्रहवां और एक सौ सोलहवां प्रतिवेदन . . ३६०६

अनुदानों की मांगें ३६०६–५५

निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय ३६०६–३३

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय . . . ३६३४–५५

बीज उत्पादन निगम के बारे में आध घंटे की चर्चा . . ३६५५–५७

दैनिक संक्षेपिका ३६५८–६१

अंक ३४—शनिवार, १ अप्रैल १९६१/११ चैत्र, १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२२२, से १३३२, १२३२ और १२३४ . ३६६३–८७

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १२ . . . . . ३६८७–८८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२३३ और १२३५ से १२५६ . . ३६८८–६७

अतारांकित प्रश्न संख्या २५५६ से २६२६, २६२८, २६३०, २६३२ से २६४२ और २६४४ से २६४६ . . . . ३६६७–४०३४

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

गोआ के साथ व्यापार पर लगे प्रतिबन्ध को हटाना . . ४०३४–३५

सभा पटल पर रखे गये पत्र ४०३६

राज्य सभा से सन्देश ४०३७

न्यूनतम मजदूरी (संशोधन) विधेयक

राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया . ४०३७

प्राक्कलन समिति

एक सौ बीसवां और एक सौ बाईसवां प्रतिवेदन . ४०३७

रुद्रसागर में तेल के कुएं संख्या १ के बारे में वक्तव्य . . . ४०३८–३६

विषय सूची | पृष्ठ

सभा का कार्य ४०४०

अनुदानों की मांगें ४०४०–८०

सिचाई और विद्युत् मंत्रालय . . . ४०४०–७६

वैदेशिक कार्य मंत्रालय ४०७७–८०

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयक और संकल्पों सम्बन्धी समिति

इकासीवां प्रतिवेदन . . . ४०८१

समस्त प्रादेशिक भाषाओं के लिये देवनागरी को सामान्य लिपि बनाने के बारे में संकल्प . ४०८१–९४

कोयला खानों के राष्ट्रीयकरण के बारे में संकल्प . . . ४०९४–९७

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ४०९४–९७

श्री शि० ला० सक्सेना ४४९७

दैनिक संक्षेपिका ४०९८–४१०४

अंक ३५—सोमवार, ३ अप्रैल, १९६१/१३ चैत्र, १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२५७ से १२५९, १२६१ से १२६४, १२६६, १२६७ और १२७० से १२७२ . . . . ४१०५–२९

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १३ . . . ४१२९–३१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२६०, १२६५, १२६८, १२६९ और १२७३ से १२८४ . . . . . . ४१३१–३८

अतारांकित प्रश्न संख्या २६४७ से २७०५ . . . ४१३८–६८

स्थगन प्रस्ताव—

बस्तर की स्थिति ४१६४–६७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

लिस्बन से सैनिकों को गोआ भेजा जाना . . . ४१६७

सभा-पटल पर रखे गये पत्र ४१६७–६८

राज्य-सभा से सन्देश ४१६८

उड़ीसा राज्य-विधान मंडल (शक्तियों का प्रत्यायोजन) विधेयक—

राज्य सभा द्वारा पारित रूप से सभा पटल पर रखा गया . . ४१६८

विषय-सूची पृष्ठ

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति . . . ४१६८

लोक-लेखा समिति . . . ४१६८

पैंतीसवां प्रतिवेदन ।

प्राक्कलन समिति—

एक सौ तीसवां प्रतिवेदन ४१६६

अनुदानों की मांगें ४१६६–४२११

वैदेशिक कार्य मंत्रालय ४१६६–४२१२

दैनिक संक्षेपिका ४२१२–१७

अंक ३६—मंगलवार, ४ अप्रैल, १९६१/१४ चैत्र, १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२८५, १२८६, १२८८ से १२९०, १२९३ से १२९६, १२९८, १२९९, १३०१ से १३०३ और १३०५ से १३०७ . ४२१९–४५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १२८७, १२९१, १२९२, १२९७, १३००, १३०४ और १३०८ से १३१५ . . . . ४२४५–५२

अतारांकित प्रश्न संख्या २७०६ से २७६७— . . ४२५२–७८

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

नैपाल में त्रिशूली बाजार के कस्बे में स्थिति . . ४२७८

सभा पटल पर रखा गया पत्र ४२७८–७९

राज्य सभा से सन्देश ४२७९

मोटर परिवहन कर्मचारी विधेयक—

राज्य सभा द्वारा संशोधनों सहित लौटाये गये रूप में सभा पटल पर रखा गया ४२७९

प्राक्कलन समिति—

एक सौ नौवां प्रतिवेदन और एक सौ इक्कीसवां प्रतिवेदन . ४२७९

सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति सम्बन्धी समिति—

तेईसवां प्रतिवेदन ४२७९

सदस्य के कथन को वाद-विवाद में से निकालना . . . ४२८०–८१

विशेषधिकार के प्रश्न के बारे में ४२८१–८२

अनुदानों की मांगें ४२८२–४३२७

श्रम और रोजगार मंत्रालय ४२८२–४३३४

दैनिक संक्षेपिका ४३३५–३९

पृष्ठ

अंक ३७—बुधवार, ५ अप्रैल, १९६१/१५ चैत्र, १८८३ (शक)

सदस्य द्वारा राज्य ग्रहन ४३४१

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३१६ से १३२४ और १३५३ . . ४३४१—६६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३२५ से १३५२ और १३५४ से १३५६ . ४३६६—७९

अतारांकित प्रश्न संख्या २७६८ से २८५२ . . . ४३७९—४४१९

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

भारतीय उद्भव से व्यक्तियों को राशन कार्ड न दिये जाने के सम्बन्ध मे श्रीलंका सरकार का कथित निर्णय . . . ४४२०

सभा पटल पर रखे गये पत्र ४४२१–२२

प्राक्कलन समिति—

एक सौ तेईसवां प्रतिवेदन ४४२२

गेहूं तथा गेहूं से बनी चीजों के लाने ले जाने पर से क्षेत्रीय प्रतिबन्ध को हटाने के बारे मे वक्तव्य ४४२२–२३

अनुदानो की मांगें—

पुनर्वास मंत्रालय . . . . ४४२३—५०

परिवहन और संचार मंत्रालय . . . . . ४४५१—७०

शिक्षण संस्थाओं को वाणिज्यिक ढंग पर चलाने के बारे में आधे घंटे की चर्चा ४४७०—७७

दैनिक संक्षेपिका . . . . ४४७८—८४

अंक ३८—गुरुवार, ६ अप्रैल १९६१/१६ चैत्र, १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३५७, १३५९, १३६०, १३६२ से १३६४, १३६६, १३६७ और १३६९ से १३७३ . . . . ४४८५—४५०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर–

तारांकित प्रश्न संख्या १३५८, १३६१, १३६५, १३६८ और १३७३ से १३८० . . . . ४५०९—१४

अतारांकित प्रश्न संख्या २८५३ से २८९१ . . . ४५१५—३३

स्थगन प्रस्ताव—

पाकिस्तानी पुलिस द्वारा एक भारतीय अधिकारी का अपहरण . ४५३३—३६

पृष्ठ

सभा पटल पर रखे गये पत्र ४५३६

प्राक्कलन समिति—

कार्यवाही—सारांश ४५३६–३७

सभा पटल पर रखे गये पत्र के बारे मे ४५३७

प्राक्कलन समिति—

एक सौ चौबीसवां तथा एक सौ तैंतीसवां प्रतिवेदन . . ४५३७

तारांकित प्रश्न संख्या ६५९ के उत्तर में शुद्धि . . . ४५३७

अनुदानों की मांगें . . . . . . ४५३८—९८

परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . . ४५३८—९८

वक्तव्य में शुद्धि ४५५३

दैनिक संक्षेपिका . . . . . . ४५९९—४६०२

अंक ३९—शुक्रवार ७ अप्रैल, १९६१/१७ चैत्र, १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३८१ से १३८६, १३८८ से १३९१, १३९४, १३९५ और १३९७ से १३९९ . . . . . . ४६०३—२७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १३८७, १३९२, १३९३, १३९६ और १४०० से १४०३ . . . . . . ४६२७—३०

अतारांकित प्रश्न संख्या २८९२ से २८९९, २९०१ से २९१६ और २९१८ से २९७२ . . . . . . ४६३०—६८

स्थगन प्रस्ताव—

कठुआ की सीमा पर पाकिस्तानी सेनाओं के भारतीय राज्य-क्षेत्र में प्रवेश और भारतीय सेनाओं पर गोली चलाना . . . ४६६८—७०

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

आन्ध्र प्रदेश के कुछ जिलों में बाल पक्षाघात का रोग महामारी के रूप में फैलना . . ४६७०—७२

सभा पटल पर रखे गये पत्र . ३६७२–७३

सभा का कार्य . . ४६७३

लोक लेखा समिति—

छत्तीसवां प्रतिवेदन ४६७३

विषय सूची

पृष्ठ

प्राक्कलन समिति—

एक सौ सत्रहवां तथा एक सौ छब्बीसवां प्रतिवेदन . ४६७४

अनुपस्थिति की अनुमति ४६७४–७५

समितियों के लिये निर्वाचन ४६७५–७६

१. प्राक्कलन समिति ४६७५

२. लोक लेखा समिति ४६७५–७६

लोक लेखा समिति—

राज्य सभा के सदस्यों के संबद्ध होने के बारे में प्रस्ताव . . ४६७७

अनुदानों की मांगें . . . . ४६७७—४७०६

परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . . . ४६७७—८१

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय . . . . . ४६८१—४७०६

तेलों के जमाये जाने पर रोक विधेयक (श्री झूलन सिंह का)

विचार करने का प्रस्ताव . . . . . ४७०७—१९

हिन्दू उत्तराधिकार (संशोधन) विधेयक—

(धारा १४ का संशोधन) (श्री सुब्बया अम्बलम् का) . . ४७१९—२१

विचार करने का प्रस्ताव . . . . ४७१९—२१

आधे घंटे की चर्चा . . . . ४७२१—२६

दैनिक संक्षेपिका . . . . ४७२७—३३

अंक ४०—सोमवार, १० अप्रैल, १९६१/२० चैत्र १८८३ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४०४ से १४१२, १४१४, १४१६, १४१७, १४१९, १४२१ और १४२२ . . . . . . ४७३५—५५

अल्प सूचना प्रश्न संख्या १४ . . . . . ४७५६–५७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या १४१३, १४१५, १४१८, १४२० और १४२३ से १४३२ ४७५७—६५

अतारांकित प्रश्न संख्या २९७३ से ३०३५ . . . ४७६५—९२

निधन सम्बन्धी उल्लेख . . . ४७९२

स्थगन प्रस्ताव के बारे में ४७९२

कर्नल भट्टाचार्य के बारे मे वक्तव्य ४७९२–९३

जम्मू और काश्मीर युद्धविराम रेखा पर कथित दुर्घटना के बारे में वक्तव्य . ४७९३–९४

सभा पटल पर रखे गये पत्र ४७९४

प्राक्कलन समिति—

एक सौ अट्ठाईसवां प्रतिवेदन ४७९४

अनुदानों की मांगें ४७९४–४८२७

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय

कलकत्ते के विकास के बारे में आधे घंटे की चर्चा . . . ४८२७–२९

दैनिक संक्षेपिका ४८३०–३४

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

———

लोक-सभा

गुरुवार, ६ अप्रैल, १९६१
१६ चैत्र, १८८३ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई
(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

रानी एलिजाबेथ की भारत यात्रा

+
†*१३५७. { श्री प्र० गं० देव :
श्री अर्जुनसिंह भदौरिया :
श्री सं० अ० मेहदी :
श्री सम्पत :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री विभूति मिश्र :
श्रीमती मफीदा अहमद :
श्री हेमराज :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री प्र० के० देव :
श्री साधन गुप्त :
श्री अ० मु० तारिक :
श्री श्रीनारायण दास :
श्री राधा रमण :
श्री अय्या कण्णु :
श्री प्र० चं० बरुआ :

†मूल अंग्रेजी में

352 (Ai) LSD—1.

| **श्री ग्रासर :**
| **श्री वाजपेयी :**
| **श्री पहाड़िया :**
| **श्री चिन्तामणि पाणिग्र ी :**
| **श्री धर्मलिंगम् :**

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रानी एलिजाबेथ की ग्रभी हाल की भारत यात्रा के सिलसिले में कुल कितना व्यय हुग्रा ?

†**वैदेशिक-कार्य मन्त्री के सभा सचिव (श्री सादत ग्रली खां)**: भारत सरकार ने हर मैजेस्टी रानी एलिजाबेथ द्वितीय ग्रौर हिज़ रायल हायनेस ड्यूक ग्राफ एडिनबरा की इस वर्ष भारत यात्रा के समय उनके स्वागत के सिलसिले में ६,५५,०३९ रुपये ९६ नये पैसे की कुल रकम के खर्च के लिये ग्रभी तक मंजूरी जारी की है ।

†**श्री प्र० गं० देब** : क्या रानी की यात्रा ग्रौर भारत में उसके दीर्घ निवास को देखते हुए हमारे ग्रौर इंगलैण्ड के बीच पुराना राष्ट्रमण्डलीय सम्बन्ध ग्रधिक शक्तिशाली हो गया है ?

†**ग्रध्यक्ष महोदय** : यह सवाल इस प्रश्न से कैसे उत्पन्न होता है ?

श्री ब्रज राज सिंह : जो ग्रांकड़े ग्रभी पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी महोदय ने दिये हैं, उनमें क्या वे ग्रांकड़े भी शामिल हैं जो राज्य सरकारों ने महारानी एलिजाबेथ के स्वागत में खर्च किये हैं ग्रौर क्या इसमें वे ग्रांकड़े भी शामिल हैं जो कि सर्किट हाउसिस या सड़कों के पुनर्निर्माण या उनकी मुरम्मत ग्रादि पर खर्च हुए हैं ?

श्री सादत ग्रली खां : इसमें सब ग्रांकड़े तो शामिल नहीं हैं । बाज़ राज्य सरकारों ने ग्रभी हमारे पास ग्रांकड़े नहीं भेजे हैं, सिर्फ चार राज्य सरकारों ने भेजे हैं । बहुत से एकाउण्ट ग्रभी ग्राने हैं ग्रौर हिसाब पूरा नहीं है ।

†**श्री साधन गुप्त** : इसमें कुल कितनी विदेशी मुद्रा खर्च हुई ग्रौर उसमें से ग्रब तक कितनी मंजूर की गयी है ?

†**श्री सादत ग्रली खां** : मुझे उस प्रश्न की सूचना चाहिये ।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : क्या रानी के मनोरंजन के लिये जयपुर में किया गया खर्च जयपुर महाराजा ने दिया था ग्रौर क्या वहां दरबार सरकार की सहमति से किया गया था ग्रौर यदि नहीं, तो वहा दरबार बुलाने का महाराजा को क्या ग्रधिकार था ?

†**श्री सादत ग्रली खां** : हमारा उससे कोई सम्बन्ध नहीं है । दरबार करने के लिये हमने महाराजा से नहीं कहा था । वह एक गैर-सरकारी पार्टी थी ।

†**श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** : सरकार ने खुद कितना खर्च किया है ग्रर्थात राज्य सरकारों द्वारा किये गये खर्च को छोड़ कर जिनके बारे में ग्रभी तक हिसाब नहीं ग्राये हैं ?

†**श्री सादत ग्रली खां** : यदि माननीय सदस्य का ग्राशय दिल्ली में किये गये खर्च से हो तो वह ४,४४,७३१ रुपये ४४ नये पैसे हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री रघुनाथ सिंह : बनारस, उदयपुर और जयपुर के राजाओं ने कुछ सेंटर से सहायता भी मांगी थी और क्या वह दी गई थी ? दूसरी बात यह है कि इन राजाओं ने जो प्रोग्राम बनाया था, उसको बनाते समय क्या उन्होंने गवर्नमेंट से कुछ सलाह-मशविरा किया था, आपकी सलाह मांगी थी या नहीं मांगी थी या प्रोग्राम अपने आप बना लिया और सब कार्रवाई कर ली ।

†**अध्यक्ष महोदय** : यह प्रश्न केवल खर्च के सम्बन्ध में है । केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकारों ने इन राजाओं को कोई रकम दी या नहीं यह दूसरी बात है ।

†**श्री सादत अली खां** : मैं नहीं जानता । इसके बारे में मैं जांच करूंगा । लेकिन कार्यक्रम कई मेजबानों से परस्पर सलाह मशविरा करके बनाया गया था ।

†**श्री रघुनाथ सिंह** : सभा सचिव ने बताया कि इतना रुपया केन्द्रीय सरकार ने खर्च किया है । मैं यह जानना चाहता हूं कि उसने इन तीन राजाओं के लिये कितना खर्च किया ?

†**श्री सादत अली खां** : राज्य सरकारों ने अपना अपना रुपया खर्च किया । हमारे पास आंकड़े हैं, उदाहरणार्थ मद्रास, महाराष्ट्र तथा दूसरों के । कुछ और जानकारी अभी आनी बाकी है ·

श्री अ० मु० तारिक : जब मलिका मुअज्जिमा का प्रोग्राम शुरू में बनाया गया था तो क्या यह हकीकत है कि जयपुर का प्रोग्राम उसमें शामिल नहीं था और आखिर में जयपुर के महाराज ने डायरेक्टली क्वीन से खतोकिताबत करके उन के वहां जाने के प्रोग्राम को शामिल करवा लिया और अगर यह दुरुस्त है, तो हकूमत हिन्दुस्तान की तरफ से क्या कार्रवाई की गई है ?

अध्यक्ष महोदय : इसके बारे में कुछ नहीं पूछा जाना चाहिये । यहां हमारा सम्बन्ध केवल केन्द्रीय सरकार से है । यदि कोई विदेशी या गैर सरकारी व्यक्ति अपनी आमदनी में से भेंट करता है तो केन्द्रीय सरकार उसके लिये उत्तरदायी नहीं है ।

†**श्री अ० मु० तारिक** : क्या यह सच है कि जब पहला प्रोग्राम बनाया गया था तब उसमें जयपुर शामिल नहीं था और महाराजा ने भारत सरकार को कोई इत्तिला दिये बगैर ही सीधे महारानी से तय कर लिया ?

†**अध्यक्ष महोदय** : उससे हमारा सम्बन्ध नहीं है । प्रश्न खर्च के बारे में है ।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : महारानी की यात्रा के बारे में भारत में तैयार की गयी फिल्मों के बारे में क्या सरकार के पास कोई ब्यौरा है और क्या अखबारों में इन फिल्मों के सम्बन्ध में सरकार की कुछ आलोचना की गयी है ?

†**श्री सादत अली खां** : इन फिल्मों के आंकड़ों के बारे में मेरे पास ब्यौरा नहीं है । और इस सम्बन्ध में किसी आलोचना के बारे में मुझे कोई जानकारी नहीं है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि जयपुर में जो दरबार हुआ. . . . .

अध्यक्ष महोदय : उसके बारे में क्यों पूछते हैं । कई बार कहा जा चुका है कि यह प्रश्न टोटल एमाउण्ट के बारे में है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : उसमें क्या मुख्य मन्त्री सुखाडिया और दूसरे मन्त्री मण्डल के सदस्यों को राष्ट्रीय पोशाक में जाने की मनाही कर दी गई थी ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : वह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री दी० चं० शर्मा : वह रानी की यात्रा के सम्बन्ध में है ।

†अध्यक्ष महोदय : हर चीज रानी की यात्रा के सम्बन्ध में है । यह प्रश्न खर्च का है ।

†श्री अंसार हरवानी : क्या जयपुर तथा बनारस के महाराजाओं ने भारत सरकार के इस बात के लिये प्रार्थना की थी कि रानी की यात्रा पर किये गये खर्च के सम्बन्ध में व्यय-कर न लिया जाये ?

†श्री सादत अली खां : मुझे उसके बारे में मालूम नहीं ।

†श्री आचर : नगरपालिकाओं और राज्य सरकारों ने रानी की यात्रा के सम्बन्ध में सड़कें, फाटक आदि बनाने पर काफी रकमें खर्च की हैं? क्या वह रकमें सभा सचिव द्वारा बतायी गयी रकम में शामिल हैं और यदि नहीं, उन्होंने कितना खर्च किया है ?

†श्री सादत अली खां : प्रधान मन्त्री ने एक दिन इस सभा में बताया था कि सड़कों पर किया गया अधिकतर खर्च गणतन्त्र दिवस व्यवस्था के सम्बन्ध में था. सड़कों को चौड़ा करना था इत्यादि ।

†अध्यक्ष महोदय : खर्च की सारी मदें और सारा हिसाब किताब प्राप्त हो जाने पर माननीय सभा सचिव उसे कृपया सभा पटल पर रखें ।

†श्री अ० मु० तारिक : एक और हिदायत यह भी दी जाये कि शिकार-यात्रा के बारे में भी हिसाब-किताब सामने रखा जाये ।

†श्री मुरारका : अभी पहले एक दिन प्रधान मंत्री ने कहा था कि श्री ख्रुश्चेव की यात्रा पर किया गया खर्च रानी की यात्रा पर किये गये खर्च से कहीं अधिक था । क्या आप कृपया यह निदेश देंगे कि श्री ख्रुश्चेव और राष्ट्रपति आइसनहोवर की यात्रा पर किये गये खर्च का ब्यौरा भी सभा-पटल पर रखा जाये ?

†अध्यक्ष महोदय : यह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता । मैंने यह इसलिए कहा कि माननीय सभा सचिव ने यह बताया था कि कुछ राज्यों से हिसाब-किताब आ चुका है और कुछ राज्यों से अभी आने वाला है । यदि वह आ गया होता तो माननीय सभा सचिव उसका ब्यौरा इसी समय बता देते । इसलिए मैं उन से केवल यही कह रहा हूं कि पूरा हिसाब प्राप्त हो जाने के बाद वह उसे सभा-पटल पर रख दें ।

चपरासियों की पदाली

*१३५९. श्री भक्त दर्शन : क्या प्रधान मंत्री ३० नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ५९१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जब से उन्होंने आदेश दिये हैं कि चपरासियों की पदाली समाप्त कर दी जाये, तब से अब तक कितने चपरासी कम किये गये हैं;

(ख) क्या विभिन्न मंत्रालयों ने इस आशय की शिकायतें की हैं कि हरकारा प्रणाली सफल नहीं रही है और उससे उनकी कठिनाइयां बढ़ गई हैं; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) यदि हां, तो पहिले की-सी स्थिति लाने अथवा वर्तमान स्थिति में सुधार करने के लिये कौन-से कदम उठाये जा रहे हैं ?

†वैदेशिक-कार्य मन्त्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) से (ग). हरकारा प्रणाली में चपरासियों की विहित स्वीकृत संख्या से ७५७ व्यक्ति कम हैं । लम्बे अरसे से चली आने वाली कार्य प्रणाली को बदलने में समय लगता है । दूर दूर बिखरे हुए कार्यालय भवन भी समस्या हैं । इस प्रकार की कठिनाइयां और असुविधाएं समय समय पर सामने आती हैं और उनको दूर करने की यथासम्भव कोशिश की जाती है । चपरासियों के स्थान पर हरकारा प्रणाली लागू करने के फैसले को बदलने का प्रश्न ही नहीं उठता ।

श्री भक्त दर्शन : जब से प्रधान मंत्री जी ने ये नये आदेश दिये हैं क्या किसी चपड़ासी को हटाया भी गया है इस पद से और अगर हटाया गया है तो क्या उसके लिए कोई दूसरे रोज़गार की व्यवस्था भी की गई है या नहीं की गई है ?

श्री सादत अली खां : जी नहीं, कोई चपड़ासी हटाया नहीं गया है और न किसी को हटाने का इरादा है । जो चपड़ासियों का काम था और जो इनके सुपुर्द हुआ है, उस काम का तईयुन कर दिया गया है कि वहां वे काम करेंगे । कोई हटाया अपनी जगह से नहीं गया है और न हटाया जायेगा ।

श्री भक्त दर्शन : क्या गवर्नमेंट के ध्यान में यह आया है कि जब से चपड़ासियों की भर्ती पर रोक लगाई गई है तब से विभागों के जो अध्यक्ष हैं, वे उनकी तरक्की के रास्ते में इसलिए रुकावटें डाल रहे हैं और उनको क्लास ३ में इसलिए प्रोमोशन नहीं दे रहे हैं कि वे इनकी फिर भर्ती नहीं कर सकते हैं ? अब तो मैट्रिक पास करना भी जुर्म हो गया है । मैं जानना चाहता हूं कि क्या इस पर विचार किया जायेगा और क्या इस तरह के आदेश दिये जायेंगे कि जो क्लास ४ में क्वालिफाइड लोग हैं, उनकी प्रोमोशन में रुकावटें न डाली जायें ?

†श्री सादत अली खां : यह कार्यवाही का सुझाव है ।

पाकिस्तान द्वारा भारतीय इलाके पर अधिकार

+

†*१३६०. { श्री आसर :
श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री वाजपेयी :

क्या प्रधान मंत्री ८ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ७९२ के उत्तर के सम्बन्ध यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पाकिस्तान द्वारा त्रिपुरा के अमरपुर और सबरूम सब-डिवीजन के जलैया नामक क्षेत्र पर अधिकार जमाने के प्रश्न की जांच की है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है ?

†वैदेशिक-कार्य मन्त्री के सभासचिव (श्री जो० ना० हजारिका) : (क) और (ख). स्थानीय लोगों से समाचार प्राप्त हुए हैं कि १२ पाकिस्तानी परिवार अभी हाल ही में इस क्षेत्र में गये हैं । यह एक विवाद-ग्रस्त क्षेत्र है और यह समझौता हुआ है कि जब तक झगड़े का निबटारा न हो, किसी देश के निवासियों को इस क्षेत्र में आने के लिए प्रोत्साहन न दिया जाये । त्रिपुरा प्रशासन पूर्व पाकिस्तान सरकार से इस विषय पर बातचीत कर रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री ग्रासर : पिछली बार यह बताया गया था कि १९५२ से यह प्रश्न विचाराधीन पड़ा हुआ है। इसके फैसले में कितना समय लगेगा ?

†श्री जो० ना० हजारिका : अक्तूबर, १९५९, करार के अनुसार, पाकिस्तान सरकार भारत सरकार को अपने विस्तृत नोट पेश करेगी और भारत सरकार उसके दावों या उनके आधारों के सम्बन्ध में ब्यौरे पाकिस्तान सरकार को पेश करेगी। हम ने अपने दावे प्रस्तुत कर दिये हैं लेकिन पाकिस्तान सरकार से हमें अभी तक कोई नोट नहीं मिले हैं। ज्यों ही पाकिस्तान से हमें नोट मिल जायेंगे हम सोचेंगे कि हमें उसके मुताबिक क्या कार्यवाही करनी है।

†श्री हेम बरुग्रा : इस बात को देखते हुए कि त्रिपुरा ब्रिटिश शासन के अधीन एक ब्रिटिश राज्य है और वह भारतीय संघ में मिल गया था और हमारी सीमा अच्छी तरह रेखांकित थी, सीमा के सम्बन्ध में त्रिपुरा राज्य और पाकिस्तान के बीच कोई विवाद किस तरह हो सकता है ?

†श्री जो० ना० हजारिका : वास्तव में, इस विवाद की पार्श्वभूमि है। १९३२ से पहले भी यह झगड़ा था। तत्कालीन त्रिपुरा का यह दावा था कि टैन्डोंग नामक नदी त्रिपुरा की पूर्वी सीमा होनी चाहिये लेकिन बंगाल के ब्रिटिश अधिकारी का यह कहना था कि रंगाफेनी से सीमा बननी चाहिये। बाद में त्रिपुरा स्थित ब्रिटिश रेजीडेन्ट के दबाव के कारण यह मंजूर किया गया कि असलोंग नामक नदी सीमा होनी चाहिये। यह अनौपचारिक रूप से मान लिया गया था लेकिन जब विभाजन हुआ, तो पाकिस्तानी अधिकारियों ने रंगाफेनी नामक नदी की सीमा का दावा किया। इसीलिए झगड़ा है।

†श्री त्यागी : माननीय सभा सचिव ने बताया कि त्रिपुरा इस विषय में छानबीन या बातचीत कर रहा है। चूंकि बातचीत के लिए दूसरी पार्टी एक विदेशी राष्ट्र है क्या त्रिपुरा प्रशासन वैदेशिक-कार्य मंत्रालय की ओर से यह सब कर रहा है या उसकी हिदायतों से कर रहा है ?

†श्री जो० ना० हजारिका : पिछली बार प्रधान मंत्री ने इस सभा में बताया था कि त्रिपुरा प्रशासन के कर्मचारियों ने अपने दावों के समर्थन में इस प्रयोजन के लिए आवश्यक नोट भेजे थे और पाकिस्तानी कर्मचारियों को भी अपनी ओर से नोट भेजने थे। ज्यों ही सारा ब्यौरा उपलब्ध हो जायगा, वैदेशिक-कार्य मंत्रालय समस्या सुलझाने के लिए विभिन्न स्तरों पर प्रयत्न करेगी।

†श्री त्यागी : मैं यह जानना चाहता हूं कि वह प्रशासन स्वतंत्र रूप से काम कर रहा है या वैदेशिक-कार्य मंत्रालय की सलाह से काम कर रहा है ?

†अध्यक्ष महोदय : वह उसे इकट्ठा करेगा और बाद में वैदेशिक-कार्य मंत्रालय को भेज देगा।

†श्री जो० ना० हजारिका : वह वैदेशिक-कार्य मंत्रालय द्वारा किया जाता है।

†अध्यक्ष महोदय : ये चीजें वहां के कर्मचारियों द्वारा इकट्ठे किये जाने चाहियें और वैदेशिक-कार्य मंत्रालय को भेजे जाने चाहियें। पाकिस्तानी कर्मचारी अपनी सरकार को सारी चीजें इकट्ठी कर के भेज रहे हैं।

†श्री त्यागी : इस बीच इस क्षेत्र पर कब्जा विदेशियों का है। जब तक कि झगड़ा तय नहीं हो जाता उसे खाली कराने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री जो० ना० हजारिका : त्रिपुरा के जिला मजिस्ट्रेट चिटागांग पहाड़ी प्रदेशों के डिप्टी कमिश्नर के साथ इस मामले पर बातचीत कर रहे हैं। फिर त्रिपुरा प्रशासन भी पूर्व पाकिस्तान सरकार से बातचीत कर रहा है और उसने पूछा है कि क्या यह सच है और यदि हां, तो ये पाकिस्तानी नागरिक किन परिस्थितियों में उस राज्य क्षेत्र में घुस गये थे। उन से उत्तर प्राप्त हो जाने के बाद हम इस पर विचार करेंगे कि हमें क्या कार्यवाही करनी है।

श्री प्रकाश वीर शास्त्री : क्या मैं जान सकता हूं कि पिछले वर्ष त्रिपुरा के इस क्षेत्र के अतिरिक्त भी भारत के किसी सीमावर्ती प्रदेश को पाकिस्तानियों ने अपने देश में मिलाने का सफल या असफल प्रयत्न किया है ? यदि हां, तो क्या उस को ले कर कोई विवाद भी हुआ ?

†श्री जो० ना० हजारिका : मैं सवाल नहीं समझ सका।

†श्री बलराज मधोक : क्या पिछले साल भी इसी तरह के दूसरे झगड़े हुए थे जिन में पाकिस्तान ने दूसरे भागों में कुछ भारतीय राज्य क्षेत्र पर कब्जा किया था और यदि हां तो उन क्षेत्रों को खाली कराने के लिए सफल या असफल कोई प्रयत्न किये गये थे ?

†श्री जो० ना० हजारिका : त्रिपुरा क्षेत्र में नहो।

†श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या सरकार जानती है कि पाकिस्तानी राष्ट्रजनों ने इस क्षेत्र पर किस समय या किस दिन कब्जा जमाया और त्रिपुरा में और दूसरे कोई ऐसे विवादग्रस्त क्षेत्र हैं जिनकी ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया हो ?

†श्री जो० ना० हजारिका : फेनी नदी के बारे में झगड़ा है। ऊपर की ओर तीन झरने हैं और झगड़ा इस बात का है कि इन में से कौन से झरने को सीमा मानी जाये। फिर नीचे की ओर झगड़ा यह है कि फेनी नदी का बांया किनारा या दाहिना किनारा पाकिस्तान में हो या भारत मे यह बड़े विवाद का अंग है, जैसा कि प्रधान मंत्री ने एक दिन बताया था।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच है कि फेनी और रंगाफेनी के बीच का इलाका प्रारम्भ में भारत के कब्जे में था और बाद में पाकिस्तानियों ने आकर सीमा का हिस्सा नष्ट कर दिया और इस प्रदेश पर कब्जा जमा लिया और यदि हां तो उन्हें निकाल बाहर करने के लिए क्या कोई प्रयत्न किया गया है ?

†श्री जो० ना० हजारकि : पाकिस्तान और भारत, दोनों ने ही इसे विवादग्रस्त क्षेत्र मान लिया है और समझौते के अनुसार कोई वहां प्रवेश नहीं करेगा। कुछ समय पहले, कुछ आदिम जाति परिवार वहां घुस गये और उन्होंने कुछ जमीनों पर अपना कब्जा कर लिया। अब यह बताया गया है कि १२ पाकिस्तानी परिवार वहां गये हैं और रह रहे हैं। हम इस बात की कोशिश कर रहे हैं कि वे परिवार चले जायें

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या भारत सरकार ने यह अनुमान लगाया है कि इस विवादग्रस्त क्षेत्र के अलावा कितनी भारतीय जमीन पाकिस्तान के अनधिकृत कब्जे में है और यदि हां, तो उन क्षेत्रों को खाली कराने के लिए क्या कार्यवाही की गयी है ?

†श्री जो० ना० हजारिका : इस भूभाग पर पाकिस्तान अधिकारियों ने कब्जा नहीं जमाया है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या सरकार यह अन्दाज लगा सकी है कि कुल कितनी जमीन पर पाकिस्तान ने अनधिकृत रूप से कब्जा कर रखा है ?

†श्री जो० ना० हजारिका : यह जमीन विवादग्रस्त क्षेत्र है और १९५८ में पाकिस्तान वास्तव में अपनी चौकियां कायम करना चाहता था। हमने उसका विरोध किया और उसने फिर वैसा नहीं किया ।

भविष्य निधि योजना

+
†*१३६१. { श्री अ० मु० तारिक :
श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री पांगरकर :

क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपक्षीय सम्मेलन ने भविष्य निधि योजना को वृद्धावस्था और / अथवा उत्तर-जीवीय पेंशन[1] (विधवाओं और बच्चों के लिए) में परिणत करने के बारे में सामाजिक सुरक्षा सम्बन्धी अध्ययन दल द्वारा की गयी सिफारिशों पर विचार किया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है ?

†**श्रम उपमन्त्री (श्री आबिद अली)** : (क) अभी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री अ० मु० तारिक : मैं जानना चाहता हूं गवर्नमेंट कब तक इस चीज को फैसल कर लेगी और कब तक उसको एवान के सामने रक्खा जायेगा ?

श्री आबिद अली : कब तक यह चीज मुमुय्यन हो जायेगी यह कहना मुश्किल है क्योंकि इस बारे में और कुछ तहकीकात करनी है और सम्बन्धित संस्थाओं से भी सलाह करनी है। काफी वक्त लगेगा, ऐसा ख्याल है ।

श्री अ० मु० तारिक : मैं जानना चाहता हूं कि उन लोगों से जो इससे मुताल्लिका हैं, अफसरान या पेंशनर या प्राविडेंट फंड वाले, उनसे भी कोई राय तलब की गई है ? और अगर राय तलब की गई है तो इस सिलसिले में उनकी राय क्या है ?

श्री आबिद अली : जहां तक वर्कर्स के नुमाइन्दों का ताल्लुक है और कारखानेदारों के नुमाइन्दों का ताल्लुक है, उन से तो सलाह की गई है, कुछ मुखालिफ हैं कुछ मुआफिक ।

श्री रामसिंह भाई वर्मा : क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने का कष्ट करेंगे कि जब तक इस अध्ययन दल की सिफारिशों को कार्य रूप नहीं दिया जाता तब तक क्या वृद्ध लोगों के रिटायर होने पर उनको ग्रैचुइटी देने का विचार किया जायेगा ?

श्री आबिद अली : कहीं कहीं तो मामले ऐडजुडिकेशन के सामने गये हैं और ग्रैचुइटी मिली भी है। किसी खास मामले में जब हमसे दरख्वास्त की जाती है तो ऐडजुडिकेशन के सामने मामला भेजने पर विचार किया जाता है, और कुछ ऐडजुडिकेशन दिय भी गये हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Survivorship Pension.

†**श्री त० ब० विट्ठल राव** : अध्ययन दल ने यह सिफारिश की है कि पेन्शन तथा ग्रैचुइटी योजना लागू करने से पहले सरकार को कुछ प्रारम्भिक कार्यवाही करनी चाहिये अर्थात् भविष्य निधि के लिये अंशदान की दर ६ ¼ प्रतिशत से बढ़ा कर ८ ⅓ कर दी जाये और कर्मचारी राज्य बीमा निगम के अधीन मालिकों के अंशदान की दर भी बढ़ा दी जाये। ये सिफारिशें अभी किस दशा में हैं ?

†**श्री आबिद अली** : यह ठीक है कि ऐसा सुझाव था। मालिकों के अंशदान के सम्बन्ध में निगम की सिफारिश यह थी कि वह तब तक न बढ़ाया जाये जब तक वे वर्तमान अंशदान से जरूरतें पूरी कर सकते हैं। कर्मचारियों की भविष्य निधि का मामला एक विशिष्ट समिति को सौंपा गया है जिसके बारे में माननीय सदस्य को मालूम है।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : क्या बुढ़ापा पेन्शन की इस विशिष्ट योजना के बारे में राज्य सरकारों की राय मालूम की गई है और यदि हां, तो क्या सभी राज्य सरकारें इस योजना से सहमत हैं ?

†**श्री आबिद अली** : जी हां, राय मालूम की गयी है। सभी राज्य सहमत नहीं हैं। राय अलग अलग है।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : क्या कोई राज्य सहमत हुए हैं ? वे बताते हैं कि कई राज्य सहमत हुए हैं। उनकी संख्या कितनी है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : उन्होंने शुरूवात में वे ब्यौरे नहीं मांगे थे।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : उन्होंने कहा कि कुछ राज्यों की सहमति है और कुछ की नहीं।

†**अध्यक्ष महोदय** : वह १६ राज्यों के बारे में ब्यौरा चाहते हैं।

†**श्री आबिद अली** : कुछ राज्य आंशिक रूप से सहमत हैं, कुछ पूरी तरह से सहमत हैं और कुछ सहमत नहीं हैं।

†**श्री मुहम्मद इलियास** : क्या करीब ६ महीने पहले सरकार द्वारा नियुक्त तकनीकी समिति ने अपनी रिपोर्ट पेश कर दी है ? यदि नहीं, तो वह संभवतः कब करेगा ?

†**श्री आबिद अली** : नहीं। उसने अपनी रिपोर्ट पेश नहीं की है ? उसमें और कुछ महीने का समय लगेगा।

यूरोपीय सामान्य मार्केट

†१३६३. { **श्री अजित सिंह सरहदी** :
श्री कालिका सिंह :

क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री १३ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ८७८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बात का कोई अनुमान लगाया गया है कि यूरोपीय सामान्य मार्केट के ६ सदस्य देशों द्वारा औद्योगिक माल पर लिये जाने वाले सामान्य बाह्य प्रशुल्क का भारत के निर्यात पर क्या प्रभाव पड़ेगा ; और

(ख) क्या अपने माल का निर्यात अन्य स्थानों पर करने के लिए कोई कदम उठाये गये हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†**वाणिज्य मन्त्री (श्री कानूनगो)** : (क) और (ख). औद्योगिक एवं दूसरे माल पर सामान्य विदेशी प्रशुल्क के बारे में अब रोपीय आर्थिक समाज के प्रतिनिधि प्रशुल्क तथा व्यापार सम्बन्धी सामान्यकरण के सम्बद्ध सदस्य देशों के साथ बातचीत कर रहे हैं। जब तक सामान्य प्रशुल्क का ठीक स्तर मालूम न हो जाए, हमारे निर्यात व्यापार पर इसके प्रभाव का अनुमान लगाना संभव नहीं है ।

†**श्री अजित सिंह सरहदी** : क्या उद्देश्य यह है कि इस वर्ग के प्रत्येक देश के साथ व्यापार संतुलन रखा जाए ?

†**श्री कानूनगो** : जी, हां । यही उद्देश्य सदा दृष्टि में रखा जाता है, किन्तु वर्तमान हालत में इसकी प्राप्ति कठिन है ।

†**श्री रामनाथन् चेट्टियार : क्या इस विषय** पर, राष्ट्रमंडलीय देशों के बीच व्यापार के बारे में राष्ट्रमंडलीय देशों के बीच जो हाल में राष्ट्रमंडलीय प्र ान मंत्रि ों का सम्मेलन हुआ था, उसमें क्या इस विषय पर चर्चा की गई थी ?

†**श्री कानूनगो** : नहीं श्रीमान् ।

†**श्री हेडा** : क्या सरकार को विज्ञान भवन में एशिया और सुदूर पूर्व सम्बन्धी आर्थिक आयोग के हुए सम्मेलन के इस आशय की चर्चा का निष्कर्ष एवं फैसले का पता है, कि यह यूरोपीय आर्थिक समाज हमारे देश के लिये निर्यात संवर्धन के विरुद्ध जाता है ?

†**श्री कानूनगो** : नई दिल्ली में इकेफ के सम्मेलन में यूरोपीय आर्थिक समाज के प्रतिनिधि-विद्यमान थे । मामले पर चर्चा हुई किन्तु कोई निर्णय नहीं निकला । परन्तु इसमें सन्देह नहीं कि यदि अभ्यंश पद्धति हटा दी गई तो एशियाई देशों से नि ति पर बुरा प्रभाव पड़ सकता है ।

†**श्री कासलीवाल** : एक वर्ष से अधिक समय से यूरोपीय सामान्य बाजार की स्थापना से लेकर कई प्रश्न इस सभा में इस बारे में पूछे ग े हैं और मा० मंत्री यह कहते रहे हैं कि बातचीत हो रही है । इस बातचीत की अवधि के दौरान भारत को इस यू ोपीय सामान्य बाजार की स्थापना होने के फलस्वरूप निर्यात में कितनी हानि उठानी पड़ी है ?

†**श्री कानूनगो** : कोई हानि नहीं हुई है । वास्तव में, सामान्य बाजार के इन देशों को होने वाले निर्यात में कुछ वृद्धि हुई है ।

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी** : क्या यह सच है कि इकेफ की एक विशेषज्ञ समिति ने हमारे देश के नि ति संवर्द्धन पर इसके द्वारा होने वाले प्रभाव के सही चित्र के बारे में एक प्रतिवेदन पेश किया है ?

†**श्री कानूनगो** : नहीं श्रीमान् ।

†**श्री शंकरय्या** : क्या भारत के लिये शुल्क तथा व्यापार सम्बन्धी सामान्य करार का सदस्य होने के कारण इन सामान्य बाजार देश के साथ करार नहीं कर सकता, और क्या वह इस करार के अलावा पृथक और स्वतंत्र रूप से कोई करार कर सकता है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री कानूनगो :** वास्तव में, ये चर्चायें प्रशुल्क तथा व्यापार सम्बन्धी सामान्य करार के तत्वावधान में की जा रही हैं क्योंकि इस करार के सिद्धान्तों में यह उपबन्ध है कि प्रशुल्क सम्बन्धी सब बातचीत इस करार के अधीन लाई जानी चाहिये ।

†**श्री हेडा :** क्या सरकार एशिया में इसी प्रकार का एक संगठन—दक्षिण-पूर्व एशियाई प्रदेश बना कर एक प्रति उपाय करने की संभावना का विचार कर रही है ?

†**श्री कानूनगो :** नहीं, श्रीमान् ।

†**श्री हेम बरुआ :** क्या यह सच है कि भारत ने भारतीय मालिकों के बारे में कुछ पश्चिम यूरोपीय देशों द्वारा लगाये गये प्रशुल्कों की कमी की मांग की है, क्योंकि भारत का इनमें से कुछ देशों के साथ व्यापार संतुलन है ? यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

†**श्री का नगो :** इन कुछ वातों के वारे में बातचीत के ौरान चर्चा की जा रही है ।

†**श्री हेम बरुआ :** क्या यू ोपीय सामान्य बाजार समाज से यह पता लगा लिया गया है कि वे आयात शुल्क तथा आयात अभ्यंशों को कम करके और अन्त में इसे समाप्त करके अन्तर-प्रादेशिक व्यापार की अनुमति देने का विचार रखता है ? यदि हां, ो क्या यह भी पता किया गया है कि इन उपायों का हमारी अर्थ-व्यवस्था पर क्या प्रभाव होगा ?

†**श्री कानूनगो :** जब तक प्रशुल्क दरों की मात्रा विभिन्न देशों से जिनमें इस आर्थिक समाज के देश भी हैं, प्राप्त नहीं हो जाती, इसका पहले अनुमान लगाना कठिन है ।

†**श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :** विवरण में कहा गया है कि भारत के वाणिज्यिक प्रतिनिधियों को, जिन्हें उन देशों में नियुक्त किया गया था, उन देशों में भारत से माल के निर्यात को लोकप्रिय बनाने के लिये अवसर दिया गया है । । क्या सामान्य बाजार की रचना के पश्चात्, उन प्रतिनिधियों ने कोई प्रतिवेदन भेजे हैं जिनसे पता चलता है कि यदि भारत के निर्यात पर इस सामान्य बाजार के कारण बुरा प्रभाव पड़ेगा ?

†**श्री कानूनगो :** यह संभव नहीं है क्योंकि शुल्क की मा ा का अभी फैसला नहीं किया गया है ।

†**श्री अजितसिंह सरहदी :** बातचीत का तरीका क्या है ? क्या यहां से कोई प्रतिनिधिमंडल भेजा गया था या क्या उन देशों से कोई प्रतिनिधिमंडल यहां आया है ?

†**श्री कानूनगो :** जी, नहीं। जी० ए० टी० टी० में **जिनेवा में** हमारा स्थायी प्रतिनिधि है ।

†**श्री आचार :** क्या हमने सामान्य बाजार के चालू होने के पश्चात् न देशों के साथ कोई करार किया है ? यदि हां, तो सामान्य बाजार का उस **करार** पर क्या प्रभाव था ?

†**श्री कानूनगो :** स समाज के बहुत से सदस्य देशों के साथ हमारे विविध व्यापार करार हैं । जैसा मैंने पहले कहा है अभी तक हमारे निर्यात व्यापार पर इसका कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा । वास्तव में, हमारे निर्यात व्यापार में थोड़ी वृद्धि ही हुई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

जम्मू और काश्मीर में रेशमकीट पालन उद्योग

†*१३६४. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को जम्मू और काश्मीर राज्य के शिक्षा मंत्री द्वारा दिये गये इस वक्तव्य का पता है कि रेशमकीट पालन उद्योग का विकास जम्मू और काश्मीर में उतना नहीं हुआ जितना कि अन्य देशों में अथवा भारत के अन्य भागों में हो चुका है ; और

(ख) यदि हां, तो भारत सरकार इस उद्योग को आधुनिक ंग से विकसित करने के लिये क्या कदम उठा रही है ?

†**उद्योग मन्त्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) ८ फरवरी, १९६१ को जम्मू में 'रेशम दिवस समा ोह' के अवसर पर जम्मू और काश्मीर राज्य के शिक्षा मंत्री ने अन्य बातों के साथ यह कहा कि यद्यपि काश्मीर में रेशम उद्योग बहुत पुराना है, फिर भी इसने इतनी प्रगति नहीं की जितनी कि मैसूर में हुई है । उन्होंने आधुनिक तथा अधिक वैज्ञानिक तरीके पर उद्योग का विकास करने के लि े समन्वित प्रयत्नों पर जोर दिया ।

(ख) आधुनिक तरीके पर जम्मू तथा काश्मीर राज्य में रेशम के कीड़े पालने के उद्योग के विकास के हेतु निम्न ोजनाओं को अनुमोदन दिया गया है :

(१) उत्तम किस्मों के शहतूत के उत्पादन और संभरण के लिये ग्रैफ्ट नर्सरि ों की स्थापना ।

(२) विदेशी जाति के रेशम के कीड़ों की जाति को कायम रखने तथा राज्य के लिये उपयुक्त रेशम के कीड़ों के अन्डों के उत्पादन के लि े मूल अंडा केन्द्रों की स्थापना ।

(३) सामूहिक अंडे सेना केन्द्र, चलते प्रदर्शन केन्द्र आदि खोल कर रेशम के कीड़े पालने के तरीकों में सुधार और

(४) रेशम के कोढ़ों से रेशम निकाल कर लपेटने के तरीके का आधुनिकीकरण ।

श्री रघुनाथ सिंह : इस स्टेटमेंट में आपने कहा है : "विदेशी जाति के रेशम के कीड़ों की जाति को कायम रखना" । मैं जानना चाहता हूं कि ये जो फारिन रेस के सिल्क वार्म हैं वह काश्मीर में चीन के अच्छे होंगे, या जापान के अच्छे होंगे या इटली के अच्छे होंगे ? इसकी क्या कोई जांच की गयी है ?

श्री मनुभाई शाह : हमने बहुत सी रेसेज़ ट्राई कीं । लेकिन काश्मीर की क्लाइमेट को देखते हुए यूनीवोल्टाइन रेस ज्यादा ठीक मालूम हुई । इसलिए पिछले साल सोवियत यूनियन से चार लाख की वह रेसेज़ इम्पोर्ट करने की इजाजत दी गयी ।

श्री रघुनाथसिंह : मैं यह जानना चाहता हूं कि इस वक्त हम फारिन सिल्क कितना इम्पोर्ट करते हैं और क्या कोई ऐसी कोशिश की गयी है कि हम को यह फारिन सिल्क इम्पोर्ट न करना पड़े और काश्मीर में काफी रेशम का उत्पादन होने लगे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री मनुभाई शाह : वैसे कोशिश तो यही है कि काश्मीर, बिहार, उड़ीसा, वैस्ट बंगाल और मैसूर में ज्यादा उत्पादन किया जाए, लेकिन चूंकि हमारे यहां हैंडलूम का काम ज्यादा बढ़ गया है और माननीय सदस्य के यहां से बनारसी साड़ियां बहुत ज्यादा तादाद में बनती हैं, इसलिये हर साल हमें ५० से ६० लाख रुपए का सिल्क इम्पोर्ट करना होता है ।

श्री अ० मु० तारिक : मैं जानना चाहता हूं कि सिल्क के अलावा काश्मीर में एक और कपड़ा भी बनता है जो कि सारी दुनिया में मशहूर है, और जिसकी खुद गवर्नमेंट आफ इण्डिया को जरूरत होती है, मेरी मुराद पैराशूट सिल्क से है, इस पैराशूट सिल्क को तरक्की देने के लिये हकूमत हिन्दुस्तान ने क्या मदद की है और क्या कर रही है ?

श्री मनुभाई शाह : काश्मीर हमारी बहुत अहमियत वाली स्टेट है और वहां की कुदरती आब हवा ऐसी है कि वहां सिल्क इण्डस्ट्री अच्छी हो सकती है। माननीय सदस्य को जानकर आनन्द होगा कि पिछले सालों में डेढ़ लाख से बढ़ाते बढ़ाते इस साल साढ़े ९ लाख की इमदाद दी गयी है ।

†**श्री यादव नारायण जाधव :** क्या यह सच है कि शहतूत की विद्यमान किस्म में बीमारी लगी हुई है । और यह शहतूत तेजी से नष्ट हो रहा है ?

†**श्री मनुभाई शाह :** ये सामयिक बातें होती हैं । बीमारी कुछ शहतूत में होगी परन्तु सारे शहतूत में नहीं कही जा सकती । यह तापमान, वर्षा और ऋतु सम्बन्धी हालात पर निर्भर है ।

†**श्री बलराज मधोक :** क्या यह सच है कि जम्मू और काश्मीर में रेशम के कीड़े पालन के विकास के लिये बहुत से केन्द्रीय अनुदानों के बावजूद, उत्पादन वास्तव में और विशेषकर जम्मू में बढ़ने के बजाए घट रहा है ? यदि हां, हो क्यों ?

†**श्री मनुभाई शाह :** यह सही नहीं है । वास्तव में, यद्यपि उत्पादन में अधिक वृद्धि नहीं हुई है, परन्तु १९५८ में १९.२४ लाख लपेटे जाने वाले कोयों से वर्ष १९६० में लपेटे जाने वाले कोयों का उत्पादन बढ़ कर २७.९ लाख हो गया है ।

†**श्री शंकरय्या :** शहतूत की बहुतायत में उपलब्धि की बात को ध्यान में रखते हुए विशेष कर वन क्षेत्र में, क्या परिवहन सुविधाओं की कमी से इस रेशम के उत्पादन में बड़ी कठिनाई उत्पन्न हो रही है और इस दिशा में क्या उपाय किये जा रहे हैं और क्या रेशम के कीड़े पालने वालों ने इस बात पर जोर दिया है ? रेशम बोर्ड ने इस दिशा में क्या उपाय किये हैं ?

†**श्री मनुभाई शाह :** परिवहन की कठिनाई बड़ी नहीं है जहां तक रेशम उद्योग का सम्बन्ध है। वास्तविक कठिनाई बहु-वोल्टीन, एक-वोल्टीन और द्वि-वोल्टीन रेशम लपेटने के कोयों को पालने की है । एक बार यदि उसमें आप सफल हो जायें तो अच्छा होगा। इसीलिये हमने छः विशेषज्ञ जापान भेजे थे और कुछ जापानी विशेषज्ञ यहां आये थे। जापान ऐसा देश है जिसने रेशम पालने के काम में बड़ा भारी अनुसन्धान किया है ।

†**अध्यक्ष महोदय :** रेशम के परिवहन के बारे में कोई कठिनाई नहीं है ।

†**श्री शंकरय्या :** रेशम नहीं । प्रश्न शहतूत के पत्तों के परिवहन का है जो बहुतायत में श्रीनगर के विभिन्न क्षेत्रों में मिलते हैं और जो रेशम के एक-वोल्टीन निर्माण के लिये बहुत उपयुक्त हैं। मुख्य शिकायत यह है कि कोयों को पालने के लिये जल्दी परिवहन सुविधायें नहीं दी जातीं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री तारिक ने यह बात नहीं की । वह काश्मीर के रहने वाले हैं । उन्हें परिवहन सम्बन्धी कोई कठिनाई अनुभव नहीं होती ।

श्री अ० मु० तारिक : परिवहन सम्बन्धी कोई कठिनाइयां नहीं हैं । मैं एक प्रश्न पूछना चाहता हूं । काश्मीर में जो सिल्क इण्डस्ट्री है वह सिर्फ बड़ी इण्डस्ट्री नहीं है, बल्कि असल में एक काटेज इंडस्ट्री है । छोटे छोटे लोग अपने घरों में कीड़े पालते हैं और आहिस्ता आहिस्ता सिल्क तैयार करते हैं । मैं यह जानना चाहता हूं कि वहां सिल्क इण्डस्ट्री को डेवेलप करने के लिये सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से क्या इन्तज़ाम किया जा रहा है और देहात में छोटे छोटे लोगों को क्या इमदाद दी जा रही है ।

श्री मनुभाई शाह : अगर माननीय सदस्य को इस बारे में इन्ट्रेस्ट हो, तो मैं सारी स्कीम्ज़ उन को पहुंचा सकता हूं । बहुत काफ़ी स्कीम्ज़ हैं । थोड़े दिन पहले बख्शी साहब से मेरी बातचीत हुई थी । हम तीसरी पंचवर्षीय योजना में इस तरफ काफी तवज्जह देने वाले हैं कि सिल्क इण्डस्ट्री की और इमदाद होगी और उसकी बड़ी तरक्की होगी ।

†**श्री हेम बरुआ** : जब सूचना सभा में मांगी जाती है तो सरकार से मांगी जाती है । क्या इस मामले में माननीय सदस्य का सरकार या कांग्रेस दल से सम्बन्ध है कि उन्हें सरकार की ओर से उत्तर देने का हक है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य को इसे बहुत गम्भीरता से नहीं लेना चाहिये । श्री शंकरय्या मैसूर के हैं और मेरा ख्याल था कि वह मैसूर के बारे में प्रश्न पूछेंगे । स्पष्टतः उन्होंने सोचा कि चूंकि काश्मीर पर्वतीय क्षेत्र है, वहां कुछ परिवहन सम्बन्धी कठिनाइयां होंगी ।

†**श्री शंकरय्या** : मैं रेशम बोर्ड का सदस्य हूं और वहां इस बात पर चर्चा की गई थी ।

†**अध्यक्ष महोदय**: श्री तारिक काश्मीर के हैं और उन्होंने कहा है कि कोई कठिनाई नहीं हैं । **(अन्तर्बाधाएं)** शान्ति,शान्ति । ऐसी बात नहीं कि जो उत्तर सरकार दे सकती है वह उत्तर माननीय सदस्य दे सकते हैं । इसके बारे में नियम हैं और माननीय सदस्य पुनः उनको पढ़ सकते हैं । एक सदस्य दूसरे सदस्य को जो उस विषय का प्रभारी है, प्रश्न पूछ सकता है । ऐसी बात नहीं है कि श्री तारिक इस कार्य के प्रभारी हैं । श्री तारिक ने शिकायत नहीं की । मैंने उन्हें उठने को नहीं कहा । उन्होंने उठ कर प्रश्न पूछा और कहा कि परिवहन की कोई कठिनाई नहीं है । इसमें कोई हानि नहीं । मैं इस सभा को अत्यन्त गम्भीर बनाना नहीं चाहता । साथ ही, हमेशा एक सीमा होनी चाहिये और इसका पालन किया जाना चाहिये । मैं यह भी देखना चाहता हूं कि सदस्य उन सीमाओं का उल्लंघन न करें जो मैंने निर्धारित की हैं । मैं यह भी कहना चाहता हूं : माननीय सदस्यों को अनुभव करना चाहिये कि यदि वे प्रश्नकाल में न आयें तो वे बड़ी चीज से वंचित रहते हैं, और यदि वे सभा की दूसरी कार्यवाही में न आएं तो वे कुछ चीज से वंचित रहते हैं । उन्हें यह जानने के लिये कि सभा में क्या हुआ है, समाचार पत्रों पर भरोसा नहीं करना चाहिये । इसलिये मैं जानना चाहता हूं कि सदस्यों को यहाँ प्रातःकाल से सायंकाल तक बैठने के लिये आकर्षित किया जाये । और कभी कभी मैं ऐसी चीजों की अनुमति देता हूं । यदि श्री हेम बरुआ आसाम के बारे में कुछ सूचना दे सकते हैं तो मैं उनको भी अनुमति दूंगा ।

केरल में मोनाजाइट के निक्षेप

†*१३६६. **श्री कोडियान** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने केरल में उपलब्ध मोनाजाइट निक्षेपों की मात्रा का अनुमान लगाने के लिये कोई सर्वेक्षण कराया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**प्रधान मन्त्री तथा वैदेशिक कार्य मन्त्री के सभा सचिव (श्री सादत अली खां)** :(क) हां, श्रीमान् ।

(ख) कन्याकुमारी और त्रिकुलापुज्हा के बीच भारत के दक्षिण तथा दक्षिण पश्चिम तटों पर अब तक जिन क्षेत्रों का सर्वेक्षण किया गया है उनमें मोनाजाइट के निक्षेपों का अनुमान १४ लाख टन लगाया गया है । इस तटीय क्षेत्र के शेष क्षेत्रों में जांच प्रगति पर है । रेत के विस्तृत नमूनों और प्रयोगशाला काम सम्बन्धी जांचों के पूर्ण हो जाने के पश्चात् ही अन्तिम परिणाम जाने जा सकते हैं ।

†**श्री कोडियान** : केरल के कितने मोनाजाइट निक्षेप का औद्योगिक काम के लिये वार्षिक उपयोग किया जा रहा है और राज्य सरकार को कितना स्वामिस्व दिया जाता है ?

†**श्री सादत अली खां** : मुझे इसके लिये पूर्व सूचना चाहिये । यह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता ।

†**श्री कोडियान** : क्या इस समय मोनाजाइट को तैयार करने के लिये विलोक के पास आवास में खनिज रेत उद्योग का विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है ?

†**श्री सादत अली खां** : जांच जारी है । बहुत से तटीय क्षेत्रों में यह प्रगति पर है । जब सब सूचना एकत्रित हो जाएगी, तब निश्चय ही निर्णय किया जाएगा ।

†**श्री आचार** : क्या केरल की जांच के अलावा, दक्षिण और उत्तर कनारा जिलों में भी कोई जांच हो रही है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न केरल के बारे में है ।

†**श्री आचार** : वे जिले केरल के बिल्कुल साथ हैं । उन्होंने तटीय क्षेत्रों--दक्षिण-पश्चिमी क्षेत्रों का उल्लेख किया है ।

†**श्री सादत अली खां** : मैं मालूम करके माननीय सदस्य को पता दूंगा ।

†**अध्यक्ष महोदय** : उन्हें सभा सचिव को परेशान नहीं करना चाहिये । वह समय समय पर इन मामलों को देखेंगे । उन्होंने अब इस प्रश्न का उत्तर देने के लिये तैयारी नहीं की है ।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : क्या हमारी मोनाजाइट की जरूरत केरल से पूरी हो जाती है या हम बाहर से आयात करते हैं ?

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न सर्वेक्षण के बारे में है ।

†**श्री कुन्हन** : केरल में जांच पूरी होने में कितना समय लगेगा ?

†**अध्यक्ष महोदय** : क्या कोई लक्ष्य निश्चित किया है ?

†**श्री सादत अली खां** : कोई लक्ष्य नहीं । कुछ भूतत्वज्ञ इस समय तटीय क्षेत्रों में जांच कर रहे हैं । मैं बताने में असमर्थ हूं कि कब तक ये जांच पूरी हो जाएगी ।

निर्यातकों को ऋण सुविधायें

†*१६७. **श्री उस्मान अली खां: क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) क्या निर्यातकों को दीर्घ-कालीन ऋण देने के प्रश्न पर जांच करने के लिये सरकार द्वारा नियुक्त की गयी छः सदस्यीय समिति ने अपनी रिपोर्ट पेश कर दी है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस रिपोर्ट पर कोई निर्णय किया है; और

(ग) यह निर्णय क्या है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र)** : (क) से (ग). निर्यात के लिये ऋण की सुविधाओं सम्बन्धी अध्ययन वर्ग का प्रतिवेदन पिछले सप्ताह में प्राप्त हुआ है और उसका परीक्षण किया जा रहा है।

†**श्री उस्मान अली खां** : क्या प्रस्थापित योजना निर्यात सम्बन्धी केवल कुछ एक वस्तुओं तक ही सीमित रहेगी या कि यह सभी वस्तुओं पर ही लागू होगी और यदि हां, तो वे वस्तुएं क्या क्या हैं ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : इस दल ने कई चीजों के सम्बन्ध में विचार किया है। यह रिपोर्ट केवल गत सप्ताह में ही प्राप्त हुई है। उस दल ने निर्यातकर्ताओं के उपलब्ध उधार की राशि और विभिन्न पण्यों के सम्बन्ध में उपलब्ध उधार की शर्तों के सम्बन्ध में विचार किया है। सम्भव है कि वह रिपोर्ट शीघ्र ही सभा-पटल पर रख दी जायेगी। मैंने स्वयं अभी तक वह रिपोर्ट नहीं देखी है।

†**श्री मुरारका** : निर्यातकर्ताओं को 'दीर्घकालीन' उधार देने से क्या तात्पर्य है ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : यदि हम भविष्य में अपनी मशीनों के निर्यात को बढ़ाना चाहते हैं क्योंकि हमारे देश में यह उद्योग निरन्तर विकसित हो रहा है, तो उन वस्तुओं को बेचने के लिये हमें १८ मास से ५ वर्ष तक की अवधि के लिये उधार सम्बन्धी सुविधायें देनी पड़ेंगी। अतः यह दीर्घ-कालीन उधार देना आवश्यक बन गया है। इस समय इन वस्तुओं के निर्यात के लिये निर्यातकर्ताओं को सामान्यतया चार पांच महीनों से अधिक अवधि के लिये ऋण नहीं दिये जाते।

†**श्री मुरारका** : क्या ये उधार किन्हीं विदेशों से आने वाले विशिष्ट आर्डरों के सम्बन्ध में दिये जायेंगे या कि ये उधार राशियां उनके निर्यात की आशा में पहले ही दे दी जायेंगी ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : इन सभी बातों पर विचार किया जायेगा। यदि हम अपनी मशीनों का निर्यात करना चाहते हैं, तो हमें अन्य देशों में दी जा रही ऋण सम्बन्धी सुविधाएं यहां भी देनी पड़ेंगी। इस सम्बन्ध में अच्छी तरह से अध्ययन करना पड़ेगा कि हम इन निर्यातकर्ताओं को पुनर्वित्त संस्थाओं या किसी और प्रकार से जैसे कि संस्था, बैंकों के द्वारा उधार सम्बन्धी सुविधायें कहां तक दे सकते हैं।

†**श्री रामनाथन् चेट्टियार** : क्या सरकार सीधे ही स्वयं ये ऋण राशियां देगी ताकि इन्हें किसी और वित्तीय संस्था के द्वारा दी जायेगी ?

†**श्री सतीश चन्द्र** : ये राशियां विभिन्न बैंकिंग सस्थानों के द्वारा दी जायेंगी। सरकार तो केवल इस सम्बन्ध में अध्ययन कर रही है कि उन्हें कितनी सुविधायें दी जायें।

†**श्री न० रा० मुनिस्वामी**: क्या ये दीर्घकालीन ऋण सम्बन्धी सुविधायें केवल प्रतिष्ठित निर्यात-कर्ताओं को ही दी जायेंगी याकि नये निर्यातकर्ताओं को भी दी जायेंगी ?

†**श्री सतीश चंद्र** : उधार सम्बन्धी सुविधायें देते समय नये और प्रतिष्ठित निर्यातकर्ताओं में कोई अन्तर का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। वे तो निर्यात नियन्त्रण आदेशों के आधीन हैं। निर्यात नियन्त्रण आदेशों के आधीन किसी अवसर पर भी किसी निर्यात कर्ता को जैसी सुविधायें देने की अनुमति हुई उसे वैसी सुविधायें दी जायेंगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीमती रेणुका राय : क्या उन निर्यातकर्ताओं को कोई प्रेरणा दी जा रही है जो कि सहकारी समितियों के द्वारा काम कर रहे हैं ? यदि नहीं, तो क्या सरकार उन्हें कुछ प्रेरणा देने का विचार रखती है ?

†श्री सतीश चन्द्र : पूछे जा रहे अधिकांश प्रश्न सामान्यतया निर्यातकर्ताओं को दी जाने वाली ऋण सम्बन्धी सुविधाओं के बारे में हैं। रिपोर्ट की एक सिफारिश यह भी है कि अल्पकालीन ऋणों के लिये कोई कठिनाई नहीं है और दिन प्रतिदिन की जरूरतों को पूरा करने के लिये पर्याप्त सुविधायें हैं, हमारा मुख्य सम्बन्ध दीर्घकालीन उधार से है। सहकारी समितियां मशीनों का निर्यात नहीं करतीं।

†श्री तिरुमल राव : सरकार अन्य देशों से कई द्विपक्षीय करार कर रही है। क्या सरकार ऐसा करार करते समय इन ऋण सुविधाओं के सम्बन्ध में भी बातचीत करती है।

†श्री सतीश चन्द्र : व्यापार करारों में तो केवल आयात और निर्यात सम्बन्धी कार्रवाइयों के बारे में चर्चा की जाती है। अलग अलग वस्तुओं के सम्बन्ध में बाद में निर्यातकर्ताओं और आयात-कर्ताओं में पारस्परिक बातचीत की जाती है।

†डा० मा० श्री० अणे : क्या कोई ऐसी विदेशी फर्म भी है जिसने दीर्घकालीन सुविधाओं का लाभ उठाया है।

†श्री सतीश चन्द्र : इस समय देश की बैंकिंग संस्थायें निर्यातकर्ताओं को १५० से १८० दिनों तक के लिये राशियां उधार दे रही हैं। हमने वास्तव में अभी तक ऐसी किसी भी वस्तु का निर्यात नहीं किया है जिसके लिये दीर्घकालीन ऋण की जरूरत हो। क्योंकि अब हम ऐसी वस्तुओं का निर्यात करना चाहते हैं जिनके लिये दीर्घकालीन ऋण की आवश्यकता है, इसीलिये इस सम्बन्ध में अध्ययन किया जा रहा है।

†श्रीमती रेणुका राय : माननीय उपमन्त्री ने यह उत्तर दिया है कि ऋण सुविधायें पुराने निर्यात-कर्ताओं को दी जा रही हैं, यदि छोटे निर्यातकर्ता सहकारी समितियां बना लें, तो क्या उन्हें भी ये सुवि-धायें दी जायेंगी ?

†श्री सतीश चन्द्र : सहकारी समितियों को भी वे सभी सुविधायें दी जायेंगी जो कि किसी भी अन्य निर्यात कर्ता को दी जा सकती हैं।

†श्रीमती रेणुका राय : क्या सहकारी समितियों को कोई विशेष सुविधा नहीं दी जाती ?

†श्री सतीश चन्द्र : सहकारी समितियों को प्रोत्साहन दिया जाता है। उदाहरणार्थ सहकारी समितियां प्याज का निर्यात कर रही हैं। इन समितियों द्वारा केवल प्याज का ही निर्यात किया जा रहा है, प्याज और मिर्चों के लिये दीर्घकालीन ऋणों की जरूरत नहीं है।

तिब्बती शरणार्थियों के लिये सहायता

†*१३६६. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गैर सरकारी अमरीकी सहायता संगठन 'केयर'[1] से तिब्बती शरणार्थियों के लिये अब तक कितना खाद्य तथा कितनी औषधियां प्राप्त हुई हैं; और

(ख) आगामी वर्ष इस संगठन से इस प्रकार की कितनी सहायता प्राप्त होने का अनुमान है ?

†मूल अंग्रेजी में

[1]Care.

†वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) 'केयर' (प्रत्येक स्थान पर अमरीकी सहायता के लिये सहकारी समिति) से तिब्बती शरणार्थियों के लिये अब तक प्राप्त खाद्य पदार्थों और औषधियों का मूल्य क्रमश: ४४,१७,५०० रुपये और १९,४७५ रुपये है।

(ख) इस संगठन का वर्ष १९६१ की प्रथम छमाही में कुल ८,३३,६२५ रुपये के मूल्य का १४,२७० मन चावल और १३,००० रुपये के मूल्य के औजार और उपकरण देने का भावी कार्यक्रम है।

†श्री प्र० चं० बरुआ : 'केयर' से प्राप्त सहायता के जरिये कितने तिब्बती शरणार्थियों को भोजन और चिकित्सा सहायता दी जा रही है और क्या यहां पर तिब्बतियों के अधिक संख्या में आने से इस सहायता को उसी अनुपात में बढ़ाया जा रहा है ?

†श्री सादत अली खां : जिन शरणार्थियों को भोजन दिया जा रहा है और जिनकी देखभाल की जा रही है, उनकी संख्या बताने के लिये मुझे पूर्व सूचना चाहिये।

†श्री प्र० चं० ब आ : यह सहायता किन अभिकरणों के जरिये वितरित की जा रही है ?

†श्री सादत अली खां : विभिन्न स्वयंसेवी संगठनों द्वारा तिब्बती शरणार्थियों को दी गयी सहायता केन्द्रीय तिब्बती शरणार्थी सहायता समिति के जरिये दी जाती है जो भारत में विभिन्न स्थानों पर तिब्बती शरणार्थियों को सब उपहारों के सम्भरण के लिये प्राप्ति और वितरण के कार्य का एकीकरण करती है।

†श्री साधन गुप्त : कुछ वर्ष पूर्व जब सोवियत कार्मिक संघों ने अखिल भारत कार्मिक संघ कांग्रेस के जरिये वितरित की जाने वाली कुछ सहायता भेजी थी, तब यह तै किया गया था कि यह सहायता सरकारी अभिकरणों के जरिये बांटी जाये और गैर-सरकारी अभिकरणों के जरिये नहीं। क्या इस बारे में भी वैसा ही तरीका अपनाया जायेगा ?

†श्री सादत अली खां : यह मैं नहीं कह सकता। मैंने अभी बताया है कि यह सब सहायता एक विशेष संस्था के द्वारा वितरित की जा रही है और वर्तमान स्थिति यह है।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : तिब्बती शरणार्थियों पर हमारी सरकार ने कितना धन खर्च किया है ?

†श्री सादत अली खां : भारत में तिब्बती शरणार्थियों की सहायता के लिये भारत सरकार ने मई, १९५९ से लेकर ३१ मार्च, १९६० तक लगभग ४७ लाख रुपये खर्च किये हैं और लगभग इतना ही रुपया स्वयंसेवी गैर-सरकारी संगठनों ने खर्च किया है। ३१ मार्च, १९६१ को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष के लिये आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। यद्यपि सरकार द्वारा प्राथमिक व्यय लगभग ५५ लाख रुपये है।

---

†मूल अंग्रेजी में

पश्चिम बंगाल एवं पूर्व बंगाल की नदियों के बारे में भारत-पाकिस्तान वार्तालाप

+

†*१३७०. श्री विश्वनाथ राय :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्रीहेम बरुग्रा :
श्री वी० चं० शर्मा :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार का ध्यान पाकिस्तान के राष्ट्रपति के उस कथित वक्तव्य की ग्रोर दिलाया गया है जिसमें उन्होंने कहा है कि भारत के प्रधान मंत्री ग्रौर वह इस बात पर सहमत हो गये हैं कि पश्चिम बंगाल ग्रौर पूर्व बंगाल की नदियों के जल के उपयोग के बारे में उत्पन्न होने वाली समस्याग्रों के सम्बन्ध में भारत ग्रौर पाकिस्तान के बीच शीघ्र ही बातचीत होनी चाहिए ;

(ख) यदि हां, तो इस सारे मामले का ब्योरा क्या है ; ग्रौर

(ग) इस सम्बन्ध में भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत ग्रली खां)** : (क) से (ग). प्रधान मंत्री जी पाकिस्तान के राष्ट्रपति, ग्रय्यूब खां से लन्दन में मिले थे। राष्ट्रपति ने फरक्का बांध योजना ग्रौर तीस्ता नदी से संबन्धित विभिन्न योजनाग्रों का उल्लेख किया। उन्होंने सुझाव दिया कि इन योजनाग्रों के साथ सहयोग करने से दोनों देशों को लाभ होगा। प्रधान मंत्री जी इस बात से सहमत हो गये। राष्ट्रपति ने यह भी सुझाव दिया कि इस मामले पर मंत्री स्तर पर बातचीत की जाये ग्रौर वह इस कार्य के लिये ग्रपने एक मंत्री महोदय को दिल्ली भेज देंगे। प्रधान मंत्री जी इस बात पर राजी हो गये।

†**श्री विश्वनाथ राय** : नदियों के पानी के वितरण से उत्पन्न समस्याग्रों से क्या क्या बातें उठी हैं ?

†**श्री सादत ग्रली खां** : पूर्वी नदियों के इस्तेमाल के बारे में इस मामले पर दोनों सरकारें काफी लम्बे समय से बातचीत कर रही हैं। इसमें कोई नई बात पैदा नहीं हुई है।

†**श्री विश्वनाथ राय** : यह बातचीत कब होगी।

†**श्री सादत ग्रली खां** : हम राष्ट्रपति ग्रय्यूब खां के प्रतिनिधि की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या हमारी सरकार ने पाकिस्तान से यह बात स्पष्ट रूप से कह दी है कि यह मामला एक तरफा कार्यवाही का है ग्रौर हम किसी बात चीत की प्रतीक्षा करेंगे ग्रौर परियोजना पर लक्ष्य के मुताबिक कार्य चलता रहेगा ?

---

†मूल ग्रंग्रेजी में

†**श्री सादत अली खां** : जी, हां। परियोजना पर कार्य चलता रहेगा। इस कारण परियोजना पर कार्य नहीं रोका जायेगा।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या यह सच है कि पाकिस्तान ने हाल में ही हमारी सरकार को एक कड़ा विरोध-पत्र भेजा है जिसमें उसने सरकार से कहा है कि वह फरक्का बांध परियोजना को कार्यान्वित न करे ? हमारी जानकारी यह है कि राष्ट्रपति अय्यूब खां ने भी हमारे प्रधान मंत्री जी को एक व्यक्तिगत पत्र लिखा है। यदि हां, तो विरोध-पत्र और व्यक्तिगत पत्र के बारे में हमारी सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**श्री सादत अली खां** : हमें एक नोट मिला है और वह विचाराधीन है। यह सच है कि उस नोट में पाकिस्तान ने विरोध प्रकट किया है। परन्तु जैसा मैं बता चुका हूं, विरोधों के बावजूद भी हम परियोजना पर कार्य करेंगे ; जहां तक पत्र का सम्बन्ध है, प्रधान मंत्री जी यहां नहीं हैं। पत्र आया अवश्य है परन्तु मुझे नहीं पता कि उसमें क्या लिखा है।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : यदि परियोजना पहले की तरह चलती रही तो इस बातचीत का क्या लाभ है ?

†**श्री सादत अली खां** : बातचीत करना हमेशा अच्छा होता है। सामान्य रूप से बात करना अच्छा है।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री दी० चं० शर्मा

†**श्री दी० चं० शर्मा** : क्या इसका यह मतलब है कि ये बातें भी अन्य बातों की तरह होंगी, इस हाथ दे और उस हाथ ले वाला मामला। इस परियोजना में लेने और देने वाली कोई बात नहीं है।

†**श्री सादत अली खां** : केवल वही एक प्रश्न नहीं है। इन पूर्वी नदियों के बारे में कई प्रश्न हैं।

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री गुह।

†**श्री अ० चं० गुह** : मेरा प्रश्न का उत्तर मिल गया है।

†**अध्यक्ष महोदय** : श्रीमती रेणुका राय।

†**श्रीमती रेणुका राय** : मेरा प्रश्न भी पूछा जा चुका है।

†**अध्यक्ष महोदय** : अतः जब तक माननीय सदस्य दुबारा खड़े नहीं होंगे, मैं उनका नाम नहीं पुकारूंगा।

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या यह सच नहीं है कि विरोध में बरसीलोना अभिसमय का जिक्र किया गया है। यदि हां, तो क्या मैं जान सकता हूं कि इस समय हम बरसीलोना समझौते के अधीन हैं ?

†**श्री सादत अली खां** : मुझे बरसीलोना समझौते का पता नहीं है। मुझे पूर्व सूचना चाहिये और फिर मैं इसको देखूंगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री रघुनाथ सिंह : पाकिस्तान ने जो नोट दिया है उसमें इंटरनैशनल रिवर के बारे में बारसीलोना कंवेंशन का जिक्र किया है। बारसीलोना कंवेंशन के अनुसार क्या इस में ज्वायेंट कंसल्टेशन का तरीका होने जा रहा है ?

अध्यक्ष महोदय : वे इस को नहीं जानते हैं, आप उन को इन्फार्मेशन दे रहे हैं।

†श्री रघुनाथ सिंह : वह प्रश्न बिल्कुल भिन्न है।

†अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा नहीं जानते हैं, क्योंकि दूसरा सवाल आप पूछते हैं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस परियोजना के सम्बन्ध में वर्ष १९६१-६२ के लिये कार्य का क्या कार्यक्रम है ?

†श्री सादत अली खां : मुझे पूर्व सूचना चाहिये।

†श्री हेम बरुआ : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि पश्चिमी नदियों की अपेक्षा पूर्वी नदियों में पानी अधिक है और फरक्का बांध से केवल थोड़े ही पानी पर असर पड़ेगा और हम भी पूर्वी पाकिस्तान में नदियों का काम बनाये रखना चाहते हैं क्यों कि आसाम और पश्चिम बंगाल के बीच व्यापार पूर्वी पाकिस्तान में नदियों के जरिये होता है, तो फिर बातचीत का क्या कारण है ? यह बात बड़ी स्पष्ट है।

†श्री सादत अली खां : इससे सम्बन्धित कई प्रश्न हैं। मैं समझता हूं कि सिंचाई और विद्युत मंत्री इस प्रश्न का उत्तर दे सकेंगे।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या हम इस प्रश्न को प्रधान मंत्री जी द्वारा उत्तर दिये जाने तक लम्बित रखें ? ऐसा लगता है कि सभा-सचिव महोदय को हाल के नोट का और उसके स्वरूप के बारे में पता नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को जो भी संदेह हों, वे उन्हें एक पृथक प्रश्न द्वारा पूछ सकते हैं। मैं एक पृथक प्रश्न पूछने की अनुमति दे दूंगा।

†श्री हेम बरुआ : अब सिंचाई और विद्युत् मंत्री जी आ गये हैं। उनसे उत्तर देने को कहा जाये।

†अध्यक्ष महोदय : किसी और समय।

साम्यवादी देशों द्वारा प्रकाशित भारत के मानचित्र

+

†*१३७१. { **श्री विश्वनाथ राय** :
श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री रामेश्वर टांटिया : }

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

(क) क्या यह सच है कि सोवियत रूस के अलावा यूरोप के कुछ अन्य साम्यवादी देशों की सरकारें पिछले कई वर्षों से चीनी मानचित्रों का प्रकाशन कर रहे हैं, जिनमें कुछ भारतीय इलाकों को चीनी इलाकों के रूप में दिखाया गया है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या उन सरकारों से इन मानचित्रों को ठीक कराने के लिए कोई कदम उठाये गये हैं ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)** : (क) और (ख). हमें पूर्वी यूरोपीय देशों से ऐसे केवल एक या दो मानचित्रों का पता चला है, और ऐसे मामलों में हमने उचित रूप से कूटनीतिक अभ्यावेदन किये हैं ।

†**श्री विश्वनाथ राय** : क्या उनमें से किसी सरकार ने जिसने गलत मानचित्रों का प्रकाशन किया है, उन देशों में प्रकाशित मानचित्रों को ठीक करने की इच्छा व्यक्त की है ?

†**श्री सादत अली खां** : मुझे विश्वास है कि पूर्व जर्मनी जनवादी गणतंत्र ने कहा है कि वे अब इस मानचित्र को प्रकाशित नहीं करेंगे । उन्होंने हमें बताया कि अब मानचित्रों को प्रकाशित नहीं किया जायेगा और न ही उनको बेचा जायेगा ।

†**श्री विश्वनाथ राय** : क्या सम्बन्धित सरकारों ने वास्तव में चीन द्वारा प्रकाशित मानचित्रों की नकल की है ?

†**श्री सादत अली खां** : ऐसा प्रतीत होता है ।

श्री अ० मु० तारिक : अभी लन्दन के एक मशहूर अखबार डेली एक्सप्रेस में हिन्दुस्तान का एक नक्शा छपा है, उसमें हिन्दुस्तान की सरहदों को हिन्दुस्तान की सरहदें नहीं दिखलाया गया है, खास तौर पर काश्मीर में । इस सिलसिले में हुकूमत हिन्दुस्तान ने क्या कदम लिया है ?

†**श्री सादत अली खां** : वह नक्शा मेरी नजर से नहीं गुजरा है । अब उसे मंगा कर देखूंगा ।

†**डा० विजय आनन्द** : क्या उन्होंने गलत नक्शे प्रकाशित करने के बारे में खेद प्रकट किया है ?

†**श्री सादत अली खां** : अभी मैं ने उस प्रश्न का उत्तर दिया है ।

श्री अ० मु० तारिक : जब मैंने यह सवाल पूछा था तो उस का यह मतलब नहीं था कि **एज ए पर्सन** उन की नजर से गुजरा है या नहीं । लन्दन में हाई कमिश्नर का आफिस है, पब्लिसिटी डिवीजन है, हिस्टारिकल डिवीजन है, उनकी नजर में यह चीज आनी चाहिये थी । मुमकिन है कि आप की नजर में न आई हो, लेकिन इस के बारे में काफी शोर हुआ था । मैं जानना चाहता हूं कि इस के लिये हुकूमत ने क्या कदम लिया है ।

श्री सादत अली खां : जो सवाल इस वक्त पेशे नजर है उस का ताल्लुक है रूस और ईस्टर्न जर्मन मैपों से और मोज्जिज मेम्बर साहब जो कुछ ब्यान कर रहे हैं वह मैप लन्दन के किसी अखबार में छपा था । इस लिये इस सवाल के मुताल्लिक मैं इस वक्त कुछ अर्ज नहीं कर सकता ।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, माननीय मंत्री जी ने बतलाया कि पूर्व जर्मनी की सरकार ने कुछ उत्तर दिया है । मैं जानना चाहता हूं कि और किन किन पूर्व योरोपीय सरकारों से इस बारे में लिखा पढ़ी की गई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री सादत अली खां : यही दो मैप हमारी नजर से गुजरे हैं। एक तो हंगरी का, जिस के बारे में मैं ने बतलाया, और दूसरा पूर्वी जर्मनी का है। जैसा मैंने अर्ज किया पूर्वी जर्मनी के ट्रेड कमिश्नर ने कहा है कि उस नक्शे को अब वह फिर से नहीं छापेंगे और इस नक्शे के बिकने से रोकने का भी इन्तजाम कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : हंगरी से कोई जवाब नहीं आया ?

श्री सादत अली खां : हंगरी से अभी जवाब नहीं आया।

श्री ब्रजराज सिंह : अभी पार्लियामेंटरी सेक्रेटरी साहब ने जो कुछ कहा उस से लगता है कि सरकार के ध्यान में सिर्फ दो राष्ट्र ऐसे आये जिन में इस प्रकार के नक्शे प्रकाशित हुए हैं। क्या इस बात की जांच की गई है कि पूर्वी योरप के किसी दूसरे राष्ट्र में भी इस तरह के नक्शे प्रकाशित हुए हैं ?

†**अध्यक्ष महोदय** : हम मूल प्रश्न से परे जा रहे हैं।

†**श्री ब्रजराज सिंह** : जी, नहीं।

†**अध्यक्ष महोदय** : श्री तारिक के एक प्रश्न के उत्तर में, जब उन्होंने लन्दन के नक्शे के बारे में पूछा, वह बता चुके हैं कि यह प्रश्न पूर्व यूरोपीय देशों के नक्शों के बारे में है और वह केवल उससे सम्बन्धित जानकारी लाये हैं। उनसे बार बार अन्य बातें पूछने का क्या लाभ है ?

†**श्री ब्रजराज सिंह** : मैं भी पूर्व यूरोपीय देशों के बारे में पूछ रहा हूं और अन्य देशों के बारे में नहीं। मैं यह जानना चाहता हूं कि दो देशों के अतिरिक्त, जिनका उन्होंने जिक्र किया है, क्या अन्य किसी पूर्व यूरोपीय देशों ने भी ऐसे नक्शे प्रकाशित किए हैं।

†**अध्यक्ष महोदय** : वह प्रश्न पूछा गया था। उन्होंने उसका भी उत्तर दे दिया है। उन्होंने कहा है कि उन्हें केवल दो पूर्व यूरोपीय देशों के बारे में पता चला है।

†**श्री ब्रजराज सिंह** : उन्हें केवल हंगरी और पूर्व जर्मनी गणराज्य का पता चला है जिन्होंने नक्शे छापे हैं। मेरा प्रश्न यह है कि क्या इन दो देशों के अतिरिक्त, अन्य किसी पूर्व यूरोपीय देशों ने भी नक्शे प्रकाशित किये हैं।

†**श्री सादत अली खां** : इस समय हमें इस बारे में कोई जानकारी नहीं है।

†**श्री त्यागी** : एक अन्य दिन उन्होंने रूस द्वारा मुद्रित और प्रकाशित एक नक्शे के बारे में बताया था। इस प्रकार वह तीसरा देश है। उन्हें ऐसा नहीं कहना चाहिये कि ऐसे केवल दो देश हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न रूस के अलावा देशों के बारे में है। प्रश्नकर्त्ता रूस के बारे में कुछ नहीं जानना चाहते हैं। मैं एक बात कहना चाहता हूं। नक्शों का प्रश्न यहां बार-बार उठा है। अतः मैं सभा सचिव महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह वैदेशिक-कार्य मंत्रालय में अपने कार्यालय को आदेश दे दें कि वे सभी देशों द्वारा निकाले गये नक्शों की जांच करें ताकि हमें एक बार ही यह पता चल जाये कि किसने चीनी इरादे का समर्थन किया है और किसने नहीं। वह जानकारी पुस्तकालय में रख दी जावे। मैं वह जानकारी केन्द्रीय हाल में रख दूंगा और जब भी माननीय सदस्यों को फुर्सत मिले, वे वहां जा कर उसका अध्ययन कर सकते हैं।

---

†मूल अंग्रेजी मे

राजस्थान के किलों में विस्फोटक पदार्थ

†*१३७२. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को राजस्थान के विभिन्न किलों तथा अन्य स्थानों, जो (एक) भूतपूर्व शासकों, और (दो) अन्य लोगों के कब्जे में हैं, में रखे ग े विस्फोटक पदार्थों और बारूद के बारे में कोई जानकारी है;

(ख) क्या ये केन्द्रीय सरकार के निरीक्षण और नि ंत्रण के अन्तर्गत हैं; और

(ग) इस बात के लिये कि विस्फोट न हों, सरकार क्या सावधानी बरत रही है ?

†**निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा)** : (क) जी, हां। विस्फोटक पदार्थ विभाग को ४२ स्थानों पर बारूद के भंडार के बारे में बताया गया है। इन ४२ स्थानों में से (१) १३ स्थान भूतपूर्व शासकों और ठाकुरों के कब्जे में हैं और (२) २९ स्थान राजस्थान सरकार के कब्जे में हैं ।

(ख) भारतीय विस्फोटक-पदार्थ नियमों के अधीन राजस्थान में ५० पौंड से अधिक का कोई भी भंडार विस्फोटक-पदार्थ विभाग द्वारा जारी किये गये लाइसेंस के अधीन ही रखा जा सकता है। ५० पौंड से कम की मात्रा जिला मजिस्ट्रेट द्वारा जारी किये गये लाइसेंस के अधीन रखा जा सकता है। इन नियमों के उपबन्ध भूतपूर्व शासकों और जागीरदारों पर लागू नहीं होते जो सलामी के पात्र हैं और जिनके कब्जे में शस्त्रास्त्रों को शस्त्रास्त्र अधिनियम के उपबन्धों से छूट है ।

(ग) विस्फोटक-पदार्थ विभाग को बताये गये सभी मामलों में बारूद रखने वाले सभी व्यक्तियों को आदेश दिये गये हैं कि वे इसके समाप्त होने पर इसकी आग लगने से रक्षा करें। अब तक बताये गये ४२ मामलों में से ३५ मामलों में बारूद को या तो विस्फोटक-पदार्थ विभाग के अधिकारियों की निगरानी में नष्ट कर दिया गया है या बेच दिया गया है अथवा लाइसेंस युक्त इमारतों में रख दिया गया है ।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या मंत्री महोदय ने बाली किले में विस्फोट के बारे में दी गयी जानकारी की जांच की है, जिसे उन्होंने भूतपूर्व शासक की सम्पत्ति कहा है और विस्फोट के बारे में अपनी जिम्मेवारी स्वीकार नहीं की ? अब स्थिति क्या है ?

†**श्री अनिल कु० चन्दा** : जब हमारे मंत्रालय सम्बन्धी मांगों पर आयव्ययक सम्बन्धी चर्चा चल रही थी तो माननीय सदस्य यहां उपस्थित नहीं थे । मैंने इस बारे में पूरा विवरण दिया था। प्रथम रिपोर्ट के आधार पर मुझे यह ख्याल था कि यह किला जोधपुर के भूतपूर्व शासक के कब्जे में है। फिर मैंने उनके अनुपूरक प्रश्न के बाद इसकी जांच की और तब पता चला कि किला राजस्थान को मिल चुका है। परन्तु यह उन किलों में से नहीं था जिनके बारे में हमें राजस्थान अधिकारियों ने जानकारी दी थी। अतः मैंने समझा कि यह किला भूतपूर्व शासक के कब्जे में है । अनुदानों की मांगों पर चर्चा के समय मैंने शुद्धि कर दी थी।

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न-काल समाप्त हो गया है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री अ० मु० तारिक** : प्रश्न संख्या १३७३ बहुत महत्वपूर्ण है । यह मुगले-आज़म फिल्म में भारत के नक्शे के बारे में है । इसको लिया जाना चाहिये ।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं कह चुका हूं कि प्रश्न-काल समाप्त हो गया है ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

आसाम में नजीरा कोयला खान

†*१३५८. **श्री रामेश्वर टांटिया** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के ध्यान में यह बात आयी है कि आसाम के नजीरा कोयला खान क्षेत्र के लिए प्रथम कोटि का खान प्रबन्धक उपलब्ध न होने के कारण इस खान को बन्द किया जा रहा है; और

(ख) क्या सरकार दूसरी कोटि का प्रबन्धक रखने की अनुमति दे देगी, क्योंकि आसाम में कोयले का सम्भरण पहले ही अपर्याप्त है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल० ना० मिश्र)**: (क) और (ख). कोयला खान में खनन-कार्य ८ जनवरी से २ फरवरी, १९६१ तक रोका गया क्योंकि उस अवधि में खान में कोई मैनेजर नहीं था । प्रथम श्रेणी के प्रमाणपत्र वाले एक मैनेजर की नि ुक्ति पर ३ फरवरी को काम फिर चा ू कर दिया गया है ।

विकिरण द्वारा खाद्यान्न की रक्षा

†*१३६१. **श्री विद्याचरण शुक्ल** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भाण्डागारों में रखे खाद्यान्न को हानिकारक कीड़ों से बचाने के लिए अणुशक्ति विभाग की विकिरण की चलती फिरती व्यवस्था करने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना की मुख्य विशेषतायें क्या हैं; और

(ग) इसे कैसे और कब क्रियान्वित किया जायेगा ?

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)**: (क) से (ग). भाण्डागारों में रखे खाद्यान्न को कीड़ों से बचाने के लिये अणु-शक्ति संस्थान विकिरण की चलती फिरती व्यवस्था के विकास और इस्तेमाल की संभावनाओं की जांच कर रहा है । यह मामला अभी प्राथमिक प्रक्रम पर है । कोई ोजना बनाने से पूर्व, विभिन्न वैज्ञानिक, प्रविधिक और आर्थिक पहलुओं पर ब्यौरेवार विचार किया जायेगा । अतः ऐसी परियोजना की कार्यान्विति में कुछ समय लग सकता है ।

योजना गोष्ठियां

*१३६५. **श्री विभूति मिश्र** : क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने पंचवर्षीय योजनाओं के सम्बन्ध में प्रचार एवं जनसहयोग के लिए विश्वविद्यालयों के माध्यम से कौन-से कदम उठाये हैं;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या यह सच है कि योजना गोष्ठि ों को पर्याप्त आर्थिक सहायता न मिलने के कारण उनके कार्यों में बाधा पड़ी है; और

(ग) योजना गोष्ठि ों को अपने का ें में किस हद तक वित्तीय सहायता मिली है ?

.**योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) :** (क) से (ग). एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

विश्वविद्यालयों और कालिजों के छात्रों एवं अध्यापकों में योजना के प्रति जागृति पैदा करने तथा उन्हें नियोजन और विकास के उपयुक्त का ्क्रमों से सम्बद्ध करने के प्रमुख लक्ष्य से विश्व-विद्यालयों एवं कालिजों में योजना गोष् यां संगठित की गई हैं । पिछले पांच साल में इनकी संख्या बराबर बढ़ती रही है और अब लगभग ५०० हो चुकी है । ये गोष्ठियां भाषण, वार्ता, निबन्ध और वाद-विवाद प्रतियोगिताएं, प्रदर्शनियां तथा छोटी-बचत आन्दोलन आदि की व्यवस्था करके विश्वविद्यालयों के छात्रों और अध्यापकों तथा पास-पड़ौस में योजना के प्रति जागृति पैदा कर रही हैं ।

२. योजना आयोग इन गोष्ठियों को निम्नलिखित रचनात्मक कार्यों के लिए एक स्वीकृत मानदण्ड के अनुसार अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है :—गांवों के सामाजिक-आर्थिक संर्वेक्षण, विशेष विषयों के सर्वेक्षण, छोटी-बचत आन्दोलन की बढ़ोतरी, समाज कल्याण शिविरों का संगठन, वयस्क शिक्षा और निर्धन बालकों के लिए स्कूलों का संचालन, गन्दी बस्तियों की सफाई और निर्माण कार्य जैसे—सड़कें, लघु-सिंचाई योजनायें तथा अन्य सार्वजनिक सेवायें, और आसपास के गांवों में समाज-सेवी संस्थाओं की सहायता से विकास के कार्यक्रम इत्यादि । इसके अतिरिक्त जिन कु गोष्ठियों ने अच्छा काम किया है उनको प्रोत्साहन के लिए विभिन्न योजनाओं के स्थानों तक यात्रा का व्यय तथा आर्थिक विकास और नियोजन विषयक पुस्तकों की खरीद के लिए भी कुछ अनुदान दिये गये हैं । जिन कामों के लिए इस प्रकार की सहायता दी गयी है उनको देखते हुए वह अपर्याप्त प्रतीत नहीं होती ।

३. पिछले तीन वर्षों में जो अनुदान दिये गये हैं उनका विवरण इस प्रकार है :—

(क) निर्माण कार्यों के लिये अनुदान

१९५८-५९

८२	योजना गोष्ठियों को	४०० रु० प्रति गोष्ठी ।
१	योजना गोष्ठी को	२०० रु०
८३		३३,००० रुपये

१९५९-६०

९३	योजना गोष्ठियों को	४०० रु० प्रति गोष्ठी ।
४०	योजना गोष्ठियों को	२०० रु० प्रति गोष्ठी ।
१३३		४५,२०० रुपये

†मूल अंग्रेजी में

१९६०-६१

१०२ योजना गोष्ठियों को	४०० रु० प्रति गोष्ठी ।
१ योजना गोष्ठी को	३२५ रु० ।
२ योजना गोष्ठि ों को	३०० ० प्रति गोष्ठी ।
१ ोजना गोष्ठी को	१०० रु० ।
१ योजना गोष्ठी को	५०० ० ।
१ ोजना गोष्ठी को	१४६.९८ ० ।
१०८	४२,४७१ रुपये ९८ नये पैसे

(ख) प्रोत्साहन अनुदान

	गोष्ठियों की संख्या		
	१९५८-५९	१९५९-६०	१९६०-६१
योजना-स्थलों की यात्रा के लिए ५०० रु० प्रति गोष्ठी	१५	१५	१४
आर्थिक विकास और नियोजन विषयक पुस्तकों की खरीद के लिए २०० रु० प्रति गोष्ठी	१५	१५	१०

४. इसके अतिरिक्त योजना आयोग की सिफारिश पर सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय भी राष्ट्रीय योजना दिवस (१३ सितम्बर) को मनाने के लिए विश्वविद्यालयों की गोष्ठियों को ५०० ० प्रति गोष्ठी तक और कालिजों की गोष्ठियों को ५० रु० प्रति गोष्ठी तक अनुदान देता है । दिल्ली विश्वविद्यालय को दि े गये अनुदान की राशि ७५० रुपये है । गत तीन वर्षों में जिन योजना गोष्ठियों को अनुदान दिये गये हैं उनकी संख्या इस प्रकार है :--

वर्ष	कालिज	विश्वविद्यालय
१९५८-५९	७७	६
१९५९-६०	७२	१२
१९६०-६१	१३७	१३

दिल्ली में गन्दी बस्तियों का हटाया जाना

†*१३६८. **श्रीमती मैमूना सुल्तान** : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली जन-सम्पर्क समिति की उपसमिति ने राजधानी में गन्दी बस्तियों को हटाने के लिये एक पृथक् प्राधिकार के गठन का सुझाव दिया है ;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में अब तक क्या कार्यवाही की गयी है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) दिल्ली नगर निगम के निर्माण के पश्चात् राजधानी में गन्दी बस्तियों को हटाने के कार्य में क्या प्रगति हुई है ; और

(घ) इस पर कितना व्यय हुआ है ?

†निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा) : (क) जी, हां।

(ख) क्योंकि गन्दी बस्तियों को हटाने के काम की जिम्मेदारी हाल ही में दिल्ली नगर निगम को सौंपी गयी थी, सरकार दिल्ली में गन्दी बस्तियों को हटाने के लिये किसी पृथक् प्राधिकार के गठन को ठीक नहीं समझती।

(ग) और (घ). दिल्ली में गन्दी बस्तियां हटाने/सुधार कार्य के लिये नगर निगम ने आवश्यक प्रशासनिक व्यवस्था कर दी है। उन्होंने ८९ लाख रुपये की लागत से १९३६ मकान, ४४ दुकानें, २० कार्यालय, ३६ मछली के स्थल, और भंडार आदि के लिये ३४०० वर्ग फुट नीचे के क्षेत्र के निर्माण के लिये परियोजना बनायी है/क्रियान्वित की है। इसके अतिरिक्त, निगम ने ३७ गन्दी बस्तियों और १५ कटरों में सुधार कार्य आरम्भ किया है। निगम ने झुग्गियां और झोंपड़ी परियोजना की कार्यान्विति के लिये भूमि प्राप्त करने के लिये भी कार्यवाही की है।

'मुगल-ए-आजम' फिल्म में भारत के मान चित्र

†*१३७३. { श्री महन्ती :
श्री स० मो० बनर्जी :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 'मुगले आजम' नामक भारतीय फिल्म में, जो इस समय दिल्ली में और भारत के अन्य नगरों में दिखायी जा रही है, भारत के जो मानचित्र दिखाये गये हैं, उनमें लद्दाख के वे इलाके नहीं दिखाये गये जिन पर भारत का दावा है ;

(ख) क्या उपरोक्त मानचित्रों में उत्तर पूर्वी सीमान्त अभिकरण का क्षेत्र स्पष्टतापूर्वक अंकित नहीं किया गया ;

(ग) क्या इन मानचित्रों में अकसाई-चिन का क्षेत्र भी नहीं दिखाया गया, जिस पर आजकल चीनियों का कब्जा है ; और

(घ) क्या इस फिल्म का निर्यात दक्षिण और दक्षिण-पूर्व एशिया के देशों को करने की अनुमति दे दी गई है ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) से (ग).. इस बारे में जांच की गयी है। मुगले आज़म फिल्म में दो तस्वीरी नक्शे हैं, एक आरम्भ में और दूसरा अन्त में। ये नक्शे स्पष्टतः चित्रात्मक हैं परन्तु ऐसे नक्शों से भारत की सीमाओं के बारे में कोई निश्चित अथवा उलटा निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता और न ही उनका यह अर्थ है।

(घ) समुद्रपार देशों को फिल्मों के निर्यात के लिये किसी आज्ञा की आवश्यकता नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में

भूटान का विकास

†*१३७४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भूटान सरकार ने राज्य में खनन और विद्युत्-सम्भरण का विकास करने के लिए कुछ नई परियोजनायें तैयार की हैं ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में भारत सरकार से कुछ सहायता मांगी गयी है ; और

(ग) यदि हां, तो कितनी और क्या भारत सरकार ने उसे देना स्वीकार कर लिया है ?

†वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री जो० ना० हजारिका) : (क) से (ग). भूटान सरकार राज्य के खनिज और जल-विद्युत् संसाधनों की खोज करने की इच्छुक है और उन्होंने इस बारे में सर्वेक्षण करने के लिये भारत सरकार से अनुरोध किया है । भारत के भूतत्वीय सर्वेक्षण विभाग ने भूटान में सर्वेक्षण-कार्य आरम्भ कर दिया है । इन सर्वेक्षणों को पूरा करने में कुछ वर्ष लगेंगे । उपलब्ध संभावनाओं का मूल्यांकन करने के लिये केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग के दो इंजीनियर हाल ही में भूटान गये । इन संसाधनों के उपयोग के लिये कोई परियोजना बनाने से पूर्व और विस्तृत सर्वेक्षण करने पड़ेंगे ।

छपाई में सुधार

*१३७५. श्री भक्त दर्शन : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री २५ नवम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ८०९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि छपाई में सुधार व मितव्ययता करने के लिये नियुक्त की गई समिति की विचाराधीन सिफारिशों पर अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा) : जैसा कि २५ नवम्बर, १९६० को अतारांकित प्रश्न संख्या ८०९ के उत्तर में बताया गया था, इस समिति की सिफारिशों पर अभी तक वित्त मंत्रालय तथा अन्य सम्बन्धित प्राधिकारियों के साथ विमर्श हो रहा है, क्योंकि कई सिफारिशों की सम्पूर्ण वित्तीय लपेटों (इम्प्लिकेशन्स) का सावधानी से हिसाब लगाया जाना है ।

कपड़े की कीमतें

†*१३७६. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रशुल्क आयोग ने सूती कपड़े की उत्पादन-लागत और कीमतों के बारे में अपनी जांच पूरी कर ली है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस बारे में कोई रिपोर्ट प्राप्त हुई है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी, नहीं ।

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

---

†मूल अंग्रेजी में

आयात

†*१३७७. श्री अजित सिंह सरहदी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन देशों से, जो भारतीय वस्तुओं का आयात नहीं करते, आयात को बिल्कुल बन्द करने की किसी प्रस्थापना पर विचार किया जा रहा है ; और

(ख) यदि नहीं, तो इस बात को सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं कि भारत को निर्यात करने वाले देश भारत से उतने ही मूल्य का अथवा लगभग उतने मूल्य का आयात करें ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, नहीं ।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

भारत के गैट[1] के एक संविदा पक्ष होने और अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि और स्टर्लिंग क्षेत्र का सदस्य होने के नाते, प्रत्येक देश से उभय-पक्षीय व्यापार अन्तर रखना ही उद्देश्य नहीं है । कुछ देशों के साथ अनुचित व्यापार अन्तर में सुधार करने के लिये किये गये कुछ प्रमुख उपाय निम्न प्रकार हैं :

(१) कुछ देशों के साथ व्यापार करार/व्यवस्था और वाणिज्य तथा नौवहन सम्बन्धी संधिया की गयी हैं ।

(२) व्यापार और व्यापार-एवं-सद्भावना शिष्टमंडलों को भारत भ्रमण के लिये निमंत्रित किया जाता है ताकि वे इस देश में निर्मित सामान को अपने लिये चुन सकें । भारतीय व्यापार शिष्टमंडलों को भी अन्य देशों में, उन देशों को विभिन्न सामान का निर्यात बढ़ाने की संभावनाओं को ढूंढने के लिये भेजा जाता है ।

(३) भारतीय सामान के प्रचार के लिये कुछ देशों में व्यापार केन्द्र, प्रदर्शन-कक्ष आदि बनाये गये हैं ।

(४) कुछ देशों में प्रदर्शनियों का आयोजन किया जाता है ।

(५) भारतीय व्यापारियों का पथ-प्रदर्शन करने और उन्हें लाभदायक जानकारी देने, व्यापार सम्बन्धी विवादों को सुलझाने और उन देशों के व्यापारिक क्षेत्रों में भारत से उपलब्ध अच्छी जानकारी पैदा कराने के लिये विभिन्न देशों में हमारे वाणिज्यिक प्रतिनिधि भेजे जाते हैं ।

(६) निर्यात बढ़ाने के लिये मंत्रालय बराबर संभावनाओं की जांच कर रहा है ।

उर्वरक उद्योग सर्वेक्षण मिशन

†*१३७८. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र प्रविधिक सहायता बोर्ड द्वारा भेजे गये उर्वरक उद्योगसर्वेक्षण मिशन ने अभी हाल ही में उर्वरक संयंत्रों के डिज़ाइन तैयार करने के बारे में कोई सिफारिशें की हैं ;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] GATT.

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

(ग) इस बारे में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) जी, हां ।

(ख) प्रतिवेदन की एक प्रति संसद पुस्तकालय में उपलब्ध है ।

(ग) सिफारिशों की जांच की जा रही है ।

टैगोर सम्बन्धी चलचित्र

*१३७९. { श्री भक्त दर्शन :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री १३ दिसम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १७१३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि महाकवि श्री रवीन्द्रनाथ ठाकुर की जीवनी पर एक फिल्म तैयार करने की दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है और यह कब तक दिखाने के लिये दे दी जायेगी ?

सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : फिल्म पूरी हो चुकी है और उम्मीद है कि यह २ मई, १९६१ को दिखाने के लिये दे दी जायेगी ।

भूटान नेशनल एसेम्बली का प्रतिनिधिमंडल

†*१३८०. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भूटान नेशनल एसेम्बली का एक प्रतिनिधिमंडल अभी हाल में नई दिल्ली आया था ; और

(ख) यदि हां, तो उनकी यात्रा का क्या उद्देश्य था ?

†वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां) : (क) जी, हां । १५ से २० मार्च, १९६१ तक ।

(ख) पिछले वर्ष कुछ संसद् सदस्य निमंत्रण पर भूटान गये थे । तब यह तै किया गया था कि भारत के सद्भावना दौरे पर भूटान नेशनल एसेम्बली के कुछ सदस्यों को निमंत्रित किया जाये ।

श्री सयाजी जुबली काटन और जूट मिल्स सिद्धपुर (गुजरात)

†२८५३. { श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री कुन्हन् :
श्री मो० ब० ठाकुर :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री १७ नवम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २९४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि यह प्रश्न किस प्रक्रम पर है कि श्री सयाजी जुबली काटन मिल्स, सिद्धपुर का कार्य कैसे पुनः चालू किया जाये ?

---

†मूल अंग्रेजी में।

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : मिल को पुनः चालू करने के प्रश्न पर सरकार विचार कर रही है ।

कांगड़ा में सहकारी चाय कारखाना

†२८५४. { श्री राम कृष्ण गुप्त :
श्री पांगरकर :
श्री हेम राज : }

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री २५ नवम्बर १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ८२६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि कांगड़ा (पंजाब) में एक सहकारी चाय कारखाना स्थापित करने में इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : कोई प्रगति नहीं हुई है क्योंकि पंजाब सरकार एक चाय कारखाना स्थापित करने के लिये प्रस्तावित सहकारी समिति का अभी तक संगठन नहीं कर सकी है ।

महाराष्ट्र में प्रचार अधिकारी आयोजक

†२८५५. श्री पांगरकर : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि महाराष्ट्र में समेकित प्रचार कार्यक्रम के अधीन अभी तक कितने प्रचार अधिकारी/आयोजक नियुक्त किये गये हैं ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : चार (तीन क्षेत्र प्रचार अधिकारी और एक क्षेत्र प्रचार संगठनकर्त्ता)

महाराष्ट्र में उद्योगों के लिये तांबा और जस्ता

†२८५६. श्री पांगरकर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९५९–६० और १९६०–६१ में अब तक महाराष्ट्र में उद्योगों को तांबे और जस्ते का कुल कितना आवंटन किया गया है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

अनुसूचित कारखाने	तांबा मीटरिक टन	जस्ता मीटरिक टन
१९५९–६०	१४,५३७	७,१६३
१९६०–६१	१२,१८२	८,६१६
छोटे पैमाने के उद्योग		
१९५९–६०	२,५९१	जानकारी एकत्र की जा रही है
१९६०–६१	३,०४८	२,०७३

†मूल अंग्रेजी में

वर्ष १९५९–६० में महाराष्ट्र में छोटे पैमाने के उद्योगों को जस्ते के आवंटन के बारे में जानकारी एकत्र की जा रही है और प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जावेगी।

प्लास्टिक उद्योग

†२८५७. श्री कालिका सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में प्लास्टिक उद्योग की वर्तमान स्थिति क्या है ;

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान प्लास्टिक उद्योग में उत्पादन में कितनी वृद्धि करने की योजना है ;

(ग) भविष्य में निर्यात मंडियों के विस्तार करने और घरेलू खपत में वृद्धि करने की क्या संभावना है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) से (ग). एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ७९]

उत्तर प्रदेश में विद्युत परियोजनायें

†२८५८. श्री कालिका सिंह : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश ने तृतीय पंचवर्षीय योजना में शामिल करने के लिये कौन कौन सी विद्युत् परियोजनाओं की सिफारिश की है ;

(ख) योजना आयोग ने तृतीय पंचवर्षीय योजना में उत्तर प्रदेश के लिये अस्थायी रूप से किन विद्युत् परियोजनाओं को स्वीकार किया है ; और

(ग) तृतीय पंचवर्षीय योजना में उत्तर प्रदेश में कौन सी केन्द्रीय विद्युत् परियोजना स्थापित की जायेगी ?

†श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल० ना० मिश्र): (क) और (ख). सभा पटल पर विवरण रखे जाते हैं। [देखिये परिशिष्ट४, अनबन्ध संख्या ८०]

(ग) जी, नहीं।

मशीनी औजार

†२८५९. श्री कालिका सिंह : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की भारत में इस्तेमाल किये जा रहे मशीनी औजारों की काम करने की अवधि के बारे में जानकारी प्राप्त करने के लिये एक राष्ट्रव्यापी सर्वेक्षण करने की प्रस्थापना है ;

(ख) क्या मंत्रालय ब्रिटेन के मशीनी औजार व्यापार संघ से उनकी लाभदायक सर्वेक्षण की नयी योजना के बारे में पत्र-व्यवहार कर रहा है ;

(ग) सरकार के पास भारत में मशीनी औजार और संयंत्रों के जीवन-काल के बारे में क्या जानकारी है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) खराब और पुराने संयंत्रों और मशीनी औजारों को बदलने के लिये वर्तमान कार्यक्रम क्या है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी, नहीं ।

(ख) वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय का मशीनी औजार उद्योग से सम्बन्धित विभिन्न मामलों पर विदेशी संस्थाओं के साथ निरन्तर सम्बन्ध रहता है ।

(ग) और (घ). सरकार के पास देश में मशीनी औजारों के जीवन-काल के बारे में वर्ष १९५४ में किये गये मशीनी औजारों के सर्वेक्षण के आधार पर जानकारी है । पुराने मशीनी औजार और संयंत्रों को बदलने के लिये मशीनों के आयात के लिये लाइसेंस के लिये औद्योगिक एककों की प्रार्थना पर सरकार विदेशी मुद्रा की उपलब्धता की सीमा के भीतर अनुकूल रूप से विचार करती है ।

नागा विद्रोहियों द्वारा मुक्त किये गये भारतीय सिपाही और असैनिक

†२८६०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले तीन महीनों में नागा विद्रोहियों ने कितने भारतीय सिपाही और असैनिक मुक्त किये ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : पिछले तीन महीनों में सुरक्षा बलों का कोई सदस्य न तो पकड़ा गया और न मुक्त किया गया । इस अवधि में नागा विद्रोहियों ने २३ अपहृत असैनिकों को मुक्त किया ।

तिहाड गांव (दिल्ली) का नवनिर्माण

†२८६१. श्री दी० चं० शर्मा : क्या पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री ८ दिसम्बर, १९६ के अतारांकित प्रश्न संख्या १५१५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली की एक शरणार्थी बस्ती, तिहाड़ गांव के नवनिर्माण में और क्या प्रगति हुई है ?

†पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना) : दिल्ली नगर निगम से प्राप्त प्राक्कलनों की जांच की गयी और बाद में इस मामले पर निगम के पदाधिकारियों के साथ विचार किया गया । अब निगम इस बातचीत को ध्यान में रख कर कार्य के प्राक्कलनों आदि का पुनरीक्षण कर रहा है और पुनरीक्षति प्रस्थापनायें अभी प्राप्त होनी हैं ।

दिल्ली में चमड़ा उद्योग

†२८६२. श्री दी० चं० शर्मा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में चमड़ा उद्योग के विकास के लिये क्या विशिष्ट पग उठाये गये हैं ; और

(ख) अनुसूचित जातियों और अन्य संघों को निधि के आवंटन में क्या परिवर्तन किये गये हैं ताकि वे चमड़ा उद्योग चलावें ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ८१]

†मूल अंग्रेजी में

जम्मू तथा काश्मीर में कार्य तथा अ[1]स्थिति ज्ञान केन्द्र

†२८६३. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या **श्रम और रोजगार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जम्मू तथा काश्मीर में कार्य तथा अनुस्थिति ज्ञान केन्द्र चालू करने के लिये कोई योजना मंजूर की है;

(ख) यदि हां, तो कितने केन्द्र खोले जायेंगे ; और

(ग) इस बारे में राज्य सरकार को दी जाने वाली वित्तीय सहायता का क्या स्वरूप और विस्तार है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल० ना० मिश्र)** : (क) जी, नहीं ।

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

दिल्ली निगम द्वारा ढाका गांव का विकास

†२८६४. { **श्री अजित सिंह सरहदी** :
श्री प्र० चं० बरुआ :

क्या **पुनर्वास तथा अल्प-संख्यक कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली निगम ने ढाका गांव के विकास के लिये और किंग्सवे कैम्प के पुनर्विकास के लिये, जहां लगभग २७०० विस्थापित परिवार एक कमरे वाले मकानों में रह रहे हैं, ऋण मांगा है ;

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया रही है और बस्ती को अच्छा बनाने के लिये क्या पग उठाये जा रहे हैं ; और

(ग) योजना को कार्यान्वित करने के लिये उन व्यक्तियों की, जिनसे ये मकान खाली कराये जायेंगे, कहां बसाया जायेगा ?

†**पुनर्वास तथा अल्पसंख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : (क) से (ग). निगम के साथ एक योजना पर सामान्य रूप से विचार किया गया है । अब निगम योजना का ब्योरा तैयार कर रहा है जिस की, प्राप्त होने पर, जांच की जावेगी ।

उदयपुर में आवास मंत्री सम्मेलन

†२८६५. { **श्री अजित सिंह सरहदी** :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री स० मो० बनर्जी :

क्या **निर्माण, आवास और संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिसम्बर, १९६० में उदयपुर में आयोजित आवास मंत्री सम्मेलन में विभिन्न सिफारिशों पर क्या निर्णय किये गये हैं ; और

---

[1] Work and Orientation centres.

†मूल अंग्रेजी में

(ख) नयी गन्दी बस्तियों के पैदा होने को रोकने और रैन बसेरों के निर्माण के लिये प्रमुख परियोजनायें आरम्भ करने के लिये कार्यवाही करने के बारे में कौन कौन से राज्य सहमत हो गये हैं ?

†निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा): (क) सम्मेलन में की गयी ८६ सिफारिशों में से ४२ केवल राज्य सरकारों द्वारा कार्यवाही किये जाने के लिये हैं। बाकी सिफारिशों की जांच की जा रही है।

(ख) सम्मेलन की सम्बन्धित सिफारिशों (अर्थात् २४ और २५) के बारे में की गयी कार्यवाही के बारे में राज्य सरकारों ने अभी नहीं बताया है।

कार्यक्रम मंत्रणा समिति, जालंधर

†२८६६. श्री अजित सिंह सरहदी : क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आकाशवाणी, जालंधर की कार्यक्रम मंत्रणा समिति के सदस्य कौन कौन हैं ; और

(ख) क्या यह समिति राज्य सरकार की सलाह पर बनायी गयी है ?

†सूचना और प्रसारण मंत्री (डा० केसकर) : (क) आकाशवाणी के जालंधर केन्द्र से सम्बद्ध कार्यक्रम मंत्रणा समिति के निम्नलिखित सदस्य हैं :

१. ज्ञानी गुरुमुख सिंह मुसाफिर, संसद् सदस्य ।
२. कुमारी लज्या वती
३. रिशि देव सोंधी
४. श्री डी० डी० पुरी
५. श्री चाद नारायण रैना
६. डा० गैन्डा सिंह
७. श्री जी० बी० सैठी
८. श्रीमती इला रानी आहूजा
९. श्री गुरदीत सिंह
१०. श्री जयचन्द्र विद्यालंकार

(ख) जी, नहीं ।

ग्रामीण क्षेत्रों का विकास

†२८६७. श्री विभूति मिश्र : : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रथम तथा द्वितीय पंचवर्षीय योजनाओं में ३१ जनवरी, १९६१ तक विशेष रूप से ग्रामीण विकास पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गयी है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना में ग्रामीण क्षेत्रों पर कितने प्रतिशत धन खर्च किया जायेगा ?

†योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र): (क) और (ख). समूचे आर्थिक विकास पर किये गये खर्च और आर्थिक विकास के एक भाग जैसे ग्रामीण क्षेत्रों में किये गये खर्च को पृथक पृथक बताना संभव नहीं है। तथापि केन्द्र तथा राज्य सरकारों द्वारा प्रथम तथा द्वितीय योजनाओं में विकास-कार्यों पर किये गये खर्च, जो सम्पूर्ण रूप से अथवा बड़े पैमाने पर ग्रामीण क्षेत्रों से सम्बन्धित है, का ब्योरा निम्न प्रकार है :

	प्रथम योजना	द्वितीय योजना
	(करोड़ रुपये)	
कृषि और सम्बन्धित मद . .	२१२	२८५
सहकारिता और सामुदायिक विकास .	८७	२५३
सिंचाई और विद्युत् . . .	५८५	८४९
ग्रामीण और छोटे उद्योग . .	४४	१७६
सड़कें	१३४	२२५
शिक्षा	१५३	२४६
स्वास्थ्य	१०१	२१४
पिछड़े वर्गों का कल्याण . .	३३	७३
	१३४९	२३२१

तृतीय योजना के बारे में सही जानकारी प्रतिवेदन के पूरा होने पर प्राप्त होगी।

कपड़े का मूल्य

†२८६८. श्री राम गरीब : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सूती कपड़े पर मूल्य की छाप होने के बावजूद चोर बाजारी के भाव पर कपड़ा बाजार में अभी तक बेचा जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो उपभोक्ताओं के हितों की रक्षा करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह): (क) और (ख): यह कहना सही नहीं है कि कपड़ा चोर बाजारी में बेचा जा रहा है। छपे हुए मूल्यों का सामान्यतया पालन किया जाता है। सरकार विभिन्न स्तरों पर मूल्य में कमी बेशी पर कड़ी निगरानी रख रही है।

†मूल अंग्रेजी में

दूसरी पंचवर्षीय योजना और मनीपुर

†२८६९. श्री ले० अचौ सिंह : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मनीपुर में दूसरी पांच साला योजना के अन्तर्गत योजनाओं को कार्यान्वित करने के काम में दो कठिनाइयों अर्थात्, बाहर से इम्फाल में माल ले जाने और पर्वतीय क्षेत्रों में विद्रोही लोगों की गतिविधियों के कारण बड़ी बाधा पहुंची है ;

(ख) यदि हां, तो क्या मनीपुर प्रशासन के कुछ विभागों में योजनाओं के भौतिक और वित्तीय लक्ष्यों की पूर्ति में कोई कमी हुई है ; और

(ग) यदि उपरोक्त (ख) भाग का उत्तर 'हां' है, तो किन विभागों में कमी हुई है और कितनी राशि की कमी हुई है ?

† ोजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) : (क) हां श्रीमान् ।

(ख) और (ग). १९६०-६१ में वास्तविक व्यय तथा योजना की कार्यान्विति सम्बन्धी प्रगति प्रतिवेदन कुछ समय पश्चात प्रशासन से प्राप्त होगा और इसलिये अब ठीक स्थिति बताना संभव नहीं है ।

राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम

†२८७०. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले पांच वर्षों में कितनी बार राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम के प्रबन्ध निदेशक का परिवर्तन एवं स्थानान्तरण हुआ है ; और

(ख) इस निगम में ५०० रुपये और अधिक वेतन पाने वाले कितने अफसर हैं तथा उन में कितने लोग शिक्षित प्रविधिक व्यक्ति हैं ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) दो बार ।

(ख) २९, जिन में २१ अफसर शिक्षित प्रविधिक हैं ।

कपड़े का मूल्य

†२८७१. { श्री चांडक :
श्री अरविन्द घोषाल :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रचलित किस्म का कपड़ा छपे भाव पर बाजार में नहीं मिलता ; और

(ख) सरकार छपे मूल्य पर मिल के बने सब किस्मों के कपड़े का संभरण करने के लिये क्या कार्यवाही करने का इरादा रखती है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) प्रचलित किस्मों का कपड़ा छपे दामों पर बाजार में मिलता है ।

(ख) सरकार ने जो कार्य किये है उन से आशा है कि छपे दामों पर सब किस्मों का मिल का बना कपड़ा पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध होता रहेगा । सरकार स्थिति पर निगरानी रख रही है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

नेपाल का राष्ट्रीय अभिलेखागार

†२८७२. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत सरकार राष्ट्रीय अभिलेखागार और पुरानी संस्कृत हस्त-लिपियों का एक पुस्तकालय स्थापित करने में नेपाल की सहायता कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो अब तक कितनी सहाता दी गई है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : (क) जी, हां ।

(ख) नेपाल में राष्ट्रीय अभिलेखागार की स्थापना की योजना का उद्देश्य है कि दोनों विद्यमान पुस्तकालयों को मिला दिया जाये, हस्तलिपियों का वैज्ञानिक आधार पर कैटेलौग बनाया जाये, और जहां आवश्यक हो वहां उस को नवीकरण किया जाये तथा अधिक महत्वपूर्ण तथा खराब हुए कागजों का माइकरोफिल्म उतारा जाये । इस में अनुसंधान की आधुनिक सुविधाओं तथा विदेशी विद्वानों के लिये रहने के कमरों समेत एक उपयुक्त इमारत का निर्माण भी शामिल है।

भारत सरकार ने इन कामों के लिये ६.५ लाख रुपये की प्रतिक्षा की है। उस ने कुछ भारतीय विद्वानों को माइकरोफिल्म उतारने के लिये हस्तलिपियां चुनने और उन का परीक्षण करने के लिये योजना भी स्वीकार कर लिया है तथा इस प्रकार चुनी गई हस्तलिपियों का माइकरोफिल्म उतारने के लिये राष्ट्रीय अभिलेखागार से एक प्रविधिक इकाई देना तथा भारत में नेपाली लोगों को आवश्यक प्रशिक्षण देना स्वीकार किया है ।

भारत सरकार ने अभी तक नेपाल सरकार द्वारा स्थानीय राष्ट्रीय अभिलेखागार विभाग बोर्ड को २ लाख रुपये दिये हैं । भारतीय विद्वानों का एक दल हाल ही में नेपाल गया था और उस बोर्ड द्वारा स्थापित की गई विद्या सम्बन्धी समिति की चर्चाओं में भाग लिया था । भारतीय का राष्ट्रीय अभिलेखागार इमारत के प्लोना, माइकरो फिल्म करने के उपकरण आदि के बारे में प्रविधिक मंत्रण दे रहा है। भारत को राष्ट्रीय अभिलेखागार की एक प्रविधिक इकाई शीघ्र ही नेपाल जायेगी।

औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थाएं

†२८७३. **श्री राम शरण** : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा विभिन्न राज्यों में खोली गई औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थाओं के प्रशिक्षणार्थी राज्य सरकारों के विभिन्न विभागों में रोजगार पाना बहुत कठिन और कई बार असंभव पाते हैं ; और

(ख) राज्य सरकारों से संस्थाओं के डिप्लोमों को मान्यता दिलाने के लिये सरकार ने क्या उपाय किये हैं और उन का क्या परिणाम निकला है ?

†**श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल० ना० मिश्र)** : (क) जी, नहीं ।

(ख) शिल्पिक प्रशिक्षण योजना के अन्तर्गत दिये गये डिप्लोमों/प्रमाण पत्रों को मान्यता देने की आवश्यकता के लिये राज्य सरकारों को जोर दिया गया है, और उन्होंने इसे सिद्धान्त रूप में मान लिया है । अधिकांश राज्य सरकारों ने उन्हें मान लिया है और यह मामला शेष कुछ राज्यों के विचाराधीन है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अमरीकी अर्थशास्त्र प्राध्यापक का आगमन

†२८७४. श्री प्र० चं० बरूआ : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या पौल रौजैनटाइन रोडन, अमरीकी अर्थशास्त्र प्राध्यापक, हाल ही में केन्द्रीय सरकार के निमंत्रण पर भारत आये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उनकी यात्रा का क्या प्रयोजन था ?

†योजना उपमंत्री (श्री श्या० नं० मिश्र) : (क) और (ख) : मैसाच्यूसेट्स इन्स्टीच्यट आॅफ़ टैक्नौलोजी, इन्टर नेशनल स्टडीज़ के सैंटर के प्राध्यापक रोजैन्टाइन -रोडन थोड़े समय के लिये, केन्द्रीय सरकार द्वारा भारत की प्रमुख अनुसंधान संस्थाओं के सहयोग से, जिन में इंस्टीच्यट आफ इकनामिक ग्रोथ, दिल्ली, इंडियन स्टैटिस्टिकल इंस्टीच्यूट, कलकत्ता, नेसनल कौंसिल आफ ऐप्लाइड इक्नामिक रिसर्च दिल्ली, गोखले इंस्टीच्यूट आफ इक्नामिक्स ऐंड पालिटिक्स, पूना तथा डिपार्टमेंट आफ इक्नामिक्स, यूनिवर्सिटी आफ बम्बई शामिल हैं, सामूहिक रूप से किये गये आर्थिक विकास की समस्याओं संबंधी अनुसंधान कार्यक्रम की प्रगति को देखने के लिये, भारत आये हैं ।

राजस्थान से ऊन का निर्यात

२८७५. श्री प० ला० बारूपाल : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५९ और १९६० में राजस्थान से कितनी ऊन की गांठें विदेश भेजी गयीं और किस भाव में ;

(ख) सब से अधिक ऊन किस क्षेत्र से भेजी गई और वह किस-किस किस्म की थी ;

(ग) विदेशों में सफेद ऊन, पीली ऊन तथा काली ऊन सफेद मिली हुई व सैली ऊन अलग-अलग किस भाव में बिकती है ; और

(घ) राजस्थान में यह ऊन उत्पादकों से किस भाव में खरीदी जाती है ?

वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) से (घ). ऊन के निर्यात के आंकड़े राज्यवार या किस्मवार नहीं रखे जाते तथा अपेक्षित जानकारी उपलब्ध नहीं है । उत्पादकों से खरीदी जाने वाली भिन्न-भिन्न किस्मों की ऊन के भाव तथा विदेशों में उनकी बिक्री के भाव भी उपलब्ध नहीं हैं । इसका कारण यह है कि ये सौदे पूरी तौर पर निजी क्षेत्र में किये जाते हैं ।

छोटी गैर-सरकारी लिमिटेड कम्पनियों की अंश पूंजी में सरकार द्वारा भाग लिया जाना

†२८७६. श्री आचार : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने छोटे गैर सरकारी लिमिटेड कम्पनियों और सीमित दायित्व वाली सहकारी संस्थाओं की अंश पूंजी में सरकार द्वारा भाग लिये जाने का सिद्धान्त स्वीकार कर लिया है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में ।

(ख) यदि हां, तो इस विनियोजन के लिये कितनी राशि दी जाएगी और किन शर्तों के अन्तर्गत ?

†उद्योग मंत्री (श्री म भाई शाह) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

(क) हां, श्रीमान ।

(ख) सरकार मोच्य गैर-संचयी अधिमान अंश लेगी, जो कंपनी बनने के तीसरे वर्ष की समाप्ति से आंरम्भ होकर ८ वार्षिक किश्तों में वापिस करने होंगे और जिन पर ५ प्रतिशत तक लाभांश होगा। तथा सरकार को मतदान देने एवं डायरेक्टर नियुक्त करने का हक होगा । सरकारी भाग कुल अंश पूंजी के ५० प्रतिशत से अधिक नहीं बढ़ना चाहिये और प्रति फर्म, समवाय या पक्ष की अधिकतम राशि १ लाख रुपये होगी । इस के लिये जिस धन की आवश्यकता होगी वह राज्यों की योजनाओं से वर्ष प्रति वर्ष छोटे पैमाने के उद्योगों के लिये, उद्योंग को सरकारी सहायता अधिनियम के अन्तर्गत ऋण सहायता उपबंध से ली जाएगी।

एशिया तथा सुदूर पूर्व संबंधी आर्थिक आयोग

†२८७७. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली में एशिया तथा सदूर पूर्व सम्बन्धी आर्थिक आयोग के हाल के १७ वें सत्र में किन मामलों पर चर्चा की गई थी ;

(ख) उस में क्या सिफारिशें की गई थीं; और

(ग) जहां तक भारत के भाग का संबंध है, इस को कार्यान्वित करने के लिये सरकार क्या कार्रवाई कर रही है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) एशिया तथा सुदूर पुर्व सम्बन्धी आर्थिक आयोग के १७ वें सत्र में जिन विषयों पर चर्चा की गई थी; उन में से कुछ महत्वपूर्ण ये हैं ; (१) एशिया की आर्थिक हालत , व्यापार संबंधी एशिया तथा सुदूर पूर्व सम्बन्धी आर्थिक आयोग के चौथे सत्र का प्रतिवेदन, आयोग की उद्योग और प्राकृतिक संसाधन संबंधी समिति के १३ वें सत्र का प्रतिवेदन और अन्तर्देशीय परिवहन एवं संचार समिति के नवें सत्र का प्रतिवेदन, आर्थिक विकास और योजना; सामुदायिक विकास; जल संसाधन; प्रादेशिक आर्थिक सहकारिता, और संयुक्त राष्ट्र संघ आर्थिक एवं सामाजिक कार्रवाइयों का विकेन्द्रीयकरण तथा प्रादेशिक आर्थिक आयोग को सशक्त बनाना ।

(ख) तथा (ग). एशिया तथा सुदूर पूर्व सम्बन्धी आर्थिक आयोग के १७ वें सत्र का अन्तिम प्रतिवेदन तैयार होने पर सभा पटल पर रख दिया जाएगा ।

---

*मूल अंग्रेजी में

गुजरात में कपड़ा मिलों का बन्द होना

*२८७८ { श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री रामेश्वर टांटिया :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोयले की कमी के कारण गुजरात में बहुत सी कपड़ा मिलें बन्द हो गई हैं और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्रवाई की गई है या करने का विचार किया गया है ?

†उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी, नहीं। केवल एक मिल अर्थात् महाराणा मिल्स लिमिटेड पोरबन्दर अंशतः कोयले की कमी और अंशतः बिजली की कमी के कारण कुछ समय के लिये बन्द करना पड़ा था।

(ख) उस मिल को पुनः काम आरंभ करने के लिये ब्लाक रेकों में कोयला भेजने के लिये प्रबन्ध किये गये थे।

उड़ीसा सरकार के अंश वाली कम्पनियां

†२८७९. श्री प्र० के० देव : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन समवायों के नाम क्या हैं जिन में उड़ीसा सरकार के अंश हैं और उन में प्रत्येक समवाय में कितने अंश हैं;

(ख) पिछले तीन सालों में प्रत्येक समवाय का लाभ और हानि का क्या था और उड़ीसा सरकार को यदि कोई लाभांश मिला है तो कितना ;

(ग) क्या उन में से किसी समवाय ने पिछले तीन सालों में राजनीतिक दलों को कोई अंशदान दिया है ; और यदि हां, तो किस दल को और कितना ; और

(घ) क्या इन समवायों में सरकारी डायरेक्टरों या बोर्ड आफ डायरेक्टर्स तथा अंशधारियों की जनरल बाडी ने उन अंशदानों को अनुमोदित किया है ?

†वाणिज्य मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) अपेक्षित जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है। [देखिये परिशिष्ट ४, अनुबन्ध संख्या ८२]।

(ख) से (घ) : सूचना उड़ीसा की सरकार से एकत्रित की जा रही है। और प्राप्त होने पर सभा को दे दी जाएगी।

अग्निसह रसायन घोल[1]

†२८८०. श्री कुम्भार : क्या निर्माण, आवास और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में या विदेशों में गैर-सरकारी अथवा सरकारी क्षेत्र में अब तक कोई रसायन घोल बनाया गया है जिस का प्रयोग करने से फूस की छतों वाले मकानों को अग्नि सह (फ़ायरप्रूफ) बनाया जा सके,

---

† मूल अंग्रेजी में। [1]Fire proof Chemical Solution.

(ख) क्या भारत में कोई प्रयोग आरंभ किया गया हैं; और

(ग) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम हुआ है ?

†निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा) : (क) जी, नहीं। तथापि पर्याप्त सीमा तक आग को रोकने और अग्नि की ज्वालाओं को फैलने से रोकना संभव है। तैयार किया हुआ माल झुलस तो जाता है किन्तु जलता नहीं और इस प्रकार आग को उस स्थान पर रखने में सहायता देता है।

(ख) जी, हां। वन अनुसंधान संस्था देहरादून उपयुक्त रसायन और घोल बनाने के लिय प्रयोग कर रहा है जिन से घास फूस को अग्नि सह (फायर-प्रूफ) बनाया जा सके।

(ग) समस्या प्रयोग की स्थिति में है।

कलकत्ता में अन्तर्राष्ट्रीय चाय सम्मेलन

†२८८१. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चाय बोर्ड के तत्वाधान में कलकत्ता में एक अन्तर्राष्ट्रीय चाय सम्मेलन किया जाएगा ;

(ख) यदि हां, कब; और

(ग) उस में किन मामलों पर चर्चा किये जाने की संभावना है ?

***वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) :** (क) हां, श्रीमान्।

(ख) नवम्बर १९६१ में।

(ग) चाय बोर्ड ब्यौरा तैयार कर रहा है ?

प्लास्टिक और लिनोलियम निर्यात संवर्धन परिषद्

†२८८२. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्लास्टिक और लिनोलियम निर्यात संवर्धन परिषद का एक व्यापार मिशन मार्च, १९६१ में, सुदूर पूर्व देशों के दौरे पर भारत से गया था ;

(ख) यदि हां, तो मिशन किन देशों में गया ; और

(ग) मिशन का क्या उद्देश्य था ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) और (ख). एक दल २४ मार्च, १९६१ को बर्मा, थाईलैंड , वियतनाम, फिलिपीन जापान, हांगकांग और सिंगापुर गया था।

(ग) उन के दौरे का उद्देश्य निम्न बातों का अध्ययन करना था :—

(१) उत्पाद के आधुनिक तरीके, उपयोग में लाये जाने वाला कच्चा माल, पैकेज के तरीके, जापान और हांगकांग में निर्माताओं द्वारा इस्तेमाल में लाये जाने वाले

---

†मूल अंग्रेजी में

गुण प्रकार की जांच के तरीके और मशीनरी का आधुनिकीकरण की सम्भाव्यता ;

(३) निर्यात संवर्धन का संगठन और तरीके ;

(४) वाणिज्यिक विवादों के निपटारे के तरीके; और

(५) उन देशों में बिक्री की गुंजाइश ;

न्यूयार्क में भारतीय दूतावास के कर्मचारी

†२८८३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि न्यूयार्क स्थित भारतीय दूतावास और उस से संबंध कार्यालयों के कुछ अस्थायी कर्मचारियों को, जिन्होंने ५ वर्ष और अधिक सेवा की थी, स्थायी नहीं किया गया है और उन को सेवानिवृति लाभों के लिये भारत सरकार के विनियमों के अधीन नहीं लाया गया है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि उन विद्यार्थियों को, जो रात्रि को कालेज में अध्यापन करते हुए दूतावास तथा दूसरे दफ्तरों में काम करते हैं, कोई उपदान नहीं दिया जाता और उन्हें वहीं रोक लिया जाता है तथा भारत लौटने नहीं दिया जाता और उन्हें वहीं बसना पड़ता है और इस प्रकार भारत को बहुत से प्रविधिक लोगों की सेवाओं से वंचित रहना पड़ता है ; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्रवाई करने का विचार किया गया है ?

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) न्यूयार्क में केवल दो भारतीय मिशन हैं।

(१) संयुक्त राष्ट्र संघ में भारत का स्थायी मिशन, और

(२) भारत का कन्स्यूलेट जनरल।

कुछ स्थानीय लोग जिनमें भारतीय विद्यार्थी भी शामिल हैं इन दोनों सगठनों में भरती किये जाते हैं। वे अस्थायी होते हैं क्योंकि उन के पद अस्थायी होते हैं और स्थायी नहीं होते।

(ख) इस समय उन लोगों को कोई सीमान्त लाभ नहीं दिये जाते। यह कहना सही नहीं है कि भारतीय विद्यार्थियों को वहीं रोक लिया जाता है क्योंकि भारत सरकार ऐसे सीमा त लाभ नहीं देती। वस्तु स्थिति यह है कि भारतीय मिशनों में रोगजार मिलने से भारतीय विद्यार्थियों को काफी सहायता मिल जाती है।

(क) अमरीका स्थित भारतीय मिशनों में काम करने वालें सब स्थानीय लोगों के लिय किसी प्रकार के सीमान्त लाभ देने का प्रश्न विचाराधीन है।

दार्जिलिंग जिले में तिब्बती नेताओं का प्रवेश

†२८८४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या प्रधानमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दार्जिलिंग और कलिमपोंग में विभिन्न तिब्बती संस्थाओं, मठों और तिब्बती शरणार्थियों के प्रतिनिधियों की ओर से इस प्रार्थना का कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि

†मूल अंग्रेजी में

तीन तिब्बती नेताओं को दार्जिलिंग जिला में दाखिल होने से रोकने वाले आदेश वापिस लिये जाएं, और

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

†प्रधान-मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : (क) और (ख). जी, हां। तीन तिब्बतियों को दार्जिलिंग जिले से निकल जाने को कहा गया था क्योंकि यह बताया जाता था कि वे तिब्बती शरणार्थियों में असंतोष फैला रहे थे। चूंकि इस मामले में अभ्यावेदन प्राप्त हुए थे, इस मामले पर अग्रेतर विचार किया गया। उनके द्वारा अच्छा आचरण करने का आश्वासन मिलने पर उन्हें लौटने की अनुमति दी जा सकती है।

चाय का निर्यात

†२८८५. श्री प्र० चं० बरूआ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) १९५८, ५९ और ६० में विदेशों को कितनी चाय भेजी गई और उससे कितनी विदेशी मुद्रा कमाई गई;

(ख) क्या इन आंकड़ों से निर्यात में कमी का पता चलता है; और यदि हां तो कितनी, और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र): (क) और (ख). १९५८ से १९६० तक विभिन्न देशों को निर्यात की गई चाय की किस्म और मूल्य बताने वाले विवरण संलग्न हैं। [देखिये परिशिष्ट २४, अनुबन्ध संख्या ८३]

(ग) चाय के निर्यात में प्रतिवर्ष कमी-बेशी होती है। १९६० में चाय के निर्यात में कमी का मुख्य कारण यह था कि १९६०-६१ मौसम के शुरू के महीनों में उत्तर पूर्व भारत में सूखा की हालत होने के कारण उत्पादन कम हुआ था।

चाय का उत्पादन

†२८८६. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान चाय के उत्पादन में कितनी वृद्धि करने का विचार है;

(ख) इस लक्ष्य की पूर्ति के लिये कितनी अधिक मशीनरी की आवश्यकता का अनुमान लगाया गया है; और

(ग) इसमें से कितनी मशीनरी का आयात करने की जरूरत होगी ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) तीसरी योजना अवधि की समाप्ति पर चाय के उत्पादन के लिये ९०० लाख पौंड का लक्ष्य निश्चत किया गया है ।

(ख) और (ग) उपरोक्त लक्ष्य की प्राप्ति के लिये जो विभिन्न उपाय जरूरी थे, जिनमें अधिक फसल बनाने के लिये अपेक्षित अतिरिक्त मशीनरी की आवश्यकता शामिल है, उन पर चाय बोर्ड के परामर्श से विचार किया जाएगा ।

पूर्वी पाकिस्तान को बांस का निर्यात

†२८८७. श्री दशरथ देव : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पूर्वी-पाकिस्तान को त्रिपुरा के बांस को बेचने की अनुमति दी है ;

(ख) क्या इस बिक्री से त्रिपुरा में बांस के मूल्य में कुछ वृद्धि होने की संभावना है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार पूर्व पाकिस्तान को बांस का निर्यात कम करने का इरादा करती है?

†वाणिज्य तथा उद्योग उपमंत्री (श्री सतीश चन्द्र) : (क) पूर्वी पाकिस्तान सरकार से अक्तूबर १९६० में चक्रवात और ज्वार की लहर से प्रभावित क्षेत्रों में सहायता कार्य के लिये अपेक्षित कुछ चीजों के संभरण की प्रार्थना आने पर यह मान लिया गया कि उन्हें उन क्षेत्रों में बास यदि उपलब्ध हो, तो त्रिपुरा और आसाम से १८ लाख रुपये की लागत का बांस दे दिया जाए ।

(ख) तथा (ग). मूल्यों में वृद्धि के बारे में त्रिपुरा प्रशासन से कोई शिकायत न आने पर पूर्वी पाकिस्तान को प्रत्यशित मात्रा में बांस का निर्यात रोकने का कोई इरादा नहीं है ।

खादी की वर्दियां

†२८८८. श्री कुम्भार : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खादी ग्रामोद्योग भवन, दिल्ली और राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के दूसरे केन्द्रों के पुरुष एवं स्त्री कर्मचारियों को, केवल उनके काम करने के समय के दौरान पहनने के लिये, खादी की वर्दियां दी गई थीं;

(ख) पुरुष और स्त्री कर्मचारियों को दी गई खादी की वर्दियों की पृथक-पृथक लागत कितनी है;

(ग) कुल कर्मचारियों में से कितने खादी प्रेमी लोग खादी बोर्ड में काम कर रहे हैं; और

(घ) क्या इन कर्मचारियों के लिये खादी का पहनना अनिवार्य नहीं है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**उद्योग मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) हां, श्रीमान्। खादी वर्दियां खादी तथा ग्राम उद्योग आयोग द्वारा चलाये गये ऐम्पोरियमों और भण्डारों के सब सेल्समैनों और सेल्स गर्लों को दी जाती हैं। वर्दी की केवल आधी लागत संबद्ध भण्डार द्वारा दी जाती है और आधी लागत सबद्ध व्यक्तियों द्वारा दी जारी है।

(ख) वर्दियों की लागत प्रत्येक व्यक्ति के मामले में भिन्न-भिन्न है ;

(ग) और (घ). खादी पहनना आयोग की नौकरी की एक शर्त है और सब कर्मचारी खादी पहनते हैं।

सिक्किम और भूटान को सहायता

†२८८९. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजनाकाल में विकास कार्यों के लिये सिक्किम और भूटान सरकारों को ऋण या सहायता देने के लिये कोई व्यवस्था की गयी है; और

(ख) यदि हां, तो कितनी राशि की व्यवस्था की गयी है ?

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : (क) और (ख).

१. सिक्किम :

(१) **अनुदान** : सिक्किम को आर्थिक सहायता देने के लिये १९६१–६२ के आयव्ययक में ५१ लाख रुपयों की व्यवस्था की गयी है। भारत की तृतीय पंचवर्षीय योजना के काल में उसे सहायता देने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

(२) **ऋण** : सिक्किम खनन निगम के ५१ प्रतिशत अंशो की खरीद के लिये सिक्किम सरकार को ऋण देने के लिये १९६१–६२ के आयव्ययक में १०.७१ लाख रुपयों की व्यवस्था की गयी है। उसके बाद के ऋणों के सम्बन्ध में आवश्यकता और अवसर के अनुसार विचार किया जायेगा।

२ भूटान :

(१) **अनुदान** : विकास कार्यों के लिये भूटान को देने के लिये १९६१–६२ के आय-व्ययक में निम्नलिखित राशियों की व्यवस्था की गयी है :—

(एक) आर्थिक राजकीय सहायता—७ लाख रुपये।

(दो) सड़क निर्माण परियोजनाओं पर खर्च—१ करोड़ २५ लाख रुपये।

उसके बाद के वर्षों के सम्बन्ध में अभी तक निर्णय नहीं किया गया है।

(२) **ऋण**: आर्थिक विकास के लिये भूटान को देने के लिये १९६१–६२ के आय-व्ययक में २६.५ लाख रुपयों की व्यवस्था की गयी है। शेष वर्षों के सम्बन्ध में अभी निर्णय नहीं किया गया है।

कान्कर्ड आफ़ इण्डियन इन्शोरेन्श कम्पनी लिमिटेड, नई दिल्ली

†२८९०. **श्री वाजपेयी** : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कान्कर्ड आफ इण्डियन इन्शोरेंश कम्पनी लिमिटेड, नई दिल्ली के औद्योगिक विवाद के सम्बन्ध में समझौता पदाधिकारी (केन्द्रीय) की रिपोर्ट प्राप्त हो गयी है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो समझौता पदाधिकारी की इस सम्बन्ध में क्या-क्या उपपत्तियां हैं;

(ग) क्या मध्यस्थ निर्णय के लिये उस विवाद को सौंपने का कोई विचार है; और

(घ) यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

†**श्रम उप-मंत्री (श्री आबिद अली)** : (क) जी हां,

(ख) से (ग). मामला पहले औद्योगिक न्यायाधिकरण, दिल्ली को सौंप दिया गया है।

आसाम के विस्थापित व्यक्तियों के कैम्प

†२८९१. **श्रीमती इला पालचौधरी** : क्या पुनर्वास तथा अल्प संख्यक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १६ मार्च, १९६१ को पश्चिमी बंगाल के जलपायगुड़ी जिले के धूपगुड़ी थाने के अग्रभाषा कैम्प और मैनागुड़ी थाने के मधबदंगा कैम्प में गड़बड़ हो गयी थी, जिसके परिणामस्वरूप कैम्पों के निवासी कई पुरुषों और स्त्रियों को गिरफ्तार कर लिया गया था; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†**पुनर्वास तथा अल्प संख्यक-कार्य मंत्री (श्री मेहर चन्द खन्ना)** : (क) जी, हां।

(ख) स्थिति इस प्रकार से है :--

'पश्चिम बंगा आसाम निर्जातीत उदबस्तु समिति' की केन्द्रीय समिति की हिदायतों के अधीन जलपायगुड़ी जिले के विभिन्न कैम्पों और विशेषतया मधबदंगा तथा अग्रभाषा कैम्पों के आसामी विस्थापित व्यक्तियों ने १६ मार्च, १९६१ को 'अरन्धन दिवस' मनाया था। यह कार्यवाही उन्होंने इस दृष्टि से की थी कि सरकार को इस बात के लिये बाध्य किया जा सके कि वह उन विस्थापित व्यक्तियों को नकद अकर्म वेतन प्रदान करे जिन्हें १५ दिनों का नोटिस देकर कैम्प छोड़ने के लिये कहा गया था। १६ मार्च, १९६१ को मधबदंगा और अग्रभाषा के कैम्पों के विस्थापित व्यक्तियों ने नकद अकर्म वेतन लेने से इन्कार कर दिया और उन्होंने कैम्प के पदाधिकारियों को और एक सब-डिपटी मेजिस्ट्रेट को, जो कि अग्रभाषा कैम्प को गया था, रोक लिया। उन व्यक्तियों ने यह भी मांग की कि उन्हें भेजे गये नोटिस वापस ले लिये जायें और उन्हें नकद अकर्म वेतन देना जारी रखा जाये। अग्रभाषा कैम्प के निकट भीड़ हिंसक बन गयी और उसने एक पुलिस अधिकारी पर आक्रमण किया और एक बस कंडक्टर तथा कुछ अन्य लोगों पर भी आक्रमण किया। कैम्प के पदाधिकारियों पर भी आक्रमण किया गया और एक अधिकारी की कलाई की घड़ी भी छीन ली गयी। धूपगुड़ी पुलिस थाने का इंचार्ज अपने साथ पुलिस लेकर आया। अगले प्रातःकाल को जलपायगुड़ी से पुलिस का डिप्टी सुपरिंटेंडेंट भी आ पहुंचा। स्थिति को काबू में कर लिया गया। उसके बाद विस्थापित व्यक्तियों ने अपने अकर्म वेतन प्राप्त करना प्रारम्भ कर दिया और मजिस्ट्रेट अपने हेडक्वार्टर को वापस चला गया। कैम्पों के सम्बन्धित व्यक्तियों के विरुद्ध दो मामले चला दिये गये हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

उस अवसर पर पुलिस ने लाठी चार्ज नहीं किया था । उस दिन इस सम्बन्ध में अग्रभाषा कैम्प के १५ व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया था ।

२०–३–१९६१ की सुबह को फलकटा कैम्प के पचास व्यक्तियों ने फलकटा के खण्ड विकास अफसर को आकर घेर लिया और यह मांग की कि उक्त गिरफ्तार व्यक्तियों को एकदम रिहा कर दिया जाये और निष्कासन नोटिसों को भी वापस ले लिया जाये । इस पर अलिपुर द्वार का सब डिवीजनल पुलिस अफसर पुलिस के बल को लेकर वहां जा पहुंचा और स्थिति को काबू में ले लिया । इस सम्बन्ध में ३४ व्यक्तियों को गिरफ्तार कर लिया गया ।

२०–३–१९६१ को अग्रभाषा और मधबदंगा कैम्पों के व्यक्ति किसी विशिष्ट कारणों से गिरफ्तार किये गये थे । २१ तारीख को अग्रभाषा के २१ और व्यक्ति और मधबदंगा कैम्प के १७ व्यक्ति गिरफ्तार किये गये थे ।

२३ मार्च से अग्रभाषा कैम्प के चार विस्थापित व्यक्तियों ने निम्नलिखित मांगों के लिये भूख हड़ताल कर रखी है :—

(१) गिरफ्तार व्यक्तियों को शीघ्र रिहा कर दिया जाये ;

(२) आसाम के विस्थापित व्यक्तियों को पश्चिमी बंगाल में ही बसाया जाये ।

(३) ऋण के स्थान पर प्रतिकर अदा किया जाये ।

(४) जब तक पुनर्वास सम्बन्धी सुविधायें नहीं दी जाती तब तक नकद अकर्म वेतन दिये जायें ।

पुलिस पार्टी को उस क्षेत्र में तैनात कर दिया गया है ।

स्थगन प्रस्ताव

पाकिस्तानी पुलिस द्वारा एक भारतीय अधिकारी का अपहरण

†**अध्यक्ष महोदय** : मुझे दो स्थगन प्रस्ताव और चार ध्यान दिलाने की सूचनायें प्राप्त हुई हैं जो सब पाकिस्तानी पुलिस द्वारा केन्द्रीय सरकार के गुप्तचर विभाग के एक अधिकारी के अपहरण से संबंधित हैं ।

†**श्री अ० मु० तारिक** : (जम्मू तथा काश्मीर) : मैं ने भी एक ध्यान दिलाने की सूचना भेजी थी ।

†**श्री ी० चं० शर्मा** : (गुरुदासपुर) : मैं ने भी सूचना दी थी ।

†**अध्यक्ष महोदय** : सब सूचनायें एक ही विषय से संबंधित हैं । यदि माननीय सदस्य अपने नाम का प्रकाशन चाहते हैं तो मैं नोटिस बोर्ड पर लगवा दिया करूंगा । परन्तु सभा का समय नहीं लिया जाना चाहिए । यह खबर समाचार पत्रों में प्रकाशित हुई है । क्या माननीय सभा सचिव इस पर कोई प्रकाश डालेंगे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**वैदेशिक-कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री सादत अली खां)** : अभी हमारे पास निम्नलिखित सूचना है । ४ अप्रैल को अपरान्ह के समय दो अधिकारी—कर्नल भट्टाचार्य और श्री पी० के० घोष २४ परगना जिले में पयारा गांव के पास जांच करने के लिए गए हुए थे । वे भारतीय राज्य क्षेत्र के अन्दर ही चल रहे थे कि अचानक पाकिस्तान की सशस्त्र पुलिस के एक दल ने उन्हें घेर लिया । पाकिस्तानी पुलिस ने कर्नल भट्टाचार्य को पकड़ लिया और उन्हें पाकिस्तान सीमा में ले गए । परन्तु श्री पी० के० घोष किसी तरह बच कर भाग निकले ।

पाकिस्तान स्थित भारतीय उप-आयुक्त ने विरोध प्रकट किया है और अधिकारी के छोड़ दिए जाने का अनुरोध किया है । पूर्व-पाकिस्तान के मुख्य सचिव ने इस मामले में जांच करने का वचन दिया है ।

†**श्री हेम बरुआ (गौहाटी)** : मैं यह जानना चाहता हूं कि जब उस क्षेत्र का सीमांकन हो चुका है तब इस प्रकार की घटना कैसे हो सकी ? यदि सीमांकन न हुआ होता तब तो इस प्रकार की बात सोची भी जा सकती थी । इससे पाकिस्तान की शत्रुता स्पष्ट हो जाती है ।

†**श्री वाजपेयी** : '(बलरामपुर) : क्या भारतीय अधिकारियों के साथ पहरेदार नहीं थे और क्या अपहरण करने वालों का पीछा किया गया था ?

†**श्री स० मो० बनर्जी** : (कानपुर) : क्या वहां पर गोली चली थी और क्या कर्नल भट्टाचार्य पाकिस्तान में सुरक्षित हैं ?

†**श्री ब्रजराज सिंह** : (फिरोजाबाद) : चूंकि एक बहुत जिम्मेदार अधिकारी का अपहरण किया गया है इसलिए स्वयं भारत सरकार को पाकिस्तान के प्रेसीडेण्ट से विरोध प्रकट करना चाहिए और उनको तुरन्त मुक्त किया जाना चाहिए ।

†**श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** : (पुरी) : क्या उस भाग में कोई सीमान्त चौकी थी ।

श्री अ० म० तारिक : हमारे ये दो अफसर दौरे पर थे । इस से साबित होता है कि ये ड्यूटी पर थे । उस वक्त उन पर पाकिस्तान के लोगों ने हमला किया । उन को पकड़ा, गिराया और पीटा । और हमारे लेफ्टिनेन्ट कर्नल पर गोली चलायी और दूसरे अफसर बच कर निकल आने में कामयाब हुए । इसके लिए हमारी गवर्नमेंट ने पाकिस्तान की हुकमत से प्राटेस्ट किया और उन की तवज्जह इस तरफ दिलायी । मैं जानना चाहता हूं कि जो हमारे अफसर पाकिस्तान की कैद में हैं, उनकी मौजूदा हालत क्या है, उनकी सेहत कैसी है, वह जिन्दा हैं और कहां हैं ।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : वह विरोध किस स्तर पर किया गया है और क्या उसका कोई उत्तर प्राप्त हुआ है ? दूसरे वह विरोध करांची में किया गया है या ढाका में ?

†**श्री अ० चं० गुह** : (बारासात) : सरकार उस अधिकारी को छुड़ाने के लिए क्या एकदम उठाने जा रही है ?

†**गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : अनेक प्रश्न पूछे गए हैं । श्री पाणिग्रही के प्रश्न का उत्तर यह है कि वहां एक सीमान्त चौकी है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

जहां तक गोली चलाए जाने का प्रश्न है हमें इतना ही ज्ञात हुआ है कि उनको गोली लगी है और वह घायल हो गए हैं। हमें यह नहीं मालूम कि वह उन लोगों पर गोली चला सके या नहीं।

तीसरे उनके लिए अपनी सुरक्षा के लिए कुछ सिपाही ले जाना आवश्यक नहीं था क्योंकि पिछले कुछ महीनों में वातावरण सामान्यतः शांत रहा था और दूसरे वे केवल जांच के दौरे पर थे। ये अधिकारी जाकर विभिन्न पुलिस चौकियों का निरीक्षण करते हैं। वे इसी प्रयोजन के लिए गए और केवल जांच के दौरे पर थे।

चौथे, हमने अपने उप उच्चायुक्त को लिखा था और उन्होंने पूर्व बंगाल सरकार से विरोध प्रकट किया था। वहां के मुख्य सचिव ने उनको तुरन्त यह सूचित किया था कि वह उच्च स्तर पर मंत्रणा कर रहे हैं और तुरन्त कार्यवाही की जाएगी। इसलिए मैं यह निवेदन करूंगा कि यदि सभा वैसा चाहती है तो हम और सूचना प्राप्त होते ही सभा के सामने रख सकते हैं।

†**श्री त्यागी** (देहरादून) : मैं यह जानना चाहता हूं कि जिस अधिकारी के गोली लगी थी वह अभी जीवित है या मर गया है ? क्या सरकार को कोई जानकारी है ?

†**श्री लाल बहादुर शास्त्री** : इसके बारे में हमें कोई सही जानकारी नहीं है। जहां तक हमारा विचार है ऐसा मालूम होता है कि कर्नल भट्टाचार्य जीवित हैं। श्री घोष ने, जो बचकर भाग निकले थे, पुलिस को यही बताया है। दूसरे हमने उप उच्चायुक्त से कर्नल भट्टाचार्य की देखभाल करने के लिए कहा है।

†**श्री त्यागी** : और कोई सूचना नहीं हैं ?

†**श्री लाल बहादुर शास्त्री** : मैं ने उन से यह भी कहा है कि कर्नल भट्टाचार्य को और न सताया जाने दें।

†**श्रीमती रेणुका राय** (मालदा) : अब उनकी स्थिति कैसी है ?

†**गृह-मंत्री (श्री लालबहादुर शास्त्री)** : बड़े आश्चर्य की बात है कि इस प्रकार के प्रश्न हमसे पूछे जा रहे हैं। जब उन्हें बलात् ले जाया गया है तो हमें नवीनतम हालत कैसे मालूम हो सकती है ?

†**श्री मुहम्मद इलियास** (हावड़ा) : चूंकि ऐसा प्रायः होता रहता है इसलिये भविष्य में ऐसा होना चाहिये कि अधिकारियों की रक्षा के लिये सैनिक रहा करें।

†**श्री लालबहादुर शास्त्री** : जब इस प्रकार की बातें होंगी तो हमें आवश्यक कदम उठाने ही पड़ेंगे।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

†**अध्यक्ष महोदय** : बस मैं काफी सुन चुका हूं। यह बहुत गंभीर बात है और सभा की ब्यौरा जानने की उत्सुकता बहुत स्वाभाविक है। पता नहीं कर्नल भट्टाचार्य की क्या हालत है ? मैं समझता था कि सरकार ने उच्चायुक्त से ट्रंक पर बातचीत की होगी। उन्हें वहां जाकर पता लगाना चाहिये

---

†मूल अंग्रेजी में

[अध्यक्ष महोदय]

कि वह कहां हैं। तथ्यों के अभाव के कारण मैं स्थगन प्रस्तावों की अनुमति नहीं देता हूं और ध्यान दिलाने की सूचनाओं को अभी विचाराधीन रखूंगा। सोमवार को मैं उन्हें मंजूर करूंगा और उन सब का उत्तर दिया जायेगा। यदि सभा कोई अग्रेतर सूचना चाहती है तो हम यह विचार करेंगे कि सभा क्या कार्यवाही करे।

†श्री वाजपेयी : माननीय सभा-सचिव ने अपने वक्तव्य में यह नहीं बताया था कि उस अधिकारी को गोली लगी थी तथा प्रश्न पूछे जाने पर ही गृह मंत्री ने यह बात प्रकट की। ऐसा क्यों है ?

†अध्यक्ष महोदय : ऐसा नहीं होना चाहिये और माननीय सभा-सचिव को इस तथ्य का उल्लेख करना चाहिये था। संभवत: वह बात उनके ध्यान से निकल गई होगी।

†श्री लाल बहादुर शास्त्री : मैं यह बता देना चाहता हूं कि मुझे इस सूचना का तार यहां कार से उतरते समय ही मिला था और माननीय सभा-सचिव को उस की सूचना नहीं मिल सकी थी।

†अध्यक्ष महोदय : मेरे कहने का तात्पर्य केवल यह था कि माननीय सभा-सचिव के वक्तव्य के तुरन्त बाद ही आपकी ओर से यह अतिरिक्त सूचना मिलने से माननीय सदस्यों को ऐसा आभास हुआ था कि यह तथ्य पहले सभा से छिपाया गया था। मुझे खुशी है कि उनका ऐसा विचार नहीं था वरन् उन को वह सूचना मिली ही नहीं थी।

भा-पटल पर रखे गये पत्र

गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बो र्ड का प्रतिवेदन

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं गंगा-ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड के वर्ष १९६० के प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूं।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० २८०८/६१।]

लौहमय धातु खान विनियम, १९६१

†श्रम और रोजगार तथा योजना उपमंत्री (श्री ल०ना०मिश्र) : मैं खान अधिनियम, १९५२ की धारा ५९ की उप-धारा (७) के अन्तर्गत दिनांक ११ मार्च, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३३७ में प्रकाशित लौहमय धातु खान विनियम, १९६१ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिए संख्या २८०९/६१।]

प्राक्कलन समिति

कार्यवाही सारांश

†श्री दासप्पा (बंगलौर) : मैं डाक तथा तार विभाग सम्बन्धी एक-सौ दसवें, एक-सौ-ग्यारहवें, एक-सौ-बारहवें और एक-सौ तेरहवें प्रतिवेदनों और समुद्रपार संचार सेवा सम्बन्धी एक-सौ-चौदहवें

---

†मूल अंग्रेजी में

प्रतिवेदन के बारे में प्राक्कलन समिति की बैठकों के कार्यवाही-सारांश सभा-पटल पर रखता हूं ।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र के बारे में

†श्री ब्रजराज सिंह (फिरोज़ाबाद) : श्रीमान् श्री राज बहादुर ने गंगा-ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड का १९६० का प्रतिवेदन आज प्रस्तुत किया है । यदि इस को पहले प्रस्तुत कर दिया जाता तो इस मंत्रालय की मांगों पर कल बहस शुरू होने से पहले इस पर हम लोग विचार कर सकते थे ।

†परिवहन और संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर): हम प्रतिवेदन यथासंभव शीघ्र सभा-पटल पर रखना चाहते हैं परन्तु ऐसा करना उस की उपलब्धता पर निर्भर करता है ।

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रतिवेदन कुछ दिन पहले रखा जा सकता था ?

†श्री राज बहादुर : सचिवालय को यह ४ अप्रैल को भेज दिया गया था ।

†अध्यक्ष महोदय : परिवहन मंत्रालय की मांगों पर चर्चा ५ अप्रैल को आरंभ हुई थी । यदि मैं इस को मिलते ही प्रस्तुत कराने का प्रयत्न करता तो उस से माननीय सदस्यों को कोई लाभ नहीं होने वाला था । इस प्रकार की टालमटोल शोभा नहीं देती ।

प्राक्कलन समिति

एक सौ चौबीसवां तथा एक सौ तैंतीसवां प्रतिवेदन

†श्री दासप्पा (बंगलौर) : श्रीमान मैं प्राक्कलन समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदनों को उपस्थापित करता हूं ।

(एक) प्रतिरक्षा मंत्रालय—हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट लिमिटेड, बंगलौर (प्रतिवेदन तथा लेखे) के बारे में एक सौ चौबीसवां प्रतिवेदन ; और

(दो) सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय (सहकारिता विभाग) राष्ट्रीय सहकारी विकास तथा भाण्डागार बोर्ड के बारे में एक सौ तैंतीसवां प्रतिवेदन ।

तारांकिज प्रश्न संख्या ६५९ क उत्तर में शुद्धि

†निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा) : ८ मार्च, १९६१ को तारांकित प्रश्न संख्या ६५९ के, सहायता प्राप्त औद्योगिक आवास योजना में प्रगति के बारे में श्री कोडियान द्वारा पूछे गये अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में बताया गया था कि स्वीकृत मकानों की संख्या १,०९,००० है । वास्तव में लगभग १,३६,००० मकानों के निर्माण की मंजूरी दी गई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अनुदानों की मांगें--जारी

परिवहन तथा संचार मंत्रालय-- जारी

†अध्यक्ष महोदय : सभा में अब परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा होगी। इस के लिये नियत आठ घंटों में से ६ घंटे तथा ५ मिनट शेष हैं।

†पंडित द्वा० ना० तिवारी (केसरिया) : कल शाम मैं असैनिक उड्डयन के बारे में मंत्री महोदय को बता रहा था कि कृपा करके पदोन्नति, नियुक्ति की ओर ध्यान दें क्यों कि इस विभाग में बड़ा पक्षपात तथा गड़बड़ियां हो रही हैं।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मैं ने परिवहन मंत्री से यह भी अनुरोध किया था कि पटना के निकट गंगा पर पुल बनाया जाये। उन्होंने मुझे बताया के मोकोमह में पुल बना दिया गया है। इसलिये पटना में पुल बनाने की जरूरत नहीं है। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि मोकोमह का पुल पटना से ५६ मील दूर है और उससे वह उद्देश्य पूरा नहीं हो पाता है जो पटना में पुल बनाने पर पूरा होगा।

अब मैं डाक तथा तार विभाग के बारे में कुछ कहूंगा। रेलवे तथा डाक और तार विभाग ही ऐसे सरकार के विभाग हैं जिनका सीधा सम्बन्ध जनता से होता है। यदि इन विभागों का कार्यवहन ठीक नहीं होगा तो भारत सरकार की प्रतिष्ठा जनता की आंखों में कुछ नहीं रहेगी। मैं जानता हूं कि दस अथवा बारह वर्ष पहले डाकखानों की प्रशंसा की जाती थी कि यह ईमानदारी तथा वफादारी से अपना काम करते हैं। परन्तु खेद है कि आज ऐसी स्थिति नहीं रही है। मेरा इसलिये उनसे अनुरोध है कि विभाग की उस खोई हुई प्रतिष्ठा को पुनः प्रतिष्ठित कराने का प्रयत्न करें।

१९६० में मैं ने माननीय मंत्री के पास तार तथा पत्र भेजने के बारे में पांच अथवा छः शिकायतें भेजी थीं। सभी मामलों की जांच की गई और धन वापस देने के आदेश दे दिये गये थे। परन्तु धन वापस मिल जाने से लाभ क्या हुआ। तार तथा पत्र धन वापस लिये जाने के लिये नहीं दिये जाते हैं। वह तो काम के लिये दिये जाते हैं। इस लिये मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वह डाकखाने खोलने के अपने लक्ष्यों को पूरा करने के बजाये यह प्रयत्न करें कि विभाग की कार्यपटुता बनी रहे।

विभागातिरिक्त डाकखानों में काम करने वाले कर्मचारी थोड़े समय के काम के रूप में इसका काम करते हैं। उनका मुख्य काम कुछ और होता है इसलिये वह पत्र आदि देने के बारे में उत्सुक नहीं रहते हैं। इन डाकखानों में से मनीआर्डर भी कई सप्ताह बाद मिलने वाले को मिल पाता है। इसलिये मेरा सुझाव है कि इन डाकखानों का निरीक्षण करने के लिये एक निरीक्षण विभाग होना चाहिये।

एक्सप्रस पत्रों का भी यही हाल है। इन की डिलीवरी में भी बहुत समय लग जाता है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि इन मामलों की जांच करें और कार्यपटुता बढ़ाने का प्रयत्न करें।

विभागातिरिक्तडाकखाने के कर्मचारियों को केवल २० अथवा २५ रुपये पारिश्रमिक मिलता है जो बहुत कम है। माननीय मंत्री ने आश्वासन दिया था कि इन को स्थायी बना दिया जायेगा परन्तु खेद है कि इन के अर्हता प्राप्त कर लेने पर अभी तक कुछ नहीं किया गया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि कृपा करके इस ओर भी ध्यान दें।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले मैं दो एतिहासिक महत्व की बातों पर माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं । पहली बात तो यह है कि १९६० में उन्होंने १ लाख ४३ हजार टन के जहाज भारतीय जहाजरानी में शामिल किये हैं, जो कि एक बहुत महत्वपूर्ण कार्य हुआ है । दूसरा गौरवपूर्ण, साहसपूर्ण और वीरतापूर्ण कार्य हुआ है कि इंडियन सक्सेस जहाज के करीब १३ सीमेन ने बड़ा उत्सर्ग किया है, अपनी जान पर खेल कर एतिहासिक बीरता का कार्य किया है । इस के लिय वे धन्यवाद और सम्मान के पात्र हैं ।

जहाजों के विषय में मैं पहली बात तो यह कहना चाहता हूं कि फरक्का बराज का प्रश्न अभी आप के सामने उपस्थित हुआ था । जहां तक फरक्काब राज का सम्बन्ध है हमें पाकिस्तान से साफ कह देना चाहिये कि वारसीलोना कन्वेंशन फरक्का बराज पर लागू नहीं होता । मैं सरकार को इस बात के लि े भी धन्यबाद देना चाहता हूं कि उस ने कम से कम एक स्टेंड तो लिया । उन्होंने कहा कि वह फरक्का बराज के सम्बध में ज्वायंट कंसल्टेशन की बात मानने के लिये तैयार नहीं हैं । मैं गवर्नमेंट से प्रार्थना करता हूं कि उस ने जो स्टैन्ड लिया है उस पर वह कायम रहे। अगर वह उस पर कायम रही तो हमारे धन्यवाद की पात्र होगी ।

फरक्का बराज के सम्बन्ध में दूसरी बात मैं और कहना चाहता हूं । इस के सम्बन्ध में हाफिज मुहम्मद इब्राहीम साहब ने कहा था कि ईस्ट पंजाब की तीन नदियों का पानी पाकिस्तान को ह्यूमैनिटेरियन प्वाइंट आफ व्यू से दिया जाता है । फरक्का बराज का सम्बंध भी ह्यूमैनिटेरियन प्वाइंट आफ व्यू से है क्योंकि कलकत्ते में जो ८० लाख आदमी हैं उन को कम से कम पीने के लिये शुद्ध पानी तो प्राप्त होना चाहिये । अगर आप कलकत्ते में जा कर देखें तो सारा पानी वहां का सैलाइन पायेंगे । जिस तरह हम ह्यूमैनिटेरियन प्वाइंट आफ व्यू से हिन्दुस्तान का पानी पाकिस्तान को देना चाहते हैं उसी प्वाइंट आफ व्यू से फरक्का बराज से कलकत्ते के अन्दर रहने वाले ८० लाख निवासियों के लिये पीने का शुद्ध पानी प्राप्त हो सकता है । साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे देश का ४५ परसेन्ट एक्स्पोर्ट इम्पोर्ट कलकते के पोर्ट से होता है । अगर फरक्का बराज से पानी नहीं मिलता तो हजारों करोड़ रुपयों का इन्वेस्टमेंट जो कलकत्ता पोर्ट पर हुआ है वह पूरे का पूरा बेकार हो जायेगा । हम चाहते हैं कि हमारा वह रुपया बेकार न हो, उसका हम उपयोग कर सकें ।

जो रिपोर्ट हमारे सामने रखी गई है उस के अन्दर यह देख कर सदन को आश्चर्य होगा कि थर्ड प्लैन के अन्दर सिर्फ १ लाख ८ हजार टन जहाज का ऐडीशन हो रहा है । सब से बड़े आश्चर्य की बात तो यह है कि पांच वर्ष के अन्दर भारतीय जहाजरानी में सिर्फ इतना ही ऐडीशन किया जा रहा है जब कि केवल एक वर्ष के अन्दर १ लाख ३३ हजार टन का ऐडीशन किया गया है । एक वर्ष के अन्दर १ लाख ३३ हजार टन का ऐडीशन कर के आपने दिखला दिया है कि आप की कैपैसिटी कितनी है जब कि प्लैनिंग कमिशन आप से कहता है कि पांच वर्ष के अन्दर सिर्फ १ लाख हजार टन का ऐडीशन करो । मेरी समझ में नहीं आता कि यह प्लैनिंग कमिशन है या क्या है, यह उन की अदूरदर्शिता है या उन को इस विषय का ज्ञान नहीं है । पहली योजना में २ लाख १० हजार टन का ऐडीशन हुआ, दूसरी योजना में ३ लाख ४५ हजार टन का ऐडीशन हुआ, और तीसरी योजना में, जब कि हमारे एक्स्पोर्ट और इम्पोर्ट को ६० परसेन्ट बढ़ाने की व्यवस्था हो रही है, आप ऐडीशन कर रहे हैं कुल १ लाख ८ हजार टन का । मै नहीं समझ पाता कि देश का यह बढ़ता हुआ व्यापार, बढ़ता हुआ एक्स्पोर्ट और इम्पोर्ट इस बढ़ोतरी से कैसे समय की गति के साथ चल सकेगा । मैं कहता हूं कि योजना आयोग की यह नीति अदूरदर्शिता पूर्ण है, समय की गति के पीछे है, उन्हें इस स्थिति का ज्ञान नहीं है, उन्हें भारत की सुरक्षा का ज्ञान नहीं है और भारतवर्ष की उन्नति का ज्ञान नहीं है ।

[श्री रघुनाथ सिंह]

इस वास्ते मैं आप से कहना चाहता हूं कि वे जहाजों के वास्ते ५५ करोड़ रु० देंगे और पोर्ट के वास्ते ७५ करोड़ रु० देंगे, इस प्रकार वे हिन्दुस्तान को विदेशी जहाज कम्पनियों के वास्ते एक बाजार बनाना चाहते हैं। क्योंकि आखिर अगर पोर्ट बनेगा तो फायदा किस का होगा ? विदेशी जहाजी कम्पनियों को ही उसका सुभीता प्राप्त होगा।

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

श्री रघुनाथ सिंह : इस वास्ते मैं कहना चाहूंगा कि पोर्टस् के वास्ते प्लैनिंग कमिशन ने ८५ करोड़ रु० रक्खा और जहाजों के वास्ते ५५ करोड़ रु० रक्खा। इंडियन शिपिंग बोर्ड ने कहा है कि इस के लिये ११८ करोड़ रु० रक्खा जाय। हमारी सरकार ने १०४ करोड़ रु० की व्यवस्था की प्रार्थना की थी, उसे काट कर ५५ करोड़ रु० कर दिया गया। दुनिया का एक सब से बड़ा अखबार है जो कि जहाजों के विषय में लन्दन से निकलता है, जिसका नाम 'फेअर प्ले' है। उस की तीन लाइन मैं कोट करना चाहता हूं ताकि आप को मालूम हो सके कि प्लैनिंग कमिशन के बारे में और हमारी सरकार के बारे में उन की क्या राय है :

> "प्रक्रिया गलत होने का पता इसी से लग जाता है कि सरकार ने भारतीय नौवहन के लिए नीति बनाने का काम इस संस्था को सौंपा है।"

इंडियन नैशनल शिपिंग बोर्ड हायेस्ट पालिसी मेकिंग बाडी है। लेकिन उस का फायदा क्या है ? उसकी रिकमेन्डेशन प्लैनिंग कमिशन नहीं मानता, सरकार की रिकमेन्डेशन वह नहीं मानता, आखिर किस की बात वह मानेगा, मैं नहीं जानता। उन्होंने जो ५५ करोड़ रु० रक्खा है वह किस दृष्टि से, उन की नीति क्या थी, उन के सम्मुख आंकड़े क्या थे, यह मेरी समझ में नहीं आता।

दूसरी बात आप यह देखेंगे कि जहां तक द्वितीय योजना का सम्बन्ध है, उस के अन्दर जो टनेज का टार्गेट है, उसे आप पुरा कर लेंगे, लेकिन द्वितीय योजना में एक बात और थी कि जो हमारा ओवरसीज ट्रेड है उस का १५ परसेन्ट भारतीय जहाजों से आये और जायेगा। आप उस टार्गेट पर नहीं पहुंच सके। आप जिस टार्गेट पर पहुंचे हैं वह है सिर्फ ९.१ परसेन्ट। इस तरह से जो आप का ओवरसीज ट्रेड का टार्गेट था उस से आप ६ परसेंट पीछे हैं। जहां तक व्यापार का सम्बन्ध है, करीब २५ मिलियन टन ओवरसीज ट्रेड हिन्दुस्तान का है। आगे चल कर उसे ३७ मिलियन टन करने जा रहे हैं। अगर वह ३७ मिलियन टन होने जा रहा है तो आखिरकार उस में आप का हिस्सा क्या होगा जब कि पांच वर्षों के अन्दर आप केवल १ लाख टन के जहाज बढ़ाने की व्यवस्था कर रहे हैं। इस से ज्यादा अधोगति हमारे कोस्टल ट्रेड की है जिस पर हमारे माननीय सदस्य श्री गोरे प्रकाश डालेंगे। आप इस रिपोर्ट के पेज ३४ पर देखेंगे कि हमारी कोस्टल शिपिंग में कितना ऐडीशन हुआ है। ८९०० टन का डिलीशन है, ७९५० टन का ऐडीशन है और ३००० टन के करीब स्क्रैप होने को है। आपने साल भर में कितने टन बढ़ाये।

कोल शार्टेज की बात को लीजिये। लगातार १५ बरस के अनुभव के बाद अब दिमाग ठिकाने आया है। आज कहते हैं कि ४० परसेन्ट कोल जहाजों द्वारा जाना चाहिये। लेकिन

अगर पांच वर्ष पहले यह नीति अख्त्यार की होती तो हमारा कोस्टल ट्रेड काफी बढ़ा होता और आज जो कोल की शार्टेज है वह नहीं हुई होती।

आप देखें कि कोयले के मामले में विषमता क्यों पैदा हुई। आपने रेल और समुद्र संगठन समिति कायम की थी। उस ने सुझाव दिया था कि कम से कम कोयले का ४० प्रतिशत व्यापार जहाजों के द्वारा होना चाहिए। सदन को यह सुनकर बड़ा ताज्जुब होगा कि रेल कोयले पर एक हजार मील के बाद कोई फ्रेट नहीं लेती। अगर तीन हजार मील कोयला ले जाना है तो रेल एक हजार मील के लिए तो किराया लेगी और बाकी दो हजार मील फ्री ले जाती है। मैं जानना चाहता हूं कि यह कौन सी इकानमी है। आप जहाजी कम्पनी से आशा करते हैं कि वह तीन हजार मील तक फ्री कोयला ले जाए। आज रेलवे दो हजार मील तक क्यों फ्री ले जाती है। आपका यह जनता के साथ कैसा व्यवहार है। यह जनता का पैसा है। आप जो भी रेट रखें वह एक सिद्धान्त पर होना चाहिए। अगर आप पांच पाई रेलवे से चार्ज करते हैं तो उतना ही शिपिंग को भी दीजिए। जब रेलवे एक हजार मील के लिए फ्रेट चार्ज करती है तो एक हजार के बाद और दो हजार मील जाने का फ्रेट क्यों चार्ज नहीं करती। यह पालिसी मेरी समझ में नहीं आती। इस वास्ते भारत सरकार को इस पर विचार करना चाहिए।

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

†एक माननीय सदस्य : ४० परसेंट।

श्री रघुनाथसिंह : तो ४० परसेंट होगा। तो मेरे एक लायक दोस्त के अनुसार एक स्टेट में ४० परसेंट कोस्टल व्यापार होता है। लेकिन इस स्टेट के अतिरिक्त हिन्दुस्तान में आन्ध्र भी है, उड़ीसा भी है, महाराष्ट्र भी है, मैसूर भी है, बंगाल भी है, केरल भी है। उनका हिस्सा भी इस में होना चाहिए। लेकिन उन को अपना हिस्सा तभी मिल सकता है जब आप इन राज्यों में माइनर पोर्टस को डेवेलप करें। लाप साइडेड डेवेलपमेंट करने से सारे हिन्दुस्तान का डेवेलपमेंट नहीं होगा। आपको बंगाल का भी उतना ही डेवेलपमेंट करना चाहिए, उतना ही उड़ीसा का, उतना ही मद्रास का, उतना ही आन्ध्र का, उतना ही केरल का और उतना ही मैसूर का करना चाहिए। एक स्टेट में तो ५१ स्टेट पोर्ट हों और दूसरी में, जैसे उड़ीसा में, केवल दो हों, इस तरह से जहाजरानी की उन्नति नहीं हो सकती।

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

†मूल अंग्रेजी में

[श्री रघुनाथ सिंह]

हैं तो हम क्यों नहीं लगा सकते । इसलिए मैं प्रार्थना करूंगा कि आपको अपने ज्यादा से ज्यादा टैंकर बनाने चाहिए और इस फारिन एक्सचेंज को बचाना चाहिए ।

आप करीब ५–६ मिलियन टन आइल इम्पोर्ट करते हैं इसके लिए आपके पास कम से कम ३० टैंकर होने चाहिएं । यह तो एक इंवेस्टमेंट है कि आज जहाज बनाइ े और कल से आपको आमदनी होने लगेगी । मेरी समझ में नहीं आता कि ऐसा क्यों नहीं किया जाता ।

मैं अन्न के आयात के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं । सन् १९५९ तक गवर्नमेंट ने केवल अन्न लाने के लिए शिपिंग कम्पनीज को २२९ करोड़ रुपया दिया । इसमें से २१२ करोड़ विदेशी कम्पनियों को दिया और १७ करोड़ भारतीय कम्पनियों को दिया । सन् १९५७–५८ में, केवल एक वर्ष में हमारी सरकार ने खाद्यान्न को छोड़ कर दूसरी चीजों के मंगाने के लिए ६० करोड़ रुपया जहाजी कम्पनियों को दिया । इसमें से विदेशी शिपिंग कम्पनियों को ५२ करोड़ ३० लाख दिया और भारतीय कम्पनियों को ८ करोड़ ४ लाख दिया । मैं कहता हूं कि यह जो रुपया आप विदेशी जहाजी कम्पनियों को देते हैं इसको बचाया जाना चाहिए । हम देखते हैं कि आप एक तरफ तो फारिन एक्सचेंज का एक एक पैसा बचाते हैं और दूस ी तरफ उसको बिलकुल फेंकते चले जा रहे हैं । यह चीज मेरी समझ में नहीं आती ।

आपने मुझे एक सवाल के जवाब में बताया था कि अमरीका से जो गेहूं आवेगा उसके लिए आपको ८० करोड़ रुपया फ्रेट का देना पड़ेगा । गेहूं के कनसांइनमेंट पर कनसाइनमेंट आ रहे हैं । अभी तक आप इसमें से कुछ गेहूं भी भारतीय जहाजों में नहीं ला सके और एक पैसा आप नहीं बचा सके । आप इस प्रकार जनता के पैसे के साथ खिलवाड़ न क ें । मेरी प्रार्थना है कि आप यह जनता का ८० क ोड़ पया विदेशी जहाजी कम्पनियों को न दीजिए ।

अमरीका के साथ जो आपका एग्रीमेंट हुआ था उसमें कहा गया था कि ५० परसेंट गेहूं अमरीका के जहाज लाएंगे और ५० परसेंट हिन्दुस्तान के जहाज लाएंगे । इसके लिए आपने टेंडर काल किया लेकिन अमरीका ने आपको एक चपत लगायी । मैं समझता हूं कि यह बहुत अच्छा हुआ । अमरीका ने कहा कि इस गेहूं को ले जाने के लिए आप केवल भारतीय जहाज ही काम में ला सकते हैं, दूसरे देशों के जहाजों को इस काम के लिए चारटर नहीं कर सकते । उसका कहना है कि या तो इस रुपए को तुम लो य हमें लेने दो, किसी तीसरे को यह क्यों दिया जाए । लेकिन आपने ग्लेबल टेंडर मांगा । इस रिपोर्ट में लिखा है कि जो टेंडर हमने इनवाइट किया वह एक्सेप्टेबिल नहीं है । क्यों नहीं है । इस वास्ते कि अमरीका तो २८ डालर एक टन का फ्रेट देता है और इंडियन कम्पनीज को आप ९ डालर देना चाहते हैं । कौन ऐसा मूर्ख व्यापारी है जो घाटा उठाकर व्यापार करेगा । जब अमरीका २८ डालर देता है और आप ९ डालर देते हैं तो कौन व्यापारी इस काम को लेगा । कोई व्यापारी अगर उसको एक कौड़ी का भी फायदा दिखायी दे तो वह व्यापार कर सकता है । लेकिन अपने घर से पैसा देकर कौन व्यापार करेगा । इसलिए

मेरा निवेदन है कि इस ५० परसेंट गेहूं को लाने के लिए आप अपने जहाजों का प्रबन्ध करें और नई शिपिंग कम्पनीज फ्लोट करें।

अब सीमैन का सवाल है । हिन्दुस्तान में कुल ५६,६१८ सीमैन हैं जिनमें करीब १५,००० पाकिस्तानी भी हैं । ३४,३५३ सीमैन बम्बई में रजिस्टर्ड हैं और २२,५६५ कलकत्ता में । इनमें से करीब ३१,०६६ सीमैन को अभी तक नौकरी मिल पायी है । बाकी को अभी तक नौकरी नहीं मिली है । हिन्दुस्तानी जहाजी कम्पनियां केवल ६,००० सीमैन एम्पलाय करती हैं । हमारे जो १३ सीमैन इंडियन सक्सेस नामक जहाज के थे और जिन्होंने अपने कर्तव्य के पालन में अपने प्राण दे दिए थे उनमें से २ सीमैन पाकिस्तानी थे । अब पाकिस्तान इनका कम्पेनसेशन क्लेम कर रहा है । मेरी प्रार्थना है कि आप जब किसी फारिन नेशनल को बतौर सीमैन रजिस्टर करें, आप चाहे किसी पाकिस्तानी को रजिस्टर करें या किसी चीनी या जापानी को करें, क्योंकि वे भी हमारे देश में रहते हैं, तो आप उनसे इस प्रकार का एग्रीमेंट करवा लें कि उनके बारे में उनकी सरकार कोई हरजाना नहीं क्लेम कर सकेगी। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आप पाकिस्तानी नेशनल को यदि रजिस्टर करें तो उनसे इस प्रकार का एग्रीमेंट ले लें कि उनके बारे में पाकिस्तान सरकार को कोई दखलन्दाजी करने का अधिकार नहीं होगा ।

जहां तक शिपयार्ड का सम्बन्ध है . . .

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

श्री रघुनाथ सिंह : मैं खत्म करता हूं ।

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

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

[श्री रघुनाथ सिंह]

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

जहां तक रिपेयर डाक का सम्बन्ध है,.....

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य अपना भाषण समाप्त कर ें ।

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

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

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

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

श्री रघुनाथ सिंह : **फर्स्ट आइ स्पोक एबाउट दैट** ।

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

†**श्री गोरे** (पूना): परिवहन तथा संचार मंत्रालय बड़ा ही महत्वपूर्ण मंत्रालय है। इसके अन्तर्गत सड़क, नौवहन, डाक तथा तार, टेलीफोन और असैनिक उड्डयन विभाग आते हैं। मैं सबसे पहले डाक तथा तार विभाग के बारे में कुछ कहूंगा ।

मेरी माननीय मंत्री से प्रार्थना है कि हड़ताल के जमाने में डाक तथा तार कार्मिक संघ को दी गई मान्यता वापस ले ली गई थी उसको पुनः मान्यता देने को बारे में पुनः विचार करें क्योंकि इसके द्वारा कर्मचारियों तथा सरकार के आपसी बहुत से मामले शीघ्रता से तय हो जाते थे। सरकार ने यह कहा था कि वह नये कार्मिक संघ बनाने के लिए विधान बनाने के बारे में विचार कर रही है। मैं नहीं जानता कि वह विधान कब तक बन पायेगा। इसलिए आवश्यक है कि जब तक विधान न बने तब तक के लिए इस संघ को मान्यता दे दी जाये।

---

†मूल अंग्रेजी में

मैं सरकार को बधाई देता हूं कि उन्होंने दूसरी योजना में डाक घर खोलने का अपना लक्ष्य पूरा कर लिया है। तीसरी योजना में सरकार ने १७,००० और डाक घर खोलने तथा ३ लाख और टेलीफोन लगाने का लक्ष्य बनाया है। मैं समझता हूं कि यह लक्ष्य बहुत कम रखे गये हैं। मेरा यह भी सुझाव है कि जो डाक घर खोले जा चुके हैं उनका अधीकरण ठीक प्रकार से किया जाना चाहिए जिससे वह कार्यपटुता से काम कर सकें।

गांव के डाकघरों के डाकियों को भी डाक बांटने का कुछ भत्ता दिया जाना चाहिए। क्योंकि इन बेचारों को डाक बांटने के लिए पूरा दिन घर से बाहर अन्य गांवों में जाना पड़ता है।

डाकघरों में कर्मचारी पर्याप्त संख्या में होने चाहिए जिससे कार्य निपुनता से हो सके। बम्बई के जी० पी० ओ० में कर्मचारी बहुत कम है। वहां पर १३२ अफसर तथा ६४६ क्लर्क है। इससे कार्यपटुता में वाधा पड़ती है। मेरा अनुरोध है कि माननीय मंत्री इसका ध्यान रखें कि डाकघरों में पर्याप्त कर्मचारी हों।

डाकघरों में स्थान की भी बहुत कमी होती है। उदाहरण के लिए जी० पी० ओ० बम्बई को लीजिए। वहां पर लगभग ५७,६७७ वर्गफीट स्थान है जो बहुत कम है। मेरा सुझाव है कि डाक तथा तार विभाग का अपना लोक निर्माण विभाग बना ले जिससे वित्त विभाग आदि के पास स्वीकृति आदि के लिए उन्हें नहीं जाना पड़े और वह अपने लिए भवन स्वयं बना लें इस प्रकार डाकघरों में स्थानाभाव नहीं रहेगा।

आप किसी भी डाकघर में चले जाइये आपको वहां पर बहुत से छपे हुए फार्म पड़े हुए मिलेंगे। ऐसा इसलिए होता है क्योंकि इनको आवश्यकता से अधिक संख्या में छपवा लिया जाता है। इसलिए इन फार्मों की छपाई पर नियंत्रण लगाया जाना चाहिए।

डाक मार्गदर्शिका १९५७ में छपी थी। उसके बाद से अब तक हजारों डाक तथा तार घर खोले जा चुके हैं। इसलिए आवश्यक है कि कार्यपटुता बढ़ाने के लिए इस मार्गदर्शिका को आधुनिकतम बनाया जाये।

अत्यधिक भीड़भाड़ के घंटों में कर्मचारियों के पास बहुत काम होता है। मेरा सुझाव है कि ऐसी व्यवस्था बनाई जानी चाहिए कि जो व्यक्ति एक निश्चित अवधि से पहले रजिस्टर्ड पत्र, मनीआर्डर आदि कराने आता है तो उसको ५ नये पैसे की छूट दी जायेगी। इससे अत्यधिक भीड़भाड़ के घंटों में भीड़ नहीं हो पायेगी और सभी व्यक्ति छूट लेने के लिए पहले से आ जायेंगे।

अब मैं असैनिक उड्डयन विभाग के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। मुझे मालूम हुआ है कि हमारे असैनिक उड्डयन विभाग द्वारा प्रशिक्षित ७० युवा चालक बेकार हैं। इससे पता लगता है कि हम जो उपयोगी प्रशिक्षण दे रहे हैं वह बेकार है। बड़ी अजीब बात है। इन चालकों पर प्रतिचालक ७०,००० रुपया व्यय किया गया है। मेरा सुझाव है कि यदि परिवहन तथा संचार मंत्रालय को इनकी जरूरत नहीं है तो प्रतिरक्षा मंत्रालय को फसलों पर छिड़काव करने के लिए नियुक्त कर लेना चाहिए। माननीय मंत्री को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

योजना आयोग ने बताया था कि 'हाल के वर्षों में अर्थ-व्यवस्था के विकास के कारण तथा रेलवे द्वारा परिवहन पूरा न करने के कारण आवश्यक है कि सड़क परिवहन का

[श्री रघुनाथ सिंह]

विस्तार किया जाये। परन्तु इसका विस्तार नहीं हुआ है।' हम इसके लिए किसको दोषी ठहरायें। केवल इतना ही कहना पर्याप्त होगा कि हमारी परिवहन नीति में कुछ गड़बड़ी है और जब तक यह नीति नहीं बदली जायेगी तब तक इस संकट से मुक्ति नहीं मिलेगी। मेरा योजना आयोग तथा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस नीति पर पुनः विचार करें और सड़कों के निर्माण के लिए अपनी नीति में संशोधन करके सड़कों का अधिक से अधिक निर्माण करायें। सभी स्थानों पर मोटरों के आने जाने पर प्रतिबन्ध न लगायें। मैं समझता हूं कि यदि ऐसा कर दिया गया तो परिवहन की देश की कठिनाई दूर हो जायेगी।

नौवहन का टनभार बढ़ाने का प्रयत्न किया जाना चाहिए। प्रतिवेदन में आंकड़े देखने पर पता लगाता है कि कलकत्ता में १९५९-६० में ९६,२९,३५६ लाख टन माल लादा तथा उतारा गया जबकि बम्बई में, १,३१,४६,२०७ लाख टन माल लादा तथा उतारा गया। मैं नहीं जानता कि दोनों पत्तनों के भार उतारने, लादने में क्यों अन्तर हैं। इसके साथ-साथ कलकत्ता बन्दरगाह के विकास के लिए ९ करोड़ रुपया रखा गया है और बम्बई को १३९ लाख रुपया दिया गया है। कितनी असमानता है। माननीय मंत्री कृपा करके इस ओर ध्यान दें और दोनों पत्तनों को समान रखने का प्रयत्न करें। इसके साथ-साथ मेरा यह भी सुझाव है कि भारत के पश्चिमी तट पर कोई प्राकृतिक अच्छा सा बन्दगाह बनाया जाये। योजना आयोग का ध्यान इस ओर दिलाया जाना चाहिए और उन्हें बताया जाना चाहिए कि सड़क परिवहन के विकास के लिए सभी संभव कदम उठायें।

मेरा सुझाव यह भी है कि परिवहन समस्या से सम्बन्धित विभिन्न मंत्रालयों के बीच समन्वय स्थापित करने हेतु एक समिति नियुक्त की जानी चाहिए क्योंकि यह एक बड़ी समस्या है जिसका सुलझाया जाना अत्यावश्यक है।

†**श्री उस्मान अली खां** (कुरनूल): उपाध्यक्ष महोदय परिवहन तथा संचार मंत्रालय का असैनिक उड्डयन विभाग बधाई का पात्र है क्योंकि इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन में पहली बार १९५९-६० में ७.८१ लाख रुपये का लाभ हुआ है। यद्यपि यह धन इसमें विनियोजित धनराशि १७० लाख रुपये को देखते हुए बहुत थोड़ी है परन्तु फिर भी लाभ हुआ है इसीका संतोष है। मैं बताना चाहता हूं कि इस निगम में मितव्ययता के द्वारा और भी लाभ हो सकता है। मितव्ययता के बारे में व्हीटक्रांफ्ट कमेटी की सिफारिशों की ओर ध्यान दिया जाना चाहिए ।

समिति ने सुझाव दिया है कि आई एसी को अपने पांच स्काईमास्टर्स विमानों को रात के साथ साथ दिन में भी चलाना चाहिए। मैं नहीं जानता कि इस शिफारिश को स्वीकार किया गया है अथवा नहीं।

इस समिति ने अपने प्रतिवेदन में यह भी बताया है कि डकोटा विमानों को बदल देना चाहिए। परन्तु निगम का विचार प्रतिवर्ष ११ विमान बदलने का है। इस प्रकार तो इन विमानों को बदलने में १० से ११ वर्ष लग जायेंगे । मेरा सुझाव है कि हमें डकोटा विमानों को शीघ्रता से बदल देना चाहिए ।

ऐसा मालूम होता है कि आसाम क्षेत्र में पांच फोक्कर फ्रेंडशिप विमान चलाये जायेंगे। मेरा सुझाव है कि इनमें से एक विमान दक्षिण क्षेत्र को भी दिया जाना चाहिए क्योंकि यह बड़ा ही अच्छा विमान है।

---

†मूल अंग्रेजी में

उस समिति की रिपोर्ट में विमान-कर्मचारियों पर किये जा रहे अत्यधिक खर्च के बारे में भी संकेत किया गया है। उदाहरणार्थ स्काइमास्टर में एक रेडियो इंजीनियर और एक फ्लाइट इंजीनियर भी । परन्तु उसमें फ्लाइट इंजीनियर के बिना भी काम चलाया जा सकता है।

उस रिपोर्ट में इस बात की ओर भी संकेत किया गया है कि विमानों के लिये टिकट बुक करवाने में बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसमें बड़ा समय नष्ट होता है। दिल्ली में टिकट खरीदने के लिये कम से कम १$^1/_2$ घण्टे का समय नष्ट हो जाता है। अतः मेरा निवेदन है कि टिकट देने के पुराने ढंग को बदल कर नये ढंग को जारी किया जाये। वहां पर हमें लाइन में खड़ा होना पड़ता है। पूछ-ताछ कक्ष में भी कोई व्यक्ति नहीं होता, और यदि होता भी है तो वह कुछ भी सहायता नहीं कर सकता। अतः मेरा निवेदन है कि उन सभी समस्याओं पर विचार करने के लिये किसी उत्तरदायी पदाधिकारी को नियुक्त किया जाये।

जहाँ तक दिल्ली-मद्रास विमान पथ का सम्बन्ध है, यह तो बड़े हर्ष की बात है कि अब विमान सेवा के समय बदल दिये गये हैं और यह विमान दिल्ली से प्रातः के समय चल कर सुबह ११ बजे मद्रास पहुंच जाता है। परन्तु इसके लिये बहुत अधिक भीड़भाड़ होती इसलिये निवेदन है कि इस मार्ग पर एक और सेवा भी प्रारम्भ कर दी जाये।

जहाँ तक डाक तथा तार विभाग का सम्बन्ध है, भारत जैसे लोकतंत्रात्मक देश के लिये इसका महत्व बहुत अधिक है। जनता की शुभ कामनाओं को प्राप्त करने के लिये इस विमान विभाग को सुधारना बहुत जरूरी है।

टेलीफोन की स्थिति बहुत ही खराब है। दिल्ली में जनता को टेलीफोन के कारण बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। विशेषतया ट्रंक काल बुक कराते समय हमें बड़ी कठिनाइओं का सामना करना पड़ता है। दिल्ली का टेलीफोन विभाग उचित प्रकार से कार्य नहीं कर रहा है। उसमें सुधार करने की आवश्यकता है।

जहाँ तक डाक घरों का सम्बन्ध है, यह हर्ष की बात है कि अब अनेक स्थानों पर डाक घर खोले गये हैं, परन्तु डाक वितरण के सम्बन्ध में स्थिति बहुत खराब है। तारों के वितरण में भी बहुत अधिक समय लग जाता है। अतः स्थिति में सुधार करने की अन्यधिक आवश्यकता है।

श्रीमती उमा नेहरू (सीतापुर): श्रीमान जी, मिनिस्ट्री आफ ट्रांस्पोर्ट एंड कम्यूनिकेशन्ज की उन्नति देख कर हमें खुशी होती है। मुझे पूरा विश्वास है कि यह मिनिस्ट्री तीसरी योजना को जरूर सफल करेगी। इस मिनिस्ट्री पर सारे देश का दारो-मदार है, क्योंकि इस मिनिस्ट्री का सम्बन्ध ट्रकों, बसों, हवाई जहाजों, पानी के जहाजों और वैगनों वगैरह चीजों से है। जितनी स्पीड से वह उन को चलायेगी, उतनी तेजी से ही देश में होने वाला प्रोडक्शन एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाया जायेगा। अगर इस मिनिस्ट्री में कमजोरी होगी, तो प्लानिंग चल नहीं सकेगा। इसलिये यह बहुत जरूरी मिनिस्ट्री है।

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

[श्रीमती उमा नेहरू]

मुझे इस बात की खुशी है कि देहातों में डाकखाने खुलते जाते हैं और हमें यकीन है कि जहां डाकखाने नहीं खुले हैं, वहां भी उन को खोलने का इन्तजाम किया जायेगा। लेकिन मेरा कहना यह है कि डाकखाने तो खुलते हैं, लेकिन उन के लिये देहातों में मकान नहीं हैं। जिस वक्त कोई डाकखाना खुलता है, तो बड़ी मुश्किल से किराये पर कोई छोटा मोटा मकान मिलता है। इसलिये इस तरफ तवज्जह देनी चाहिये और देहातों में पोस्ट आफिसिज के लिये छोटी छोटी इमारतें बनाई जानी चाहियें।

हम देखते हैं कि देहात में डाकिये को, पोस्टमैनों को, मीलों चलना पड़ता है, जिस का नतीजा यह होता है कि हमारा काम देरी से होता है। अगर इन्सान मीलों पांव से चले, तो देर होना लाजिमी है। इसलिये हम समझते हैं कि उन बेचारे डाकियों का ख्याल कर के उन के लिये साइकलज का बन्दोबस्त करना निहायत जरूरी है। उस से हमारा काम तो जल्दी होगा ही, उस के साथ ही हमें यह भी ख्याल करना चाहिये कि हमारे आदमी में इतनी थकावट न हो जाये कि वह कमजोर हो कर काम न कर सके।

जब हम उन लोगों की तन्ख्वाहों को देखते हैं, तो हम हैरान में रह जाते हैं। जब वे ऐसे काम पर भेजे जायें, तो उन को डेली एलाउंस मिलना जरूरी है। इस के बगैर उन के साथ न्याय नहीं हो सकता है।

मिनिस्ट्री जो पोस्ट आफिस खोल रही है, जहां पर मुनासिब हो, वहां तारघर भी खुलना जरूरी है। जिस वक्त मैं सीतापुर कांस्टीट्यूएन्सी से इलेक्ट हुई, तो वहां एक गांव लहरपुर में गई। मुझे नहीं मालूम था कि वहां न पोस्ट आफिस है, न डाकखाना है, न तारघर है, कोई चीज वहां नहीं है। मैं ने मामूली तौर से तार और खत दिया, डालने को तो उन लोगों ने कहा कि बारह, पंद्रह मील जाना पड़ेगा, तो पोस्ट करेंगे। मैं ने सोचा कि यहां अजीब हालत है, अगर इन्सान मर भी जाये, तो खबर न मिले। मैं ने यहां पर श्री राज बहादुर से यह बात कही। मुझे खुशी है कि उन्होंने वहां हमें सहूलियत दी और इस के लिये मैं उन की मशकूर हूं। एक छोटा सा डाकखाना वहां पर है। जब हम वहां पर जाते हैं, तो हम देखते हैं कि उस की वजह से कितनी सहूलियत वहां के लोगों को मिल गई है। जिस रोज यह डाकखाना खुला, देहातियों की हालत यह थी कि उन्होंने बैठ कर डाकखाने पर कवितायें बनाई और दिन भर वे गाते बजाते रहे। इतनी खुशी हुई उन को डाकखाने से। इसमें कोई शक नहीं है कि रेल गाड़ियों से ज्यादा हमको सड़क पर ध्यान देना है। जो भी प्लानिंग आप करें, उसमें देखें कि सड़कों पर ज्यादा ध्यान दिया जाये। अभी यहां पर मैं ने किसी भाई को कहते हुए सुना है कि रेलवे पेट चाइल्ड है, रेलों के साथ फेवरिटिज्म किया जाता है। लेकिन मुझे ये बातें सरकार से नहीं कहनी है। लेकिन इतना मैं जरूर कहना चाहती हूं कि अगर आप रेलवे के इतिहास को देखें तो आप को पता चलेगा कि अंग्रेजों के वक्त में रेलें माल को ढो ढो कर पोर्ट्स पर ले जाती थीं और वहां से माल ला कर जहां उसे जाना होता था, पहुंचाती थीं। अंग्रेज रेलों पर इसलिये जान देते थे, इसलिये उस को सब से पहले रखते थे क्योंकि उन को अपने देश का खयाल था और अपने देश को माला माल करना चाहते थे। रेलों के लिये एंजिन विलायत से बन कर आते थे, कोचिज विलायत से आती थीं, वैगन्ज वहां से आती थीं और उन का एक ही ध्येय था कि अपने मुल्क को अमीर किया जाये। लेकिन आज जब आप प्लानिंग करने जा रहे हैं तो माल को इधर से उधर ले जाने के लिये आप को सड़कें भी इस्तेमाल करनी है। लेकिन सड़कों की हालत आज जरूर खराब है, बिल्कुल भी अच्छी नहीं है। आप को उस तरफ ध्यान देना चाहिये। आप सड़कों पर ध्यान दे कर ही ट्रक्स पर, बसिस पर, हवाई

जहाजों पर, पानी के जहाजों पर तथा दूसरी तमाम चीजों पर ध्यान दे सकते हैं और तभी आपका जो प्लानिंग है वह सकसेसफ़ल हो सकता है । इस वास्ते मैं चाहती हूं कि इस ओर आपका ध्यान जाये ।

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

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

अभी दो दिन पहले का वाकया मैं बयान करती हूं । मेरा जब पे बिल आया तो उसमें मैंने क्या देखा कि टेलीफोन के और ट्रंक काल के पैसे उसमें से काट लिये गये हैं । यह ट्रंक काल किस ने किया किस नम्बर को किया और कैसे वह ट्रंक काल हो गया, मुझे कुछ पता नहीं मगर पैसे मेरे पे बिल में से कट गये ।

श्री ब्रज राज सिंह : आपके घर से कोई कर गया होगा ।

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

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

श्रीमती उमा नेहरू : अब मैं खतों की हालत पर आती हूं । जब कभी रजिस्टर्ड खत भेजे जाते हैं तो वह डाक खाने वालों की मर्जी पर निर्भर करता है कि वे पहुंचायें या न पहुंचायें और जब मर्जी हो पहुंचायें । एक्सप्रेस तार के बारे में अभी मेरे एक भाई ने कहा कि इंसान पहुंच जाता है, तार नहीं मिलता है । ये सब चीजें ऐसी हैं, जो तकलीफदेह हैं । मैं चाहती हूं कि मिनिस्टर साहब इन पर गौर करें । और इन को दुरुस्त करने की कोशिश करें । जब इस तरह की चीजें होती हैं तो इनसे साबित होता

[श्रीमती उमा नेहरू]

है कि डिपार्टमेंट में इनएफिशेंसी है और काम ठीक नहीं चल रहा है। ऐसा मालूम होता है कि जो काम करने वाले हैं, उनको कुछ अजीब ील आपने दे रखी है। काम चाहे छोटा हो या बड़ा, हमेशा ही उसको एफिशेंटली किया जाना चाहिये। जब तक एफिशेंटली काम नहीं होगा तब तक काम ठीक नहीं हो सकता है।

एक और बात कह कर मैं समाप्त कर ूंगी। पिछले साल ोस्ट आफिस में स्ट्राइक हुई थी। जो स्ट्राइकर्ज थे, उनके साथ गवर्नमेंट की बातचीत हुई और उसके फलस्वरूप कुछ स्ट्राइकर्ज को माफ कर दिया गया और उनको वापिस नौकरी में ले लिया गया। वे स्ट्राइकर्ज जिन को अभी तक वापिस नहीं लिया गया है और जिन के बारे में अभी भी सोचा जा रहा है कि सरकार की उन से बातचीत हो, उनको भी मैं चाहती हूं वापिस नौकरी में ले लिया जाना चाहिये। हमें चाहिये कि हम खयाल करें कि लोग बेवकूफी भी कर बैठते हैं और स्ट्राइक कर बैठते हैं। लेकिन जो कुछ भी हुआ, वह तो हुआ अब हमें देखना है कि उनके बाल बच्चे हैं, उनकी फेमिलीज हैं और हमें चाहिये कि हम यह फेमिलीज का विचार करें। अगर सरकार चाहती है कि स्ट्राइक हो ही नहीं और उसके मुलाजिम स्ट्राइक पर न जायें तो सरकार को चाहिये कि वह कोई कानून बना दे ताकि कोई स्ट्राइक कर ही न सके। लेकिन जहां तक पिछली स्ट्राइक का सम्बन्ध है, मैं समझती हूं कि थोड़ा बहुत कसूर इन्सान से होता है और उसको माफ कर दिया जाना चाहिये और उनके खानदानों को, उनके परिवारों को तबाह होने से बचाया जाना चाहिये। उनके परिवारों की परवरिश करना बहुत जरूरी है।

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

उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में पिछले कई महीने से कोयले के यातायात के सम्बन्ध में बड़ी गर्मागर्म चर्चा हुई है और जब भी इस तरह की चर्चा हुई तो हमें लगा है कि ईंधन और खान मंत्री और रेल मंत्री कहीं न कहीं नीति के सम्बन्ध में आपस में सम्भवतः मतभेद रखते हैं। जब इसी सदन में इस प्रश्न को उठाया गया तो यद्यपि यह कह दिया गया ईंधन और खान मंत्री की तरफ से कि दोनों में कोई मतभेद नहीं है और जो वक्तव्य इस सदन में दिया गया है, वह समझ बूझ कर दिया गया है, विचार विमर्श कर के दिया गया है। लेकिन फिर भी ऐसा लगा कि सम्भवतः दोनों मंत्रालय ऐसा सोचते हैं कि जिम्मेदारी मेरी नहीं, दूसरे मंत्रालय की है। जो भी हो अंतिम वक्तव्य तो जो ईंधन और खान मंत्री की तरफ से दिया गया है उस में उन्होंने यह स्वीकार किया है कि जो कोयले के ढेर कोयले की खानों पर

पड़े हुए हैं, उन्हें जो उपभोक्ता केन्द्र हैं उन तक पहुंचाने के लिये हमें रेलवे के साथ साथ सड़क का भी इस्तेमाल करना पड़ेगा। हमें यह देखना पड़ेगा कि किस तरह हम सड़कों का विकास कर सकते हैं। किस तरह सड़क यातायात का विकास कर सकते हैं जिस से हम कोयला उत्पादकों तक पहुंचा सकें। जब सरकार भी इस नतीजे पर पहुंच चुकी है कि बिना सड़क यातायात की तरक्की किये हुए वह कोयले को उपभोक्ता केन्द्रों तक नहीं पहुंचा सकती है तब मैं हैरत में आ जाता हूं यह देख कर कि किस तरह सड़कों के लिये जो धन राशि नियत की गई है तृतीय पंचवर्षीय योजना में वह पर्याप्त होगी। पहली पंचवर्षीय योजना में जितना धन सड़कों के लिये दिया गया था अगर उस से आनुपातिक दृष्टि से देखें तो प्रथम पंचवर्षीय ोजना में ४.६ फी सदी धन दिया गया था सड़कों के लिये और इस योजना में २.५ परसेंट दिया गया है। आखिर क्या कारण है इस चीज का। एक तरफ सरकार इस निश्चय पर पहुंचती है कि सिर्फ रेलवे द्वारा सिर्फ ही कोयला नहीं ढोया जा सकता। अब चर्चा चल रही है कि हम ५ या ६ लाख टन चीनी देश से विदेशों को भेजेंगे। यदि हम इसे भी अपने ध्यान में ले लें तो किस तरह हम इस चीनी को बन्दरगाह तक पहुंचा सकेंगे ? मुझे नहीं मालूम कि सरकार ने इस पर विचार किया है या नहीं। चीनी को पहुंचाने के लिये हमें रोज २०० वैगन चाहियें जो कि चलते रहने चाहियें चीनी को बन्दरगाह तक ढोने के लिये। इन वैगनों की कोई व्यवस्था नहीं है। मैं इस चर्चा में ज्यादा नहीं जाऊंगा। मैं तो यह निवेदन कर रहा था कि जब सरकार इस निश्चय पर पहुंच चुकी है कि सड़कों के विकास के बिना हम देश का जो उत्पादन है उस को उपभोक्ता सेन्टर तक नहीं पहुंचा सकते हैं, तो क्या कोशिश इस बात के लिये की जा रही है कि सड़क यातायात का विकास हो ? इस संदर्भ में जब मैं देखता हूं कि इतनी कम धन राशि इस काम के लिये दी गई है तो मुझे आश्चर्य होता है। या तो मंत्रालय कुछ इस प्रकार से कमजोर है कि वह प्लैनिंग कमिशन से अपनी बात मनवा नहीं सकता या कोई और बात है। प्लैनिंग कमिशन तो सरकार का एक डिपार्टमेंट मात्र है, उसका कोई स्टैटुरी रिकागनेशन नहीं है, वह सिर्फ गवर्नमेंट आर्डर से नियुक्त हुआ है, लेकिन जब हम सदन में कोई चर्चा करते हैं तो एक मंत्री कहते हैं, फिर दूसरे मंत्री कहते हैं कि प्लैनिंग कमिशन हमारी परवाह नहीं करता। मैं तो कहूंगा कि सरकारी पक्ष इस के लिये जिम्मेदार है। सरकार को इस बात को तय करना चाहिये कि क्या अब वह समय नहीं आ गया है जब सड़क यातायात के लिये ज्यादा रुपया दिया जाय। जब हम इस तरह से कहते हैं तो सम्भवतः कहा जायेगा कि रेलों के लिये जो धन है उस में से कैसे हम काट सकते हैं, और बिना काटे हुए इस बारे में क्या हो सकता है। मेरे पास इतना समय नहीं है कि तफसील में इस की चर्चा करूं, लेकिन इतना ही कहूंगा कि कोई भी त ीका इस्तेमाल किया जाय, हमें यह निश्चय करना पड़ेगा कि देश की अर्थ व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने के लिये, जो माल पैदा हो रहा है उसे एक जगह से दूसरी जगह ले जाने के लिये हमें सड़क यातायात का विकास करना होगा। इस संदर्भ में जब हम रेल मंत्री से कहते हैं तो वह कहते हैं कि रेल से कोयला ढोना पड़ेगा और उस के साथ साथ कहा जाता है कि सड़क से अगर हम कोयला ढोयेंगे तो ज्यादा खर्च पड़ेगा। जब कोयले को पानी के जहाजों से ढोने का सवाल आता है तो उस के लिये भी कहा जाता है कि बहुत खर्च पड़ेगा। सिर्फ कोयला ही एक चीज नहीं है, अनेक चीजें ढोनी पड़ेंगी। अगर कोयले की बात हम ले लें तो इस वक्त जो ट्रक्स इस्तेमाल में आती हैं तो ५,६ या ७ टन की होती हैं। उन के बजाय हमें सोचना पड़ेगा कि क्या हम कोई ऐसा तरीका निकाल सकते हैं जिस से भारी ट्रकों का इस्तेमाल हो सके। २१ या २२ टन की ट्रकों का या ट्रेलर ट्रकों का इस्तेमाल हो सके। अगर ऐसा हो सके तो जरूरी होगा कि सड़क और पुल जो हों वे अच्छे हों। आज कल जो पुल बनते हैं उन में से बहुतों पर यह लिखा रहता है कि ५ टन से भारी भार वाहन उस पर नहीं गुजर सकते। यह सारी चीजें हैं जिन को हमें तय करना पड़ेगा। भविष्य के लिये एक योजना बनानी होगी कि आगे जो जमाना आ रहा है उस

[श्री ब्रज राज सिंह]

में हमें किस तरह से चलना है और उस के लिये हम अभी से कार्रवाई शुरू करें।

एक अन्दाज लगाया गया है कि जहां इस योजना के अन्त में कोयले का उत्पादन करीब १० करोड़ टन के होगा वहां आज से बीस साल बाद, सन् १६८० में वह जा कर ४० करोड़ टन हो जायेगा। अभी वह सिर्फ ६ करोड़ टन है जिस ६ करोड़ टन को ढोने में रेलवे असमर्थ है। जब अभी ६ करोड़ टन को ढोने में वह असमर्थ है तो वह किस तरह से ४० करोड़ टन को ढो सकेगी? इस लिये हमें अन्तिम रूप से यह निश्चय पर पहुंचना होगा कि जितने भी साधन हैं, जैसा कि सरदार स्वर्ण सिंह के वक्तव्य से पता चलता है, उन का सड़क यातायात के लिये इस्तेमाल किया जाना चाहिये उस का विकास जरूरी है। जब उसका विकास जरूरी है। तो क्या उसका विकास हो सकेगा, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि हम तृतीय पंचवर्षीय योजना में सिर्फ ढाई फी सदी धन इस के लिये देंगे? अब समय आ गया है जब इस बात पर मंत्रिमंडल विचार करे और निश्चय करे कि कुछ भी हो हमें सड़क यातायात के लिये अधिक धन देना पड़ेगा। मैं चाहूंगा कि यदि किसी तरह से भी जो हमारे वर्तमान साधन हैं उनसे धन नहीं मिल सकता है तो हम को और भी साधन निकालने पड़ेगे। यहां पर हर आये दिन चर्चा चलती रहती है कि अब अमरीका से हर बात के लिये कर्ज मिलता है तो क्यों नहीं सड़क यातायात के लिये मिल सकता है। एक दूसरा साधन और भी है वह क्यों इस्तेमाल नहीं हो सकता है। हम आज कल कोयला रेल के खर्च से कम किराये पर ढोते हैं, तो क्या यह नहीं हो सकता है। कि उस किराये में थोड़ा सा पैसा बढ़ा कर जो धन आये उस को हम सड़क यातायात के विकास के लिये लगायें। मेरा निवेदन है कि अब यह मंत्रालय गम्भीरता पूर्वक अपने इस विचार को रख दे कि अगर स मंत्रालय को अपनी जिम्मेदारी अदा करनी है तो उस के लिये सड़कों आदि के लिये अधिक रुपया चाहिये। जब सड़कों के लिये अधिक रुपयों की बात मैं करता हूं तो इस मंत्रालय के जो अधीक्षक हैं उन से भी यह बात कहना चाहता हूं कि क्या कोई ऐसा तरीका इस्तेमाल नहीं किया जा सकता जिस से कि सड़कों के बनाने पर जितना खर्च होता है उसे किसी प्रकार कम किया जा सके? आज आम तौर से जो अच्छी सड़क बनती है उस के लिये कहा जाता है कि एक मील पर तीन लाख रुपया खर्च होता है। हमें कोशिश करनी चाहियें कि हम ऐसा तरीका इस्तेमाल करें जिस से इसे उतार कर हम एक लाख रुपये पर ला सकें? आम तौर से रेट १ लाख रु० होता है, लेकिन काफी चौड़ी स्टैन्डर्ड सड़क जो होती है वह २ या २।। लाख रु० तक होती है सरकारी रिपोर्टों के आधार पर। सरकर चाहे तो सड़क ५०,००० रु० में भी बन सकती है। यह तो कोशिश करने की बात है। मेरा निवेदन यह है कि विशेष रूप से इस बात की जांच की जाय कि क्या इस तरह का कोई सामान इस्तेमाल हो सकता है जिस से कम खर्च कर के अच्छी सड़क बन जाय।

श्री अ० मु० तारिक (जम्मू तथा काश्मीर): तीन लाख रु० में जो सड़क बनती है वह तो पंद्रह या बीस दिन में खत्म हो जाती है अगर १ लाख रु० में बनेगी तो शायद रात भर में ही खत्म हो जायेगी।

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

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

दूसरी बात मैं विशेष तौर से निवेदन करना चाहता था लेकिन अफसोस है कि जो उपमंत्री विशेषतौर से इसके लिये हैं, श्री मुहीउद्दीन, वे तशरीफ नहीं रखते हैं। बहरहाल मैं चाहता हूं कि उपमंत्री हैं वे ही इसको नोट कर लें तो अच्छा है। हालांकि यह बात उनसे सम्बन्ध नहीं रखती है। अभी अभी २४ मार्च को इस सदन की एस्टिमेंट्स कमेटी ने एक रिपोर्ट पेश की। इस वक्त जब हम इस डिमांड पर चर्चा कर रहे हैं तो मुझे आप अनुमति दीजिये यह कहने की कि इस साल एस्टिमेटस कमेटी ने सारी रिपोर्टें मिनिस्ट्री की डिमांड के ऊपर जो बहस हो रही है उसके पहले ही रख कर बड़ा अच्छा काम किया है और सदन की प्रशंसा की वह पात्र है।

वक्तव्य की शुद्धि

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : गंगा ब्रह्मपुत्र बोर्ड के संबंध में मैंने जो वक्तव्य सभा में आज प्रातःकाल को दिया था उसमें थोड़ी सी गलती हो गयी है। मैंने कहा कि मैंने इसे सचिवालय को ४ तारीख को भेजा है। मेरा ख्याल गलत था मैंने ४ तारीख को इस पर हस्ताक्षर किये और वह लोक सभा सचिवालय में ५ तारीख को पहुंचा था। मैं इस गलती के लिये क्षमाप्रार्थी हूं।

अनुदानों की मांगें—जारी

परिवहन तथा संचार मंत्रालय—जारी

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री ब्रजराज सिंह अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

श्री ब्रजराज सिंह : २४ मार्च को एस्टिमेटस कमेटी ने एक रिपोर्ट पेश की :

"ट्रैनिंग ऐंड एम्प्लायमेंट आफ सिविल पाइलटस"। उपाध्यक्ष महोदय आपको याद होगा कि इस सदन में एक प्रश्न पूछा गया था तारांकित प्रश्न संख्या ३०२ पिछले साल १३ २३ फरवरी, १९६० को। वह सवाल सिविल पाइलट्स के बारे में था। उस सवाल का मंत्री जी संतोषजनक उत्तर न दे सके तो अध्यक्ष महोदय ने उस प्रश्न को एस्टीमेट्स कमेटी के सुपुर्द किया और एस्टीमेट कमेटी ने इस पर पूरी छानबीन करके अपनी रिपोर्ट पेश की। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इसे जरा गम्भीरतापूर्वक पढ़ें और उसे पढ़ने के बाद यह सोचने की कोशिश करें कि उसके बाद सदन में जो जवाब उन्होंने दिए हैं वे कहां तक सही हैं। बाद में इस साल एक

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री ब्रजराज सिंह]

सवाल पूछा गया। उस सवाल के उत्तर में बताया गया कि एक सिविल पाइलट को ट्रेन करने में ४०,००० रुपया खर्च होता है। पहले में जो सवाल किया गया था उसमें यह खर्चा ५२ हजार बताया गया। लेकिन अगर सही तरीके से हिसाब लगाकर देखा जाए तो एक पाइलट को ट्रेन करने में ७१,८१० रुपया खर्च बैठता है। लेकिन ५२ हजार तो इन्होंने स्वयं माना है। जब यह प्रश्न किया जाता है कि कितने पाइलट बेकार हैं तो कह देते हैं कि ४० बेकार हैं। लेकिन कमेटी की रिपोर्ट से पता चलता है कि ११८ पाइलट्स को शिक्षण दिया गया, इनमें से २६ को नौकरी मिली, और आपके ही हिसाब के अनुसार ९२ पाइलट बेकार हैं। मेरे पास समय नहीं है इसलिए मैं इसकी तफसील में नहीं जाऊंगा। कमेटी की रिपोर्ट सदन के सामने रख दी गयी है। मुझे आशा है कि सरकार इस पर विचार करेगी और किसी निश्चय पर पहूंचेगी।

मैं कहना चाहता हूं कि इस कमेटी ने जो एवीडेंस ली उससे साफ जाहिर होता है कि सरकारी विभागों ने पाइलटों की आवश्यकता का अपना अन्दाजा गलत लगाया और इसी गलत अन्दाजे की वजह से इन पाँइलट्स को नौकरी नहीं मिल रही है। मंत्रालय से कहा जाता है तो वह कहते हैं कि हमारी जिम्मेदारी ट्रेन करने की थी वह हमने पूरी कर दी, नौकरी देने की हमारी कोई जिम्मेदारी नहीं है। आप इस गरीब मुल्क का ५२००० रुपया एक पाइलट को ट्रेन करने पर खर्च करते हैं और फिर कहते हैं कि उसको नौकरी देने की हमारी कोई जिम्मेदारी नहीं है। मेरे विचार में यह बहुत गैर ज़िम्मेदारी की बात है और इसको बरदाश्त नहीं किया जा सकता। एस्टीमेट कमेटी कहती है कि ५२ हजार रुपया खर्च करके ट्रेनिंग दें और आज यह कहें कि नौकरी देने की जिम्मेदारी हमारी नहीं है यह उचित नहीं है। आइ० ए० सी० और डाइरेक्टर जनरल के बीच पत्र व्यवहार हुआ और फिर यह अन्दाजा लगाया गया, फिर भी यह गलत क्यों हुआ। आपने पहले अन्दाजा लगाया कि ३०--३५ प्रति क्वार्टर लिए जाएंगे लेकिन फिर १० की भरती होती है। और आप कह देते हैं कि हमने जो पहले अन्दाजा लगाया था वह गलत था। आप एक पाइलट को ट्रेन करने पर इस गरीब देश का ५२ हजार रुपया खर्च करते हैं और फिर वह बेकार रहता है, लेकिन जिन लोगों ने गलत अन्दाजा लगाया उनके खिलाफ क्या कार्रवाई होती है इसका पता नहीं होता। मैं चाहूंगा कि सरकार इस जिम्मेवारी को निश्चित करे कि किसकी गलती से देश का इतना रुपया व्यर्थ व्यय हुआ और इन नौजवानों को बेकारी का सामना करना पड़ रहा है। मैं आशा करूंगा कि अब मंत्री महोदय ज्यादा गम्भीरता से निर्णय करेंगे और यह नहीं कहेंगे कि हमारी कोई जिम्मेदारी नहीं है। एस्टीमेट कमटी की रिपोर्ट से साफ जाहिर है कि आपकी जिम्मेदारी थी और यह कहना कि उन्होंने लाइसेंन्स नहीं लिए इसलिए वे बेकार हैं यह उचित नहीं है। यह कहना सही नहीं है कि ४०, ५० या ६० को नौकरी मिल गयी है। आपको बताना होगा कि ११८ में से केवल २६ को नौकरी मिली है और ९२ को क्यों नहीं मिली। इनको काम देने की व्यवस्था होनी चाहिए।

इसी सवाल में कहा गया है, मंत्री महोदय ने बताया है कि हम डिफेंस मंत्रालय के इल्म में यह बात ले आए हैं। पता नहीं कि कोई दो सरकारें हैं, जैसे कि एक अय्यूब खां की सरकार हो और एक यह सरकार हो। डिफेंस मंत्रालय के इल्म में इस बात को लाए एक साल हो गया लेकिन इस बात का पता नहीं कि डिफेंस मंत्रालय की इस बारे में क्या प्रतिक्रिया

हुई। मैं कहना चाहता हूं कि काम करने का यह बिल्कुल गलत तरीका है। एक मंत्रालय दूसरे मंत्रालय से कहता है कि इस प्रकार ये लोग बेकार पड़े हुए हैं इनके बारे में आपकी क्या राय है और वहां से साल भर तक कोई जवाब नहीं मिलता। मैं चाहता हूं कि इस प्रश्न पर मंत्रिमंडलीय स्तर पर विचार किया जाए कि एक साल पहले जो सिविल एविएशन विभाग ने रक्षा मंत्रालय से कहा था कि इतने सिविल पाइलट बेकार पड़े हैं, उनके बारे में उस मंत्रालय का क्या निश्चय हुआ। उनको यह निश्चय करना चाहिए कि जिन लोगों को हमने ५२,००० हजार रुतथा प्रति व्यक्ति के हिसाब से खर्च करके ट्रेन किया है क्या उनको इंडियन एअर फोर्स में लिया जा सकता है या नहीं।

मैंने टेलीफोन्स के बारे में चर्चा सुनी। दिल्ली में तो फिर भी हालत इतनी खराब नहीं है। दूसरे स्थानों को देखते हुए यहां की हालत अच्छी है और दूसरे स्थानों की अपेक्षा यहां शिकायत कम है। लेकिन जहां पर आटोमैटिक सिस्टम नहीं वहां पर बड़ी शिकायत है। आप टेलीफोन उठाए बैठे हैं लेकिन पांच-पांच मिनट तक कोई बोलता ही नहीं। पांच मिनट बाद जब कोई बोलता है और उसस देरी का कारण पूछते हैं तो कहा जाता है कि स्टाफ की कमी है, बार-बार लिखा जाता है लेकिन इस बारे में कुछ नहीं किया जाता। तो इस ओर आपको विशेष तौर से ध्यान देना चाहिए।

श्री अन्सार हरवानी : (फतेहपुर): बजाए नम्बर देने के इस जवाब देने में ज्यादा वक्त लग जाता है।

श्री ब्रजराज सिंह : मुझे मालूम नहीं कि सचाई क्या है। मेरा तो यही कहना है कि इस बारे में जांच पड़ताल की जाए और अगर स्टाफ कम है तो बढ़या जाना चाहिए लेकिन अगर स्टाफ की कमी नहीं है तो इस शिथिलता को दूर करने का प्रयत्न किया जाना चाहिए।

पोस्ट आफिसों के बारे में रिपोर्ट से पता चलता है कि सरकार लगातार गांवों में पोस्ट आफिस खोलने की कोशिश कर रही है लेकिन आज भी ऐसे गांव हैं जहां सात दिन में एक बार डाक पहुंचती है। इस सिलसिले में मैं एक उदाहरण आप के सामने देना चाहता हूं। मेरे अपने क्षेत्र में एक पोस्ट आफिस है। उसका आगरे से कनेक्शन होना चाहिए लेकिन इटावे से उसका कनेक्शन है। इस सम्बंध में मैंने एक पत्र लिखा था। इसका यह जबाब तो मिल गया कि आपका पत्र मिल गया और उचित कार्रवाई की जाएगी लेकिन साल भर हो गया अभी तक उस पोस्ट आफिस का इटावे से ही सम्बन्ध है और इस दिशा में कोई कार्रवाई नहीं हुई है। इसका इटावे से सम्बन्ध होने का पहले कारण यह था कि वहां से आगरे के लिए बस आदि की कई व्यवस्था ठीक नहीं थी। यह जैतपुर का पोस्ट आफिस है। लेकिन अब वहां से दिन में कई बसें आगरे जाती हैं लेकिन अब भी उसका सम्बन्ध इटावे से जुड़ा हुआ है और साल भर से विचार हो रहा है पर यह काम नहीं हो पाया है। मैं कहना चाहता हूं कि जहां तक गांवों का सम्बन्ध है गवर्नमेंट आफ इंडिया को बहुत काम करना है। एस्टीमेट कमेटी ने कहा है कि डाकिया पैदल चल कर गांवों में डाक ले जाता है। इस के लिए एक साइकिल की व्यवस्था. की जाए तो यह काम जल्दी हो सकता है। इस में खर्चा भी ज्यादा नहीं पड़ता और अब देश में साइकिलों का उत्पादन भी बहुत होने लगा है। तो इस तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए। मुझे यह देख कर ताज्जुब होता है कि एक तरफ तो तेज से तेज चलने वाले हवाई जहाज मंगाए जाते हैं और दूसरी तरफ डाकिया पैदल चल कर डाक ले जाता है। यह ऐसी चीज है जिसकी

[श्री ब्रजराज सिंह]

तरफ ध्यान देना चाहिए। डाकिये को साइकिल देने से गांव वालों को भी डाक जल्दी मिल सकेगी और डाकिए को भी थोड़ा आराम मिल जाएगा। इस के अतिरिक्त उसका भत्ता भी कुछ और ज्यादा करना चाहिए। इस को बहुत कम तन्ख्वाह मिलती है, आप बड़े बड़े अफसरों को भत्ते दे रहे हैं। अगर इस को आप थोड़ा सा भत्ता दे देंगे तो यह भूखों नहीं मरेगा।

पानी के जहाजों के सम्बन्ध में मैं समझता हूं कि इस काम को सदन ने श्री रघुनाथ सिंह पर छोड़ा हुआ है। वह इस काम को चला रहे हैं और मंत्री जी भी उनकी बात को समझते हैं। मैं कोयला ढोने के सवाल पर कुछ कहना चाहता हूं। हमें सोचना चाहिए कि हमें इस काम के लिए पानी के जहाजों का उपयोग करना चाहिए। लेकिन पानी के जहाजों का यह हाल है कि देश के अन्दर एक बन्दरगाह से दूसरे बन्दरगाह तक माल ले जाने के लिए भी हमारे पास काफी क्षमता नहीं है। इसके लिए सरकार को पानी के जहाजों के विकास की ओर ध्यान देना चाहिए और उस के लिए ज्यादा पैसा रखा जाना चाहिए ताकि इनका विकास किया जा सके।

अन्त में मैं एक बात की तरफ़ माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। पिछली हड़ताल जो हुई, उस के बारे में चर्चा करने का यह समय नहीं है। उस की जो भी पृष्ठ भूमि रही हो, लेकिन जब सरकार ने एक नीति बना ली है कि लोग हड़ताल पर गये थे, उनके खिलाफ़ बदले की कार्यवाही नहीं की जायेगी, तो आज इस बात की आवश्यकता है कि वातावरण को अच्छा बनाने के लिये, जो इस तरह के कर्मचारी हैं, जो डिसमिस हो गये हैं, जिनके खिलाफ़ कार्यवाही हुई है, उन की मांगों पर पुनर्विचार किया जाये और उनको फिर से नौकरी दी जाये।

मैं फिर इस बात पर ज़ोर देना चाहता हूं कि यदि योजनाओं को सफल बनाना है, देश में जो माल का उत्पादन होगा, उस को एक जगह से दूसरी जगह ले जाना है, तो सड़कों के विकास पर अधिक ज़ोर देना पड़ेगा। मैं चाहूंगा कि मंत्री-मंडल इस पर पुनर्विचार करे। तृतीय पंच-वर्षीय योजना का अन्तिम मसौदा अभी हमारे सामने नहीं आया है। अभी समय है कि हम इस पर विचार कर लें कि क्या सड़कों के लिये अधिक रुपया दिया जा सकता है। अगर उन के लिये अधिक रुपया नहीं दिया गया है, अगर उनकी तरफ़ अधिक ध्यान नहीं दिया गया है, तो योजनाओं के फलों को देश के नागरिक अच्छी तरह नहीं भोग सकेंगे।

†**श्री स० चं० सामन्त** : (तामलुक) : श्री गोरे ने कहा है कि बम्बई बन्दरगाह से कलकत्ता की अपेक्षा अधिक माल उतारा तथा चढ़ाया जाता है तथापि कलकत्ता में बम्बई की अपेक्षा व्यय अधिक होता है। निस्संदेह यह बात सही है तथापि कुछ वर्ष पूर्व कलकत्ता में बेलारी बार पर पानी की गहराई १५ फीट से १७ फीट तक थी और आज वहां का पानी केवल ७ फीट ३ इंच रह गया है। इसी कारण विश्व बैंक मिशन जो कि अक्तूबर १९५७ में कलकत्ता आया था उसने यह सिफारिश की है कि कलकत्ता का बन्दरगाह तीसरी योजना के परिणामस्वरूप औद्योगीकरण द्वारा बढ़े हुए माल का लदान करने में समर्थ नहीं होगा अतः सरकार को चाहिये कि वे नदी पर कुछ नीचे एक दूसरा बन्दरगाह बनाने का प्रयत्न करें।

†मूल अंग्रेजी में

उड़ीसा में कोई बन्दरगाह नहीं है । स्वतंत्रता के पश्चात् भी उड़ीसा में कोई बन्दरगाह बनाने का प्रयत्न नहीं किया गया । तथापि देश के पूर्वी भाग के माल को उतारने चढ़ाने के लिये पूर्वी भाग में एक बन्दरगाह बनाना आवश्यक है । कलकत्ता बन्दरगाह का मलवा निकाल कर डालने के लिये किसी स्थान की तलाश करनी आवश्यक है जहां यह सारी रेत जमा की जा सके।

डाक तथा तार विभाग को और अधिक शक्तियां देने की आवश्यकता है जिस से कि डाकखानों की इमारतें को बनाने के कार्य में कोई बाधा पैदा न हो। उन्हें यह शक्तियां दी जानी चाहियें कि वे ५०,००० रुपये तक व्यय कर सकें । मेरे विचार से इतनी रकम में एक छोटे डाकखाने की इमारत का निर्माण हो सकता है ।

चिट्ठियां बांटने की सेवा का यंत्रीकरण किया जाय । पीओनों को जहां कहीं अच्छी सड़कें हों सायकिलें दी जायें। टिकटों में मुहर लगाने की संख्या में वृद्धि की जाय। प्रत्येक खंड में एक थैला धोने का संयंत्र लगाया जाय। विभाग का अपना मुद्रणालय होना चाहिये । यह विभाग राष्ट्रीय बचत प्रमाणपत्र, योजना प्रमाणपत्र, इनामी बांड सैविंग बैंक इत्यादि के एजेंट के रूप में काम कर रहा है तथापि इस विभाग को इस कार्य के एवज मे जो कमीशन दिया जा रहा है वह बहुत कम है। वर्ष में एक दो बार इसका पुनरीक्षण होना चाहिये।

मारित पूंजी पर ब्याज के प्रतिशत का निश्चय करने के लिये इस विभाग मे भी रेलवे विभाग की तरह एक अभिसमय समिति नियुक्त की जाय।

†श्री मूल चन्द दुबे (फर्रुखाबाद) : यह संतोष की बात है कि नागपुर योजना में सड़कों के निर्माण का जो लक्ष्य रखा गया था वह पूरा हो गया है। तथापि जिस गति से यह कार्य किया जा रहा है उससे मैं संतुष्ट नहीं हूं ।

शाहजहांपुर से फर्रुखाबाद को मिलाने वाली सड़क में दो पुलों की नितांत आवश्यकता है। उसमें एक पुल रामगंगा और एक पुल गंगा में बनना चाहिये। इन पुलों के निर्माण के लिये पूर्ववर्तिता दी जानी चाहिये वह नहीं दी जा रही है।

इन पुलों की तत्काल आवश्यकता इस कारण भी है कि इनके बीच के क्षेत्रों में प्रतिवर्ष बाढ़ें आती रहती हैं । इससे करोड़ों रुपयों के खाद्यान्न का नुकसान हो जाता है तथापि राज्य या केन्द्र के बाढ़ नियंत्रण बोर्ड द्वारा भी इस संबंध में कुछ कार्य नहीं किया गया।

कई वर्ष से फर्रुखाबाद में टेलीफोन एक्सचेंज के निर्माण के लिये भूमि सुरक्षित की गयी है तथापि अभी तक वहां निर्माण का कार्य शुरू नहीं किया गया है। सरकार को इस संबंध में तत्काल कार्यवाही करनी चाहिये ।

श्री आसर (रत्नागिरि) : उपाध्यक्ष महोदय, जूलाई महीने में जो स्ट्राइक हुआ था उस समय एम्प्लायीज नैशनल फेडरेशन आफ पी० ऐंड टी० की मान्यता छीन ली गई थी। परिणाम यह हुआ कि कर्मचारियों का प्रश्न जो तेजी से हल किया जाना चाहिये था वह स्टैन्ड स्टिल है और उन लोगों की हालत यह है कि उन के प्रश्नों पर कोई विचार नहीं करता है, जिस के कारण पोस्ट ऐंड टेलिग्राफ के कर्मचारियों में एक फ्रस्ट्रेशन या निराशा सी छा गई है। सरकार व्हिटले कौंसिल के बारे में आज तक निर्णय नहीं ले सकी । अब सुन रहे हैं कि उस का कोई पता नहीं है। इस के बारे में सरकार ने ऐसी कुछ पोजीशन ली है कि जब तक व्हिटले कौंसिल बन नहीं जाती है तब तक उस पर कोई

†मूल अंग्रेजी में

[श्री आसर]

विचार नहीं करना चाहती । मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि व्हिटले कौंसिल के बारे में जल्दी निर्णय लिया जाय और जो नया बिल आने वाला है उसे जल्दी से जल्दी इसी सेशन में रखने का प्रयत्न किया जाय । इस के साथ ही भारत सरकार को चाहिये कि जब यह बिल आये तो उस समय यूनियन के सदस्यों से या यूनियन के प्रमुख से बुला कर चर्चा कर के कोई निर्णय ले । पी० ऐंड टी० स्ट्राइक के समय के जो ७० केसेज पेन्डिग हैं, उन के बारे में कोई पता नहीं है कि उन को क्यों पेन्डिग रक्खा गया है । उन के बारे में जल्दी ही कोई निर्णय लेना जरूरी है । हम ने एक बार निर्णय कर लिया है कि उन लोगों के बारे में हम बहुत अच्छी तरह विचार करेंगे । जो ७० केसेज पेन्डिग हैं उन में सैबाटेज या वायोलेन्स के लोग नहीं हैं । क्या कारण अब तक उन पर निर्णय नहीं लिया गया । मेरी प्रार्थना है कि उन लोगों को फिर पुरानी सर्विस में लिया जाय ।

पोस्ट ऐंड टेलिग्राफ के बारे में एक बात बतलानी बहुत आवश्यक है कि उस की काफी तरक्की हुई है और विशेषकर देहातों में पोस्ट आफिस खोले गये हैं और सकेन्ड प्लैन के पीरियड में उन के ऊपर काफी ध्यान दिया गया है ।

[श्री मूल चन्द दुबे पीठासीन हुए]

थर्ड प्लैन मे हम केवल १७००० पोस्ट आफिस खोल रहे हैं । सेकेन्ड प्लैन में हम ने २०,००० पोस्ट आफिस खोलने का निर्णय लिया था । मुझे पता नहीं है कि थर्ड प्लैन के लिये इतना कम टार्गेट क्यों रक्खा गया है । भले ही टार्गेट कम रक्खा गया हो, लेकिन इस सम्बन्ध में एक बात बतलाना बहुत आवश्यक है, जैसे कि हमारे बहुत से भाइयों ने कहा, कि डिपार्टमेंट मे जो एफिशिएन्सी थी वह अब कम हो रही है । इस एफिशिएन्सी को बढ़ाना आवश्यक है । जब तक हम उन की एफिशिएन्सी को बढ़ाने के बारे में विचार नहीं करते हैं तब तक हम कोई भी काम बढ़ायें, उस का परिणाम मेरी दृष्टि से कोई अच्छा नहीं रहेगा । इसलिये इस पर ध्यान देना आवश्यक है ।

एक बात विशेष रूप से बतलानी आवश्यक है कि मैं जहां से आता हूं, रत्नागिरि डिस्ट्रिक्ट, वह इनऐक्सेसिबल एरिया मानी जाती है । वहां पर डाक के आने के बारे में कोई विशेष सुविधा नहीं है । इसलिये जब हम नये पोस्ट आफिस खोलने का विचार करें तो इस जगह के ऊपर अवश्य ध्यान दिया जाय और जिस प्रदेश को दुर्गम प्रदेश माना जाता है उस को प्रधानता दी जाय । वहां पर ज्यादा से ज्यादा पोस्ट आफिस खोलने का निर्णय किया जाय । हमारी स्थिति यह है कि हमारे यहां करीब करीब हर महीने २५ लाख रु० के मनी आर्डर आते हैं और सब लोगों का जीवन उन्हीं मनी आर्डरों पर आश्रित रहता है । वहां यह होता है कि २०, २५ रु० से ज्यादा का मनी आर्डर लेकर पोस्टमैन वहां गांव में नहीं जाता है । वहां पर पेन्शनर्स में बहुत ज्यादा संख्या महिलाओं की है । अब अगर लोगों को २५ या ३० रु० का मनी आर्डर लेना हो तो पांच या छः मील दूर आकर लेना पड़ता है । अकेले महिलाओं को उसे लेने में बड़ी दिक्कत आती है क्योंकि उन के साथ एक विटनेस चाहिये । उस विटनेस को ले जाने के लिये भी महिला को रुपया, दो रुपया खर्च करना होता है । परिणाम यह होता है कि एक मनी आर्डर लेने में एक दिन या उस से ज्यादा का समय लग जाता है । कभी कभी मनी आर्डर का पैसा समय से मिलता नहीं है । जब इस तरह की स्थिति है तो इस पर विचार कर के जो हिल एरियाज हैं उन के बारे में कोई विशेष व्यवस्था होनी चाहिये और मनी आर्डर वगैरह के सम्बन्ध में उनको पूरी सुविधा क्यों न मिले, इस पर विचार होना चाहिये ।

अब मैं टेलिग्राफ के बारे में बतलाना चाहता हूं । मैं ने दो जगह के बारे में लिखा था तो मुझे बतलाया गया था कि जहां पर टेलिग्राफ आफिस इकनामिकली नहीं चलता वहां पर कोई टेलिग्राफ आफिस खोलना कठिन है । मेरा विचार है कि साधारण परिस्थिति में यह ठीक हो सकता है, लेकिन

जो हिल एरियाज हैं, जहां पर कोई ऐक्सेसिबिलिटी नहीं है, वहां पर मुनाफा लेने का कोई विचार नहीं होना चाहिये । उन लोगों की सुविधा के प्रश्न को देखते हुए, उन की आवश्यकताओं को देखते हुए ऐसे स्थान पर पोस्ट आफिस खोलने की बहुत ज्यादा जरूरत है । साथ ही वहां पर तार घर खोलने की भी बहुत ज्यादा आवश्यकता है । इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये ।

यहां पर रोड डेवेलपमेंट के बारे में बहुत सी बातें कही गईं । उन को मैं दोहराना नहीं चाहता । लेकिन इनऐक्सेसिबल एरियाज कमेटी ने, जिसे सेंट्रल गवर्नमेंट ने वहां की स्थिति के बारे में विचार करने के लिये नियुक्त किया था, अपनी रिपोर्ट थोड़े दिन हुए दी है । मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि इनऐक्सेसिबल एरिया कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार वहां पर रोड डेवेलपमेंट के बारे में विचार किया जाय ।

हम सेंट्रल रोड फंड से राज्य सरकारों को कुछ कंट्रिब्यूशन देते हैं । इस सम्बन्ध में यह ध्यान रखना आवश्यक है कि सेंट्रल रोड फंड की ओर से जो कंट्रिब्यूशन दिया जाता है, उसका उपयोग केवल इनऐक्सेसिबल एरियाज में या बैकवर्ड एरियाज में किया जाय । मैं अपनी स्टेट का उदाहरण इस बारे में देना चाहता हूं । सेंट्रल रोड फंड से जो रकम दी गई उस के बारे में जब हम ने जिक्र किया तो हमें पता लगा कि वहां के जो मिनिस्टर हैं उन्होंने जो पैसा खर्च किया वह विशेष कर अपनी कांस्टिटुएन्सी में खर्च किया और जो हिल एरियाज या बैकवर्ड एरियाज हैं, उन के ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया । इस बारे में मैं ने मिनिस्टर साहब से बातचीत की थी । उन्होंने भी वहां जिक्र किया था लेकिन परिणाम जो होना चाहिये था वह नहीं हुआ और वहां मनमाने तौर पर जहां चाहे वहां पैसा खर्च किया जाता है । इस तरह से बैकवर्ड एरियाज का डेवेलपमेंट नहीं होगा ।

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : उन सभी प्रस्तावों को परामर्शदात्र समिति के सम्मुख रखा गया था । वहां सदस्यों को निमंत्रित किया गया । इस सभा के सदस्यों की राय ली गयी और वह राज्य सरकारों को बता दी गयी ।

†श्री आसर : राज्य सरकार को जो राशि भेजी गई थी वह ठीक ढंग से व्यय नहीं की गयी, उसे पिछड़े क्षेत्र में व्यय नहीं किया गया अपितु मंत्रियों के निर्वाचन क्षेत्रों में व्यय किया गया ।

कोंकण कोस्टल शिपिंग एन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट यहां हाउस के सामने रखी गई है । इस रिपोर्ट से हमें तो बहुत असंतोष है । यह कमेटी विशेष तौर से इसलिए नियुक्त की गयी थी कि वह जांच करे कि कोकन शिपिंग कोस्ट पर चलने वाली लाइन कैसे ठीक प्रकार चले और जो कम्पनी की रेट बढ़ाने की मांग थी उस पर विचार किया जाए । लेकिन पता नहीं कि कैसे कमेटी ने ८ परसेंट रेट बढ़ाने की अनुमति दे दी । कमेटी ने यह माना है कि आज जो कोनकन शिपिंग कम्पनी का फेयर है वह रेलवे से दुगुना है और रोड ट्रांसपोर्ट से डेढ़ गुना है । और यह होते हुए भी कमेटी ने सिफारिश की है कि उसका फेयर ८ परसेंट बढ़ाया जाए । कमेटी ने कम्पनी की जो जो बातें बतायी गयीं उनको मान लिया है । न मालूम कमेटी ने इस प्रकार की सिफारिशें कैसे कीं । जनता की ओर से जो रिप्रेजेंटेशन किया गया था उस पर कुछ ध्यान नहीं दिया गया ।

कमेटी ने कम्पनी को सहायता देने की सिफारिश की है । इस पर विचार किया जाय और जो सहायता उचित हो वह दी जाए । लेकिन कमेटी ने फेयर में ८ परसेंट वृद्धि करने की सिफारिश की है उससे हमारा विरोध है और उस क्षेत्र में लोगों में इस बारे में असन्तोष है । इस बारे में विचार किया जाए ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री आसार]

यहां पर कुछ सदस्यों ने माइनर पोर्ट्स के बारे में जिक्र किया। मैं इस सम्बन्ध में कहना चाहता हूं कि महाराष्ट्र के कोस्ट पर माइनर पोर्ट्स का गये चार वर्षों में कोई डिवेलपमेंट नहीं हुआ है। हर साल स्टेट गवर्नमेंट इस काम के लिये कुछ पैसा रखती है लेकिन कभी कंट्रैक्टर न मिल सकने के कारण या किसी अन्य असुविधा के कारण वह पैसा खर्च नहीं हो पाता है। तृतीय पंच-वर्षीय योजना में इसके लिये सेंट्रल गवर्नमेंट ७४ लाख रुपया दे रही है और स्टेट गवर्नमेंट ५० लाख रुपया दे रही है लेकिन केवल एलोकेशन से काम नहीं चल सकता। उस रुपये का खर्च होना आवश्यक है। गत वर्ष में महाराष्ट्र स्टेट की ओर से जो एस्टीमेट कमेटी ने रिपोर्ट दी उसमें बताया था कि महाराष्ट्र स्टेट गवर्नमेंट ने वहां के माइनर पोर्ट्स के डेवेलपमेंट के लिए जो धन राशि रखी वह खर्च नहीं हो सकी और उसका कारण यह था कि कंट्रैक्टर नहीं मिला। आज हम इनलैण्ड वाटर ट्रांसपोर्ट का विकास करने का प्रयत्न कर रहे हैं लेकिन जब तक कि माइनर पोर्ट्स का विकास नहीं होता तब तक उससे कोई लाभ नहीं हो सकता। इस पर विचार किया जाए।

हाल में सरकार ने एक ड्रेजर खरीदा है एक ड्रेजर हमारे बेगूरला पोर्ट में रखा गया है। लेकिन चार पांच महीने हो गये वह वैसा ही पड़ा है, उससे कोई काम नहीं लिया गया। हमने पूछा तो बताया गया कि क्रेन ड्राईवर नहीं मिलता। मुझे लगता है कि ड्राईवर का वेतन बहुत कम रखा गया है इसलिए ड्राईवर नहीं मिलता और इसी कारण वह ड्रेजर पड़ा हुआ है जिस पर इतना पैसा खर्च हुआ है। एक महीने के बाद मानसून शुरू हो जाएंगी और फिर उसका हमारे पोर्ट में उपयोग नहीं किया जा सकेगा। तो इसके बारे में भी ध्यान दिया जाए। इसी ड्रेजर की तरह एक साल हुआ एक और ड्रेजर लाया गया था। वह ६–७ महीने तक रिपेयर न होने की वजह से पड़ा रहा। तो इन बातों की तरफ ध्यान दिया जाए।

आल वैदर पोर्ट्स और इंटमीजिएट पोर्टश् के लिए जो नेशनल हारबर बोर्ड की सिफारिशों को मान लिया गया है यह ठीक है। । मैं चाहता हूं कि इस बारे में जल्द से जल्द काम किया जाए। विशेष तौर से जो राउ कमेटी या कोनकन एन्क्वायरी कमेटी ने सिफारिशें की हैं उन पर जल्द ध्यान दिया जाए। राव कमेटी ने पूर्णगढ़ बन्दर शुरू करने के बारे में जो सिफारिश की है उस पर भी जल्द से जल्द ध्यान दिया जाए।

एक बात मैं कंट्री क्राफ्ट्स के बारे में कहना चाहता हूं हमारे भाई रघुनाथ सिंहजी ने शिपिंग के बारे में जिक्र किया है लेकिन कंट्री क्राफ्ट्स के बारे में कोई विचार नहीं रखा गया। पारटीशन के पहले हमारे कंट्री क्राफ्ट्स की स्ट्रेंग्थ ४ लाख टन थी लेकिन वह कम होते होते एक लाख टन रह गयी। सरकार ने इसको डेवेलप करने की ओर ध्यान नहीं दिया। आज उसकी स्ट्रेंग्थ डेढ लाख टन है। उनकी सुविधाओं की ओर ध्यान नहीं दिया जाता। आज हम इनको डीजलाइजेशन कर रहे हैं लेकिन ऐसा करने से उनका वरकिंग इकानामिक होगा या नहीं इस पर हमने विचार नहीं किया। अगर आज ये लोग बाजार से २ रुपए ७ नये पैसे गैलन के हिसाब से डीजल लें तो कम्पिटीशन नहीं कर सकते। इसलिए अगर आप इनका डीजलाइजेशन करते हैं तो जिस प्रकार एग्रीकल्चर को आप सस्ते भाव पर डीजल सप्लाई करते हैं उसी तरह से इनको भी कीजिए। तभी वह अपना काम जारी रख सकेंगे। हमको इस धंधे को बढ़ाना है। यह हमारा बहुत पुराना धंधा है। तो इस ओर ध्यान दिया जाए।

एक बात और कहना चाहता हूं। लंका को हमारे यहां से प्याज और मंगलोर टाइल्स जाती हैं। यह सामान इन कंट्री क्राफ्टस के द्वारा जाता है, लेकिन लौटते समय इनको कोई कारगो

नहीं मिलता और खाली आना पड़ता है। वहां से हिन्दुस्तान को कोपरा बहुत आता है लेकिन वह कारगो इन कंट्री क्राफ्ट्स को देने पर विचार नहीं किया गया। यह कारगो जो हिन्दुस्तान को आता है इसका ३० पर सेंट देशी जहाजों में आता है और ७० परसेंट विदेशी जहाजों में आता है। और हमारे यहां के लोग भूखे मरते हैं। इनको लौटते वक्त कारगो नहीं मिलता। ऐसी स्थिति में हमको इस ओर विशेष ध्यान देना चाहिए कि यह ७० पर सेंट कारगो कन्ट्री क्राफ्ट्स के द्वारा लाया जाए। मैं कहूंगा कि इसके बारे में जल्दी ही कोई व्यवस्था करनी चाहिए जिससे कि इन लोगों को काम मिल सके और यह धन्धा कायम रह सके।

हमारा पी० एंड टी० डिपार्टमेंट एक कमरशियल डिपार्टमेंट है। इस डिपार्टमेंट में हिन्दी टेलीप्रिंटर की डिमांड है। गत तीन वर्षों से एक न्यूज एजेंसी २० सरकिट मांग रही है इस पर विचार चल रहा है लेकिन अभी तक टेलीप्रिंटर सरकिट नहीं मिल सका। यह कमरशियल डिपार्टमेंट है लेकिन पता नहीं कि आज तीन वर्ष से यह सरकिट की मांग क्यों पूरी नहीं की जा रही है। इसमें क्या कठिनाई है पता नहीं लेकिन चूंकि यह कमरशियल डिपार्टमेंट है इसकी मांगों को पूरा करने में इतना विलम्ब नहीं होना चाहिये। मैं इस बारे में मंत्री जी से दरखास्त करना चाहता हूं कि वह इस पर विचार करें।

इस विभाग ने काफी तरक्की की है। रोड डेवेलपमेंट में भी काफी प्रगति हुई है। लेकिन मेरी प्रार्थना है कि जो बैकवर्ड और इन एक्सेसिबिल एरिया हैं उनकी तरफ विशेष रूप से ध्यान दिया जाए।

श्री मानकभाई अग्रवाल (मन्दसौर) : सभापति जी, मैं सर्व प्रथम आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। साथ ही माननीय मंत्री जी को और उनके विभाग को जो प्रगति पिछले वर्षों में की गयी है उसके लिए धन्यवाद देता हूं।

हमने पिछले वर्षों में काफी मंजिल तै की है। परन्तु इस विभाग को अभी काफी मंजिल तै करनी है क्योंकि बिना संचार व्यवस्था के विकास केयह देश बहुत प्रगति नहीं कर सकता। यह स्पष्ट है कि सरकार हर एक गांव में रेलों को नहीं पहुंचा सकती है। देश में साढ़े पांच लाख गांव हैं और उनमें रेलों का पहुंचाना मुमकिन नहीं है। गांवों के यातायात की व्यवस्था करने के लिए यदि कोई जरिया है, तो एक ही जरिया है और वह है सड़कें। इस मौके पर मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि हमारे देश के प्रत्येक गांव तक सड़क का बनाना बहुत आवश्यक है।

मंत्रालय के द्वारा जो रिपोर्ट दी गई है, उस में नागपुर योजना का ज़िक्र किया गया है। वह योजना १९४३ में बनी थी और उसमें कुछ लक्ष्य निर्धारित किये गये थे। हमारे मंत्रालय ने यह बताया है कि उन लक्ष्यों से हम कहीं आगे बढ़ गये हैं। मैं मंत्रालय से यह निवेदन करना चाहता हूं कि जिन हालात में, जिन परिस्थितियों में वह योजना बनी थी, उन में अब तक बहुत परिवर्तन हो चुका है। उस वक्त हम गुलाम थे और आजादी के बाद हमने हर क्षेत्र में, औद्योगिक क्षेत्र में काफी प्रगति की है। इसलिये आवश्यकता इस बात की है कि वर्तमान हालात को देखकर उस योजना पर पुनर्विचार किया जाना चाहिए और उसमें नये लक्ष्य निर्धारित किये जाने चाहिए, जिससे देश के साढ़े पांच लाख गांवों में रहने वाले लोगों की जिन्दगी को सुखी बनाने और वहां पर प्रकाश पहुंचाने की व्यवस्था की जा सके। सड़कों को अगर प्रकाश मान लें, तो अनुपयुक्त नहीं होगा। जो लोग गांवों में रहते हैं, बिना सड़कों के देश के अन्य भागों से उनका कोई सम्बन्ध नहीं रह सकता है। अगर रास्ते बन्द हो जायें, जैसा कि बरसात में होता है, तो वहां न डाक्टर पहुंचता है, न दवाई का इन्तजाम होता है, वे लोग गांवों में जो उत्पादन करते हैं, उसका उचित

[श्री मानकभाई अग्रवाल]

मूल्य भी उनको नहीं मिल पाता है और साथ ही देश के दूसरे हिस्सों में पैदा किया जाने वाला माल ही उनको उचित मूल्य पर मिल पाता है ।

मेरी समझ में नहीं आता कि सड़क और रेल के बीच में प्रतिस्पर्द्धा कहां है । अगर रेल हाथी है, तो सड़क चींटी है । इस विषय में जब मैं हाउस में सुनता हूं, तो मुझे आश्चर्य होता है कि आखिर प्रतिस्पर्द्धा किस दिमाग में और क्यों आई है । एक तरफ सरकार की ओर से कहा जाता है कि रेलें हर जगह नहीं पहुंचाई जा सकती हैं और दूसरी तरफ यह कहा जाता है कि चूंकि रेलवे को नुकसान होता है, इसलिये प्लानिंग कमीशन सड़कों को रुपया नहीं देना चाहता । यह एक विचित्र बात है कि हम हर एक गांव में रेलें पहुंचाने की व्यवस्था तो कर नहीं सकते और साथ ही सड़कों के मामले में रुकावट डालते हैं ।

पिछले चौदह पन्द्रह वर्षों की अवधि में मोटर, तांगे और गाड़ियों को गांवों तक पहुंचाने के मामले में जितना आवश्यक था सड़कें बनाने की दिशा में कोई विशेष काम भी नहीं हो पाया है । इसके बावजूद प्लानिंग कमीशन इस कारण रुपया नहीं देता है कि यदि रुपया ज्यादा देने से सड़कें अच्छी हो गई, तो रेलों को नुकसान हो जायगा ।

मैं जहां से आता हूं, वह कांस्टीट्युएन्सी छः सात छोटी-छोटी रियासतों से मिल कर बनी है । जो दकियानूसी रवैया रियासतों का था, उसकी वजह से हमारे क्षेत्र में यह हालत है कि अन्तर्प्रान्तीय सड़कों के छोटे-छोटे टुकड़े मिलाये नहीं गये हैं, जिसकी वजह से पांच मील का रास्ता पचास मील की दूरी से तय करना पड़ता है । मैं इस विषय में कुछ नाम गिनाऊंगा ।

जाबद से कनेरा : जाबद मध्य प्रदेश में है और कनेरा राजस्थान में । अगर यह चार पांच मील की सड़क बना दी जाये, तो लोगों को काफी सुविधा हो सकती है ।

सुबांसड़ा-आगर रोड : सुबांसड़ा और आगर के बीच में कुछ हिस्सा राजस्थान का आता है और कुछ मध्य प्रदेश का । अगर यह सड़क बन जाये, तो बम्बई-आगरा रोड से उसका कनेक्शन हो सकता है ।

बोलिया-सिलेगढ़ : सिलेगढ़ राजस्थान में है । और बोलिया मध्य प्रदेश में अगर यह दो तीन मील की सड़क बन जाये, तो जयपुर-इन्दौर रोड से सोयत जाकर उसका सम्बन्ध हो सकता है ।

सुबांसड़ा से आलोट : अगर वह पन्द्रह बीस मील का टुकड़ा बना दिया जाये तो भूपाल इन्दौर, उज्जैन और हमारे हिस्से का कनेक्शन हो सकता है ।

भानपुरा-भवानीमंडी: यह पांच छः मील का टुकड़ा बनना है । अब स्थिति यह है कि छः मील को तय करने के लिये चालीस मील दूर से जाना पड़ता है । भवानीमंडी एक व्यापारिक मंडी है और भानपुरा का सारा उससे सम्बन्ध होता है ।

भानपुरा-रामगंज मंडी : यह आठ मील का टुकड़ा न बनने की वजह से चालीस पचास मील जाना पड़ता है ।

यही हाल सीतामऊ-चौमहला सड़क का है । इसलिये इस को भी तुरन्त बनाया जाना चाहिए ।

पुराने प्रांतों को, जिनको बड़े-बड़े प्रांतों में मिला दिया गया है, उनकी अपनी योजनायें थीं । स्टेटस रीआर्गनाइज़ेशन कमीशन ने कहा था कि अगर मध्य प्रदेश को बनाना है, तो यह आवश्यक है कि वहां पर रेलों और सड़कों का अधिक से अधिक विस्तार किया जाये, तभी वह प्रान्त सफल हो

सकता है, लेकिन एक बात तो मान ली गई, अर्थात् मध्य प्रदेश तो बना दिया गया, लेकिन दूसरी बात नहीं मानी, जिसका परिणाम यह है कि हमको यत्र तत्र सर्वत्र भागना पड़ता है और परेशानी उठानी पड़ती है। वहां पर दो चार मील के टुकड़े नहीं बनते हैं, जिस से चालीस-चालीस मील जाना पड़ता है। मंत्री जी ने काफ़ी विस्तार के काम किये हैं। मैं उन से निवेदन करूंगा कि वह हमारे राज्य को अन्त-प्रान्तीय सड़कों के लिये और नेशनल हाई वेज़ के लिये और रुपया दें, जिससे हमारे यहां यातायात की सुविधायें वढ़ सकें और यह प्रान्त आगे बढ़ सके।

इस सम्बन्ध में मैं नैशनल हाईवेज़ के बारे में कुछ ज़िक्र करना चाहता हूं। मंत्रालय की रिपोर्ट में बताया गया है कि पहले हमारे यहां १३,६०० मील की नैशनल हाईवेज़ थीं। इस साल तीन सड़कें और नेशनल हाईवे डिक्लेयर कर दी गईं, जिस से नेशनल हाईवेज़ की लम्बाई १४,६०० मील हो गई। इसका मतलब यह है कि सारे देश में एक हज़ार मील की वृद्धि नेशनल हाईवेज़ में हो गई। लेकिन आप देखिये कि कितने हज़ार मील की हमारी सीमा है और लाखों मील का हमारा एरिया है और नैशनल हाईवेज़ की लम्बाई सिर्फ़ १४,६०० मील है। इस लम्बाई को आप ज़रा हमारे देश के एरिया से कम्पेयर करें। मैं यह कहना चाहता हूं कि पिछले साल के आंकड़े बता कर लोगों को मोहित करने का प्रयत्न क्यों किया जाता है। मैं इस हाउस का एक जूनियर मेम्बर हूं, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि बार्डर एरिया, जहां का सवाल जिस तरह खड़ा हुआ है, हमारी ओर से सड़कों पर अगर पहले ही उतना ध्यान दिया जाता, जितना कि आज दिया जा रहा है तो नहीं पैदा होता। प्रधान मंत्री के नेतृत्व में एक बोर्ड इस काम के लिये बन गया है---और ये सड़कें दस साल पहले बन गई होतीं, तो लद्दाख का जो हिस्सा चीन ने हड़प लिया है, वह नहीं हड़प सकता था। वहां कोई जा नहीं सकता था, वहां से कोई खबर नहीं आ सकती थी और वहां पर सब कुछ ईश्वर के भरोसे छोड़ दिया गया था। इस का परिणाम यह हुआ कि जो ताकतवर था, उसने उस हिस्से को दबा लिया। इसलिये मैं सरकार से यह कहना चाहता हूं कि वह सड़कों के मामले में उदार रुख अपनाये, बार्डर रोड्ज़ को बनाये और नैशनल हाईवेज़ को अधिक विस्तृत करे। इस वक्त राज्य सरकारों पर सड़कें बनाने का काफी बोझ है और वे इस काम को दुरुस्त तरीके से नहीं कर सकती हैं। मैं चाहता हूं कि केन्द्र यह काम उनसे लेकर स्वयं करे।

नैशनल हाईवेज़ के बारे में मैं दो तीन सड़कों के सुझाव देना चाहता हूं। आप जानते हैं कि जयपुर से इन्दौर तक काफ़ी हैवी ट्रैफ़िक रहता है और इस सड़क का सम्बन्ध तमाम बड़े बड़े नगरों, कोटा, झालावाड़, आदि से जुड़ा हुआ है और उस सड़क को नैशनल हाईवे डिक्लेयर किया जाना बहुत ज़रूरी है। राज्य सरकार ने भी इस सम्बन्ध में मांग की है। मैं ने भी इस सम्बन्ध में कहा है और मैं चाहता हूं कि जयपुर से इन्दौर **वाया** कोटा झालावाड़ को नेशनल हाईवे डिक्लेयर कर दिया जाये।

वही स्थिति अजमेर-इन्दौर सड़क की है, जो कि चित्तौड़, नीमच और रतलाम से होकर जाती है। चित्तौड़ में एक ऐतिहासिक फ़ोर्ट है और नीमच में कन्टूनमेंट है। इस लिये यह आवश्यक है कि अजमेर से इन्दौर **वाया** चित्तौड़, नीमच, रतलाम वाली जो सड़क है, उसको नेशनल हाईवे डिक्लेयर कर दिया जाये।

इसी तरह नीमच से भोपाल **वाया** रामपुरा, झालावाड़, राजगढ़ और व्यावर की जो सड़क है, उसको भी नेशनल हाईवे डिक्लेयर कर दिया जाये।

चूंकि थर्ड फ़ाइव यीअर प्लान में अधिक रेलें बननी नहीं हैं, इसलिये वहां की जनता चाहती है कि अगर सरकार रेलें नहीं दे सकती है, तो सड़कें बनाने की व्यवस्था तो करे। अगर ऐसा किया जायगा, तो वहां के लोगों को हम कह सकेंगे कि आपके लिये कुछ किया गया है और उनको कुछ संतोष होगा।

[श्री मानक भाई अग्रवाल]

सरकार की ओर से तमाम वर्गों को, जो भी व्यापार करते हैं, चाहे वे छोटे धंधे करते हों, बड़े या मीडियम धंधे करते हों, हर प्रकार से संरक्षण दिया गया है, प्रोत्साहन दिया गया है और कर्जे की तजवीज़ की गई है। परन्तु इस धंधे को करने वाले लोग जोकि मजदूर हैं या कामन मैन हैं, उनके लिए आपने कोई व्यवस्था नहीं की है। इसका नतीजा यह है कि जो फाइनेंसिंग कम्पनियां हैं, वे १६ परसेंट, १८ परसेंट और १४ परसेंट आज उन से लेती हैं और वे उस बोझ से दबे जा रहे हैं। एक तरफ आप टैक्स बढ़ाते हैं, डीजल पर टैक्स चढ़ाते हैं, टायरों पर, वीहिकल्ज़ पर तथा दूसरी चीजों पर टैक्स बढ़ाते हैं और इस में मुझे कोई एतराज़ भी नहीं है, आप टैक्स बढ़ा भी सकते हैं, लेकिन उसके साथ साथ आपकी यह जिम्मेदारी भी है कि आप देखें कि कहीं जो इंडस्ट्री है, वह इस बोझ से लद कर कहीं गिर तो नहीं पड़ेगी, कहीं बैठ तो नहीं जायेगी, कहीं तबाह तो नहीं हो जायेगी।

मुझे मालूम हुआ है कि अभी हाल में ट्रांसपोर्ट कमिशनर्ज़ की जो कान्फ्रेंस हुई है उसने और साथ ही साथ ट्रांस्पोर्ट डिवेलेपमेंट काउंसिल ने भी यह सिफारिश की है कि रोड ट्रांस्पोर्ट फाइनेंस कारपोरेशन का निर्माण किया जाये। अगर यह चीज़ तय हो गई है तो फिर देरी किस बात की है। आखिर आप क्यों कामन मैन और मजदूर को जो इस धंधे में लगे हुए हैं, पूंजीपतियों के हवाले किये हुए हैं जोकि उनका एक अर्से से शोषण कर रहे हैं। मैं चाहता हूं कि इस कारपोरेशन का शीघ्र ही निर्माण होना चाहिये।

यहां पर इस सदन में कई बार कोयले की कमी का सवाल पैदा हो चुका है। कई बार सिमेंट की कमी का सवाल भी पैदा होता है। अगर इन चीज़ों की कमी पैदा होती है तो इस तरह के सवाल उठाना वाजिब भी है। जब आप इसकी छानबीन करते हैं, खोज करते हैं तो पता चलता है कि वैगंज़ का एलाटमेंट नहीं मिल रहा है और बिना वैगंज के सिमेंट या कोयला पहुंचाना सम्भव नहीं है। इसका नतीजा यह होता है कि जो सिमेंट के भाव होते हैं वे बढ़ जाते हैं। यह देख कर मुझे बड़ी हैरत होती है। अगर आप रेलों से सिमेंट नहीं पहुंचा सकते हैं तो आज आपके पास अपने ही देश में इतनी तेज़ रफ्तार से चलने वाली मोटरें हैं, ट्रकें हैं, आप उनका क्यों इस्तेमाल नहीं करते हैं। उनकी क्षमता भी ऐसी है कि अगर १०–१२ टन तक उनकी केपेसिटी को बढ़ा दिया जाये, तो ले जा सकती हैं। उनसे माल को ढो कर रेलों से भी सस्ते भाव पर पहुंचाया जा सकता है। क्यों नहीं आप इस ज़रिये से सिमेंट इत्यादि को भेजने का प्रबन्ध करते हैं ताकि कमी का सवाल ही पैदा न हो।

रेलवे की तरफ से क्रेंक स्पेशल चलाई गई है और उस क्रेंक स्पेशल से बम्बई से दिल्ली माल आने में आठ दिन लगते हैं। इतना होने पर भी उसको स्पेशल कहा जाता है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि अगर रोड ट्रांसपोर्ट से आप यह काम करें तो यह जो ८०० मील का फासला है, इसको डेढ़ दिन में तय करके होम डिलिवरी मिल सकती है। यह एक आसानी से सुलभ होने वाला जरिया है, जिसका आप इस्तेमाल कर सकते हैं। इससे काम तत्काल हो सकता है और मैं चाहता हूं कि इस ओर आपका ध्यान जाये। यदि ऐसा नहीं किया गया तो इसका मतलब होगा कि काला बाज़ार करने वालों को हम प्रोत्साहन देना चाहते हैं। जब सिमेंट की कमी पैदा होती है तो वे छः रुपये के थैले के लिये दस दस रुपये लेते हैं। इसलिये कुछ अंश में हम उनको दोषी ठहरा सकते हैं और बाकी जो दोष है, उसके लिए हम जिम्मेदार हैं। इस वास्ते मैं चाहता हूं कि इस ओर आपका ध्यान जाये।

आपने एक नियम बनाया हुआ है जिसके अनुसार जिसके पास १२ गाड़ियां होती हैं, उसको आप फ्लीट ओनर मानते हैं। यह नियम तब बना था जबकि गाड़ी की कीमत २५०० रुपये हुआ करती थी। आज गाड़ी की कीमत ५०,००० हो गई है तो भी आप आज उसी को फ्लीट ओनर मानने

के लिए तैयार हैं जिसके पास १२ गाड़ियां हों। अब जिन के पास इससे कम गाड़ियां हैं उनको कम्पनी से टायर डायरेक्ट नहीं मिलते हैं, पार्ट्स डायरेक्ट नहीं मिलते हैं और उसको साढ़े बारह परसेंट टायर पर और तीस परसेंट पार्ट्स पर अधिक देना पड़ता है। उनको ये चीजें बाजार से खरीदनी पड़ती हैं। आज गाड़ियों की कीमतें काफी बढ़ गई हैं। जो चार पांच गाड़ियां रखता है, उसको इस में डेढ़ दो ढाई लाख रुपये इनवैस्ट करने पड़ते हैं जबकि उस ज़माने में उसको तीस हज़ार ही इनवैस्ट करना पड़ता था। तीस हज़ार वाले को तो उस वक्त फ्लीट ओनर मान लिया जाता था। लेकिन आज डेढ़ दो ढाई लाख वाले को फ्लीट ओनर नहीं माना जाता है। मैं चाहता हूं कि यह जो बारह गाड़ियों की लिमिट रखी हुई है इसको कम करके चार पांच गाड़ियों की कर दिया जाना चाहिये ताकि उन्हें सहूलियत से पार्ट्स इत्यादि मिल सकें।

कोआप्रेटिव्ज़ की हमारे देश में काफी चर्चा होती है। प्रधान मंत्री जी से लेकर छोटे से छोटे मंत्री व अधिकारी तक कोआप्रेटिव्ज़ की बात करते हैं। परन्तु आज होता यह है कि इनको रिकगनाइज़ नहीं किया जाता है, कोआप्रेटिव सोसाइटीज़ को डायरेक्ट सप्लाइज़ नहीं दी जाती हैं और इसके नतीजे के तौर पर हज़ारों और लाखों रुपया जो इस इंडस्ट्री में लग सकता है, वैसे ही जा रहा है।

इंटर-स्टेट ट्रांस्पोर्ट कमिशन भी आपने बनाया है और आपने इस बात की कोशिश की है कि सारे देश में एक ही जैसा टैक्स लिया जाये। उस कमिशन का काम ठीक तरह से नहीं चल रहा है और इसका नतीजा यह हो रहा है कि ट्रांस्पोर्ट के मामले में काफी रुकावटें पैदा हो रही हैं। अगर एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश में वीहिकल को जाना होता है तो रेसिप्रोकल अरेंजमेंट से ही ऐसा हो सकता है। दो तीन सौ गाड़ियों को परमानेंट परमिट मिल जाते हैं और पचास साठ को टैम्पोरेरी। जब लोग अपनी लारियों इत्यादि के लिए परमिट लेने के लिए आर० टी० ओ० के दफ्तर में जाते हैं, चाहे वह टेम्पोरेरी परमिट हो या परमानेंट तो हजारों लाखों रुपया उनको उस दफ्तर में रिश्वत के तौर पर देना पड़ता है और कई कई दिनों या महीनों तक इंतिज़ार करते रहना पड़ता है। जब देश एक है और आप चाहते हैं कि सिंगल प्वाइंट टैक्स हो, आप चाहते हैं कि फ्री मूवमेंट हो तो क्या वजह है कि आप ऐसा नहीं कर देते हैं कि किसी भी प्रदेश में टैक्स अदा करने वाली गाड़ी, चाहे जहां भी वह रजिस्टर हुई हो, सारे हिन्दुस्तान में, एक छोर से दूसरे छोर तक बिना किसी रुकावट के जा सकती हैं। अगर आप यह सहूलियत कर दें तो भ्रष्टाचार भी मिटेगा, माल के आवागमन में भी सुविधा होगी, किराया भी सस्ता होगा और लोगों को माल भी सस्ते भाव पर मिलेगा।

कहने के लिए तो और भी बहुत सी बातें थीं, परन्तु चूंकि समय नहीं है, मैं कह नहीं सकता हूं। मैं आपको तथा मंत्रालय को धन्यवाद देकर अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

श्री राधेलाल व्यास (उज्जैन) : सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया है। जो ट्रांस्पोर्ट एंड कम्युनिकेशंज मिनिस्ट्री की डिमांड्स हैं, उनका मैं समर्थन करता हूं।

मैं मिनिस्टर साहब को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने एक पी० एंड टी० बोर्ड कायम किया है। यह समय ही बतायेगा कि जिस उद्देश्य से उसको कायम किया गया है कि कार्यक्षमता बढ़े, और लोगों को ज्यादा से ज्यादा सुविधायें मिलें, वह किस हद तक पूरा होता है। लेकिन आशा की जानी चाहिये कि वह उद्देश्य पूरा होगा।

सभापति महोदय, रिआर्गेनाइजेशन अन्फ स्टेट्स के बाद यह जरूरी हो गया था कि जो ऐडमिनिस्ट्रेटिव यूनिट्स हैं, उन पर पुनर्विचार किया जाए और मुझे यह देख कर प्रसन्नता हुई है

[श्री राधेलाल व्यास]

कि इस मंत्रालय ने दक्षिण में खास तौर से इन यूनिट्स का पुनर्गठन किया है। मैसूर, बम्बई, हैदराबाद और मद्रास, ये तीन सर्किल्ज़ में बंटे हुए थे। इसको हटा कर मैसूर राज्य का एक पी० एंड टी० सर्किल कर दिया गया है। इसी तरह से मराठवाडा क्षेत्र को बम्बई स्टेट में मिला दिया गया है।

कुरनूल में, आंध्र का सर्किल था। तेलंगाना दूसरे सर्किल में था। अब तेलांगाना और पूरे आंध्र स्टेट को मिला करके एक सर्किल बना दिया गया है। यह अच्छा हुआ है और यह होना चाहिये था। लेकिन मेरी समझ में अभी तक यह बात नहीं आई है कि बेचारे मध्य प्रदेश को क्यों छोड़ दिया गया है। अभी भी उसके कुछ क्षेत्र राजस्थान सर्किल में हैं और कुछ क्षेत्र सैंट्रल सर्किल में हैं। नागपुर और विदर्भ का एरिया बम्बई में जब चला गया है तो फिर उसके बाद बम्बई में दो सर्किल हो गए हैं। केवल बम्बई ही एक ऐसी स्टेट है जहां पर दो सर्किल हैं, बाकी किसी स्टेट में दो सर्किल नहीं हैं। हमारी स्टेट की तरफ अभी तक माननीय मंत्री जी की तरफ से कोई ध्यान नहीं दिया गया है और इसके जो दुष्परिणाम हैं, वे हमें भुगतने पड़ रहे हैं। जिस तरह से डिवेलपमेंट के काम हमारे राज्य में होने चाहियें, पी० एंड टी० और टेलीफोन के, वे उस तरह से नहीं हो रहे हैं। वे ठीक ढंग से नहीं हो रहे हैं। इसके सम्बन्ध में मैं आपके सामने कुछ आंकड़े पेश करूंगा और यह बतलाने का प्रयत्न करूंगा कि जो लाभ हमारे राज्य को होना चाहिये वह न हो कर नुक्सान हमें भोगना पड़ रहा है।

हमारे राज्य में जो हमारी पार्टी है, कांग्रेस पार्टी, उसने एक प्रस्ताव पास किया था इसके सम्बन्ध में और उसके बारे में माननीय मंत्री जी को पत्र भी लिखा गया था और उनसे प्रार्थना की गई थी कि जिस तरह से मैसूर का एक अलग से सर्किल बना दिया गया है, उसी तरह से मध्य प्रदेश का भी एक अलग सर्किल कर दिया जाना चाहिये। लेकिन अभी तक उस पर कोई निर्णय नहीं हो पाया है। इसके उत्तर में शायद यह कहा जाए कि हमारे पास बिल्डिंग्ज़ नहीं हैं। मेरी समझ में नहीं आता है कि यदि बिल्डिंग्ज़ की व्यवस्था एक जगह पर नहीं है तो क्या दूसरी किसी जगह पर भी नहीं है ? अगर बिल्डिंग की व्यवस्था नहीं है तो आप पैसा खर्च करके क्यों बिल्डिंग नहीं बनवाते हैं। जब पैसा खर्च करने की बात कही जाएगी तो जवाब दिया जा सकता है कि बजट में गुंजाइश नहीं है। मैं पूछना चाहता हूं कि दूसरी जगहों के लिए तो आप लाखों रुपये खर्च कर सकते हैं और उनके लिए आपको रुपया मिल जाता है तो क्या केवल मध्य प्रदेश ही ऐसा राज्य रह गया है, जिसके लिए आपको रुपया नहीं मिलता है। मध्य प्रदेश में छत्तीसगढ़ का इलाका शामिल है, मध्य भारत का इलाका शामिल हैं जिस में देशी रियासतें थीं और महाकौशल का वह अनडिवेलेप्ड एरिया भी शामिल है जिसमें आदिवासियों और हरिजनों की संख्या ९० लाख के करीब है। यह वह इलाका है जो पिछड़ा हुआ है और जहां पर पहले भी कोई डिवेलपमेंट का काम नहीं हो सका है। डिवेलेप्ड एरिया महाकौशल का जो था—विदर्भ वह तो महाराष्ट्र में चला गया लेकिन जो अनडिवेलेप्ड था वह मध्य प्रदेश में आ गया। हम देखते हैं कि हमारा सर्किल अलग न होने से और उस सर्किल का हैडक्वार्टर हमारे राज्य में न होने से हम को बहुत पीछे बनिस्बत दूसरे राज्यों के रहना पड़ रहा है। उदाहरण के तौर पर म बतलाऊं, मान लीजिये भोपाल में हेड क्वार्ट्रर होता सर्किल का तो कितनी सुविधा होती। हमारे यहां बहुत से धारा सभा के सदस्य भी आते हैं, वहां मिनिस्टर्स भी रहते हैं, वहां और लोग को भी बहुत आना जाना होता है, वहां सर्किलहेड्स मिल सकते हैं और अपनी समस्यायें एक दूसरे के सामने रख सकते हैं। अफसरों को उस की सारी जानकारी मिल सकती है कि वे वहां की समस्याओं को कैसे हल कर सकते हैं। हम से यह आशा नहीं की जाती कि हम नागपुर जायें या जैपुर जायें। इस

तरह से काम भी ठीक से नहीं होता है । तो ऐसी स्थिति में यह होता है कि जितना भी डेवेलपमेंट होता है वह उसी राज्य में होता है जहां पर कि सर्किल का हेडक्वार्टर होता है, जिस तरह से कि महाराष्ट्र का सर्किल हेडक्वार्टर नागपुर में है और राजस्थान का सर्किल हेडक्वार्टर जैपुर में है । इसीलिये मैं कहता हूं कि जैपुर और नागपुर के आस पास के जो क्षेत्र हैं, वहां पर कुछ विकास कार्य हो जाते हैं, हमारे यहां नहीं होते हैं । मैं माननीय मंत्री महोदय से जोरदार शब्दों में निवेदन करना चाहता हूं कि कोई कारण नहीं है कि हमारे यहां जल्दी से एक अलग सर्किल कायम न किया जाय । और अगर बिल्डिंग की वजह से ऐसा न हो सके तो चाहे नागपुर में हेडक्वार्टर रहे लेकिन मध्य प्रदेश सर्किल के डाइरेक्टर जेनरल का और पोस्ट मास्टर जनरल का कोई सम्बन्ध विदर्भ से, जो कि बम्बई में है, पैदा नहीं होना चाहिये । उस को मध्य प्रदेश के पूरे क्षेत्र को ही ऐडमिनिस्टर करना चाहिये । साथ ही हमारा जो दूसरा क्षेत्र राजस्थान में लगता है उस को वहां से हटा कर एक सर्किल बनाया जाना चाहिये ।

बिल्डिंग के बारे में जो बात कही जाती है वह मेरी समझ में नहीं आई । मैं ने रिपोर्ट्र देखी और बजट के आंकड़े भी देखे । हमारी रिपोर्ट में कई जगह द्वितीय पंचवर्षीय योचना में नई नई बिल्डिंगें बनाने की व्यवस्था की गई थी । वह मंजूर हो चुकी थी । उन के लिये लैंड ऐक्वायर की गई पोस्टल बिल्डिंग के लिये, पी० ऐंड टी० आफिसर्न की कालोनी के लिये और स्टाफ क्वार्टर्स के लिये, लेकिन निर्माण का काम कहीं पर नहीं हुआ । २५ लाख से ऊपर की कई बिल्डिंग ऐसी हैं जिन में अभी काम शुरू नहीं हुआ है, यह बात मैं आप के सामने उपस्थित करना चाहता हूं । पहले तो मैं उज्जैन के बारे में कहना चाहता हूं कि वहां ४८,००० रु० खर्च किया गया पी० ऐंड टी० के लिये लैंड ऐक्विजिशन के ऊपर, लेकिन सारा रुपया खर्च हो गया । भोपाल में भी रुपया खर्च हुआ । लेकिन बजट में जब प्राविजन देखते हैं वहां निर्माण के काम के लिये तो सिर्फ ११ करोड़ रु० का प्राविजन है जब कि सेंट्रल सर्किल में और राजस्थान सर्किल में तथा दूसरी जगहों में, जहां कुछ भी खर्च नहीं हुआ, १०, १० करोड़ का प्राविजन है, यह इसलिये कि वह जैपुर के नजदीक है और राजस्थान के साथ में हैं, दूसरी ओर नागपुर के पास में हैं । मैं उन शहरों का काम नहीं लेना चाहता, लेकिन मुझे यह देख कर दुःख होता है कि जहां पर एक पैसा खर्च नहीं हुआ है वहां के लिये काफी रकम रक्खी गई है और जहां पर खर्च हो चुका है ४८,००० रु० वहां के लिये कोई ध्यान नहीं दिया जाता । बिल्डिंग के लिये उतने पैसों का प्राविजन बजट में नहीं रक्खा गया है । मैं ने अभी इत्तला पाई कि मद्रास में पी०एम०जी० आफिस के लिये लाखों रुपये रक्खे गये हैं, जो कि सन् १९५८ में सैंक्शन हुए थे, लेकिन भोपाल के लिये कुछ नहीं हो सका ।

भोपाल में टेलीफोन की हालत गड़बड़ है, टेलिग्राफ की हालत गड़बड़ है, वहां का स्टाफ ठीक से काम नहीं करता । मैं ने उन से पूछा कि सर्विस इतनी इनएफिशिएंट क्यों है तो जवाब मिला कि यह इनएफिशिएंसी इसलिये है कि काम में दिल नहीं लगता । वहां पर उन के रहने के लिये कोई मकान नहीं है । क्यों कंस्ट्रक्शन नहीं किया जाता जब राजधानी नई बनी है? दूसरी राजधानियां तो ५०, १०० सालों के पहले से बनी हुई हैं, वहां सब तरह की सहूलियतें हैं, लेकिन भोपाल में नई राजधानी बनने की वजह से लोगों को बड़ी कठिनाई है । नई राजधानी होने के कारण. वहां पर आबादी बढ़ती जा रही है । मकान वही पहले के रह गये । थोड़े बहुत बने, राज्य सरकार ने बनाये, किन्तु आप के यहां से इस पर ध्यान नहीं दिया गया । इस के लिये उचित व्यवस्था आप की तरफ से न होना मेरी समझ में नहीं आता है ।

मेरे पास आंकड़े हैं कि इस के सर्किल न होने की वजह से कितनी कठिनाई है । पोस्टल विभाग के लिये बिल्डिंगें चाहियें । पोस्ट आफिसेज के लिये २० करोड़ रु० की कैपिटल आउटले में से

[श्री राधे लाल व्यास]

बिल्डिंग के लिये केवल १ करोड़, १६ लाख, ५३ हजार रु० इस साल के बजट में रखा है। इस १ करोड़, १६ लाख, ५३ हजार में से मध्य प्रदेश में कुल खर्च होगा ५४ हजार ५०० रु०। इस का केवल एक ही कारण है कि अफसरों का ध्यान हमारे क्षेत्र की ओर इसलिये नहीं है कि वह हमारे क्षेत्र से दूर हैं। इसी तरह से आप टेलिग्राफ़ को लीजिये ? टेलीग्राफ के लिये कुल २ करोड़ ६४ लाख २३ हजार रु० का बजट प्राविजन है। उस में हमारे यहां खर्च हो रहा है २ लाख ९९ हजार रुपये। रेडियोज के लिये सेन्टर में कुल १२ लाख ३४ हजार रु० का प्राविजन है। मध्य प्रदेश को उस में से फूटी कौड़ी भी नहीं मिल रही है। टेलिफोन्स में आफिस बिल्डिंग और स्टाफ क्वार्टर्स के लिये खर्च होने जा रहा है ४ करोड़, ४६ लाख, ८६ हजार ८०० रु०, और उस में से मध्य प्रदेश के सेन्ट्रल सर्किल और राजस्थान सर्किल दोनों को मिला कर खर्च होने वाला है। केवल २ लाख ४ हजार रु०। यह आंकड़े क्या बतलाते हैं ? क्या मध्य प्रदेश काफी डेवेलप्ड है ? दूसरी जगह पर बजट प्राविजन इतना हो और जो हमारी इतनी बड़ी स्टेट है उसमें इतना कम खर्च हो तो सिवा इसके के कि मैं इस पर दुःख प्रकट करूं और कुछ नहीं कर सकता। मेरा कहना है, मेरा आरोप है कि पी० ऐंड टी० डिपार्टमेंट मध्य प्रदेश की ओर कोई ध्यान नहीं दे रहा है, मध्य प्रदेश की उपेक्षा की जाती है, जैसा कि यह आंकड़े बतलाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि अब समय आ गया है कि वे खुद इस में दिलचस्पी लें और ऐसी व्यवस्था करें जिससे मध्य प्रदेश एक अलग सर्किल हो जाय ताकि आफिसर लोग वहां के निर्माण कार्यों को जल्दी से कर के इस क्षेत्र को विकसित करें और वहां की कठिनाई और तकलीफ को दूर करें।

अब मैं आता हूं रोड्स की तरफ। मध्य प्रदेश का क्षेत्रफल १ लाख ७१ हजार वर्ग मील के करीब है। यह क्षेत्रफल सारे हिन्दुस्तान के क्षेत्रफल का १२.७९ पर सेंट होता है। यहां नागपुर प्लैन की हमारे मित्रों ने काफी सराहना की कि उसका टार्गेट पूरा हुआ। लेकिन मध्य प्रदेश स्टेट में अगर नागपुर प्लैन को देखा जाय, तो हम बहुत ज्यादा पीछे हैं। अभी स्थिति यह है कि बहुत ऐसे क्षेत्र हैं जहां हम पहुंच भी नहीं सकते हैं। सड़कें ही नहीं हैं मीलों तक। पोस्ट आफिस नहीं हैं, तारघर नहीं हैं जहां पुलिस स्टेशन है वहां पर भी। यह हमारे यहां की हालत है। हमारे यहां की स्थिति इतनी दयनीय इसलिये हो रही है कि हमारे यहां टोटल माइलेज १८८८६ है जिसमें से सिर्फ १२८५८ मील में सर्फेस्ड रोड होगी। अब ३७१ आदमियों के पीछे हमारे यहां सिर्फ एक मील रोड है। दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक जो स्थिति होने वाली है वह यह कि हर १०० स्क्वायर मील में ११.१० मील रोड होगी जब कि आल इंडिया फिगर्स सन् १९५८ में यह थे कि सारे भारत में २९.२ मील हर १०० स्क्वायर मील पर औसत होगा। इससे पता चलता है कि अभी हम नागपुर प्लैन के कितने पीछे हैं। नागपुर प्लैन के आल इंडिया फिगर्स को लेकर मैं कहना चाहता हूं कि जब देश इतना आगे बढ़ गया है, हमारे मध्य प्रदेश का इतना बड़ा क्षेत्र, जिसका सम्बन्ध देश के चारों ओर से है, इतना पिछड़ा रहे तो क्या वह देश के लिये हानिकारक नहीं है ? मेरा निवेदन है कि अगर आप यह समझें कि यह स्टेट गवर्नमेंट का काम है तो मैं कह सकता हूं कि स्टेट गवर्नमेंट के पास इतने रिसोर्सेज नहीं हैं और वह इस काम को पूरा नहीं कर सकती। इस के लिये सेंट्रल गवर्नमेंट भी जिम्मेदार है। अगर कोई प्रदेश विकास के मामले में पीछे रहे तो सेंट्रल गवर्नमेंट को चाहिये कि वह हर प्रकार से उस स्टेट गवर्नमेंट की मदद करे और उसको आगे बढ़ाये। दूसरी पंच-वर्षीय योजना में हमारे यहां से २४ करोड़ रु० की प्लैन सजेस्ट की गई थी, लेकिन उस प्लैन के लिये प्लैनिंग कमिशन की तरफ से कुल १२ करोड़ का प्राविजन रक्खा गया। उसके बाद भी एन्युअल प्लान्स में सीलिंग और कट करके जो सैकिंड फाइव इअर प्लान के लिये हमें मिला वह था ८.६७ करोड़ पांच साल के लिए एज अगेन्स्ट २४ करोड़। तो कैसे इस प्रदेश का विकास हो सकता है और कैसे वहां के लोगों की हालत सुधर सकती है।

नैशनल हाईवेज में भी इसके लिए तो मैं धन्यवाद देता हूं कि व्यावरा भोपाल और जबलपुर रोड को नेशनल हाईवे डिक्लेअर कर दिया लेकिन कुछ मिसिंग लिंक्स हैं। उनको भी विभाग गम्भीरता से सोचे और जो जरूरी हों उनको तत्काल डिक्लेअर कर देना चाहिए। जैसे ग्वालियर और झांसी के बीच का मिसिंग लिंक है। अमृतसर से बराबर भोपाल तक सम्बन्ध हो जाता है कारण सागर से झांसी तक नेशनल हाईवे है और सागर से भोपाल तक होने जा रहा है। लेकिन बीच का थोड़ा सा हिस्सा है। झांसी शिवपुरी को हाईवे डिक्लेअर कर दिया लेकिन ग्वालियर और झांसी के बीच ५०–५५ मील का टुकड़ा है उसको नेशनल हाईवे डिकलेअर नहीं किया। यह बहुत जरूरी है। इस पर विचार किया जाए।

दूसरा भोपाल से देवास है। आपने भोपाल को व्यावरा तक किया इससे दिल्ली जाने वालों को सुविधा हो गयी। लेकिन अगर भोपाल से देवास को भी आप डिक्लेअर कर दें तो इससे बम्बई जाने वालों को भी सुविधा होगी। यह छोटा सा टुकड़ा है और उस पर ब्रिजेज़ वगैरह भी बन गये हैं और रोड भी अच्छी है, इस पर आपको ज्यादा खर्च नहीं करना पड़ेगा। आपको उसको केवल डिकलेअर करना है। तो इस तरह से भोपाल से देवास तक भी नेशनल हाईवे डिकलेअर करने की जरूरत है।

इसी तरह से जबलपुर से आप भोपाल तक सड़क ले जाना चाहते हैं। अच्छा हो कि आप जबलपुर से रायपुर को भी एक नेशनल हाईवे डिकलेअर कर दें।

इसके बाद जबलपुर से कानपुर को भिंड होकर रोड हो जाए यह मेरा सुझाव है। आपने चम्बल और जमुना के पुलों के लिए एक तिहाई मदद देने का वादा किया है। उसके लिए मैं आभारी हूं। जब यह जबलपुर से भिंड होकर कानपुर तक नेशनल हाईवे हो जाएगी तो मध्य प्रदेश का सम्बन्ध हमारे देश से सहज हो जाएगा।

यही मेरे चन्द सुझाव हैं जो बहुत जरूरी हैं। उन पर विचार किया जाए और हो सके तो इन मिसिंग लिंक्स को जोड़ दिया जाए। मुझे कहना तो और भी था लेकिन समय नहीं है। इस-लिए आपको धन्यवाद देकर समाप्त करता हूं।

असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : मैं सब से पहले बेकार विमान चालकों की समस्या का उल्लेख करता हूं। अध्यक्ष महोदय के अनुदेश पर प्राक्कलन समिति ने भी इस समस्या पर विचार किया। तीन दिन पहले प्राक्कलन समिति के अध्यक्ष द्वारा यह प्रतिवेदन सभा पटल पर रखा गया। प्रतिवेदन में बेकार विमान चालकों की वास्तविक स्थित तथा वर्तमान स्थिति का सामना करने के व्यावहारिक सुझाव दिये गये हैं। श्री ब्रजराज सिंह ने कहा कि बेकार विमान चालकों की संख्या ६२ है।

असैनिक उड्डयन के महानिदेशक ने उन सभी विमान चालकों को जिन्होंने असैनिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र से परीक्षा पास की है, इस आशय का पत्र भेजा है कि उनकी वर्तमान स्थिति क्या है? मैं आशा करता हूं कि यदि उक्त माननीय सदस्य उन विमान चालकों से मिलेंगे तो उन्हें असैनिक उड्डयन के महानिदेशक को इस आशय का उत्तर भेजने को प्रोत्साहित करें कि वे इस समय क्या कर रहे हैं और क्या वे अभी भी विमान चालन के व्यवसाय में दिलचस्पी रखते हैं।

श्री ब्रजराज सिंह ने मुझ पर यह आरोप लगाया है कि मैंने बेकार विमान चालकों की सही संख्या नहीं बतायी है। उनकी सही संख्या ३३ है क्योंकि केवल इतने ही विमान चालकों ने अपनी अनुज्ञप्तियों का पुननर्वीकरण करवाया है और उनकी अनुज्ञप्तियां १९६० के लिये वैध हैं। दुःख है कि बहुत से लोगों ने परीक्षा उत्तीर्ण होने के पश्चात से अपनी अनुज्ञप्तियों को बदलने की परवाह नहीं

[श्री मुही उद्दीन]

की है। मैं इस बात से सहमत हूं कि उनके पुनर्नवीकरण में भी कुछ समय लगता है, क्योंकि उसके लिये निश्चित घंटों की न्यूनतम उड़ान करनी होती है। मुझे दुःख है कि उनके द्वारा सीखी गयी कला व्यर्थ जा रही है। मैं आशा करता हूं कि जिन लोगों ने अपनी अनुज्ञप्तियां नहीं बदलवायी हैं वे उन्हें शीघ्र बदलवायेंगे।

†**श्री स० नो० बनर्जी :** क्या कोई रिक्ततायें हैं ?

†**श्री मुही उद्दीन** मैं उस प्रश्न पर अभी आ रहा हूं। मैं पहले अनेक अवसरों पर यह बता चुका हूं कि जैसे ही असैनिक उड्डयन के महानिदेशक द्वारा किए गए रोजगार की स्थिति के पुनर्विलोकन से यह ज्ञात हुआ कि भारतीय विमान सेवा निगम और एयर इंडिया इन्टरनेशनल द्वारा भरती कम होगी हमने भारतीय विमान बल से कुछ उपयुक्त अभ्यर्थियों को अपनी सेवा में लेने का अनुरोध किया ताकि बेरोजगार चालकों की संख्या कुछ हद तक कम हो जाये। मुझे आशा है कि इसका निर्णय शीघ्र हो जाएगा। इसके अतिरिक्त भारतीय विमान सेवा निगम ने हाल में ९-१० चालक भरती करने का निर्णय किया है और वे शीघ्र ही विज्ञापन देंगे। मैं आशा करता हूं कि जिन चालकों ने हाल में अपने लाइसेंसों का नवीकरण करा लिया है वे इस अवसर का लाभ उठायेंगे।

रोजगार का एक और अवसर भी आया है और वह है सहायक हवाई अड्डा अधिकारियों की भरती। इन पदों के लिए भरती लोक सेवा आयोग द्वारा की जाती है। नियमों के अन्तर्गत जो आयु की सीमा है उसको हमें शिथिल करना होगा ताकि ये लाइसेंस प्राप्त चालक उन पदों के लिए प्रार्थनापत्र दे सकें। मैं आशा करता हूं कि उन में से कुछ को रोजगार मिल जाएगा क्योंकि उनको चुनना या न चुनना लोक सेवा आयोग पर निर्भर है। इस समय यही रास्ते उनको रोजगार दिये जाने के निकाले गए हैं।

श्री उस्मान अली खां ने व्हीटक्रोफ्ट समिति द्वारा भारतीय विमान सेवा निगम के लिए सिफारिश किए गए कार्यदक्षता सम्बन्धी उपायों का निर्देश किया। मैं यह बता देना चाहता हूं कि पिछले दो-तीन वर्षों में भारतीय विमान सेवा निगम की वित्तीय स्थिति में क्रांतिकारी परिवर्तन हुआ है। माननीय सदस्यों ने संतुलन पत्र में कुछ परिवर्तन देखे होंगे। मैं केवल दो एक परिवर्तनों का उल्लेख करूंगा।

भारतीय विमान सेवा निगम ने १९५३-५४ से अब तक ५,८८,८१,००० रुपये का नुक्सान उठाया है। इस नुकसान की पूर्ति भारतीय विमान सेवा निगम को ऋणों द्वारा की गई थी और वे ऋण संतुलन पत्र में निगम के अवशिष्ट दायित्वों के रूप में दिखाए गए थे।

[उपाध्यक्ष महोदय **पीठासीन** हुए]

यह विचार किया गया था कि संचालन व्यय में वृद्धि और कम विकसित मार्गों पर विमान सेवाओं में वृद्धि होने पर यह नुकसान, जो भारतीय विमान सेवा निगम के संतुलन पत्र में ऋण के रूप में दिखाया गया था, राज सहायता के रूप में बट्टेखाते में डाल दिया जाएगा। इस प्रकार राज सहायता के रूप में बट्टेखाते में डाली गई ५,८८,००,००० रुपए की राशि में से ३,५६,००,००० रुपए भारत सरकार के पास भारतीय विमान सेवा निगम के खाते में अवक्षयण निधि के रूप में जमा हैं और २,३१,९९,००० रुपए पूर्णतः बट्टेखाते में डाल दिए गए थे। यह निर्णय कुछ शर्तों के अन्तर्गत किया गया था कि भारतीय विमान सेवा निगम का लागत ढांचा ऐसा होना चाहिए कि नुकसान

†मूल अंग्रेजी में

प्रति वर्ष कम होता जाए और हमें निगम को अनिश्चित अवधि तक राजसहायता न देनी पड़े। इसके लिए व्हीटक्रोफ्ट समिति नियुक्त की गयी थी जिसका श्री उस्मान अली खां द्वारा विस्तृत निदेश किया गया है। समिति ने प्रतिमान लागत का आकलन किया और सिफारिश की कि उसका पूर्णतः पालन किया जाना चाहिए। आशा की गई थी कि यह प्रतिमान लागत निगम के कर्मचारियों की कार्यदक्षता बढ़ने के साथ साथ धीरे धीरे कम हो जाएगी। सरकार द्वारा स्वीकार किया गया फार्मूला यह था कि यदि भविष्य में कोई नुकसान होगा तो उसकी पूर्ति सरकार द्वारा प्रतिमान लागत के आधार पर ही की जाएगी। यदि लागत प्रतिमान लागत के अनुसार होगी तो वह नुकसान उस आधार पर न्याय संगत होगा, अन्यथा उससे यह मालूम होगा कि निगम के कार्याकरण में आवश्यक कार्यदक्षता नहीं आ सकी है।

उदाहरण के लिए मैं यह उल्लेख करूंगा कि डकोटा विमानों के लिए लागत ढांचा समिति द्वारा यह सिफारिश की गई थी कि डकोटा विमानों के कुछ शर्तों के अन्तर्गत संचालन की कुल लागत ६६६ रुपए होनी चाहिए परन्तु बाद में १९५९–६० में वह लगभग ६६४ रुपये कूती गई। वाणिज्यिक लेखा परीक्षा विभाग की सहायता से १९५९–६० के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर प्रतिमान लागत का आकलन किया जाएगा और वह भारतीय विमान सेवा निगम के भविष्य में होने वाले नुक्सान का आधार होगी। मैं आशा करता हूं कि इस सिद्धान्त का, जिसे सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया गया है, निगम द्वारा पूर्णतः पालन किया जाएगा और विभिन्न चीजों के लिए निर्धारित प्रतिमान लागत को माना जाएगा।

मैं यह बता देना चाहता हूं कि डकोटा विमान बहुत मजबूत होते हैं। वे सुरक्षित होते हैं परन्तु जहां तक संचालन व्यय का संबंध है उन में खर्चा बहुत आता है। मुझे १९५६–५७ से १९५९–६० के कुछ आंकड़े दिये गये हैं जिन से ज्ञात होता है कि भारतीय विमान सेवा निगम को डकोटा विमानों के मार्गों पर १ करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। १९५९–६० में वह १ करोड़ रुपया था। इस में सन्देह नहीं कि वाईकाउन्ट विमान चलाने से भारतीय विमान सेवा निगम को बहुत फर्क पड़ा है: मैं श्री राज बहादुर और श्री जगजीवन राम जो मुझसे पहले इस विभाग के मंत्री रह चुके हैं, का बहुत आभारी हूं कि उन्होंने वाइकाउन्ट विमानों को भारत की परिस्थिति के लिये सब से अधिक उपयुक्त चुना। उन से भारतीय विमान सेवा निगम के अच्छे और लाभप्रद संचालन में सहायता मिली है। अब हम पांच फोकर विमान मंगा रहे हैं और मुझे आशा है कि हम छोटे मार्गों पर भी डकोटा विमानों के स्थान पर अच्छे प्रकार के विमानों को बदल दगे।

१९५९–६० में भारतीय विमान सेवा निगम की स्थिति बदली है और उसे लगभग ८ लाख रुपये की अतिरिक्त आय हुई जिस का श्री उस्मान अली खां ने उल्लेख किया। मैं उसे जान बूझ कर लाभ नहीं कह रहा हूं क्योंकि सरकार को देय ब्याज का भुगतान नहीं किया गया है। जैसा कि सभा को ज्ञात है, सरकार द्वारा १९६६ तक ब्याज खत्म कर दिया गया है और मैं आशा करता हूं कि इस अवधि का पूर्ण लाभ उठाया जायेगा और निगम का संचालन इस प्रकार किया जायेगा कि १९६६ के बाद निगम केवल ब्याज का ही भुगतान न करे वरन् निगम को दी गई समन्याय पूंजी पर भी लाभ का भुगतान करे।

दूसरी बात जिस का उल्लेख मैं करना चाहता हूं यह है कि वष १९६०–६१ निगम के लिये उतना अच्छा नहीं होगा जितना कि १९५९–६० जिस में सन्तुलन पत्र में ८ लाख रुपये अतिरिक्त आय दिखाई गई थी। १९६० में आय में पर्याप्त वृद्धि हुई थी। उड़ान के घंटों में भी काफी वृद्धि हुई है परन्तु साथ ही व्यय भी बढ़ गया है। व्यय में यह वृद्धि वेतनों और मजूरियों के बढ़ने और अन्य विविध व्ययों के कारण है और मैं आशा करता हूं कि व्यय में वेतन आदि के कारण इस वृद्धि के बावजूद भारतीय विमान सेवा निगम बढ़े हुए व्यय की पूर्ति आय में वृद्धि द्वारा कर सकेगा। यदि ऐसा नहीं हो

[श्री मुहीउद्दीन]

सकता है तो उन्हें अपनी आय बढ़ाने के लिये मार्गोपाय निकालने होंगे। किसी भी वाणिज्यिक संगठन में वेतन वृद्धि आय से ही प्राप्त हो सकती है ।

जनसाधारण का यह विचार है कि निगम का संचालन सरकार द्वारा किया जाता है इसलिये यदि कोई नुकसान होता है तो उसकी पूर्ति सरकार द्वारा ही की जानी चाहिये। यह धारणा सर्वथा गलत है तथा इस को दूर किया जाना चाहिये । हमें यह भावना उत्पन्न करनी चाहिये कि राष्ट्रीय निगम को अपना व्यय स्वयं पूरा करना चाहिये तथा उस का संचालन इस प्रकार किया जाना चाहिये कि उस का समस्त व्यय उस की ही आय से निकल सके और यह आशा नहीं की जानी चाहिये कि करदाता उन की सहायता करेंगे । ह्वीट क्रोफ्ट समिति इसी प्रयोजन के लिये नियुक्त की गई थी और मुझे विश्वास है कि प्रत्येक व्यक्ति राष्ट्रीयकृत संगठनों को सफल बनाने का प्रयत्न करेगा ।

इस के बाद मैं दो एक छोटी मोटी बातों को लूंगा । श्री त० ब० विट्ठल राव ने कहा कि कलकत्ता के लेखा अधिकारी का कार्यकाल उस के गबन के लिये जिम्मेदार होने के बावजूद बढ़ा दिया गया है । मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य की जानकारी सही नहीं है। यह अधिकारी वह नहीं है, वैसे गबन के मामले में अभी पुलिस द्वारा जांच जारी है ।

दूसरी बात हवाई अड्डों पर नियुक्त चौकीदारों से संबंधित है। इसका उल्लेख भी श्रीराव ने किया था । दो प्रकार के चौकीदार हैं । एक अविराम और दूसरा सविराम । अविराम चौकीदार सप्ताह में ५४ घंटे कार्य करता है और उसे सप्ताहमें एक दिन की छुट्टी मिलती है। सविराम चौकीदार सप्ताह में ७५ घंटे कार्य करता है और उसे पन्द्रह दिन में एक दिन की छुट्टी मिलती है ।यह प्रणाली वैसी ही है जैसी कि रेलवे में प्रचलित है । वेतन आयोग ने उन के सम्बन्ध में विचार किया था परन्तु उस ने किसी परिवर्तन की सिफारिश नहीं की है और मैं किसी प्रकार के परिवर्तन की आवश्यकता नहीं समझता हूं । इन शब्दों के साथ मैं आप को बोलने का मौका देने के लिये धन्यवाद देता हूं ।

†**श्री सुबिमन घोष** (बर्दवान) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं 'इंडियन सवसेस' नामक जहाज से १३ नाविकों के लापता हो जाने के विषय में कुछ निवेदन करना चाहता हूं । उस के सम्बन्ध में १६ फरवरी १९६१ को पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या ५१ के उत्तर में माननीय उप मंत्री ने जो कुछ बताया था वह इतना अनिश्चित था कि उस से कुछ भी पता नहीं लगता है । जिस मोटर बोट में वे नाविक थे उस का क्या अन्त हुआ यह पता लगाने का कुछ भी प्रयत्न नहीं किया गया है । कुछ समाचारपत्रों में यह खबर छपी थी कि वह मोटर बोट दुर्घटना के स्थान से तीस-चालीस मील दूर उलटी हुई पाई गई । इस खबर का प्रतिवाद नहीं किया गया है ।

दूसरी बात यह है कि पहले इस मोटर बोट पर १५ व्यक्ति भेजे गये थे । वे 'इंडियन नेवीगेटर' को नहीं बचा सके तथा लौट कर आ गये और उन में से दो घायल भी हो गये थे । कम्पनी कहती है कि फिर उन तेरह नाविकों ने स्वेच्छा से 'इंडियन नेवीगेटर' को बचाने के लिये प्रयास किया । यह बात समझ में नहीं आती है क्योंकि 'इंडियन नेवीगेटर' के कप्तान ने यह राय व्यक्त की थी कि जलते हुए जहाज को बचाने का खतरा लेना व्यर्थ है । दूसरे यदि उन लोगों ने अपने को स्वेच्छा से भी इस कार्य के लिये प्रस्तुत किया था तब भी इस कार्य के प्रभारी व्यक्ति को उन्हे ऐसा करने से मना करना चाहिये था । यह एक गंभीर चूक है । अत: इस मामले की जांच एक प्रथम श्रेणी के मजिस्ट्रेट या प्रेसीडेंसी मजिस्ट्रेट द्वारा कराई जानी चाहिये । नाविक अधिकारी द्वारा जांच कराये जाने से कोई लाभ नहीं होगा क्योंकि इस समवाय में बहुत बड़े बड़े व्यक्ति हैं जिन में एक पश्चिम बंगाल की कांग्रेसी सरकार के पथ प्रदर्शक भी हैं जो पहले ब्रिटिश राज के समर्थक थे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री राज बहादुर : क्या माननीय सदस्य का इस प्रकार की बात कहना उचित है ?

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं भी यही सोच रहा था कि इस प्रकार की बातें नहीं कही जानी चाहियें। जो लोग यहां उत्तर नहीं दे सकते हैं उनकी आलोचना नहीं की जानी चाहिये। मान ीय सदस्य सामान्य आलोचना कर सकते हैं पर किसी व्यक्ति विशेष के आचरण पर आक्षेप नहीं किया जाना चाहिये।

†श्री सुबिमन घोष : इसलिये मैं चाहता ं कि इस के बारे में न्यायिक जांच कराई जाय ताकि इस मामले के समस्त तथ्य सामने आ सक।

इसके बाद मैं दुर्गापुर एक्सप्रस सड़क के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। यह एक राष्ट्रीय परियोजना है और आजकल राष्ट्रीय परियोजनाओं का विरोध न करने का फैशन है। परन्तु मैं इस सड़क के निर्माण का विरोध करता हूं। कहा जाता है कि उसके निर्माण से उस क्षेत्र की यातायात की भीड़ भाड़ कम हो जायेगी। मैं इस से सहमत नहीं हूं। इस सड़क के निर्माण में ३००० से ४००० एकड़ कृषि योग्य भूमि बरबाद हो जायेगी। ऐसी हालत में वहां जो नहरें हैं वे व्यर्थ हो जायेंगी क ोंकि उन से सिंचाई किये जाने के लिये भूमि ही नहीं बचेगी।

जहां तक ग्रांड ट्रंक रोड का प्रश्न है उसको चिनसुरा से दुर्गापुर तक चौड़ा किया जाना चाहिये और हावड़ा से हुगली तक एक ही सड़क बनाई जानी चाहिये। मैं समझता हूं कि इससे प्रयोजन पूरा हो जायेगा। इसके अतिरिक्त यदि बर्दवान के दक्षिण की ओर एक पुल बनवा दिया जाये और दामोदर के समानान्तर एक सड़क बनवाइ जाये तो एक इंच भूमि भी बरबाद नहीं होगी। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इस प्रस्ताव के सम्बन्ध में विचार करेंगे।

†श्री माने (बम्बई नगर मध्य—रक्षित—अनुसूचित जातियां) : मैं मंत्रालय का ध्यान अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के कर्मचारियों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। मेरा निवेदन है कि डाक तथा तार विभाग में इन जातियों के कर्मचारियों की भरती करने और उनको स्थायी बनाने के सम्बन्ध में कोई जातिवार सूची नही रखी जाती है जब कि गृह-कार्य मंत्रालय द्वारा एक आदेश निकाला गया था जिसमें यह कहा गया था कि सभी मंत्रालय इस प्रकार की सूची बना कर रखें। यही नहीं जब इसके बारे में सभा में प्रश्न पूछा गया तब उसका उत्तर भी हमें गलत दे दिया गया था कि ऐसी सूची रखी जाती है। मेरे पास ऐसे अनेक उदाहरण हैं जिनमे इस प्रकार की सूची न रखने के कारण कर्मचारियों का बहुत अहित हो रहा है। इस के अतिरिक्त मकानों की कमी के कारण इन श्रेणियों के कर्मचारियों को मकान भी नहीं मिलते हैं। अतः मेरा अनुरोध है कि इन कर्मचारियों को सब प्रकार की सुविधायें दिलाने के लिये कार्यवाही की जाये।

इसके बाद मैं असैनिक उड्डयन विभाग पर आता हूं। विभाग के विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों के काम के घंटों के सम्बन्ध में अभी तक निर्णय नहीं किया जा सका है। यद्यपि उसके सम्बन्ध में बहुत समय से विचार किया जा रहा है। मैं चाहता हूं कि इसके सम्बन्ध में शीघ्रता की जाये। भरती के नियमों तथा सेवा संहिता का संकलन भी अभी तक नहीं निकला है यद्यपि पिछले १४ वर्षों से उन का कार्य चल रहा है।

फिर नागपुर मे हवाई अड्डे की बस्ती में रहने वाले कर्मचारियों के स्कूल जाने वाले बच्चों को जो बस सुविधा दी जा रही थी वह १३ अप्रैल से बन्द कर दी गई है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस सुविधा को जारी रखा जाये।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री माने]

जहां तक इस विभाग के ड्राइवरो का प्रश्न उनकी दो श्रेणियां हैं : हल्की गाड़ियों के लाइसेंस वाले ड्राइवर और भारी गाड़ियों के लाइसेंस वाले ड्राइवर। वेतन आयोग ने उनके लिये दो वेतन क्रमों की सिफारिश की थी परन्तु अभी तक उन पर एक ही वेतन क्रम लागू है। अतः माननीय मंत्री को इस सम्बन्ध में ध्यान देना चाहिये।

इसके बाद मैं डाक तथा तार विभाग पर आता हूं। विभाग के कर्मचारियों की सेवा की शर्तों से संबंधित नियम अभी तक नहीं बन सके हैं। मैं चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में शीघ्रता की जाये। फिर रेलवे डाक सेवा व तार सेवा तथा विभागारिक्त सेवा के कर्मचारियों की सेवा की शर्तों की छानबीन करने के लिये जो समितियां नियुक्त की गई थीं उनका कार्य समाप्त हो गया है परन्तु उनके प्रतिवेदन न तो सभा पटल पर रखे जा रहे हैं और न सर्वसाधारण को उपलब्ध किये जा रहे है। इस संबंध में शीघ्रता की जानी चाहिये।

जहां तक डाक, रेलवे डाक सेवा तथा तारघरों के कार्यालयों की इमारतों का संबंध है वर्तमान स्थिति अत्यन्त दयनीय है। अतः इस हेतु एक निश्चित नीति बनाई जानी चाहिये।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि व्यापारिक संस्थाओं को अपने पोस्ट कार्ड छापने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। इस पर प्रतिबन्ध लगना चाहिए। व्यापारी लोग ८ पैसे का बुकपोस्ट नहीं करते, पोस्ट-कार्डों को ही छपवा कर काम निकाल लेते हैं। इससे सरकार को घाटा रहता है।

†**श्री तिरूमल राव** (काकीनाडा): परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अन्तर्गत बड़े महत्वपूर्ण काम है। इसके कार्य पर ही बाकी के मंत्रालयों की समृद्धि का आधार है। गत छः वर्षों में इसके तीन मंत्री बदल चुके हैं। मैं संक्षेप से नौवहन का उल्लेख करना चाहता हूं। देश में नौवहन की स्थिति बहुत ही शोचनीय है। हमारा अधिकतर माल विदेशी जहाज ढोते हैं। भारतीय जहाज केवल हमारे सारे माल का ९ प्रतिशत ही ढोते है। विश्व भर में कुल १३०० लाख टनभार है। इस सब का ६ प्रतिशत भारत का है। इस प्रकार यह स्पष्ट ही है कि हम विदेशी जहाजों को माल भाड़े के तौर पर बड़ी रकम देते आ रहे हैं परन्तु ऐसा प्रतीत होता है कि सरकार ने भारतीय नौवहन को सहायता देने के प्रश्न पर विचार नहीं किया है। हमारे पास ऐसा एक भी टैंकर नहीं जो कि ३०,००० टन की क्षमता रखता हो।

मेरा यह भी निवेदन है कि काकीनाडा पत्तन भारत के पूर्वी तट पर सब से अच्छी और सुरक्षित और प्राकृतिक बन्दरगाह है और इसका विकास किया जाना चाहिए। इसके लिए ५५ करोड़ बहुत कम है, इसके लिए अधिक धन की व्यवस्था करने पर जोर दिया जाना चाहिए।

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज-बहादुर)** : सदन में हमारे मंत्रालय के सम्बन्ध में जो कुछ कहा गया है उसके लिए मैं माननीय सदस्यों का आभार मानता हूँ। इससे हमारा काफी पथ प्रदर्शन हो जाता है। हम सभी प्रकार के परिवहन की व्यवस्था के लिए उत्तरदायी हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

इस दिशा में मेरा निवेदन है कि नौवहन के लिए दूसरी पंचवर्षीय योजना में ६ लाख जी० आर० टी० का लक्ष्य निर्धारित किया था जो कि पूरा कर लिया गया है। मैं सदन की जानकारी के लिए यह बताना चाहता हूँ कि हमारे जहाजों का इस समय कुल टन भार लगभग ८,५०,००० जी० आर० टी० है और ६५,००० जी० आर० टी० के० लिए जहाजों का आर्डर दे दिया है। हमने इस सारी चीज पर ५४ करोड़ से भी अधिक रुपया खर्च किया है। मैं सदन को यह बताना चाहता हूं कि भारतीय नौवहन को बढ़ावा देने के लिए अतीत में कई कदम उठाये गये हैं। इसके लिए ४० प्रतिशत की विकास छूट दी गयी है। सरकार ने इसके साथ १२ करोड़ रुपये का अंशदान नौवहन विकास निधि में दिया है, और इस निधि का निर्माण भी इसी उद्देश्य के लिए किया है। इससे ३ प्रतिशत के रियायती ब्याज से धन दिया जायेगा। इस सम्बन्ध में यह भी उल्लेखनीय है कि दूसरी पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ में सरकारी क्षेत्र का कुल टन भार ४२००० जी० आर० टी० था। अब यह टनभार १.२६ लाख है।

एक बहुत बड़े महत्व की बात मैं सदन को बताना चाहता हूं। वह यह है कि हमनें ईस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन और वेस्टर्न शिपिंग कारपोरेशन को मिला कर एक संस्था बना देने के बारे में अन्तिम मिर्णय कर लिया है। इस नये निकाय का नाम शिपिंग कारपोरेशन आफ इंडिया कहलायेगा। इसका सभापति भी गैर-सरकारी क्षेत्र का कोई व्यक्ति बनाया जायेगा। इसके संचालन के लिए बोर्ड का निर्माण भी नये सिरे से किया जायेगा। इस निदेशक बोर्ड में जहां सरकारी निदेशक होंगे वहां गैर-सरकारी लोगों को भी निदेशक नियुक्त किया जायेगा। शिपिंग कारपोरेशन को चावल इत्यादि के यातायात के लिए वर्मा में व्यापार करने की अनुमति दे दी जायेगी। इन उपरोक्त दोनों कारपोरेशनों को परस्पर एक करने के सम्बन्ध में सभी दिशाओं की ओर से सरकार पर दबाव डाला गया था। नौवहन समवायों को हमनें ३० हजार टन माल ले जाने की वैसे भी सामान्य अनुमति दे रखी है।

सरकारी निगम दो नये रास्तों पर जा रहे हैं, एक तो भारत के पश्चिमी किनारे से चालू वर्ष में जापान सेवा और दूसरा है भारत के पश्चिमी किनारे से। तीसरी योजना के अन्तर्गत भारत आस्ट्रेलिया सेवा भी आरम्भ कर दी जायेगी अर्थात् ऐसा किये जाने से दो नये रास्ते और खुल जायेंगे। हम काफी निर्यात भी करने का इरादा रखते है और कर रहे है साथ ही विभिन्न प्रकार के खाद्यान्नों का आयात भी भारी मात्रा में करना पड़ रहा है, अतः हम काफी माल में जाने वाले उचित आकार के जहाजों के निर्माण को प्रोत्साहन देने का प्रयत्न करेंगे। इसी विचार को दृष्टि में रखते हुए हमनें केवल सरकारी क्षेत्र में ही टैंकर अर्जित करने की नीति भी ढीली कर दी है। अब उन्हें गैर सरकारी क्षेत्रों में भी अर्जित किया जा सकता है। हमारे पास इस समय तीन भारतीय फ्लैग टैन्कर हैं। इसके लिए हमने विदेश पार तेल व्यापार क्षेत्र में भी आने का पक्का इरादा कर लिया है। इस मामले में तीसरी योजना के अन्तर्गत हम १,८१,००० जी० आर० टी० और १,६४,००० जी० आर० टी० को मिला कर कुल ३,७५,००० जी० आर० टी० हो जायेंगे।

जो कुछ हमने किया है वह उसके बराबर ही है या शायद यह उससे भी कम है जो हमने दूसरी योजना में किया है। किन्तु नौवहन के लिए जो धन रखा गया था उसमें इतना ही कुछ किया जा सकता था। इसके सम्बन्ध में सभी माननीय सदस्यों ने कहा है और मैं केवल यही कहूंगा कि हमें हर चीज का मूल्यांकन उपलब्ध साधनों और वित्त सम्बन्धी व्यवस्था की दृष्टि से करना होगा। विभिन्न चीजों की प्राथमिकताएं निर्धारित करते समय हमें किसी की बात

[श्री राज बहादुर]

तो माननी पड़ती है और आखिर किस की बात मानें ? योजना आयोग के निश्चय को ही माना जायेगा। उन्हीं का यह कर्तव्य है।

इसके अतिरिक्त हम कुछ कदम उठाना चाहते हैं और ऐसा काम करना चाहते हैं जिससे यह सिद्ध हो जायगा कि हम इस विशेष मामले में क्या करना चाहते हैं। हमारे प्रयत्नों से अब तक तीन नौवहन कम्पनियां बन गयी हैं। हमारा ९ लाख टन भार का लक्ष्य पूरा हो चुका है—कुछ और जहाज भी बनाये जा रहे हैं—और यह बात भी बड़ी सुखद है कि इस उद्योग में और अधिक पूंजी लगवाने में हमें सफलता मिली है । पिछले बारह महीनों में तीन नये समवाय पंजीबद्ध हो चुके हैं और उनमें से दो ने जहाज लेकर तटों पर चलाने शुरू कर दिये हैं। एक समवाय का नाम सुरेंद्र समुद्रपारीन लिमिटेड है। इस समवाय ने चार जहाज ३०,००० जी० आर० टी० क्षमता के प्राप्त कर लिए हैं। दूसरी समवाय का नाम रत्नाकर नौवहन समवाय है। जिसने यूगोस्लाविया से ७००० से ८००० जी० आर० टी० क्षमता के जहाज खरीदने का सौदा तय किया है। तीसरी समवाय का नाम है जयंती नौवहन समवाय जिसकी अधिकृत पूंजी ५ करोड़ रुपया है। इस समवाय ने हाल ही में मित्सूभूसी नौवहन समवाय से एक करार किया है जिसके अनुसार चार सिंगल स्क्रू वाले डीजल से चलाये जाने वाले माल वाहक जहाज बनाये जायेंगे जिस में से हरेक की क्षमता ३०,५०० जी० आर० टी० होगी ।

इस समवाय का करार, मूल्य तथा अन्य ब्योरात्मक बातों के सम्बन्ध में सरकार द्वारा अनुमोदित होना आवश्यक है। नौवहन विकास निधि से भी इस समवाय को सामान्य शर्तों पर ऋण मिल सकेगा किन्तु उतना ही जितना ही तीसरी योजना के लिए जहाजों आदि की प्राप्ति के लिए दिया गया होगा।

जयंती नौवहन समवाय भी ३०,००० डी० डब्ल्यू० टी० क्षमता का एक तेल वाहक जहाज की खरीद के लिए बात कर रही है। सरकार अपनी-लचीली नीति के कारण गैर-सरकारी क्षेत्र को भी एक तेलवाहक विमान खरीदने की अनुमति दे रही हैं। यदि यह बातचीत सफल हो गयी तो समवायों को और टैंकर मिल जायंगे और तीसरी योजना के प्रथम वर्ष में और भी अधिक टनभार की क्षमता बढ़ जायेगी।

जहां तक नौवहन का सम्बन्ध है, इन तीनों समवायों के बनने से हमारी स्थिति अब आगे बढ़ने की हो गयी है। हमारा भविष्य पर भरोसा हो गया है। नौवहन के लिए हमारे पास इस समय जो ५५ करोड़ रुपया मिला है उसमें से ३५ करोड़ रुपये की रकम तो हम तीसरी योजना के लिए निर्धारित कर देंगे। इसमें से १५ करोड़ रुपया हम ट्रैम्प फ्लीट के लिए रखेंगे और १० करोड़ रुपये टैंकरों के लिए और ८ से १० करोड़ रुपये तक की रकम अन्य जहाजों की खरीद के लिए रखा जायगा जिसमें यात्री जहाज भी शामिल होंगे। इस प्रकार जहाज़ी बेड़े को बढ़ाने आदि के काम के लिए सरकारी क्षेत्र के पास करीब १५ करोड़ रुपया होगा। निधियों के आवंटन के लिए हम लचीली नीति अपनाना चाहते हैं ताकि आवश्यकतानुसार फेर-बदल किये जा सकें । व्यापार और माल की अपर्याप्तता के कारण तटवर्ती नौवहन दूसरी योजना में काफी पीछे रह गया है। यह सच है कि ४८८,००० जी० आर० टी० के लक्ष्य के स्थान पर हम केवल २९९,००० जी० आर० टी० का लक्ष्य ही प्राप्त कर सकें हैं, जिसका मतलब यह है कि हमारे लक्ष्यों की पूर्ति में ११३,००० जी० आर० टी० की कमी रह गयी है किन्तु समुद्रपारीय क्षेत्र में हमने लक्ष्य की यथेष्ट पूर्ति की है अर्थात् कुल मिलाकर ६१६,८०० जी० आर० टी० का लक्ष्य पूरा किया है।

जहां तक कोयला के परिवहन का सम्बन्ध है उसके बारे में भी निम्न कदम उठाये जा रहे हैं। हम तटवर्ती नौवहन को और बढ़ावा देना चाहते हैं और यह निश्चय किया गया है कि १० लाख टन और कोयला भी समुद्र के मार्ग से ले जाया जाय। इस समय भी १० लाख टन कोयले का परिवहन होता है। इस निर्णय को कार्यान्वित करने के लिए तीन समन्वय समितियां बनाई गयी हैं; एक समिति कलकत्ता में, एक बम्बई और एक मद्रास में बनाई गयी है। यह समितियां जहाजों के आवंटन, श्रम के संभरण और अन्य पत्तन सम्बन्धी सुविधाओं को देखती हैं।

सम्बद्ध पत्तन न्यासों के सभापति इन समितियों के अध्यक्ष हैं और सम्बद्ध विभागों तथा हितों के प्रतिनिधि भी वहां पर हैं। माल का आवंटन इस आधार पर है कि कम से कम तीस बार कलकत्ता के बंदरगाह से कोयला प्रेक्षित किया जाया करेगा। इन तीस में से ६ जहाज मद्रास के लिए निश्चित किये जा रहे हैं। कुल टनभार ३३,५०० टन है। कडलोर के लिए दो, ट्यूटीकार्ण के लिए ५, कोचीन के लिए छः, बम्बई के लिए पांच, भावनगर के लिए २, पोरबंदर के लिए २, ओखला के लिए १, जामनगर और सिक्का के लिए १ जहाज निश्चित हुआ है। इससे प्रतिवर्ष २० लाख टन का परिवहन संभव होगा।

भारतीय तटवर्ती सम्मेलन ने आरंभ में ४२ जहाज देने का निर्णय किया है जो इस समय पर्याप्त प्रतीत होते हैं। प्रतिदिन हर जहाज के लिए १००० टन के आवंटन का विचार है। ७५० टन से १००० टन तक माल उतारने का लक्ष्य है। अतः भाड़े के मामले में भी इस संबंध में कुछ वैज्ञानिकन आवश्यक हो जायेगा।

सदस्यों के लिए अन्य महत्व की बात जहाजों के बारे में है। श्री मानवेंद्रशाह ने कहा कि हम १५ लाख रुपये की व्यवस्थित रकम का प्रयोग नहीं कर सके। कुछ हद तक शायद यह ठीक हो पर भारतीय व्यापारिक नौवहन अधिनियम, १९५८ में लागू हुआ और तभी हमारे जहाजों का पंजीयन हुआ। इनके पंजीयन के बिना ऋण प्राप्ति के लिए गिरवी का काम नहीं हो सकता था। उसके बाद एक रजिस्ट्री बनानी पड़ी और उसमें भी समय लगा। अब नियम कायदे बना लिए गये हैं और हमारे पास कई एक अभ्यावेदन आए हैं। नये निर्माण कार्यों आदि के लिए १ करोड़ रुपये के ऋण उपलब्ध किए जायेंगे।

इनके अलावा जहाज निर्माण करने में विशेषज्ञ एक आर्किटेक्ट को भी नियुक्त कर दिया गया है जो नये जहाजों के रूप इत्यादि बनाकर तैयार कर रहा है। भावनगर, काकिनाड, ट्यूटीकार्न और कारवाड़ में नाविकों के केन्द्र खोले जा रहे हैं। हम प्रथम बार समुद्रगामी नावों सम्बन्धी उद्योग को नियमित ढंग से चलाने का प्रयास कर रहे हैं। इसलिए हमें अत्यधिक ध्यान से काम करना चाहिए।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड की बात भी कही गयी। मैं यह भी बताऊंगा कि इस समय कितने आर्डर हैं। एक टैंकर का आर्डर नौसेना और एक का सिंधिया वालों ने दिया है। नौवहन निगम में ६ जहाजों का आर्डर देने का निर्णय किया है। सिंधिया वालों ने २ और जहाजों के आर्डर का आश्वासन दिया है। इंडिया स्टीमशिप कम्पनी ने भी आर्डर देने का निश्चय किया है।

दूसरी बात यह भी है कि हम उनको विदेशी मुद्रा सम्बन्धी सभी प्रकार की सुविधायें देते हैं इस कारण उन्हें आर्डर निश्चित रूप से हिन्दुस्तान शिपयार्ड से देने पड़ते हैं। उन के बारे में किसी प्रकार का अनुपात निर्धारित करना पड़ेगा।

[श्री राज बहादुर]

श्री मसानी ने कहा कि सड़क परिवहन के बारे में हमारी सरकार उदासीन है। उन्होंने कहा कि हमने इस काम के लिये पर्याप्त धन नहीं रखा। हो सकता है कि यह बात किसी हद तक ठीक हो पर इसका उत्तर भी अन्ततोगत्वा यही है कि हर चीज की प्राथमिकता देनी होती है। अब चाहे हमारी इस पहुंच को अवैज्ञानिक ही कह दिया जाये। खाद्य, शिक्षा, सिंचाई और बिजली आदि के मामले को प्राथमिकता दी जाय या नहीं? उसके बाद सामाजिक सेवायें आती हैं। अब मैं माननीय सदस्यों से ही पूछना चाहता हूं कि किस चीज को प्राथमिकता दी जाये। यदि हम इस प्रश्न का ठीक उत्तर दें तो हम सारी स्थिति को सही रूप में समझ जायेंगे।

सांख्यिकी, आंकड़े और उद्धरण इकट्ठे करके श्री मसानी अपने भाषण द्वारा अच्छा प्रभाव पैदा कर लेते हैं। मुझे भी उनके भाषण पसंद आते हैं। जहां तक सड़कों का सम्बन्ध है आबादी के अनुसार यहां पर प्रति १००० व्यक्तियों के लिये एक मील सड़क बैठती है। अमरीका की तुलना में हमारे यहां गाड़ियों की भी कमी है। अमरीका में ७०० से ८०० लाख गाड़ियां हैं पर हमारे देश में साढ़े चार या पांच लाख गाड़ियां हैं। स्पेन, इंगलैंड, अमरीका की अपेक्षा भारत ही में कम गाड़ियां हैं। हम इस बात से इन्कार नहीं कर सकते। पर स्पेन आदि देशों की तुलना हमारे देश से सही नहीं है। उन्हें अपनी पृष्ठभूमि को भी विस्तृत नहीं करना चाहिये। हमें सारी कमियां विरासत में मिली हैं। फिर भी हम सारी कमी को दूर करने का प्रयास कर रहे हैं।

जहां तक सड़कों का सम्बन्ध है, नागपुर योजना के अनुसार देश में १.२३ लाख मील सर्फेस सड़कें और २ लाख मील गैर-सर्फेस सड़कें बननी थीं। इस की तुलना में हम ने १.४४ लाख सर्फेस सड़कें और.२.५४ लाख गैर-सर्फेस सड़कें बना ली हैं। मेरे विचार में यह कोई कम काम नहीं है।

यह आंकड़े देश भर के आंकड़े हैं यदि किन्ही क्षेत्रों में उतना विकास नहीं हो पाया जितना अन्यों में हुआ है तो इसमें केन्द्र का इतना दोष नहीं है। यदि हमें राज्यों की जिम्मेदारी भी संभालनी पड़े तो यह कोई ज्यादा अच्छी बात न होगी। आखिर चलना तो हमें संविधान ही के अनुसार है। हमने मध्य प्रदेश को उसका उपयुक्त हिस्सा दिया है।

राष्ट्रीय राजपथों के बारे में श्री मसानी ने भारतीय सड़क कांग्रेस के अध्यक्ष के कथन का उद्धरण दिया। सारे उद्धरण ठीक हैं और उनमें सही वस्तुस्थिति का ज्ञान कराया गया है।

आखिर इन १५० नदियों पर शताब्दियों से पुल नहीं बने हैं। हमारे यहां राजपथ भी नहीं थे। किन्तु हम तीसरी योजना में नये पुलों का निर्माण शुरू नहीं कर सकेंगे। हम भड़ौच का पुल भी नहीं बना सकेंगे क्योंकि इस काम के लिये दो करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। तीसरी योजना में राष्ट्रीय राजपथों के सभी संयोजक मार्ग तैयार कर दिये जायेंगे।

जहां तक श्री राधेलाल व्यास का ग्वालियर झांसी विभाग सम्बन्धी प्रश्न है उसके बारे में, मैं केवल इतना ही कह सकता हूं कि इस राष्ट्रीय राज्यपथ संख्या ३ की दृष्टि से विचार किया जाये जो आगरा-ग्वालियर धौलपुर और शिवपुरी में से गुजरती है। कसके बाद शिवपुरी-झांसी-सागर-नागपुर सड़क का प्रश्न है। झांसी-ग्वालियार सड़क राज्य के हिस्से में है। परन्तु अभी हमारे पास पैसा नहीं है और हम इसे शुरू नहीं कर सकते। किन्तु इतनी बात मैं जरूर कहूंगा कि जब कभी भी हमारे पास पैसा आ जायेगा तभी हम संयोजकों का निर्माण कर गलेंगे।

जहां तक सड़कों के लिये आवंटन का सम्बन्ध है उस की स्थिति इतनी बुरी नहीं। पहली योजना में १३१.३४ करोड़ रुपया रखा गया था। दूसरी योजना में २२० करोड़ रुपया रखा गया था। तीसरी योजना में ३०० करोड़ रुपया रखने का विचार है। इसके ३० करोड़ रुपया अन्तर्राज्यीय सड़कों और २७.६८ करोड़ रुपया संघीय क्षेत्रों तथा १६५ करोड़ रुपया राज्यीय क्षेत्र में रखा जा रहा है।

अब सीमान्त सम्बन्धी सड़कों का प्रश्न है। श्री मानवेन्द्र शाह ने यह चिन्ता प्रकट की कि शायद हम उन्हें पूरी जानकारी नहीं दे रहे। उन्होंने यह भी कहा कि सीमान्त सड़क विकास बोर्ड में परिवहन तथा संचार मंत्री नहीं है। प्रतिरक्षा मंत्री के स्थान पर वे परिवहन मंत्री को चाहते हैं। उन्होंने यह भी कहा कि इस सम्बन्ध की सारी बातें सभा को बता दी जानी चाहियें। वह सीमा के निकट रहते हैं। क्या वह बता सकते हैं कि सीमा के उस पार किस तरह की सड़कें बनी हैं। मेरे विचार में इस बात को कोई भी नहीं जानता। इस विषय पर ज्यादा कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है। प्रतिरक्षा मंत्री वहां पर इस कारण हैं कि उन्होंने अधिकांश काम का निरीक्षण किया है। परिवहन मंत्रालय का प्रतिनिधित्व वहां जरूरी नहीं है। सचिव का प्रतिनिधित्व ही काफी है। मेरा विचार है कि माननीय सदस्य इस चीज से संतुष्ट हो जायेंगे।

गाड़ियों के इन आंकड़ों में शायद, श्री मसानी को भी रुचि हो। १९५०-५१ में हमारे यहां ३४,४११ बसें थीं और ट्रकों की संख्या ८१,८८८ थी। १९५५-५६ में गाड़ियों की संख्या १६५,५५८ हो गई अर्थात् ४९,३२९ गाड़ियों की वृद्धि हुई। १९६०-६१ में यह संख्या शायद २४४,६७३ हो जाय। तीसरी योजना में गाड़ियों की संख्या को ५१६,५०७ तक करने का विचार है। १९५५-५६ की वृद्धि की तुलना में यह वृद्धि ३,००,००० तक की होगी। इस सम्बन्ध में हमने मोटर गाड़ी उद्योग सम्बन्धी तदर्थ समिति की सिफारिशों को माना है और विदेशी मुद्रा की स्थिति को देखते हुए हम जो भी कुछ कर सकते थे, वह हम ने किया है।

सड़कों का विकास गाड़ियों पर निर्भर करता है। यहां पर विद्यमान सड़कों का भी पूरा लाभ नहीं उठाया जा रहा है। कुछेक स्थानों में शायद ऐसी चीज हो। इसका कारण यही है कि हमारे यहां ज्यादा गाड़ियां नहीं हैं। हमें गाड़ियों का ज्यादा निर्माण करना चाहिये। आप बताइए कि लाइसेंस आदि की दिक्कतों के बावजूद भी क्या कोई ट्रक खाली रहता है।

सड़क उद्योग से राज्यों और केन्द्रीय सरकार को काफी आमदनी हो रही है। दूसरी योजना के दौरान ६०० करोड़ रुपये तक की आमदनी हुई। तीसरी योजना के दौरान ९०० से १००० करोड़ रुपये की आय होने की आशा है। हम इस बात को भी जानते हैं कि एक ट्रक को करों आदि के रूप में अपनी चौथे हिस्से की कीमत तो अदा करनी पड़ ही जाती है। इस के बावजूद भी परमिटों की जोरदार मांग है। गाड़ियों की खरीद के लिये रुपये की भी बड़ी मांग है और लोग इस प्रयोजन के लिये अधिकतम ब्याज देना चाहते हैं। २० से ४० प्रतिशत तक ब्याज देना भी लोगों को स्वीकार है। इस प्रकार की परिस्थितियों में यह नहीं कहा जा सकता कि सरकार को इस सम्बन्ध में किसी प्रकार की रुचि नहीं है।

यह सवाल भी तो हमारे सामने है कि हमारी सड़कें कितनी हैं और कितनी गाड़ियों को संभाल सकती हैं। क्या हम तीसरी योजना के लिये ८००,००० की बजाय १६,००,००० का लक्ष्य रख सकते हैं।

अन्य सब उद्योगों की अपेक्षा, सड़क परिवहन उद्योग नया ही है। यद्यपि इस का भविष्य उज्जवल है तथापि अभी तो इसे अपनी सार्थकता सिद्ध करनी है। भविष्य में कोयले के बारे में काफी

खेंचातानी करनी होगी। शायद उस दिशा में हमें और ज्यादा काम भी करना पड़े। पत्तनों से भी लाखों मन कोयला सड़कों के मार्ग से ही लाना ले जाना होगा। क्या हम इस हैसियत में हैं ? फिर परिवहन की लागत का प्रश्न है। प्रति टन लागत तभी कम की जा सकती है जब सड़कों की सतह ज्यादा सुधरी हुई हो और सड़कों के पुलों को इतना दृढ़ बनाया जाय कि उन पर से भारी गाड़ियां आसानी से गुजर सकें। श्री मसानी की इस बात से मैं सहमत हूं कि हमारे यहां बड़े ट्रक होने चाहियें और सड़कें भी अच्छी होनी चाहियें। इस के लिये पैसा चाहिये और वह लोगों से प्राप्त हो सकता है ।

†**श्री मसानी** : जब नयी लाइनों के लिये धन प्राप्त हो सकता है तो नयी सड़कों के लिये क्यों नहीं हो सकता ।

†**श्री राज बहादुर** : रेलवे का अपना निश्चित काम है। यदि श्री मसानी को भी यह काम संभाल दिया जाये तो वह भी रेलवे के काम को कम नहीं करेंगे। नयी लाइनों की मांग काफी की जाती है। अनेक माननीय सदस्य हमारे सामने यह मांग रखते हैं। हम उन सब ही की मांगों को ऐसे ही रद नहीं कर सकते ।

†**सरदार इकबाल सिंह** : क्या ट्रक चलने से आज तक कोई पुल टूटा है ?

†**श्री राज बहादुर** : क्या यह सच नहीं कि इतने निषेधों के होते हुए भी ट्रकों वाले ज्यादा माल लादते हैं। यदि अफसर भ्रष्टाचारी हों तो वह तो ज्यादा सड़कों का निर्माण चाहेंगे। माननीय सदस्य के कथनानुसार वह तो ज्यादा सड़कें चाहेगा ।

श्री मसानी ने परिवहन पुनर्गठन सम्बन्धी तदर्थ समिति के बारे में पूछा। यह समिति उन्हीं के नाम से प्रसिद्ध है क्योंकि मसानी जी ही उसके सर्वस्व हैं। उन्होंने जितनी कठिन तपस्या इस समिति में की है उसके लिये हम धन्यवादी हैं। जैसे ही उन का प्रतिवेदन आ जायेगा और प्रकाशित हो जायेगा वैसे ही हम उसे सभा के सामने रख देंगे। उन की राय थी कि इसे राज्यों आदि में परिचालित किया जाये और वैसा कर दिया गया था। उस के बाद उसे राज्य परिवहन नियंत्रकों के सम्मेलन में रख दिया गया था। उसके बाद इसे केन्द्रीय सड़क तथा आंतरिक जल परिवहन सलाहकार समिति के सामने रखा गया। तब परिवहन विकास परिषद् ने इस पर विचार किया। कुछेक बातों को छोड़कर सारी सिफारिशें रूपभेदों के साथ मान ली गयी हैं। एक बात तो परमिटों को स्वच्छंद रूप से देने की थी। उस का कारण यह था कि नियोगी समिति बन रही थी। दूसरी चीज अभी मुझे याद नहीं आ रही। मुख्य चीजों के बारे में जो कुछ हो सकता था हम ने कर दिया है। राज्य सरकारों की स्थिति का ज्ञान माननीय सदस्य को स्वयं है ।

सब से बड़ी मांग करों के समेकन के बारे में थी और दूसरी यह थी कि कर एक स्थान पर लगे। दोनों चीजों के बारे में हमें काफी सफलता प्राप्त हुई है। करों के समेकन का सिद्धान्त स्वीकार कर लिया गया है। परिवहन विकास परिषद् ने इस का समर्थन किया है। सारे राज्य भी इस से सहमत हो रहे हैं। आवश्यक कानून बनाने में उन्हें समय लगेगा ही ।

†**श्री खाडिलकर** : उठे

†**श्री राज बहादुर** : मैं श्री खाडिलकर की बातों का उत्तर देने को तैयार हूं परन्तु मुझे खुद भी तो काफी कुछ कहना है ।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : अब प्रश्न न पूछे जायें ।

---

†मूल अंग्रेजी में

जैसा कि मैं बता चुका हूं कि आजकल व्यवस्था यह है कि सम्बन्धित राज्य सरकार कोई फैसला कर लेती है। मैं यह भी निवेदन कर देना चाहता हूं कि अन्तर्राज्यीय यातायात आयोग भी काफ़ी प्रभावी ढंग से काम कर रहा है । जहां कहीं कोई समझौता नहीं हुआ था वहां उन्होंने समझौता करने का प्रयत्न किया है और वहां कोई न कोई समझौता हो गया है, बहुत से पर्मिट दिये जायेंगे। अतः इस मामले में काफी प्रगति हुई है । प्रश्न यह है कि परिवहन अथवा सड़कों का विस्तार किस ढंग से हो। जहां तक प्रतिबंधहीन पर्मिटों की बात है इसके बारे में तो नियोगी समिति ही अपने अंतिम प्रतिवेदन में कोई निर्णय करेगी।

मसानी प्रतिवेदन में कहा गया है कि मोटर गाड़ियों के पर्याप्त संभरण के लिये पर्याप्त मात्रा में विदेशी विनिमय की व्यवस्था की जानी चाहिये। यह कार्य तृतीय पंचवर्षीय योजना में कर दिया गया है। दूसरी बात इस समिति ने यह कही थी कि परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन विंग की शक्ति बढ़ानी चाहिये। इस के लिये एक संयुक्त सचिव की नियुक्ति कर दी गई है जो परिवहन विभाग का आभारी है । इस के अधीन एक उपसचिव तथा दो अवर सचिव हैं। इस प्रकार हमने इस सुझाव को क्रियान्वित करने का प्रयत्न किया है ।

एक सिफारिश यह थी कि रिजर्व बैंक स्टेट बैंक तथा अनुसूचित बैंकों को क्रय उधार आधार पर धन देने के लिये आदेश जारी करे। इस के लिये परिवहन विकास परिषद् ने राज्य सरकारों को यह आदेश दिया कि वे अपने यहां परिवहन वित्त निगमों की स्थापना करें। अब हम इस संबंध में आवश्यक योजना उन लाइनों पर बना रहे हैं जिन पर कि आंध्र प्रदेश सरकार बना चुकी है ।

अब विकास छूट की बात आती है यह संभव नहीं है । यह छूट कपड़ा मिलों आदि में तो ठीक है क्योंकि ये उत्पादन कार्य करती हैं लेकिन मोटर गाड़ी पर संभव नहीं है क्योंकि ये वाणिज्यिक चीज़ें हैं। हालांकि जल जहाजों पर तो यह छूट दी जाती है । जहां तक कि माल यातायात राष्ट्रीयकरण में विलम्ब की बात है यह तीसरी योजना के अन्त तक हो जायेगा। लेकिन इस पर और आगे विचार नियोगी समिति के प्रतिवेदन तक नहीं हो सकेगा।

नियोगी समिति के अन्तरिम प्रतिवेदन के बारे में मुझे कुछ नहीं कहना है । क्योंकि माननीय सदस्य इस के बारे में अपने विचार प्रकट करेंगे। लेकिन इतना अवश्य कहूंगा कि इस समिति को जो काम दिया गया है वह बहुत ही कठिन है क्योंकि आज तक किसी भी देश में यह निश्चित नहीं किया गया है कि किस अनुपात से रेल, सड़क तथा ज़हाज़ परिवहन का विकास किया जाये। यह कोई आसान काम नहीं है । उन्हें इस बारे में एक नीति बनानी है । इसलिये उन्होंने एक प्रश्नावलि के रूप में एक प्रतिवेदन तैयार किया है । मुझे आशा है कि जब उपयुक्त समय आयेगा तभी यह समति कोई निर्धारित एवं ठीक नीति निर्धारित करेगी।

श्री त० ब० विटठल राव ने कहा है कि नागपुर तथा हैदराबाद को एक राजपथ के द्वारा जोड़ देना चाहिये। वह दोनों नगर पहले से ही जोड़ दिये गये हैं। यह राजपथ संख्या ७ है। पंडित द्वारकानाथ तिवारी ने बिहार में गंगा पर पुल बनाने की मांग की है। सन् १९५४ से १९५८ तक हम इस बारे में विचार करते रहे। श्री विश्वरैया ने इस प्रश्न की जांच की और उन्होंने मोकामा को पसंद किया इस के भी कुछ कारण थे। पटना निचली भूमि में है। यदि पटना के पास पुल बनाया जाता है तो पटना को हानि पहुंचने का खतरा है ।

इस चालू वर्ष में अन्तर्राज्यीय सड़कों के लिये जो व्यवस्था की गई है उस के बारे में कुछ भ्रान्ति है ऐसा मेरा विचार है । इस के लिये व्यवस्था कर दी गई है । जहां तक कि पश्चिमी किनारे के सड़कों की बात है उस संबंध में प्रगति हुई है। इस कार्य पर हम लगभग ४०२

†मूल अंग्रेजी में ।

[श्री राज बहादुर]

लाख रुपये व्यय कर चुके हैं। मैसूर राज्य में १३ पुलों में से ४ पुल बन गये हैं, ८ बन रहे हैं और केवल एक पुल के बनाने के बारे में स्वीकृति दी जानी है। केरल में भी ८ पुलों में से ५ पुल बन चुके हैं। जहां तक गंगा तथा रामगंगा पर पुरल बनाने की बात है उन का निर्माण करना राज्यीय परिवहन के कार्यक्रम के अन्तर्गत आता है। यह वहां की सरकार का मुख्य कर्तव्य है कि वह इस काम को संभाले।

जहां तक पत्तनों के विकास की बात है हम कह सकते हैं कि जिस प्रकार पहली योजना में कांडला तथा बम्बई मेरिन ओहल टर्मीनल परियोजना पर ध्यान दिया गया था उसी प्रकार हम तीसरी योजना में हल्दिया पर ध्यान दिया जायेगा। जहां तक हुगली तथा कलकत्ता बन्दरगाहों की बात है एक और सहायक पत्तन इस क्षेत्र में इन के लिये सहायक होगा। इस के अलावा कलकत्ता पत्तन में रेत निकालने के काम में प्रगति हो रही है। वहां हम ने अच्छी प्रकार के रेत निकालने वाले संयंत्र लगा दिये हैं जो रेत को निकाल कर नदी के किनारों पर फैंकते हैं कि नदी में। इस प्रकार श्री सामन्त के प्रश्न का उत्तर भी उन को मिल जाता है। नदी प्रशिक्षण कार्य भली भांति चल रहा है। जहां तक कि फरक्खा बांध की बात है यह कलककत्ता नगर तथा बन्दरगाह दोनों की दृष्टि से ही बहुत आवश्यक है। इस कार्य में देरी करना बहुत ही खतरनाक बात होगी। तूतीकोरन तथा मंगलौर भी काफी महत्वपूर्ण बन्दरगाह हैं। मैं समझता हूं कि जिन के बारे में वरिष्ठ मंत्री महोदय कोई घोषणा करेंगे। इंडियन नेवीगेटर की जो दुर्घटना हुई है उस के बारे में हम इतना ही कह सकते हैं कि यह बुरी दुर्घटना है और हम इस बारे में पूरी पूरी जांच करेंगे। मृत जहाज चालकों के सम्बन्धियों को हम ने क्षतिपूर्ति के रूप में कुछ राशि दी है। इतना मैं कह सकता हूं कि इस संबंध में पूरी जांच होने से पूर्व पहले प्रारम्भिक जांच होगी। अतः उस समय तक हमें प्रतीक्षा करनी होगी। इस प्रारम्भिक जांच में भी इस कारण देरी हो रही है कि एक पदाधिकारी गवाह जिन्होंने इस दुर्घटना को आंखों देखा है अभी तक बीमार है। उन के ठीक हो जाने पर ही इस काम को आगे बढ़ाया जायेगा।

पर्यटन के बारे में मैं यह बताना चाहता हूं कि सरकार ने क्या किया है। पर्यटन के मामले में सरकार की मुख्य कठिनाई होटलों में पर्याप्त स्थान उपलब्ध न होना है। इस के सम्बन्ध में सरकार ने कुछ कदम उठाये हैं जिनका उल्लेख समय समय पर किया गया है। औद्योगिक वित्त निगम अधिनियम में संशोधन कर दिया गया है और शीघ्र ही राज्य वित्त निगम अधिनियम में संशोधन करने का विचार है। होटल उद्योग के क्षेत्र में नये उपक्रमों को पांच वर्ष तक आयकर की छूट देने के बारे में वित्त मंत्रालय से आश्वासन प्राप्त कर लिया गया है और उसे वित्त विधेयक में शामिल किया गया है। इस के अलावा हम सामान के आयात और जमीन के अर्जन आदि के लिये आवश्यक सहायता दे रहे हैं। होटलों के वर्गीकरण के लिये अगले कुछ ही महीनों में एक समिति नियुक्त की जायेगी। विदेशी दर्शकों और पर्यटकों के लिये शराब के परमिट देने का प्रश्न सदा ही कठिन रहा है। किन्तु सभा को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि विदेशी पर्यटकों के लिये शराब के अखिल भारतीय परमिट देने की व्यवस्था पर अब सभी राज्य सहमत हो गये हैं। ये परमिट विदेशी पर्यटक की वीसा की अवधि के लिये वैध होंगे और पर्यटक के यात्रा पर रवाना होने से पहले विदेशों पर स्थित हमारे दूतावासों द्वारा तैयार कर उसे दे दिये जायेंगे। ऐसी व्यवस्था की जा रही है कि यह परमिट अपने ढंग का अकेला होगा जो उस पर्यटक की सम्पूर्ण अवधि तक काम में आयेगा। भारत के चार बड़े बड़े बन्दरगाहों पर जो चार पर्यटक कार्यालय हैं उन को भी यह अधिकार दिया गया है कि वे विदेशी पर्यटकों को

शराब के परमिट जारी कर दें यदि उन के पास परमिट नहीं हैं तो। यह कार्य भी राज्य सरकारों के सहयोग से किया गया है ।

२४ अप्रैल को इकाफे के तत्वाधान में पर्यटन के बारे मे एक महत्वपूर्ण संगोष्टि होने वाली है । इस में अमरीका, ब्रिटेन, जापान और अन्य देशों के प्रतिनिधियों के आने की आशा है और स्वयं प्रधान मंत्री ने संगोष्ठि का उद्घाटन करने के लिये अपनी स्वीकृति दे दी है।

गुलमर्ग में होने वाले शरद कालीन खेलों के लिये पूरा पूरा प्रबन्ध कर लिया गया है । प्रचार के सम्बन्ध मे कुछ नये कदम उठाये गये हैं। जहां तक प्रचार के विस्तार की बात है जहम अपना सारा प्रचार पश्चिम यूरोप के देशों, अमरीका आस्ट्रेलिया और न्यूज़ीलैंड में करने के बजाय थाइलैंड, मलाया, पूर्व अफ्रीका, संयुक्त अरब गणराज्य, जापान और अन्य देशों में भी प्रचार कर रहे हैं।

१९६० में १,२३,०९५ पर्यटक हमारे देश में आये। इन में पाकिस्तानी पर्यटक शामिल नहीं हैं जबकि १९५९ में पर्यटकों की संख्या १,०९,४६४ थी। इस प्रकार इनकी संख्या में इस वर्ष १२.५ प्रतिशत की वृद्धि हुई । १९५९ की तुलना में पर्यटकों के आने से १९.११ करोड़ की अपेक्षा १९६० में २१ करोड़ रुपये की आय हुई । पर्यटन सम्बन्धी कार्य की प्रगति का जहां तक सम्बन्ध है, कोई एक दर्जन स्थानों में डाक बंगले और केन्टीन का निर्माण पूरा होने जा रहा है । अगले कुछ ही महीनों में उन्हें काम में लाना शुरू हो जायेगा।

पर्यटकों के लिये पथप्रदर्शकों को प्रशिक्षित करने का काम शुरू हो गया है । पर्यटक के लिये तीसरी पंचवर्षीय योजना में ५ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है जो अब बढ़ाकर ७.२५ करोड़ रुपये कर दी गई है ।

आशा है कि भविष्य में इन पर्यटकों की संख्या में काफ़ी वृद्धि होगी। आशा है कि अगले वर्ष इनकी संख्या बढ़ कर १४०,००० हो जायेगी।

कावेरी तथा गंगा को मिलाने के लिये कहा गया है । यह एक आदर्श बात है । मैं समझता हूं कि इस काम को करने में अभी काफी समय लगेगा। बकिंघम नहर के लिये जो राशि घटाकर १० लाख रुपये कर दी गई है इस में केन्द्रीय सरकार का कोई दोष नहीं है । बंकिघम नहर को राज्य सरकार भी लाभदायक नहीं समझती क्योंकि वहां रेल तथा सड़क परिवहन दोनों साथ साथ काम कर रहे हैं। और हम भी उन को प्रोत्साहन दे रहे हैं।

मगंलौर तथा काकीनाडा के बारे में भी प्रश्न किया गया है । मैं इस बारे में कुछ नहीं जानता । मैं इस के बारे में मालूम करूंगा।

†**श्री मुहम्मद इलियास** (हावड़ा): माननीय मंत्री महोदय ने पत्तन तथा डाक पर काम करने वाले कर्मचारियों के बारे में कुछ नहीं कहा है ।

हमारे देश के पत्तन तथा डाक के बारे में पहले वेतन आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित नहीं किया गया है। जहां तक डाक तथा तार विभाग के कर्मचारियों का संबंध है, दोनों वेतन आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित नहीं किया गया है। इन कर्मचारियों की मांगों पर विचार किया जाना चाहिये । कलकत्ता पत्तन के कर्मचारियों की समस्याओं पर चर्चा आदि कर के उन्हें हल करने के लिये कोई तरीका निकालना चाहिये । अन्यथा, इस पत्तन में माल लादने व उतारने की स्थिति मे सुधार न होगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री मुहम्मद इलियास]

जहाजरानी की स्थिति भी बहुत ही खराब है । इस व्यवसाय में लगभग ६०,००० कर्मचारी काम कर रहे हैं । अब इन कर्मचारियों की स्थिति बड़ी खराब हो गई है क्योंकि विदेशी जहाजी समवायों के मालिक अपने भर्ती केन्द्र कलकत्ता से हटा कर पाकिस्तान, मलाया और दक्षिण अफ्रीका ले जा रहे हैं। इसलिये कलकत्ता स्थित भर्ती केन्द्र में अराजकता है अतः इन कर्मचारियों की मांगों पर विचार किया जाना चाहिये। जब तक यह अराजकता समाप्त न की जाये तब तक भारतीय नाविक भर्ती न किये जा सकेंगे और वे बेरोजगार रहेंगे । साथ ही विदेशी समवायों को कह दिया जाये कि यदि उन्होंने भारतीय नागरिकों को भर्ती न किया तो उन्हें भारतीय पत्तनों से माल नहीं ले जाने दिया जायेगा ।

निजी विमान समवायों का राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये । कभी कभी ऐसा होता है कि ये समवाय राष्ट्रविरोधी भी कार्य करते हैं। हालांकि सरकार की नीति इन समवायों के राष्ट्रीयकरण की है लेकिन इस बारे में सरकार ने अभी तक कोई कदम नहीं उठाया है ।

जहां तक पर्यटक विभाग की बात है यह तो खुशी है कि सरकार होटलों की संख्या बढ़ाने के लि` उत्सुक है और वह इस सम्बन्ध में प्रोत्साहन भी दे रही है लेकिन राज्यों द्वारा चलाये जाने वाले होटलों में जैसे अशोक होटल आदि में, विदेशियों के साथ बर्ताव अच्छा नहीं होता । यह स्मरणीय है कि होटल तथा पर्यटन ही दो ऐसी वस्तुएं हैं जिनसे काफी मात्रा में विदेशी विनिमय प्राप्त होता है । पर्यटकों विशेषकर समाजवादी देशों के पर्यटकों को वीसा देने के सम्बन्ध में जो प्रतिबंध हैं वे हटा देने चाहियें । समाजवादी देशों के निवासी हमारे देश को देखने के लिये बहुत उत्सुक हैं और वे भारत तथा भारतीय नागरिकों के प्रति बहुत आदर की भावना भी रखते हैं ।

हमारे देश में बहुत से ऐसे सुन्दर स्थान हैं जिन्हें पर्यटन का केन्द्र बनाया जा सकता है । लेकिन हमारी सरकार उनकी ओर कोई ध्यान नहीं दे रही है। अन्दमान और निकोबार द्वीप का एक पर्यटन केन्द्र के रूप में विकास किया जाना चाहिये। ताकि अपने देश तथा विदेश के लोग वहां जायें । एक निवेदन यह भी है कि इन टापुओं का नाम नेताजी सुभाष बोस के नाम पर रखा जा` ।

संयुक्त स्टीमर समवायों का राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये और दो करोड़ रुपये देश के पूर्वी भाग में अन्तर्देशीय जल परिवहन के विकास पर खर्च किये जायें। अन्तर्देशीय जल-मार्गों का भी विकास किया जाना चाहिये । हमारी नीति यह होनी चाहिये कि देश में परिवहन के सभी साधनों का विकास हो और यह तभी हो सकता है जैसा कि नियोगी समिति ने अपने प्रतिवेदन में उल्लेख किया है कि परिवहन के सभी साधनों पर परिवहन मंत्रालय का नियंत्रण होना चाहिये और इनके विकास के लिये उचित आयोजना होनी चाहिये ।

श्री अ० मु० तारिक (जम्मू तथा काश्मीर) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, मैं आपका मशकूर हूं . . .

उपाध्यक्ष महोदय : आपने सात आठ मिनट ही मांगें थे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री अ० मु० तारिक : दस मिनट मांगे थे ।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरी याददाश्त शायद कुछ खराब है ।

श्री अ० मु० तारिक : मैं आपका मशकूर हूं कि आपने मुझे चन्द मिनट इनायत किए हैं ।

जहां तक वजारत कम्युनिकेशन्स एंड ट्रांस्पोर्ट का ताल्लुक है इसके तमाम शोबों पर मेरे बुजुर्ग दोस्तों ने अपने खयालात का इजहार किया, लेकिन मैं एक खास हिस्से, जिसको टूरिज्म का नाम दिया जाता है, के बारे में अपने खयालात रखना चाहता हूं ।

जहां तक सारी वजारत का ताल्लुक है उसका नाम है मवासलात और रस्लोरसायल । मवासलात अरबी लफ्ज वस्ल से निकला है जिसके मानी हैं एक दूसरे को मिलाने वाला । मैं समझता हूं कि यह वजारत इस लिहाज से ही अहम नहीं है कि हमको मिलाती है बल्कि इसलिए अहम है कि यह हमको हमारे दूर उफ्तादा हुए लोगों के हालात उनकी जिन्दगी, उनकी मुआशियात से रूशनास कराती है ।

जहां तक इस वजारत की अहमियत का ताल्लुक है यकीनन यह वजारत हमारी तरक्की की जामिन है । मैं इस रिपोर्ट को देख कर जो वजारत ने हमारे सामने रखी बड़ा खुश हुआ और वजारत को इस बात के लिए मुबारकबाद देता हूं कि बहुत से छोटे छोटे गांवों में, जिनके बारे में हम शायद कुछ नहीं जानते थे, डाकखाने खोलकर, उनको हिन्दुस्तान के और शहरों से रूशनास किया । मुझे यह पढ़ कर भी बहुत खुशी हुई कि जहां ४५०३ डाकखाने खोलने थे वहां ५७९५ डाकखाने खोले गए हैं और आठ हजार लेटर बक्सों का भी इजाफा हुआ है ।

टेलीफोन की भी यही हालत है । बावजूद बड़ी बड़ी मुश्किलों के टेलीफोन की लाइनें बढ़ायी जाती हैं । लेकिन इसके साथ ही जहां मैं इस वजारत के चलाने वालों को मुबारकबाद देता हूं, वहां एक मशविरा भी रखता हूं । इन चीजों को चलाने वाले जो लोग हैं चाहे वे छोटे हों या बड़े हों, चाहे वह डाकिए हों या टेलीफोन आपरेटर हों, चाहे वह वायरलैस आपरेटर हों, उन सब को इस बात की तवज्जह दिलायी जानी चाहिए कि ज्यादा असर इन्सान पर अच्छे इखलाक का पड़ता है । ज्यादा असर इन्सान पर काम का जिसमें थोड़ी सी मतानत हो उसका पड़ता है ।

जो कुछ मेरे दोस्तों ने ट्रंक काल्स के बारे में कहा है मैं उससे इत्तिफाक करता हूं कि बड़ी दिक्कत होती है ट्रंक काल के बारे में । लेकिन इसके साथ ही हमको इस बात का भी ख्याल रखना चाहिये कि मुल्क के हालात तरक्की की तरफ जा रहे हैं । जो लोग पहले एक काल डालते थे आजकल वे पांच पांच छः छः काल बुक करते हैं । इससे सरकार का काम भी बढ़ गया है और आपरेटर्स का काम भी बढ़ गया है । इस तरफ भी तवज्जह देनी चाहिए ।

एफीशेंसी के लिए जरूरी है कि दूसरे मशीनी औजार भी हमारे पास हों । हमारे पास लोग हो सकते हैं, लेकिन लाइन्स नहीं हैं । हमें यह सुनकर कभी कभी दुख होता है कि केबिल्स नहीं हैं । यह देखते हुए कि मुल्क तरक्की की तरफ जा रहा है हम एक इंडस्ट्री बनाएं और एक नया प्लांट कायम करें ताकि इन दिक्कतों को दूर किया जा सके ।

[श्री अ० मु० तारिक]

इसी सिलसिले में मैं काश्मीर के बारे में भी कुछ अर्ज करना चाहता हूं । काश्मीर बहुत शोहरत रखता है टूरिज्म के लिहाज से भी और सरहद पर रहने के लिहाज से भी । हमारे यहां बड़ी दिक्कत होती है जब बर्फ होती है या बारिश गिरती है । सड़कें खराब हो जाती हैं, न हवाई जहाज जा सकता है । रेल तो वहां है ही नहीं और न हमारे राज बहादुर साहब का शिपिंग वहां जा सकता है । सिर्फ डाकखाने का ही सहारा रहता है । इस बारे में मिनिस्टर साहब से दरखास्त करना चाहता हूं, चूंकि मैं वहां के हालात से वाकिफ हूं । मैं जानता हूं कि इतनी लम्बी तार नहीं बांधी जा सकती लेकिन ऐसे वक्तों में जबकि बर्फ गिरती हो तो वहां वायरलैस को ज्यादा अहमियत देनी चाहिए। मैं यह तो नहीं कहता कि आप काश्मीर के हर एक गांव में वायरलैस स्टेशन बना द लेकिन जो नजदीकी गांव हैं उनके लिए एक एक वायरलैस स्टेशन होना चाहिए । हमारी सरहद पर एक तरफ पाकिस्तान है, दूसरी तरफ चीन है, और बहुत फासले पर छोटे छोटे मामूली लोग रहते हैं । उनके हालात से वाकिफ रहने के लिए वहां डाकखाने नहीं खोल सकते, तारघर नहीं खोल सकते, टेलीफोन का इन्तिजाम नहीं कर सकते लेकिन वायरलैस का इन्तिजाम कर सकते हैं । और अगर वायरलैस का इन्तिजाम किया जाए तो ऐसे दूर देहातों के लिए उसका रेट जरा कम होना चाहिए ।

मैं अब आपकी तवज्जह टूरिज्म की तरफ लाना चाहता हूं । मैं ममनून हूं राज-बहादुर साहब का कि उन्होंने ूरिज्म के बारे में हमें काफी बताया। यकीनन टूरिज्म हमारे मुल्क के लिए जरूरी है । टूरिज्म के मानी एक साहब ने बतलाए । इस सिलसिले में मैं आपको इलस्ट्रेटेड वीकली के टूरिस्ट नम्बर का हवाला देना चाहता हूं जो कि शायद इस वजारत के खर्च से ही छपा था । "प्रोमोटिंग अंडरस्टेंडिंग एण्ड होम एण्ड गुडविल एबरोड" ये टूरिज्म के माने हैं : और बातों पर मैं बाद में आऊंगा, लेकिन बाहर के मुल्कों में हिन्दुस्तान के बारे में गुडविल--मैं सियासी गुडविल की बात नहीं कहता हूं, मैं सिर्फ टूरिस्ट गुडविल की तरफ इशारा कर रहा हूं, यानी टूरिज्म के बारे में नेक ख्वाहिशात-- पैदा करने में यह वजारत यकीनन नाकाम रही है । नाकाम ही नहीं, बल्कि उस ने हिन्दुस्तान के नाम पर बदनामी का धब्बा लगाया है । मैं जनाबेवाला की तवज्जह के लिये "ए फारेन टरिस्ट राइट्स" के तीन हिस्से पढ़ना चाहता हूं । पहला हिस्सा यह है--"बहुत से पर्यटक पदाधिकारी प्रारम्भिक जानकारी भी नहीं दे सकते ।"

दूसरा हिस्सा इस तरह है--"डीलक्स पर्यटक बस साधारण बसों जैसी भी नहीं है । एयर कन्डीशन बसें देखने को भी नहीं मिलतीं । तैरने के तालाबों में तनिक भी पानी नहीं है। जसकी सरकार बड़ा विज्ञापन करती है । इससे यह जाहिर होता है कि उन लोगों को स्विमिंग पूल वे नहीं दिखाए जाते, जो कि अशोका होटल में या क्लब्ज में हैं, बल्कि साउथ या नार्थ में जो हजारों साल पहले के तालाब पुराने पुराने मन्दिरों में हैं, उन को स्विमिंग पूल बताया जाता है, जिन में पानी नहीं है ।

तीसरी बात यह है--"इसका परिणाम यह होता है कि बहुत से पर्यटक असंतुष्ट होकर लौटते हैं ।" यह एक फारेन टूरिस्ट की नहीं, बल्कि हजारों फारेन टूरिस्ट्स की राय है । जनाबेवाला को याद होगा कि एक हाफ-एन-आवर डिस्कनशन में फ्रैंड्रिक मार्च के बारे में सवाल उठाया गया था और फिर होटल इंडस्ट्री का मसला भी आया था । अभी चन्द दिनों की बात है कि यहां के सब से बड़े होटल में, जिस पर सरकार का हक है, एक अम ीकन पार्टी आई, जिस में २१ आदमी थे । उनकी बुकिंग होने के बाद जब वे

रात को पहुंचे, तो उन को कहा गया कि आप की कोई बुकिंग नहीं है । मैं अर्ज करना चाहता हूं कि यह वजारत यकीनन हिन्दुस्तान को अच्छा नाम दे सकती थी, लेकिन वह इस में नाकामयाब रही है ।

मैं अर्ज करना चाहता हूं कि अगर हमारे घर में इतनी गुंजायश नहीं है कि हम तीन सौ आदमियों को खाने पर बुलायें, हमारे पास इतनी क्राकरी, छुरी कांटे और कुरसी मेज वगैरह नहीं हैं, तो हम क्यों इतने आदमियों को बुलाकर उन को नाराज करें ? अगर हम अपनी औकात के मुताबिक बुलाये, तो लोग नाराज हो कर नहीं जायेंगे । यह वजारत यह काम कर रही है कि खिला तो पलाव रही है और हाथ गन्दे पानी से धुला रही है । मुझे इसका इन्तहाई अफसोस है । यह कोई मजाक की बात नहीं है । जब कोई फारेन टूरिस्ट हिन्दुस्तान से वापस जाता है, तो वह मायूस हो कर नहीं, बल्कि सख्त तंग और मजबूर हो कर जाता है ।

मिनिस्टर साहब ने कहा कि फारेन टूरिस्ट्स को लिक्वर के परमिट दिये गये हैं । मैं शराब पीने के हक में नहीं हूं । हिन्दुस्तान के लोग शराब पीना अच्छा नहीं समझते हैं । मैं उस को मजहबन अच्छा नहीं समझता, लेकिन अगर कोई आदमी शराब पिये, तो मैं उस को रोकने से मजबूर हूं--ख्वाह-मख्वाह पीटा जाऊंगा । लेकिन शराब पीने के कुछ लवाजिमात हैं । शराब एक खास तरीके से पी जाती है । अगर जनाबे वाला मुझे इजाजत दें, तो मैं इस बारे में एक किता अर्ज करूं--

गर वादाखुरी बा खिर्दमन्दां खुर,
या बा सनमे लालारुखे खन्दां खुर,
विरद मकुन फाश मसाज विसयार मखुर,
कम कम खुर, गह गह खुर, पिनहां खुर

शराब पीना फारेनर की जिन्दगी का एक हिस्सा है । उस के लिये यह मायूब नहीं है । लेकिन हमारे यहां शराब पीने के इन्तजामात नहीं हैं । हुकूमत परमिट तो देती है, लेकिन साथ ही कहती है कि बन्द कमरे में पियो । इस तरह वे पीते नहीं हैं । उन के पीने का एक तरीका है ।

श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : इस किते का तर्जुमा कर दीजिए ।

श्री अ० मु० तारिक : अभी कर दूंगा ।

उपाध्यक्ष महोदय : आनरेबल मैम्बर शराब की बात को ज्यादा लम्बा न करें ।

श्री अ० मु० तारिक : मैं शराब की बात को लम्बा इसलिये कर रहा हूं कि शराब के मुताल्लिक सही सहूलियत न होने की वजह से बहुत से फारेन टूरिस्ट्स हमारे मुल्क से भाग गये और उनके लिये मुल्क में रहना मुश्किल हो गया । मैं अर्ज करना चाहता हूं कि फारेन टूरिस्ट के माने ये हैं कि वहां से एक औरत आती है । वह लोगों को मिलना चाहती है, बातचीत करना चाहती है । उन की एक सोसायटी है, जो शाम को बैठती है । अगर किसी क्लब में वह जाये, तो आप एक या दो पैग उन्हें दे सकते हैं किन्तु बदले में वह आपको एक पैग देने में भी संकोच करेंगे । जिस को बड़ा मुश्किल और मायूब समझा जाता है उसन लोगों की मेहफल में, जो शराब से ताल्लुक रखते हैं । मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि अगर उन लोगों को परमिट दिया जाता है, तो उस के साथ वे तमाम रियायत भी दी जायें, जो कि इस सिलसिले में जरूरी हैं ।

[श्री अ० मु० तारिक]

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि अगर हमारे मुल्क में हमारी होटल इंडस्ट्री सिर्फ आठ, नौ, दस हजार आदमियों को एकामोडेट कर सकती है, बसा सकती है, तो हमें लाख दो लाख आदमियों को बुला कर उनको परेशान करने का कोई हक नहीं है । मैं चाहता हूं कि इस ऐवान के जी-इज्जत मेम्बरान इस बारे में खास ख्याल रखें और वजीर साहब इस का जवाब दें । एक्स्टर्नल एफेयर्ज मिनिस्ट्री का पब्लिसिटी डिवीजन इस मुल्क के सियासी, मुआशी, इक्तसादी और तमाम हालात से बाहर के मुल्कों को रूशनास कराने के लिये जिम्मेदार है। उस के तमाम अमले की तन्ख्वाह और पब्लिसिटी पर २६ लाख रुपया खच होता है और वजारत ट्रांसस्पोर्ट सिर्फ बाहर के मुल्कों को टूरिज्म के बारे में एडवरटाइजमेंट देने पर २६ लाख से ज्यादा रूपया खर्च करती है । मैं कहना चाहता हूं कि इतनी बड़ी रकम खाली इसलिये खर्च की जाये कि लोगों से कहा जाये कि हिन्दुस्तान आओ और हिन्दुस्तान में आने के बाद उन के लिये कोई इन्तजाम न किया जाये, यह हमारे पैसे के साथ जुल्म है ।

वजीर साहब ने कहा कि गुलमर्ग में विंटर स्पोर्ट्स जारी की जायेंगी । मैं समझता हूं कि इस से ज्यादा जुल्म किसी फारेनर के साथ और इससे ज्यादा जुल्म काश्मीर के साथ नहीं हो सकता है ।

श्री राज बहादुर : मैं जानना चाहता हूं कि क्या बख्शी साहब की भी यही राय है ।

श्री अ० मु० तारिक : मैं इस के मुताल्लिक अपनी राय रखता हूं । मैं बतौर एक मेम्बर-पार्लियामेंट के अपनी राय जाहिर कर रहा हूं । मिनिस्टर साहब ने उन से क्या बातचीत की है, मैं नहीं जानता । वह उन से इस बारे में पूछ सकते हैं ।

वहां पर विंटर स्पोर्ट्स को जारी करने का फायदा तभी है कि अगर फारेन टूरिस्ट्स को इस बात की गारण्टी हो कि सड़क नहीं गिर जायेगी और उन का हवाई जहाज वक्त पर जायेगा । विंटर स्पोर्ट्स में कौन लोग आयेंगे ? वे कायरो और टोकियो से आयेंगे । लेकिन वे चार दिन के लिये आयेंगे और पन्द्रह दिन वहां हावई जहाज न उतर सके, तो वे लोग कहां फंसे रहेंगे । वहां ऐसा हवाई अड्डा कायम किया जाये, जहां बर्फ न हो । वहां पर होटल और हीटिंग का इन्तजाम किया जाये । वहां पर रसलो-रसायत का कोई इन्तजाम न हो और फिर भी हम वहां पर लोगों को लायें, यह मुनासिब नहीं है । अगर हुकूमत वहां पर पूरा इन्तजाम नहीं कर सकती है, तो यह जुल्म हमारे साथ न किया जाये ।

इन तमाम बातों के बावजूद मैं इन डिमांड्ज़ की हिफाजत करता हूं और वजीर साहब और बड़े वजीर साहब से तवक्को रखता हूं कि वे इन बातों पर पूरा गौर करेंगे ।

श्री नलदुर्गकर (उस्मानाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, इस मुल्क को आजादी मिलने के बाद बहुत सी मुसीबतों का सामना करने के बावजूद भी इस मंत्रालय ने जो तरक्की की है, वह मुबारकबाद की मुस्तहक है । इसलिये मैं मंत्री महाशय को मुबारकबाद देता हूं । लेकिन इस के साथ साथ जो तरीके के बारे में, काम करने के बारे में कुछ नकायस हैं, वह बताना मेरा फर्ज है ।

देहातों में तकरीबन साठ परसेंट लोगों को इस प्राग्रेस का फायदा नहीं मिल रहा है । उस के बारे में मैं खास तौर पर मंत्री महाशय की तवज्जह मवजूल करना चाहता हूं और मुझे आशा है कि वह इस तरफ ध्यान देंगे । यह मेरा जाती तजुर्बा है कि जब यहां से एक्सप्रैस

डिलिव्री का लेटर भेजा जाता है, तो मेरे यहां से जाने के पांच छः दिन के बाद भी वह अपने मुकाम मकसूद पर नहीं पहुंचता है। मैं कहना चाहता हूं कि यह एक तरह का कंट्रेक्ट है, एक तरह का वादा है, प्रामिस है। जब हम एक्सप्रैस डिलिव्री का टिकट लगा देते हैं, तो सरकार यह जिम्मेदारी ले लेती है कि वह उस चीज को वक्त पर मुकामा मससूद पर पहुंचायें। लेकिन अफसोस की बात है कि इस बारे में देहात में काफी इन्तजाम नहीं किया गया है। इसलिये मैं मंत्री महोदय को इस मामले की तरफ तवज्जह करना चाहता हूं कि टेलिग्राफिक मनी-आर्डर, या खास तौर के मनी-आर्डर, एक्सप्रैस डिलिव्री के खतूत वगैरह को वक्त पर पहुंचाने का इन्तजाम किया जाये। जिस पोस्ट के तवसुत से देहात में वे लेटर जाते हैं, उस पोस्ट के लिये खास स्टाफ रखा जाये, जो कि उस काम के लिये मखसूस हो।

इस के बाद मैं एक और बात की तरफ तवज्जह दिलाना चाहता हूं। मैं किसी रिजनल नुक्ता-ए-नजर के लिहाज से, या प्रान्तीय नुक्ता-ए-नजर से नहीं कहना चाहता, लेकिन मैं बताना चाहता हूं कि मैं मराठवाडा रिजन से आया हूं। मराठवाडा पहले हैदराबाद स्टेट का हिस्सा था, मराठी बोलने वाला हिस्सा था, जो महाराष्ट्र में आ गया है। इस के पहले हमारे यहां कम्यूनिकेशन्ज, टेलिग्राफिक कम्यूनिकेशन्ज, टेलि-कम्यूनिकेशन्ज नहीं थे। उसमानाबाद जिले में पुलिस एक्शन के बाद टेलीग्राफ आफिस खुल गया है। मेरे जिले में तकरीबन तालुकात हैं। उन तालुकात में से चन्द जो रेलवे मकामात पर हैं, उनको अगर छोड़ दिया जाये तो तकरीबन ६–७ ऐसे बच रहते हैं जहां पर कि टेलीग्राफ आफिसिस नहीं हैं। इनके नाम हैं उमरगांव, पजरंडा, कलम, औसा, निवंगा, अहमदपुर। आपको यह जान कर ताज्जुब होगा कि उमरगांव ऐसा तालुका है कि जहां पर आर्ट और साइंस कालेज हैं। वहां पर तकरीबन तीन साल से लोगों द्वारा यह मुतालिबा किया जा रहा है कि वहां टेलीग्राफ आफिस खोला जाए लेकिन कुछ नहीं किया गया है। उन स्टूडेंट्स को टेलीग्राफ की स्टडी करने दूसरे मकामात पर जाना पड़ता है। यह इसलिये होता है कि वहां पर इसका इंतिजाम नहीं है। ये जो तालुकात मैं ने आपको गिनाये हैं यहां पर तीन चार लाख का व्यापार भी होता है।

मैं आपको यह भी बतलाना चाहता हूं कि उमरगांव में टेलीग्राफ आफिस खोलने के लिए मंजूरी दे दी गई थी। लेकिन बाद में कहा गया कि जो पहले पोल्ज की मंजूरी दी गई थी, उससे अब एक दो रुपये का फर्क होगा और इस वजह से यह सारा मामला पिछले तीन साल से तवालत में पड़ा हुआ है। इसके बारे में दो मर्तबा रिटन रिप्रिजेंटेशंज और चन्द तारें भी भेजी गई हैं लेकिन अभी तक उसका जवाब तक नहीं आया है। मैं माननीय मंत्री जो से खास तौर पर उमरगांव की निसबत कहना चाहता हूं। यह बहुत अर्जेंट मामला है। हर साल सौ डेढ़ सौ तालिबइल्मों को शोलापुर या दूसरे मकामात पर टेलीग्राफिस्टस की स्टडी के लिए जाना पड़ता है। इस वास्ते मैं चाहता हूं कि आप खास तौर पर इस मामले की तरफ ध्यान दें।

एक और बात की तरफ भी मैं आपकी तवज्जह मबजूल करना चाहता हूं। उमरगांव को जो लाइन दी जाने वाली है वह बाया लातूर दी जाने वाली है। यह चालीस मील की लाइन ऐसे मकामात पर से हो कर जा रही है जहां पर एक मौजा या बड़ा शहर या मकाम भी रास्ते में नहीं है। अगर आप इस लाइन को शोलापुर से ले जायें उमरगांव तक तो फासला तो उतना ही रहेगा लेकिन इसका फायदा यह होगा कि रास्ते में पांच छः हजार की आबादी वाले १५–२० मौजे आ जायेंगे और अगर कल को ऐसी जरूरत पड़ी कि वहां पर लाइन

[श्री नलदुर्गकर]

दी जाए तो बहुत ही थोड़े खर्चे से आप ऐसा कर सकेंगे। हैदराबाद-बम्बई जो नैशनल हाईवे है, अगर इस लाइन को शोलापुर से लाया गया तो उस हाईवे पर जो १५–२० मकामात बिल्कुकुल सड़क पर हैं, उनको वक्त जरूरत फायदा हो सकता है और बहुत ही कम खर्चे में उनको फायदा हपहुंचाया जा सकता है।

जो प्रोग्रेस हुई उस का भी मैं कुछ जिक्र कर देना चाहता हूं। एयरलाइंज का विकास भी आज हो रहा है और उसके लिए चन्द जगहों पर हवाई अड्डे बनाने का भी आपके सामने प्रोग्राम है। मैं चाहता हूं कि आप इसका भी ख्याल करें कि हवाई अड्डे इस किस्म के होने चाहियें ताकि अगर जरूरत पड़े तो इनका जंगी हवाई अड्डों के तौर पर इस्तेमाल हो सके और इनको आसानी से जंगी हवाई अड्डों के रूप में मुतंकिल किया जा सके। हम नहीं कह सकते हैं कि कल क्या होने वाला है। चाहे हमारा देश गांधियन प्रिंसिपल्ज को मानने वाला है, उन पर चलने वाला है, नान-वायलेंस का हामी है लेकिन हमारे आस पास के जो देश हैं, उनसे हमको जो सबक मिला है वह हमें बताता है कि वे गांधियन प्रिंसिपल्ज को नहीं मानते हैं। ऐसी सूरत में अगर भविष्य में कभी जरूरत पड़े तो कोशिश हमारी यह होनी चाहिये कि जो हवाई अड्डे हम आज बनायें उनको इस तरह से बनायें कि वे उस वक्त आसानी से जंगी हवाई अड्डों की शक्ल में बदले जा सकें और वहां पर भी जंगी हवाई जहाज आ जा सकें।

मैं एक और बात की तरफ आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूं। मैं चाहता हूं कि हर जिले के सदर मुकाम पर जो कालेज में प्रवेश पाने वाले स्टूडेंट्स हैं या जो उनमें पढ़ने वाले स्टूडेंट्स हैं उनके लिए इस बात का इंतिजाम होना चाहियें कि वे जान सकें कि जहाज और हवाई जहाज कैसे चलाया जाना चाहिये, उसका टेक्नीक क्या है और इसका शिक्षण उनको दिया जाना चाहिये।

जो आपने तरक्की के काम किए हैं उनके लिए मैं आपको मुबारिकबाद देता हूं। नैशनल शिपिंग बोर्ड ने जो टारगेट मुकर्रर किया था १४.२२ लाख का और उसके लिए ११८ करोड़ रुपये का जो मुतालिबा किया था मुझे मालूम नहीं कि प्लानिंग कमीशन ने उसमें क्यों कमी की है। अभी बहुत से माननीय सदस्यों ने इस विषय पर भाषण किए हैं जो कुछ उन्होंने कहा है उसको मौमैं दोहराना नहीं चाहता हूं। लेकिन मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि जहां तक देश के विकास का ताल्लुक है, देश की तरक्की का ताल्लुक है और उसके साथ साथ फारेन एक्सचेंज का जो सवाल है, उसमें और ज्यादा तेजी लाई जानी चाहिये और और ज्यादा फारेन एक्सचेंज कमाई जानी चाहिये। फारेन एक्सचेंज और अधिक कमाने का एक जरिया यह है कि आपके पास पानी के जहाज और ज्यादा तादाद में हों और मैं समझता हूं कि इस ओर भी आपकी तवज्जह जाएगी।

†**श्री आचार** (मंगलौर) : मैं परिवहन तथा संचार मंत्रालय को दूसरे पंच वर्षीय योजना के लक्ष्यों की प्राप्ति के लिये बधाई देता हूं। इस सफलता के लिये सम्बन्धित मंत्रीगण और विभाग भी बधाई के पात्र हैं। परन्तु एक बात है जिसका संकेत मैं अवश्य करना चाहता हूं। वह है अन्तर्द्रेशीय जल परिवहन की उपेक्षा। विभाग से सम्बन्धित प्रतिवेदन के पृष्ठ १६ पर यह कहा गया है कि भारत सरकार तथा राज्य सरकारों दोनों में ही अन्तर्द्रेशीय जलपरिवहन प्रणाली के अनुभवी तथा कुशल कर्मचारियों का प्रायः अभाव सा है। इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिये क्यों कि अन्तर्द्रेशीय जल परिवहन प्रणाली की एक महत्वपूर्ण शाखा है। यह सबसे सस्ता और सरल परिवहन साधन है तथा जहां तक पश्चिमी तट का सम्बन्ध है वहां उस के विकास के लिये पर्याप्त क्षेत्र है। मंगलौर से

†मूल अंग्रेजी में

कुंडापुर तक नहर बनाने के सम्बन्ध में सर्वेक्षण भी किया जा चुका है। मैं माननीय मंत्री से उसका निर्माण कार्य प्रारंभ कराने का अनुरोध करूंगा। तीसरी योजना में अन्तर्देशीय जल परिवहन के लिये ६ करोड़ रुपये का उपबन्ध किया गया है जबकि समस्त प्रस्तावों के लिये कम से कम १६८ करोड़ रुपये की आवश्यकता है। इस चाल से समस्त कार्य ३० योजनाओं में पूरा हो सकेगा। मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री इसके बारे में उत्तर दें।

दूसरी बात मैं मंगलौर पत्तन के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। समस्त मैसूर राज्य उसके पक्ष में है। यातायात सर्वेक्षण के अनुसार मंगलौर पत्तन में ३० लाख टन यातायात होने की संभावना है। कल मैंने 'इंडियन एक्सप्रेस' में पढ़ा था कि उसे सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया गया है। परन्तु वास्तव में क्या किया जा रहा है यह कुछ पता नहीं है। मैं चाहता हूं कि मैसूर और तूतीकोरिन के सम्बन्ध में यथाशीघ्र कार्यवाही की जाये।

अन्त में मैं सड़कों के विषय पर आता हूं। इसके पक्ष में जो कुछ कहा गया है वह ठीक है। परन्तु हमें यह नहीं भूलना चाहिये कि लम्बी यात्राओं के लिये रेलें ही अधिक सुविधाजनक हैं। मैं आशा करता हूं कि इस पहलू का ध्यान रखा जायेगा।

जहां तक डाक विभाग का सम्बन्ध है, मैं केवल एक प्रार्थना करना चाहता हूं। वह यह है कि पोस्टल सर्किल राज्य की सीमाओं के अनुसार नहीं होने चाहिये वरना भाषा के अनुसार होने चाहिये। मैं आशा करता हूं कि यदि माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में प्रयत्न करेंगे तो राज्य सरकार यह स्वीकार कर लेगी कि समस्त कन्नड़ क्षेत्र मैसूर में आ जाये।

जहां तक विमान सेवाओं का प्रश्न है मुझे खुशी है कि उन्हें कुछ लाभ होने लगा है। इस सम्बन्ध में मेरी यह प्रार्थना है कि बंगलौर और मंगलौर को विमान सेवा द्वारा मिलाया जाना चाहिये।

पर्यटन के सम्बन्ध में मैं यह कहूंगा कि कुर्ग बहुत सुन्दर स्थान है और योरपीय पर्यटकों ने भी उसकी प्रशंसा की है। परन्तु वहां अच्छी सड़कें नहीं हैं। इसलिये सड़कों का विकास अवश्य किया जाना चाहिये।

†**श्री बासप्पा** (तिपतुर) : मैसूर के सम्बन्ध में वैसे तो बहुत कुछ कहा जा चुका है परन्तु कुछ बातें मैं भी कहना चाहता हूं। जहां तक पर्यटन का सम्बन्ध है, विजयनगर साम्राज्य की राजधानी हाम्पी और बेलूर तथा हलबेदी के मंदिर भी अत्यन्त दर्शनीय हैं। अतः उनका पर्यटक केन्द्रों के रूप में विकास किया जाना चाहिये।

जहां तक नौपरिवहन का सम्बन्ध है मैं चाहता हूं कि नौपरिवहन उद्योग को समुचित प्रोत्साहन दिया जाये। मंगलौर के सम्बन्ध में मैं इतना ही कहूंगा कि विश्व बैंक भी उस के लिये सहमत है इसलिये उसमें विदेशी मुद्रा की कठिनाई नहीं होगी।

जहां तक सड़कों का सम्बन्ध है कुछ सड़कें एक राज्य से दूसरे राज्य में भी फैली होती हैं। उन के सम्बन्ध में मोटर परिवहन में अड़चनें होती हैं। आन्ध्र और मैसूर में इस प्रकार की कठिनाई है। मदुगिरी से पवगदा जाने के लिये आन्ध्र राज्य में हो कर निकलना पड़ता है। लिखापढ़ी होने के बावजूद अभी तक कुछ नहीं हो सका है।

असैनिक उड्डयन के सम्बन्ध में मेरा यह निवेदन है कि बंगलौर हवाई अड्डे का सुधार किया जाना चाहिये।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री बासप्पा]

डाक विभाग के सम्बन्ध में मेरा यह सुझाव है कि भक्ति भण्डारी बासवन्ना की स्मृति में भी डाक टिकट जारी किये जायें जैसे कि अन्य प्रतिष्ठित व्यक्तियों के सम्बन्ध में किये गये हैं। भक्ति भण्डारी बासवन्ना बिजाला के चोल राजाओं के प्रधान मंत्री थे तथा उन्होंने आर्थिक, सामाजिक और राजनैतिक क्षेत्र में बहुत प्रशंसनीय कार्य किया था। दूसरा सुझाव यह है कि सब पोस्टमास्टरों का स्तर ऊंचा किया जाये क्योंकि उन्हें कई क्लर्कों के कार्य की निगरानी करनी पड़ती है। गबन के मामलों की संख्या बढ़ रही है। उस को भी रोकने का प्रयत्न किया जाना चाहिये। इस के अतिरिक्त डाक वितरण में सुधार की दृष्टि से पुरस्कार दिये जाने चाहिये ताकि कर्मचारियों के प्रोत्साहन मिलें।

श्री भक्त दर्शन (गढ़वाल): उपाध्यक्ष महोदय, आकाश विभाग के उपमंत्री जी जवाब दे चुके, जलयानों और थलयानों के माननीय मंत्री महोदय ने भी अपना वक्तव्य समाप्त कर दिया। अब एक ही विभाग रह जाता है, डाक और तार विभाग, जिसके बारे में मैं बहुत संक्षेप में अपने विचार रखूंगा।

मैं मंत्रालय को बहुत हार्दिक बधाई देता हूं क्योंकि द्वितीय योजना में जिन लक्ष्यों को निर्धारित किया गया था उनको उसने बड़े अच्छे ढंग से पूरा कर दिया है। लेकिन फिर भी जैसा कि इस रिपोर्ट में कहा गया है हमारे देश के साढ़े पांच लाख गांवों में से २-२ प्रतिशत यानी लगभग ११ हजार गांव अभी भी ऐसे हैं जहां कि सप्ताह से अधिक देरी में एक बार डाक पहुंचती है। मनीआर्डरों के वितरण में जो अव्यवस्था हो रही है उसके बारे में कई बार मैं सदन का ध्यान आकर्षित कर चुका हूं। और जो दूसरी बातें हैं उनके बारे में मुझे आशा है कि मंत्रालय बड़ी सतर्कता से और परिश्रम से काम लेगा।

मैं अधिक समय नहीं लूंगा। केवल दो तीन बातों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षिक करूंगा। डाक तार विभाग के लिए भवनों के निर्माण की जो नई व्यवस्था की गयी है, यद्यपि आशा है कि उससे स्थिति में पहले से अधिक सुधार होगा। लेकिन मुझे उससे पूर्ण संतोष नहीं है। मैं समझता हूं कि यह जो एडीशनल चीफ इंजिनियर की नियुक्ति की गयी है इनको डाकतार विभाग के अन्तर्गत रखा जाता बजाए सी० पी० डबल्यू० डी० के तो ज्यादा अच्छा होता। साथ ही अगर उनको पी० एंड टी० बोर्ड में सदस्य के रूप में रखा जाए तो उससे कार्य में सरलता हो सकेगी। यू० पी० की रीजनल कमेटी की जो बैठक हुई थी उसमें भी हमने इस पर विचार किया था और उस समिति ने यह सिफारिश की थी कि हर एक सरकिल में कम से कम एक एग्जीक्यूटिव इंजिनियर रखा जाए और उसके साथ तीन चार असिस्टेंट इंजिनियर रखे जाएं और साथ ही यह व्यवस्था की जाए कि जब कभी रीजनल पी० एंड टी० एडवाइजरी कमेटी की बैठक होती है तो वह एग्जीक्यूटिव इंजिनियर उसमें सब आंकड़े, तथ्य और तखमीने लेकर आएं और बताएं कि किन किन भवनों का निर्माण किया जा रहा है और उनमें क्या काम किया जा रहा है। इस तरीके से, मैं समझता हूं, इन कामों में काफी सहूलियत हो सकती है।

मैं मंत्री महोदय को बहुत धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने हमारी लिखापढ़ी के फलस्वरूप उत्तरप्रदेश तिब्बत के बार्डर में दो नए पोस्टल डिवीजन शुरू किए हैं। इसके लिए मैं उनका अनुग्रहीत हूं। लेकिन इस सम्बन्ध में मैं निवेदन करता चाहता हूं कि केवल डिवीजन बना देने से ही इन इलाकों का सञ्चार व्यवस्था की दृष्टि से विकास नहीं हो सकता। कुछ

और तेजी से काम करने की आवश्यकता है। खासकरके वहां के कर्मचारियों की शिकायत है कि केन्द्रीय सरकार के तथा राज्य सरकारों के जो कर्मचारी हैं उनको जो बारडर एलाउंस मिलता है वह उन बेचारों को नहीं मिलता। उन्होंने ऐसा क्या कसूर किया है कि उनको बारडर एलाउंस नहीं दिया जाता। मैं समझता हूं कि विभाग इस पर विचार करेगा।

तीसरी बात मुझे डाक तार विभाग के सम्बन्ध में यह कहनी है कि वह बड़ी खुशी की बात है कि आखिर बहुत वर्षों के हम लोगों के आन्दोलन के बाद विभाग ने अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों के बारे में निश्चय किया और लगभग ५० लाख रुपया वार्षिक का अतिरिक्त खर्च स्वीकार किया है। लेकिन मुझे बताया गया कि अभी भी उन सिफारिशों को अमल में लाने में बहुत समय लगेगा। लखनऊ में जो पिछले दिनों क्षेत्रीय कमेटी की बैठक हुई थी उसमें बताया गया था कि एक दो साल इसको इंम्प्लीमेंट करने में लग जायेंगे। मेरा निवेदन है कि दो-दो तीन-तीन साल से ये लोग बेचारे इन्तिजार कर रहे हैं। ये लोग हजारों लाखों की संख्या में हमारे गांवों में फैले हुए हैं। इस देरी के कारण उनमें असंतोष बढ़ता चला जा रहा है। तो मेरा विभाग से निवेदन है कि जो निर्णय विभाग ने अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों के सम्बन्ध में लिया है उसको इम्प्लीमेंट करने में तेजी लानी चाहिए ताकि उनको जल्दी से जल्दी इसका फायदा मिल सके। और जिन सिफारिशों पर अभी तक कोई निर्णय नहीं किया गया है उनके बारे में कार्रवाई की जानी चाहिए।

चौथी बात जो मैं संक्षेप में कहना चाहता हूं वह यह है कि जो हड़ताल हुई थी उसका हम किसी ने समर्थन नहीं किया। चन्द हमारे माननीय सदस्यों ने किया होगा। हम तो उसको बिल्कुल अदूरदर्शितापूर्ण और अनुपयुक्त मानते थे। लेकिन अब चूंकि हड़ताल समाप्त हो गयी है और विभाग ने काफी उदारता का परिचय दिया है, तो मेरा निवेदन है कि जो लोग रहे हुए हैं। उनको अवश्य ले लिया जाना चाहिए। और जहां तक यूनियन्स को रिकागनीशन देने का प्रश्न है मेरे विचार से उस पर भी जल्दी विचार करके निर्णय कर देना चाहिए क्योंकि मैं देखता हूं कि ऐसा न होने के कारण अभी भी असंतोष बढ़ता चला जाता है। हमने अभी नई दिल्ली के उपचुनाव में देखा कि एक सज्जन जो पी० एंड० टी० के कर्मचारी थे वह खड़े हो गए और उनकी वजह से कांग्रेसी उम्मीदवार हार गया। उन्होंने ऐसा प्रोपेगेंडा किया कि या तो वोटर उनको वोट दे या जनसंघ के उम्मीदवार को दे या किसी को न दे इस प्रकार बहुत से मतदाताओं ने वोट न देकर कांग्रेसी उम्मीदवार को हराया। तो यह एक खतरनाक चीज है। इसलिए मैं खास तौर से मंत्री जी से अपील करता हूं कि अगले चुनावों के बहुत पहले उनको इस बारे में निर्णय कर लेना चाहिए। ऐसा होने पर ही हम उनकी कार्रवाई को सफल समझेंगे।

सड़कों के सम्बन्ध में मुझे केवल एक ही निवेदन करना है। हमारे माननीय राजबहादुर जी पर्वतीय इलाकों की स्थिति से बहुत अच्छी तरह परिचित हैं और वह इस मामले में बहुत दिलचस्पी लेते रहे हैं और इसके लिए हम उनके बहुत अनुग्रहीत हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं, जैसा कि कल मानवेन्द्र शाह जी ने भी कहा था, कि जो बारडर रोड डेवेलपमेंट बोर्ड बनाया गया है उसके कार्य के बारे में हश हश पालिसी से काम लिया जा रहा है। अभी जब पिछले दिनों में मैंने एक प्रश्न किया था कि जोशीम से आगे बद्रीनाथ की सड़क के सम्बन्ध में क्या कार्य हो रहा है तो राजबहादुर जी ने जवाब दिया था कि चूंकि यह सड़क बारडर रोड डेवेलपमेंट बोर्ड का काम है इसलिए हम इसके बारे में उत्तर नहीं देना चाहते हैं। मैं उनसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि हम लोग जो संसद सदस्य हैं या जो पबलिक मैन हैं उनसे तो यह बात छिपायी जाती है लेकिन जो भारत के दुश्मन हैं या जो और लोग हैं उनको सब

[श्री भक्त दर्शन]

बात मालूम है कि कहां सड़कें बन रही हैं। आप बद्रीनाथ की सड़क को ही ले लीजिए। यद्यपि यह काम बारडर रोड डेवेलपमेंट बोर्ड के अधीन हो रहा है, लेकिन यह काम ठेकेदारों के द्वारा कराया जा रहा है और उनके हजारों आदमी इस पर काम कर रहे हैं। तो यह चीज छिपी कैसे रह सकती है। यात्रा का सीजन सिर पर आ रहा है। जोशीमठ से आगे सड़क बहुत तंग है अगर वहां सड़क बनायी जा रही है तो उससे यात्रियों के रास्ते में बड़ी रुकावट पैदा हो सकती है। तो मैं मंत्रालय से अनुरोध करूंगा कि वह उत्तर प्रदेश की सरकार से बात करे कि वहां पर जो सड़क का निर्माण हो रहा है उसके कारण यात्रा में बाधा न पड़े।

इसी सिलसिले में मैं अन्त में यह कहना चाहता हूं कि सन् १९५६ में जब नेशनल हाईवेज का कानून बन रहा था उस समय जो हमारे उपमंत्री थे श्री अलगेशन साहब, वह बद्रीनाथ यात्रा पर गए थे। वहां से लौटने पर उन्होंने सदन में आश्वासन दिया था कि मेरे संशोधन पर कि जब नेशनल हाईवेज के सिलसिले में नई सड़कें बढ़ायी जायेगी उस समय दिल्ली-हरिद्वार-बद्रीनाथ रोड को भी उसमें शामिल किया जाएगा। मैं देख रहा हूं इस रिपोर्ट में कि तीन सड़के जोड़ दी गयी हैं लेकिन इसका निर्णय नहीं हो रहा है। जो २० वर्ष के लिए हमारी सड़कों की योजना बनी है उसमें भी इस सड़क को प्राथमिकता देने के लिए कहा गया था। तो मेरी समझ में नहीं आता कि इस सड़क को क्यों नहीं लिया जा रहा है। साथ ही मेरा अपने मंत्री महोदय से यह अनुरोध है कि इस पर विचार किया जाए कि दिल्ली से हरिद्वार होती हुई बद्रीनाथ जाने वाली सड़क का सारा भार केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में ले ले। रुपया तो वह खर्च कर रही है। मैं चाहता हूं कि उसके मेनटिनेंस का भार भी वह ले ले। उस अवस्था में हम राज्य सरकार पर जोर डाल सकेंगे कि हमारे इलाके में और सड़कें बनावें।

माननीय मंत्री जी को मालूम होगा कि फुड एंड एग्रीकल्चर मिनिस्ट्री ने एक कमेटी बनायी थी जिसका नाम था इनएक्सेसिबिल एरियाज कमेटी और उसको बहुत से पर्वतीय इलाकों पर विचार करना था जिनमें लाहौल, स्पिती के इलाके, किन्नौर और हिमाचल प्रदेश का इलाका भी शामिल था। इस कमेटी ने अपनी रिपोर्ट दी और उसको बहुत अच्छा माना गया है। इस कमेटी ने कुछ सड़कों की सिफारिश की है। मैं विशेष तौर से अनुरोध करता हूं कि राज्य सरकारों से बात करके उन सड़कों को प्राथमिकता दी जाए और तीसरी योजना में उनको सम्मिलित किया जाये।

अन्त में मैं केवल एक बात और कहना चाहता हूं। पहले ट्रांस्पोर्ट मिनिस्ट्री की बहस रेलवे मिनिस्ट्री के बाद हुआ करती थी और हमको पूरा चार पांच घंटे का समय उसके लिए मिलता था और कम्युनिकेशन मिनिस्ट्री के लिए अलग से समय मिलता था। यह मिनिस्ट्री इतनी लम्बी चौड़ी है और इस पर इतने बोलने वाले होते हैं कि इन दोनों को एक साथ रखने से इनके प्रति न्याय नहीं हो सकता। इसलिए मैं अपील करना चाहता हूं मिनिस्टर आफ पार्लियामेंटरी एफेयर्स साहब से कि कम से कम अगले वर्ष से वह यह व्यवस्था करें कि कम्युनिकेशन्स का सबजेक्ट एक दिन डिसकस हो और उसके लिए ६ घंटे का समय रखा जाए और ट्रांसपोर्ट जो कि इतना बड़ा सबजेक्ट है उसको दूसरे दिन के लिए रखा जाय।

उपाध्यक्ष महोदय : आगे वर्ष के लिए जो आएंगे वह सोच लेंगे।

श्री भक्त दर्शन : मैं कम से कम निवेदन तो कर दूं ताकि रिकार्ड में रहे कि किसी ने इस प्रकार का सुझाव दिया था कि इस पर विचार किया जाए कि ट्रांसपोर्ट और कम्मुनिकेशन्स को एक

दिन विचार के लिए न रखा जाए क्योंकि ऐसा करने से किसी विभाग के साथ न्याय नहीं किया जा सकता।

अन्त में मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

†**श्री थानू पिल्ले** (तिरुनलवेली) : उपाध्यक्ष महोदय, खेद है कि मंत्रालय ने त्यूतीकोरिन और मंगलौर के विकास की आवश्यकता स्वीकार कर लेने पर भी उन को अभी तक बड़े पत्तनों में सम्मिलित नहीं किया है। जब इस के संबंध में एक प्रतिनिधि मंडल प्रधान मंत्री से मिला था तो उन्होंने भी यह कहा था कि वह कार्य शीघ्र किया जाना चाहिए। परन्तु हम देखते हैं कि उन्हें तीसरी योजना के प्रारूप में भी सम्मिलित नहीं किया गया है। अब सुना जा रहा है कि पुनः सर्वेक्षण किया जाएगा। पता नहीं एक बार उसकी आवश्यकता स्वीकार कर लेने पर अब फिर ऐसा क्यों किया जा रहा है? मैं योजना आयोग की निन्दा करने का अभ्यस्त नहीं हूं परन्तु मुझे इतना अवश्य कहना पड़ रहा है कि आयोग के अधिकारी प्रविधिक मत की आड़ में इस सभा और सरकार की अवहेलना करते हैं। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री अभी भी विचार करके कल यह घोषणा करेंगे कि इस प्रस्ताव को तीसरी योजना में क्रियान्वित किया जाएगा। इस के अतिरिक्त मैं अन्य किसी विषय के बारे में कुछ भी कहने में असमर्थ हूं क्योंकि मैं इसके सम्मिलित न किए जाने से अत्यधिक दुखी हूं।

†**श्री ओझा** (झालावाड़) : माननीय मंत्री जी ने कहा है कि उन्होंने नौपरिवहन के लिए योजना आयोग से अधिकाधिक धन प्राप्त करने का प्रयत्न किया है। मेरा विचार है कि नौपरिवहन उद्योग को सर्वाधिक महत्व दिया जाना चाहिए क्योंकि वह ऐसा उद्योग है जिसमें तुरन्त उत्पादन होने लगता है। बड़े खेद की बात है कि हम अपना उद्योग न प्रारम्भ कर के करोड़ों रुपए की विदेशी मुद्रा बरबाद कर रहे हैं। अतः इस के लिए पर्याप्त धन प्राप्त करने का भरसक प्रयत्न किया जाना चाहिए।

जहां तक मध्यम श्रेणी के पत्तनों का संबंध है, मैं समझता हूं कि उन क्षेत्रों पर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए जो कोयला खानों से बहुत दूर हैं। सौराष्ट्र और गुजरात के पत्तन कोयला खानों से बहुत दूर हैं जिस से कोयला न पहुंच सकने के कारण बहुत से कारखाने बन्द किए जा रहे हैं। इसलिए माननीय मंत्री को नौलखी, बेदी, वेरावल, पोरबन्दर और भावनगर आदि पत्तनों के विकास के लिए समुचित वित्त की व्यवस्था करनी चाहिए। इस संबंध में कोयला ले जाने के लिए केवल अधिक जहाज़ उपलब्ध करना ही पर्याप्त नहीं है वरना भाड़ा भी कम कराने का प्रयत्न किया जाना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री से यह भी अनुरोध करूंगा कि उन क्षेत्रों में सड़कों का विकास भी किया जाये। उदाहरण के लिए कांडला से अहमदाबाद और अहमदाबाद से पोरबन्दर तक के राष्ट्रीय राजपथ के संबंध में छै वर्षों से लिखा पढ़ी चल रही है परन्तु वह कार्य अभी तक सम्पन्न नहीं हो सका है। माननीय मंत्री को उसके तुरन्त निर्माण के लिये प्रयत्न करना चाहिए। मैं यह भी चाहता हूं कि जेतपुर से गरिवन तक सड़क बनाई जाये जिस से वहां अधिक पर्यटक आकर्षित हों और हम विदेशी मुद्रा अर्जित कर सकें।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री ओझा]

फिर मैं यह भी चाहता हूं कि गुजरात का एक पृथक् डाक तथा तार सर्किल बना दिया जाये। चूंकि गुजरात अब पृथक् राज्य बन गया है इसलिए प्रशासकीय दृष्टि से यह बहुत आवश्यक है। मैं आशा करता हूं कि इसके संबंध में मंत्रालय शीघ्र कार्यवाही करेगा।

श्री हेमराज (कांगड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। बहुत से प्वायंटस कवर हो चुके हैं। हर एक माननीय सदस्य ने मिनिस्ट्री को बधाई दी है और मैं समझता हूं कि वह इस की मुस्तहक भी है। सैकंड फ़ाइव यीअर प्लान में जो टारगेट्स निर्धारित किये गये थे, चाहे वे सड़कों के बारे में हों, या डाकखानों और तार-घरों के बारे में हों, वे सब के सब पूरे किये गये हैं। मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि हमारे डाकखाने एक तरफ़ तो बचत का आन्दोलन चला रहे हैं, लेकिन दूसरी तरफ़ गांवों में लोगों को रुपया जमा कराने के बारे में सहूलियतें कम हैं और एक्स्ट्रा-डिपार्टमेंटल या डिपार्टमेंटल सब-आफ़िसिज़ बहुत कम खोले गये हैं। इस सम्बन्ध में एक माननीय सदस्य ने यह सजेशन दिया था कि कुछ पोस्ट आफ़िसिज़ को सेविंग बैंक का काम करने दिया जाये, लेकिन मैं समझता हूं कि बेहतर यह होगा कि ब्रांच पोस्ट आफ़िसिज़ के दरमियानी हिस्से में--कुछ ब्रांच पोस्ट आफ़िसिज़ के दरमियान में कोई न कोई एक्स्ट्रा डिपार्टमेंटल या डिपार्टमेंटल सब-आफ़िस बना दिये जायें, ताकि लोगों को सेविंग बैंक एकाउंट खोलने का मौका मिल जाये। जिस तरह की मेरी कंस्टिट्युएंसी है और जो पहाड़ी इलाका है, वहां पर तो खास तौर पर मिलिट्री मैन अधिक तादाद में रहते हैं और आपने मेरी इस तजवीज़ को मान लिया तो उन को अपनी पेंशन इत्यादि लेने में बहुत ज्यादा सहूलियत हो जाएगी।

डाकखानों के बारे में मैं एक बात और कह देना चाहता हूं। लाहौल और स्पिती का एक नया जिला पंजाब गवर्नमेंट ने बनाया है और वहां पर पंजाब गवर्नमेंट ने अपने मुलाजिमों के लिए जो कम्पेंसेटरी एलाउंस रखा है वह जितनी उनकी तनख्वाह है उसके बराबर रखा है। जितनी तन्ख्वाह उन को दी जाती है उतना ही कम्पेंसेटरी एलाउंस दिया जाता है। लेकिन हमारी जो केन्द्रीय सरकार है वह ऐसा नहीं करती है। इसका नतीजा यह है कि वहां पर कोई आदमी जाना नहीं चाहता है। मुझे याद है कि लाहौल में केलांग में एक आदमी को लगाया गया था। उसको उसके मकान पर तन्ख्वाह नहीं मिली और वह मर गया। वह वापिस नहीं आ सका। वहां पर लोग जाना नहीं चाहते हैं। वहां रास्ते आठ महीने तक बन्द रहते हैं, सिर्फ चार महीने के लिये ही खुलते हैं। मैं चाहता हूं कि वहां आपका कम्पेंसेटरी एलाउंस वही हो जो स्टेट गवर्नमेंट देती है।

अब मैं हरकारों की तरफ आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूं। उन बेचारों की भी बहुत बुरी हालत है। उन को छः महीने या सात महीने चलना पड़ता है, बर्फ में से गुजरना पड़ता है, जान को हथेली पर रख कर चलना पड़ता है, और उनका जो काम है वह बहुत कठिन है। मैं चाहता हूं कि उन की तन्ख्वाह में भी आपको इजाफा करना चाहिये। आज होता यह है कि जितने महीने वह काम करते हैं उतने महीनों की आप उनको तनख्वाह देते हैं और बाकी महीनों के लिये उनको कहते हैं कि छुट्टी चले जाओ। इस तरह से उनकी जो सर्विस है वह कंटिनुअस नहीं है। मैं चहता हूं कि कंटिनुअस सर्विस का उनको फायदा पहुंचाया जाए और उनकी जो तनख्वाह है उसको भी बढ़ाया जाए।

स्नो बाउन्ड जो एरियाज़ हैं, उन के लिए खास तौर से, जो रूल आप ने बनाया है, घाटा डालने का, १००० का, इस में भी तरमीम आपको करनी चाहिये ताकि वहां पर आसानी से पोस्ट आफिस खुल सकें और काम अच्छी तरह से चल सके।

कांगड़ा और कुल्लू और खास तौर पर पालमपुर का जो इलाका है, उस के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। वहां पर टेलीफोन कनैकशंस लेने के लिए लोगों ने दरख्वास्तें दी हैं और इस बात को मेरे ख्याल में दो दो साल तक हो गए हैं, लेकिन उन को अभी तक टेलीफोन कनैकशन नहीं दिए गए हैं। जो बिजिनेस कम्युनिटी के लोग वहां हैं, उन को इसकी बहुत जरूरत है लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं हो पाया है। इसी तरह से कुछ ऐसे पब्लिक काल आफिसिस हैं जिन को खोलने के लिए आपने मंजूरी तो दे दी है, उस वैली में, लेकिन अभी तक दो दो साल गुज़रने के बाद भी, खोले नहीं गए हैं। मैं चाहता हूं कि इस ओर भी आपका विशेष तौर से ध्यान जाना चाहिये।

जहां तक रोड्स का ताल्लुक है, मुझ से पहले दूसरे भाइयों ने स्नो बाउंड एरियाज़ के बारे में या इनएक्सेसिबल एरियाज़ के बारे में कुछ बातें कही हैं और मैं आशा करता हूं कि उन ओर आपका ध्यान जायगा। मैं भी एक ऐसे इलाके से आता हूं जहां पर कुछ एरिया तो इन-एक्सेसिबल है और कुछ स्नो बाउंड। आपके चीफ़ इंजीनियर्ज़ ने जो २०-यीअर रोड प्रोग्राम बनाया है और जो रिपोर्ट निकाली है, उस में उन्होंने एक प्रिंसिपल एनंसिएट किया है। उन्होंने कहा है कि मैटल्ड रोड से कोई भी डिवेलेप्ड एरिया चार मील से ज्यादा के फासले पर नहीं होना चाहिये, अंडर-डिवेलेप्ड १२ मील से ज्यादा के फासले पर और समी-डिवेलेप्ड ८ मील से ज्यादा फासले पर। यह जो उसूल बनाया गया है, इस को तसलीम कर लिया जाना चाहिए। लेकिन इस के साथ साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि यह उसूल मैदानी इलाकों के लिए तो ठीक है लेकिन जो पहाड़ी इलाके हैं वहां पर यह उसूल काम नहीं कर सकता है और उन के केस में इस को लिबरल बनाया जाना चाहिये। पहाड़ों पर जहां पर कि मीज़ आफ कम्युनिकेशन की बड़ी जरूरत है, इस फासले को आपको कम करना होगा और मैं चाहता हूं कि इस को आधा कर दिया जाए। अगर आप ने ऐसा किया तो वहां पर तरक्की के कुछ काम हो सकते हैं, वर्ना नहीं। एक इनएक्सेसिबल एरियाज़ कमेटी है जिसका मैं भी मेम्बर हूं। उस ने भी खास तौर पर कहा है कि यह जो उसूल है यह प्लेंज़ के लिए तो ठीक है लेकिन पहाड़ी इलाकों में नहीं चल सकता है। अगर इस को वहां पर भी लागू करने की कोशिश की गई तो उनका डिवेलेपमेंट नहीं हो सकता है।

हिमाचल का जो इलाका है वह सेंट्रल गवर्नमेंट के अन्डर है और वह भी पहाड़ी इलाका है। मैं जहां से आता हूं कांगड़ा कुल्लू वैली से वह पंजाब के अंडर है और यह भी पहाड़ी इलाका है। महासू डिस्ट्रिक्ट हिमाचल प्रदेश में है और वहां से कांगड़ा कुल्लू वैली में अगर आना होता है तो बीच में दरिया सतलुज पड़ता है। वहां से एक सड़क आप बनाते चले आएं और बीच में सतलुज आ गया। अब वहां पर जब तक दो पुल न बन जायें, तब तक ट्रक्स इत्यादि गुज़र नहीं सकते हैं। लूरी और रामपुर बशहर जो जगहें ऐसी हैं जहां पर पुलों की आवश्यकता है। पहले झगड़ा था कि ये पुल हिमाचल को बनाने चाहियें या पंजाब गवर्नमेंट को। बहुत खतोकिताबत के बाद पता चला और यह फैसला हुआ कि ये पुल हिमाचल प्रदेश के हैं। इस साल का बजट जब मैं ने देखा तो उस में पाया कि ये दोनों पुल जो हैं, उन के लिये कोई व्यवस्था नहीं की गई है। मैं दरख्वास्त करता हूं कि यह लूरी और रामपुर बशहर के जो दो पुल हैं, उनको जल्दी बना दिया जाए। इन के न बनने से कुल्लू वेली की जो एग्रिकलचरल प्रोड्यूस

[श्री हेमराज]

है, वह सारी की सारी जाया चली जाती है, शिमला नहीं जा सकती है क्योंकि रास्ते में ये दो पुल नहीं है । मैं प्रार्थना करता हूं कि इस ओर भी आपका ध्यान जल्दी जाना चाहिये ।

एक सड़क है जो पठानकोट से चलती है और यह नैशनल हाईवे नम्बर १ है । आपकी एक सड़क जाती है कुल्लू को और वहां से काजा और काजा से कौरिक, इसको नैशनल हाइवे बनाया जाए। उधर हिमाचल प्रदेश की टैरिटरी है और तिब्बत के साथ उसका बोर्डर लगता है और उसकी सड़क उस के साथ साथ चलती है । हिन्दुस्तान-तिब्बत रोड बन रही है और नामग्याल तक जा रही है । इधर से पंजाब गवर्नमेंट की एक सड़क बन रही है जो कि कौरिक तक जा रही है । अब कौरिक से नामग्याल, इस को अगर एक नैशनल हाइवे बना दिया जाए तो जो यह सारा एरिया है, यह एक सर्किल बन जाएगा। इस वास्ते मैं सुझाव देना चाहता हूं कि पठानकोट से कुल्लू, कुल्लू से काजा, काजा से कौरिक एक नैशनल हाईवे बना दिया जाए और इस के साथ ही साथ कौरिक से नामग्याल को भी इसी में शामिल कर लिया जाए ।

चीन की हरकतों की वजह से शायद आपका ध्यान हमारी तरफ गया है और चीन का डर ही सही, मुझे खुशी है कि आप उधर तवज्जह करने तो लगे हैं और मैं आशा करता हूं कि जो सुझाव मैंने दिए हैं उन पर विचार किया जाएगा और उन को अमल में लाने की कोशिश की जाएगी ।

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)** : मैं उन माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने इस मंत्रालय के कार्य की प्रशंसा की है ।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : अब समय समाप्त हुआ, माननीय मंत्री अगले दिन अपना भाषण जारी रखें ।

इसके पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, ७ अप्रैल, १९६१/१७ चैत्र १८८३ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

---

†मूल अंग्रेजी में

दैनिक संक्षेपिका

गुरुवार, ६ अप्रैल, १९६१
१६ चैत्र, १८८३ (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	४४८५—४५०९

तारांकित
प्रश्न संख्या

१३५७	रानी एलिज़ाबेथ की भारत यात्रा	४४८५—८८
१३५९	चपरासियों की पदाली	४४८८—८९
१३६०	पाकिस्तान द्वारा भारतीय इलाके पर अधिकार	४४८९—९२
१३६२	भविष्य निधि योजना	४४९२—९३
१३६३	यूरोपीय सामान्य मार्केट	४४९३—९५
१३६४	जम्मू और काश्मीर में रेशमकीट पालन उद्योग	४४९६—९८
१३६६	केरल में मोनाजाइट के निक्षेप	४४९८—९९
१३६७	निर्यातकों को ऋण सुविधायें	४४९९—४५०१
१३६९	तिब्बती शरणार्थियों के लिये सहायता	४५०१—०२
१३७०	पश्चिम बंगाल एवं पूर्व बंगाल की नदियों के बारे में भारत-पाकिस्तान वार्तालाप	४५०३—०५
१३७१	साम्यवादी देशों द्वारा प्रकाशित भारत के मानचित्र	२५०५—०७
१३७२	राजस्थान के किलों में विस्फोटक पदार्थ	४५०८—०९

प्रश्नों के लिखित उत्तर	४५०९—३३

तारांकित
प्रश्न संख्या

१३५८	आसाम में नजीरा कोयला खान	४५०९
१३६१	विकिरण द्वारा खाद्यान्न की रक्षा	४५०९
१३६५	योजना गोष्ठियां	४५०९—११
१३६८	दिल्ली में गन्दी बस्तियों का हटाया जाना	४५११—१२
१३७३	'मुगल-ए-आज़म' फिल्म में भारत के मानचित्र	४५१२

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः	
तारांकित प्रश्न-संख्या		
१३७४	भूटान का विकास	४५१३
१३७५	छपाई में सुधार	४५१३
१३७६	कपड़े की कीमत	४५१३
१३७७	आयात	४५१४
१३७८	उर्वरक उद्योग सर्वेक्षण मिशन	४५१४–१५
१३७९	टैगोर सम्बन्धी चलचित्र	४५१५
१३८०	भूटान नेशनल एसेम्बली का प्रतिनिधिमंडल	४५१५
अतारांकित प्रश्न संख्या		
२८५३	काटन और जूट मिल सिद्धपुर (गुजरात)	४५१५–१६
२८५४	कांगड़ा में सहकारी चाय कारखाना	४५१६
२८५५	महाराष्ट्र में प्रचार अधिकारी आयोजक	४५१६
२८५६	महाराष्ट्र में उद्योगों के लिये तांबा और जस्ता	४५१६–१७
२८५७	प्लास्टिक उद्योग	४५१७
२८५८	उत्तर प्रदेश में विद्युत् परि ोजनायें	४५१७
२८५९	मशीनी औजार	४५१७–१८
२८६०	नागा विद्रोहियों द्वारा मुक्त किये गये भारतीय सिपाही और असैनिक	४५१८
२८६१	तिहाड़ गांव (दिल्ली) का नवनिर्माण	४५१८
२८६२	दिल्ली में चमड़ा उद्योग	४५१८
२८६३	जम्मू तथा काश्मीर में कार्य तथा अनुस्थितिज्ञान केन्द्र	४५१९
२८६४	दिल्ली निगम द्वारा ाका गांव का विकास	४५१९
२८६५	उदयपुर में आवास मंत्री सम्मेलन	४५१९–२०
२८६६	कार्यक्रम मंत्रणा समिति, जालंधर	४५२०
२८६७	ग्रामीण क्षेत्रों का विकास	४५२०–२१
२८६८	कपड़े का मूल्य	४५२१
२८६९	दूसरी पंचवर्षीय योजना और मनीपुर	४५२२
२८७०	राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम	४५२२
२८७१	कपड़े का मूल्य	४५२२
२८७२	नेपाल का राष्ट्रीय अभिलेखागार	४५२३

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः	
अतारांकित प्रश्न संख्या		
२८७३	औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थायें	४५२३
२८७४	अमरीकी अर्थ शास्त्र प्राध्यापक का आगमन	४५२४
२८७५	राजस्थान से ऊन का निर्यात	४५२४
२८७६	गैर-सरकारी लिमिटेड कम्पनियों की अंश पूंजी में सरकार द्वारा भाग लिया जाना	४५२४–२५
२८७७	एशिया तथा सुदूरपूर्व सम्बन्धी आर्थिक आयोग	४५२५
२८७८	गुजरात में कपड़ा मिलों का बन्द होना	४५२६
२८७९	उड़ीसा सरकार के अंश वाली कम्पनियां	४५२६
२८८०	रसायन घोल	४५२६–२७
२८८१	कलकत्ता में अन्तर्राष्ट्रीय चाय सम्मेलन	४५२७
२८८२	प्लास्टिक और लिनोलियम निर्यात संवर्द्धन परिषद्	४५२७–२८
२८८३	न्यूयार्क में भारतीय दूतावास के कर्मचारी	४५२८
२८८४	दार्जिलिंग जिले में तिब्बती नेताओं का प्रवेश	४५२८–२९
२८८५	चाय का निर्यात	४५२९
२८८६	चाय का उत्पादन	४५२९–३०
२८८७	पूर्वी पाकिस्तान को बांस का निर्यात	४५३०
२८८८	खादी की वर्दियां	४५३०–३१
२८८९	सिक्किम और भूटान को सहायता	४५३१
२८९०	कान्कर्ड आफ इण्डियन इन्शोरेन्स कम्पनी लिमिटेड, नई दिल्ली	४५३१–३२
२८९१	आसाम के विस्थापित व्यक्तियों के कैम्प	४५३२–३३
स्थगन प्रस्ताव		४५३३–३६

अध्यक्ष महोदय ने, पाकिस्तानी पुलिस के सशस्त्र सिपाहियों द्वारा पश्चिम बंगाल के बैंरा गांव से भारत सरकार के एक अफसर ले० कर्नल भट्टाचार्य के अपहरण के बारे में दो स्थगन प्रस्तावों को, जिनकी सूचना सर्वश्री हेम बरुआ, स० मो० बनर्जी और मुहम्मद इलियास ने दी थी, प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दी ।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र ४५३६

(१) गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड के वर्ष १९६० के प्रतिवेदन की एक प्रति ।

विषय | पृष्ठ

(२) खान अधिनियम, १९५२ की धारा ५९ की उप-धारा (७) के अन्तर्गत दिनांक ११ मार्च, १९६१ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३३७ में प्रकाशित लौहमय धातु खान विनियम, १९६१ की एक प्रति। .

प्राक्कलन समिति के कार्यवाही-सारांश—सभा पटल पर रखे गये . ४५३६–३७

डाक तथा तार विभाग सम्बन्धी एक-सौ-दसवें, एक-सौ-ग्यारहवें, एक-सौ-बारहवें और एक-सौ-तेरहवें प्रतिवेदनों और समुद्रपार संचार सेवा सम्बन्धी एक-सौ-चौदहवें प्रतिवेदन के बारे में प्राक्कलन समिति की बैठकों के कार्यवाही-सारांश सभा पटल पर रखे गये।

प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन—उपस्थापित ४५३७

एक-सौ-चौबीसवां तथा एक-सौ-तेंतीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया।

मंत्री द्वारा वक्तव्य ४५३७

निर्माण, आवास और संभरण उपमंत्री (श्री अनिल कु० चन्दा) ने नये उद्योगों में काम करने वाले कर्मचारियों के लिये निवास-स्थान के बारे में तारांकित प्रश्न संख्या ६५९ पर पूछे गये एक अनुपूरक प्रश्न के ८ मार्च, १९६१ को दिये गये उत्तर को शुद्ध करने के लिये एक वक्तव्य दिया।

अनुदानों की मांगें . . . . . . ४५३८—९८

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा जारी रही। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

शुक्रवार, ७ अप्रैल, १९६१/१७ चैत्र, १८८३ (शक) के लिये कार्यावलि

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों पर अग्रेतर चर्चा और मतदान तथा गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों पर विचार।

GMGIPND—LS II—352 (Ai) LS—30-5-61—125.