तृतीय माला, खण्ड १६—अंक ३८

मंगलवार, ९ अप्रैल, १९६३
१९ चैत्र, १८८५ (शक)

लोक-सभा
वाद-विवाद

(चौथा सत्र)

(खण्ड १६ में अंक ३१ से अंक ४० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

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

विषय-सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित *प्रश्न संख्या ७८० से ७८८, ७९०, ७९२, ७९५ और ७९८ ३७६७—८९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७८९, ७९१, ७९६, ७९७ और ७९९ ३७८९—९७

अतारांकित प्रश्न संख्या १६२७ से १६३४ और १६३६ से १६७९ ३७९७—३८११

सभा पटल पर रखे गये पत्र ३८११

प्राक्कलन समिति ३८११-१२

तैंतीसवां प्रतिवेदन

कार्य मंत्रणा समिति ३८१२-१३

पन्द्रहवां प्रतिवेदन ।

अनुदानों की मांगें ३८१३—६३

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय ३८१३-३२

श्री दे० शि० पाटिल ३८१३—१६

श्री रामेश्वर टांटिया ३८१६

श्री हेम राज ३८१६-१७

डा० पं० शा० देशमुख ३८१७

श्री तन सिंह ३८१७—१८

श्री सुब्बरामन ३८१८-१९

श्री क० च० रेड्डी ३८१९—३२

परिवहन तथा संचार मंत्रालय ३८३२-६३

श्री दीनेन भट्टाचार्य ३८३३—४५

श्री स० च० सामन्त ३८४५-४६

श्री विश्वनाथ राय ३८४६—५०

श्री उ० मू० त्रिवेदी ३८५०-५१

श्री कामले ३८५१—५४

श्रीमती लक्ष्मी बाई ३८५४—५६

श्री मुथिया ३८५६-५७

श्री रा० बरुआ ३८५७-५९

श्री लीलाधर कटकी ३८५९-६०

श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा ३८६०-६१

श्री रा० स० तिवारी ३८६१—६३

दैनिक संक्षेपिका ३८६४-६७

---

*किसी नाम पर अंकित यह + चिन्ह इस बात का द्योतक है कि प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने वास्तव में पूछा था ।

लोक-सभा

मंगलवार, ६ अप्रैल, १९६३

१६ चैत्र, १८८५ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

पश्चिम बंगाल से असम तक सड़क परिवहन

+

†*७८०. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री विभूति मिश्र :
श्री कजरोलकर :

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

(क) असम सड़क परिवहन संगठन द्वारा संगठित ट्रकों का बेड़ा पश्चिम बंगाल से असम तक सड़क परिवहन के लिये कब चलेगा; और

(ख) किन शर्तों पर यह अनुमति दी गयी है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) ऐसा अनुमान लगाया जाता है कि आसाम तथा उत्तर बंगाल को अनिवार्य संभरण ले जाने के लिये सदस्य भारत सरकार द्वारा नियुक्त विशेष सड़क परिवहन संगठन को निर्देश कर रहे हैं। इस संगठन की गाड़ियों ने पश्चिम बंगाल-आसाम क्षेत्र में २४ नवम्बर, १९६२ को चलना आरंभ कर दिया था।

(ख) यह सेवा एक संकटकालीन उपाय के रूप में चालू की गई थी तथा इसके संचालन के लिये कोई विशिष्ट शर्तें निर्धारित नहीं की गई हैं।

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या यह सच है कि भाड़ा संगठन के लिये अल्पव्ययी नहीं है और जब नदी मार्ग में बाधा पड़ जाती है तो पारेषणियों के लिये भी वह अल्पव्ययी नहीं रहता तथा यदि हां तो इस मामले में सरकार क्या उपाय करना चाहती है ?

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री राज बहादुर** : लिया जाने वाला भाड़ा संगठन के लिये अल्पव्ययी है। माल भेजने वालों और माल पाने वालों के हितों में भी यह अच्छा ही पाया गया है।

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या यह सच है कि परिवहन मंत्रालय का भाग केवल इतना ही है कि आसाम को जाने वाले नदी-मार्ग में बाधा पड़ जाने पर उसका सहारा लिया जाये ? क्या मैं यह भी जान सकता हूं कि क्या ट्रक सिलीगुड़ी में बेकार पड़े हैं अथवा वे केवल जलपाइगुड़ी जिले की सड़कों पर ही चल रहे हैं ?

†**श्री राज बहादुर** : इस संगठन को रेलवे के साथ साथ, जो कि आसाम के लिये एक मात्र संचार साधन है, संचार के वैकल्पिक साधन की व्यवस्था करने के लिये स्थगित किया गया था ताकि जब कभी कोई संभाव्य घटना हो तो स्थिति का सामना किया जा सके। इसलिये यह नहीं कहा जा सकता कि यह केवल आड़े अवसरों के लिये ही है। यह अभी स्थिर नहीं हो पाया है। हम इसे स्थिर वाणिज्यिक दृष्टि से यथासंभव ठोस बनाना चाहते हैं।

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या मैं जान सकता हूं कि ट्रक बेकार पड़े हैं ?

†**श्री राज बहादुर** : यह तो मैं नहीं कह सकता क्योंकि हम वैसे वैसे ट्रक लेते रहे हैं जैसे कि वे बनते रहे हैं। मेरे पास जो आंकड़े हैं उनसे पता चलता है कि पहले महीने में (दिसम्बर) में हमने केवल ७ गाड़ियां चलाई। दूसरे महीने मैं, अर्थात् जनवरी में, हमने २० गाड़ियां चलाईं और फरवरी में ३१ जिससे स्पष्ट होता है कि संख्या बढ़ रही है।

†**श्री लीला धर कटकी** : क्या मैं जान सकता हूं कि कम से कम १०० की संख्या का प्रस्ताव था और मार्च के अन्त तक इसे पूरा किया जाना था ? यदि हां, तो क्या यह संख्या पूरी कर ली गई है ?

†**श्री राज बहादुर** : जी नहीं, इसे मार्च के अन्त तक पूरा नहीं किया जाना था। हम ५० ट्रक पहले ही ले चुके हैं। चालू वर्ष में हमारा विचार ५० ट्रक और लेने का है जो कि यातायात की अत्यावश्यकताओं पर निर्भर करेगा।

श्री विभूति मिश्र : सरकार ने आसाम को बंगाल से लिंक करने के लिए सीधे बंगाल से आसाम तक सिलिगुड़ी हो कर एक रूट बनाया है और एक आसाम से बिहार होकर सिलि-गुड़ी तक रूट बनाया है। मैं यह जानना चाहता हूं कि इन दोनों रूट्स पर कितने कितने ट्रक और सामान ढोने की बसें रखी गई हैं।

श्री राज बहादुर : यह प्रश्न दूसरा है।

श्री विभूति मिश्र : यह इसी से सम्बन्धित है। सरकार ने दो रूट्स बनाए है; एक बिहार होकर बंगाल से आसाम जाने का और दूसरा सीधा बंगाल से आसाम जाने का। मैं यह जानना चाहता हूं कि इन दोनों रूट्स पर क्या प्रबन्ध किया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : इस सवाल का जवाब इस वक्त मिनिस्टर साहब के पास नहीं है।

श्री राज बहादुर : अगर आप इजाजत दें, तो मैं जवाब दे सकता हूं। मुझे इस में कोई एतराज नहीं है।

सवाल यह है कि हमको कलकत्ता से आसाम तक माल ले जाना है। बहुत सा माल ऐसा भी है जो सिलिगुड़ी से रेलवे से लेते हैं और ले जाते हैं। अब हम कोशिश करते

†मूल अंग्रेजी में

है कि जहां से माल हमको माल मिल जाता है, वहां से ही ले जाते हैं और लम्बे रूट से नहीं ले जाते है।

†**श्री बसुमतारी** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या यह सच है कि ब्रह्मपुत्र पर पुल के न होने के कारण उस रास्ते से आसाम जाने वाले ट्रकों को जोगीघोपा में रोक लिया जाता है और वे आगे नहीं जा सकते ? यदि हां, तो विशेषकर इस संकट काल में इस रुकावट को दूर करने के लिये सरकार क्या उपाय कर रही है ?

†**श्री राज बहादुर** : जोगीघोपा में जब भी अवसर उत्पन्न होता है अथवा आवश्यकता पड़ती है तो हम ढोने के उपबन्ध को सुदृढ़ बनाने का प्रयास करते हैं तथा ऐसा हम संयुक्त स्टीमर कम्पनियों को अथवा अन्य नदी सेवाओं को अपने ट्रक हमें देनेके लिये कह कर करते हैं।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या यह सच है कि गैर-सरकारी वाणिज्यिक संस्थानों को भी इस संगठन के साथ साथ अपना बेड़ा चलाने दिया जाता है तथा यदि हां, तो क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार ने उस प्रतिस्पर्धा को सुनिश्चित कर लिया है जिसका कि इस संगठन को सामना करना पड़ता हो ?

†**श्री राज बहादुर** : हमारा विचार और हमारा अनुभव यह है कि वर्तमान गैर-सरकारी चालकों तथा इस नये संगठन के लिए काफी ट्रैफिक है। इस कारण कोई आशंका नहीं होनी चाहिये और यदि कोई थी तो हमें इस बात की प्रशंसा करनी होगी कि हम यह सुनिश्चित करने के लिये इस संगठन को स्थिर बनाने का विचार करते हैं कि आपातकाल के किसी भी आड़े समय अथवा किसी और संभाव्य घटना के होने पर हमारी आवश्यकताएं पूरी करते रहने के लिये रेलवे के हाथ संचार का एक वैकल्पिक साधन भी रहे ।

उपभोक्ता सहकारी समितियां

+

†*७८१. **श्री श्रीनारायण दास** :
श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :

क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा अभी हाल में स्वीकृत नयी योजना के अधीन देश के विभिन्न भागों में उपभोक्ता सहकारी समितियों की स्थापना के संबंध में वर्तमान स्थिति क्या है ;

(ख) इस योजना में केन्द्रीय सरकार किस रूप में भाग ले रही है ; और

(ग) यह योजना किस हद तक लोकप्रिय हुई है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री ब० स० मूर्ति)** : (क) २५ माच, १९६३ तक नई योजना के अधीन ७२ थोक /केन्द्रीय सहकारी स्टोर और ८४८ प्राइमरी स्टोर/शाखायें संगठित किये गये हैं।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

राज्य सरकारों को इस योजना की क्रियान्विति के योग्य बनाने के लिए वित्तीय सहायता

---

†मूल अंग्रेजी में

की समस्त राशि, जैसी कि वह नीचे दिखाई गई है, केन्द्र द्वारा वहन की जायेगी।

थोक स्टोर	अधिकतम क्रम
(१) अंश पूंजी अंशदान	स्वीकृत अंश पूंजी के साथ बराबरी के आधार पर १ लाख रुपये ।
(२) निर्बन्ध उधार समायोजन	२ लाख रुपये ।
(३) गोदामों तथा ट्रकों और उपकरणों की खरीद के लिये ऋण तथा अनुदान . .	१ लाख रुपये (२५ % राजकीय सहायता तथा ७५ % ऋण)
(४) प्रबन्ध सम्बन्धी खर्चों और किराये के लिये वित्तीय सहायता	१०,००० रुपये जो ३ से ५ वर्ष तक की अवधि में मिलेंगे ।
प्राइमरी स्टोर	
(१) अंश पूंजी	२,५०० रुपये, बराबरी के आधार पर ।
(२) प्रबन्ध सम्बन्धी खर्चों और किराये के लिये वित्तीय सहायता .	२,००० रुपये जो ३ से ५ वर्ष तक की अवधि में मिलेंगे ।

पूर्णकालिक संयुक्त रजिस्ट्रार तथा प्रत्येक राज्य में उसके विशिष्ट कर्मचारीवृन्द की लागत भी केन्द्रीय सरकार वहन करेगी ।

(ग) लोगों का प्रत्युत्तर काफी उत्साहजनक है ।

†**श्री श्रीनारायण दास** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या माननीय उपमंत्री इन सहकारी संस्थाओं के कोई राज्यवार आंकड़े दे सकते हैं ?

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : जी हां ।

	थोक	प्राइमरी
आन्ध्र	४	२०
आसाम . .	३	६१
बिहार	२	८०
गुजरात	७	८६
जम्मू तथा काश्मीर . .	२	६
केरल	२	२५

†मूल अंग्रेजी में ।

	थोक	प्राइमरी
मध्य प्रदेश .	३	५५
मद्रास	१०	७०
महाराष्ट्र . . .	१४	५०
मैसूर	६	६३
उड़ीसा . . .	२	२
पंजाब . . .	३	प्राइमरी स्टोरों के बारे में आंकड़े हमारे पास नहीं हैं ।
राजस्थान	४	७५
उत्तर प्रदेश	५	१२३
पश्चिम बंगाल . . .	३	६२
त्रिपुरा	१	प्राइमरी स्टोरों के बारे में आंकड़े इस समय हमारे पास नहीं हैं ।
देहली . . .	१	३४
मनीपुर	हमारे पास कोई आंकड़े नहीं हैं।	

†श्री श्री नारायण दास : क्या मैं जान सकता हूं कि अब तक विभिन्न राज्यों ने किस रूप में भाग लेने को कहा है ?

†श्री ब० स० मूर्ति : यह एक केन्द्रीय योजना है । हम पहिले ही कुछ सिद्धान्त निर्धारित कर चुके हैं जिन्हें लेकर राज्य सरकारों ने काम करना है ।

†श्री तुलसी दास जाधव : जो कन्ज्यूमर्स स्टोर्ज खोले जा रहे हैं, चूंकि उनको प्राइवेट ओनर्ज के साथ कम्पीटीशन करना है, इसलिए क्या उनको सहायता देने की गवर्नमेंट की कोई योजना है, ताकि उनको नुक्सान न हो ।

†श्री ब० स० मूर्ति : इन सभी बातों पर विचार कर लिया गया है । मेरे विचार में उपभोक्ता सहकारी समितियों के चलने से किसी को हानि नहीं होगी ।

श्री श० नां० चतुर्वेदी : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या वर्तमान उपभोक्ता सहकारी समितियों से लाभ हो रहा है ?

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : यह हमारी इच्छा और आशा है ।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : क्या मैं जान सकती हूं कि क्या दुर्लभ पदार्थों तथा आयातित दुर्लभ पदार्थों के वितरण का काम भी इन सहकारी समितियों को सौंप दिया गया है और क्या विभिन्न वस्तुओं का सीधे कारखानों से ही संभरण की व्यवस्था की गई है ?

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : इन उपभोक्ता सहकारी समितियों की मुख्य बात यह है कि साधारण व्यक्ति द्वारा अपेक्षित वस्तुएं थोक तथा प्राइमरी स्टोरों द्वारा उपलब्ध भी की जायें ।

†**डा० पं० शा० देशमुख** : क्या कोई ऐसी व्यवस्था है जिस से यह देखना सम्भव होगा कि इन स्टोरों को जिन वस्तुओं की आवशयकता है वे उन्हें कम से कम कीमत पर दी जायें और वह कौन सा संगठन है ।

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : संभरण सदा होता रहे इस के लिये सभी प्रबन्ध किये जा रहे हैं।

†**डा० पं० शा० देशमुख** : यदि कोई संगठन है तो मैं उसके बारे में जानना चाहता था । अथवा सरकारी अधिकारी और सचिव ही इसे करने जा रहे हैं ?

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : माननीय सदस्य संभरण मार्गों तथा केन्द्रीय संगठन के बारे में बहुत सी बातें जानते हैं । सारी चीज अब राज्य सरकारों को सौंपी जा रही है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : उन्हें प्रश्न करने का अधिकार है, उत्तर देने का नहीं । इसलिये वह इसे जानना चाहते हैं ।

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : मैं बड़ी विनम्रता से उन्हें उत्तर दे रहा हूं ।

†**श्री वारियार** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या ये सहकारी समितियां वास्तव में नई हैं अथवा वे पुरानी समितियों का ही परिवर्तित रूप हैं और यदि वे नई हैं तो पुरानी समितियों की तुलना में उनका विशेष स्वरूप क्या है ?

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : कुछेक पुरानी हैं परन्तु उन में से अधिकतर नई हैं ।

†**श्री बालकृष्णन** : १९६२–६३ के लिये सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय के प्रतिवेदन में कहा गया है कि अधिकतर स्टोर उचित ढंग से काम नहीं कर रहे थे । अतः, मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने इसकी कोई जांच की है कि अधिकतर स्टोर क्यों ठीक तरह से काम नहीं कर रहे थे ?

†**श्री ब० स० मूर्ति** : जांच की गई थी और समितियों में जहां कहीं त्रुटियां थीं उन्हें दूर करने के लिये उपाय किये गये थे और उनका पुनरुत्थान किया जा रहा है ।

†**श्री बाल कृष्णन्** : उनके त्रुटिपूर्ण कार्यकरण का क्या कारण था ?

†**श्री ब० सू० मूर्ति** : माननीय सदस्य जानते हैं कि समितियां व्यक्तियों द्वारा चलाई जाती हैं और यदि हमें अच्छे व्यक्ति न मिलें तो स्वाभाविक है कि समितियां भली भांति नहीं चल सकतीं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

कोयले की ढुलाई के लिये जहाज

+

†*७८२. { **श्री प्र० चं० बरुआ :**
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :

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

(क) क्या सिंह समिति ने कोयला की ढुलाई के लिये बारह ऐसे और जहाज खरीदने की सिफारिश की है, जो अधिक से अधिक २२ फुट डुबाव (ड्राफ्ट) वाले हों और 'लिबर्टी' जहाज, जो २७ फुट डुबाव (ड्राफ्ट) वाले होते हैं खरीदने का विचार नहीं माना है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) समिति ने सिफारिश की है कि विशेष प्रकार के कम डुबाव वाले १२ जहाज जिनमें से प्रत्येक लगभग १०,८०० कुलभार टन का हो तथा १२.५ नाटस की सर्विस रिफ्तार प्राप्त करनी चाहिये क्योंकि वर्तमान तटीय जहाज, जिनमें 'लिबर्टी' जहाज भी सम्मिलित हैं, कम डुबाव के कारण अपनी पूरी क्षमता के अनुसार कोयला नहीं ले जा सकते ।

(ख) प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-पटल पर रख दी गई है । **[पुस्तकालय में रखी गई देखिये एल टी० संख्या १०८७/६३]**

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : समिति की सिफारिश पर क्या कार्यवाही की गई है ?

†**श्री राज बहादुर** : हम पूछताछ कर रहे हैं और वास्तव में १०,८०० कुलभार टन तथा २२ फुट डुबाव वाले इन विशेष प्रकार के जहाजों के निर्माण के लिये हमने गार्डन रीच वर्कशाप, हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि० तथा मजगांव डाक्स से बातचीत आरम्भ कर दी है । ऐसे जहाजों के लिये उधारी विदेशी मुद्रा पर हम बेल्जियम तथा यूगोस्लाविया में क्रयादेश देने की सम्भावनाओं की भी खोज कर रहे हैं ।

† **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या मैं जान सकता हूं कि इन जहाजों द्वारा कितना कोयला ढोने का प्रस्ताव है तथा कोयले के परिवहन के लिये वर्तमान नौपरिवहन क्षमता क्या है ?

†**श्री राज बहादुर** : हमें २० लाख टन कोयले का परिवहन करने के लिये कहा गया है । हमारे बहुत से तटीय जहाज पुराने हैं और यह तो मैं पहले ही बता चुका हूं कि हम जितने भी नये प्रकार के जहाज बना सकेंगे वे इनका स्थान ले लेंगे ।

†**श्री विद्याचरण शुक्ल** : चालू योजना अवधि के दौरान जहाजों द्वारा २० लाख टन कोयले के ले जाये जाने की कितनी आशा है ?

†**श्री राज बहादुर** : हम इस लक्ष्य को पिछले पत्री वर्ष में पहले ही पूरा कर चुके हैं । हम लगभग २० लाख टन कोयले का परिवहन कर चुके हैं, मेरे विचार में लगभग १९ लाख ३९ हजार टन कोयले का; मैं याद से बता रहा हूं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** : डुबाव के बहुत गहरा होने के कारण 'लिबर्टी' जहाजों की अनुपयुक्तता को देखते हुए, जैसा कि माननीय मन्त्री ने अभी स्वीकार किया है, क्या मैं जान सकता हूं कि जयन्ती परिवहन समवाय द्वारा टतटीय व्यापार में प्रयोग के लिये कुछ 'लिबर्टी' जहाजों के अर्जन का सरकार ने क्यों अनुमोदन किया है ?

†**श्री राज बहादुर** : 'लिबर्टी' जहाजों के अर्जित किए जाने की अनुमति हमने इसलिए दी थी क्योंकि उसमें भुगतान के लिये विदेशीमुद्रा की न्यूनतम राशि लगती थी। तटीय आवश्यकताओं के लिये हम नौवहन का अर्जन कर रहे हैं, केवल हुगली के लिये ही नहीं अपितु अन्य स्थानों के लिये। उसके अतिरिक्त, इस समय इस विशेष किस्म का और कोई दूसरा जहाज नहीं है जिसके लिये न्यूनतम विदेशी मुद्रा के भुगतान की अपेक्षा हो और इसलिये हमें उन्हें चुनना ही पड़ता है।

†**श्री भगवत झा आजाद** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सिफारिशों में यह भी कहा गया है कि 'लिबर्टी' जहाजों के इस बदल से हमारी विदेशी मुद्रा की लागत तथा अन्य लागतों में कहां तक कमी होगी ?

†**श्री राज बहादुर** : यदि ये सभी जहाज हम बनायें तो उस धनराशि के अतिरिक्त जो कि हमें उस आवश्यक उपकरण के आयति पर्वत करने पर खर्च करनी पड़ती है जो कि इस समय हम नहीं बनाते हैं, सारी लागत का रुपयों में भुगतान किया जायेगा और विदेशी मुद्रा की बचत होगी तथा उस सीमा तक उस राशि की भी जो कि हमें बाहर से आयात किये जाने वाले जहाजों पर खर्च करनी पड़ेगी बचत हो जायेगी।

यंत्रों से खेती

†*७८३. **श्री महेश्वर नायक** : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में खेती के लिये धीरे धीरे यन्त्रों का प्रयोग किये जाने की कोई योजना चल रही है ;

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में कितनी प्रगति हुई है ; और

(ग) क्या इस सम्बन्ध में किसानों के लिये कोई केन्द्रीय सहायता उपलब्ध है और यदि हां, तो किस रूप में ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्यमंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) भारत में खेती के लिये धीरे धीरे यन्त्रों का प्रयोग करने की कोई विशिष्ट योजना नही चल रही है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) किसानों को बैलों द्वारा खींचे जाने वाले बढ़िया किस्म के औजार तथा छिड़काव और बल साफ करने वाली मशीनें खरीदने के लिये प्रेरित करने के हेतु उन्हें २५ प्रतिशत राजकीय सहायता उपलब्ध है। पानी निकालने के सेट, ट्रैक्टर तथा औजार खरीदने के लिये ऋण की सहायता उपलब्ध है।

†**श्री महेश्वर नायक** : क्या राज्य सरकारों ने ऐसी कोई योजनायें हाथ में ली हैं जिनमें उन्होंने स्वयं ही यन्त्रीकरण लागू किया है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : वस्तुतः केन्द्रीय सरकार के सूरतगढ़ स्थित कृषि फार्म में सम्पूर्ण यन्त्रीकरण को आरम्भ किया गया है। व्यक्तिगत रूप से चलाये जाने वाले कुछ और भी फार्म हैं...

†मूल अंग्रेजी में

†डा० पं० शा० देशमुख : प्रश्न का सम्बन्ध सूरतगढ़ से बाहर के कृषि-फार्मों से है।

†डा० राम सुभग सिंह : उससे बाहर कुछ राज्य सरकारें अपने कृषि:फार्मों में कुछ ट्रैक्टर चलाने का प्रयत्न कर रही है। वे कुछ छोटे ट्रैक्टरों का निर्माण भी करना चाहती हैं। बातचीत हो रही है।

†श्री महेश्वर नायक : क्या बागान-फार्म कृषि के परम्परागत ढंगों के बदले आधुनिक यन्त्रीकृत खेती अपना पाये हैं ?

†डा० राम सुभग सिंह : कुछ बागान फार्म यंत्रीकृत प्रणाली का उपयोग कर रहे हैं। झुकाव निश्चय ही उस ओर है।

†श्री द्वा० ना० तिवारी : भारत में जोतें क्योंकि बहुत छोटी छोटी हैं और विभिन्न राज्यों में २० से ३० एकड़ तक की उपरिसीमा लागू कर दी गई है, क्या सरकार समझती है कि खेती के लिये ट्रैक्टर उपयोगी होंगे ?

†डा० राम सुभग सिंह : यह सच है कि छोटी जोत पर बड़े ट्रैक्टर उपयोगी नहीं होंगे। परन्तु छोटे ट्रैक्टर भी तो हैं। जापानी ट्रैक्टर तथा इंग्लैण्ड के लैंडमास्टर ट्रैक्टर कम शक्ति वाले हैं। वे छोटी जोतों के लिये बड़े उपयोगी हैं। हमने चार केन्द्र खोले हैं जहां जापानी किसान बड़े सफल ढंग से अपनी प्रविधि का प्रदर्शन कर रहे हैं।

†श्री यशपाल सिंह मैं जानना चाहता हूं कि इस मैकेनाज़ेशन से नैचुरल मैन्योरिंग में क्या कोई कमी आई है और यदि हां, तो उसकी प्रोपोर्शन क्या है, कितने प्रतिशत आई है ?

डा० ग सिंह : अभी इतना ज्यादा मैकेनाइजेशन नहीं हुआ है कि कोई खास कमी महसूस हुई हो। लेकिन अध्ययन किया जा सकता है और किया भी जाएगा।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : सरकारी क्षेत्र में सूरतगढ़ के नमूने पर एक दूसरा यंत्रीकृत कृषि-फार्म स्थापित करने की योजना की वर्तमान स्थिति क्या है और उसमें इतनी धीरे धीरे प्रगति क्यों हो रही है?

†डा० राम सुभग सिंह : इसकी प्रगति धीरे धीरे नहीं हो रही है। इसका निर्णय कर लिया गया है। जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं, वह एक ऐसा क्षेत्र है जो कि इतना विकसित नहीं था। धीरे धीरे इसका विकास करना पड़ेगा। जो दूसरा फार्म खुलने वाला है उसके लिये जेटसर में कदम उठाये जा रहे हैं।

श्री ओंकार लाल बेरवा : इस वक्त कितने ट्रैक्टर्ज़ इस्तैमाल हो रहे हैं ? साथ ही कितने ट्रैक्टर्ज़ की जरूरत होगी क्या इसका अन्दाजा लगाया गया है, यदि हां तो कितने ट्रैक्टर्ज़ का आयात किया जाएगा ?

डा० राम सुभग सिंह : इस वक्त ३०,९३१ ट्रैक्टर इस्तैमाल हो रहे हैं। इस साल करीब ९,००० ट्रैटक्टर्ज़ की जरूरत होगी। अगले साल से १९६५ तक दस दस हजार ट्रैक्टर्ज़ की प्रतिवर्ष जरूरत होगी। इस साल हम लोग भारत की तीन फैक्ट्रीज़ में ४२५० ट्रैक्टर्ज़ तैयार करेंगे। जो नौ हजार की जरूरत होगी, उसमें जो कमी रह जाएगी उसको हम लोग रूस से १८०० ट्रैक्टर मंगा कर और बाकी ईस्ट यूरोपियन कण्ट्रीज़ से मंगा कर पूरा करने की बात चला रहे हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री त्यागी : क्या विभिन्न इलाकों में ट्रैक्टर केन्द्र स्थापित करने की कोई योजना है जहां से कृषक किराये पर कृषि मशीनों का लाभ उठा सकें ?

†डा० राम सुभग सिंह : यह एक ऐसी योजना है जिस पर मुझे विचार करना पड़ेगा क्योंकि यह बहुत उपयोगी है । मैं इस विचार की सिफारिश करना चाहता हूं ।

†डा० पं० शा० देशमुख : क्या मंत्री महोदय जानते हैं कि धीरे धीरे यंत्रीकरण करने के बारे में योजना आयोग के विचार प्रगतिशील नहीं हैं ? यदि हां, तो क्या वह उनका दृष्टिकोण ऐसा बनायेंगे क्योंकि किसानों की ओर से प्रगतिशील यंत्रीकरण की मांग है ?

†डा० राम सुभग सिंह : मैं मानता हूं कि जब तक उस ओर प्रगतिशील ढंग से नहीं बढ़ा जायेगा, उत्पादन में उचित वृद्धि नहीं होगी क्योंकि हमारी कृषि में अत्यधिक आधुनिक प्रविधियों के अपनाये जाने की आवश्यकता है । मैं उस उत्तरदायित्व से कतराना नहीं चाहता ।

†श्री अ० प्र० जैन : क्योंकि उपरिसीमा विधि से जोतों का आकार सीमित हो गया है, क्या सरकार के पास ८—१० रेंज के छोटे ट्रैक्टरों का आयात अथवा निर्माण करने का कोई कार्यक्रम है ?

†डा० राम सुभग सिंह : यह हमारे ध्यान में है । छोट ट्रेक्टर हमारी कृषि में बड़े उपयोगी होंगे । अतः हम ने कुछ केन्द्र खोले हैं जहां इन ट्रेक्टरों का प्रदर्शन किया जा रहा है । पूर्व एशियाई कम्पनी बहुत शीघ्र ही उत्पादन आरम्भ कर देगी और वहां इंग्लैंड लेंडमास्टर बनाया जायेगा । इस समय हम छोटे जापानी ट्रेक्टर पर सोच रहे हैं और उसका भी हम वहां निर्माण करवायेंगे ।

†श्री अ० प्र० जैन : क्या मंत्री महोदय का विचार हाथ के ट्रेक्टर के बारे में है ? मैं ने से १० टन रेंज वाले ट्रेक्टर के बारे में कहा था ।

†डा० राम सुभग सिंह : जी हां । वह हम करेंगे ।

सेतुसमुद्रम परियोजना

\+

†*७८४. { श्री मुथिया :
श्री रामनाथन् चेट्टियार :

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

(क) क्या देहरादून में नेवल हाइड्रोग्रेफिक आफिस ने हाल में ही सेतुसमुद्रम परियोजना के निर्माण के लिये मन्नार की खाड़ी तथा पाक जलडमरू मध्य का विस्तृत सर्वेक्षण पूरा कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण की क्या उपपत्तियां हैं; और

(ग) सेतुसमुद्रम परियोजना कब तक पूरी हो जायेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) परियोजना की लागत का विश्वसनीय अनुमान लगाने के लिये परियोजना क्षेत्र में कुछ भूमि और समुद्र सर्वेक्षण तथा अन्वेषण करना जरूरी समझा गया था । तदनुसार तीसरी योजना में इस काम के लिये २२.१४ लाख रुपये का नियतन किया गया था । इस में प्रस्तावित नहर तक समुद्र के जाने के मार्गों का जल विज्ञान विषयक सर्वेक्षण का काम शामिल हैं । काम प्रतिरक्षा मंत्रालय

†मूल अंग्रेजी में

की नौवहन जल विज्ञान शाखा को सौंपा गया था, और उस ने पिछली सर्वेक्षण ऋतु में यह काम पूरा किया है । मद्रास सरकार ने जो लागत का नवीन अनुमान लगा रही है, बताया है कि इस सर्वेक्षण के सम्बन्ध में चार्ट और निष्कर्ष उन को प्राप्त नहीं हुए और उन की प्राप्ति पर अग्रेतर अपेक्षित कार्रवाई की जायेगी ।

सेतुसमुद्रम परियोजना को आरम्भ करने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा जब परियोजना की सही लागत मालूम हो जायेगी ।

†**श्री मुथिया** : समुद्र में जल की गहराई कितनी है और तह में मिट्टी कैसी है, रेतीली है या पथरीली ?

†**श्री राज बहादुर** : मैं विशेषज्ञों द्वारा किये गये सर्वेक्षण के ठीक परिणाम नहीं बता सकता ।

†**डा० क० ला० राव** : क्या इस परियोजना के राष्ट्रीय महत्व को देखते हुए, भूमि पर भी गुजरने वाली नहर के लिये अन्वेषण किया जा रहा है ?

†**श्री राज बहादुर** : मैं नहीं समझता कि ऐसा कोई काम हो रहा है ।

कलकत्ता बन्दरगाह में रेत का जमा हो जाना

†*७८५. **श्री रा० बरुआ** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार ने कलकत्ता बन्दरगाह में रेत जमा हो जाने की समस्या का अध्ययन करने के लिये एक जल संबंधी अध्ययन विभाग की स्थापना की है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [पुस्कालय में रखा गया । **देखिये** संख्या एल० टी०—१०८८/६३ ।]

†**श्री रा० बरुआ** : क्या हाल्दिया पत्तन का विकास करने का विचार है, और यदि हां, तो इसके लिये कितनी राशि नियत है ?

†**श्री राज बहादुर** : तीसरी योजना में लगभग ७ करोड़ रुपये नियत हैं और परियोजना को चलाने की व्यवस्था को अन्तिम रूप देने के लिये कदम उठाये जा रहे हैं ।

†**श्री रा० बरुआ** : इस को चलने की हालत में आने के लिये कितना समय लगेगा ?

†**श्री राज बहादुर** : मैं समय नहीं बता सकता, किन्तु कुछ अध्ययन चल रहा है ।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** : हाल्दिया पत्तन संबंधी अन्तिम योजना पर हाल्दिया के इन जल संबंधी अध्ययनों के परिणामों का असर होने की संभावना है ?

†**श्री राज बहादुर** : यह उन परिणामों के स्वरूप पर निर्भर होगा, जो इन अध्ययनों से निकलेंगे और जब तक यह विदित न हों, मेरे लिये किसी परिणाम की पूर्व घोषणा करना कठिन है, किन्तु आशा है कि अब तक जो अध्ययन किये गये हैं, उनके आधार पर कोई ब ी अदल बदल नहीं होगी ।

†**श्री सं० चं० सामन्त** : क्या साथ ही साथ पूना का नमूने का अनुसंधान केन्द्र भी कुछ प्रयोग कर रहा है जो इन जल विज्ञान विशेषज्ञों को प्राप्त होंगे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री राज बहादुर** : दोनों को घनिष्ठ सम्पर्क से काम करना है । हम एक को दूसरे से पृथक नहीं कर सकते ।

†**डा० क० ल० राव** : क्या जल विज्ञान के भारतीय विशेषज्ञ इस दल में सलाहकार के नाते शामिल किये गये हैं ?

†**श्री राज बहादुर** : जी हां । एक उप-मुख्य जल विज्ञान इंजीनियर तथा एक सहायक जल विज्ञान इंजीनियर । ये दोनों जल संबंधी प्रयोजन के लिये हैं । एक नदी अनुसंधान अफसर भी है जो सर्वेक्षण तथा क्षेत्र अन्वीक्षण के लिये है । जल विज्ञान इंजीनियर ब्यौरे का अध्ययन करने के लिये हैं ।

†**श्री महेश्वर नायक** : विवरण से पता चलता है कि कुछ नौ सेवा के जहाज हुगली में सर्वेक्षण कार्य करने के लिये किराये पर लिये गये थे । उस सर्वेक्षण का क्या परिणाम निकला है और इस के द्वारा की गई सिफारिशों के फलस्वरूप सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है ?

†**श्री राज बहादुर** : बहुत विस्तारपूर्वक जल संबंधी अध्ययन की सिफारिश विश्व बैंक दल द्वारा की गई थी जो कुछ समय पूर्व यहां आया था । इस विशिष्ट अनुभाग की नियुक्ति उसी का परिणाम है । इन नये अनुभाग ने भी हमें यह सलाह दी है कि हम एक पूरा जहाज अनुसंधान के लिये रखें, जिस में अध्ययन करने के लिये आधुनिकतम नमूने का सामान हो । जब तक वह न हो जाये हम ने कुछ और जहाज लिये हैं, जिन में बढ़ियाउपकरण और सामान हैं जिन के साथ इस अनुभाग ने अध्ययन आरम्भ कर दिया है ।

कृषि कार्यक्रम

+

†*७८६. { **श्री पं० वेंकटासुब्बया** :
श्री सुबोध हंसदा : }

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने कृषि कार्यक्रमों का मौके पर जा कर अध्ययन करने के लिये केन्द्रीय मंत्रियों, योजना आयोग के सलाहकारों तथा अन्य प्रमुख अधिकारियों के अध्ययन दल भेजने की एक योजना स्वीकार की थी; और

(ख) यदि हां, तो योजना का ब्योरा क्या है तथा इसको किस प्रकार क्रियान्वित किया जायेगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) कृषि उत्पादन कार्यक्रमों को बनाने तथा सक्रिय ढंग से कार्यान्वित करने तथा राज्यों को सब संभव सहायता देने के लिये चर्चा करने के लिये केन्द्र की ओर से छोटे दल भेजने का फैसला किया गया है । इन दलों में योजना आयोग के सलाहकार (कार्यक्रम संचालन), खाद्य तथा कृषि मंत्रालय, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय और योजना आयोग के अधिकारी हैं । राज्यों के साथ बातचीत के अन्तिम दौर में योजना आयोग का कोई सदस्य या कृषि अथवा सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय के किसी मंत्री द्वारा भाग लिये जाने की आशा है ।

(ख) योजना का ब्योरा दर्शाने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । **[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० १०८९/७३]**

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री पें० वेंकटासुब्बय्या** : इस के साथ साथ सामुदायिक विकास विभाग द्वारा इस मंत्रालय द्वारा आरम्भ की गई अधिक कृषि उपज की इस योजना को पुष्ट करने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : वास्तव में उन्होंने अपने अफसरों और खंड विकास आयुक्तों आदि को ग्राम स्तर पर कृषि उपज बढ़ाने के लिये अधिक समय लगाने के लिये कहा गया है । वे अपना पूरा प्रयत्न कर रहे हैं ।

†**श्री पें० वेंकटासुब्बय्या** : क्या सरकार ने प्रत्येक राज्य के मुख्यालय में एक स्थायी सम्पर्क अधिकारी रखने की वांछनीयता पर विचार किया है ताकि उत्पादन बढ़ाने की बाधाओं को हटाने के लिये केन्द्रीय और राज्य सरकारों की गतिविधियों पर निगरानी रखी जाये ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : हमारा राज्यों के साथ घनिष्ठ सम्पर्क है । यह सोचना गलत होगा कि कोई मजबूत समन्वय नहीं है । यह सोचना भी सर्वथा गलत है कि कृषि उपज की ओर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया जा रहा । कम से कम मुझे कोई सन्देह नहीं कि समुचित कार्रवाई नहीं की जा रही ।

श्री विभूति मिश्र : क्या हमारे प्रधान मंत्री जी ने कृषि मंत्रालय से बतलाया है कि किस वजह से खेती के उत्पादन में आशातीत उन्नति नहीं हो रही है ? वह कौन सी रुकावट है क्या इसका पता लगाने के लिये हमारे फूड ऐंड एग्रिकल्चर मंत्री ने कोई उपाय सोचा है ?

डा० राम सुभग सिंह : असल में इस बात का तो हम रोज रोज पता लगाते रहते हैं, और यह कहना कि आशातीत सफलता नहीं हुई है, यह बहुत सही नहीं है, क्योंकि जितनी भी नकदी फसलें हैं, जैसे काटन, जूट वगैरह, उन में तो हमारी तृतीय पंच वर्षीय योजना का लक्ष्य पूरा हो गया है। फूड प्रोडक्शन के बारे में भी जो समझदार लोग हैं वे जानते हैं कि जहां ५ करोड़ टन उसका उत्पादन था वहां वह बढ़ कर ८ करोड़ टन हो गया है । इस लिये आशातीत सफलता की बात कहना गलत है । फिर भी हम उसको बढ़ाने का प्रयास करेंगे ।

†**श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा** : दो दिन पहले यह बात खुले तौर पर कही गई है कि खाद्य उत्पादन में कमी है । क्या इन दलों से यह अपेक्षा की जाती है कि वे उत्तरदायित्व निश्चित करेंगे और यह देखेंगे कि खाद्य उत्पादन में किस कारण यह कमी हुई है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : मैं वहां था और मैंने भी उस वाद-विवाद में भाग लिया था। यह कमी तीसरी योजना के लिये निर्धारित लक्ष्य के आधार पर बताई गई है और लक्ष्य जल, उर्वरक, कृषि औजारों और बहुत सी दूसरी चीजों के संभरण पर आधारित था। यदि ये संभरण उस बात पर आधारित हैं, जिसके आधार पर वे शुरु में आंके गये थे, तो १९६५ में कोई कमी नहीं होगी।

†**श्री श्यामलाल सर्राफ** : क्या इन अध्ययन दलों का दौरा पैकेज कार्यक्रम जैसी विशिष्ट परियोजनाओं के संबंध में होगा अथवा क्या प्रत्येक राज्य में कृषि जन्य उत्पादन का सामान्य सर्वेक्षण होगा ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : इन दलों द्वारा प्रत्येक राज्य के एक जिले में और साधारणतया अन्य जिले में भी कृषि कार्यक्रम के ब्योरे का अध्ययन किये जाने की संभावना है । उस विशिष्ट

---

†मूल अंग्रेज़ी में

जिले में वे एक खण्ड के कृषि उत्पादन से संबंध रखने वाली प्रत्येक समस्या को और सामान्यतः हर जगह समझने की कोशिश करेंगे।

श्री वासुदेवन नायर : क्या यह सच है कि कृषि उत्पादन में यह मन्दी खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उत्साह की कमी का परिणाम है जैसा कि योजना आयोग ने आरोप लगाया है—कि मंत्रालय आयोग द्वारा निर्धारित नीतियों को कार्यान्वित करने को तैयार नहीं है।

†**डा० राम सुभग सिंह** : मैं इस संसद की नीति को सर्वोत्तम ढंग से कार्यान्वित करने का प्रयत्न कर रहा हूं। यह सोचना कि यह नहीं कर रहा, यदि कोई व्यक्ति या कोई दल ऐसा सोचता है तो वह अन्धकार में है **(अन्तर्बाधा)**।

†**श्री त्यागी** : क्या सरकार को विदित है कि यदि दल में आमंत्रित और योजना आयोग आदि के सलाहकार हों तो वास्तविक अध्ययन संभव नहीं होता, क्योंकि प्रदर्शन, दिखावे के काम आदि सब होते हैं। तो सरकार क्या उन क्षेत्रों का अचानक दौरा करने का विचार नहीं करती और क्यों अपने जाने का प्रदर्शन करती है, क्योंकि तब कोई यथार्थ अध्ययन नहीं होगा ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : मा० मंत्री की बात सही है, किन्तु मैं यह काम खाद्य तथा कृषि मंत्रालय की ओर से करवा रहा हूं। यदि कुछ लोग आना चाहते हैं और अपनी उपस्थिति को उपयोगी समझते हैं, तो वे आ सकते हैं।

†**डा० पं० शा० देशमुख** : जिले किस आधार पर चुने जायेंगे, योंकि अधिकतर पैकेज जिले देश के सर्वोत्तम जिले हैं, जहां उत्पादन बढ़ाना है ? मुझे आशा है कि वे इस काम के लिये साधारण या औसत जिला को लेंगे।

†**डा० राम सुभग सिंह** : वे हर जगह पैकेज जिले का अध्ययन नहीं करेंगे किन्तु कुछ क्षेत्रों में वे उस काम का भी अध्ययन करेंगे जो पैकेज जिलों में किया जाता है। जहां तक पैकेज जिलों के वास्तविक कार्य का संबंध है, यह केवल सात जिलों में किया गया है, अतः यह प्रश्न प्रत्येक राज्य के संबंध में लागू नहीं होता।

श्री शिव नारायण : क्या सरकार यह बताने की कृपा करेंगी कि जो फ्लड अफेक्टेड एरियाज हैं वहां की भी जांच करायी जायगी ?

श्री त्यागी : वहां जायेंगे कैसे। सड़कें तो हैं नहीं।

डा० राम सुभग सिंह : जो बाढ़ वाला एरिया है उसकी तो हम विशेष जांच करायेंगे और वहां ज्यादा इमदाद देंगे। ईस्टर्न यू० पी० में हाल में कुछ मदद दी भी गयी है।

†**श्री जसवन्त मेहता** : कृषि उत्पादन की कमी को देखते हुये, क्या सरकार फसल आयोजना योजना का गम्भीरतापूर्वक विचार कर रही है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : हम फसल की आयोजना का विचार कर रहे हैं। किन्तु मैं इसे नहीं मानता और मैं कमी की इस बात के अनुसार अपने काम को नहीं चलाता।

†**श्री विश्वनाथ राय** : मा० मंत्री के इस उत्तर के संबंध में मैं जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों को, जो हमेशा प्रतिवर्ष बाढ़ों से प्रभावित होते हैं, मदद कब दी जा रही है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†डा० राम सुभग सिंह : यह अनुपूरक प्रश्न उत्तर प्रदेश के बाढ़ग्रस्त क्षेत्रों में होने वाले काम के बारे में है। हम ने कुछ देहाती जन आयोग कार्यक्रम आरम्भ किये हैं और संभवतः १० या ११ केन्द्रों में वह कार्यक्रम जारी किया गया है और गन्ने की खेती को सुधारने के लिये उत्तर प्रदेश के कुछ क्षेत्रों में लगभग १ करोड़ रुपया खर्च करने वाला है जो उत्तर प्रदेश के पूर्वी क्षेत्रों में भी हैं।

†अध्यक्ष महोदय : श्री भक्त दर्शन।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, मैं तो पहले प्रश्न पर ही कुछ पूरक प्रश्न पूछना चाहता था।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या ७८७।

वन गवेषणा संस्था

७८७. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ७ अगस्त, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ८२ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि वन गवेषणा संस्था को विश्वविद्यालय का दर्जा देने के बारे में क्या प्रगति हुई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने साधारण रूप से विचार व्यक्त किया है कि किसी संस्था को विश्वविद्यालय बनने से पहले उसे एक स्वायत्त निकाय बनना होता है, उसे प्रशासकीय और शैक्षिक रूप में स्वतंत्र होना होता है और संस्था उन लोगों के लिये खुली रहे जो वन विभाग में सेवा नहीं करते। अब यह आवश्यक होगा कि इस अनुबन्ध को सारी उलझनों का निरीक्षण किया जाये।

इस मामले में वन गवेषणा संस्थान एवं महाविद्यालयों के कोर्ट के विचार की प्रतीक्षा की जायेगी।

उस कोर्ट की बैठक बम्बई में होने वाली है।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की स्थिति में हैं कि देर से देर कब तक इस संबंध में अन्तिम निर्णय हो जाने की आशा की जाती है ?

डा० राम सुभग सिंह : अभी तो मई के महीने में कोर्ट की मीटिंग होगी और उसमें इन शर्तों पर विचार किया जायेगा। मगर एक दिक्कत आयी है कि उन्होंने कहा है कि उन लोगों के लिये भी यह संस्था खोल दी जाये जो कि फारेस्ट डिपार्टमेंट में नहीं लिये जायेंगे। आज तक केवल फारेस्ट डिपार्टमेंट के कर्मचारी ही इसमें शिक्षा पाते हैं या राज्य सरकार के नामिनी। तो यह अड़चन है जिस पर विशेष रूप से विचार करना होगा।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, क्योंकि यह संस्था शायद सारे एशिया में अपने ढंग की एक ही संस्था है, अतः क्या इसके विकास और इसके उत्पादन के संबंध में कोई विशेष कार्यक्रम बनाने का विचार किया जा रहा है, और क्या इस संबंध में कोई कदम उठाया जा रहा है ?

डा० राम सुभग सिंह : अभी वहां पर कुछ कार्रवाइयां की गयी हैं। और वहां रिसर्च का काम इस ढंग से ढाला जा रहा है कि वन अनुसंधान संबंधी हर बात का काम वहां जारी हो जाये और दो तीन कार्य तो वहां अभी नये चलाये गये हैं, और इस कोर्ट की मीटिंग के बाद हम कुछ और विशेष सोचेंगे।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री श्याम लाल सर्राफ** : इस वन अनुसंधान संस्था में पढ़ाई के जो विषय और पाठ्यक्रम हैं उनको ध्यान में रखते हुये, उस संस्था को विश्वविद्यालय का यदि रूप दे दिया जाय, तो क्या अन्तर पड़ेगा ? क्या मंत्रालय ने इस प्रश्न पर विचार किया है और क्या वह अग्रेतर कार्रवाई करेगा ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : वास्तव में इस से कोई अन्तर नहीं पड़ेगा और विदेशी विश्व-विद्यालय और विद्वान भी यह मानते हैं कि इस संस्था का स्तर संसार के किसी देश की किसी वन संस्था से घटिया नहीं है। एक मात्र कठिनाई यह है कि अभी तो वह अखिल भारतीय वन कालेज डिप्लोमे देता है, डाक्ट्रेट, एम० ए० सी० या डी० एम० सी० की डिग्री नहीं देता। यह केवल डिग्री देने का प्रश्न है और कुछ नहीं।

†**श्री वी० चं० शर्मा** : यदि इसे विश्वविद्यालय बनाया जाये तो पहले वर्ष में तथा बाद के वर्षों में कितना व्यय होगा और क्या अतिरिक्त व्यय इससे प्राप्त होने वाले लाभों के बराबर होगा ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : यह ठीक से इस कारण है कि हम इस संस्था का नाम बदलने मात्र से प्रसन्न नहीं होते क्योंकि अध्ययन और अनुसंधान में कोई परिवर्तन नहीं होगा।

†**श्री मान सिंह पृ० पटेल** : क्या दो दिन पहले वन संबंधी राज्यों के मंत्रियों की उप समिति में इस विषय पर चर्चा की गई है, यदि हा, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : यह विषय सूची में शामिल नहीं था, क्योंकि उसमें इमारती लकड़ी तथा कुछ अन्य चीजों की उपलब्धि से संबंध था। यद्यपि सामान्यतया वे जिस विषय पर चाहते चर्चा कर सकते थे, यह बहुत समय से विचाराधीन है और इसे वन संस्था की कोर्ट द्वारा अन्तिम रूप दिया जायेगा। किन्तु, जैसा मैंने बताया, हम इस परिवर्तन से बहुत प्रफुल्लित नहीं होते।

श्री यशपाल सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि जब वन विभाग और हार्टिकल्चर विभाग (उद्यान विभाग) आदि सब एग्रीकल्चर विभाग के मातहत हैं और एग्रीकल्चर विभाग स्वायत्त है, तो फिर देहरादून में एक एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटी कायम कर के वन विभाग की उन्नति क्यों नहीं की जा रही है ?

डा० राम सुभग सिंह : एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटी रुद्रपुर में है और अगर कोई ख़ास जगह है, जहां पर माननीय सदस्य वनों की उन्नति कराना चाहते हैं, तो मैं उस पर विचार कराऊंगा और कुछ काम कराऊंगा।

श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सच है कि देश की आवश्यकता को देखते हुए इस संस्थान में प्रशिक्षण की सुविधायें बहुत ही कम हैं ? यदि हां, तो क्या सरकार के विचाराधीन ऐसी कोई योजना है, जिस के अन्तर्गत वहां पर प्रशिक्षणार्थियों की संख्या बढ़ाई जाये ?

डा० राम सुभग सिंह : राज्य सरकारों और यूनियन टेरीटरीज की ओर से वहां पर जितने विद्यार्थी भेजे जाते हैं, उनको दाखिल किया जाता है। वे उतने ही विद्यार्थियों को भेजते हैं, जिन को वे काम म लगा सकते हैं। मैं इस बात को जायज़ मानता हूं कि अगर और लोग चाहें, तो वहां पर प्रशि-क्षण प्राप्त कर सकें। उस अवस्था में वहां पर उतनी मात्रा में फसिलिटीज़ बढ़ानी पड़ेंगी। लेकिन अगर

†मूल अंग्रेजी में

उन के लिये कहीं नौकरियों की व्यवस्था उपलब्ध न हो, तो मुसीबत हो सकती है। इन सारी बातों पर विचार करना पड़ेगा।

रेल मार्ग पर बम का विस्फोट

+

†*७८८. श्री वी० चं० शर्मा :
श्री द्वारका दास मंत्री :
श्री हेम बरुग्रा :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ओंकारलाल बेरवा :
श्री महेश्वर नायक :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री रामहरख यादव :

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

(क) क्या यह सच है कि १५ मार्च, १९६३ को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के तेजपुर-रंगिया सेक्शन पर हरिसिंगा तथा उदलगिरि स्टेशनों के बीच रेल मार्ग पर एक खलासी तथा दो अन्य व्यक्तियों को एक बम मिला था जिसके फट जाने से खलासी की मृत्यु हो गई थी तथा अन्य दोनों व्यक्ति घायल हो गये थे ;

(ख) क्या दुर्घटना की कोई जांच की गई है ; और

(ग) यदि हां, तो उसकी उपपत्तियां क्या हैं तथा मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). जी हां, वह खलासी नहीं था वल्कि गैंगमैन था और बम रेल मार्ग से कुछ गज दूर था, पटरी पर ही नहीं था।

(ग) सरकारी रेलवे पुलिस द्वारा जांच चल रही है और उनके निष्कर्ष प्राप्त नहीं हुए।

†**श्री वी० चं० शर्मा** : क्या यह बम किसी षड़यंत्र के फलस्वरूप था या किसी और कारण ?

†**श्री शाहनवाज खां** : जांच पूरी होने के पश्चात् इस का पता लगेगा।

†**श्री वी० चं० शर्मा** : जांच में इतनी देर क्यों लगी है जबकि वह ऐसा मामला है जो इस समय हमारे अत्यधिक उपद्रवग्रस्त क्षेत्र को प्रभावित करता है ?

†**श्री शाहनाज खां** : जांच राज्य पुलिस द्वारा की जा रही है और रेलवे उनको बाध्य नहीं कर सकती।

श्री शिव नारायण : जो आदमी मर गया है, उस के लिए सरकार ने क्या कम्पेन्सेशन दिया है ?

श्री शाहनवाज खां : जब एन्क्वायरी कमेटी की रिपोर्ट मिल जायगी, तब उस पर विचार करेंगे।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : क्या फटे हुए बम के टुकड़े प्रयोगशाला में परीक्षण के लिए भेजे गये हैं, यदि हां, तो क्या परिणाम निकले हैं ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री शाहनवाज खां** : बम में तो बारूद (गान पाउडर) ही होती है और जब बम फटता है तो वह बारूद खत्म हो चुकी होती है।

†**श्री अ० प्र० जैन** : क्या मृतकों के परिवार को कोई अन्तरिम मुआवज़ा दिया गया है ?

†**श्री शाहनवाज खां** : जैसा मैंने अब बताया, जांच का परिणाम मिलने पर इन सब बातों पर विचार किया जायेगा।

†**श्री अ० प्र० शर्मा** : अन्तिम भुगतान बाद में किया जा सकता है। क्या अन्तरिम भुगतान किया गया है ?

†**अध्यक्ष महोदय** : यदि दिया गया होता तो मा० मंत्री अवश्य बताते। अतः कुछ नहीं दिया गया।

†**श्री हेम बरुआ** : इस बात की दृष्टि से कि यह घटना अकेली घटना नहीं, यह पूर्व आयोजित तोड़-फोड़ की कठिनाई का अंग है--ऐसा संदेह किया जाता है--चीन की ओर से--क्या सरकार अभी तक इस बात की जांच नहीं कर सकी है ? क्या केन्द्र के रेलवे मंत्रालय ने राज्य सरकार को इस मामले में शीघ्रता करने को कहा है क्योंकि यह उपद्रव-ग्रस्त क्षेत्र है और सामूहिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है।

†**रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह)**: मैं इस कारण का कोई आधार नहीं जानता कि यह चीनियों की कोई पूर्व-आयोजित कार्रवाई का अंग है। हमें अनावश्यक ढंग से भयभीत नहीं होना चाहिये। इसी पटरी पर, हमारी सूचना के अनुसार, उस दिन प्रातःकाल बहुत सी गाड़ियां गुजरी थीं, काफी महत्वपूर्ण गाड़ियां और कुछ नहीं हुआ। और मुझे यह भी ख्याल है कि हो सकता है कि अचानक कुछ माल गिर गया हो जो गाड़ी में ले जाया रहा था। यह एक संभावना है जिस की जांच की जा रही है। अतः हमें इससे डरना नहीं चाहिये।

†**श्री हेम बरुआ** : जब मैंने कहा कि यह सन्देह है कि यह पूर्व आयोजित तोड़ फोड़ की कार्रवाई का अंग है, तो उपमंत्री ने कहा था कि राज्य पुलिस इस बात की जांच कर रही है। किन्तु मा० मंत्री जोर से कह रहें हैं कि कोई तोड़ फोड़ वाली बात नहीं जब कि अभी इस घटना की जांच हो रही है। क्या इस का असर जांच पर बुरा नहीं पड़ेगा ? यह औचित्य प्रश्न है।

†**अध्यक्ष महोदय** : जब मा० सदस्य की धारणा जांच पर बुरा असर नहीं डाल सकती तो मा० मंत्री का विचार कैसे जांच पर बुरा असर डालेगा, दोनों ने अपने अपने सन्देह व्यक्त किये हैं और जांच समिति द्वारा दोनों पर विचार किया जायेगा।

†**श्री त्यागी** : मा० मंत्री उत्तरदायी व्यक्ति हैं अतः वह उन का वक्तव्य उत्तरदायित्वपूर्ण होता है और मा० सदस्य उत्तरदायी नहीं। दोनों को कैसे बराबर रखा जा सकता है ?

†**श्री हेम बरुआ** : औचित्य प्रश्न है। कल मैंने बताया कि केवल आप को हमें कुछ बुरा भला कहने का अधिकार है और हम उस के आगे झुकेंगे। अब श्री त्यागी मुझे उत्तरदायित्वविहीन कर रहे हैं।

†**अध्यक्ष महोदय** : उन्होंने अपना प्रेम अभिव्यक्त किया है।

---

†मूल अंग्रेजी में

भाड़ा दरें

+
†७६०. { **श्री प्र० चं० बरुआ :**
श्री दीनेन भट्टाचार्य :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री रा० शि० पाण्डेय :

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

(क) क्या २१ मार्च, १९६३ को भारत-ब्रिटेन यूरोपीय सम्मेलन में भारत, ब्रिटेन तथा यूरोपीय व्यापार की भाड़ा दरों के प्रश्न पर चर्चा हुई थी ; और

(ख) यदि हां, तो किन विशिष्ट प्रश्नों पर चर्चा हुई थी तथा उस पर क्या निर्णय लिये गये थे ?

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

(ख) चर्चा अभी चल रही है और कोई निर्णय नहीं किया गया। जब परिणाम मालूम हो जायगा, सूचना सभा पटल पर रख दी जायगी।

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या कुछ विदेशी नौवहन समवायों द्वारा नौवहन भाड़े में हाल में की गई वृद्धि से भारत-इंगलिस्तान-यूरोपीय देशों के बीच के आयात व्यापार पर बुरा प्रभाव पड़ेगा और यदि हां, तो किस मात्रा तक ?

†**श्री राज बहादुर** : भारत-इंगलिस्तान-यूरोपीय सम्मेलन में बैठक में भाड़ा दर को बढ़ाने के बारे में विचार किया गया था। चर्चा अभी जारी है और वे किसी निष्कर्ष पर नहीं पहुंचे। अतः मेरे लिए कोई पूर्व सूचना देना संभव नहीं है।

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या भाड़े के बारे में कोई पारस्परिक रियायत दी जायगी ?

†**श्री राज बहादुर** : सम्मेलन भाड़े के बारे में पारस्परिक रियायत नहीं दे सकती ; मुझे नहीं पता कि वे किस निष्कर्ष पर पहुंच रहे हैं।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** : क्या सरकार ने इस पहलू पर गम्भीरतापूर्वक विचार किया है कि यदि यह सम्मेलन भाड़े को बढ़ाने का फैसला करती है तो इस का हमारे निर्यात कार्यक्रम पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ?

†**श्री राज बहादुर** : मा० सदस्य किस आधार पर कह रहे हैं कि हमें इस की गहरी चिन्ता नहीं। वास्तव में, हम ने इस बात की ओर ध्यान दिया है कि बिना किसी कारण भाड़े में वृद्धि नहीं होती। दो वर्ष पूर्व हमने मंत्रणा दी कि भाड़े में जब कभी वृद्धि की जाय तो उस का कोई आधार होना चाहिये। सब कुछ उसी के अनुसार होता है।

†**डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या सरकार ने भाड़ा दरों के बारे में कोई विशिष्ट प्रस्ताव बनाये हैं, और यदि हां, तो क्या मा० मंत्री कोई मोटा संकेत दे सकते हैं ?

†**श्री राज बहादुर** : कोई संकेत संभव नहीं, किन्तु हम निश्चय ही सम्मेलन द्वारा व्यक्त विचारों पर विचार करेंगे। इस के अलावा, यह भी अनुभव किया जाना चाहिये कि ये सम्मेलन

†मूल अंग्रेजी में

स्वायत्तशासी निकाय होते हैं और हमारे समवाय उसके सदस्य होते हैं। सदस्यों के नाते वे मत व्यक्त कर सकते हैं। यदि सम्मेलन भाड़े में वृद्धि करने का फैसला करता है, तो एकमात्र उपाय अपने समवायों को उस सम्मेलन से बाहर आने को कहने का हो सकता है। हमारा सम्मेलन के ऊपर, कोई प्रशासनिक नियंत्रण नहीं। किन्तु काम करने का एक मात्र आधार है जिस के अनुसार वे काम करते हैं। हमें आशा है कि हमारे विदेशी व्यापार को नुकसान पहुंचाने के लिये आवश्यक रूप से कुछ नहीं किया जायगा।

रुई उत्पादन का लक्ष्य

७६२. **श्री दे० शि० पाटिल :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी योजना अवधि में रुई उत्पादन का लक्ष्य बढ़ाने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इसको कितना बढ़ाने का विचार है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं होता।

श्री दे० शि० पाटिल : तीसरी योजना में कपास में वृद्धि का क्या अनुमान लगाया गया है ?

डा० राम सुभग सिंह : तीसरी योजना में कपास का उत्पादन लक्ष्य ७० लाख बेल्ज़ है।

†**श्री महेश्वर नायक :** क्या मा० मंत्री का ध्यान हाल की इस रिपोर्ट की ओर दिलाया गया है कि योजना आयोग ने रुई उत्पादन के लिय किये गये कामों को अपर्याप्त समझा है और क्या उत्पादन बढ़ाने के लिये कोई अग्रेतर कार्रवाई की जाएगी ?

डा० राम सुभग सिंह : अगर माननीय सदस्य पिछले वर्ष के उत्पादन का आंकड़ा देखेंगे तो पायेंग कि केवल ४५ लाख बेल्ज़ रुई हुई थी, १६६१–६२ में। इस साल कम से कम ५४ लाख गांठ रुई होगी। इस प्रकार नौ लाख गांठ कम से कम उत्पादन में वृद्धि हुई है। हो सकता है कि यह वृद्धि दस लाख गांठ तक पहुंच जाए। यह समझना कि उत्पादन में वृद्धि नहीं हो रही है, बिल्कुल वाजिब नहीं है।

श्री तुलशीदास जाधव : बाहर से कपास मंगाने के बजाय यहां पर ही ऊंचे टारगेट फिक्स करके ज्यादा पैदा करने की कोशिश क्यों नहीं सरकार की तरफ से की जाती है ?

डा० राम सुभग सिंह : इस बात पर मैं विचार करूंगा और इसको कार्यान्वित करने का यत्न भी करूंगा।

†**श्री पु० र० पटेल :** क्या सरकार को पता है कि पी० एल० ४८० के अधीन बड़ी मात्रा में रुई के आयात से यहां रुई के उत्पादन पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** कुछ मात्रा तक यह सही है। किन्तु जैसा कि माननीय सदस्य स्वीकार करेंगे, पिछले वर्ष रुई का कुल उत्पादन केवल ४५ लाख गांठें था। हमारी कपड़ा फैक्टरियों की वार्षिक खपत ५३ से ५६ लाख गांठें है। अतः हमें आयात कार्यक्रम का सहारा

†मूल अंग्रेजी में

लेना पड़ा । क्योंकि यदि हमने गत वर्ष रुई का आयात न किया होता, हमारे मिलों को कमी रहती । गत वर्ष इसकी जरूरत थी । अब हम इसे ध्यान में रखेंगे ।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : रूई का उत्पादन बढ़ाने के अतिरिक्त, कृषि मंत्रालय रुई की किस्म और प्रति एकड़ उपज बढ़ाने के लिये क्या कदम उठा रहा है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : हम उत्तम बीज और बेहतर सिंचाई तथा उर्वरक सुविधाएं प्रदान करने का प्रयत्न कर रहे हैं । इसके इलावा हम रुई का मूल्य भी बढ़ाने का विचार करते हैं ताकि उत्पादकों को प्रति एकड़ उपज बढ़ाने और उत्तम किस्म की रुई उत्पादन करने के लिये प्रोत्साहन मिले ।

†**डा० पं० शा० देशमुख** : अब सब लोग मानते हैं कि अधिक कृषि उत्पादन उत्पादकों के लिये अच्छे दामों पर निर्भर करते हैं । इस वर्ष रुई उत्पादकों को बुरा अनुभव हुआ क्योंकि उन्होंने अधिक उगाई थी । अगले वर्ष ऐसी हालत को रोकने के लिये सरकार क्या विचार करती है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : कृषि मंत्रालय ने उपाय किये हैं और अब हमारे मिलों द्वारा मान लिया गया है और उसकी घोषणा एक सप्ताह में की जाएगी । हम दामों में भी प्रोत्साहन देंगे । निम्नतम दाम बढ़ाये जायेंगे । हम अपने उत्पादन और बाजार की प्रवृत्ति को देखेंगे और समुचित ढंग से मूल्य निश्चित करेंगे ।

†**डा० मा० श्री अणे** : क्या सरकार ने अनुभव किया है या नहीं कि रुई के दाम आम तौर पर कम होते हैं जब रुई किसानों के पास होती है और जब व्यापारियों के हाथों में आ जाती है तो दाम बढ़ जाते हैं ? क्या इस कठिनाई को दूर करने के लिये सरकार ने कोई कदम उठाने का विचार किया है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : हम इस कठिनाई को समझते हैं और लगातार इस ओर ध्यान दे रहे हैं । हम ने रूई उत्पादक राज्यों के सदस्यों से इस वर्ष दो बार सलाह की थी और उनके सुझावों के आधार पर हमने अपने सहयोगियों तथा योजना आयोग को कुछ सुझाव दिये । इनमें से अधिकांश सुझाव माने गये हैं और उनकी घोषणा एक सप्ताह में हो जाएगी ।

श्री ओंकार लाल बेरवा : जो कपास हम बाहर से मंगाते हैं, वह हमारे भाव से कितनी महंगी पड़ती है ?

डा० राम सुभग सिंह : वह बहुत महंगी महीं पड़ती है । मगर पिछले वर्ष चूंकि ४५ लाख गांठ हुई थी, इसलिए मंगानी पड़ी थी । इस साल कोई ज्यादा मंगानी नहीं पड़ेगी । इसका कारण यह है कि करीब ५४ लाख गांठ हमारी उपज है और ५४–५५ लाख गांठ की खपत होगी अपनी मिलों में । लेकिन थोड़ी सी देसी काटन भेजी जाएगी और विदेशी मंगाई जाएगी ।

दिल्ली दुग्ध योजना द्वारा दिया गया दूध

+

†*७९५. { **श्री द्वारकादास मंत्री** :
श्री यशपाल सिंह :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : }

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

(क) क्या १६ तथा १९ मार्च, १९६३ को दिल्ली दुग्ध योजना द्वारा दिये गये दूध में दुर्गन्ध थी ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) शुद्ध दूध देने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे):** (क) जी नहीं। १६ तथा १६ मार्च, १९६३ को बेचे गये भैंस, गाय तथा टोन्ड दूध, जो १,३६,१६३ तथा १,३८,४३१ लिटर क्रमशः था, में से गाय के दूध की कुछ बोतलों में दूसरी तरह की गंध थी। शेष दूध रासायनिक, कीटाणु-नाशक तथा पोषक किस्म का था।

(ख) दिल्ली दुग्ध योजना इतने समय से विभिन्न प्रकार का शुद्ध दूध दे रही है।

श्री द्वारका दास मंत्री : माननीय मंत्री महोदय के ब्यान से पता चलता है कि गाय का कुछ दूध जो अशुद्ध था, वह तकसीम कर दिया गया था। मैं जानना चाहता हूं कि अशुद्ध दूध क्यों तकसीम किया गया।

†**श्री शिन्दे :** माननीय सदस्य का यह कहना कि अशुद्ध दूध वितरित कर दिया गया था, ठीक नहीं है। दूध को पैस्चुराइज़ किया गया है तथा पैस्चुराइज करने के बाद वितरित किया जाता है।

†**श्री त्यागी :** तथा पानी मिलाया जाता है।

श्री यशपाल सिंह : क्या यह सही है कि दूध ७२ घंटे के बाद सप्लाई किया जाता है और उस वक्त तक दूध के सब विटामिज़ मर जाते हैं और सिर्फ दूध की लाश ही बाकी रह जाती है ?

†**श्री शिन्दे :** भैंस का दूध जो दिल्ली के आस पास के केन्द्रों से इकट्ठा किया जाता है, को माननीय सदस्य के कथनानुसार ४४ घंटे बाद नहीं अपितु बहुत पहले वितरित कर दिया जाता है। गाय का दूध बीकानेर से आता है और उसको २४ से ३६ अथवा ४० घंटों में वितरित कर दिया जाता है परन्तु उसको ठंडी जगह पर रखा जाता है और अन्तर्राष्ट्रीय स्वास्थ्य मानदंड के अनुसार अच्छी किस्म का होता है तथा मानव द्वारा पीये जाने योग्य होता है।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : माननीय मंत्री जी ने बताया है कि दूध खराब नहीं था, सड़ा हुआ नहीं था। मैं जानना चाहता हूं कि किस आधार पर सरकार इस निष्कर्ष पर पहुंची कि वह खराब या सड़ा हुआ नहीं था ? समाचारपत्रों में प्रकाशित हुआ था और हम लोगों का खुद का अनुभव भी यह था कि कई दिनों तक खराब दूध सप्लाई किया गया।

अध्यक्ष महोदय : अगर समाचारों पर माननीय सदस्य ज्यादा एतबार करते हैं तो फिर आप पूछें नहीं और अगर पूछते हैं तो जो जवाब दिया जाता है उसको आप स्वीकार करें।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : मैंने पूछा था कि किस आधार पर सरकार इस निष्कर्ष पर पहुंची थी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** यह आरोप लगाना कि दूध सड़ा हुआ था ठीक नहीं है। मैं इस आरोप की पूरी जांच कर चुका हूं क्योंकि कुछ समाचारपत्रों के सम्पादक को पत्र शीर्षक में ऐसे पत्र प्रकाशित हुए थे कुछ वितरण केन्द्रों से वितरित दूध संतोषजनक नहीं था। संसद् में भी मेरे कुछ साथियों ने शिकायत की थी। मैंने पूरी जांच की तथा मुझे पता लगा कि भैंस के दूध तथा टोन्ड दूध तथा गाय के दूध का भी, अधिकांश भाग ऐसा था जिसके बारे में कोई शिकायत नहीं थी। परन्तु गाय के दूध की बोतलों के बारे में कुछ

†मूल अंग्रेजी में

शिकायतें थीं। ऐसा इस कारण हुआ कि गाय के दूध की बोतलें ऐसे बोतल भरने वाले यंत्र से भरी गईं जिनसे फ्लैवर्ड दूध भरा गया था। इसलिए इस दूध में भी वही गंध आ गई।

एक और बात थी। गाय का दूध बीकानेर से आता है। पूर्णिमा तथा अमावस्या को वहां के लोग दूध नहीं देते हैं। इसलिए हमें इसका फालतू स्टाक बनाना पड़ता है। फिर भी हम इसको २४ घंटे से ज्यादा नहीं रखते हैं। परन्तु यह दूध किसी प्रकार से २४ घंटे से ज्यादा समय का हो गया और इसका वितरण कर दिया गया। जांच की गई तथा जिम्मेदारी निश्चित की गई। किस्म के बारे में मैं बताना चाहता हूं कि दूध मिलने के बाद तथा पैस्चुराइजेशन के बाद किस्म का पता लगाने की हमारे पास बड़ी उत्तम मशीन है।

रेलवे की योजनाओं का विकास

†*७६८. **श्री महेश्वर नायक** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आपात के कारण रेलवे की विकास योजनाओं में कुछ परिवर्तन किये जाने की संभावना है; और

(ख) यदि हां, तो किस सीमा तक तथा ये परिवर्तन किस रूप में करने का विचार है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। **[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० १०६०/६३]**

†**श्री महेश्वर नायक** : विवरण से मालूम होता है कि कोई कमी नहीं की जा रही है अपितु कुछ समायोजन किया जा रहा है। क्या यह समायोजन खण्डों का हित देखते हुए किये जायेंगे अथवा क्या खण्डों के हितों को ठेस लगा कर किये जायेंगे।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : राष्ट्रीय हित सर्वोच्च होगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

नौवहन समवाय

†*७८६. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री नौवहन समवायों को दिये गये ऋण के सम्बन्ध में ३० अप्रैल, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या २७४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोई रकम बहुत दिनों से भुगतान के लिये बकाया है तथा इसके क्या कारण हैं; और

(ख) समवायों ने कितनी नौवहन क्षमता बढ़ाने का वायदा किया है तथा उसके लिये क्या कार्यक्रम निर्धारित किया गया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) नौवहन विकास निधि समिति द्वारा नौवहन समवायों को देय कोई रकम बकाया नहीं है। समिति ऋण की

†मूल अंग्रेजी में

किश्त तभी दे देती है जब उन की देने की तिथि आती है तथा लेने वाला सभी आवश्यक औपचारिकतायें पूरी कर लेता है।

(ख) स्वीकृत/वायदे के अनुसार ऋण की सहायता से बढ़ाया जाने वाला अथवा बढ़ाया गया टनभार लगभग ३,६८,००० जी० आर० टी० है तथा जिसके तीसरी योजना के अन्त तक पूरा हो जाने की आशा है।

दक्षिण रेलवे पर 'हापर वैगन'

†*७९१. **श्री ईश्वर रेड्डी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे पर 'हापर वैगनों' की बहुत कमी है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस कमी के कारण रेल मार्ग पर गिट्टी डालने के काम में रुकावट आ रही है; और

(ग) अतिरिक्त 'हापर वैगन' कब तक मिल जायेंगे ?

रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) हापर वैगनों की कुछ कमी है परन्तु इस कार्य के लिए अन्य प्रकार के वैगनों का उपयोग किया जा रहा है।

(ख) जी नहीं।

(ग) चालू योजना अवधि में दक्षिण रेलवे की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए हापर वैगनों की अतिरिक्त संख्या बनाने के लिए इंजन तथा डिब्बे कार्यक्रम में उपबन्ध कर लिया गया है।

कपास की खेती

†*७९६. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार सरकार राज्य में कपास की खेती करने का आयोजन कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) जी हां।

(ख) १,८१,९५२ रुपये की अनुमानित लागत पर तीसरी योजना के अन्त तक बिहार राज्य में छोटा नागपुर पठार में पी० २१६ एफ कपास ८००० एकड़ में लम्बे रेशे की कपास उगाने की योजना है। कपास की इस किस्म के सभी सरकारी फार्मों के प्रदर्शन प्लाटों में १९६३–६४ की खरीफ की फसल में उगाने का प्रस्ताव है। किसानों में वितरण के लिए बीज की संख्या बढ़ाने की कार्यवाही की जा रही है।

दूसरे दर्जे की यात्रा सुविधायें

†*७९७. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे के किन सेक्शनों पर दूसरे दर्जे की यात्रा सुविधायें मौजूद हैं;

(ख) इन यात्री डिब्बों में यदि कोई सुधार किया गया है तो क्या तथा क्या सोने के लिये स्थान का आरक्षण (रिजर्वेशन) करने की भी कोई व्यवस्था की गई है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) दूसरे दर्जे की यात्रा व्यवस्था को कब तक बनाये रखने का विचार है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री शाहनवाज़ खां)** : (क) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । **[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० १०९१ / ६३]**

(ख) क्योंकि दूसरे दर्जे को हटाने के लिए पहले ही निर्णय ले लिया गया है इसलिए सोने के लिए स्थान की व्यवस्था अथवा इस दर्जे में सुधार करने का प्रश्न ही नहीं उठाया गया ।

(ग) रेलों पर से दूसरे दर्जे की व्यवस्था न हटाने का अब निर्णय ले लिया गया है ।

सहकारी फार्म

†*७९९. **श्री सुबोध हंसदा** : क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल में ही पश्चिमी जर्मनी का एक विशेषज्ञ आया था तथा उसने भारतीय सहकारी फार्मों का अध्ययन किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या उसने इस संबंध में कोई प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है;

(ग) सहकारी खेती के संबंध में पश्चिमी जर्मनी के विशेषज्ञ की क्या राय है; और

(घ) क्या उसने हमारे देश में सहकारी फार्मों की संख्या बढ़ाने की सिफारिश की है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र)** : (क) जी नहीं । भारत सरकार ने १९५९ के बाद देश में सहकारी खेती समितियों का अध्ययन करने के लिए भारत में पश्चिम जर्मनी से ऐसा कोई विशेषज्ञ नहीं बुलाया है ।

(ख) से (घ). प्रश्न ही नहीं उठते ।

रेलवे लाइनों पर सड़क के ऊपरी पुल

†१६२७. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब सरकार ने १९६२–६३ में उत्तर रेलवे पर कहां कहां सड़क के ऊपरी पुलों के निर्माण की स्वीकृति दी है और उस पर मंत्रालय की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ख) राजपुरा रेलवे स्टेशन पर ऊपरी पुल का निर्माण आजकल किस अवस्था में पड़ा है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) शून्य । पंजाब सरकार ने १९६२–६३ में सड़क की किसी ऊपरी पुल के निर्माण का प्रस्ताव नहीं किया है ।

(ख) राजपुरा में बिस्कुट फैक्टरी के पास रेलवे फाटक के स्थान पर सड़क का ऊपरी पुल की योजना पंजाब सरकार ने स्थगित कर दी है ।

उड़ीसा सरकार को सहायता

†१६२८. **श्री राम चन्द्र मलिक** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९६२–६३ में अधिक अन्न उपजाओ आन्दोलन के अन्तर्गत सिंचाई कार्यों के लिए उड़ीसा सरकार को कितना अनुदान या ऋण दिया गया ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उप मंत्री (श्री अ० म० थामस) : वर्ष १९५८–५९ से लागू की गई राज्य-सरकारों को वित्तीय सहायता देने की पुनरीक्षित प्रक्रिया के अन्तर्गत अनेक राज्य सरकारों को दी जा सकने वाली केन्द्रीय सहायता "कृषि उत्पादन" शीर्षक के अन्तर्गत योजनाओं के लिए, जिन में छोटी सिंचाई और भूमि विकास शामिल हैं, एक साथ दी जाती है। इस प्रकार, यह नहीं बताया जा सकता कि १९६२–६३ में उड़ीसा सरकार को छोटी सिंचाई योजनाओं के लिए कितनी केन्द्रीय सहायता दी गई। १९६२–६३ में उड़ीसा सरकार को दिये गये अनुदान और ऋण सम्बन्धी जानकारी निम्न है—यह सहायता छोटी सिंचाई तथा भूमि विकास योजनाओं सहित कृषि उत्पादन योजनाओं के लिए दी गई :—

वर्ष	अनुदान	ऋण
१९६२–६३	२६·२९ लाख रु०	६८·० लाख रु०

वाराणसी रेलवे स्टेशन पर पानी की कमी

१६२९. { श्री सरजू पाण्डेय :
श्री ज० ब० सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वाराणसी सिटी रेलवे स्टेशन पर पानी की सख्त दिक्कत है;

(ख) क्या पानी के लिये मुसाफिर बराबर शिकायतें भेजते रहते हैं; और

(ग) यदि हां, तो इस तरह की कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं और क्या कदम पानी की दिक्कत दूर करने के लिये उठाया गया है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). बिजली फ़ेल होने या पम्प की मरम्मत होने के कारण पानी की सप्लाई में जब बाधा पड़ी, तो ग्यारह शिकायतें मिली थीं। पानी की सप्लाई में इस तरह की बाधा न पड़े, इसके लिए इस स्टेशन पर बिजली का एक और बरमा-पम्प लगाने का विचार है।

उत्तर प्रदेश में छोटी सिंचाई

†१६३०. { श्री सरजू पाण्डेय :
श्री ज० ब० सिंह :

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

(क) १९६२–६३ में छोटी सिंचाई के विस्तार के लिये उत्तर प्रदेश सरकार को कितना ऋण और अनुदान दिया गया ; और

(ख) उन्होंने कितना धन प्रयोग किया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उप मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) वर्ष १९५८–५९ से लागू की गई राज्य सरकारों को वित्तीय सहायता देने की पुनरीक्षित प्रक्रिया के अन्तर्गत अनेक राज्य सरकारों को दी जा सकने वाली केन्द्रीय सहायता "कृषि उत्पादन" शीर्षक के अन्तर्गत योजनाओं के लिये, जिनमें छोटी सिंचाई और भूमि विकास शामिल हैं, एक साथ दी जाती है। इस प्रकार,

†मूल अंग्रेजी में

यह नहीं बताया जा सकता कि १९६२–६३ में उत्तर प्रदेश सरकार को छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये कितनी केन्द्रीय सहायता दी गई। १९६२–६३ में उत्तर प्रदेश सरकार को छोटी सिंचाई तथा भूमि विकास योजनाओं सहित कृषि उत्पादन योजनाओं के लिये दिये गये अनुदान तथा ऋण सम्बन्धी जानकारी निम्न है :—

वर्ष	अनुदान	ऋण
	लाख रु०	लाख रु०
१९६२–६३	१६३·४७	७५३·९६

(ख) राज्य सरकार से प्राप्त जानकारी के अनुसार १९६२–६३ में छोटी सिंचाई योजनाओं पर १९६२–६३ में ७५८·०४ लाख रु० व्यय होने की आशा है।

भारतीय कृषि और भारतीय वन सेवा

१६३१. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क)† भारतीय कृषि सेवा और भारतीय वन सेवा के अभी क्रमशः कुल कितने पदाधिकारी किन पदों पर हैं ;

(ख)† इन में से कितने पदोन्नति और कितने प्रतियोगिता से आये हैं ; और

(ग) क्या कुछ खास ऐसे पद हैं, जो केवल इन सेवाओं के लिये सुरक्षित हैं, यदि हां, तो उनकी संख्या क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क)† इस समय ऐसी कोई सेवायें नहीं हैं।

(ख)† प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग)† प्रश्न ही नहीं उठता।

आलू गवेषणा केन्द्र

१६३२. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क)† आलू गवेषणा केन्द्र कहां-कहां हैं ;

(ख)† इन पर १९६२–६३ में कितना खर्च किया गया और अगले वर्ष कितना किया जायेगा ; और

(ग)† गवेषणा केन्द्रों के लिये स्थान का चुनाव किस आधार पर किया जाता है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) १. जलन्धर (पंजाब)† २. बाबूगढ़ (यू०पी०), ३. खेड, पूना (महाराष्ट्र), ४. अपर शिलांग (आसाम), ५. नीलगिरी (मद्रास), ६. पटना (बिहार), ७. कुफरी (हिमाचल प्रदेश), ८. मुक्तेश्वर (यू० पी०), और ९. शिमला (पंजाब) केन्द्रीय आलू अनुसंधान संस्थान के मुख्य कार्यालय के रूप में।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) राजस्व	१९६२–६३	.	१२,३५,२४२ रुपये	(अनुमानित व्यय
मूलधन	१९६२–६३	.	२,११,००० रुपये	
राजस्व	१९६३–६४	.	१५,१६,३०० रुपये	बजट उपबन्ध
मूलधन	१९६३–६४	.	४,५०,००० रुपये	

(ग) भारत सरकार द्वारा १९५४ में नियुक्त की गई विशेषज्ञ समिति ने सिफ़ारिश की थी कि देश की भूमि तथा जलवायु संबंधी परिस्थितियों में भारी अन्तर होने के कारण विभिन्न आलू उत्पादन करने वाले क्षेत्रों में प्रादेशिक आधार पर अनुसंधान किये जायें ताकि किये गये अनुसंधान तथा उनसे उपलब्ध होने वाले परिणामों का राज्यों के कृषि विभागों के सहयोग से कृषकों के खतों में प्रदर्शन किया जाये।

दारव्हा-पुसद रेलवे लाइन

१६३३. **श्री दे० शि० पाटिल :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दारव्हा*-पुसद नैरो गेज रेलवे लाइन बन्द कर दी गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्यों और कब बन्द कर दी गई ; और

(ग) यह रेलवे फिर से कब चालू होगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) शायद माननीय सदस्य का मतलब दारव्हा और पुसद के बीच की छोटी लाइन से है। यदि यह सही है तो उत्तर 'हां' में है।

(ख) २७–१२–१९४० को यह लाइन सभी प्रकार के यातायात के लिये बन्द कर दी गयी और बाद में दूसरे विश्व युद्ध के दौरान तात्कालिक सैनिक मांगों को पूरा करने के लिये इसे उखाड़ दिया गया। छोटी लाइन बन्द करने का कारण यह था कि यह सेक्शन घाटे में चल रहा था।

(ग) इस लाइन को फिर से चालू करने के प्रस्ताव पर अभी कुछ समय पहले (१९५८ में) विचार किया गया था और इसे छोड़ दिया गया क्योंकि वित्तीय दृष्टि से इस लाइन को चालू करने का कोई औचित्य नहीं पाया गया।

आसाम में टेलीफोन एक्सचेंज की इमारतें

†१६३४. **श्री रा० बरुआ :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम में टेलीफोन एक्सचेंज की नई इमारतें बनाने की कोई योजना है ;

(ख) यदि हां, तो इन नई इमारतों के लिये कौन कौन स्थान चुने गये और क्या आवश्यक भूमि अर्जित कर ली गई है ; और

(ग) प्रस्तावित इमारतों को पूरा करने में सरकार को कितना समय लगेगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) :** (क) हां।

(ख) गोहाटी, शिलांग, डिबरुगढ़ और इम्फाल—इन सभी स्थानों पर भूमि उपलब्ध है। देरगांव में भी एक इमारत का प्रस्ताव विचाराधीन है।

---

†मूल अंग्रेजी में

*संसद् द्वारा बाद में शुद्ध किया गया।

(ग) इन इमारतों के पूरे होने की संभावित तारीखें निम्न हैं :—

(१) गोहाटी	दिसम्बर, १९६३
(२) शिलांग	दिसम्बर, १९६४
(३) डिबरुगढ़	मार्च, १९६७
(४) इम्फाल	मार्च, १९६६
(५) देरगांव	प्रस्ताव विचाराधीन है ।

शुष्क क्षेत्रों के विकास के लिये महत्वपूर्ण स्थितिरूप (इकोटाइप्स) का पाता लगाना

†१६३६. **श्री तन सिंह :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सूखे क्षेत्रों के विकास के लिये महत्वपूर्ण स्थितिरूप (इकोटाइप्स) का केरियोलांजी के ढंगों तथा प्रयोगात्मक 'टेक्सोलाजो' से पता लगाने के लिये अनुसंधान करने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो इस पर कितना व्यय होगा और उसका क्या परिणाम होगा ; और

(ग) क्या पौदा गतिविज्ञान तथा नसलों के बीच प्रतिकूलताओं संबंधी प्रयोगों के लिये कोई उपबन्ध है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) आज कल "केरियोलाजी' के ढंगों से अनुसंधान करने का कोई प्रस्ताव नहीं है और न हीं सूखे क्षेत्रों के विकास के लिये महत्वपूर्ण स्थितिरूप (एकोटाइप्स) का पता लगाने के लिये प्रयोगात्मक 'टेक्सोलाजी' का कोई प्रोग्राम है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) पौदा-गतिविज्ञान संबंधी अध्ययन किया जा रहा है परन्तु पौदों की नसलों के बीच प्रतिकूलताओं के बारे में अध्ययन नहीं किया जा रहा है ।

केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसन्धान संस्था

†१६३७. **श्री तन सिंह :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जोधपुर स्थित केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्था के अधीन जलवायु संबंधी कितने केन्द्र, वर्षा, वायु तथा भूतापमान और भू-सीलन का अध्ययन कर रहे हैं ;

(ख) ऐसे प्रत्येक केन्द्र पर कितना व्यय होगा ; और

(ग) क्या सूक्ष्म जलवायु प्रेक्षण (माइक्रो क्लाइमेटिक आबजर्वेशन्स) करने तथा पौदा विकास के फैनोलाजी संबंधी प्रेक्षण कोई केन्द्र कर रहा है या करने के लिये बनाया जायेगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) जोधपुर स्थित केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्था के अन्तर्गत ऋतुसंबंधी अनेक बातों का अध्ययन करने वाले केन्द्रों की संख्या निम्न है :—

वर्ष, आदि	४२
वर्षा तथा वायु तापमान, आदि	२
वर्षा, वायु तथा भूमि तापमान तथा भूमि सीलन	१

जोधपुर में एक पूर्ण जलवायु केन्द्र है जो सभी बातों का अध्ययन करता है ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) (१) केवल वर्षा मापन के ४५ केन्द्रों के अपेक्षित यंत्र संबंधी प्रारम्भिक व्यय १०० रु० का हुआ ।

(२) वर्षा, भूमि तथा वायु का तापमान, भूमि की सीलन, आदि मापक जलवायु केन्द्र पर ४१,००० रु० व्यय हुए ।

(ग) केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्था में अनेक प्रयोग स्थलों पर विशेष सूक्ष्म जलवायु प्रेक्षण (माइक्रो-क्लाइमेटिक आबजर्वेशन्स) किये जा रहे हैं । ये प्रेक्षण ओसियान, आदि में सूखा क्षेत्र का शुद्ध-जल-सन्तुलन निर्धारित करने के लिये पेड़ों व रेत के टीलों पर किये जा रहे हैं । पेड़ों की नसलों और घासों के ऋतुजैविकी (फैनोलाजी) संबंधी प्रेक्षण भी रिकार्ड किये जा रहे हैं ।

कृषि-जलवायु विज्ञान का विकास

†१६३८. **श्री तन सिंह** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषि-जलवायु विज्ञान के विकास के लिये और कृषकों तथा ऋतु वैज्ञानिकों में सहयोग प्राप्त करने के लिये एक राष्ट्रीय समिति बनाने का प्रस्ताव है ;

(ख) क्या कृषि-जलवायु विज्ञान में अनुसंधान का विकास करने के लिये कोई टेक्निकल सहायता किसी अन्तर्राष्ट्रीय एजेंसी द्वारा दी गई है ; और

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

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** : (क) और (ख). जी नहीं । भारत ऋतु विज्ञान विभाग का कृषि ऋतुविज्ञान तथा संबंधित विषयों की जांच पड़ताल करने के लिये पहिले से ही एक विभाग है ।

(ग) कृषि ऋतुविज्ञान विभाग ने देश के अनेक जिलों में उगाई जाने वाली महत्वपूर्ण फसलों के लिये लगभग ५०० "फसल-मौसम-कलैण्डर" तैयार किये हैं । इनमें दिखाया गया है कि फसलों की वृद्धि के लिये कौन मौसम सामान्य है और कौन मौसाम हानिकारक है ।

दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, मद्रास और नागपुर में पांच प्रादेशिक मुख्य भविष्यवाणी कार्यालय मौसम की भविष्यवाणी करते हैं और ये कृषक मौसम बुलेटिन जारी करते हैं जिनमें आगामी ३६ घंटों के लिये, अगले दो दिन की दृष्टि से, जिलावार भविष्यवाणी होती है । कृषक मौसम बुलेटिनों का अनुवाद स्थानीय भाषाओं में होता है और आकाशवाणी के २६ केन्द्रों से २० प्रादेशिक भाषाओं में प्रसारित होता है । वे प्रकाशन के लिये अखबारों को भी दिये जाते हैं । इसके अतिरिक्त कोई व्यक्ति चन्दा देकर तार से ऐसे बुलेटिन समाचार पा सकता है जो उसके क्षेत्र से संबंधित हों । इन तारों का मूल्य नाम मात्र लिया जाता है ।

विभाग जांच पड़ताल करने और मध्यम प्रकार की भविष्यवाणी ढंग ज्ञात करने का प्रयास कर रहा है ताकि सप्ताह के अगले तीन दिनों के बारे में मौसम की भविष्यवाणी दी जा सके ताकि वह किसानों के लिये अधिक सहायक हो सके ।

भू-कम्पीय वेधशाला

†१६३९. **श्री सिद्दय्या** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २० जून, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३६-क के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

---

†मूल अंग्रेजी में

(क) क्या भाखड़ा बांध के पास भू-कम्पीय वेधशाला स्थापित हो गई है और कार्य करना आरम्भ कर दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो कब से कार्य कर रही है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** : (क) और (ख). भाखड़ा में भू-कम्पीय वेधशाला की इमारत का निर्माण भाखड़ा बांध प्राधिकारी कर रहे हैं। आशा है कि लगभग चार मास तक प्रयोग के लिये तैयार हो जायेगी। वेधशाला इमारत तैयार होते ही और भारत ऋतु विज्ञान विभाग को मिलते ही कार्य करने लगेगी।

स्टार्च फैक्ट्री

१६४०. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक २८ मार्च के "नवभारत टाइम्स" में प्रकाशित एक समाचार की ओर गया है, जिसमे परमिट प्रथा बन्द करके स्टार्च फैक्टरी वालों को अक्तूबर मास में ही मक्का खरीदने की छूट देने की मांग की गयी है ;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार ने क्या फैसला किया है ; और

(ग) मक्का उपजाने वाले किसानों को उचित मूल्य मिल सके इसके लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): (क) सरकार का ध्यान उस पत्र की ओर आकर्षित हुआ है जो २८ मार्च, १९६३ के "नवभारत टाइम्स" में संपादक के नाम प्रकाशित हुआ था।

(ख) तथा (ग). मक्का के भावों को अनुचित रूप से ऊपर चढ़ने से रोकने के लिये स्टार्च फैक्ट्रियों की भारत में उपजी मक्का, संकर मक्का को छोड़कर, की खरीद पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया है ताकि गरीब वर्ग जो इस पर निर्भर है, को परेशानी न हो। अब तक इन फैक्ट्रियों की अधिकतर खपत की पूर्ति आयात की गई मक्का से ही की जाती रही है किन्तु कभी कभी जब कि आयात की हुई मक्का उपलब्ध नहीं होती तब इन फैक्ट्रियों को भारत में ही मक्का खरीदने की अनुमति देनी पड़ी है। अभी हाल ही में यह निश्चय किया गया है कि स्टार्च उद्योग की आयात की हुई मक्का पर निर्भरता कम करने के लिये इन्हें आगामी मक्का की फसल के कटने के बाद सीमित मात्रा में भारतीय मक्का खरीदने की अनुमति दे दी जाय।

उड़ीसा में गन्ने की खेती

†१६४१. **श्री उलाका** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा सरकार को गन्ने की खेती के विकास के लिए १९६२-६३ में कोई वित्तीय सहायता दी है ;

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

(ग) उपरोक्त काल में राज्य में कुल कितने एकड़ भूमि में गन्ने की खेती की गई है ; और

(घ) इसी काल में उड़ीसा में कुल कितना गन्ना पैदा हुआ ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) जी हां।

(ख) ०.२५ लाख रु० (अनुमानित)।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) और (घ) १९६२-६३ में गन्ने-क्षेत्र तथा उत्पादन का निश्चित प्राक्कलन जून में उपलब्ध होगा। अखिल भारतीय द्वितीय प्राक्कलन १९६२-६३ के अनुसार गन्ना खेती का क्षेत्रफल ६६,००० एकड़ होने की आशा है।

उड़ीसा में सड़कें तथा पुल

†१६४२. **श्री उलाका :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६२-६३ में उड़ीसा में सड़कों तथा पुलों के निर्माण के लिए संघ सरकार ने कितना धन दिया है ;

(ख) उपरोक्त काल में राज्य ने संचार साधनों के सुधार के लिए उड़ीसा सरकार ने कितना धन मांगा था ; और

(ग) उड़ीसा सरकार की प्रार्थना के फलस्वरूप कितना आवंटन किया गया है।

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) से (ग) अपेक्षित जानकारी निम्न है :—

१९६२-६३ में उड़ीसा में केन्द्रीय सरकार के द्वारा स्वीकृत सड़क तथा पुल योजना की लागत	उड़ीसा सरकार द्वारा मांगा गया धन	केन्द्रीय सरकार द्वारा अन्तिम रूप से आवंटित किया गया धन
१	२	३
रु०	रु०	रु०
४,११,७५,२००	२,०५,४८,२९७	१,९०,८६,३००

कालम २ और ३ में उल्लिखित राशियां १९६२–६३ से पहिले स्वीकृत कार्यों सहित, जो अभी पूरे नहीं हुए हैं, सभी स्वीकृत कार्यों के लिये हैं।

क्षेत्रीय मुर्गी पालन फार्म, भुवनेश्वर

†१६४३. **श्री उलाका :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६२–६३ में क्षेत्रीय मुर्गी पालन फार्म, भुवनेश्वर (उड़ीसा) में कुल कितने अण्डों का उत्पादन हुआ ;

(ख) क्या मुर्गी पालन फार्म में अण्डों का उत्पादन वर्ष १९६१–६२ के उत्पादन से कुछ कम हुआ है ;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(घ) १९६२–६३ में कथित क्षेत्रीय मुर्गीपालन फार्म ने कुल कितने पक्षी बांटे ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) १,६३,७७२।

(ख) नहीं। १९६१–६२ में ८८,८५३ अण्डों का उत्पादन हुआ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) २५,३२०।

†मूल अंग्रेजी में

उड़ीसा में डाक घर तथा सार्वजनिक टेलीफोन

†१६४४. **श्री उलाका : क्या परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६२–६३ में उड़ीसा में कितने डाक घर व सार्वजनिक टेलीफोन खोले गये ; और

(ख) इसी काल में उड़ीसा से डाक घर व टेलीफोन घर खोलने के लिये कितनी प्रार्थनायें प्राप्त हुईं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) :** (क)

	(१) डाकघर	२३४
	(२) सार्वजनिक टेलीफोन घर	८
(ख)	(१) डाकघर	५५४
	(२) सार्वजनिक टेलीफोन घर . . .	२१

उड़ीसा को केन्द्रीय सहायता

†१६४५. **श्री उलाका** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार ने १९६१–६२ और १९६२–६३ में उड़ीसा सरकार को उड़ीसा में (१) पशुपालन तथा (२) डेरी तथा दुग्ध संभरण के लिये कितना धन दिया ; और

(ख) उपरोक्त काल में उड़ीसा में उपरोक्त योजनाओं पर अब तक वस्तुतः कितना व्यय हुआ ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) और (ख). राज्य सरकारों को केन्द्रीय सहायता देने की पुनरीक्षित प्रक्रिया के अनुसार (१) पशुपालन तथा (२) डेरी और दुग्ध संभरण योजनाओं के लिये केन्द्रीय सहायता का भुगतान अधिकतर "पशु पालन, डेरी तथा मत्स्य पालन" नामक विकास शीर्षक के अन्तर्गत स्वीकृति में सम्मिलित है ।

"पशुपालन, डेरी तथा मत्स्यपालन" नामक विकास शीर्षक के लिये १९६१–६२ और १९६२–६३ में उड़ीसा सरकार को दी गई केन्द्रीय सहायता की राशि और उसके द्वारा वास्तव में व्यय की गई राशि संबंधी उपलब्ध जानकारी देने वाला विवरण संलग्न है **[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० १०९२ / ६३]**

रागौल स्टेशन

१६४६. { **श्री म० ला० द्विवदी :**
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त : }

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे के कानपुर-बांदा सेक्शन में रागौल स्टेशन का नाम पहले मौदहा था ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो मौदहा का नाम रागौल में परिवर्तित करने के क्या कारण थे ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). १-२-१९२० से पहले रागौल रेलवे स्टेशन का नाम मौदहा था । १-२-१९२० से इस स्टेशन का नाम बदलकर रागौल इसलिये रखा गया ताकि मोहुदा जंकशन, माढ़ा और महुधा स्टेशनों के नाम में घाल-मेल न हो ।

देहली में टेलीफोन कनेक्शन

†१६४७. **श्री बी० चं० शर्मा** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देहली में टेलीफोन कनेक्शनें के लिये ३५,००० व्यक्ति अभी प्रतीक्षा-सूची में हैं और उनमें से कुछ तो १२ वर्षों से प्रतीक्षा कर रहे हैं ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ; और

(ग) उन्हें शीघ्र ही कनेक्शन देने के लिये क्या उपाय करने का विचार है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उप मंत्री (श्री भगवती)** : (क) जी हां ।

(ख) सीमित संसाधन उपलब्ध होने के कारण एक्सचेंजों की क्षमता का सीमित होना ।

(ग) तीसरी पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि में देहली टेलीफोन सिस्टम में ३२,००० लाइनें जोड़ने का विचार है ।

ऊपरी पुलों का निर्माण

†१६४८. **श्रीमती सावित्री निगम** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी योजना अवधि में ऊपरी पुलों के निर्माण के लिए कितनी राशि का उपबन्ध किया गया है ; और

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना के प्रथम दो वर्षों में इसी काम पर कितनी धनराशि व्यय की गई है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) तीसरी योजना अवधि में सड़क ऊपरी और निचले पुलों के रेलवे के भाग के लिये लगभग ३ करोड़ रुपये का उपबन्ध अपेक्षित था ।

(ख) लगभग १९.० लाख रुपये ।

तरल नाइट्रोजन उर्वरक तथा खाद्य उत्पादन

†१६४९. **श्री सुबोध हंसदा** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में तरल नाइट्रोजन उर्वरकों का उपयोग कर के खाद्य उत्पादन बढ़ाने के लिए कोई प्रयोग करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रयोजन के लिये कोई परियोजना चुन ली गई है ; और

(ग) प्रयोग कब आरम्भ होगा ?

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० रामसुभग सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के मंत्रणा बोर्ड ने जुलाई १९६२ में हुई अपनी बैठक में सिफारिश की थी कि केन्द्रीय चावल गवेषणा संस्था, कटक, गन्ना गवेषणा संस्था, लखनऊ और सिरसा (पंजाब) तथा कोयम्बटूर (मद्रास) मैं स्थित पिरकाम (Pirrcom) केन्द्रों में तरल अमोनिया और अजल अमोनिया के साथ प्रयोग किये जाने चाहिये । इस सिफारिश को क्रियान्वित करने के लिए उपाय किये जा रहे हैं ।

(ग) आवश्यक उपकरण और अन्य प्रारम्भिक चीजों की व्यवस्था होते ही उपर्युक्त केन्द्रों में प्रयोग किए जायेंगे ।

मल्हौर स्टेशन पर गाड़ी का पटरी से उतर जाना

१६५०. श्री भक्त दर्शन : क्या रेलवे मंत्री २० नवम्बर, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ५८८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि १० अगस्त, १९६२ को लखनऊ के निकट मल्हौर स्टेशन पर एक मालगाड़ी के पटरी से उतर जाने के कारणों की जांच के फलस्वरूप क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : जो गाड़ी फ़िटर इस दुर्घटना के लिए ज़िम्मेदार ठहराया गया, दण्ड के रूप में उसकी वेतन-वृद्धि छः महीने के लिए रोक दी गयी है । छः महीने के बाद इसका कोई असर नहीं रहेगा ।

केरल में राष्ट्रीय राजपथ

†**१६५१. श्री प० कुन्हन : क्या परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४७ के बनाने में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) इस सम्बन्ध में अब तक कितना व्यय किया गया है ; और

(ग) काम के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) केरल मैं राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४७ कहीं से टूटी-फूटी नहीं है। फिर भी उपमार्गों के निर्माण तथा राजपथ के सुधार के लिए ३०.१३ लाख की एक राशि और कमजोर पुलों के पुनर्निर्माण तथा विकर्षण-स्थलों पर पुलों के निर्माण के लिए ४२.२१ लाख रुपये की एक दूसरी राशि का तीसरी योजना म उपबन्ध किया गया है जिस के विरुद्ध १९.३८ लाख रुपये के कुल प्राक्कलन अब तक स्वीकृत किये जा चुके हैं और शेष कार्यों के लिये प्राक्कलनों की राज्य सरकार से प्रतीक्षा की जा रही है । इसके अतिरिक्त, इस राजपथ के काम को दूसरी योजना से आगे ले जाने के लिए ४०.४७ लाख रुपये का उपबन्ध है ।

(ख) नए तथा अग्रेनयन कामों पर फरवरी १९६३ तक ३५.५८ लाख रुपये की राशि खर्च की जा चुकी है ।

(ग) तीसरी योजना में सम्मिलित कुछ नामों के योजना अवधि में पूरा हो जाने की संभावना है जबकि कुछ काम आगे ले जाये जायेंगे तथा चौथी योजना में पूरे होंगे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

मद्रास और एर्कोणम् के बीच विद्युत् गाड़ियां

†१६५२. **श्री इलयापेरुमाल :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार मद्रास सेंट्रल और एर्कोणम् के बीच विद्युत् गाड़ियां चलाने का है ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव के क्रियान्वित होने में कितना समय लगेगा ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) और (ख). भाप कर्षण[1] से संतृप्ति हो जाने पर इस भाग के विद्युतीकरण पर सोचा जा सकता है। अबतक की गई जांच-पड़ताल से तो यही पता चलता है कि इस छोटे से भाग का विद्युतीकरण वित्तीय रूप से न्याय-संगत नहीं है ।

मत्स्य केन्द्रों में चलने वाले पोत

†१६५३. **श्री इलयापेरुमाल : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मद्रास राज्य में मत्स्य केन्द्रों में चलने वाले पोतों की संख्या क्या है ;

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना में इस राज्य को इस प्रयोजन के लिए आवंटित धनराशि क्या है ; और

(ग) अब तक कितनी राशि व्यय की गई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) अपेक्षित जानकारी नीचे दी गई है :—

केन्द्र	मछुओं को किराये पर दी गई नौकायें	विभागीय पोत	कुल
मद्रास	४६	१	४७
कुडालोर	६	—	६
नागपट्टीनम् (थंजावूर प्रांत)	७	२	९
रामेश्वरम् (रामनाद प्रांत)	१२	६	१८
टूटीकोरिन	१३	७	२०
कन्याकुमारी	१२	—	१२
कोलाचेल	३२	—	३२
	१२८	१६	१४४

(ख) ६३ लाख रुपये ।

(ग) २३.३६ लाख रुपये ।

†मूल अंग्रेजी में

[1] Steam Traction.

गुब्बारों द्वारा अनुसन्धान

१६५४. श्री ओंकारलाल बेरवा : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वैज्ञानिक विधि से भारत से कुछ गुब्बारे छोड़े जायेंगे ;

(ख) क्या ये गुब्बारे तापमान और वायुमण्डल की खोज करेंगे ;

(ग) यदि हां, तो क्या ये गुब्बारे विदेश से मंगाये गये थे और इनकी लागत क्या है ; और

(घ) यदि नहीं, तो उन के बनाने में कितना खर्च हुआ ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख). इंडिया मीटीयोरोलौजिकल डिपार्टमैंट, औज़ार लगे हुए गुब्बारे छोड़ कर ऊपरी हवा के, हरारत (टेम्परेचर) दबाव और नमी, वायुमण्डल (एटमासफेयर) के इलेक्ट्रिकल पोटेंशियल और कण्डक्टिविटी जैसे मौसमी हालात का अध्ययन करता है ।

(ग) और (घ). इण्डिया मीटीयोरोलौजिकल डिपार्टमेण्ट जिन गुब्बारों का इस्तेमाल करता है, वे ज्यादातर भारत में बनाये जाते हैं और प्रायवेट फर्मों से खरीदे जाते हैं। इन गुब्बारों के तैयार करने का खर्च मालूम नहीं है। गुब्बारों की खरीद की कीमत १५ ग्राम वज़न के एक छोटे गुब्बारे के लिए ४२ नये पैसे से ले कर २००० ग्राम वज़न के बड़े गुब्बारे के लिए ७४ रुपये तक है ।

टोक्यो के लिय बोइंग सेवा

†**१६५५. श्री दी० चं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टोकियो के लिये कोई अतिरिक्त बोइंग सेवा चालू करने का विचार है ; और

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

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) :** (क) और (ख). एयर-इण्डिया ने टोकियो के लिए अपनी बोइंग सेवा में अतिरिक्त वृद्धि कर दी है और यह अतिरिक्त सेवा १ अप्रैल १९६३ से बम्बई-नई दिल्ली—बंगकाक-हांगकांग-टोकियो मार्ग पर चल रही है ।

उज्जैन में शिप्रा नदी पर रेलवे पुल

१६५६. श्री कछवाय : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उज्जैन में शिप्रा नदी पर रेलवे पुल का निर्माण कार्य कब तक पूरा होगा;

(ख) क्या यह सच है कि गत दो वर्षों से चल रहे निर्माण कार्य को अब कुछ दिनों से रोक दिया गया है; और

(ग) यदि हां, तो क्यों ?

---

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) ३० जून, १६६५ तक ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

गंगानगर में सहकारी चीनी कारखाना

†१६५७. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान सरकार ने गंगानगर में गजसिंहपुर में एक सहकारी चीनी कारखाने की स्वीकृति मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या निर्णय किया गया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) जी हां ।

(ख) मामले पर विचार उस समय किया जायेगा जब चीनी उद्योग में अतिरिक्त क्षमता का अनुज्ञापन फिर से आरम्भ किया जायेगा ।

आसाम के लिए बुकिंग पर प्रतिबन्ध

†१६५८. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर-पूर्व सीमान्त रेलवे पर आसाम के स्टशनों को उत्तरी तथा उत्तर-पूर्वी रेलवे से होने वाली सामान की बुकिंग पर कुछ प्रतिबन्ध हैं जबकि पश्चिम, दक्षिण-पूर्व तथा पूर्वी रेलवे पर इन स्टेशनों के लिये कोई बुकिंग उपलब्ध नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसी बुकिंग पर लगाये गये प्रतिबन्ध किस तरह के हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) जी नहीं ।

(ख) बहुत अधिक बढ़ी हुई मांगों के कारण आसाम के स्टेशनों को रेल द्वारा जाने वाला सारा यातायात अब उसकी अन्तर्पूर्ववर्तिता तथा राज्य सरकारों और माल पहुंचने वाले स्थानों की अन्य शासकीय एजेंसियों द्वारा पुरोनिधान किये गये प्रेषण कार्यक्रमों के अनुसार नियंत्रित किया जाता है । जहां तक सुकर हो, भारतीय रेलवे में लागू पूर्ववर्तिता अनुसूची के अनुसार व्यापार खाते में माल मंगवाने-भिजवाने की भी अनुमति दी जाती है ।

पंजाब के लिए चीनी का कोटा

†१६५९. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब ने हाल ही में अपना चीनी का कोटा बढ़ाने को कहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या निर्णय किया गया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) इस समय राज्यों के लिये चीनी का कोई कोटा नहीं है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

डाक तथा तारघर

†१६६०. **श्री दलजीत सिंह :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय पंजाब में (जिलावार) डाक तथा तारघरों की संख्या क्या है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या १९६३–६४ तथा १९६४–६५ में सरकार इन की संख्या को बढ़ाने का विचार रखती है; और

(ग) यदि हां, तो उन स्थानों की संख्या जहां इन के खोले जाने की संभावना है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिए एल० टी० संख्या १०९३/६३]

(ख) और (ग). जी हां ।

	डाकघर	तारघर*
१९६३–६४	१९५	१७
१९६४–६५	१८५	१६

*सामान उपलब्ध होने पर ।

विदेशी डाक केन्द्र, नई दिल्ली[1]

†१६६१. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विदेशी डाक केन्द्र, मथुरा रोड, नई देहली में से हाल ही में भारतीय मुद्रा के लगभग ५,००० रुपये के नोट गुम पाये गये थे;

(ख) यदि हां, तो क्या मामले की छानबीन की गई है; और

(ग) यदि हां, तो क्या परिणाम निकले हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी हां । एक विदेशी रजिस्टर्ड पत्र में से ४,६०० रुपये के करेंसी नोट गुम पाये गये थे ।

(ख) और (ग). सीमा शुल्क प्राधिकारियों की हिदायत पर रजिस्टर्ड पत्र १ फरवरी, १९६१ को रोक लिया गया था । बाद में इसे जब्त कर लेने का आदेश दिया गया था और १८ मार्च, १९६३ को जब सीमा शुल्क इन्सपेक्टर उसे लेने आये और उसे खोला तो करेंसी नोट गुम पाये गये । पुलिस को मामले की सूचना दे दी गई थी । विभागीय तथा पुलिस जांच अभी हो रही हैं ।

रेल मार्ग

†१६६२. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे रेल मार्ग की लम्बाई कितनी है जिसका कि गत ७० वर्षों से नवीकरण नहीं किया गया है;

(ख) क्या इसके नवीकरण के लिये कोई कार्यक्रम तैयार किया गया है; और

(ग) इसके नवीकरण की प्राक्कलित लागत क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) उन भागों में लगभग ४५७.०० मील जहां धुरी भार तथा यातायात बहुत कम हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

[1]Foreign Post Office, New Delhi.

(ख) इसके तीसरी तथा चौथी पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान नवीकरण किये जाने की संभावना है ।

(ग) नवीकरण की प्राक्कलित लागत लगभग ४८६.०० लाख रुपये है ।

रेलवे बोर्ड में वरिष्ठ वेतनमान वाले अधिकारी

†१६६३. **श्री ईश्वर रेड्डी** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वरिष्ठ वेतनमान वाले ऐसे अधिकारियों की संख्या क्या है जो रेलवे बोर्ड में पांच वर्षों से भी अधिक समय से काम कर रहे हैं; और

(ख) उन्हें विभिन्न रेलवे प्रशासनों में स्थानान्तरित किये बिना इतनी लम्बी अवधि तक रेलवे बोर्ड में रखे रहने के क्या कारण हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) एक ।

(ख) अधिकारी को लोक-हित में रोके रखा गया है ।

जनरल मेनेजर (रेलवे) का चुनाव

†१६६४. **श्री ईश्वर रेड्डी** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किसी रेलवे प्रशासन के जनरल मैनेजर के चुनाव के लिये क्या प्रक्रिया है; **और**

(ख) क्या चुनाव का अनुमोदन नियुक्तियों के बारे में मंत्रिमंडल की उप-समिति द्वारा किया जाना होता है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). रेलवे प्रशासन का जनरल मैनेजर रेलवे बोर्ड की सिफारिशों पर तथा सरकार की स्वीकृति से भारतीय रेलवे के बहुत ही वरिष्ठ अधिकारियों में से चुना जाता है ।

मद्रास हवाई अड्डा

१६६५. **श्री ईश्वर रेड्डी** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मद्रास हवाई अड्डा बोइंग सेवा के लिये कब तैयार होगा;

(ख) धावन पथ का विस्तार करने के लिये अब तक कितनी राशि व्यय की गई है; **और**

(ग) क्या सीमेंट के कम संभरण के कारण काम में रुकावट पड़ गई है ?

†**परिहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)**: (क) मद्रास हवाई अड्डे के लगभग १९६३ के मध्य तक बोइंग सेवा के लिये तैयार हो जाने की संभावना है ।

(ख) २४.०५ लाख रुपये । काम हो रहा है ।

(ग) जी नहीं ।

---

†मल अंग्रेजी में

रेडियो लाइसेंस

१६६६. { श्री ओंकारलाल बेरवा :
　　　　{ श्री बड़े :

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

(क) दिल्ली में १९६२-६३ में कितने रेडियो लाइसेंस सरकार दे चुकी है; और

(ख) इसी अवधि में दिल्ली में बिना लाइसेंस के कतने रेडियो का चालान किया गया ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) सूचना इकट्ठी की जा रही है और उसे लोक सभा पटल पर रख दिया जायेगा ।

(ख) १४ ।

आन्ध्र प्रदेश में रेलवे का 'ज़ोनल' कार्यालय

†१६६७. **श्री इ० मधुसूदन राव** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में सिकन्दराबाद में रेलवे का एक 'जोनल' कार्यालय स्थापित करने के लिये सरकार को कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये एल० टी० संख्या १०९४/६३]

रेलवे में अनुसूचित जातियां तथा अनुसूचित आदिम जातियां

†१६६८. { श्री प० कुन्हन :
　　　　{ श्री दीनन भट्टाचार्य :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६०-६१ तथा १९६१-६२ में ओलावाकोट्टै रेलवे डिवीजन में अनुसूचित जाति तथा अनसूचित आदिम जाति के कितने अभ्यर्थी नियुक्त किये गये;

(ख) क्या रिजर्व कोटा पूरी तरह भर दिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क)

	अनुसूचित जातियां	अनुसूचित आदिम जातियां
१९६०-६१	१४	४
१९६१-६२	३८	–

(ख) जी हां ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

†मूल अंग्रेजी में

त्रिचूर में पकेज प्रोग्राम

†१६६६. **श्री ग्र० क० गोपालन** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने राज्य में त्रिचूर ज़िले में पैकेज प्रोग्राम बढ़ाने की केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना की है ; और

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

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० रामसुभग सिंह)** : (क) जी हां।

(ख) राज्य सरकार को सूचित किया गया है कि सदन कृषि जिला कार्य क्रम (पैकेज प्रोग्राम) को उस रूप में क्रियान्वित नहीं किया जा रहा है जिस रूप में उसको तीसरी पंचवर्षीय योजना में राज्य के पालधार और अलधि जिलों में लागू किया गया था।

पंजाब में सड़कें तथा पुल

†१६७०. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान आपात काल के कारण पंजाब राज्य में सड़कों तथा पुलों के निर्माण के लिए योजना आवंटन के अतिरिक्त कितनी अतिरिक्त राशि स्वीकार की गई है ; और

(ख) उसका ब्योरा क्या है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) वर्तमान आपात काल के कारण पंजाब राज्य में सड़कों तथा पुलों के निर्माण के लिए कोई अतिरिक्त आबंटन नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

कीटाणु नाशक दवाइयों का वितरण

†१६७१. **श्री कोल्ला वैंकेया** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १६६१-६२ तथा १६६२-६३ में आंध्र प्रदेश में छोटे किसानों में कीटाणु नाशक दवाइयों की खरीद तथा वितरण के संबंध में केन्द्रीय सरकार द्वारा धन की सहायता दी जाती है ;

(ख) इस सहायता योजना से कितने किसानों को लाभ हुआ था ;

(ग) क्या किसानों को दिया जाने वाला धन बढ़ाने का प्रस्ताव है ; और

(घ) यदि हां, तो कितनी वृद्धि की गई है क्या धन बढ़ा।

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० रामसुभग सिंह)**: (क) और (ख). राज्य सरकार से जानकारी इकट्ठा की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

सामुदायिक विकास खण्डों के प्रधान कार्यालय में टेलीफोन

१६७२. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रत्येक सामुदायिक विकास खण्ड के प्रधान कार्यालय में टलीफोन लगाने का निर्णय किया गया था ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो अब इस सम्बन्ध में क्या स्थिति है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भगवती): (क) तथा (ख). जी नहीं। यह सुविधा उन्हीं केन्द्रों में प्रदान की जाएगी, जहां कि उससे विभाग को कोई घाटा न हो।

रूपनारायण रेलवे पुल

†१६७३. **श्री इन्द्रजीत गुप्त** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हावड़ा तथा खड़गपुर के बीच रूपनारायण पर रेलवे पुल के गर्डर स्तर ने नीचे पाय गये ;

(ख) क्या इससे इस सैक्शन पर विद्युतकरण का काम कम हो रहा है ; और

(ग) यदि हां, तो काम में विलम्ब न होन देने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ;

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वे० रामस्वामी)**: (क) से (ग). रूपनारायण डाउन लाइन पुल के वर्तमान गर्डर कमज़ोर पाय गये क्या दूसरे लगाने का कार्यक्रम बना लिया गया है। प्रस्तावित तीसरी लाइन के लिए रूपनारायण के आस पास अतिरिक्त पुल बनान के लिए स्वीकृति दे दी गई है। वर्तमान पुल के गर्डरों को बदलने तथा नया पुल बनाने का काम इस क्रम में किया जायेगा कि इस सैक्शन पर बिजली लगाने के काम में कोई बाधा न पड़े।

पंजाब में दूध के संयंत्र

†१६७४. **श्री दलजीत सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल में ही अमृतसर में अमरीका के राजदूत ने घोषणा की थी कि अमरीका पंजाब के सभी महत्वपूर्ण स्थानों पर दूध योजना संयंत्र लगायेगा ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में योजना बना ली गई है ; और

(ग) किन स्थानों पर स्थापित होंगे ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

रेलवे स्कूल

†१६७५. **श्री कृष्णपाल सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे मंत्रालय प्राइमरी तथा प्री-प्राइमरी के स्तर में कितन स्कूल तथा कहां कहां पर चलाये जा रहे हैं ; और

(ख) इन स्कूलों में से प्रत्येक में कितने विद्यार्थी तथा अध्यापक हैं।

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: (क) और (ख). जानकारी इकट्ठी की जा रही है तथा समय पर सभा पटल पर रखदी जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

भोजन व्यवस्था

†१६७६. **श्री सिद्धेश्वर प्रसाद** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि किन राष्ट्रीय पोषण लसाहकार समिति ने बताया है कि मंत्रालय की अधीन भोजन व्यवस्था बड़े निम्न स्तर की है ; और

(ख) यदि हां, तो भोजन के पोषकतत्व जानने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) उक्त सलाहकार समिति की कार्यवाही की प्रतीक्षां की जा रही है ।

(ख) कार्यवाही मिलजाने पर आवश्यक कार्यवाही करने पर विचार किया जायेगा ।

गेहूं का रक्षित भण्डार

१६७७. **श्री युद्धवीर सिंह चौधरी** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय केन्द्रीय सरकार के पास कितना गेहूं का रक्षित भण्डार है ; और

(ख) वर्तमान फसल के अनुमानों को घ्यान में रखते हुए क्या यह भण्डार देश की गेहूं की आवश्यकता के लिए पर्याप्त रहेगा अथवा बाहर से और गेहूं मंगाना पड़ेगा ।

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): (क) १० मार्च, १९६३ को केन्द्रीय सरकार के पास गहूं का भण्डार लगभग १५ लाख मीट्रिक टन था जिसमें वह गहूं भी सम्मिलित है जो रास्ते में है, गोदियों में है और जहाजों में है ।

(ख) आरक्षित भण्डार बनाने तथा वर्तमान खपत की पूर्ति करने के लिये, अधिक गेहूं आयात करना पड़ेगा और उस की योजना भी बना ली गयी है ।

राष्ट्रीय पशु पालन संस्थान

१६७८. **श्री युद्धवीर सिंह चौधरी** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में पशु धन की उन्नति के लिये क्या सरकार के सामने कोई पशु विज्ञान सम्बन्धी राष्ट्रीय संस्था स्थापित करने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो उनका ब्यौरा क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). भारतीय पशुचिकित्सा अनुसन्धान संस्थान और राष्ट्रीय डेरी अनुसन्धान संस्थान नामक दो केन्द्रीय संस्थायें पहले से ही पशुपालन सम्बन्धी समस्याओं पर अनुसन्धान कर रही हैं । इसके अतिरिक्त भेड़ और ऊन उत्पादन के विभिन्न पहलुओं पर काम करने के लिये राजस्थान में एक भेड़ और ऊन अनुसन्धान संस्थान की स्थापना की जा रही है । सरकार ने केन्द्रीय गोसंवर्द्धन परिषद् की एक रजिस्टर्ड संस्था के रूप में स्थापना की है ताकि पशुधन की रक्षा तथा उसके विकास के बारे में सब कार्यों का संगठन, क्रियान्विति और समन्वय किया जा सके । राष्ट्रीय पशुधन समिति एक दूसरी रजिस्टर्ड संस्था है जोकि पशु प्रदर्शिनियों के द्वारा पशुधन तथा कुक्कुट पालन के सिद्धांतों तथा ज्ञान का प्रसार करती है । पशुधन की उन्नति के लिये और किसी राष्ट्रीय संस्थान की स्थापना करने का प्रस्ताव नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी में

पशुपालन विकास की जिम्मेदारी मुख्यतः राज्य सरकारों की है। उनकी सहायता के लिये केन्द्रीय सरकार ने भी पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत पशुपालन विकास के विषय में विभिन्न योजनायें शुरू की हैं ।

मालगाड़ी का पटरी से उतर जाना

†**१६७९. श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ४ मार्च, १९६३ को दक्षिण रेलवे के विजयवाडा में बायासाम और अनकापल्लि के बीच एक मालगाड़ी, स्टेशनरी ट्राली से टकरा गई थी और पटरी से उतर गई थी ;

(ख) यदि हां, तो यदि कोई धन जन की हानि हुई तो क्या ; और

(ग) क्या दुर्घटना के कारण की जांच की गई है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सं० वे० रामस्वामी) :** (क) जी हां । दुघटना बायावरम तथा अनकापल्लि स्टेशनों के बीच हुई थी ।

(ख) कोई व्यक्ति नहीं मरा था । रेलवे सम्पत्ति की लगभग ३००० रुपये की हानि हुई थी ।

(ग) विभागीय जांच समिति की उपपतियों के अनुसार एक लारी (सामग्री ट्रालि) पटरी पर खड़ी कर दी गई थी तथा उसकी सुरक्षा के लिये पर्याप्त कार्यवाही नहीं की गई थी ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड का वार्षिक प्रतिवेदन

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर):** मैं गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड का वर्ष १९६२ का वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं । **[पुस्तकालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० १०८५/६३]**

राष्ट्रीय सहकारिता विकास निगम के नियम

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति):** मैं राष्ट्रीय सहकारिता विकास निगम अधिनियम १९६२ की धारा २२ की उपधारा (३) के अन्तर्गत, दिनांक २३ मार्च, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४९८ में प्रकाशित राष्ट्रीय सहकारिता विकास निगम नियम १९६३ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं । **पुस्तकालय में रखी गई । [देखिए संख्या एल० टी० १०८६/६३] :**

प्राक्कलन समिति

तेंतीसवां प्रतिवेदन

†**श्री दासप्पा (बंगलौर) :** मैं खान तथा ईंधन मंत्रालय के बारे में निम्नलिखित

†मूल अंग्रेजी में

[श्री दासप्पा]

से सम्बन्धित प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं :—

कोयला नियंत्रक का संगठन
कोयले की ढुलाई
कोयला बोर्ड
कोयला धोने के कारखाने
भारत की कोयला परिषद् आदि ।

कार्य मंत्रणा समिति

पन्द्रहवां प्रतिवेदन

†**संसद्कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह)** : मैं प्रस्ताव करता हूं :—

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के पन्द्रहवें प्रतिवेदन से जो ८ अप्रैल, १९६३ को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है ।"

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ ।

श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : मेरा निवेदन है कि हमें बोस आयोग पर चर्चा के लिए अधिक समय मिलना चाहिये । हम छः बजे तक बैठने का निर्णय तो कर ही चुके हैं परन्तु सरकार के पास और काम हो तो सत्र को एक दो दिन और बढ़ाया जा सकता है ।

†**श्री दाजी** (इंदौर) : बोस आयोग पर सरकार ने १५ लाख खर्च किया है और छः बजे तक काम होता रहा है, परन्तु उस पर चर्चा के लिए केवल छः घंटे रखे गये हैं । कम से कम १२ घंटे होने चाहिए ।

†**श्री मोरारका** (झुनझुनु) : बहुत से महत्वपूर्ण विधेयकों के लिए बहुत कम समय रखा गया है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्यों का मत है कि प्रस्ताव में निम्नलिखित संशोधन कर लिया जाय :—

"१. वित्त विधेयक, अधिलाभ कर विधेयक और अनिवार्य बचत योजना विधेयक पर अलग अलग चर्चा की जाय और इस के लिये नियत समय १६ घंटे से बढ़ा कर २० घंटे कर दिया जाय और संशोधित नियत समय इस प्रकार हो :—

वित्त विधेयक, १९६३	१४ घंटे
अधिलाभ कर विधेयक १९६३ .	३ घंटे
अनिवार्य बचत योजना विधेयक १९६३	३ घंटे

२. कुछ डालमिया जैन समवायों के प्रशासन की जांच करने के लिए नियुक्त किये गये जांच आयोग के प्रतिवेदन के सम्बन्ध में श्री क० च० रेड्डी द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले प्रस्ताव पर चर्चा के लिए नियत समय ६ घंटे से बढ़ा कर १२ घंटे कर दिया जाये ;

---

†मूल अंग्रेज़ी में

३ वित्त विधेयक के पारित हो जाने के बाद सभा की बैठक उन दिनों को छोड़ कर जबकि उपरोक्त मद २ में उल्लिखित विषय पर चर्चा हो तो सामान्यतः ५ म० प० बजे के बाद न हो ।

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के पन्द्रहवें प्रतिवेदन से जोकि संशोधित रूप में ८ अप्रैल १९६३ को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अनुदानों की मांगें—जारी

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय—जारी

†**अध्यक्ष महोदय** : अब हम वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय की अनुदान सम्बन्धी मांगों पर चर्चा करेंगे ।

श्री दे० शि० पाटिल (यवतमाल) : अध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे अवसर देने की कृपा की इस के लिए मैं आप का आभारी हूं ।

अध्यक्ष महोदय, वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय आवश्यक वस्तुओं के उत्पादन, वितरण और मूल्यों का भी नियंत्रण करता है । इसलिए कपास के उत्पादन और कपास की कीमतों के बारे में भी यह मंत्रालय अपनी नीति निर्धारित करता है । कपास की कीमतों के बारे में खास कर जो हमारे मंत्रालय और विशेषतः मंत्री महोदय श्री मनुभाई शाह के दिल में गैर समझ है वह मैं निकालना चाहता हूं । कोटेन ग्रोअर्स जो उत्पादन करते हैं उन कपास पैदा करने वालों की मांग कपास का भाव बढ़ाने के बारे में नहीं है और जो सीलिंग प्राइसेज़ हैं उन के बारे में उन की कोई शिकायत नहीं है । उन की शिकायत तो यह है कि फसल के मौसम में कपास के भाव गिरते हैं जो रूई का अधिकतम भाव है वह रा कौटेन को नहीं मिलता है । उसी का परिणाम कपास के उत्पादन पर हुआ है ।

अध्यक्ष महोदय आप ने देखा होगा कि ऐज़ ए पालिसी सेंट्रल गवर्नमेंट ने १-६-६२ को कोटेन पालिसी एनाउंस की और १९६२-६३ सीज़न के लिए कोटेन की १२५ रुपये सीलिंग प्राइस बढ़ायी लेकिन सेंट्रल गवर्नमेंट ने जिस के इम्प्लीमेंटेंशन करने का काम इस मंत्रालय की तरफ़ भेजा । इस सम्बन्ध में टेक्सटाइल कमिश्नर ने एक स्कीम बनाई और स्कीम बनाने के बाद किसान का कपास मार्केट में आने लगा है, उन्होंने कपास के मूवमेंट पर कुछ रेस्ट्रिक्शंस लगाये । सर्वे सेंटर्स बहुत कम रक्खे और कुछ अच्छी क्वालिटी जो थी उस पर कुछ रेस्ट्रिक्शंस लगाये । परिणाम उस का यह हुआ कि कपास के भाव बहुत गिरे हैं । कृषि मंत्रालय ने किसानों के हित को ध्यान में रखते हुए इस के बारे में वकालत की है लेकिन अब तक उस के बारे में विचार नहीं किया गया है ।

कल यहां ऐसा बतलाया गया कि जो फ्लोर प्राइसेज़ हैं उन को बढ़ाने के बारे में एक हफ्ते या दो हफ्ते में ऐलान हो जायगा । मेरा आप के जरिए नम्र निवेदन है और आज भी प्रश्नोत्तर के वक्त यह बात कही गई कि हमारी यही शिकायत रही है कि जब किसानों की कपास ट्रेडर्स के हाथ में जाती है तब प्राइस बढ़ाने की बात यह मंत्रालय सोचता है । अध्यक्ष महोदय, मैं आप की मार्फ़त इस मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि फ्लोर प्राइस बढ़ाने की आज कोई जरूरत नहीं है । अलबत्ता

---

†मूल अंग्रेज़ी में

[श्री दे० शि० पाटिल]

बुवाई के पहले अगले सीजन के लिए अगर प्राइस बढ़ानी है तो दो, तीन महीने के बाद उसे बढ़ा सकते हैं। लेकिन आज बढ़ाने की यही वजह है कि ट्रेडर्स को मिलओनर्स को मंत्रालय ज्यादा भाव देना चाहते हैं। किसान के पास तो माल रहा नहीं है। चार महीने से संसद् सदस्यों ने लोअर प्राइस बढ़ाने की मांग की लेकिन मंत्रालय ने ध्यान नहीं दिया। कृषि मंत्रालय ने कामर्स ऐंड इंडस्ट्री मिनिस्टरी के साथ एक ज्वाइंट कमेटी बुलाने की काफ़ी कोशिश की लेकिन उस बैठक में इस कौमर्स एंड इंडस्ट्री मंत्रालय का कोई मंत्री हाजिर नहीं हुआ।

आज फ्लोर प्राइस बढ़ाने की बात चली है वह किसानों के फेवर में नहीं है। ट्रेडर्स और मिल-ओनर्स को ज्यादा पैसा दिलाने के लिए यह कीमत बढ़ाने का सवाल यहां निकला है। मैं आप के जरिए इस मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि एक, दो महीने बाद आप कॉटन की प्राइस बढ़ाने की बात सोचें।

इयर प्लान में कौटन का टार्गेट ५६.७० लाख गांठ का है। सन् १९६१-६२ में कपास का उत्पादन घटा और वह ४.५ लाख गांठ रहा जबकि सन् १९६०-६१ में वह इस से अधिक था अर्थात् ५.४ लाज टन गांठ का था। इसलिए अगर हमें कपास के उत्पादन को बढ़ाना है और किसान को अधिक कपास पैदा करने के लिए प्रोत्साहन देना है और देश में लौंग स्टेपुल कौटेन ज्यादा पैदा करनी है तो यह जरूरी है कि किसानों को उनके उत्पादित माल के उचित दाम मिलें। इसलिए सीलिंग प्राइस बढ़ायी गयी और उस का नतीजा बहुत अच्छा हुआ। हम देखते हैं कि उपादन में वृद्धि हुई। रूई का उपादन निम्न प्रकार हुआ :—

सन् १९६०-६१ में ५४ लाख गांठें, सन् ६१-६२ में ४५ लाख गांठ, सन् ६२-६३ में ५४ लाख गांठ और सन् १९६५-६६ का लक्ष्य ७ लाख गांठ का है। सीलिंग प्राइस बढ़ाने का जो सरकार ने निर्णय किया है उस का परिणाम यह हुआ कि गये साल ५४ लाख गांठों के उत्पादन का जो लक्ष्य रक्खा गया था उस के पूरा होने की कोशिश है।

जब उत्पादन गिरता है तो यह कहा जाता है कि मौसम खराब था लेकिन मेरा कहना है कि ऐसा कहना गलत है। इस तरीक़े से सोचने से आप का उत्पादन नहीं बढ़ेगा। कौटन का एरिया कितना बढ़ा है, यह देखना चाहिये और मैं मंत्री महोदय को यह आश्वासन देना चाहता हूं कि काश्त-कारों ने लौंग स्टेपुल कौटन का एरिया बढ़ाने की कोशिश की है। उन्हों ने इस के लिए अपनी ज्यादा पूंजी लगाई है और वह उस को ज्यादा से ज्यादा पैदा करने की कोशिश करते हैं।

मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि कपड़े का धंधा अपने देश में एक बहुत महत्वपूर्ण धंधा र। मै इस के बारे में कहना चाहता हूं कि इस धंधे को अगर बढ़ाना है तो इस के लिए प्लानिंग कमिशन ने जो एक पालिसी दी हुई है वह पालिसी ऐडाप्ट कर लेनी चाहिये। वह पालिसी डिमेंट्रलाईजेशन की है। अब जहां कपास पैदा होती है वहां अगर कपड़ा बनाने की मिलें खोल दी जायें, यह इंडस्ट्रीज अगर कपास ग्रोइंग एरियाज़ में अर्थात् रूरल एरियाज़ में खोल दी जायें तो कपास का उत्पादन करने वाले किसानों को फायदा पहुंचेगा। यह खेद का विषय है कि आज बड़े बड़े शहरों में ही इंडस्ट्रीज़ लगी हुई हैं और सैट अप हो रही हैं। गांवों की इस बारे में पूर्णतः उपेक्षा हो रही है। अहमदाबाद, बम्बई और शोलापुर आदि स्थानों में ही इंडस्ट्रीज का सेंट्रलाइज़ेशन हो रहा है। हम चाहते हैं कि जहां कपास पैदा की जाती है वहां पर कपड़े की इंडस्ट्रीज़ लगाई जायें। देखने में यह आता है कि इन पिछले १५ सालों में कोई इंडस्ट्री रूरल एरिया में चालू नहीं की गई। इस कारण ट्रांसपोर्ट

चार्जेज़ भी बढ़ जाते हैं । इसलिए मेरी प्रार्थना यह है कि कोआपरेटिव बेसिस पर जहां जहां मिलें खुलने के लिए अर्जियां आती हैं वहां जल्दी जल्दी उन की मंजूरी मिलनी चाहिए ।

मेरी कांस्टीट्यूएंसी में वहां के लोगों ने जिनिंग और प्रैसिंग हर एक ब्लाक में और जिले में एक शिपिनिंग और वीविंग इंडस्ट्री कोआपरेटिव बेसिस पर पर खोलने का निर्णय किया है। उसके लिए उन्होंने अर्जी और जरूरी रुपया भी जमा किया है। लेकिन अभी तक उसके खोलने की उन्हें स्वीकृति नहीं मिली है और उनको अभी यही जवाब मिला है "एप्लीकेशन इज़ अण्ड कंसिडिरेशन"। लेकिन गवर्नमेंट की तरफ से उसको इनकरेजमेंट न मिलने के कारण लोगों द्वारा कोआपरेटिव में पैसा जमा कराना घट रहा है। दो, दो लाख रुपये का चंदा जमा करना और बाद में मिल खोलने के लिए मंत्रालय की तरफ कई कई महीने तक आशा भरी दृष्टि से ताकते रहने से हमें बहुत दिक्कतें पेश आती हैं। आवश्यकता इस बात की है कि इस तरह की अर्जियां जल्दी से जल्दी मंजूर होनी चाहिए और कोआपरेटिव बेसिस पर गांव के लोगों को स्पिनिंग और वीविंग मिलें खोलने के लिए सरकार को प्रोत्साहन देना चाहिए।

रूई की जो सीलिंग प्राइस है उस के बारे में हमें कोई शिकायत नहीं है लेकिन कच्चे कपास के मुनासिब दाम किसानों को अवश्य मिलने चाहियें फसल में कपास के दाम गिरते हैं।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो गया है ।

श्री दे० शि० पाटिल : सितम्बर, १९६२ से आज तक की कपास के भावों को यदि आप देखें तो मालूम होगा कि फसल में १०० रुपये भाव गिरा है। एक दूसेरी बात यह है कि फ्लोर प्राइस और सीलिंग प्राइस में बहुत फर्क है। इतना अन्तर दुनियां में कहीं भी नहीं है। सितम्बर १९६२ में जहां अधिकतम एक १४७ का मूल्य १२६४ रुपये था और न्यूनतम ७७२ रुपये था। अधिकतम मूल्य और निम्नतम मूल्य में इतना अंतर होना उचित नहीं है। इसीलिए प्रार्थना की गई है कि फ्लोर प्राइस को बढ़ाया जाय। जब अंग्रेजों का इस देश पर राज्य था और वह यहां पर मैनचैस्टर के कपड़े को लाना चाहते थे और देश में पैदा होने वाली लौंग स्टेपुल कौटन को प्रोत्साहन नहीं देना चाहते थे इसलिए उन्होंने फ्लोर प्राइस नहीं बढ़ायी। अब तो ज़माना बदल गया है और देश में इस जनता की प्रजातंत्री सरकार का राज्य है और मेरी प्रार्थना है कि कपास को फ्लोर प्राइस २०० रुपये से बढ़ानी चाहिए।

दूसरी रिक्वैस्ट जाते जाते मैं यह कहना चाहता हूं कि यह सही है कि स्मौल स्केल इंडस्ट्रीज़ देश में पहले की अपेक्षा अधिक पनपी हैं और उन में प्रगति हुई है लेकिन अभी भी उन पर काफी रिस्ट्रिक्शंस मौजूद हैं। हम चाहते हैं कि देहातों में और ब्लाक्स में कोआपरेटिव बेसिस पर इंडस्ट्रीज़ खोली जांय। इस के लिए जरूरी है कि अभी जो रुकावटें डाली जाती हैं वे हटा ली जांय। अब एक रैस्ट्रिक्शन तो यह लगायी जाती है कि जहां १५,००० की पापुलेशन हो वहां के लोग ही ऐसी इंडस्ट्री आर्गेनाइज़ कर सकते हैं। लेकिन मेरा कहना है कि पिछड़े और अविकसित इलाक़ों में जहां कि बैम्बू वगैरह कच्चा माल ज्यादा पैदा होते हैं वहां पर इंडस्ट्रीज़ खोलने के लिए कोई रुकावट नहीं होनी चाहिए ।

[श्री दे० शि० पाटिल]

आप ने मुझे जो समय दिया उस के लिए मैं आप का आभारी हूं और मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय की जो नीति है वह किसानों के लिए कैसे लाभकारी रहे, इसके लिए वे सोचने को कृपा करें ।

श्री रामेश्वर टांटिया : (सीकर) : चाय और पटसन के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं कल अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री ने कहा था कि हम चाय उद्योग की सहायता करना चाहते हैं । पटसन के बारे में हम केवल दो बातें ही कहना चाहते हैं । पटसन की कोटि को सुधारा जाना चाहिए । बिहार में जिस कोटि को पटसन का उत्पादन हो रहा है वह बहुत ही घटिया दर्जे की है । बढ़िया दर्जे की पटसन और घटिया दर्जे की पटसन में २० से लेकर ३० रुपये मन तक अन्तर है । बढ़िया पटसन ५० रुपये मन तक मिलती रही है । घटिया का भाव २० रुपये मन के आस पास रहा है । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि पटसन की कोटि को सुधारने के लिए तुरन्त कार्यवाही की जानी चाहिए । इस कार्य को सब से अधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिए । अच्छा हो यदि किसानों और छोटे व्यापारियों के लाभ के लिए पटसन का संग्रह करने की व्यवस्था की जाय ताकि उन्हें अच्छा मूल्य उपलब्ध हो सके ।

चाय के बारे में तो कुछ विशेष कहने की आवश्यकता नहीं । चाय बोर्ड बहुत अच्छा काम कर रहा है । सरकार ने चाय पर से निर्यात शुल्क हटा कर काफी बुद्धिमत्ता का परिचय दिया है । हमारे देश में चाय की खपत बराबर बढ़ रही है अतः चाय का उत्पादन बढ़ाने का पूरा प्रयत्न किया जाना चाहिए । छोटे चाय बाग.न को वित्तीय सहायता दी जाय और दीर्घकालीन कर्जे भी दिये जायें ।

यह लाइसैन्स देने की बात हमारी समझ में नहीं आई । एक वर्ष पहिले १३५० लाइसैन्स दिये गये थे, गत वर्ष १०५० लाइसैन्स दिये गये । और मजेदार बात यह है कि लाइसैन्स लेने के लिए आवेदन पत्र को ५, ६ मंत्रालयों में से गुजर कर आना पड़ता है । मेरा निवेदन है कि उद्योगों के लिए लाइसैन्स देने की प्रणाली में आमूल परिवर्तन करने की जरूरत है । मैं तो सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उन सभी लोगों को, जो छोटे उद्योग स्थापित करना चाहते हैं, लाइसैन्स दे दिये जायें ।

मेरे विचार में अभिलाभ कर में देश के उद्योगों की प्रगति काफी रुक जायेगी । हमें उद्योगों की प्रगति के रास्ते की सभी कठिनाइयों को दूर करना चाहिए अतः इस कर को समाप्त कर देना चाहिए ।

†**श्री हेम राज** (कांगड़ा) : अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री ने यह आश्वासन दिया है कि चाय उत्पादकों के हितों की रक्षा की जायेगी । गत कई वर्षों से उसे कोई सहायता नहीं दी गयी । चाय बोर्ड पर निहित स्वार्थों का नियंत्रण है । छोटे चाय उत्पादकों को चाय बोर्ड से कुछ प्राप्त नहीं हो रही । कम से कम पंजाब, हिमाचल प्रदेश तथा उत्तर प्रदेश की स्थिति तो यही है । चाय बोर्ड के आंकड़ों के अनुसार कांगड़ा घाटी में चाय का उत्पादन बढ़ रहा है । परन्तु इस चाय का मूल्य कम हो रहा है । चाय बोर्ड ने जो रुपया चाय के विकास के लिए निर्धारित किया था, उसे कम से कम इस क्षेत्र में खर्च नहीं किया गया ।

मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि कांगड़ा घाटी और देहरादून में पैदा होने वाली हरी चाय के उत्पादन में वृद्धि की ओर ध्यान दिया जाये । हरी चाय के विकास को प्रोत्साहन देने के

†मूल अंग्रेजी में

लिए एक पृथक "खंड" निर्धारित किया जाय । इस कार्य को उत्पादन शुल्क से छूट दी जानी चाहिए ।

इस क्षेत्र में चाय का उत्पादन कम होता है, इस सम्बन्ध में पूरा अनुसंधान किया जाना चाहिए । चाय के सम्बन्ध में संग्रह किये हुए विविध प्रयोगों के परिणाम उत्पादकों को निशुल्क बताये जायें । इस कार्य में उर्वरकों का प्रयोग किया जाय इस को धन की सहायता दी जानी चाहिए । हरी चाय के परिवहन के लिए भी व्यवस्था की जानी चाहिए । चाय के छोटे उत्पादकों को "चाय बोर्ड" में पृथक् प्रतिनिधित्व दिया जाना चाहिए । उत्तर भारत के चाय उत्पादन के आंकड़े भी प्रकाशित किये जाने चाहिएं ।

एक और समस्या है, वह यह कि लाहौल और स्पीति के व्यापारियों का आजकल तिब्बत के साथ व्यापार बन्द है । इस से काफी हानि हो रही है । जो लोग बेकार हुए हैं उन को पुनर्वास की कोई सुविधा नहीं दी गयी है । और उनकी एक बड़ी कठिनाई यह है कि यदि नेपाल से कोई सामान खरीद कर लाते हैं तो वह जब्त कर लिया जाता है, और उन पर भारी जुर्माना किया जाता है । मेरे क्षेत्र में जो मामले हुए हैं वहां हजारों रुपयों का जुर्माना किया गया है । ऐसे लोगों को कोई चेतावनी भी नहीं दी जाती । मैं सरकार को चेतावनी देना चाहता हूं कि उसे सीमा पर रहने वाले लोगों से ठीक ढंग का व्यवहार करना चाहिए ।

इस क्षेत्र में कुछ व्यापारिक फसलें हैं । लाहौल और स्पीति में कथजड़ नाम की एक फसल व्यापारिक फसल है । इन फसलों के लिए वैकल्पिक मंडियां ढूंढी जानी चाहिए । क्योंकि चीन के साथ व्यापार बन्द हो जाने से इन फसलों का व्यापार प्रायः बन्द हो गया है । इस से इसका मूल्य भी कम हो गया है । मंडी क्षेत्र में नमक की खानों का यंत्रीकरण किया जाना चाहिए । प्रथम योजना में इसके लिए एक करोड़ रुपया रखा गया था । ११ वर्ष के बाद भी इस बारे में कुछ नहीं हुआ । १९६३-६४ में अब १ लाख खर्च करने का फैसला किया गया है । मेरे विचार में इस बारे में कुछ किया जाना चाहिए ।

†**डा० पं० शा० देशमुख** (अमरावती) : बहुत कुछ कहा जा चुका है, मैं तो केवल एक दो बातें ही कहना चाहता हूं कि सरकार यह निश्चित कर दे कि कपड़ा आयुक्त जो भी आदेश जारी करे, वे खाद्य तथा कृषि मंत्रालय से परामर्श करने के बाद ही जारी करे । विशेष कर उन हालात में जब कि उसका सीधा सम्बन्ध मिल मालिकों के हितों के साथ हो । मेरा मतलब यह है कि मंत्रालय को सहकारिता तथा बाधु व्यापार के विकास की ओर अधिक ध्यान देना चाहिए । यद्यपि सरकार की नीति भी यही है परन्तु कभी कभी वातावरण इसके विरुद्ध हो जाता है ।

सहकारी समितियों को कुछ वस्तुओं के व्यापार का एकाधिकार दिया जाना चाहिए । दालों के मामले में राष्ट्रीय "सहकारी समिति संघ" के रिकार्ड से पता चला है कि निर्यात व्यापार में भी सहकारिता के आधार पर अच्छा परिणाम दिखाया जा सकता है । "राज्य व्यापार निगम" का कार्य बहुत शानदार रहा है । परन्तु उसका काम इस तरह का लगता है जैसे किसी सचिवालय का काम हो । उसके कार्यों में सुधार किया जाना चाहिए । और राज्य व्यापार निगम का यश बना रहना चाहिए ।

श्री तन सिंह (बाड़मेर) : अध्यक्ष महोदय, नारेबाजी और नीति का जितना राजनीतिक महत्व है उतना आर्थिक और औद्योगिक दृष्टिकोण से महत्व नहीं है । हमारे उद्योग और वाणिज्य विभाग ने स्वयम् अपनी रिपोर्ट में इस बात को स्वीकार किया है कि संकटकालीन स्थिति को

†मूल अंग्रेजी में

[श्री तन सिंह]

देखते हुए उत्पादन के लक्ष्यों को बहुत शीघ्र और अधिक गति देने की आवश्यकता है। इस गति को देने में यदि जो हमारे आज तक के कार्यकलाप हैं उन की तुलना जो कुछ हम कर रहे हैं उन से की जाय तो मैं निवेदन करूंगा कि इस समय बड़ी आवश्यकता है कि हमारी नीति में और हमारे कार्यक्रम में क्रान्तिकारी परिवर्तन किये जायें। समय के अभाव को देखते हुए मैं केवल एक प्वाइंट पर अपना वक्तव्य प्रकट करूंगा।

हमारा औद्योगिक नीति सम्बन्धी जो प्रस्ताव है, अर्थात् जो इंडस्ट्रियल पालिसी रेजोल्यूशन है, उस के अन्दर आवश्यक परिवर्तन करने की आवश्यकता है क्योंकि जो औद्योगिक उत्पादन हम करना चाहते हैं वह हमारे लक्ष्यों से अब भी कम है। यद्यपि इस बार उत्पादन ८ प्रतिशत बढ़ा है, लेकिन पिछले वर्ष इसी काल को यदि हम ध्यान में रक्खें तो पिछली बार ११.१ प्रतिशत बढ़ा था जब कि इस बार ८ परसेन्ट बढ़ा है। वैसे बढ़ने को तो बढ़ा ही है, किन्तु वार्षिक अनुपात से वह १४ प्रतिशत अब भी कम है। औद्योगिक उत्पादन के लिये जो चीजें आवश्यक होती हैं उन सब को हम यदि ध्यान में रक्खें, अर्थात् विद्युत्, कच्चा माल, ईंधन और यातायात, तो इन चारों दृष्टिकोणों से भी हमारे यहां कोई विशेष परिवर्तन हुआ हो, ऐसी बात नहीं है। अगर एक एक को लें तो मैं निवेदन करूंगा कि विद्युत् का उत्पादन भी जितना हम ने लक्ष्य किया था उस से कम है। हम ने जो १.३३ मिलियन कीलोवाट्स का उत्पादन किया है वह हमारे लक्ष्य से १५ प्रतिशत कम है। तीसरी पंच वर्षीय योजना के अनुसार हम जो वार्षिक लक्ष्य प्राप्त करना चाहते हैं उस के लिये हम आज जो उत्पादन कर रहे हैं उस से ६ मिलियन कीलोवाट्स अधिक उत्पादन हमें करना पड़ेगा। मेरे विचार से वह हमारी क्षमता से कहीं अधिक होगा और मेरा अनुमान है कि हम उसे पूरा नहीं कर सकेंगे।

कच्चे माल का जहां तक सम्बन्ध है, अभी २४४ मिलियन डालर्स का हमारा यू० एस० ए० से समझौता हुआ है इम्पोर्ट मेन्टनेन्स के लिये। मेरा खयाल है कि इस में जो प्राइवेट सेक्टर के उद्योग हैं उन्हें भी अपना उचित हिस्सा मिलना चाहिये, अन्यथा उन उद्योगों का प्रोत्साहन घट जायेगा। लेकिन हम पब्लिक सेक्टर को बहुत ज्यादा महत्व देते हैं और उस का नतीजा हमारे सामने है। हम ने तीसरी योजना के अन्त में इस क्षेत्र से ४५० करोड़ रु० का लाभ बतलाया है। इस में ३०० करोड़ रु० सेंटर से बतलाया है और १५० करोड़ रु० राज्यों से बतलाया है जोकि हम तीसरी पंच वर्षीय योजना के अन्त तक प्राप्त कर लेंगे, जब कि वास्तविकता यह है कि सेंटर के तत्वावधान में चलने वाले जो राजकीय क्षेत्र के उद्योग हैं उन से हम ने केवल ३२२ लाख रु० का लाभ पाया है और १६३ लाख रु० का लाभ अलग अलग स्टेट्स में चलने वाले उद्योगों से हुआ है। मेरा विचार है कि यह बहुत नगण्य लाभ है। ऐसी स्थिति में यदि इस समय हम पब्लिक सेक्टर एंटरप्राइजज को इतना अधिक महत्व देते हैं तो उचित नहीं है। ऐसे समय में जब कि शांति का समय हो और जब अधिक उत्पादन की इतनी आवश्यकता न हो जितना कि नारेबाजी से और नीति से मतलब हो, उस समय में ऐसा किया जा सकता है, लेकिन जिस समय हमें रक्षा के दृष्टिकोण से बहुत अधिक उपकरणों की आवश्यकता है उस समय केवल नीतियों से काम चलने वाला नहीं है। इसलिये हमें अपने नीति सम्बन्धी प्रस्ताव में आवश्यक परिवर्तन करना चाहिये।

†**श्री सुब्बरायन** (मदुराई): विभिन्न उद्योगों में जो प्रगति हुई उसके लिए मंत्री महोदय बधाई के पात्र हैं। हम ने अपने समक्ष एक समाजवादी समाज के निर्माण का लक्ष्य रखा है। मतलब यह कि प्रत्येक नागरिक की न्यूनतम आवश्यकतायें पूरी होनी चाहिएं। सरकार विभिन्न प्रकार के उद्योगों

---

†मूल अंग्रेज़ी में

का विकास करके लोगों के लिए रोजगार की व्यवस्था कर रही है। इस संदर्भ में मेरा यह भी निवेदन है कि ग्राम्य उद्योगों को दिये गये प्रोत्साहन का स्वागत है क्योंकि इन से भी बेकारी की समस्या को हल करने में सहायता मिल रही है। अम्बर चरखे में काफी सुधार की आवश्यकता है।

हथकरघा उद्योग को लोकप्रिय बनाने और इन वस्त्रों के निर्यात करने में वृद्धि करने की दृष्टि से इन वस्त्रों के डिजाइनों के बारे में अनुसंधान किया जाना चाहिए। हथकरघा बुनकरों को मकानों इत्यादि की सुविधा दी जानी चाहिए। इस के अतिरिक्त मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि स्वर्ण नियंत्रण आदेश के कारण जो सुनार बेकार हुए हैं, उन के पुनर्वास के लिए कार्यवाही की जाय। मदुरै जिले में जो फाउन्ड्रियां चल रही हैं उन के लिए कच्चे लोहे के सम्भरण की व्यवस्था की जानी चाहिए। देश में एसे कारखाने लगाये जाने चाहिए जो छोट रेशे की रूई का प्रयोग करें ताकि वह रूई जापान को निर्यात न की जाय।

सरकारी कारखानों में जो औषध तैयार हो रहे हैं उनका मूल्य बहुत अधिक है, उन मूल्यों को कम किया जाय। सीमेन्ट के स्थान पर लोगों को कीट और कोयले की राख का सम्भरण किया जाना चाहिए। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मद्रास राज्य में इलायची निदेशालय में मदुरै जिले को प्रतिनिधित्व दिया जाय।

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री (श्री क० च० रेड्डी)** : कल के वाद-विवाद में सदस्यों ने विस्तार-पूर्वक विषय का विवेचन किया है और कुछ सदस्यों ने मंत्रालय के कार्य की प्रशंसा की है जिस के लिए मैं आभारी हूं। कुछ सदस्यों ने आलोचना भी की है और मैं इस सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूं कि मंत्रालय से सम्बन्धित हर व्यक्ति इस आलोचना से लाभ उठा कर यह देखने का प्रयत्न करेगा कि मंत्रालय के कार्य में क्या सुधार हो सकता है।

[**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

कुछ सदस्यों ने मंत्रालय के वर्तमान स्वरूप के सम्बन्ध में कहा है कि यह खण्डित मंत्रालय है। सभा को विदित है कि गत अप्रैल में मंत्रालयों का पुनर्निर्माण किया गया था और तब भारी उद्योग विभाग इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय को सौंप दिया गया था और विकास विभाग आर्थिक और प्रतिरक्षा समन्वय मंत्रालय को सौंप दिया गया था। इस प्रकार यह मंत्रालय खण्डित तो अवश्य हो गया है किन्तु इसके कार्यों का विस्तार काफी है। सरकारी कार्य की व्यवस्था चाहे कुछ भी हो मंत्रालयों को सहयोगपूर्वक काम करना चाहिये और उनके कार्यों का समन्वय होना चाहिये। अतः चाहे कैसा भी परिवर्तन कर दिया गया है हम औद्योगिक विकास के लिए अन्य मंत्रालयों को पूरा सहयोग प्रदान करने का प्रयत्न करेंगे जो पहले की अपेक्षा आज अधिक आवश्यक है।

यदि समय होता तो और सदस्य इस वाद-विवाद में भाग लेकर कुछ रचनात्मक सुझाव देते जिन से हम लाभ उठा सकते। मैं मुख्य मुख्य बातों का उत्तर देने का प्रयत्न करूंगा किन्तु यदि कुछ बातों का उल्लेख न भी कर सकूं तो मैं आश्वासन देता हूं कि हम ध्यानपूर्वक उन का अध्ययन करेंगे और नीति तथा प्रशासन में यथासंभव आवश्यक सुधार करेंगे।

कल मेरे साथी श्री मनुभाई शाह ने विस्तारपूर्वक निर्यात की समस्या को लिया था। उन्होंने आधुनिक अर्थ-व्यवस्था में निर्यात के महत्व का उल्लेख करते हुए तीसरी योजना में निर्धारित निर्यात के लक्ष्य को प्राप्त करने के सम्बन्ध में कार्यवाही का व्योरा दिया था जिस बारे में मैं अधिक

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री क० च० रेड्डी]

कुछ नहीं कहना चाहता। सरकार इस आवश्यकता के प्रति सजग है कि निर्यात को अधिकाधिक बढ़ाना चाहिये।

निर्यात में वृद्धि के विचार से उत्पादन बढ़ाने में उद्योग और कृषि, सरकार के सभी विभाग और मंत्रालय पूरा सहयोग दे रहे हैं। कुछ सदस्यों ने कपास, चाय और पटसन सम्बन्धी नीति की ओर निर्देश किया था। इन पहलुओं के बारे में मेरे साथी कह चुके हैं। उद्योग और समवाय विधि प्रशासन से श्री कानूनगो का सीधा सम्बन्ध है किन्तु समय के अभाव के कारण वे इन विषयों को नहीं ले सके अतः मैं इन्हीं के बारे में कुछ कहूंगा।

प्रगति और विकास के सम्बन्ध में कुछ सदस्यों ने विशेषतः वाद-विवाद आरम्भ करने वाले श्री दाजी ने इस बात का उल्लेख किया था कि विकास की गति धीमी है अर्थात् पिछले वर्ष ८ प्रतिशत थी, दो वर्ष पूर्व ११ प्रतिशत और १९६१-६२ में केवल ६ प्रतिशत थी।

इस सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि औद्योगिक विकास की गति साल भर में एक समान नहीं रखी जा सकती। उदाहरणतः, दूसरी योजना में पहले गति ४ प्रतिशत थी, फिर ३.८ प्रतिशत और अन्त में ८ प्रतिशत और फिर ११ प्रतिशत हो गई। इस का कारण यह है कि योजना के लक्ष्यों की पूर्ति के लिए योजना के आरम्भ में लाइसेंस दिये जाते हैं। अतः पहले दो तीन वर्ष औद्योगिक वृद्धि इतनी अधिक नहीं होती जितनी योजना के अन्त में होती है।

†**श्री जसवन्त मेहता** (भावनगर) : तीसरी योजना के प्रथम वर्ष में क्या लक्ष्य था ?

†**श्री क० च० रेड्डी** : प्रथम वर्ष के लिए कोई विशेष लक्ष्य नहीं। वह लक्ष्य तो सारी योजना के लिए है और हम प्रयत्न करेंगे कि इस लक्ष्य की पूर्ति हो।

पिछले दो वर्ष विदेशी मुद्रा की स्थिति बहुत संकटपूर्ण रही है और ऐसी परिस्थितियों में उद्योग का ८ प्रतिशत विकास भी संतोषजनक है। गत साढ़े तीन वर्षों में विदेशी मुद्रा की उपलब्धि के आंकड़े इस प्रकार हैं अर्थात् अक्तूबर १९६१ से मार्च १९६२ तक १८४ करोड़ रुपया, अप्रैल १९६२ से सितम्बर १९६२ तक १६१ करोड़ रुपया और अक्तूबर १९६२ से मार्च १९६३ तक १५१ करोड़ रुपया। इस अवधि में ३० करोड़ रुपये की कमी हुई है। इस पर भी औद्योगिक उत्पादन में वृद्धि कायम रही है।

इस से पता चलता है कि देशी माल ने आयात का स्थान ले लिया है जोकि बहुत महत्वपूर्ण पहलू है। आर्थिक और प्रतिरक्षा समन्वय मंत्रालय के प्रतिवेदन में बताया गया है कि संभरण और निबटान महानिदेशालय ने पहली योजना में ४७३ करोड़ रुपये का, दूसरी योजना में ११०३ करोड़ रुपये का और तीसरी योजना में अब तक ६५९ करोड़ रुपये का माल खरीदा था जिस में क्रमशः ४१, २४ और १९ प्रतिशत माल विदेशी था। इस से पता लगता है कि सामान का अधिकांश भाग देशी उद्योग से प्राप्त हो रहा है यह सराहनीय पहले है। आगामी वर्षों में देशी माल का उपयोग अधिकाधिक बढ़ता रहेगा। उदाहरणतः अलूमीनियम, कृत्रिम रबड़, कार्बन ब्लेक, टायर कार्ड, इस्पात, गूदा, कास्टिक सोडा और कतिपय अन्य रसायनों के देशी उत्पादन का प्रभाव यह आशा दिलाता है कि चाहे कच्चे माल से विदेशी मुद्रा प्राप्त करने की अधिक आशा नहीं किन्तु हमारा औद्योगिक विकास निरंतर बढ़ता रहेगा।

†मूल अंग्रेज़ी में

निस्सन्देह यह तो सच है कि हमें अपने आर्थिक संधारण के लिये स्थिर सहायता पर नहीं प्रत्युत अपने संसाधनों पर निर्भर करना होगा। यह तो समझा जा सकता है कि हम विकास प्रयोजन के पूंजीगत सामान के आयात के लिय विदेशी सहायता पर निर्भर करते हैं किन्तु आजकल हम विकास के गतिशील दौर में से गुजर रहे हैं और यह आवश्यक है कि हमें पूंजीगत माल, इस्पात, अलौह धातुओं और कुछ महत्वपूर्ण कच्चे माल के लिये भुगतान करने के लिये सहायता लेनी होती है। कुछ समय पश्चात् निर्यात बढ़ जाने और आयात के स्थान पर देशी माल मिलने पर इस सहायता की आवश्यकता कम हो जायगी। आशा है कि मित्र राष्ट्रों की हाल में होने वाली बैठक में हमारे सुझावों पर विचार किया जायगा।

हमें जिस संकट का सामना करना पड़ रहा है उसमें औद्योगिक विकास और प्रतिरक्षा दोनों साथ साथ चलने चाहियें।

कुछ सदस्यों ने इस बात का उल्लेख करते हुय कि कुछ औद्योगिक एककों की क्षमता का उपयोग में नहीं लाया जा रहा कुछ आंकड़े प्रस्तुत किये हैं, किन्तु मैं अनुभव करता हूं कि वे आंकड़े त्रुटिहीन नहीं। वास्तव में मेरा मंत्रालय योजना आयोग और आर्थिक और प्रतिरक्षा समन्वय के परामर्श से अधिक प्रमाणिक आंकड़े तैयार कर रहा है।

अनुपयुक्त क्षमता उनकी तो नहीं है जितनी कही गई है किन्तु कुछ है जो कि आयात कच्चा माल पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध न होने के कारण है। ऐसी अनुपयुक्त क्षमता दोनों प्रकार के छोटे एवं बड़े पैमाने के उद्योगों में है। कुछ अनुपयुक्त क्षमता का कारण यह भी है कि परिवहन संबंधी कठिनाइयां हैं और राशि कोयला आदि की कमी है। इन कठिनाइयों को आर्थिक और प्रतिरक्षा समन्वय मंत्रालय ने और अन्य मंत्रालयों ने दूर करने के लिये हाल ही महीनों में काफी प्रयत्न किये हैं और काफी हद तक इन्हें हल किया है।

ऐसे आंकड़े तैयार करते समय उन उद्योगों की पूरी क्षमता की भी गणना कर ली जाती है जो अभी अभी शुरू किये गये हैं किन्तु कोई भी कारखाना शुरू में ही पूरी क्षमता से उत्पादन शुरू नहीं कर देता। सरकार स्वयं ठीक स्थिति को जानने का प्रयत्न कर रही है और उसका पता लगने पर सरकार सभा को ठीक आंकड़े देगी। विशेष रूप से हम प्रतिरक्षा की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुये देख रहे हैं कि पूरी क्षमता से उत्पादन आवश्यक है।

लाइसेंस देने की हमारी पद्धति के बारे आलोचना की गई है कि यह बहुत कठिन है। अनेक अधिकारियों के पास जाना पड़ता है। लाइसेंस में बहुत विलम्ब हो जाता है, पक्षपात चलता है बड़े बड़े लोगों को लाइसेंस दिये जाते हैं और छोटे लोग विफल हो जाते हैं। मैं यह दावा तो नहीं करता कि इस पद्धति में कोई त्रुटि नहीं है किन्तु यह आश्वासन देता हूं कि मैं मेरे साथी और मेरे मंत्रालय के अधिकारी पूरा ध्यान रखते हैं कि लाइसेंस योग्यता के आधार पर दिये जायें न कि पक्षपात के आधार पर। जिन लोगों को शिकायत हो वे हमें अपील कर सकते हैं और उस मामले पर पुनः विचार करने के लिय सदा तैयार हैं। किन्तु लाइसेंस देने का कार्य वैसे अच्छी प्रकार हो रहा है।

प्रक्रिया को भी मैं त्रुटिहीन नहीं कहता क्योंकि उस में सुधार की संभावना है। भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मंडल संघ की प्रार्थना पर उसके परामर्श से प्रक्रिया में कुछ सुधार किया भी गया है और अधिकांशतः मैं अनुभव करता हूं कि ये मामले पहले की अपेक्षा अधिक तेजी से निबटाये जाते हैं। उदाहरणतः नवम्बर में तीन मास पुराने ५०० आवेदनपत्र फरवरी, १९६३ में ३०० रह गय थे। हम इस संबंध में प्रयत्नशील हैं। उद्योगपतियों को कठिनाई न हो इसके लिये हम ऐसे उद्योगों

[श्री क० च० रेड्डी]

की सूचियां प्रकाशित करते रहते हैं जिनके लिये लाइसेंस नहीं दिये जाते। हाल ही की सूची में २११ उद्योगों का उल्लेख किया गया है जो कि विलास की वस्तुओं के संबंध में है और जिनके लाइसेंस दिये जा चुके हैं। यदि लक्ष्य के अनुसार उत्पादन न किया जाय तो कठिनाइयां पैदा हो जाने की संभावना है। हर छै मास बाद इस सूची का संशोधन किया जाता है। यदि लाइसेंस लेने वाले प्रभावी काम न करें और उत्पादन पूरा न हो तो उस उद्योग को इस सूची में रख दिया जाता है। ऐसी परिस्थितियों में लाइसेंस अंधाधुंध नहीं दिये जा सकते। जब योजना के लक्ष्यों में संशोधन करना होता है तो लाइसेंस के नये आवेदन-पत्र मांगे जाते हैं। उदाहरण के लिये आवश्यकता अनुभव करने के कारण अल्यूमीनियम, टायरों और विस्फोटकों के उद्योगों के लिये हम निर्धारित लक्ष्यों से अधिक लाइसेंस दे रहे हैं। ऐसा योजना आयोग के परामर्श से किया जाता है। मेरे मंत्रालय का यह प्रयत्न रहता है कि जिन उद्योगों की स्थापना हो चुकी है और जिनके विशेषज्ञों की आवश्यकता न हो, उनमें नये उद्योगपतियों को प्रोत्साहन दिया जाय। उदाहरणतः कपड़े की मिलें स्थापित करने के लिये हमने गतवर्ष लाइसेंसों का प्रादेशिक आधार पर वितरण किया था किन्तु हमने कह दिया था कि उन लोगों को लाइसेंस नहीं दिये जाने चाहियें जो पहले उद्योग स्थापित कर चुके हैं।

†**श्री हेडा :** (निजामाबाद) : क्या नये उद्योग खरीदने वाले पुराने उद्योगपतियों को लाइसेंस नहीं दिये जाते ?

†**श्री क० च० रेड्डी :** यह तो मुझे पता नहीं किन्तु मुझे ऐसे एक मामले के बारे में बताया गया था जिसकी जांच की जा रही है। यदि माननीय सदस्य ऐसी जानकारी पहुंचायें तो मैं आभारी हूंगा। हमारा वस्त्र आयुक्त का कार्यालय प्रगति की निरन्तर जांच करता रहता है।

†**श्री बाजी** (इन्दौर) : मेरे पास ऐसे उदाहरण हैं जिन में गत वर्ष आपने ऐसे उद्योगों को लाइसेंस दिये हैं जिन्होंने स्वामित्व बदल दिया है।

†**श्री क० च० रेड्डी :** आप उनकी सूचना दीजिये क्योंकि यह प्रथा अनुचित है और उसका नियंत्रण करने की आवश्यकता है। वैध हस्तांतरण की सूरत में कानून बदला जा सकता है और इस संबंध में सतर्क रहने के लिये हमें नये उपाये बरतने होंगे। लाइसेंस देते समय यह शर्त होती है कि उसे हस्तांतरित न किया जाये और हस्तांतरण होने पर हम लाइसेंस रद कर सकते हैं।

बड़े उद्योगों को दिये गये लाइसेंसों के बारे में जानकारी देने का श्री कानूनगो ने जो आश्वासन दिया था वह जानकारी संसद कार्य मंत्रालय को भेज दी गई थी और संभवतः वे निकट भविष्य में इसे सभा पटल पर रखेंगे।

जिन लोगों के लिये काफी पूंजी की आवश्यकता होती उन्हें आरम्भ करने में पुराने उद्योगपति ही सफल हो सकते हैं। हमें अधिकाधिक औद्योगिक उत्पादन की आवश्यकता का ध्यान रखना होता है और केवल ऐसी परिस्थितियों में बड़े उद्योगपतियों को लाइसेंस दिये जाते हैं।

माननीय सदस्यों ने बार बार उद्योगों के उपयुक्त प्रादेशिक वितरण के बारे में कहा है। सदस्यों को विदित है कि इस बारे में औद्योगिक नीति संबंधी संकल्प में ही नहीं अन्य प्रलेखों में भी उल्लेख है। सरकार का यह प्रयत्न रहता है कि जिन राज्यों में सरकारी उद्योगों की स्थापना नहीं हुई उनमें ये स्थापित किये जायें किन्तु अन्य बातों का भी ध्यान रखना पड़ता है। जिनका उल्लेख मैं

†मूल अंग्रेजी में

फिर करूंगा। वास्तव में प्रत्येक राज्य में कोई न कोई सहकारी उद्योग स्थापित किया गया है। मैं इस बारे में विस्तार से नहीं कहना चाहता।

संभवतः श्री कोया ने कहा था कि उनके राज्य केरल में कोई सहकारी उद्योग स्थापित नहीं किया गया। हाल ही में वहां मशीनी औजारों का कारखाना स्थापित करने का निश्चय किया गया है जो शीघ्र ही स्थापित हो जायगा और तेल शोधक कारखाने का निर्माण भी तेज कर दिया जायगा। अन्य राज्यों में भी सरकारी उद्योग स्थापित करने के बारे में समय समय पर निर्णय किया जा रहा है।

इस नीति को लागू करने में कुछ स्पष्ट बातें हैं जो ध्यान में रखी जानी चाहिएँ। देश के किसी भाग में किसी परियोजना को स्थापित करते समय इस बात का ध्यान रखना है कि वे कच्चे माल के संसाधनों के नजदीक हो, बिजली, पानी और परिवहन सुविधाएँ आदि भी उपलब्ध हों। हमारे जैसे देश में इन बातों की अधिक अवहेलना न करते हुए ऐसे स्थान चुनना सम्भव है। इन ही बातों का ध्यान रखते हुए सरकारी क्षेत्र में विभिन्न परियोजनाएँ कम विकसित क्षेत्रों में स्थापित की गई हैं। गैर सरकारी क्षेत्रों में भी सरकार द्वारा लाइसेंस इस बात में सहायता करता है कि औद्योगिक परियोजनाएं कम विकसित स्थानों पर स्थापित की जाएं। उदाहरणतया पी० वी० सी० संयंत्र को राजस्थान में स्थापित करने के लिए लाइसेंस दिया गया है। मध्य प्रदेश में औद्योगिक विस्फोटों के उत्पादन के लिए एक लाइसेंस दिया गया है। यह बात सिद्ध करने के लिए कई उदाहरण दिए जा सकते हैं कि परियोजनाओं को स्थापित करने के मामले में इस बात का ध्यान रखा जाता है कि उद्योग विभिन्न क्षेत्रों में स्थापित किए जाएँ।

लघु उद्योगों के स्थापित करने में भी इन्हीं बातों को महत्व दिया जाता है। जब कि बड़े बड़े औद्योगिक क्षेत्र औद्योगिक नगरों से अधिक दूर स्थापित किए गए हैं, परन्तु यह लक्ष्य है कि सारे देश में लघु उद्योग हैं। सारे देश में छोटे नगर हैं जहां कि इस समय छोटे उपयोग हैं और आज से सात वर्ष पूर्व वहां कोई उद्योग नहीं था।

आपातकालीन स्थिति के असैनिक उद्योगों पर प्रभाव के बारे में श्री माथुर ने पूछा था। ऊनी सूती उद्योगों, बैटरियों, टायरों, ट्रकों और सड़क बनाने वाले इंजनों आदि बनाने वाले उद्योगों को प्रतिरक्षा आवश्यकताओं के अनुसार अपना उत्पादन कार्यक्रम बदलना पड़ा। इस बारे में आवश्यक कार्यवाई की जा रही है।

प्रतिरक्षा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए लघु उद्योगों से भी चीजें खरीदने के लिए आदेश दिए गए हैं।

सरकारी उपक्रमों ने जो उत्तरदायित्व निभाना है वह औद्योगिक नीति संकल्प और योजनाओं के बारे में प्रतिवेदनों में दिया गया है। यह बड़ी उत्साहप्रद बात है कि प्रति वर्ष और हर योजना के साथ सरकारी उपक्रमों का उत्तदायित्व बढ़ता जा रहा है। पहली योजना या दूसरी योजना के आरम्भ में जो स्थिति थी अब स्थिति उस से भिन्न है। सरकारी क्षेत्र परियोजनाओं का भाग काफी अधिक है। इस तरह से हम आर्थिक शक्ति के एकीकरण को रोक सकते हैं। सरकारी क्षेत्र का विस्तार उत्साहप्रद है, इसीलिए माननीय सदस्य चाहते हैं कि संसद की सरकारी क्षेत्र की परियोजनाओं पर निगरानी होनी चाहिए। इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए कुछ प्रबंध किए जाने चाहिएं।

सरकारी उपक्रमों के काम की निगरानी रखने के लिए दोनों सदनों की संयुक्त समिति स्थापित करने में देरी का जिक्र हुआ है। मैं मानता हूँ कि देरी हुई है। ऐसी समिति आवश्यक है। सरकार भी इस समिति को स्थापित करने के लिए बहुत इच्छुक है। एक वर्ष से अधिक समय पूर्व इस सभा के सामने एक संकल्प लगाया था। दोनों सभाओं की सदस्यों ने इतराज उठाए थे। अतः इस महत्वपूण प्रश्न पर

[श्री क० च० रेड्डी]

और विचार करने के लिए संकल्प वापिस लेना पड़ा। बाद में, एक और संकल्प जो सभा के सामने रखा गया वह राज्य सभा द्वारा तभी मंजूर किया गया। राज्य सभा और लोक सभा में इस मामले में काफी मतभेद है। सरकार इस मतभेद को दूर करने के लिए सब से अच्छा ढंग ढूंढने की कोशिश कर रही है ताकि कुछ समझौता होने पर संसद की संयुक्त समिति स्थापित कर दी जाए। संविधान के अनुसार दोनों सदनों की सदस्यों को एक जैसी शक्तियां प्राप्त होनी चाहिएँ। दोनों सभाओं में मतभेद दूर करने के लिए कोशिश की जा रही है और अभी कोशिश खत्म नहीं हुई है। आशा है कि आगामी कुछ सप्ताहों में संयुक्त समिति स्थापित करने के लिए संकल्प लाया जा सकेगा।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी** (जोधपुर) : क्या दूसरे सदन के सदस्यों को सह-स्तर से अधिक देने का विचार है? क्या इस सत्र में इस समिति को बनाने के लिए संकल्प के लिए लाया जाएगा?

†**श्री क० च० रेड्डी** : मैं अगली चीजों के बारे में अभी भी कहना चाहता क्योंकि इस तरह से दोनों सदनों में समझौता भी हो सकेगा। अन्त में वही करना होगा जो संविधान के अनुसार होगा। हमें संयुक्त समिति जिस में राज्य सभा के सदस्यों को सह-स्तर प्राप्त होगा बनाने की कोशिश में राज्य सभा के सदस्यों की शक्ति का श्रेय भी करना चाहिए।

†**श्री दाजी** : सभा में यह सुझाव दिया गया था कि मंत्री महोदय विभिन्न दलों के विभिन्न नेताओं, लोक लेखा समिति और प्राक्कलन समिति के सभापतियों के साथ बैठक में इस मामले का निर्णय कर लें। केवल विचार करने से समझौता नहीं होगा।

†**श्री क० च० रेड्डी** : पहले अनौपचारिक रूप से ऐसा किया गया था। माननीय अध्यक्ष और राज्य सभा के सभापति महोदय की सलाह लेने का विचार है। इस सम्बंध में सरकार इस सभा के सदस्यों से भी सलाह कर रही है। आशा है कि यथाशीघ्र कुछ ठोस निष्कर्ष निकलेंगे।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी**: उपाध्यक्ष महोदय आप को याद होगा कि संसदकार्य मंत्री से इस सम्बंध में जो आश्वासन दिया था उस के कार्यान्वियन के रूप में यह वक्तव्य दिया जा रहा है। उस समय कहा गया था कि सरकार के मत के बारे में विशेष उल्लेख किया जाएगा। अब कहा जा रहा है कि मामले पर विचार किया जा रहा है। हमें निश्चित रूप से बताना चाहिए कि इस मामले का कब निर्णय होगा?

†**श्री क० च० रेड्डी** : सरकार इस मामले पर चुप भी बैठी है। हम चाहते हैं कि यथाशीघ्र ही संयुक्त समिति स्थापित हो जाए। सरकार इस का टाल मटोल नहीं करना चाहती।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी** : संसदकार्य मंत्री के आश्वासन के अनुसार हमें तिथि बताएं कि कब तक आप इस समिति को बनाने के लिए संकल्प लाएँगे।

†**श्री क० च० रेड्डी** : मैं तिथि नहीं बता सकता। मैं यह आश्वासन देता हूँ कि हम इस संयुक्त समिति को यथाशीघ्र बनाने के लिए हर कोशिश करेंगे। आशा है कि जितनी जल्दी माननीय सदस्य सोच लें उस से कम ही होगा।

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)**: यदि इस संकल्प सभा में पारित हो जाए और दूसरे सदन में अस्वीकृत हो जाए तो क्या होगा?

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी** : आप क्यों सोचते हैं कि क्यों यह दूसरे सदन में अस्वीकार हो जाएगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री कानूनगो :** मैं चाहता हूँ ।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी :** इस का मतलब है कि सरकार को अपनी नीति पर विश्वास नहीं है। सरकार को अपने सँकल्प के बारे में ऐसा नहीं कहना चाहिए ।

†**श्री क० च० रेड्डी :** जिन मामलों में दोनों सदनों में मतभेद हो हमें उसे दूर करने की कोशिश करनी चाहिये । उन को बढ़ाना नहीं चाहिए । तभी लोकतंत्र ठीक प्रकार से काम कर सकता है ।

जहां तक लघु उद्योगों का सम्बँध है हम दूसरों के लिए भी उदाहरण कायम करेंगे ।

यह सच है कि पिछले वर्ष में लघु उद्योग के लिए विदेशी मुद्रा आवंटन कम हो कर लगभग ४$^1/_2$ करोड़ रुपए रह गया । विदेशी मुद्रा की कठिनाई के होते हुए भी मैं चाहता हूँ कि लघु उद्योग के लिए इतनी कटौती न की जाती । प्रतिरक्षा आदेशों के कारण इस कटौती का प्रभाव कुछ कम हो गया । इस क्षेत्र में जितने रोजगार मिल सकते हैं मैं उनके बारे में जानता हूँ । इसीलिए इस मंत्रालय ने इस मामले की चर्चा आर्थिक कार्य और लोहा और इस्पात मँत्रालयों से आरम्भ की है । मैं सभा को आश्वासन दिलाता हूँ कि लघु उद्योग का भविष्य उतना खराब भी है जितना कि माथुर साहब ने बताया । मैं यह भी आश्वासन दिलाता हूँ कि अप्रैल-सितम्बर, १९६३ के लिए आंवटन ज्यादा होगा । इस क्षेत्र में उद्योगों के पुनर्नवीकरण और स्थानीय कच्चे माल के अधिकतम प्रयोग के लिए हम जो कोशिश कर रहे हैं उसे ध्यान में रखते हुए हमें लघु-उद्योग का भविष्य उज्जवल नजर आता है ।

जहां तक पूंजीगत वस्तुओं के आयात का सम्बँध है पिछले सभी ऋणों का लघु उद्योग निगम ने प्रयोग कर लिया है । उन्होंने बहुत शीघ्र इस का प्रयोग किया । अब मैं सभा को आश्वासन देता हूँ कि निगम को और ऋण मिल जाए ताकि वे आयात किए गए सामान के लिए किराया-खरीद योजना को पुनः आरम्भ कर सके । इस काम के लिए कुछ राशि उपलब्ध होगी ।

स्थानीय ऋणों के सम्बंध में स्थिति उत्साहप्रद है । राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम को काफी निधियां दी जाएंगी और निगम इस सम्बंध में अपनी कार्यवाही शीघ्र पुनः आरम्भ कर सकती है ।

खादी और ग्राम उद्योग आयोग के कार्य की कुछ आलोचना की गई हैं । इस आयोग का पुनर्गठन किया गया है । यह बड़े हर्ष की बात है कि श्री ढेबर ने इस के सभापति पद को स्वीकार किया है । हाल ही में उन्होंने आयोग के काम के बारे में विभिन्न पहलुओं पर लम्बी चर्चा की । उन्होंने मामलों का सुधार करने के लिए कुछ वित्तीय नियम बनाने का भी उल्लेख किया । उन्होंने इस काम को त्याग की भावना से करना आरम्भ किया है । भविष्य में इस आयोग के काम में काफी अच्छे निष्कर्ष निकलेंगे ।

श्री महता ने भी आयोग का काम बहुत अच्छी प्रकार से किया है । उन्होंने अस्वस्थता के कारण इस काम को छोड़ा है ।

खादी में बहुत अच्छी प्रगति हुई है । खादी का उत्पादन दस वर्ष पहले १२५ लाख वर्ग गज से बढ़ कर ८३६ लाख वर्ग गज हो गया है । खादी उद्योग में नौकरी करने वाले लोगों की संख्या ३.७९ से १७.४६ लाख हो गई है । १९५३–५४ में १३० लाख रुपये की खादी की बिक्री हुई और १९६१–६२ में लगभग २० करोड़ रुपये हो गई ।

खादी और ग्रामोद्योग आयोग के मुख्य उत्तरदायित्वों में से एक उत्तरदायित्व खादी और ग्रामोद्योगों में लगी हुई संस्थाओं को वित्तीय सहायता देना है । इस आयोग के गठन से मार्च, १९६१

†मूल अंग्रेजी में

[श्री क० च० रेड्डी]

के अन्त तक आयोग ने ९२ करोड़ रुपये बांटे । ये निधियां आयोग द्वारा सीधा संस्थाओं को, कई राज्यों में बनाये गये परिनियत राज्य बोर्डों को और राज्य सरकारों को ही दी जाती है । पिछले ६ वर्षों में आयोग ने बांटे गये ९२ करोड़ रुपये में से ६४.२७ करोड़ रुपये खादी और ग्रामोद्योग संस्थाओं को दिये इस से ६१.२४ करोड़ रुपया प्रयोग किया जा चुका है । अतः इस धन के प्रयोग पर निगरानी रखना कठिन नहीं है । राज्य सरकारों और राज्य बोर्डों को धन देने के बारे में कुछ कठिनाइयां पैदा हुई हैं । जो राज्य सरकारों को धन दिया जाता है वह संचित निधि में दे दिया जाता है । ऐसी राशि लगभग ६.६० करोड़ रुपये होती है । ऐसी राशियां राज्य सरकार के लेखों की परीक्षा में आ जाती है । जो धन परिनियत राज्य बोर्डों द्वारा बांटा जाता है उन के प्रयोग के लिए प्रमाण पत्र मिलने में देरी हो जाती है । हम इन देरियों को दूर करने के लिए कुछ तरीका निकालने की कोशिश कर रहे हैं । आयोग अपने इस उत्तरदायित्व के बारे में पूणतया जागरूक है कि लोगों का धन ठीक प्रकार से व्यय किया जाये और इसका ठीक हिसाब रहे ।

आजकल संरक्षण के सम्बन्ध में प्रशुल्क आयोग का काम इतना महत्वपूर्ण नहीं है, क्योंकि हम आयात पर बहुत बड़ा नियंत्रण रखते हैं । वे कई वस्तुओं जिन के ठीक मूल्य निर्धारित करते हैं के बारे में सलाह देते हैं । वे संरक्षित उद्योगों पर निगरानी रखते हैं और कई उद्योग जो अपने ऊपर निभर रह सकते हैं उन का संरक्षण हटाने की सिफारिश भी करते हैं । संरक्षित उद्योगों के सम्बन्ध में आयोग खुद ही कीमतें नहीं कम कर सकता, परन्तु इस की सिफारिश पर यदि सरकार संरक्षण को मान लेती है तो उस उद्योग में प्रतियोगित हो सकती है जिस से मूल्यों की कमी हो सकती है ।

श्री दाजी ने शोलापुर मिल के मामले का उल्लेख किया था । राज्य सभा में भी इसका उल्लेख किया गया था । श्री दाजी ने श्री थेकर्से और शोलापुर मिल्स के बीच परस्पर सम्बन्ध का भी जिक्र किया था । जैसाकि श्री कानूनगो ने राज्य सभा में कहा है बहुत वर्ष पहले दो लेखा परीक्षकों द्वारा प्रस्तुत किये प्रतिवेदन से पता चलता है कि श्री थेकर्से के विरुद्ध कुछ निष्कर्ष निकाले गये हैं । तथापि यह प्रतिवेदन इस समय प्रस्तुत किया गया था जब समवाय विधि राज्य सरकारों द्वारा, हमारी ओर से, लागू की जाती थी । केवल कुछ दिनों पहले हमने बम्बई सरकार से इस प्रतिवेदन की एक प्रति मंगाई है । हम उस प्रतिवेदन का अध्यय न कर रहे हैं और इस बात का पता लगाने का प्रयत्न कर रहे हैं कि इस प्रतिवेदन के प्रस्तुत किये जाने के पश्चात् बम्बई सरकार ने कौन से कदम उठाये । काफी समय बीत जाने के कारण यह कार्य कुछ कठिन हो गया है और जब तक इस विषय का पूर्ण रूप से अध्ययन न हो जाये, तब तक मैं श्री थेकर्से के विरुद्ध लगाये गये आरोपों के गुण दोषों पर अपने विचार प्रकट करना नहीं चाहता । मेरे सहयोगी ने राज्य सभा में वचन दिया है कि इस सम्बन्ध में पूर्ण रूप से अध्ययन करने के तुरन्त पश्चात् एक विवरण सभा पटल पर रख दिया जायेगा । और मैं इस सभा के पटल पर अध्यक्ष महोदय की आज्ञा से, उचित समय पर इसकी एक प्रति रखवाने की व्यवस्था करूंगा । मैं यह समझाना चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार और बम्बई सरकार ने शोलापुर मिल्स का काम चालू रखने के सम्बन्ध में जो कार्यवाही की है उसे इस विशेष जांच की विषय-सूची से अलग रखा जा सकता है ।

मैं अब कुछ छोटी बातों के विषय में बोलूंगा जिन का उल्लेख कुछ सदस्यों ने किया था । समय के अभाव के कारण मैं संक्षेप में ही बोलूंगा । श्री कोया ने नेपा में बनाये जाने वाले अखबारी कागज की किस्म का उल्लेख किया था । नेपा मिल्स किस्म को अच्छा बनाने के लिये हर सम्भव प्रयास कर रही है । किन्तु हमें संयंत्र के आधारभत कच्चे माल के अन्तर्भत दोषों के प्रति आपत्ति है ।

यदि इस एक दोष को छोड़ दिया जाये तो माननीय सदस्य यह बात स्वीकार करेंगे कि गत वर्ष किस्म कुछ अच्छी हुई है । मैं यह जानकारी देना चाहता हूं, यदि आवश्यक हुआ तो हम गूदे का आयात कर के भी, नेपा में अखबारी कागज के उत्पादन को बढ़ाने की संभावनाओं पर विचार कर रहे हैं । हम इस कारखाने का उत्पादन दुगुना करना चाहते हैं । मैंने तो इसका उल्लेख इसलिये किया कि श्री कोया ने पाकिस्तान से अखबारी कागज के आयात की संभावना प्रकट की थी । मैं यह सुझाव नहीं दे सकता कि हम माननीय सदस्य के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेंगे ।

कुछ अन्य छोटी छोटी बातों का उल्लेख किया था । उन सब पर विचार किया जायेगा । इस समय उनके विषय में कुछ नहीं कह सकता । उदाहरणतः एन० आई० डी० सी० के वर्तमान आकार, सरकारी क्षेत्र की परियोजनाओं में नियुक्तियों के विषय में एक कमचारी आयोग की स्थापना, हथ-करघों के लिये कुछ विशेष प्रकार की साड़ियों का आरक्षण, राजस्थान में एक सोडा ऐश कारखाने की स्थापना, गोरखपुर में कागज मिल का बंद किया जाना, कच्चे माल से तैयार पदार्थों के आयात को अधिमान देना और बहुत सी अन्य बातों के सम्बन्ध में सदस्यों ने उल्लेख किया था । हम सावधानी से इन बातों की जांच करेंगे और इस सम्बन्ध में जो भी आवश्यक और सम्भव होगा करेंगे ।

अब मैं समवाय विधि प्रशासन सम्बन्धी कुछ बहुत महत्वपूण बातों का उल्लेख करना चाहता हूं । अभी तक संसद् ने समवाय विधि प्रशासन पर अधिक ध्यान नहीं दिया था लेकिन विशेषतः डालमिया जैन कम्पनियों के सम्बन्ध में विवियन बोस आयोग की रिपोर्ट प्रकाशित होने के बाद, निगम क्षेत्र के स्वस्थ विकास के लिए यह विषय अब बहुत आवश्यक हो गया है और उसके विभिन्न पहलुओं पर चर्चा करना जरूरी हो गया है ।

कल माननीय सदस्य श्री दाजी ने समवाय विधि प्रशासन के काम के सम्बन्ध में भाषण करते हुए कुछ पहलुओं का उल्लेख किया था । इस बारे में कोई मतभेद नहीं हो सकता कि प्रशासन को मूलभूत लक्ष्य पहले ही प्राप्त कर लेने चाहिये थे । सरकार उन मूलभूत सिद्धान्तों, जैसे सामाजिक न्याय का विकास, आर्थिक शक्ति के अनुचित केन्द्रीकरण की रोकथाम, स्वस्थ आर्थिक विकास की समस्याएं और कदाचार के दोषी व्यक्तियों को दंड देना आदि का पूणतः समर्थन करती है । मैं उन माननीय सदस्यों का आभारी हूं जिन्होंने इन सामाजिक और आर्थिक लक्ष्यों को प्राप्त करने के आशय से तदनुरूप नीति अपनाने की आवश्यकता पर जोर दिया है ।

इस सम्बन्ध में, उन्होंने इस विभाग की वार्षिक रिपोर्ट से एक उद्धरण प्रस्तुत करके प्रशासनिक व्यवस्था के दोष की ओर ध्यान दिलाया । यह ठीक है कि वर्तमान प्रशासनिक व्यवस्था में कुछ संगठन विषयक दोष है । कुछ साल पहले समवाय विधि के प्रशासन के अतिरिक्त, स्टाक एक्स्चेन्ज, पूंजी निर्गम और कुछ वित्तीय संस्थाएं जैसे विषय एक ही विभाग के अधीन थे लेकिन अब उन्हें अलग करके कुछ विषयों को आर्थिक कार्य विभाग को सौंप दिया गया है और समवाय विधि प्रशासन वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय के अधीन रखा गया है । विवियन बोस आयोग की रिपोर्ट में भी कुछ सुझाव दिये गये हैं । इस समय मैं सभा को केवल यही आश्वासन दे सकता हूं कि सरकार इस विषय पर तत्परता से विचार करेगी ।

श्री दाजी ने विभाग की वार्षिक रिपोर्ट में दिये गये आंकड़ों के आधार पर यह कहा है कि निदेशकों के संबंधी अधिकाधिक संख्या में ऊंचे पारिश्रमिक वाले लाभ पदों पर नियुक्त किये जा रहे हैं । उन्होंने यह भी बताया है कि सालाना ५०,००० रुपये या उससे अधिक के स्थायी आर्थिक लाभ वाले काफी अधिक ठेके सरकार ने मंजूर किये हैं । ये प्रवृत्तियां सरकार की नजरों से ओझल नहीं हुई हैं । मेरी धारणा बिल्कुल स्पष्ट है कि यह स्वस्थ प्रवृत्ति नहीं है और इस पर नियंत्रण रखना होगा । हम इस पर बराबर ध्यान रख रहे हैं और मैं सभा को आश्वासन दे सकता हूं कि आवश्यकता पड़ने पर सरकार

[श्री क० च० रेड्डी]

इस प्रवृत्ति को रोकने के लिए शक्तियां प्राप्त करेगी और कंपनीज अधिनियम को संशोधित करने के प्रस्ताव सभा के समक्ष लाये जाने पर इस पहलू पर भी विचार किया जायगा।

इस बात का भी जिक्र किया गया था कि समवाय विधि के उपबंधों का उल्लंघन करने के अपराधों में न्यायालय बहुत कम जुर्माना लगाते हैं। हम ने कई बार कहा है कि यह बहुत आपत्तिजनक है और हम आशा प्रकट करते हैं कि इन अपराधों की गंभीरता समझी जायगी और उनके अनुरूप दंड दिया जायगा।

मैं समवाय विधि प्रशासन के संबंध में और दो तीन पहलुओं के बारे में कहना चाहता हूं। कंपनियों की अवांछनीय और अस्वस्थ प्रथाओं के आधार पर अप्रत्यक्ष अपवंचन का उल्लेख किया गया है। रजिस्ट्रारों के सामने कम्पनियों द्वारा पेश किये कागजात की छानबीन और जांच करने पर जिन कुप्रथाओं का पता चला है उनकी ओर बराबर ध्यान दिया जा रहा है। यद्यपि वर्तमान विधि के अधीन, उन कुप्रथाओं के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के विरुद्ध चोई कार्यवाही करना संभव न हो फिर भी यदि किसी खास समय अनावश्यक समझा गया जो सरकार को कुप्रथाओं को रोकने के लिए विधि के उपबन्धों को और कठोर बनाने में कोई हिचकिचाहट नहीं होगी। लेकिन व्यापारी वर्ग से मेरी अपील है कि वे सरकार को इस प्रकार बाध्य न करें, बल्कि सामाजिक जागृति की भावना पैदा न करे और ऐसी आचरण संहिता अपनायें कि विधायी उपायों का आश्रय लिये बिना ही ये अवांछनीय और स्वस्थ प्रथाय समाप्त हो जाय। में यह भी कहता हूं कि उसके विरुद्ध जनमत पैदा करने से उन्हें रोकने में काफी मदद मिलेगी। संसद इन मामलों की ओर आजकल जो ध्यान दे रही है उसका प्रभाव अच्छा पड़ेगा और उससे निगम क्षेत्र का काम सुचारू रूप से चलने लगेगा। इस संबंध मैं यह भी कहुंगा कि संपूर्ण निगम क्षेत्र को लांछन लगाना उचित नहीं है जैसा कि श्री दाजी ने किया। मुझे प्रसन्नता है कि वह उसे बिल्कुल ही समाप्त करना नहीं चाहते बल्कि उन कुप्रथाओं को दूर करना चाहते हैं।

आगे श्री दाजी ने रिजर्व बैंक और इस शिक्षा के विभाग के अध्ययन के आधार पर अनेक उदाहरणों से यह दिखाया है कि निदेशकों और प्रबंधअधिकर्ताओं के आर्थिक शक्ति का केन्द्रीकरण किस प्रकार बढ़ता जा रहा है और निगम क्षेत्र की अधिकांश संपत्ति पर कुछ अग्रणी व्यापारियों का निमंत्रण किस प्रकार बढ़ रहा है। मैं इन बातों का खंडन नहीं करना चाहता हूं लेकिन यह अवश्य ध्यान में रखना चाहिये कि पिछले कुछ वर्षों मैं सरकारी क्षेत्र का काफी विकाश हुआ है और यह नहीं कि गैर-सरकारी क्षेत्र में कुछ उद्योगपतियों को आर्थिक शक्ति बढ़ गयी है। अभी हाल के वर्षों में औद्योगिक कामकाज में काफी वृद्धि हो जाने से सर्वांगीण विकास हुआ है और टाटा आयरन एंड स्टील कम्पनी तथा इंडियन आयरन एंड स्टील कम्पनी जैसे कुछ कम्पनियों के विकास से देश की सम्पत्ति में भी वृद्धि हुई है।

मैं यह बताना चाहता हूं कि इस संबंध में क्या कार्रवाइयां की गयी हैं। समवाय अधिनियम के अन्तर्गत कई उपबन्ध हैं जिससे एकाधिकारों की वृद्धि रोकी जा सकती है। उदाहरणार्थ उस अधिनियम की धारा २७५ के अधीन, एक व्यक्ति अधिक से अधिक २० कम्पनियों का निदेशक हो सकता है और धारा ३३२ के अनुसार कोई भी प्रबन्ध अभिकरण १० से ज्यादा कम्पनियों का प्रबन्ध अपने हाथ मैं नहीं ले सकता। धारा ३७२ के अनुसार कम्पनी के निदेशों पर प्रतिबन्ध लगाये गये हैं और प्रबन्धकों को दिये जाने वाले पारिश्रमिक धारा १९८, ३१० और ३४८ द्वारा नियंत्रित किये जाते हैं। जोकि ये उपबन्ध किसी हद तक प्रभावी हैं फिर भी केवल समवाय विधि से एकाधिकारों की वृद्धि नहीं रोकी जा सकती। आगे, लाइसैंसिंग विभाग, पूंजी निर्गम नियंत्रक, वित्तीय

संस्था, जैसे कार्यपालिका अभिकरण भी एकाधिकारों की वृद्धि रोकने में काफी मदद पहुंचाते है ।

अब मैं विवियन बोस आयोग रिपोर्ट के बारे में कुछ शब्द कहना चाहता हूं । इसका पहला भाग जून में और दूसरा भाग अक्तूबर में प्राप्त हुआ था । सभा के इस अधिवेशन में इस पर चर्चा होने वाली है और इसलिये अभी विस्तारपूर्वक उसका विवेचन करने की आवश्यकता नहीं है । इस विभाग ने सावधानी से उसे देखा है और विधि मंत्रालय के परामर्श से उसे छपाया गया और सभा के सामने रखा गया । रिपोर्ट में उल्लिखित अनेक अनियमितताओं और कुप्रथाओं की काफी छानबीन करने के बाद सरकार ने यह जरूरी समझा कि दो विधि-विशेषज्ञों से उसकी और आगे जांच करायी जाये और वह जांच जारी है । में इस समय सभा को आश्वासन देना चाहता हूं कि कोई बात दबाने या किसी को बचाने या गैर-सरकारी व्यापार के संबंध में पूरी तरह से गोपनीयता रखने का कोई इरादा नहीं है । अगर कोई यह सोचता है कि कदाचार का कोई दोषी यों ही छूट जायगा तो यह धारणा निराधार है ।

एक बेंक द्वारा कुछ आपत्तिजनक लेनदेन में एक लेखापरीक्षक के सहयोग का उल्लेख किया गया था । मुझे इस बारे में सारी बात मालूम नहीं है और यदि वह मुझे बतायी जाय तो मैं अवश्य ही उस मामले में आगे कार्रवाई करूंगा ।

समवाय विधि प्रशासन के संबंध में मुझे दो बातें और कहनी हैं । एक तो कम्पनियों द्वारा राजनैतिक अंशदानों के बारे में है । भारतीय समवाय अधिनियम, १९१३ के अधीन कोई कम्पनी या उसका निदेशक मंडल किसी भी सीमा तक राजनैतिक अंशदान दे सकता है बशर्ते कि उसने संस्था के सीमा नियमों में उसके लिये शक्ति प्राप्त कर ली हो । समवाय अधिनियम, १९५६ ने सरकारी और गैर-सरकारी कम्पनी की शक्ति सीमित कर दी कि किसी वित्तीय वर्ष में २५,००० रुपया या पिछले तीन वित्तीय वर्षों में वास्तविक लाभ के औसत का ५ प्रतिशत, जो भी अधिक हो, अंशदान के रूप में दिया जा सकेगा । निदेशक मंडल साधारण बैठक में कम्पनी की सम्मति से ही उस सीमा से आगे बढ़ सकता है । बाद में विश्वनाथ शास्त्री समिति ने, जिसे समवाय अधिनियम, १९५६ में संशोधन का सुझाव देने के लिये सरकार ने १९५७ में नियुक्त किया था, इस प्रश्न की छानबीन की । उसने अपनी यह राय दी राजनैतिक अंशदानों के विनियमन का प्रश्न सरकारी नीति का व्यापक प्रश्न है, जो समवाय विधि के क्षेत्र से बाहर है । इसलिये यह ऐसा विषय है जिस पर न केवल समवाये विधि के प्रशासन के संदर्भ में, बल्कि व्यापक संदर्भ में विचार करना होगा । मैं इस समय इस संबंध में कुछ नहीं कहना चाहता कि निर्वाचन संबंधी कानून में परिवर्तन किया जाय या नहीं या राजनैतिक दल या सरकार इस मामले में कौन सी नीति अपनाने का निश्चय करेगी ।

विश्वनाथ शास्त्री समिति ने सिफारिश की कि कम्पनियों द्वारा राजनैतिक अंशदानों संबंधी पूरी जानकारी कम्पनी के हिसाब में दिखायी जानी चाहिये । सरकार ने यह सिफारिश मंजूर कर ली और समवाय संशोधन विधेयक, १९६० में वह संशोधन शामिल किया गया । संसद में विधेयक पारित होने के समय मेरे पूर्ववर्ती श्री लाल बहादुर शास्त्री ने राजनैतिक अंशदानों के संबंध में कम्पनियों की शक्ति पर पूर्ण सीमा लागू करना स्वीकार कर लिया और अधिनियम की धारा २९४क में वास्तविक लाभ के ५ प्रतिशत या २५,००० रुपये की जो भी अधिक हो, पूर्ण सीमा निर्धारित की गयी । यह सीमा निर्धारित करने और अंशदानों पर पूरी रोक न लगाने में संसद इस विचार धारा से प्रभावित हुई कि कम्पनियां विभिन्न राजनैतिक दलों की विचारधाराओं की पूरी पूरी जानकारी के बाद ही अंशदान देती है और इसलिये यह नहीं कहा जा सकता कि उन अंश-

[श्री क० च० रेड्डी]

दानों से राजनैतिक दलों की नीति निर्धारित होती है। इसलिये यह बात नहीं है कि राजनैतिक अंशदानों के कारण हमारी लोकतंत्रात्मक पद्धति की कार्यप्रणाली में हस्तक्षेप होगा या वह दुर्बल होती जायगी। फिर अब विधि के अनुसार यह आवश्यक है कि लाभ-हानि विवरण में अंशदान के बारे में पूरी पूरी जानकारी दी जाये, और यह उचित नहीं है कि कम्पनियों पर राजनैतिक अंशदान देने के लिये पूरी तरह से रोक लगा दी जाये। सरकारी कम्पनियों के संबंध में तो हमने दो साल पहले ही प्रत्येक राज्य को यह आदेश जारी किया था कि वे विधि द्वारा निर्धारित सीमा के अन्तर्गत भी कोई अंशदान न दें।

एक माननीय सदस्य ने निगम क्षेत्र में विद्यमान विभिन्न कुप्रथाओं को दूर करने की यदि आवश्यक हुआ तो विधि के संशोधन से भी, आवश्यकता का उल्लेख किया था। सरकार इस विषय पर विचार कर रही है। विवियन बोस आयोग रिपोर्ट ने कानून की विद्यमान कमी को दूर करने के लिये समवाय विधि में और आगे कुछ परिवर्तन करने की सिफारिश की है। समवाय विधि प्रशासन ने उस सिफारिश का और जेनकिन्स समिति के जिसने ब्रिटेन की जाइंट स्टाक कम्पनियों के कामकाज की छानबीन की है, सुझावों का अध्ययन किया है। इसलिये सरकार समवाय विधि में और संशोधन करने के लिये शीघ्र ही एक संशोधन विधेयक लाने की आवश्यकता पर विचार कर रही है। ताकि कम्पनियों के प्रशासन में इन कुप्रथाओं और बढ़ती हुई कुछ अस्वस्थ प्रवृत्तियों को रोका जा सके। हम इस संबंध में दो सुप्रसिद्ध विधि विशेषज्ञों की जिन्हें विवियन बोस आयोग की रिपोर्ट विचारार्थ प्रस्तुत की गयी है सिफारिशों की प्रतीक्षा कर रहे हैं। हमें आशा है कि वे समवाय

[श्री खाडिलकर पीठासीन हुए]

विधि में संशोधन के लिये कुछ सिफारिशें करेंगे। सरकार इन सभी बातों पर विचार कर रही है। आशा है कि सरकार उन पर जो कार्रवाई करेगी उससे हमारे देश में एक स्वस्थ निगम क्षेत्र का प्रादुर्भाव होगा। अब मुझे सभा को केवल यह आश्वासन देना है कि देश के सामने उपस्थित वर्तमान चुनौती का सामना करने के लिये अत्यावश्यक औद्योगिक नींव तैयार करने या देश में औद्योगिक उत्पादन बढ़ाने के लिये हमारा मंत्रालय यथासंभव हर प्रयत्न करेगा।

†**डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी** : मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने वित्तीय अभिकरण के रूप में राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम की कार्यप्रणाली के संबंध में और इस सभा की प्राक्कलन समिति के सुझाव के अनुसार सरकारी उपक्रमों के लिये कर्मचारी आयोग बनाने के बारे में कोई निश्चित विचार किया है ?

†**श्री क० च० रेड्डी** : सरकारी क्षेत्र की परियोजनाओं में कर्मचारियों की भरती के लिए कर्मचारी आयोग बनाने के विषय पर सरकार विचार कर रही है। उस भरती के मामले में अब भी कुछ सिद्धान्तों का पालन किया जा रहा है। यह बात नहीं है कि भरती मनमाने ढंग से की जा रही है। फिर भी मैं यह नहीं बता सकता कि इस बारे में कोई निश्चय करने के लिये सरकार को कितना समय लगेगा।

जहां तक राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम के कामकाज के वित्तीय पहलू का सम्बन्ध है, ऋण देने आदि का विषय उसके कार्यक्षेत्र से निकाल दिया गया है और वह वित्तीय निगम को सौंप दिया गया है। भविष्य में राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम का संबंध मुख्यतः उद्योगों के सिकास और उस प्रयोजन के लिए प्रोद्योगिक सेवा की स्थापना से होगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री जोकीम आल्वा (कनरा) : क्या यह सच है कि संकट काल के बावजूद राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम को काफी धन दिया जा रहा है ?

†श्री क० च० रेड्डी : यह अत्यंत आवश्यक है कि उसे धन दिया जाये। यदि संकटकाल में हम उसे धन न दें, जो औद्योगिक उत्पादन में कठिनाई होगी और हमें उसे सुरक्षित रखना है। इसी कारण मैंने बताया है कि कुछ कार्रवाही की गयी है। मैं नहीं समझ पाता कि हम ने जो कुछ किया है क्या वह माननीय सदस्य को पसंद नहीं है।

†श्री जोकिम आल्वा : नहीं नहीं, हम और अधिक धन चाहते हैं।

†श्री हेडा : लायसेंसों को रद्द करने के संबंध में मानमीय मंत्री महोदय ने उन लायसेंस शुदा व्यक्तियों के दोषों के बारे में बताया था, जो लायसेंसों का उपयोग नहीं करते और उद्योग चालू नहीं करते। मेरा कहना है कि दो या तीन साल के बाद लायसेंस रद्द होते हैं। क्या उन्हें और जल्दी रद्द करने के तरीके ढूंढने के बारे में सरकार कुछ विचार कर रही है ?

†श्री क० च० रेड्डी : हम उसे मनमाने ढंग से नहीं कर सकते। उस संबंध में एक प्रक्रिया है। लायसेंस रद्द करने के पहले कुछ समय अवश्य मिलना चाहिये। इस मामले में सारी जानकारी देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जा चुका है। लायसेंस रद्द करने से पहले हमें कारण-दिखाओ नोटिस जारी करनी होती है और संबंद्ध व्यक्ति के तर्क सुनने होते हैं और उसके बाद ही हम लायसेंस रद्द करने के बारे में कोई अंतिम निर्णय कर सकते हैं। इसलिए इन प्रक्रियाओं में शीघ्रता नहीं की जा सकती और प्रक्रिया के अनुसार ही कार्यवाही की जा रही है।

†श्री जोकीम आल्वा : क्या माननीय मंत्री जानते हैं कि बंगलौर में सभी उद्योग केन्द्रित हो रहे हैं जबकि कोलार क्षेत्र नजदीक ही है जहां चालीस हजार मजदूर हैं और जमीन पानी बहुतायत में हैं, वहां अन्य उद्योगों को जाने के लिए बाध्य क्यों नहीं किया जाता ?

†श्री क० च० रेड्डी : माननीय सदस्य के इस कथन पर मुझे आश्चर्य होता है। सच तो यह है कि जब मैं बंगलौर और मैसूर जाता हूं तो मुझ से शिकायत की जाती है कि वहां काफी उद्योग नहीं खोले गये हैं। इसलिए यह कहना ठीक नहीं है कि सभी उद्योग वहीं केन्द्रित हैं। कोलार के सम्बन्ध में, यदि वहां सरकारी क्षेत्र की परियोजनाएं या कोई लघु उद्योग यथाशीघ्र खोले जायें तो मुझे बड़ी खुशी होगी। लघु उद्योग सरकार नहीं स्थापित कर सकती। यदि जोखिम उठाने वाले उद्योगपति आगे आयें, तो सरकार इन उद्योगों की स्थापना के लिए मदद दे सकती है। इस सम्बन्ध में मैसूर सरकार ने फैसला किया है कि मैसूर राज्य में जो नयी औद्योगिक बस्तियां स्थापित की जाने वाली हैं, उन में से एक कोलार सोना क्षत्रों में होगी।

†श्री जसवन्त मेहता (भावनगर) : कालिंग ट्यूब्स लिमिटड को ६० लाख रुपये के जस्ते के आयात का लायसेंस दिया गया था जो बेच दिया गया ; और सी आई नलों का सम्भरण अधिसूचित मूल्यों के अनुसार नहीं किया जा रहा। मुझे उन बातों का उत्तर नहीं मिला।

†श्री क० च० रेड्डी : जस्ते के आयात और उसे प्रयोग में लाने के बारे में दिसम्बर, १९६१, को, मेरे साथी श्री मनुभाई शाह ने सभा में एक विस्तृत प्रश्न का उत्तर दिया था। उन्हों ने तब कहा था कि यह शिकायत निराधार थी। समुचित जांच के पश्चात् इस परिणाम पर पहुंचा गया कि इस का कोई आधार नहीं था। उस के पश्चात् क्या हुआ मुझे मालूम नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री क० च० रेड्डी]

जहां तक दूसरे मामले का सम्बन्ध है यह अब इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय के अधीन है, मुझे आशा है कि उस मंत्रालय के मेरे साथी अपने मंत्रालय की मांगों पर चर्चा के समय इस बारे में कुछ कह सकेंगे ।

†**सभापति महोदय** : मैं सभी कटौती प्रस्ताव एक साथ रखूंगा ।

†**कुछ माननीय सदस्य** : जी हां ।

सभापति महोदय द्वारा सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गये तथा अस्वीकृत हुए ।

सभापति महोदय द्वारा वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय की निम्नलिखित मांगें मतदान के लिए रखी गयीं तथा स्वीकृत हुईं :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
१	वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय . . .	७०,०९,०००
२	उद्योग	१९,८७,२३,०००
३	नमक	५७,२६,०००
४	वाणिज्यिक सूचना और आंकड़े . . .	८६,८६,०००
५	वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय का अन्य राजस्व व्यय .	३,३६,९६,०००
११३	वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय का पूंजी परिव्यय .	१०,६०,३७,०००

परिवहन तथा संचार मंत्रालय

वर्ष १९६३–६४ के लिए परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत की गईं :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
६०	परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . .	९३,७३,०००
६१	ऋतु-विज्ञान	१,९३,७४,०००
६२	केन्द्रीय सड़क निधि	३,९८,७५,०००
६३	संचार (राष्ट्रीय राजपथों सहित) . .	९,७६,४४,०००
६४	वणिक नौवहन	६१,२७,०००

†मूल अंग्रेजी में

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
९५	प्रकाश-स्तम्भ और प्रकाश पोत . . .	१,०१,२१,०००
९६	उड्डयन	५,०५,४३,०००
९७	समुद्र पार संचार सेवा . . .	१,२८,२८,०००
९८	परिवहन तथा संचार मंत्रालय का अन्य राजस्व व्यय .	३,०१,४३,०००
९९	भारतीय डाक व तार विभाग (कार्यवहन व्यय सहित) .	८७,६६,३४,०००
१००	सामान्य राजस्व में डाक व तार का लाभांश और रक्षित निधि में विनियोग	१८,३०,७७,०००
१३९	सड़कों पर पूंजी परिव्यय	५७,११,६४,०००
१४०	पत्तनों पर पूंजी परिव्यय	६,४३,८७,०००
१४१	असैनिक उड्डयन पर पूंजी परिव्यय . .	३,३५,२२,०००
१४२	परिवहन तथा संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी परिव्यय .	६,६५,६७,०००
१४३	भारतीय डाक व तार विभाग का पूंजी परिव्यय (राजस्व से नहीं दिया गया)	३५,४८,९८,०००

†**सभापति महोदय** : उक्त मांगें सभा के समक्ष प्रस्तुत हैं ।

†**श्री दीनेन भट्टाचार्य** (सेरामपुर) : गत वर्ष आयव्ययक पर चर्चा के समय परिवहन के बारे में सभा में जो सुझाव दिये गये थे उन का परिणाम कुछ नहीं निकला ; और जो मंत्रियों द्वारा इस बारे में आश्वासन दिये गये थे वह भी कार्यान्वित नहीं किये गये ।

सड़क परिवहन देश के विकास के लिए अधिक महत्व रखता है परन्तु सरकार ने इसे ओर समुचित ध्यान नहीं दिया । देश में उपलब्ध परिवहन क्षमता का लाभ उठाने के लिए एक निश्चित नीति की आवश्यकता है ।

[**अध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

प्रतिवेदन में यह नहीं बताया गया कि कितना यातायात का बोझा रेलवे द्वारा सहन किया जायेगा और कितना सड़क परिवहन द्वारा । देश में परिवहन की स्थिति के सर्वेक्षण के लिए नियोगी समिति गठित की गई थी परन्तु इस समिति के सभापति के अनुसार अभी उस के प्रतिवेदन को पेश ही नहीं किया जा सकता । यह इतना महत्वपूर्ण विषय है । यदि इस समिति ने अपना प्रतिवेदन ही पेश न किया तो किस प्रकार परिवहन के बारे में कोई निश्चित नीति अपनाई जा सकती है ।

सड़क परिवहन के विकास में सब से बड़ी बाधा अपर्याप्त सड़कें हैं । कुल ४,२१,६०४ मीलों में से केवल १३ अथवा १४ प्रतिशत पक्की सड़कें हैं । ८६ प्रतिशत से अधिक सड़कें आधुनिक परिवहन के योग्य नहीं है । इसी प्रकार १५,००० मील राष्ट्रीय राजपथ में से आधे से अधिक में यातायात का केवल एक मार्ग है । इस के अतिरिक्त, इन मार्गों पर ८० बड़ी नदियों के ऊपर पुल नहीं हैं । हमारे

†मूल अंग्रेजी में

[श्री दीनेन भट्टाचार्य]

देश में मोटर गाड़ियां वियतनाम और ईराक जैसे देशों से भी कम हैं। भारत में प्रति मील श्रीलंका के मुकाबले में ७ गुना कम मोटर गाड़ियां हैं। इस से भी यही सिद्ध होता है कि हम कितने पिछड़े हुए हैं।

आयव्ययक पर चर्चा के समय श्री राज बहादुर ने कहा कि जी० टी० सड़क पर भीड़ को कम करने के उद्देश्य से एक २२ मील लम्बी छोटी सड़क का उपबन्ध किया गया है। परन्तु वास्तव में किसानों से सहस्रों एकड़ भूमि लेने के पश्चात् भी यह छोटी सड़क पूरी नहीं हो पाई है। इस ओर शीघ्र ध्यान दिया जाना चाहिए।

बाली से हावड़ा तक सड़क पर भीड़ कम करने के लिये मेरा सुझाव है कि यदि हम विवेकानन्द पुल का प्रयोग करें तो समस्या हल हो सकती है। इस बारे में एक ही कठिनाई है जिस को दूर किया जा सकता है। विवेकानन्द पुल पर हुए खर्चे को पूरा करने के लिए वहां से गुजरने वाली गाड़ियों से पथ-कर वसूल किया जाता है। अब वहां खर्चा पूरा हो चुका है। यदि आप वहां पर पथ-कर न लें तो गाड़ियां वहां से गुज़र सकती हैं।

दुर्गापुर एक्सप्रैस सड़क के बारे में पहले वित्तीय कठिनाईयां थीं। परन्तु अब गरीब ग्रामीणों से भूमि प्राप्त की जा चुकी है। इसलिए मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस विषय में स्थिति को सभा में स्पष्ट करे।

राष्ट्रीय राजपथों और अन्तर्राज्यीय सड़कों का उत्तरदायित्व केन्द्रीय सरकार पर है; और औद्योगिक क्षेत्रों में धमनीय सड़कों और ग्रामीण क्षत्रों में पोषक सड़कों का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों का है। पश्चिम बंगाल में ऐसी सड़कों की स्थिति बहुत खराब है। मेरा सुझाव है कि राष्ट्रीय राजपथों, राज्य की सड़कों और ग्रामीण सड़कों के लिए एक कार्यक्रम बनाया जाय जिस के अनुसार देश में सड़क परिवहन का विकास हो। राज्य सरकारों को एसी सड़कों के विकास के लिए अधिक धन भी दिया जाना चाहिए।

डाक तथा तार विभाग पर लोगों की बहुत आशायें थीं परन्तु हाल की लेखा परीक्षा रिपोर्ट और लोक लेखा समिति के प्रतिवेदनों से यह आशायें टूट गई हैं। जो लाखों रुपयों का गबन हुआ है उस से इस विभाग पर जनता का विश्वास उड़ गया है। इस बारे में शीघ्र ही जांच होनी चाहिए। प्रतिवेदन में इस बारे में कुछ नहीं कहा गया है। यह खेद जनक बात है।

पत्रों, मनीआर्डरों और पार्सलों आदि के सम्बन्ध में बड़े बड़ शहरों में तो डिलिवरी की व्यवस्था ठीक हो गई है परन्तु छोटे शहरों अथवा ग्रामों में यह व्यवस्था नहीं सुधरी है। इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। विशेषकर ग्रामीण क्षत्रों में इस बारे में बिल्कुल सुधार नहीं हुआ है अतः उस की ओर विशष ध्यान की आवश्यकता है।

टेलिफोन व्यवस्था में काफी विस्तार हुआ है परन्तु अब भी सहस्त्रों टलिफोनों के लिय आवेदन पड़े हुए हैं और उन को टेलिफोन नहीं मिल रहे हैं। जैसा कि सूचना के अनुसार कलकत्ता में, ४०००० याचिकायें पड़ी हुई हैं। मेरा अनुरोध है कि अधिक से अधिक लोगों को यह सुविधा देने के लिए व्यवस्था की जाय।

बिलों में गलत गणना के मामले में भी सुधार होना चाहिए।

यदि मैं सेरामपुर से कलकत्ता फोन करूं तो मुझे १५ नये पैसे देने पड़ेंगे, परन्तु यदि सेरामपुर से चन्द्रनगर फोन करूं तो ४५ नये पैसे देने पड़ेंग । अतः इतना अन्तर नहीं होना चाहिए विशेषकर जब कि दोनों का फासला एक सा है ।

पश्चिम बंगाल के लोगों को शिकायत है कि आर० एम० एस० भाग हावड़ा से ही आरम्भ होता है और वहीं पर समाप्त होता है और कि इसे कलकत्ता पी० एम०जी० के अधीन नहीं लाया जाता । १९५५ में मंत्री महोदय ने कहा था कि कुछ बड़े लोगों के प्रभाव के कारण इस भाग को पटना और कटक ले जाना पड़ा । अब मेरा मंत्री महोदय से निवदन है कि इस में परिवर्तन लाया जाय ।

डाक व तार विभाग के लिय भवनों के निर्माण और सेविवर्ग के लिये क्वार्टरों का उपबन्ध करने के बारे में आश्वासन दिये गये थे । गत वर्ष आयव्ययक पर चर्चा के समय मंत्री महोदय ने भी आवश्वासन दिया था परन्तु आपात के कारण इस बारे में प्रगति नहीं हो सकी । अभी हाल ही में रेलव मंत्री ने बताया कि रेलवे सेविवर्ग के लिये निर्माण कार्य निरन्तर जारी है । जब आप रेलव कर्मचारियों के लिये सब कुछ कर रहे हैं तो केवल डाक व तार विभाग के लिय ही आपात की स्थिति है । डाक व तार कर्मचारियों के साथ भद भाव का सलूक न कर के भवन और सेविवर्ग क्वार्टरों का निर्माण कार्य अविलम्ब होना चाहिए ।

इस विभाग में विवादों के हल के लिये भी उचित व्यवस्था होनी चाहिय । कर्मचारियों कमंचात्री—महोदय अथवा महानिदेशक को मिलना ही पर्याप्त नहीं है । गोविन्द बल्लभ पन्त ने भी कहा था कि कर्मचारियों के विवादों के हल के लिये कोई मशीनरी बनाई जायगी । परन्तु अब तक कुछ नहीं किया गया । माननीय गृह मंत्री ने राज्य सभा में कहा कि आपात के कारण एसी मशीनरी स्थापित करने संबंधी कदम नहीं उठाये जा सके । आपात के नाम पर कर्मचारियों के मामलों को सुलझाने संबंधी व्यवस्था में ढ़ील करना सर्वथा अनुचित है । एसे विधयक को पारित करने से कर्मचारियों मामले सुलझेंगे और उनकी कुशलता में वृद्धि हगी । इस बारे में सहानुभूति पूर्वक विचार किया जाना चाहिए ।

यह सभा, और सरकार, देश यही चाहते हैं कि इस विभाग में कुशलता का स्तर ऊंचा हो । इस के लिय कुशलता परिषदें अत्यन्त लाभदायक सिद्ध हो सकती हैं । इन परिषदों द्वारा बहुत सी समस्याओं का समाधान हो सकता है । विभाग में भी कार्य अच्छी प्रकार अधिक कार्य करने में सहायता मिल सकती है । अतः मेरा निवेदन है कि यह ऐसी परिषद कम से कम केन्द्रीय स्तर पर कायम कर दी जाय ।

वेतन आयोग ने प्रोत्साहन योजना का सुझाव दिया था जिस के अनुसार, नकद पुरस्कार भी दिये जा सकते थे । इस बारे में भी प्रभावशाली कदम उठाये जाने चाहियें ।

†**अध्यक्ष महोदय** : आप अब भाषण समाप्त करने का प्रयत्न करें ।

†**श्री दीनेन भट्टाचार्य** : हमारे पास ४० अथवा ४५ मिनट हैं । दूसरे वक्ता १० मिनट लेंग । मैं ३५ मिनट लूंगा ।

†**अध्यक्ष महोदय** : यदि दूसरे वक्ता को आप १० मिनट देना चाहते हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है ।

†**श्री दीनेन भट्टाचार्य** : बहुत से हड़तलियों को सेवा में ले लिया गया है, परन्तु उन में से बहुत से लोगों की पद्दोन्नतियां रोक दी गई हैं और वतन-वृद्धियां भी नहीं की जा रही । मंत्री महोदय

†मूल अंग्रेजी में

[श्री दीनेन भट्टाचार्य]

को चाहिये कि वह घोषित कर दें कि फलां तारीख से हड़तालियों के विरुद्ध जो भी कार्यवाहियां की गईं उन्हें वापिस लिया जायगा। इस से सन्तोष पैदा होगा ।

गत वर्ष चर्चा के समय कहा गया था कि यह मंत्रालय बहुत बृहत् है, इस में तार विभाग है। डाक विभाग है, असैनिक उड्डयन विभाग है, आदि, आदि। मेरा सुझाव है कि इसका द्विभाजन कर दिया जाय।

असैनिक उड्डयन के क्षेत्र में भी स्थिति में सुधार नहीं हुआ है । अतः मेरा निवेदन है कि इस ओर ध्यान दिया जाय।

सरकार ने यह नीति घोषित की थी कि सभी निजी क्षेत्र के वायु समवायों का राष्ट्रीयकरण किया जायेगा, परन्तु अब भी हमें बहुत से समवाय दिखाई पड़ते हैं जिनका राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ है। सरकार को चाहिए कि कम से कम हम लाभ कमाने के लिय जो वायु समवाय हैं उन को अपने अधीन ले ले।

असैनिक उड्डयन विभाग में चालकों को सप्ताह में कोई छुट्टी नहीं मिलती। इस ओर भी ध्यान दिया जाय और उन को सप्ताह में एक छुट्टी अवश्य दी जाय ।

असैनिक उड्डयन विभाग में चौकीदारों और जमादारों के काम करने के घंटे निश्चित नहीं हैं। उन्हें १०, १२ अथवा १४ घंटे भी काम करना पड़ता है। अतः मेरा निवेदन है कि इन लोगों के काम का समय निश्चित किया जाय।

बहुत से इसी विभाग के कर्मचारियों को किसी अन्य विभाग में नहीं जाने दिया जाता, यहां तक कि उन्हें एमरजेन्सी कमीशन के लिये भी अनुमति नहीं दी गई। इन के साथ ऐसा बर्ताव नहीं होना चाहिए ।

सरकार ने कहा था कि असैनिक उड्डयन के सेविवर्ग के बच्चों के लिये शुल्क-रहित यात्रा का प्रबन्ध होगा, परन्तु वास्तव में नागपुर में इन का किराया बढ़ा दिया गया है। मेरा निवेदन है कि इन बच्चों को स्कूल जाने के लिये किराय के बगैर यात्रा की सुविधा दी जाय।

कलकत्ता पत्तन के बारे में जो स्थिति है उस के लिये वहां के लोगों द्वारा और इस सभा द्वारा कई बार चिन्ता प्रकट की गई है। यह आवश्यक आश्वासन दिया गया है कि नदी के मुंह को साफ करने के लिये ड्रैजर मंगवाये जा रहे हैं; और कि फरक्का बांध १९६९ तक पूरा हो जायगा, परन्तु मेरा निवेदन है कि कोई अन्तःकालीन प्रबन्ध भी होना चाहिए। इन पांच वर्षों में तो न केवल कलकत्ता पत्तन बल्कि उस से संलग्न सारा औद्योगिक क्षेत्र क्रमशः नष्ट हो जायेगा। मैं समझता हूं कि फरक्का बांध १९६९ तक पूरा होने वाला नहीं है और यदि वह पूरा हो भी जाय तो विशेषज्ञों का विचार है कि इस से कलकत्ता पत्तन और हुगली नदी का बचाव होने वाला नहीं है। उन विशेषज्ञों का विचार है कि जब तक रूपनारायणी नदी को समचित रीति से नियंत्रित नहीं किया जाता, जब तक नदी के मुंह से मट्टी आदि नियमित रूप से साफ नहीं किये जाते और जब तक रूपनारायणी और हुगली नदियों की पानी फाड़ने की क्षमता को नही बढ़ाया जाता स्थिति में सुधार नहीं हो सकता। मेरा सुझाव है कि हुगली और रूपनारायण नदियों के सर्वेक्षण के लिये एक ऐसी समिति नियुक्त की जाय जो प्रभावशाली सुझाव दे सके।

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गये :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१	२	३	४	५
६०	१	श्री कोया . .	कालीकट के निकट निजी हवाई अड्डे को अपने अधीन लेने की आवश्यकता ।	रुपये १००
६०	२	श्री रा० बरुआ .	निम्नलिखित में असफलता :— (१) भारतीय नौवहन में जी० आर० टी० में वृद्धि । (२) नौवणिक प्रशिक्षण स्थापनाओं में प्रशिक्षण का पुनर्गठन, (३) १००० जनसंख्या वाले प्रत्येक गांव में डाक व तारघर कार्यालय, (४) डाक व तार सेवाओं संबंधी शिकायतों पर उचित कायवाही, (५) बड़े पत्तनों पर प्रशिक्षित नाविक कल्याण अधिकारियों की नियुक्ति, (६) पर्यटक विभाग का पुनर्गठन, (७) रेल तथा सड़क परिवहन कार्यों में समन्वय, (८) उत्तर-पूर्वी सीमान्त क्षेत्रों में सड़कों का विकास , (९) सीमान्त संचार, (१०) सड़क तथा देशीय जल परिवहन परामर्श समिति के कार्यों की गति को बढ़ाना । (११) दिल्ली में समुचित परिवहन सेवा, (१२) बड़े पत्तनों का सर्वेक्षण ।	१००

१	२	३	४	५
				रुपये
९०	३	श्री शिवमूर्ति स्वामी	मंगलौर तथा कारबार पत्तनों में धीमी प्रगति ।	१००
९१	४	श्री शिवमूर्ति स्वामी	सभी भाषाओं के समाचार पत्रों में कृषकों के लिये मानसून के ठीक पूर्वानुमान की आवश्यकता	१००
९१	५	श्री इन्द्रजीत गुप्त	ऋतु विज्ञान यवभाग के सेविवर्ग को अधिक समय काम करने पर भत्ता देने में असफलता; ऋतु विज्ञान विभाग में अराज-पत्रित वैज्ञानिक सेविवर्ग के क्रमों में कमी, निम्न कोटियों में चुनाव की प्रथा को समाप्त करने की आवश्यकता; इस विभाग के पहरा देने वालों को १५ दिन का आकस्मिक अव-काश देने, इस विभाग के सेवि-वर्ग को नेफा आदि क्षेत्रों से उन का निर्धारित सेवाकाल पूरा हो जाने पर अन्य स्थानों पर भेजने में असफलता; और महानिदेशक, ऋतु विज्ञान विभाग और कार्मिक संघ में बैठकों की आवश्यकता ।	१००
९२	७	श्री शिवमूर्ति स्वामी	ग्रामीण संचार में सुधार के लिये केन्द्रीय सड़क निधि से अनुदान देने की आवश्यकता ।	१००
९३	१०	श्री शिवमूर्ति स्वामी	मैसूर राज्य में राष्ट्रीय राजपथों संबंधी धीमी प्रगति ।	२००
९४	११	श्री कोया	रंगून और मद्रास के बीच नौ-वहन सेवा की आवश्यकता	१००
९६	१२	श्री कोया	मद्रास और रंगून के बीच वायु-यान सेवा की आवश्यकता	१००
९६	१३	श्री रा० बरुआ	निम्नलिखित बातों की आवश्यकता:—	
			(१) देश में वायु मार्गों का विस्तार	१००

१	२	३	४	५
				रुपये
			(२) वैमानकी के प्रशिक्षण के लिये अधिक केन्द्रों की स्थापना	
९६	१४	श्री इन्द्रजीत गुप्त	निम्नलिखित बातों में असफलता (१) वाराणसी और त्रिपुरा हवाई अड्डे के कर्मचारियों को प्रतिकर भत्ता स्वीकार करना (२) फायर आपरेटर्स को जिनकी आंखें कमजोर बताई गई हैं उसी वेतन का दूसरा रोजगार देना (३) असिस्टेंट एयरोड्रोम आफिसर के पद पर पद-वृद्धि के लिये विभागीय कर्म-चारियों का औसत २० से बढ़ा कर २५ प्रतिशत करना (४) टेलीफोन आपरेटर आदि के वेतन का पुनरीक्षण (५) हवाई अड्डों के कर्मचारियों के बच्चों को स्कूल जाने के के लिये परिवहन की व्यवस्था निम्नलिखित बातों की आव-वश्यकता (६) हवाई अड्डों के कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाना। (७) विभाग के कर्मचारियों के आवेदन पत्र बाहर भेजने के विषय में अधिक सुविधा देना । (८) नेफा आदि में कार्य करने वाले कर्मचारियों की अवधि समाप्त होने पर उन्हें वापिस बुलाना	१००

१	२	३	४	५
			(९) कर्मचारियों को उचित श्रेणी के क्वार्टर देना ।	
			(१०) असैनिक उड्डयन विभाग के अधीनस्थ कार्यालयों के कर्मचारियों की संख्या की की जांच करने की व्यवस्था करना	
			(११) विभिन्न हवाई अड्डों का एक प्रशासक बनाना	
			(१२) असैनिक विमान विभाग के चौकीदारों के काम के घंटे कम करना	
			(१३) इस विभाग के कर्मकारों को साप्ताहिक छुट्टी देना	
			(१४) चौकीदारों और जमादारों को उसी दर पर अतिरिक्त कार्य भत्ता देना जिस पर इस विभाग के अन्य कर्मचार्यों को दिया जाता है ।	
			निम्नलिखित बातों में असफलताएं	
			(१५) रात में कार्य करने के लिए द्वितीय आयोग की सिफारिशों के अनुसार तोलन-व्यय देना	
			(१६) समय समय पर नियुक्त संबंधी नियम प्रकाशित करना आदि	
			(१७) अस्थायी कर्मचारियों को स्थायी बनाना	
			(१८) अभ्यावेदनों का उत्तर देना	
			(१९) मंजूर किये गये पदों का भरना	

१	२	३	४	५
				रुपये
			(२०) गत दो वर्षों से चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की निर्धारित संख्या में फायर आप्रेटर्स के पद पर पदोन्नति करना	
			निम्नलिखित बातों की आवश्यकता	
			(२१) नागपुर हवाई अड्डे के स्कूल जाने वाले बच्चों की परिवहन शुल्क कम करना	
			(२२) वैमानिक संचार सेवा में द्वितीय श्रेणी के गजेटेड पदों पर वरिष्ठता और योग्यता के आधार पर पदोन्नति करना	
९८	१५	श्री इन्द्रजीत गुप्त	पर्यटन विभाग के उच्च विभागीय लिपिक और असिस्टेंटों की पदोन्नति और स्थायी बनाने संबंधी नियमों को अन्तिम रूप देने में असफलता	१००
९९	१८	श्री कोया	कोजीकोट और पालघाट में टेलीग्राफ टेलीफोन और डाक कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता	१००
१३९	२०	श्री शिवमूर्ति स्वामी	दक्षिण के नये राष्ट्रीय राजपथ और सब बड़ी नदियों पर पुल बनाने की आवश्यकता	१००
१४०	२१	श्री कोया	बेपुर पत्तन विकास की आवश्यकता	१००
१४०	२२	श्री शिवमूर्ति स्वामी	मंगलौर आदि पत्तनों के विकास के लिये अधिक धन की आवश्यकता	१००
९०	२३	श्री दीनेन भट्टाचार्य	समन्वित राष्ट्रीय परिवहन नीति का अभाव	राशि घटा कर १ रुपया दी जाये ।

१	२	३	४	५
				रुपये
६०	२४	श्री इन्द्रजीत गुप्त	(१) ऋण देने से पूर्व इंडियन जनरल नेवीगेशन एण्ड रेलवे कं० लिमिटड की ऋण देने की क्षमता का अनुमान लगाने में असफलता	१००
			(२) ज्वाइंट स्टीमर कम्पनी के १०० नाविकों के लिये पाकिस्तान से दृष्टांक प्राप्त करने में असफलता	
			(३) अन्तर्देशीय जल परिवहन के लिये भारतीय नाविकों को प्रशिक्षित करने के कार्य में धीमी प्रगति	
			(४) सुन्दरबन क्षेत्र में रेत के बांधों में सुधार की आवश्यकता	
			(५) महानन्दा, तीस्ता, और तोसी नदियों को आपस में मिलाने की आवश्यकता	
			(६) ज्वाइंट स्टीमर कम्पनी के हड़ताल के बाद पुनर्गठन से भारतीय कर्मचारियों पर प्रतिकूल प्रभाव ।	
			(७) ग्रामीण क्षेत्रों में डाक तार सेवा के विकास की आवश्यकता ।	
			(८) डाक तार विभाग के कर्मचारियों के विवादों को निबटाने के लिये समझौता वार्ता की व्यवस्था इत्यादि की आवश्यकता	
			(९) बम्बई हवाई अड्डे के असैनिक उड्डयन क्वार्टरों को अनधिकृत रूप से लेने को रोकने में असफलता	

१	२	३	४	५
				रुपये
			(१०) गत १५ वर्षों में नियक्ति संबंधी नियम बनाने में असफलता और उनमें मनमाना परिवर्तन करना	
			(११) अमरीका की एक फर्म से ५ लाख का घाटा देकर 'रोलिंगन' फायर क्रेश टेन्डर खरीदना	
			(१५) हवाई अड्डों के आराम गृहों में अराजपत्रित कर्मचारियों के लिये सस्ते स्थान की व्यवस्था की आवश्यकता	
६०	२५	श्री रा० बरुआ	रोवरिया (आसाम) में यात्रियों और कर्मचारियों के लिये एयर टर्मिनल भवन बनाने की आवश्यकता	१००
६०	२६	श्री स० मो० बनर्जी	१. डाक और तार विभाग में कैशियर का काम करने वाले कर्मचारियों को विशेष वेतन	१००
			२. इस विभाग के सुपरवाइजरी कर्मचारी वर्ग के लिये पदोन्नति के मार्ग	
			३. इस विभाग में समझौता वार्ता और विवाचन की व्यवस्था	
			४. वायु परिवहन का राष्ट्रीयकरण	
			५. असैनिक उड्डयन विभाग के कर्मचारियों के स्कूल जाने वाले छात्रों के लिये परिवहन की सुविधायें।	
			६. विदेशों से 'रोलिंगन' खरीदना	

१	२	३	४	५
				रुपये
			७. इँडियन जनरल नेवीगशन एण्ड रेलवे कम्पनी लि० का विघटन	
			८. आई० जी० एन० रेलवे के कर्मचारियों की प्रस्तावित छँटनी	
			९. भारतीय नागरिकों के प्रति पाकिस्तान सरकार का रुख	
		निम्नलिखित बातों की आवश्यकता :		
९३	२८	श्री र० बरुआ .	१. राष्ट्रीय राजपथ ३७ पर भोगदोई नदी पर पुल बनाना	१००
			२. धोदर अली रोड को राष्ट्रीय पथ घोषित करना	
			३. ब्रह्मपुत्र को राष्ट्रीय जल पथ घोषित करना	
			४. राष्ट्रीय राजपथ ३७ और ३१ का सुधार	
९४	३९	श्री इन्द्रजीत गुप्त .	१. जयँती शिपिंग कम्पनी को रियायत देना ।	१००
			२. इँडियन शिपिंग कम्पनी में विदेशी पूंजी बढ़ाना	
			३. शिपिंग कार्पोरेशन के सुधार में मन्द प्रगति ।	
			४. नौवहन का टन भार बढ़ाने की क्षति में तीव्रता लाने की आवश्यकता	
			५. भारत में जहाज बनाने की क्षमता के निर्माण में तीव्रता की आवश्यकता	

१	२	३	४	५
				रुपये
			(६) कलकत्ता की ब्रिटिश फर्म से निकाले गये नौवहन के कर्मचारियों के लिये नौकरी की व्यवस्था की आवश्यकता	
१४०	३०	श्री इन्द्रजीत गुप्त	(१) हाल्दा योजना में अधिक धन की आवश्यकता	१००
			(२) हल्दा परियोजना के लिये भूमि अर्जन के फलस्वरूप निष्कासित व्यक्तियों के लिये समुचित प्रतिकर का उत्तर-दायित्व लेने में असफलता	
			(३) हुगली नदी में कीचड़ निकालने के कार्य में सुधार की आवश्यकता ।	
१४३	३१	श्री रा० बरुआ	जोरहट में टेलीफोन एक्सचेंज भवन और डाकघर बनाने की आवश्यकता	१००

†**अध्यक्ष महोदय** : यह सब कटौती प्रस्ताव सभा के सम्मुख प्रस्तुत हैं ।

†**श्री स० चं० सामंत** (तामलुक) : परिवहन तथा संचार मंत्रालय बहुत महत्वपूर्ण है । हम प्रतिरक्षा के संबंध में कभी भी स्वावलम्बी नहीं हो सकते हैं जब तक कि हमारे संचार साधनों का यथोचित विकास न हो ।

दुख का विषय है कि परिवहन विभाग का अभी तक अपना स्वतन्त्र अस्तित्व नहीं है तथा वह एक या दूसरे विभाग से संलग्न रहता है । मंत्रिमण्डल को इसके पृथक अस्तित्व के बारे में विचार करना चाहिये ।

मुझे प्रसन्नता है कि डाक तथा तार बोर्ड की स्थापना कर ली गयी है । मैं आशा करता हूँ कि बोर्ड डाक तथा तार कर्मचरियों की शिकायतें दूर करेगी ।

प्रसन्नता की बात है कि मंत्रालय ने परिवहन नीति और समन्वय पर एक समिति नियुक्त कर ली है । यह समिति श्री नियोगी की अध्यक्षता में नियुक्त की गयी थी और बहुत अच्छा काम कर रही है । उन्होंने फरवरी १९६१ में प्रारम्भिक प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है तथा उस प्रतिवेदन में बहुमूल्य सिफारिशें की गयी हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री स० चं० सामन्त]

पश्चिम बंगाल के उत्तरी भाग में सड़कों के निर्माण के लिये १० करोड़ रुपये की राशि रखी गयी है समझ में नहीं आता कि यह राशि किस प्रकार व्यय की जायेगी।

२० लाख या उससे कम के कार्यक्रमों को टैक्नीकल जांच के लिये केन्द्र को नहीं भेजा जाये। राज्यों के लिये यह आवश्यक नहीं होना चाहिये कि वे टैनीकल जांच के लिये योजनाओं को केन्द्र के पास भेजें।

जहां तक हल्दिया पर छोटे पत्तन के निर्माण का संबंध है सरकार उस समिति के आधार पर एक समिति नियुक्त करे जो कि फर्राका बांध के लिये स्थापित की गयी है। ताकि जो स्थानीय कठिनाइयां उत्पन्न हों उन्हें सुगमता से दूर किया जा सके। जिन लोगों की जमीनों को इस प्रयोजन के लिये लिया गया है उन्हें वर्षा ऋतु तक वहां रहने दिया जाये। विस्थापित व्यक्तियों को कठिनाई में नहीं डाला जाये। उनके बच्चों के लिये ऐसी सुविधायें दी जायें कि वे दक्ष अथवा अर्धदक्ष श्रमिक बन सकें। उन्हें नए बन्दरगाह में काम दिया जाये। हवाई अड्डे के लिये भी जमीन प्राप्त की जाये तथा तटीय सम्पर्क तथा बिजली के सम्पर्कों और बिजली के कनक्शनों की व्यवस्था की जाये जिससे काम आगे बढ़ सके।

हल्दिया बन्दर को कलकत्ता पत्तन प्रन्यास के अधीन रखा जा रहा है। स्वाभाविक है कि कलकत्ता पत्तन प्रन्यास हल्दिया में अपने कर्मचारियों को स्थान देगा। अतः इस बात का ध्यान रखा जाए कि स्थानीय व्यक्तियों को अधिक रोजगार मिले।

श्री विश्वनाथ राय (देवरिया) : अध्यक्ष जी, कई मंत्रालयों की मांगों पर बोलने के लिए प्रतीक्षा करने के बाद आज ऐसे मंत्रालय पर बोलने का अवसर मिला है जिससे गांवों के गरीब से गरीब आदमी से ले कर शहरों के बड़े से बड़े पूंजीपति भी सम्बन्धित हैं।

इस मंत्रागलय के कार्य का महत्व इस आपातकाल में, इस चीनी आक्रमण के समय में, बहुत बढ़ गया है। मैं इस सम्बन्ध में मंत्रालय का ध्यान अपने इलाके की ओर खींचना चाहता हूं क्योंकि वह सीमा के नजदीक है। उस इलाके में हो कर नेशनल हाई वे नम्बर २८ जाती है। उसकी दशा की ओर इस मंत्रालय का ध्यान मुझे विशेष रुप से आकर्षित करना पड़ता है। वहां के लोगों की आर्थिक स्थिति सुधारने के लिए सरकार ने एक कमेटी नियुक्त की है और उसकी रिपोर्ट आने पर वह वहां के लोगों को सहायता देने की बात सोच रही हैं। यह नेशनल हाई वे नम्बर २८ जो भारत की उत्तरी सीमा के साथ साथ जाती है आसाम तक जा सकती है। उसकी ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में बतलाया गया था कि उसमें कहीं कहीं सुधार होगा और उसकी मरम्मत होगी, लेकिन साल भर बीत गया अभी तक कुछ नहीं हुआ।

आज जो देश की स्थिति है उसमें हमको एक स्थान से दूसरे स्थान को माल जल्दी जल्दी ले जाने की आवश्यकता बढ़ती जा रही है। और इस कारण इस मंत्रालय का भार बढ़ता जा रहा है, चाहे नेशनल हाई वे के सम्बन्ध में हो या पक्की सड़क बनाने के सम्बन्ध में हो। इस ओर अभी तक जितना ध्यान केन्द्रीय सरकार दे रही है उससे ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। और इस काम पर अधिक व्यय करने की भी आवश्यकता है।

रेलवे के सम्बन्ध में दो तीन साल पहले एक रिपोर्ट में कहा गया था कि सड़क का ट्रांस्पोर्ट बढ़ने से रेलवे की आय में कुछ कमी हुई थी। इससे भी यही साबित होता है कि हमको अपना

माल इधर से उधर ले जाने के लिए सड़कों में सुधार करने की बहुत आवश्यकता है इस ओर विशेष ध्यान देने की जरुरत है ताकि हमें जो दिक्कत अपना माल ले जाने में रेल के डब्बों की कमी के कारण होती है वह दूर हो जाए। खास कर इस संकट के समय हमें यातायात के साधन बढ़ाने के लिए सड़कों का विशष प्रबन्ध करना चाहिये बनिस्बत उसके जो कि इस समय है।

मेरा सुझाव है कि पंजाब से लेकर असम तक एक ऐसी सड़क बनाने के लिए प्रबन्ध होना चाहिये जिससे कि हम अपनी रक्षा के लिए सामान एक स्थान से दूसरे स्थान तक आसानी से ले जा सकें। अभी लड़ाई बन्द है। लेकिन फिर किसी समय हो सकती है। इसलिये अपनी रक्षा व्यवस्था को सुदृढ़ रखने के लिए हमको सड़कों में सुधार करना चाहिए। भारत के उत्तरी भाग में सीमा के किनारे जो सड़कें हैं, चाहे वे केन्द्रीय सरकार के अधीन हों या प्रदेशीय शासन के अधीन हों, उनको सुधारने का प्रयत्न होना चाहिये। जो सड़कें एक से अधिक राज्यों के अधीन हैं उनकी स्थिति जहां उन प्रदेशीय राज्यों की सीमाएं मिलती हैं अच्छी नहीं हैं। उन पर कहीं कहीं पुल नहीं हैं। उनको बना कर ऐसा प्रबन्ध कर दिया जाए कि उत्तरी सीमा के पास पूर्व से पश्चिम तक आने जाने की अच्छी व्यवस्था हो सके और माल को इधर से उधर ले जाने की सुविधा हो सके जहां दो प्रदेश राज्यों की सीमाएं मिलती हैं उस स्थान पर यदि प्रदेशीय राज्य सरकारें पुल आदि का प्रबन्ध नहीं कर पातीं तो उस काम को केन्द्रीय सरकार को अपने हाथ में ले कर उसका प्रबन्ध करना चाहिए। या केन्द्रीय सरकार उन प्रदेशों में उन सरकारों को यहां से सुझाव दें कि दोनों राज्यों की सरकारें मिल कर वहां काम करें। हमारे माननीय मंत्री को बिहार और उत्तर प्रदेश की सीमा पर ऐसी कुछ नदियों की जानकारी है जो कि उन दोनों प्रदेशों की सीमा पर हैं। वह महत्वपूर्ण सड़कें हैं। इन सड़कों के अच्छा बन जाने से नदियों पर पुल बन जाने से उत्तरी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के बीच आवागमन में सुविधा हो सेकती है। साथ ही साथ आज जो एक प्रश्न हुआ था कि हम कैसे अपना माल असम तक आसानी से पहुंचा सेकें और देश की सुरक्षा की दृष्टि से जो यातायात के साधन हैं के द्वारा कैसे हम सुविधापूर्वक माल भेज सेकें, तो उस सड़क के तैयार हो जाने से यह काम सुविधाजनक रीति से पूरा हो सकता है।

उत्तरी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश को मिलाने के लिए जो छोटी गंडक या बड़ी गंडक है उन पर पुल बनाने की बात है उस के लिए आप स्वीकृति प्रदान करें। दोनों प्रदेशीय सरकारों को इस के लिए उचित सुझाव दें या ज़रुरी आदेश दे कर यह काम करवायें ताकि जो भी छोटी या बड़ी कठिनाई देश की रक्षा के रास्ते में आती, हो, वह दूर हो जाय।

मैं यहां पर नेशनल हाई वे नम्बर २८ की ही बात नहीं करना चाहता हूं या बंगाल और असम के बीच की जो सड़कें हैं, मैं केवल उन्हीं के बारे में नहीं बोलूंगा बल्कि कुछ छोटी मोटी सड़कों की बाबत भी अपनी बात कहना चाहूंगा। जैसे कि उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से नैनीताल-अल्मोड़ा हो कर सीमा की तरफ़ जाने वाली सड़क है, उस की ओर मैं मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूं या अन्य स्थानों पर जहां भी ऐसी सड़कें हैं उन सब के बारे में मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मैं यह भी बतलाना चाहता हूं कि पिछले संकट के समय कुछ क्षेत्र के बारे में मुझे यह जानकारी हुई है कि जिस समय उधर ट्रक वग़ैरह जाने लगे तो वह रास्ता लोगों के लिए इस कारण बंद करना पड़ा क्योंकि सड़कें पतली थीं। लखनऊ से नैनीताल और अलमोड़ा तक जो सड़क जाती है, रक्षा के दृष्टिकोण से और दूसरे यातायात के ख्याल से भी जो भी उधर काफ़ी बढ़ गया है लेकिन वह सड़क उतनी ही पतली है जितनी पतली कि वह जंगल में बनते समय थी। उन सड़कों को अधिक चौड़ा करने के लिए कोई प्रबंध नहीं हुआ है। किसी तरह का उन में इम्प्रूवमेंट अथवा सुधार अभी तक नहीं किया गया है। सरकार का ध्यान ऐसी सड़कों की ओर जाना चाहिये। मैं इस बात से इंकार नहीं करता कि यह सड़कें कई प्रदेशीय सरकारों

[श्री विश्वनाथ राय]

के अन्तर्गत हैं और उनका ठीक करना और सुधार करना मुख्यतः राज्य सरकारों का काम है। लेकिन मैं यह अवश्य कहूंगा कि जिन सड़कों का महत्व सीमा तक जाने के कारण सुरक्षा दृष्टि से अधिक बढ़ गया है उन सड़कों को या तो केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में ले या फिर उन सड़कों के सुधार के लिए प्रदेशीय सरकारों को विशेष अनुदान दे। उन की उपयोगिता बढ़ावे और उन में सुधार करके और अधिक चौड़ा करवाये ताकि राष्ट्रीय संकट काल में उनकी आवश्यकता पड़ने पर वह कठिनाई पेश न आये जोकि पिछले समय आई थी।

राष्ट्रीय सुरक्षा और अपनी अर्थव्यवस्था में सुधार के कारण मालों का आयात बढ़ने के ही सम्बन्ध में नहीं बल्कि कुछ सामान ऐसे हैं जिनके कि यातायात के सम्बन्ध में रेलवेज को कठिनाई होती है। इस सदन में प्रश्न भी होते हैं और बहस भी होती हैं। उन चीजों के यातायात के लिए भी सरकार प्रबन्ध कर सकती है। उदाहरण के लिए मैं कोयले की बात कहना चाहता हूं। सम्भव है कि कुछ सदस्यों या सरकार की तरफ़ से यह उत्तर मिले कि जहां रेलवेज़ हैं वहां पर सड़क से यातायात का प्रबन्ध उन चीजों के लिए राजकीय ढंग से नहीं कर सकते हैं। लेकिन मैं मंत्री महोदय को बतलाना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश की सरकार को जिसने कि रोडवेज़ चला कर करोड़ों यात्रियों को आवागमन की सुविधा दी है और केवल यात्रियों के लिये ही सुविधा नहीं है बल्कि वहां पर इससे सरकार को लाभ भी हो रहा है। इस तरह की स्कीमों से जैसे कि यहां दिल्ली से लेकर गोरखपुर तक आने जाने की आवागमन की सुविधा या इसी तरह सूबे के एक कोने से दूसरे कोने तक यात्रियों को रोडवेज़ से पहुंचाने की सुविधा है। उसका असर रेलवेज़ पर भी पड़ता है। यात्रियों को तो यातायात में सुविधा होती ही है लेकिन इसके अतिरिक्त रेलवेज़ को माल आदि एक कोने से दूसरे कोने में ढोने में जो कठिनाई होती है वह भी दूर हो सकती है। इसलिए इस तरह की नेशनल हाईवेज़ माल आदि ढोने और यात्रियों के आवागमन के लिए एक कोने से दूसरे कोने तक बननी चाहियें। माल की ढुलाई के लिए ट्रक्स वगैरह का मुनासिब इंतजाम हो। विशेष कर कोयले की लदाई के सम्बन्ध में जो कठिनाई इस समय होती है उसको सरकार को ठीक मुनासिब इंतज़ाम करके अवश्य दूर करना चाहिए।

अभी कुछ दिनों पहले खान और ईंधन मंत्रालय की तरफ़ से इस बात की घोषणा हुई थी कि देश के विभिन्न भागों में कोयला पहुंचाने के लिए हम नदी और सड़क से प्रबन्ध करेंगे लेकिन न जाने वह क्यों ज्यों का त्यों पड़ा हुआ है? मैं अपने क्षेत्र की या उत्तरी बिहार की बात जानता हूं। जो कि पिछड़ा हुआ इलाक़ा है, जहां कि हर साल बाढ़ आया करती है, जहां कि हर साल सैकड़ों या हज़ारों घर गिरते हैं, वहां पर छोटी मोटी चीजों के लिए भी ङसलन ईंटें पकाने आदि के लिए भी कोयले की कमी पड़ती है। कोयला नहीं मिलता है और रेलवेज़ से उसका मुनासिब इंतजाम नहीं होता है। इस कारण वहां लोगों को बहुत कठिनाई पेश होती है। अगर उत्तर प्रदेश की सरकार अपनी रोडवेज़ चला कर यात्रियों को सुविधा दे कर लाभ उठा सकती है तो अगर केन्द्रीय सरकार की तरफ से भी कोई योजना ऐसी चले जिससे अन्तर्प्रान्तीय प्रबन्ध के आधीन माल एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश में भेजा जाय तो वह भी सफल हो सकती है और मेरा निवेदन है कि इस प्रकार की कोई योजना चलाने के लिए इस मंत्रालय को विशेष ध्यान देना चाहिये।

जहां राष्ट्रीय संकट काल में सड़कों का अपना विशेष महत्व है वहां हवाई जहाजों का भी बहुत अधिक महत्व है। जहां तक हवाई जहाजों या हवा में उड़ने की बात है उस के बारे में आज देश का दुनिया का और हम सब लोगों का ध्यान जा रहा है। उस के लिए फ्लाइंग क्लब्स होने चाहिये। आज फ्लाइंग क्लब्स की तरफ सरकार का अधिक ध्यान जाना चाहिये। यूं तो सरकार का ध्यान हर एक बात पर रहता है लेकिन इस बारे में कठिनाई यह है कि कुछ बड़े

शहरों जैसे दिल्ली, लखनऊ या बम्बई आदि में ही इस तरह के फ्लाइंग क्लब्स का इंतजाम है लेकिन दूसरी जगहों पर इस की कमी है। आज आवश्यकता इस बात की है कि हमारे युवक चाहे वह स्कूल के हों या और भी हों उन का ध्यान आकाश में उड़ने का प्रशिक्षण पाने की तरफ़ जाये क्योंकि ऐसा होने से जहां आवागमन की सुविधा बढ़ेगी वहां देश की सुरक्षा की दृष्टि से भी यह महत्वपूर्ण होगा और उनमें देश की रक्षा करने का उत्साह बढ़ेगा।

इस के लिए यह भी आवश्यक है कि जहां पर डिफ़ेंस वाले ऐयरोड्रोम्स बन रहे हैं या पहले भी बने हुए हैं और सुरक्षा के लिये उनकी संख्या देश में बढ़ाने का प्रयास किया जा रहा है वहां यह भी आवश्यक है कि उनके पास जो छोटे मोटे ऐयरोड्रोम्स हैं उनको मार्डन लाइंस पर इम्प्रूव कर लेना चाहिए ताकि सिविल एवियेशन के काम के साथ ही साथ कोई संकट आने पर उनका उपयोग रक्षा के लिए भी किया जा सके। अगर सचमुच लड़ाई छिड़ जाय तो हमें उसके लिए पूरी तरह से तैयार रहना होगा। इसलिए आवश्यक है कि जो ऐयरड्रम्स पहले से बने हुए हैं किन्तु जो कि बिलकुल उपेक्षित पड़े हुए हैं उनको सुधारा जाय ताकि ज़रुरत पड़ने पर उनका भी उपयोग देश की रक्षा के काम में लिया जा सके। ऐसा होने से जहां सिविल एवियेशन की सुविधा बढ़ेगी वहां देश की सुरक्षा की दृष्टि से भी यह बात लाभप्रद सिद्ध होगी।

मेरे क्षेत्र देवरिया कसया में एक ऐयरोड्रम पहले से है। वह एक छोटा मोटा ऐयरोड्रम था लेकिन आज वह बुरी हालत में पड़ा हुआ है और अगर उसको किसी समय इस्तेमाल करने की आवश्यकता पड़े तो वह इस्तेमाल नहीं किया जा सकता है। इस से उसको थोड़ा सा रुपया खर्च करके ठीक किया जा सकता है यह किया जाना चाहिये। इसलिए मेरा कहना है कि इस तरह के छोटे ऐयरोड्रम्स को भी सुधारा जाय ताकि भविष्य में आवश्यकता पड़ने पर उनका उपयोग किया जा सके।

अब कसया एक ऐसा स्थान है जहां पर कि केवल भारत के ही लोग नहीं आते हैं बल्कि श्याम, लंका, बर्मा और जापान आदि से भी यात्री आते हैं। उस का सुधार करके राष्ट्रीय सुरक्षा और सिविल एवियेशन दोनों दृष्टियों से उसका उपयोग कर सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय, अन्त में मुझे हवाई जहाजों, ट्रकों और मोटरों की बात के अलावा एक अन्य बात की तरफ सदन और मंत्रालय का ध्यान दिलाना है और वह है हमारी पोस्टल सर्विस। आज पांच नये पैसे के पोस्टकार्ड से जो सेवा होती है वह रेलवे के बाद दूसरे नम्बर की सेवा है जोकि इस मंत्रालय के द्वारा जनता को सुलभ होती है। मैं इस मंत्रालय को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने हजारों नये नये पोस्ट आफिसेज़ गांवों में खोल कर ग्रामीण जनता को सुविधा पहुंचायी है। इस के साथ ही आवागमन कम खर्च में करने की जो सुविधा जनता को मिल रही है उससे जनता काफ़ी प्रभावित है। मैं इससे इंकार नहीं करता। और उसमें कुछ कठिनाइयां और कमज़ोरियां हो सकती हैं और मैं आशा करता हूं कि वे भी दूर की जायेंगी।

मैं टेलीग्राफ आफिसेज और टैलीफूंस के बारे में अपने मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि एक योजना को उन्होंने पहली बार इस मंत्रालय को सम्हालते हुए चालू किया था। कम से कम मैं अपने उत्तर प्रदेश में देख रहा हूं कि इस योजना को पूरी करने में कुछ असफलता हुई है। वह योजना यह है कि हर एक पुलिस स्टेशन पर एक टेलीग्राफ़ और एक टेलीफोन आफिस हो जिससे शासन का ठीक से प्रबन्ध हो सके और साथ ही साथ तार की जनता को भी सुविधा पहुंच सके। उस योजना को घोषित किये मेरा ख़याल है कि कोई ७-८ साल हो गये लेकिन अब तक वह योजना कम से कम पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार में चालू नहीं हुई है। उसको

[श्री विश्वनाथ राय]

चालू करके जहां आप शासन की कार्यक्षमता बढ़ा सकते हैं वहां जनता को भी इसकी सहूलियत दे सकते हैं ।

अन्त में मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि छोटे छोटे पोस्ट आफ़िसिज़ में सेविंग्ज़ बैंक खोलने की व्यवस्था की जाये। पोस्ट आफ़िस तो काफ़ी खुल रहे हैं और उन से लोगों को बहुत सुविधा मिल रही है, लेकिन उन में सेविंग्ज़ बैंक खोबने की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। कभी कभी इस विभाग के ज़िला-स्तर के अधिकारी किसी छोटी सी कठिनाई या असुविधा के कारण इस ओर ध्यान नहीं देते हैं। लेकिन सब पोस्ट आफ़िसिज़ में सेविंग्ज़ बैंक खोलने से एक एक ज़िले या प्रदेश में लाखों करोड़ों रुपयों का फ़ायदा हो सकता है। सरकार अपनी बचत योजनाओं को सफल बनाना चाहती है। इस लिए यह आवश्यक है कि छोटे छोटे पोस्ट आफ़िसिज़ में भी सेविंग्ज़ बैंक खोलने की व्यवस्था की जाये।

†**श्री उ० मू० त्रिवेदी** (मंदसौर) : इस मंत्रालय का काम विभिन्न प्रकार का तथा कठिन है। दु:ख का विषय यह है कि एक डाक कर्मचारी को आवास की सुविधा प्राप्त नहीं है। यहां तक कि कहीं कहीं तो पोस्टमास्टरों को भी आवास नहीं मिले हैं या उन्हें ऐसा स्थान मिला है जो उनके उपर्युक्त नहीं है।

पहिले यह विभाग बहुत इमानदार समझा जाता था अब यह अवस्था है कि अव्यवस्था बढ़ती जा रही है। इसको रोकने के लिये कुछ तरीका निकाला जाना चाहिये। अपव्यय रोकने के लिये कुछ अन्य कदम भी उठाये जायें।

डाक दरों में वृद्धि की घोषणा की गई है ; इन दरों में विशेषतः पोस्टकार्ड की दर में वृद्धि करना अनुचित है। क्योंकि इसका प्रभाव गरीबों पर पड़ेगा।

यह खेद का विषय है कि डाक तथा तार सेवा में विलम्ब काफी बढ़ गया है। तार कभी भी समय पर अपने स्थान में नहीं पहुंचते हैं। इस बारे में सबसे अधिक अव्यवस्था रेलवे स्टेशनों के लाइसेंस शुदा तारघरों में देखने में आती है मंत्रालय को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

मध्य प्रदेश के कई स्थानों में, विशेषतः मन्दसौर जिले में कुछ सार्वजनिक टेलीफोन गृह खोलने की आवश्यकता है। सरकार को चाहिये कि वह इस मामले में आवश्यक कदम शीघ्र उठाये। यद्यपि प्रतिवेदन में कहा गया है कि १९६१–६२ में ३३००० टेलीफोन खोले गये तो क्या मेरे जिले के लिये ४ टेलीफोन उपलब्ध नहीं हो सके।

भर्ती के मामले में भी विभाग को देखना चाहिये कि वह किसी क्षेत्र विशेष के लोगों तक ही सीमित न रहे। भर्ती सारे देश के लोगों से की जाये और यथासंभव स्थानीय कार्यालयों में स्थानीय व्यक्ति ही रखे जायें।

रेलवे मेल सेवा में कर्मचारी डाक के थैलों को बड़ी असावधानी और गैर-जिम्मेदारी से फेंकते हैं। इसकी जांच की जानी चाहिये।

जो रेडियो सैट नहीं चल रहे हैं उन पर लाइसेंस फीस नहीं लगायी जानी चाहिये।

मेरा सुझाव है कि सड़कों के विकास के लिए अधिक धन दिया जाये। इसके लिये केन्द्रीय सड़क निधि में से कोई अनुदान नहीं दिया गया है। इस मामले में एक राज्य का दूसरे राज्य से भेदभाव दूर किया जाये।

†मूल अंग्रेजी में

बद्रीनाथ रोड पर जोशीमठ में सड़क निर्माण में कोई प्रगति नहीं हुई है। आज की स्थिति तथा आपातकाल को देखते हुए उसके निर्माण में शीघ्रता की जाये।

पर्यटकों तथा यात्रियों द्वारा ली गई मोटर गाड़ियों के बिना रोक-टोक आने जाने के प्रश्न पर विचार किया जाये।

अभी तक नौवहन के प्रश्न की उपेक्षा की जाती रही है। वाणिज्यक नौवहन का और अधिक विकास किया जाये। अभी तक लोगों में समुद्र तथा जहाजों में नौकरी करने की ओर न तो रुचि पैदा हुई है न ही भर्ती ही अधिक हुई है। इस मामले में सरकार को तत्काल कुछ कदम उठाने चाहियें।

सरकार को इस बात का प्रयत्न करना चाहिये कि इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन तथा एयर इंडिया को लाभ प्राप्त हो। इस समय उन्हें जो लाभ प्राप्त हो रहा है वह बहुत कम है एयर इंडिया में २५२० लाख रुपये की पूंजी लगी है जब कि लाभ ३८.८६ लाख रुपये है इस प्रकार लाभ की प्रतिशत १.३ है। एयर लाइन्स कारपोरेशन में १६२० लाख पूंजी लगी है जब कि १९६२ में कुल लाभ ७.८ लाख है जो केवल ४ प्रतिशत है। जबकि सरकार ने स्वयं निश्चय किया है कि मुनाफा ६ प्रतिशत होगा। यदि उक्त दोनों समवायों को ६ प्रतिशत के हिसाब से मुनाफा होता तो आज ४०० करोड़ रुपये एकत्र हो जाते और जनता पर कर लगाने की आवश्यकता नहीं रहती। अतः निगम तथा एयर इंडिया में जो ऊंची तन्ख्वाहें दी जाती हैं उनकी ओर ध्यान देने की आवश्यकता है वे क्या उन्हीं वेतनों के बराबर हैं जो अन्य स्थानों में उसी प्रकार का काम करने वाले व्यक्तियों को मिलती हैं ? सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

श्री कामले (लातूर) : अध्यक्ष महोदय, परिवहन तथा संचार मंत्रालय की ओर से जो मांग आज प्रस्तुत की गई है उसका समर्थन करते हुए मैं अपने कुछ विचारों को रखना चाहता हूं।

यह विभाग देश के लिये एक विशेष स्थोन रखता है और यह बहुत महत्वपूर्ण विभाग है। इस विभाग से जनता का सम्पर्क, उद्योग व्यापार का सम्पर्क और सुरक्षा का सम्पर्क होता है।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य एक मिनट के लिये मुझे माफ करेंगे। आज हम को इस मांग पर विचार दो बजे शुरू करना था, लेकिन हमने उस को २.४५ पर शुरू किया। इस तरह से हम ४५ मिनट पीछे चले गये। अगर मेम्बर साहबान मान जायें तो मैं दर्ख्वास्त करूंगा कि आज हम आधे घंटे का समय और ले लें और साढ़े छः बजे तक बैठ जायें।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : आज नहीं साहब, आज तो हम सोच रहे थे कि ५ बजे का रूल चलाया जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : ५ बजे का तो सवाल ही पैदा नहीं होता क्योंकि ६ बजे तक तो वैसे ही सदन को बैठना है।

श्री तुलसी दास जाधव : (नादेड़) : साढ़े ६ बजे तक चलने दीजिये।

श्री कामले : मैं कह रहा था कि इस विभाग का जनता से बहुत बड़ा सम्पर्क है, इसलिए यह महत्वपूर्ण विभाग है। यह विभाग ऐसा है जैसे कि शरीर में नाड़ियां और धमनियां हों, जो कि सारे शरीर में रक्त का संचार करती हैं। इसी प्रकार यह विभाग भी है। देश में सड़कों का, तार का, टेलीफोन का तथा अन्य यातायात के साधनों का प्रबन्ध करके देश के कार्य को ठीक तरह से चलाने में महत्वपूर्ण योग देता है। यह विभाग जिन मंत्री महोदय के हाथ में है उनसे इस विभाग की प्रगति की आशा रखते हैं। क्योंकि इससे पहले जो भी विभाग हमारे मंत्री

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री कामले]

जी के हाथ में रहे हैं, उनमें उन्होंने काफी प्रगति की है। इसलिये हमको विश्वास है कि इस विभाग की भी वह उसी प्रकार उन्नति करेंगे ।

सारे देश को यातायात की दृष्टि से यह विभाग कई भागों में बांटा गया है। लेकिन समय कम होने के कारण मैं उस विषय की चर्चा विस्तारपूर्वक नहीं कर सकता। केवल जिस प्रदेश से मैं आता हूं उसकी कठिनाइयों की ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं ।

अभी महाराष्ट्र के विषय में माननीय सदस्यों ने आंकड़े दिए हैं। मैं उसमें जाना नहीं चाहता। मैं महाराष्ट्र के जिस भाग से आता हूं उसको मराठवाड़ा कहते हैं। यह भाग ५ जिलों का है। यह भाग पहले हैदराबाद राज्य के अन्तर्गत था। निजाम के समय में इस प्रदेश का बहुत कम विकास हो पाया। जो देश का भाग अंग्रेजों के अधीन था उसमें कुछ विकास हुआ भी लेकिन जो राज्यों में था उसमें प्रगति बहुत कम हो पायी। स्वराज्य मिलने के बाद सन् १९५२ में हमारा इलाका शेष भारत के साथ मिलाया गया। उसके बाद वहां कुछ काम प्रारम्भ हुआ। लेकिन जो काम हुआ वह ज्यादातर हैदराबाद आदि बड़े शहरों में हुआ, जो पिछड़े हुए इलाके थे उनमें प्रगति नहीं हुई। पांच साल पहले से कुछ काम हमारे यहां हुआ। लेकिन उसके बाद जब भाषावार प्रान्तों का पुनर्गठन हुआ तो हमारा मराठवाड़ा का भाग महाराष्ट्र के साथ जोड़ दिया गया। तो इस पांच जिलों के भाग में कोई खास प्रगति नहीं हो पायी। अब और भी जो कार्य हो रहा है वह भी धीमी गति से हो रहा है, अभी भी वह धीमी गति से चल रहा है। मैं कहता हूं कि इस पांच जिलों के भाग में जिसमें ५० ताल्लुके हैं, सड़कों की, तार की, टेलीफोन आदि की व्यवस्था नहीं है। इस भाग में ऐसे स्थान हैं जिनसे पचास, पचास साठ साठ और सौ मील तक तारघर नहीं हैं। तारघर की सुविधा का होना सुरक्षा की दृष्टि से और लोगों की सुविधा की दृष्टि से अत्यन्त आवश्यक है। इसका भी मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूं। मराठवाड़ा में एक स्थान है निलंगा जो कि उसमानाबाद से सौ मील की दूरी पर है। वहां के लिए टेलीग्राफ की या टेलीफोन की कोई अन्य सुविधा नहीं है। ऐसे अनेक पिछड़े हुए स्थान हैं। उनके नाम मेरे पास हैं, लेकिन समय कम है इसलिये मैं उनको यहां नहीं रख सकता।

मराठवाड़ा के जो पांच जिले हैं, उसमानाबाद, नांदेड़, बीड़, परभनी डौर औरंगाबाद इन में आधे तहसीलों का डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर से टेलीफोन और टेलीग्राफ का कनेक्शन नहीं है। तीन चार स्थानों को छोड़ कर शेष स्थानों में यह सुविधा नहीं है। मैं प्रार्थना करूंगा कि जो इस प्रकार के पिछड़े हुए स्थान हैं वहां के लिए टेलीफोन और टेलीग्राफ की व्यवस्था होनी चाहिए और वैसी ही वहां के लिए पबलिक काल आफिसेज़ बनाने चाहिए। ऐसा आप करेंगे तभी ये पिछड़े इलाके आगे आ सकेंगे।

इसके बाद जो बिजनेस सेंटर हैं उन के लिए भी टेलीफोन की व्यवस्था होनी चाहिए जो कि अभी नहीं है। हमारे क्षेत्र में एक ऐसा भाग में मूंगफली बहुत प्रसिद्ध है वह है लातूर मार्केट जो इसकी सबसे बड़ी मंडी उसमानाबाद में है जो विदेश माल भेजती है। उसके आस पास जो मंडियां हैं उनसे उसका कोई टेलीफोन से कनेक्शन नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि ऐसे बिजनेस सेंटर्स को तार और टेलीफोन द्वारा अन्य स्थानों से जोड़ा जाए जो व्यापारी मंडियां हैं ताकि व्यापार और उद्योग की प्रगति हो सके।

इस के बाद मैं पोस्ट आफिस के सम्बन्ध में एक चीज आपके सामने रखना चाहता हूं। हमारे इलाके में ऐसे बहुत से भाग हैं जहां सड़कें नहीं हैं और न पोस्ट आफिस हैं। ऐसी अवस्था में लोगों के पास संदेश पहुंचाने में बड़ी कठिनाई होती

है। इन देहातों से तहसील बहुत दूर है। इन इलाकों को सड़क द्वारा तहसील से जोड़ा जाना चाहिए और वहां पोस्ट आफिस बनाने चाहिए ताकि उनका शेष देश के साथ सम्बन्ध कायम हो सके।

पोस्ट आफिस के सम्बन्ध में मैं एक बात और कहना चाहता हूं। जो अल्प बचत योजना है उसका सम्बन्ध भी आपने पोस्ट आफिस से कर दिया है। लेकिन पोस्ट आफिस के वर्तमान कर्मचारियों के पास पहले से ही काम काफी है, इसलिए उनको यह काम करने में कठिनाई होती है। रुपया जमा कराने के लिए लोगों की लम्बी लाइने लगती हैं। और उस काम में काफी देरी होती है। इसी प्रकार लोगों को अपमा रुपया निकालने में भी काफी कठिनाई होती है। जो काम के घंटे हैं उन से अधिक कर्मचारी काम करते हैं तब भी लोगों को बहुत समय तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है। इस कारण इस अल्पबचत योजना पर बुरा प्रभाव पड़ता है। मेरा सुझाव है कि या तो इस काम को किसी बैंक के जिम्मे कर दिया जाए या पोस्ट आफिस में ही इसके लिए अलग व्यवस्था की जाए ताकि लोगों की असुविधा दूर हो सके।

आगे मैं यह कहना चाहता हूं कि जिन इलाकों में आपकी नेशनल हाई वे गयी है वहां याता-यात की काफी सुविधा है। बम्बई से जो हाई वे आती है वह उसमानाबाद जिले के उमरजा ताल्लुके को छूती हुई निकल जाती है। जिस से हमको ज्यादा लाभ नहीं मिलता। हमारे जिलों में अगर औरंगाबाद का बहुत हिस्सा छोड़ दिया जाय, जिस के कुछ भाग में सड़कों की व्यवस्था है, तो बाकी जिलों में सड़कों की बहुत कमी है। आप कहेंगे कि साधारण सड़कों का सम्बन्ध तो राज्य सरकार से है। मैं निवेदन करूंगा कि राज्य सरकार को योजना के अनुसार कुछ रुपया सड़कों के लिए मिलता है और वह जन संख्या के आधार पर राज्य में लगाया जाता है। इस प्रकार हमारे भाग में बहुत कम पैसा आता है और इसलिए हमारा काम अधूरा पड़ा रह जाता है। मेरी प्रार्थना है कि अगर इस सड़कों के काम को राज्य सरकार पूरा न कर सके तो पिछड़े इलाकों के लिए केन्द्रीय सरकार राज्य को स्पेशल अनुदान दे ताकि इन इलाकों में सड़कों की व्यवस्था ठीक की जा सके। मेरी प्रार्थना है कि ऐसे इलाकों की ओर, जहां सड़कें नहीं हैं और डाक तार, टेलीफोन आदि की सुविधाएं नहीं हैं, केन्द्रीय सरकार को विशेष ध्यान देना चाहिए ताकि उनको आगे बढ़ाया जा सके।

आगे मैं पोस्ट आफिस के सम्बन्ध में यह कहना चाहता हूं कि हमारे यहां जो पोस्ट आफिस हैं उनकी इमारतें बहुत छोटी हैं। उन में काम करने वालों की संख्या तो बढ़ गयी है लेकिन वही पुरानी इमारतें चली आ रही हैं। इस से काम करने वालों को और जनता को भी तकलीफ होती है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि इन पोस्ट आफिसों के लिए अधिक भूमि लेकर बड़ी इमारतों की व्यवस्था की जाए।

मैं फिर इस बात को कहना चाहता हूं कि देहातों में और ताल्लुकों में हमारे इलाके में सड़कों पर विशेष ध्यान दिया जाए। जो छोटी सड़कें हैं उनको राज्य सरकार बनावे लेकिन जो बड़ी सड़कें हैं और जो कि पैसे की कमी के कारण राज्य सरकार और दूसरे कारणों से राज्य सरकार द्वारा नहीं बनायी जा सकतीं उनको केन्द्र अपनी सहायता से बनवाने की व्यवस्था करे। ऐसा होगा तभी ये पिछड़े इलाके आगे आ सकेंगे।

तार के सम्बन्ध में मुझे एक बात कहनी है कि तार के खम्भे लकड़ी के हैं जो कि बरसात में सड़ जाते हैं और गिर जाते हैं। तार खम्भे कितने ही दिनों तक पड़े रहते हैं उसका पता शायद आफिस को जल्दी नहीं लगता है। बहुत दिनों के बाद वह खम्भा उठाया जाता है और काम शुरू किया जाता है। इसलिए मेरा सुझाव है कि ऐसी जगहों पर लकड़ी के खम्भे न लगा कर लोहे के अच्छे और मजबूत खम्भे लगाए जायें, ताकि तार आफ़िस ठीक तरह से काम कर सकें। कई समय होता यह है कि अगर

[श्री कामले]

कहीं पर कोई तार गिर गया, तो चूंकि तार आफ़िस को उस का पता नहीं होता है, इसलिए अगर उस समय किसी ने कहीं तार दे दिया, तो उसकी कोई कीमत नहीं होती है। पत्र के समान तार घर से भेजा जाता है। मैं मंत्री महोदय को सुझाव दूंगा कि लकड़ी के खम्भों की जगह लोहे के खम्भे लगाए जांय गौर आखिर में कहूंगा कि पिछड़े हुए इलाक़ों की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाये। यही मेरी प्रार्थना है।

†**श्रीमती लक्ष्मी बाई** (विकाराबाद) : अध्यक्ष महोदय, आप को बहुत धन्यबाद कि आप ने मुझे समय दिया।

ट्रांस्पोर्ट एंड कम्यूनिकेईन्ज़ मंत्रालय का देश के जीवन में बहुत महत्व है। उस से लोगों को बहुत सुविधा मिलती है। यह मंत्रालय बहुत तरक्की कर रहा है और उसका काम बहुत बढ़ रहा है। यह मंत्रालय बहुत अच्छा काम कर रहा है और इस के लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देती हूं। इस सम्बन्ध में मैं कुछ सुझाव उनके सामने रखना चाहती हूं।

थर्ड फ़ाइव-योअर प्लान में नैशनल हाईवेज़ के लिए करीब ४६ करोड़ रूपये रखे गए हैं। लेकिन मैं देखती हूं कि इस सम्बन्ध में आन्ध्र प्रदेश के जो आंकड़े चार साल पहले थे, उन में कोई वृद्धि नहीं हुई है और जितना माइलेज उस वक्त था, अब भी उतना ही है। वह बढ़ा नहीं है, शायद घट गया हो, क्योंकि कई जगह रिपेयर्ज वग़ैरह नहीं हुई होंगी।

मैं मिनिस्टर साहब का ध्यान इस तरफ़ दिलाना चाहती हूं कि आन्ध्र प्रदेश में कई टैंक, तालाब और नदियां हैं और बहुत सा पहाड़ी इलाका है। वहां पर पहले हाईवेज़ तालाबों के ऊपर से जाते थे, लेकिन अब तालाबों के नीचे से जाने लगे हैं। मैं समझती हूं कि वह तो ठीक है। परन्तु बात यह है कि तालाबों के नीचे की ज़मीन बहुत अच्छी होती है और वहां पर पैडी वग़ैरह बहुत पैदा होती हैं। हाईवेज़ बनाने के लिए वहां पर दिल खोल कर और बहुत बड़ी चौड़ी ज़मीन ले ली जाती है, लेकिन सालों गुज़र जाते हैं और फिर भी उसका कम्पेन्सेशन देने की बात ही नहीं की जाती है। जब कोई ज़मीन ले ली जाती है, तो उस के दोनों तरफ़ की ज़मीन बहुत खराब हो जाती है और उस की रक्षा नहीं हो पाती है। किसानों का इस प्रकार बहुत नुक्सान होता है और उन की जिन्दगी बिगड़ जाती है। हम देखते हैं कि सड़क के लिये अठारह या बीस फ़ीट ज़मीन की ज़रूरत होती है, लेकिन चालीस फ़ीट ज़मीन ले ली जाती है। ज़मीन लेने के दो तीन साल बाद तक सड़क नहीं बनाई जाती हैं। अगर वहां पर कोई नदी-तालाब नाला हो, तो उस पर पुल नहीं बनाया जाता है। चार पांच साल तक किसान की फ़सल ख़राब होती रहती है। वह बेचारा रोते रोते थक जाता है। अगर वहां पर कोई लोकल लीडर आता है तो वह उस को कह देता है, लेकिन इस प्रकार कहते कहते वह थक जाता है। इन हाईवेज़ के बनने से कई लोग तो खुश होते हैं, क्योंकि उनको सहूलियतें मिलती हैं, लेकिन किसानों को उन से बहुत नुक्सान होता है।

हमारे मिनिस्टर महोदय गांवों की जिन्दगी को जानते हैं। मैं आप के जरिये से उनकी तवज्जह इस तरफ दिलाना चाहती हूं कि सड़क बनाते वक्त बड़े बड़े गड्ढे खोदे जाते हैं और कंकड़, पत्थर वगैरह दूर दूर तक डाल देते हैं, जिनको साफ करने वाला कोई नहीं होता है। अगर किसान उन लोगों को रोकने की कोशिश करते हैं, तो वे कहते हैं कि यह गवर्नमेंट की सड़क है। बरसात में वहां पर पानी भर जाता है, जमीन भी वह जाती है और फसल नहीं होती है। माननीय मंत्री मेहरबानी करके रेल या मोटर पर वहां जायें और देखें कि वहां पर दोनों वाजू कितने गड्ढे होते हैं और कितनी जमीन ले ली जाती है।

†मूल अंग्रेजी में।

इस रिपोर्ट से मुझे मालूम हुआ कि इन्टरनैशनल डेवेलपमेंट एसोसियेशन वाले मंत्रालय को २९ करोड़ रुपये दे रहेहैं। मंत्रालय स्टेट्स को खर्चा और एड दे रहा है। जहां से मैं आती हूं, वहां की आबादी साढ़े तीन करोड़ है। वह बहुत बड़ी जगह है, कोस्टल एरिया है और वहां पर पहाड़ भी हैं। वहां पर १, ५० हजार स्क्वेयर माइल्ज ज़मीन है। वहां पर सैंकड़ों नदियां और हजारों टैंक्स हैं। इतना होते हुए हुए भी आन्ध्र प्रदेश को कोई एड नहीं दी जा रही है। हमारी स्टेट एक एग्रीकल्चरल स्टेट है। वहां पर किसानी बहुत होती है। हमारे यहां नदियों पर पुल न होने की वजह से आने जाने के रास्ते बन्द हो जाते हैं। बरसात में कोई कहीं भी आ जा नहीं सकता है। अगर चार मील के फासले पर किसी जगह जाना हो, तो तीस मील का चक्कर लगा कर वहां पहुंचा जा सकता है। गांवों में जो गरीब लोग आज-कल के इस डेवलपमेंट पीरियड में सामान बनाते हैं, एक गांव से दूसरे गांव जाने का रास्ता न होने से उसको बहुत तकलीफ और नुक्सान होता है। मेरे एरिया में नारायण खेट में, जो कि तालुका हैडक्वार्टर है, अभी भी कोई टेलीग्राफ टेलीफोन आफिस नहीं है। अगर कोई मर जाए, तो इन्फर्मेशन देने के लिए या तो मोटर में जाओ या ११२ मील का फासला एक हफ्त में तय करो। मंत्री महोदय को रहम करना चाहिए और वहां पर ये सुविधायें देने की व्यवस्था करनी चाहिए। उनको एक सरवे करवाना चाहिए कि किस किस जगह पर ज्यादा फंड्ज की जरूरत है। हम पुरानी स्टेट में रहते थे, जहां इतनी सुविधायें नहीं होतीं थीं, लेकिन पंद्रह साल के बाद आज भी वहीं स्थिति है और कोई सुधार नहीं हुआ है। सरकार की ओर से उस क्षेत्र को कोई सुविधा नहीं दी जाती है।

केवल आंध्र प्रदेश ही नहीं, जितने भी पिछड़े हुए इलाके हैं, उनकी तरफ ज्यादा तवज्जह देकर उनको सहायता देनी चाहिए। माननीय मंत्री को स्टेट गवर्नमेंट की तवज्जह भी इस तरफ दिलानी चाहिए और उनको कहना चाहिए कि ये सुविधायें उपलब्ध न होने से डेवेलपमेंट रुक रहा है। यह विभाग एडूकेशन मिनिस्ट्री की तरह नहीं है कि जो रुपया खर्च किया जायगा, वह वापस नहीं आयेगा। यह विभाग बिजिनेस लाइन्ज पर काम करता है। वह कितना खर्च करता है, उतना उसके पास वापस आता है। मगर उसके पास ताकत नहीं है और रुपया भी नहीं है। वह हर वक्त घाटे पर चलता रहता है।

हम देखते हैं कि हर साल स्टेम्प्स, पार्सल और दूसरी चीजों पर पैसा बढ़ाया जा रहा है, लेकिन फिर भी टेलीफोन विभाग आदि सब घाटे पर चलते हैं। इसका क्या कारण है? लोग खत लिखने में डरते हैं। वे पंद्रह, अठारह, बीस पैसे खर्च करके खत लिखते हैं, लेकिन कभी कभी वह खत एक महीन के बाद पहुंचाता है। मैंने २० तारीख को यहां से गाड़ी के बारे में पत्र लिखा, लेकिन मैं वहां पर २६ तारीख को पहुंच भी गई और पत्र पहुंचा २८ तारीख को। अभी हमारे एक टेलीग्राम के बारे में कह रहे थे। मैं कहना चाहती हूं कि पचास पचास मील की बात नहीं से है, हैदराबाद यहां से ११०० मील पर है। हम यहां से टलीग्राम देते हैं, लेकिन वह टेलीग्राम हमारे पहुंचने के बाद पहुंचता है।

इसी प्रकार ट्रंक-काल करते हुए भी हम डरते हैं। हम सुबह चार, साढ़े चार बज उठ कर ट्रंक मिलाने की कोशिश करते हैं। सब लोग साढ़े पांच बजे तक सोते हैं। घंटी नहीं होती है। अगर घंटी होती भी है, तो कभी कहा जाता है इनको पूछो, कभी कहा जाता है उनको पूछो। बारह तेरह बार टलीफोन करना पड़ता है। यहां पर दिल्ली में टेलीफोन वाले बहुत सताते हैं। आखिर यह क्या तमाशा है? यह बन्द होना चाहिए? इस संकट-काल में तो टैलीफोन, टैलीग्राफ्स और कम्यूनिकेशन्ज का इन्तजाम बहुत अच्छा होना चाहिए और हर तरफ़ बहुत जागरूकता होनी चाहिए।

[श्रीमती लक्ष्मी बाई]

एक सुझाव मैं देना चाहती हूं। यह ट्रांस्पोर्ट के बारे में है। आप बसें तो अच्छी चलाते हैं। लेकिन गांवों की तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये। गांवों में वैजीटेबल्ज, कैश क्राप्स दूध, अंड मेव इत्यादि होती हैं। उनको लाने का प्रबन्ध संतोषजनक नहीं होता है। अगर वहां से लाने का कोई संतोषजनक प्रबन्ध न हो तो गांवों का डिवेलेपमेंट नहीं हो सकता है, उनकी तरक्की नहीं हो सकती है। इनको लाने की सुविधा न होने के कारण व आसानी से शहरों इत्यादि में पहुंच नहीं पाती है। मैं चाहती हूं कि जहां आप बसें चलात हैं, वहां आप एड देकर, खर्चा कुछ हद तक मीट करके ट्रकों की कोओपरेटिव सोसाइटीज की मदद करें तो उनको लाने की सुविधा हो जायेगी। यदि ऐसा किया जाता है तो गांवों के लोगों के लिए धंधे अधिक हो सकत हैं, उनकी खेती की उन्नति हो सकती है और साथ ही साथ हमारा भी फायदा हो सकता है। मैं आशा करती हूं कि इस सुझाव पर ध्यान दिया जाएगा।

†**श्री मथिया** (तिरुनेलवेली) : मैं परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। मंत्रालय ने संकटकाल में सराहनीय कार्य किया है, सीमान्त क्षेत्रों में यथासंभव अल्पकाल में सड़कें बनाई हैं, टैलीफोन व तार की व्यवस्था तीन मास से कम समय में की गई।

१९६३–६४ के बजट में बन्दरगाह विकास के लिए ७ करोड़ रु० का उपबन्ध जो में समझता हूं कि कम है क्योंकि अनेक परियोजनायें आरम्भ की गई हैं, जैसे बड़े वन्दरगाहों में सुधार करना है, और मंगलोर तथा टूटीकोरिन जैसे अनेक वीच के वन्दरगाह बनाने हैं। मैं २ अप्रैल को टूटीकोरिन गया और देखा कि वहां का कार्य बड़ी ही धीमी गति से हो रहा है। उसके लिए १९६३–६४ के १० लाख का बजट आवंटन है जो कम है। मैंने इस बारे में मंत्री महोदय से बात की और उन्होंने यह राशि ५० लाख रु० कर दी। इस के लिए उनके प्रति आभार प्रकट करता हूं। किन्तु १९६३–६४ के प्राक्कलनों के अनुसार तत्काल कार्यों के लिए ८० लाख रु० अत्यावश्यक है। मैं इस बन्दरगाह के बारे में माननीय मंत्री से कुछ निवेदन करना चाहता हूं। प्रथम, टूटीकोरिन वन्दरगाह परियोजना के लिए एक मुख्य इंजिनीयर तत्काल नियुक्त किया जाये। द्वितीय, रेलवे अधिकारियों से मीलावित्तन स्टेशन से बन्दरगाह लाइन बनाने को कहा जाय इउसे वन्दरगाह तक पत्थर आदि आसानी से लाये जा सकते हैं और निर्माण कार्य बिना कठिनाई के आरम्भ हो सकेगा। तृतीय, मलायम कोहाई से वन्दरगाह तक एक सड़क बनाई जानी है। चौथी, रेलवे लाइन और सड़क के लिए भूमि प्राप्त करनी है। मद्रास सरकार से भूमि अर्जन का कार्य अविलम्ब आरम्भ करने के लिए कहा जाना चाहिये क्योंकि तभी वदन्रगाह के निर्माण का कार्य आरम्भ हो सकता है।

आय-व्ययक में सेतुसुन्दरम परियोजना की प्रारम्भिक जांच पड़ताल के लिए ७ लाख रु० की व्यवस्था है जबकि उसके लिए मद्रास सरकार ने प्राक्कलनों के अनुसार कम से कम १५ करोड़ रु० की आवश्यकता है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण परियोजना है और इससे विदेशी मुद्रा पर्याप्त मात्रा में प्राप्त होगी क्योंकि जो जहाज अब श्रीलंका का चक्कर लगाते हैं, व उसे वचा सकते हैं और टूटीकोरिन बन्दरगाह पर सरकार सेतुसुन्दरम नहर का प्रयोग कर सकते हैं। इस प्रकार टूटीकोरिन वन्दरगाह और सेतुसुन्दरम परियोजना एक दूसरे से संवद्ध हैं; इन्हें अलग नहीं किया जा सकता। परन्तु दुर्भाग्यवश अभी सेतुसुन्दरम परियोजना आरम्भ

†मूल अंग्रजी में

भी नहीं की गई है। मैं मंत्रालय से प्रार्थना करता हूं कि इसे कम से कम तीसरी याजना के अन्त से पहिले आरम्भ कर दिया जाये।

दक्षिण में, विशेषकर मदास में पर्यटक केन्द्रों का विकास नहीं किया गया है। मद्रास में कन्या कुमारी तथा कोर्टलम सर्वोत्तम पर्यटक केन्द्र हैं। इसके अतिरिक्त, ग्रामीण क्षत्रों में अधिक डाकघर खोल जाने चाहियें और डाक पहुंचाने की व्यवस्था में अधिक सुधार करने की आवश्यकता है। टेलीफोन व्यवस्था के बारे में मैंने मंत्री महोदय को एक ज्ञापन दिया था कि तिरुनेलवेली की जनता अपन लिए पृथक टेलीफोन जिला चाहती है। मेरा निवदन है कि मंत्री जी इस पर सहानुभूति से विचार करें।

†**श्री रा० बरुआ** (जोरहाट): देश के विकास के लिए परिवहन का विषय बहुत आवश्यक है। फिर, सीमान्त क्षेत्रों में वर्तमान घटनाओं की दृष्टि से प्रतिरक्षा कार्य महत्वपूर्ण हो जाते हैं। जो परिवहन नीति पर निर्भर हैं। हम अपने पिछले अनुभव से कह सकते हैं कि इस सरकार ने इस बात को उचित महत्व नहीं दिया है। तीसरी योजना के अनुसार लम्बी दूरी तक माल ले जाने की आवश्यकता १६.२ करोड़ टन से बढ़ाकर ३४.२ करोड़ टन करनी है। इसी प्रकार थोड़ी दूरी तक माल ले जाने की क्षमता भी बढ़ानी है चाहिये। इस में से रेलवे २५ करोड़ टन ढोयेगी, नदी व तटीय मार्गों से १.७ करोड़ टन ढोया जायेगा। और शेष सड़कों से ढोया जायेगा। अर्थात् तीसरी योजना में लगभग ७.५ करोड़ टन सड़क परिवहन को ढ़ोना है। जब कि सड़क परिवहन की क्षमता केवल १.२ करोड़ टन की । इसे देखते हुए क्या यह सम्भव है कि हम तीसरी योजना के शेष वर्षों में सड़क परिवहन की क्षमता इतनी बढ़ा सकेंगे ? शायद नहीं बढ़ा सकेंगे। इसका प्रभाव देश के उद्योगों पर पड़ेगा। चीनी आक्रमण से उत्पन्न हुई स्थिति से यह और भी आवश्यक हो गया है कि हम लोगों के विकास के लिये यथा संभव कार्य करें। क्या परिवहन मंत्रालय में इस मंत्रालय में इस दृष्टि से परिवहन व्यवस्था में सुधार करने की जागृति है? मैं समझता हूं कि नहीं है। आसाम, नेफा, मनीपुर त्रिपुरा और पश्चिम बंगाल के देश के पूर्वी भाग में सामान्य तया संचालन की अर्थ-व्यवस्था संबंधी विचार ही परिवह न की समस्या पर लागू नहीं कर सकगे। अन्य बातों का भी ध्यान रखना चाहिये। फिर, मैं आंकड़ों से निष्कर्ष निकालता हूं कि इस देश में परिवहन नीति को कोई उल्लेखनीय महत्व नहीं दिया गया है। प्रति १०० वर्ग मील में आसाम में १.६६ मील और बिहार में १०.६१ मील लम्बी सड़क हैं जब कि अन्य राज्यों में इतने ही क्षेत्र में ३४.५८ मील लम्बी सड़क हैं।

सड़क परिवहन के बाद अन्तर्देशीय जल मार्ग पर व्यवस्था पर आता हूं। इस में केवल एक नदी ब्रह्मपुत्र जो पाकिस्तान में भी बहती है और इस प्रकार अन्तर्देशीय नहीं अपितु अन्तर्राष्ट्रीय जल मार्ग है। फिर भी, इसे राष्ट्रीय जल मार्ग नहीं घोषित किया गया है। और राज्यों पर छोड़ दिया गया है। कि वे जो चाहें करें। परिणाम यह हुआ कि पिछले संकट में पाकिस्तान के असहायक आचरण के कारण. गम्भीर समस्या उत्पन्न हो गई। फिर भी, अभी तक कुछ नहीं किया गया है। गंगा-ब्रह्मपुत्र परिवहन बोर्ड की रिपोर्ट में उल्लेख था कि कार्य हो रहा है। परन्तु हम नहीं जानते कि क्या हो रहा है। फिर न केवल एक अन्तर्देशीय बन्दरगाह है, पाण्डू जिसे आसाम सरकार बना रही है परन्तु उस में भी विचाराधीन वर्ष में कोई प्रगति नहीं हुई है। परन्तु कोई नहीं जानता कि वह कब पूरा होगा। हमारा संबंध देश की सुरक्षा व प्रतिरक्षा से है और इस कारण सरकार को इसके बारे में कुछ कार्यवाही अवश्य करनी चाहिये।

आसाम में सब से कम राजपथ हैं। एक राजपथ दक्षिण में ब्रह्मपुत्र और उत्तर में भूटान के बीच है जिस पर चार महत्वपूर्ण पुलों के निर्माण के लिये तीन या चार वर्ष पहिले धन स्वीकार किया गया था, परन्तु अभी तक कुछ नहीं हुआ है? यदि घाटी या भूटान में कुछ घटना हो जाती है तो

†मूल अंग्रेजी में

[श्री रा० बरुआ]

सरकार संभरण, सेना आदि का शीघ्र परिवहन कैसे करेगी? राजपथ संख्या ३७ में जो भी है वह उचित स्तर तक नहीं है। उत्तर बंगाल में कोई उल्लेखनीय सड़क नहीं है। अत्यधिक समर-महत्व के क्षेत्र को आप ने इस स्थिति से छोड़ दिया है। इन पर मंत्रालय को अवश्य ध्यान देना चाहिये।

मेरे एक प्रश्न के उत्तर में मुझे सूचित किया गया था कि मंत्रालय राजपथों के सुधार पर ध्यान दे रहा है। मैं अपने व्यक्तिगत अनुभव से कहता हूं कि वहां कुछ नहीं हो रहा है। सड़क निर्माण में महत्व या युद्धकालीन महत्व की भावना नहीं है। यदि ऐसा ही होता रहा तो मैं नहीं जानता कि लक्ष्य कब प्राप्त होगा। इसके अतिरिक्त, आसाम और उस क्षेत्र में परिवहन का विकास अन्य बातों को भी ध्यान में रख कर किया जाना चाहिये। त्रिपुरा को आसाम तथा शेष भारत से मिलाने वाली पासी—बदरपुर सड़क ही एक ऐसी है जो वर्ष भर खुली रहती है। परन्तु इसका निर्माण पहिली योजना में स्वीकृत होते हुए भी अभी तक पूरा नहीं हुआ है जब कि यह कुल ८२ मील लम्बी है। त्रिपुरा के सामने खतरें का आप कैसे मुकाबला करेंगे। मैं नहीं जानता। इस सड़क का भी नदी मार्ग से संबंध है। अतः मैं महसूस करता हूं कि यदि उचित आयोजन करना है तो इस समर महत्व के प्रदेश में इस समूचे क्षेत्र के लिए उचित आयोग की आवश्यकता है। सिंचाई, रेलवे और परिवहन तीनों ही योजना संस्था को दे देने चाहियें जो इन के लिये मिश्रित योजना बना सके।

कलकत्ता बन्दरगाह सूख रहा है। हलदिया बन्दरगाह भी हमें परेशान कर रहा है। अतः ये सारी समस्यायें एक साथ सुलझाई जानी चाहियें। कहा जाता है कि कुछ मामलों पर राज-सरकारों को कार्यवाही करनी चाहिये, लेकिन उनका भी कोष इन गम्भीर समस्याओं को नहीं सुलझा सकता। आसाम के उद्योग मंत्री ने कहा है कि केन्द्रीय सरकार पिछले कुछ वर्षों से आसाम को शेष भारत के साथ मिलाना नहीं चाहती।

विमान परिवहन के बारे में मुझे यह कहना है कि जो लड़के आसाम के विभिन्न हवाई अड्डों पर गये उन्होंने सराहनीय कार्य किया। जहां इंण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के कर्मचारियों को दी गई सुविधाओं का संबंध है, एक ओर तो वे फिजूल खर्ची होने के लिये प्रसिद्ध हैं; दूसरी ओर आवंटित धन का भी प्रयोग नहीं कर सकते। कर्मचारियों के लिए क्वार्टर बनाये जाने चाहियें।

पिछले कुछ वर्षों में विभाग ने ग्रामीण क्षेत्र में अनेक डाकघर खोले हैं जिन के उचित संचालन के लिए छोट डाकघर तथा बड़े डाकघर पर्याप्त संख्या में होने चाहियें। इस संबन्ध में अर्थक्षतया कम वृद्धि हुई है। आजकल हमें २०० बड़े डाकघरों और ४००० छोटे डाकघरों की आवश्यकता है। यदि हम यह नहीं कर सकते तो, लोकप्रियता के नाम पर और संख्या बढ़ाने के बजाये हमें पहिले उन्हें सुदृढ़ करना चाहिये।

विदेशी मुद्रा अर्जन के लिए पर्यटक व्यापार अच्छा साधन है, परन्तु १९६१ और १९६२ के आंकड़ों से इस में कमी हुई प्रदर्शित होती है। अतः इसकी भी जांच होनी चाहिये। मेरा विचार है कि विभिन्न विभागों की ओर से भी संवर्धन-कार्य में समन्वय होना चाहिये। मि० मोरिस, एक विशेषज्ञ ने कहा है कि जो अन्य देशों में अपने ग्राहकों के लिए जो भी सुविधायें चाहता है उसे यह भी सुनिशिचत करना चाहिये कि उसके देश में अन्य देशों के लोगों को वही सुविधायें उपलब्ध हों। हमारे लिये यह एक संकेत है।

अध्यक्ष महोदय : पहिले ही पेश किये गये अन्य कटौती प्रस्तावों के अतिरिक्त निम्न प्रस्तावों को भी प्रस्तुत किया जा सकता है।

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१	२	३	४	५
९३	९	श्री प्रिय गुप्त .	कोलासी गांव को कटिहार से मिलाने के लिये पुल का निर्माण ।	१०० रु०
९९	१७	श्री प्रिय गुप्त	गांवों में विभागीय डाकघर कर्मचारियों को पूरी वर्दी देना।	१०० रु०
१३९	१९	श्री प्रिय गुप्त	सभी मुख्यालयों को निकटतम राजपथ से मिलाना ।	१०० रु०

†**श्री लीलाधर कटकी:** (नवगांव) : परिवहन नीति तथा समन्वय संबंधी न्योगी समिति ने दो वर्ष पहिले रिपोर्ट दी थी । मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूं कि वह समिति के सभापति से अंतिम रिपोर्ट शीघ्र देने के लिये कहें । प्रतिरक्षा तथा विकास की दोहरी नीति की दृष्टि से यह भी विचार किया जाना चाहिये कि क्या परिवहन योजना में परिवर्तन करने की आवश्यकता है । हमें देखना चाहिये कि सड़क परिवहन कम व्यय पर कैसे चलाया जा सकता है और इसके प्रभाव पर भी, जो जनता पर पड़े, ध्यान देना चाहिये ।

असैनिक उड्डयन के बारे में मैं मंत्रालय का ध्यान हाल में सभा में पेश की गई प्राक्कलन समिति की २९वीं रिपोर्ट की ओर दिलाता हूं । इस में अनेक सिफारिश की गई हैं। और आशा है कि मंत्रालय उन पर उचित ध्यान देगा। मैं जानना चाहता हूं कि डकौटा विमानों को बदलने में क्या प्रगति हुई है । फिर, हमें करावेल विमान कब तक मिलने की आशा है। प्राक्कलन समिति की दो बातों पर, पहिली असैनिक तथा वायु सेना के लिए चालकों के प्रशिक्षण से संबंधित और दूसरी दिल्ली में सेना के और असैनिक जेट विमानों के लिए पृथक हवाई अड्डे बनाने से संबंधित बातों पर जोर देना चाहता हूं। यही बात ढिबरूगढ़, और गोहाटी जैसे स्थानों पर भी लागू हो सकती है । इस पर प्रतिरक्षा मंत्रालय से वार्ता की जानी चाहिये ।

[**श्री तिरुमल राव** पीठासीन हुए]

कर्मचारियों के बारे में पदोन्नति के नियम निश्चित होने चाहिये ताकि किसी को कोई साधारण शिकायत न हो। जहां आवास बहुत मेहंगा है, वहां आवास या उसके बदले में भत्ता दिया जाना चाहिये ।

अन्तर्देशीय जल मार्ग के बारे में मैं मंत्रालय को यह जांच करने का सुझाव देता हूं कि क्या ब्रह्मपुत्र, गंगा, कृष्णा और और गोदावरी जैसी बड़ी नदियों को राष्ट्रीय नदी घोषित करने का समय नहीं आया है। इस के बाद, मैं देश के पूर्वी प्रदेश की परिवहन समस्याओं की ओर मंत्रालय

†मूल अंग्रेजी में

[श्री लीला करकटनी]

का ध्यान आकर्षित करता हूं। संकटकाल में यह समस्या और भी महत्वपूर्ण हो गई है। जब बाबू जगजीवनराम रेलवे मंत्री थे, हमें याद है कि उन्होंने हमारी परिवहन कठिनाइयों को कम करने के लिये क्या किया था और आशा है कि वह इस प्रदेश और शेष देश के बीच परिवहन के अन्य साधनों में सुधार करने के लिए वही सावधानी तथा सहायता से काम गे। लेंमें चाहता हूं कि माननीय मंत्री हमें यह भी बातयें कि आसाम, नेफा, नागा पहाड़ियों, मनीपुर और त्रिपुरा में सड़क व्यवस्था में सुधार करने के लिए क्या किया जा रहा है।

आसाम को शेष भारत से मिलाने वाले राजपथों पर अनेक पुल नहीं हैं और राजपथ संख्या ३१ तथा ३७ पर काफी कमजोर पुल हैं। आसाम के लिए अन्तर्देशीय जलमार्ग के बारे मैं सभा को विदित है पाकिस्तानी मल्लाहों की हड़ताल के कारण लगभग दो महीने के लिए कैसे बन्द हो गया था। यह एक संकेत है। अतः जोगीधोपा के लिए बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण के अतिरिक्त सड़क व्यवस्था का भी विकास होना चाहिये। यह भी विचार किया जाना चाहिये कि क्या महानन्द, तीस्ता और तोरसा को फरक्का बांध से कलकत्ता तक की प्रस्तावित नहर से मिलाकर गंगा-ब्रह्मपुत्र नहर के निर्माण के प्रस्ताव पर विचार करने का समय नहीं आया है। फरक्का बान्ध के बारे में मैं श्री सामन्त के विचारों का पूर्ण समर्थन करता हूं। इससे कलकत्ता और ब्रह्मपुत्र के बीच शायद जोगीधोपा के पस अन्तर्देशीय जल-परिवहन में भी सहायता मिलेगी।

जब बड़ी लाइन को जोगीधोपा तक बढ़ाया जाये तब जोगीथोपा से नीभारी और यदि संभव हो तो ढिबरूगढ़ तक नदी परिवहन में सुधार करना आवश्यक होगा। इसके लिए नदी से मिट्टी निकालना आवश्यक होगा।

इन शब्दों के साथ मैं परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ।

†**श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा** : (जम्मू तथा काश्मीर): में माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि संकट तथा सरकारी विभागों में खर्च की कमी करने की प्रवृत्ति का ध्यान रखकर एयर इण्डिया कारपोरेशन तथा इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन को मिला दिया जाना चाहिये और मुझे विश्वास है कि इससे कुछ कार्यों का व्यय अवश्य ही कम हो जायेगा। फिर एयर इण्डिया के प्रचार आन्दोलन के बारे में आपको स्मरण होगा कि इस सभा ने उसकी एक पत्रिका के प्रकाशपे पर घोर आपत्ति की थी। इससे मुझे एयरइण्डिया के नाम पर, महाराजा एयरइण्डिया, कुछ आपत्ति है। मेरी समझ मैं नहीं आता कि यह नाम क्यों दिया गया। यह सेना विदेशियों को लाती व ले जाती है और इस प्रकार उन्हें भारत के बारे में पहिलो जानकारी इससे होती है। स्वतन्त्रता के बाद, मेरा दृढ़ विश्वास है कि भारत महाराजाओं का देश नहीं है। में समझता हूं कि यदि एयरइण्डिया कोई ऐसा नाम धारण करे जो भूतकालीन भारत के बजाये वर्तमान भारत की द्योतक हो तो उत्तम रहेगा। इसके अतिरिक्त में इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन को "फ्रेंडशिप" विमान चलाने के लिए वधाई देता हूं और निवेदन करता हूं कि दिल्ली और श्रीनगर के बीच गर्मियों मैं ऐसे विमान अधिक चलायें जाने चाहिये। एयर इण्डिया के बारे में एक और बात यह कहनी है कि इसने हाल में पी० फार्म व्यवस्था लागू की है जो वित्त मंत्रालय द्वारा लगाये गये प्रतिबन्धों के विरुद्ध है। मेरी समझ मैं नहीं आता कि सरकारी मंत्रालय कैसे काम कर रहे हैं एक मंत्रालय प्रतिबन्ध लगाता है और दूसरा मंत्रालय उसकी हंसी उड़ाने का प्रयास

†मूल अंग्रेजी में

करता है। यदि परिवहन तथा संचार मंत्रालय ने विदेशों नें ऐसे पी० फार्म प्रतिबन्ध लगाने पर आपत्ति की है, तो निश्चय ही वे वित्त मंत्रालय को यह प्रतिबन्ध समाप्त करने की आवश्यकता बता सकते हैं बजाये इसके कि एयरइण्डिया से ऐसे भद्दे ढंग से वित्त मंत्रालय पर दबाव डालने को कहें।

असैनिक उड्डयन संबंधी प्राक्कलन समिति की रिपोर्ट में उल्लेख है कि जम्मू तथा काश्मीर राज्य को छोड़कर बाकी सभी राज्यों में उड्डयन क्लब हैं। संकट और इस राज्य के सीमान्त राज्य होने का ध्यान रखकर में मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूं कि इस राज्य में भी उड्डयन क्लब शीघ्र खोया जाये। फिर, प्रतिरक्षा की आवश्यकताओं का ध्यान रखकर में मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि दिल्ली नें एक अन्तर्राष्ट्रीय असैनिक हवाई अड्डा बनाया जाये ताकि एक सेना के लिए और इसका असैनिक कार्यों के लिए प्रयोग नें लाया जा सके। फिर, इसमें सन्देह नहीं कि पर्यटन विदेशी मुद्रा प्राप्त करने में महत्वपूर्ण कार्य करता है परन्तु मैं इस बारे में दो बातें कहना चाहता हूं कि इस निदेशालय को भारत सरकार के वैदेशिक-कार्य मंत्रालय का छोटा मंत्रालय नहीं बनाइये तथा दूसरी आपत्ति यह है कि हमने भारत में पर्यटन सुविधायें देने के लिए चाहे जो किया हो, फिर भी उनकी प्रकार में सुधार होना चाहिये। जबभी विदेशी दर्शकों से होटल आवास टेक्सी का अधिक किराया आदि के बारे में शिकायत मिले, उसकी जांच आवश्य की जानी चाहिये।

श्री रा० स० तिवारी (खजुराहो) : सभापति महोदय, में आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे यहां पर अपने विचार प्रकट करने का समय दिया।

परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अनुदानों पर चर्चा चल रही है। परिवहन तथा संचार मंत्रालय के अधीन हमारा डाक तार विभाग भी आता है, इसलिये चारो विभागों के अनुदानों पर विचार हो रहा है।

जिस देश में तार डाक की सक्रियता रहती है उस देश में संकट काल नें भी कभी कोई कठिनाई नहीं आ सकती है क्योंकि सूचना जल्दी से मिल जायेगी। जिस समय देश में ऐसी हालत थी कि चीन का युद्ध हमारे ऊपर आ गया उस समय में हमारे मंत्री जी ने जो सहयोग किया है वह बड़ा प्रशंसनीय है क्योंकि बिना उनके सहयोग के युद्ध के परिणामस्वरूप उत्पन्न स्थिति में हम जल्दी से काम नहीं कर सकते थे। इस समय पर हमारे तार विभाग ने जो दक्षता तथा कुशलता दिखलाई है उसके लिये मैं उसे धन्यवाद देता हूं जहां कहीं भी हमारे सिपाहियों के लिये, यहां तक कि पहाड़ों पर भी नौजवानों के लिये, जो भी आवश्यकताओं थीं उन सबको हमारे मंत्री जी ने पूरा किया है। उन्होंने उन लोगों के लिये मनी आर्डर और रजिस्ट्री आदि सबकी सुविधायें उसी प्रकार से दीं जैसे कि पहले मिलती थीं, बल्कि उससे भी ज्यादा। ऐसी व्यवस्था पिछली लड़ाइयों के समय भी जो कि अंग्रेजी काल में हुई, नहीं हो सकी थी जैसी कि इस समय की गई है, और में इसके लिये भी उनको धन्यवाद देता हूं।

इस सम्बन्ध में मेरा केवल एक निवेदन है। इस मंत्रालय ने अपनी किताब में लिखा है:

> "प्रशासनिक एकांश: प्रशासन की सुविधा के लिये समूचे देश को प्रादेशिक तथा कार्य सम्पन्नता के आधार पर बनाये गये एकांशों नें विभक्त किया गया है।"

इस विषय में मेरा यह कहना है कि हमारा है एक ऐसा अभागा प्रदेश है जहां पर पोस्ट आफिस

[श्री रा० स० तिवारी]

का जनरल आफिस नहीं है। १ लाख, ७१ हजार वर्गमील नें फैला हुआ प्रदेश हमारा मध्य प्रदेश है लेकिन वहां पर जनरल आफिस नहीं है। न मालूम हमारा क्या दुर्भाग्य है कि जब सरकार ने लिखा है कि हम प्रबन्ध के लिए और शासन व्यवस्थय के लिए हर प्रान्त में जनरल पोस्ट आफिस बना रहे हैं, तो मध्य प्रदेश में जनरल पोस्ट आफिस नहीं बना। वहां का शासन नागपुर के जनरल पोस्ट आफिस द्वारा होता है। मध्य प्रदेश हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा प्रदेश है और वहां पर जनरल पोस्त आफिस नहीं है। यह बात मेरी समझ मैं नहीं आती।

†**श्री प्रिय गुप्त :** (कटिहार): श्रीमान सभा में गणपूर्ति नहीं है।

†**श्री सं० मो० बनर्जी :** यह अभिसमय है कि ५ वजे के बाद गणपूर्ति का प्रश्न नहीं उठाया जाता।

†**सभापति महोदय :** यदि माननीय सदस्य अधिभसमय का पालन न करें तो मैं कुछ घन्टी बनाने के अतिरिक्त और कुछ नहीं कर सकता।

श्री रा० स० तिवारी: तो मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन कर रहा था कि मध्य प्रदेश मैं जो कि सबसे बड़ा प्रदेश है, जनरल पोस्रे आफिस नहीं है। मेरा निवेदन है कि इस ओर ध्यान दिया जाए।

दूसरे मेरा निवेदन है कि आपका परिवहन एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश में और एक तहसील से दूसरी तहसील नें चलता है, पर बीच में कुछ स्थान अन्य प्रदेश के आ जाने से छूट जाते हैं जहां के लोगों के लिए कोई व्यवस्था नहीं रह जाती। मैं चाहता हूं कि आपका एक प्रदेश का परिवहन दूसरे प्रदेश मैं भी जा सके। और अगर किराए आदि के बारे में कोई कठिनाई हो तो उसका प्रबन्ध कर लिया जाए ताकि लोग लम्बी यात्रा कर सकें। इस पर विचार करें। में मानता हूं कि इसमें कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए।

मैं देखता हूँ कि आजकल सड़क परिवहन रेल के समान ही बढ़ गया है। लेकिन रेलों में यात्रियों के पीने के पानी की, ठहरने आदि की सुविधायें हैं, जब कि सड़क परिवहन से जाने वाले यात्रियों के लिए कोई इस प्रकार की सुविधायें नहीं हैं, उनको धूप में और बरसात में कष्ट होता है। तो मेरा निवेदन है कि केन्द्रीय सरकार को राज्य सरकारों को अनुदान दे कर या कुछ सहयोग दे कर यह काम करवाना चाहिए कि जहां भी बसों के स्टेशन हैं वहां इस प्रकार की व्यवस्था यात्रियों के लिए हो ताकि उनको तकलीफ न हो।

अभी भी बहुत से देहाती इलाकों में हरकारे डाक ले कर जाते हैं। मेरा निवेदन है कि इन में से जिन स्थानों को आपकी बस जाती है वहां डाक ले जाने की व्यवस्था बस द्वारा की जाए तो इसमें समय भी कम लगेगा और खर्चा भी कम होगा। इस प्रकार की व्यवस्था कुछ स्थानों के लिए तो हैं लेकिन अनेक स्थानों के लिए नहीं है। मेरा निवेदन है कि इस पर ध्यान दिया जाए और इसको चलाया जाए।

हरकारे जो डाक लेकर जाते हैं उनको पैदल जाना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि आज पैदल का युग नहीं है। इसमें समय बहुत लगता है। मेरा सुझाव है कि हरकारों को इस काम के लिए साइकिलें दी जाएँ ताकि वे अपना काम जल्दी और सुविधा से कर सकें।

---

†मूल अंग्रेजी में

आपने टेलीफोन की व्यवस्था अच्छी से अच्छी की है कुछ स्थानों में यह अव्यवस्थित है। कुछ स्थानों में टेलीफोन के खम्भे लकड़ी के हैं। ये दस पन्द्रह साल से लगे हैं और इनमें से कुछ सड़ गए हैं और गिर गय हैं इस कारण बेकाम हो गये हैं और टेलीफोन लगा होते हुए भी काम नहीं देता। मैंने कई बार छतरपुर से लौंडी तहसील को टेलीफोन किया तो नहीं कर सका। मुझे बताया गया कि खम्भे गिर गए हैं इसलिए टेलीफोन नहीं हो सकता। मेरा निवेदन है कि इनको बदला जाए अगर सब को नहीं बदला जा सकता तो तीन तीन चार चार खम्भों के बीच में एक लोहे का खम्भा लगा दिया जाए ताकि तार जमीन को न छू सके और टेलीफोन किया जा सके। इस पर अवश्य ध्यान दिया जाना चाहिये।

मेरा एक और निवेदन है कि पोस्ट कार्ड का मूल्य न बढ़ाया जाए क्योंकि इससे गरीब आदमी को तकलीफ होती है। अगर आप पोस्टकार्ड का दाम बढ़ा दगे तो जो आदमी दो पोस्टकार्ड लिखता है वह एक लिखेगा। इस प्रकार आपको ज्यादा पैसा नहीं मिलेगा। पर गरीब आदमी की सुविधा कम हो जाएगी। आप लिफाफे पर बढ़ा दीजिए, रजिस्ट्री पर बढ़ा दीजिए, लेकिन मेरा निवेदन है कि पोस्टकार्ड पर न बढ़ाइए। इससे गरीब आदमी को मदद मिलेगी।

शिपिंग के बारे में मेरा निवेदन है कि आपने समुद्र में और बड़े बड़े बान्धों के तालाबों में इसकी व्यवस्था की है।

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : तालाबों में ?

श्री रा० स० तिवारी : मेरा सुझाव है कि जो बड़ी नदियां हैं जैसे गँगा, जमुना आदि उनमें छोटी नावों द्वारा जल परिवहन का प्रबन्ध किया जाए। इससे हमारे माल के आने जाने में सुविधा मिलेगी।

†**सभापति महोदय** : माननीय सदस्य अपना स्थान गृहण करें। गणपूर्ति की घन्टी बजने के बाद भी गणपूर्ति नहीं हुई। मैं सभा स्थगित करने के अलावा और कुछ नहीं कर सकता। अत: सभा कल ११ बजे तक के लिये स्थगित होती है।

इसके पश्चात् लोक-सभा की बैठक बुधवार, १० अप्रैल, १९६३ / २० चैत्र, १८८५ (शक) के ११ बजे तक के लिए स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

[मंगलवार, ६ अप्रैल, १९६३]

१६ चैत्र, १८८५ (शक)

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		३७६७—८९
अतारांकित प्रश्न संख्या		
७८०	पश्चिम बँगाल से असम तक सड़क परिवहन .	३७६७—६९
७८१	उपभोक्ता सहकारी समितियां . .	३७६९—७२
७८२	कोयले की ढुलाई के लिए जहाज . . .	३७७३—७४
७८३	यंत्रों से खेती . . .	१७७४—७६
७८४	सेतुसमुद्रम परियोजना . . .	३७७६—७७
७८५	कलकत्ता बन्दरगाह में रेत का जमा हो जाना .	३७७७—७८
७८६	कृषि कार्यक्रम .	३७७८—८१
७८७	वन गवेषणा संस्था	३७८१—८३
७८८	रेल मार्ग पर बम का विस्फोट . . .	३७८३—८४
७९०	भाड़ा दरें .	३७८५—८६
७९२	रुई उत्पादन का लक्ष्य . . .	३७८६—८७
७९५	दिल्ली दुग्ध योजना द्वारा दिया गया दूध . .	३७८७—८९
७९८	रेलवे की योजनाओं का विकास . .	३७८९
प्रश्नों के लिखित उतर		३७८९—३८११
तारांकित प्रश्न संख्या		
७८९	नौवहन समवाय .	३७८९—९०
७९१	दक्षिण रेलवे पर हापर वैगन . .	३७९०
७९६	कपास की खेती .	३७९०
७९७	दूसरे दर्जे की यात्रा सुविधायें	३७९०—९१
७९९	सहकारी फार्म	३७९१

लिखित उत्तर (जारी)

अतारांकित प्रश्न संख्या		पृष्ठ
१६२७	रेलवे लाइनों पर सड़क के ऊपरी पुल	३७९१
१६२८	उड़ीसा सरकार की सहायता	३७९१–९२
१६२९	वाराणसी रेलवे स्टेशन पर पानी की कमी	३७९२
१६३०	उत्तर प्रदेश में छोटी सिंचाई	३७९२–९३
१६३१	भारतीय कृषि और भारतीय वन सेवा	३७९३
१६३२	आलू गवेषणा केन्द्र	३७९३–९४
१६३३	दारव्हा-पुसद् रेलवे लाइन	३७९४
१६३४	आसाम में टेलीफोन एक्सचेंज की इमारतें	३७९४–९५
१६३६	शुष्क क्षेत्रों के विकास के लिए महत्वपूर्ण स्थिति रूप (इकोटाइप्स) का पता लगाना	३७९५
१६३७	केन्द्रीय शुष्क क्षेत्र अनुसंधान संस्था	३७९५–९६
१६३८	कृषि जलवायु विज्ञान का विकास	३७९६
१६३९	भू-कम्पनीय वेधशाला	३७९६–९७
१६४०	स्टार्च फैक्टरी	३७९७
१६४१	उड़ीसा में गन्ने की खेती	३७९७–९८
१६४२	उड़ीसा में सड़कें तथा पुल	३७९८
१६४३	क्षेत्रीय मुर्गी पालन फार्म, भुवनेश्वर	३७९८
१६४४	उड़ीसा में डाकघर तथा सार्वजनिक टेलीफोन	३७९९
१६४५	उड़ीसा को केन्द्रीय सहायता	३७९९
१६४६	रागौल स्टेशन	३७९९–३८००
१६४७	देहली में टेलीफोन कनेक्शन	३८००
१६४८	ऊपरी पुलों का निर्माण	३८००
१६४९	तरल नाइट्रोजन उर्वरक तथा खाद्य उत्पादन	३८००–०१
१६५०	मल्हौर स्टेशन पर गाड़ी का पटरी से उत्तर जाना	३८०१
१६५१	केरल में राष्ट्रीय राजपथ	३८०१
१६५२	मद्रास और एर्कोणम के बीच विद्युत् गाड़ियां	३८०२
१६५३	मत्स्य केन्द्रों में चलने वाले पोत	३८०२
१६५४	गुब्बारों द्वारा अनुसन्धान	३८०३
१६५५	टोकियो के लिये बोइंग सेवा	३८०३

लिखित उत्तर--(जारी)

अतारांकित प्रश्न संख्या		पृष्ठ
१६५६	उज्जैन में शिप्रा नदी पर रेलवे पुल	३८०३–०४
१६५७	गंगानगर में सहकारी चीनी कारखाना	३८०४
१६५८	आसाम के लिये बुकिंग पर प्रतिबन्ध	३८०४
१६५९	पंजाब के लिये चीनी का कोटा	३८०४
१६६०	डाक तथा तार घर .	३८०४–०५
१६६१	विदेशी डाक केन्द्र, नई दिल्ली	३८०५
१६६२	रेल मार्ग	३८०५–०६
१६६३	रेलवे बोर्ड में वरिष्ठ वेतनमान वाले अधिकारी .	३८०६
१६६४	जनरल मैनेजर (रेलवे) का चुनाव .	३८०६
१६६५	मद्रास हवाई अड्डा	३८०६
१६६६	रेडियो लाइसेंस	३८०७
१६६७	आन्ध्र प्रदेश में रेलवे का 'जोनल' कार्यालय . .	३८०७
१६६८	रेलवे में अनुसूचित जातियां तथा अनुसूचित आदिम जातियां .	३८०७
१६६९	त्रिचूर में "पैकेज प्रोग्राम" .	३८०८
१६७०	पंजाब में सड़कें तथा पुल . . .	३८०८
१६७१	कीटाणुनाशक दवाइयों का विवरण . . .	३८०८
१६७२	सामुदायिक विकास खण्डों के प्रधान कार्यालय में टलीफोन .	३८०८–०९
१६७३	रूपनारायण रेलवे पुल . .	३८०९
१६७४	पंजाब के दूध के संयंत्र . .	३८०९
१६७५	रेलवे स्कूल . .	३८०९
१६७६	भोजन व्यवस्था . .	३८१०
१६७७	गेहूं का रक्षित भण्डार . .	३८१०
१६७८	राष्ट्रीय पशु पालन संस्थान	३८१०–११
१६७९	मालगाड़ी का पटरी से उतर जाना .	३८११

सभा पटल पर रखे गए पत्र . ३८११

(१) गंगा ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड के वर्ष १९६२ के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति ।

(२) राष्ट्रीय सहकारिता विकास निगम अधिनियम, १९६२ की धारा २२ की उपधारा (३) के अन्तर्गत, दिनांक २३ मार्च, १९६३ की अधिसूचना

विषय पृष्ठ

संख्या जी० एस० आर० ४९८ में प्रकाशित राष्ट्रीय सहकारिता विकास निगम नियम, १९६३ की एक प्रति ।

प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित ३८११–१२

तैंतीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।

कार्य मंत्रणा समिति का प्रतिवेदन स्वीकृत ३८१२–१३

पन्द्रहवां प्रतिवेदन स्वीकृत किया गया ।

अनुदानों की मांगें . . . . . . ३८१३—६३

(१) वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा समाप्त हुई । मांगें पूरी पूरी स्वीकृत हुईं ।

(२) परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा आरम्भ हुई । चर्चा समाप्त नहीं हुईं ।

बुधवार, १० अप्रैल, १९६३/२० चैत्र, १८८५ (शक) के लिए कार्यावलि—

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर अग्रेतर चर्चा तथा खान और ईंधन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर विचार

GMGIPND—LS III—263 (Ai) LSD—31-5-63—160.

PLS. 41. XVI. 38. 63.
160

© १९६३ प्रतिलिप्यधिकार लोक-सभा सचिवालय को प्राप्त ।

लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियम (पांचवां संस्करण) के नियम ३७९ और ३८२ के अन्तर्गत प्रकाशित और भारत सरकार मुद्रणालय, नई दिल्ली की संसदीय शाखा में मुद्रित ।