लोक-सभा
वाद-विवाद

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'

तृतीय माला

खण्ड १३, १९६३ / १८८४ (शक)

१८ फरवरी से २ मार्च, १९६३ / २९ माघ से ११ फाल्गुन, १८८४ (शक)]

3rd Lok Sabha

Preservation Unit
21-5-92
Fumigated
On 8.12.83
Parliament Library

Chamber Fumigated 18·10·73

चौथा सत्र, १९६३/१८८४ (शक)

(खण्ड १३ में अंक १ से १० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

शनिवार, २ मार्च, १९६३

११ फाल्गुन, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

छात्रों द्वारा रेलवे सम्पत्ति का लूटा जाना

\+

†*१६४. { **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :**
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री मोहन स्वरूप :
श्री गो० महन्ती :
श्री कजरोलकर :
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :
श्री मि० सू० मूर्ति :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि छात्रों का एक दल उन्नाव स्टेशन पर झांसी पैसेंजर गाड़ी के एक आरक्षित डिब्बे में घुस आया और उसने यात्रियों को पीटने के बाद सामान लूट लिया ; और

(ख) यदि हां, तो रेलवे प्राधिकारियों ने इस मामले में क्या कार्यवाही की ?

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

(ख) तत्काल पुलिस को सूचना दी गई जिसने रेलवे सुरक्षा बल की टुकड़ी की सहायता से अनेक छात्रों को पकड़ा और तुरन्त स्थिति पर काबू कर लिया।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या सरकार ने पिछले दो वर्षों में इस प्रदेश में ऐसी ही घटनाओं का अध्ययन किया है और, यदि हां, तो क्या उसने विश्वविद्यालय तथा कालेज प्राधिकारियों से परामर्श करने के लिये कार्यवाही की है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

2961 (Ai) LSD—1.

†श्री शाह नवाज खां : जी हां। दुर्भाग्य की बात है कि इस प्रदेश में ऐसी घटनायें हो रही हैं। हम राज्य के मुख्य मंत्री को निरन्तर लिख रहे हैं। हमने विभिन्न संस्थाओं के अध्यक्षों को भी लिखा है और हम इस मामले में उनका सहयोग प्राप्त करने का प्रयास कर रहे हैं।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : हम लूटी गई सम्पत्ति और यात्रियों को पहुंचाई गई चोटों का ब्यौरा जानना चाहते हैं।

†श्री शाहनवाज खां : डिब्बे में २१ सेना कर्मचारी थे। अधिकतर छात्रों के पास टिकट न थे जो गणतन्त्र दिवस वाले दिन यात्रा कर रहे थे और उन्होंने बलपूर्वक डिब्बे में घुसने का प्रयत्न किया। सेना कर्मचारियों ने इसका विरोध किया। विद्यार्थियों की संख्या अधिक होने के कारण, उन्होंने बहुत से सेना कर्मचारियों को चोटें पहुंचाईं और लगभग ७०० रु० के मूल्य की सम्पत्ति चुरा ली गई जिसमें से ३०० रु० की सम्पत्ति वहीं मिल गई। लगभग ५५ व्यक्ति बन्दी बनाये गये।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या रेलवे प्राधिकारियों और संबंधित कालेज या कालेजों के अध्यापक तथा मुख्याध्यापक के बीच कोई बैठक हुई थी और, यदि हां, तो परिणाम क्या रहा ?

†श्री शाहनवाज खां : यदि माननीय सदस्य इस विशेष घटना का उल्लेख करते हैं, तो जिलाधीश ने विभिन्न संस्थाओं के अध्यक्षों की एक बैठक बुलाई थी जिसमें सर्व सम्मत से विद्यार्थियों की गुण्डागर्दी की निन्दा की और विद्यार्थियों में विधि व व्यवस्था पुनः स्थापित करने में सहयोग देने का वचन दिया।

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या सरकार को किसी ऐसी ही घटना की सूचना मिली है जिसमें एक रेलवे गार्ड की हत्या की गई थी और जिसमें किसी उच्च अधिकारी ने पुलिस की कार्यवाही रोक दी थी क्योंकि एक या अधिक विद्यार्थी उसके संबंधी थे ?

†श्री शाहनवाज खां : नहीं, श्रीमान। मैं इस आक्षेप को अस्वीकार करता हूं। ऐसी कोई घटना नहीं हुई।

†श्री सिंहासन सिंह : १५ अगस्त और या २६ जनवरी को प्रतिवर्ष विद्यार्थियों की यह घोषणा करने के बाद कि वे बिना टिकट यात्रा करेंगे और प्रत्येक वस्तु निःशुल्क होगी गुण्डागर्दी रोकने का कोई तरीका निकालेगी ? क्या उन्होंने कोई तरीका मालूम किया है ?

†श्री शाहनवाज खां : जिन तरीकों को प्रयोग में लाया जाता है, वे माननीय सदस्य को भली भांति विदित हैं। टिकटों की जांच करने का सामान्य तरीका है जिसमें रेलगाड़ी में एक दण्डाधिकारी चलता है जिसके साथ टिकट परीक्षक बड़ी संख्या में होते हैं और एक पुलिस टुकड़ी भी होती है। हम इन उपायों से इस स्थिति पर काबू पाने का प्रयास कर रहे हैं।

†श्री त्यागी : बिना टिकट के अन्य यात्री और विद्यार्थी प्लेटफार्म पर कैसे चले जाते हैं ? क्या प्लेटफार्म पर जाने वालों की जांच नहीं होती ताकि बिना प्लेटफार्म टिकट के व्यक्ति प्लेटफार्म तक न जा सकें ?

†श्री शाहनवाज खां : दरवाजों पर थोड़े टिकट कलक्टर होते हैं परन्तु जब सैंकड़ों या हजारों की संख्या में विद्यार्थी आते हैं और बलपूर्वक प्लेटफार्म पर जाते हैं, तो वे निःसहाय हो जाते हैं।

†श्री गो० महन्ती : क्या डिब्बा रात के नौ बजे से प्रातः छः बजे तक अर्थात् पूरे दिन के लिए आरक्षित था और यह घटना किस समय हुई ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री शाहनवाज खां : प्रायः डिब्बा रात के लिये आरक्षित होता है। यह घटना रात के ११.२० बजे हुई।

कृषि उत्पादन

+
†*१६५. श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री म० ला० द्विवेदी:
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्रीमती जमुना देवी :

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

(क) क्या सरकार ने पिछले फसल वर्ष में "पैकेज प्रोग्राम" के अधीन सभी क्षेत्रों में फसलों के उत्पादन के आंकड़े एकत्रित कर लिये हैं ;

(ख) यदि हां, तो कौन से क्षेत्रों में उत्पादन लक्ष्य के अनुसार होने लगा है तथा जिलावार उत्पादन में कितनी वृद्धि हुई है ; और

(ग) यदि नहीं, तो लक्ष्यों की पूर्ति न हो सकने के क्या कारण हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :(क) से (ग). एक विवरण पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या ८८७/६३]

†श्री सुबोध हंसदा : विवरण में १९६०-६१ और १९६१-६२ के ही आंकड़े दिये गये हैं। नवीनतम आंकडे नहीं दिये गये हैं। फिर भी, विवरण बताता है कि उत्पादन बढ़ा है। क्या सरकार को विदित है कि प्रति एकड़ इस उत्पादन वृद्धि पर कितना व्यय हुआ है और, यदि हां, तो कृषकों द्वारा किये जाने वाले व्यय की अपेक्षा यह लागत कितनी बढ़ गई है ?

†डा० राम सुभग सिंह : वास्तव में अब तक उत्पादन-लागत का एकड़वार अध्ययन नहीं किया गया है।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या यह सच है कि चालू वर्ष में उर्वरक तथा सिंचाई के लिये पानी पौदे लगाने के लिये समय पर नहीं दिया गया और इसी कारण इस वर्ष उत्पादन कम हुआ है ?

†डा० राम सुभग सिंह: उत्पादन कम होने का कोई प्रश्न ही नहीं है क्योंकि सभी सातों जिलों में उत्पादन बढ़ा है। वर्ष १९६०-६१ में नाइट्रोजन उर्वरक ५४,००० टन उपभोग हुआ और १९६१-६२ में इसकी मात्रा बढ़कर ९०,००० टन हो गई। संभव है कि यह मात्रा इस वर्ष, अर्थात्, १९६२-६३ में १,६५,००० टन हो जाये।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या माननीय मंत्री का मत है कि १९६१-६२ में उत्पादन में वृद्धि और अधिक हो सकती थी, यदि जिला कृषि अधिकारियों......

†अध्यक्ष महोदय : मत क्यों पूछते हैं ? लक्ष्य क्यों नहीं पूछते ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री स० चं० सामन्त :** क्या उनका मत.......

†**अध्यक्ष महोदय :** श्री म० ला० द्विवेदी।

श्री म० ला० द्विवेदी : उपज में जो वृद्धि हुई है वह हर स्तर पर एक सी क्यों नहीं हुई है जबकि हर जगह विकास खंड के अधिकारी नई खाद तथा दूसरी सुविधायें, एक सी पहुंचाते हैं?

डा० राम सुभग सिंह : उपज में वृद्धि करने के लिए अनेक तत्व काम में लाये जाते हैं और खाद एक तत्व है। अगर खाद कहीं दी जाए ठीक मात्रा में तो उसी के अनुकूल पानी या दूसरी और चीजें न मिलें तो एक सी उपज में वृद्धि नहीं हो सकेगी। लेकिन वृद्धि हुई है कहीं २५ प्रतिशत से भी अधिक और कहीं २१ प्रतिशत के करीब।

डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : इन 'पैकेज' जिलों में विवरण में उल्लिखित इन तीन फसलों के उत्पादन में कुल कितनी वृद्धि हुई है, और इन जिलों में 'पैकेज' कार्यक्रमों पर कुल कितना धन व्यय होगा? इनमें आपसमें क्या अनुपात है?

†**डा० राम सुभग सिंह :** अनुपात विभिन्न जिलों में भिन्न है।

†**डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** कुल अनुपात क्या है और व्यय क्या है?

†**डा० राम सुभग सिंह :** समूचा अनुपात यह है कि सभी जिलों में लगभग १५ प्रतिशत वृद्धि हुई है। व्यय लगभग १ करोड़ रुपया पांच वर्षों में प्रत्येक जिले में व्यय होगा।

सुपर टैंकर

+

†*१९६. {
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री हेडा :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :

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

(क) क्या यह सच है कि भारतीय नौवहन निगम ने सुपर टैंकर के निर्माण के लिए जापान की "हिताची शिप बिल्डिंग एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी" के साथ एक करार पर हस्ताक्षर किये हैं;

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

(ग) टैंकर कब तक मिलना है; और

(घ) इसमें कुल कितनी विदेशी मुद्रा लगेगी?

---

†मूल अंग्रेजी में

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

विवरण

शिपिंग कारपोरेशन आफ इंडिया लि० ने ३० जनवरी, १९६३ को जापान के टोकियो स्थित मैसर्स हिताची शिप बिल्डिंग एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लि० के साथ ४,७१०,००० अमरीकी डालर के मूल्य पर ३२,६४० हण्ड्रेडवेट का समुद्रगामी सुपर टैंकर (तेल वाहक जहाज) बनाने के लिए एक समझौता किया था। इस मूल्य का १० प्रतिशत भाग संभरण होने पर देना है और शेष राशि सात समान वार्षिक किस्तों में देनी है जिस पर ५·५% प्रति वर्ष व्याज लगेगा। यह जहाज समझौता लागू होने की तारीख से सोलह महीनों की अवधि में, संभरण होना है लेकिन ३१ मार्च, १९६४ से पहिले संभरण नहीं होगा।

समझौता उस समय लागू होगा जबकि कारपोरेशन अन्य बातों के साथ मैसर्स काल्टेक्स (इण्डिया) लि० के साथ दीर्घकालीन चार्टर का सन्तोषजनक करार हो जाये। इस बीच कारपोरेशन ने काल्टेक्स से करार कर लिया है। इस करार की दृष्टि से भारी-वस्तु, गति, आदि संबंधी जहाज का विशेष विवरण और परिणामस्वरूप और फलस्वरूप मूल्य भी बदलना पड़ेगा। आजकल इन पर वार्ता हो रही है और आशा है कि अन्तिम मसौदे पर शीघ्र हस्ताक्षर हो जायेंगे।

श्री बिशन चन्द्र सेठ : इस तरह का टैंकर जो आपने वहां से बनवाया है, उससे क्या हमारे देश की रिक्वायरमेंट्स पूरी हो जायेंगी या और आगे बनवाने की आवश्यकता होगी ?

श्री राज बहादुर : हमें कई और टैंकर चाहियें तब जो हमारा क्रूड बाहर से आता है वह अपने टैंकर्ज में आ सकेगा।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : इस जहाज के निर्माण में कितना समय लगेगा और क्या भारत सरकार को यह राशि भारतीय मुद्रा में देनी होगी या अन्य किसी मुद्रा में ?

†**श्री राज बहादुर** : समझौते के लागू होने के बाद जहाज के निर्माण में १६ मास लगेंगे। हां भुगतान तो किया ही जायेगा। संभरण होने पर १० तिशत और शेष राशि सात किस्तों में।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : मेरा प्रश्न यह है कि क्या भुगतान भारतीय मुद्रा में होगा या विदेशी मुद्रा में।

†**श्री राज बहादुर** : यह भुगतान विदेशी मुद्रा में होंगे क्योंकि फर्म जापानी है।

श्री म० ला० द्विवेदी : यह जो बयान दिया गया है उस में लिखा है :

> "इस बीच कारपोरेशन नें काल्टेक्स से करार कर लिया है। इस करार की दृष्टि से भारी वस्तु, गति, आदि संबंधी जहाज का विशेष विवरण बदलना होगा और फलस्वरूप मूल्य भी बदलना होगा।"

मैं जानना चाहता हूं कि क्या माडिफिकेशन होगा और किस हद तक होगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री राज बहादुर : इस समय जो टैंकर लिया जा रहा है उसकी प्राइस २.२४ करोड़ रु० है और उसकी स्पीड १६ नाट्स रखी गई है। कोशिश की जा रही है कि उसकी स्पीड कम हो जाय। तभी कीमत कम हो सकती है, और उस के लिए स्पेसिफिकेशनस में भी कुछ चेन्जज़ करने होंगे।

†**श्री रामेश्वर टांटिया :** विदेशी मुद्रा की आवश्यकता कैसे पूरी होगी और क्या जहाजों की लागत नौवहन विकास निधि से दी जायगी।

†**श्री राज बहादुर :** वास्तव में पहिले १० प्रति शत के लिए कुछ विदेशी मुद्रा के ऋण के आधार पर या किसी अन्य विदेशी मुद्रा साधन के आधार पर व्यवस्था करनी होगी। शेष राशि के लिए स्वयं जहाज की आय से करनी होगी।

†**श्री सुबोध हंसदा :** विवरण से मैं देखता हूं कि कारपोरेशन ने मैसर्स काल्टैक्स (इण्डिया) लिमिटेड के साथ जहाज के दीर्घकालीन चार्टर के लिए करार किया है। यह प्रबन्ध क्यों किया गया है और यह उन्हें सीधे बेच क्यों नहीं दिया जाता ?

†**श्री राज बहादुर :** काल्टैक्स, वर्मा-शैल और एस्सो ही अशोधित तेल के मुख्य आयात कर्ता हैं और स्वाभाविक है कि हम यह पसन्द करेंगे कि विदेशी तेल वाहक जहाजों का प्रयोग करने के बजाय वे हमारे जहाजों का प्रयोग करें। यह तो हमारे लिए लाभ की बात है कि हम ने उनसे इस प्रकार का प्रबन्ध किया है कि वे इस जहाज को १० वर्ष की अवधि के लिए १७ शिलिंग प्रति मीट्रिक टन मासिक की दर पर किराये पर ले लें।

†**श्री हेडा :** भाड़ा दरों में बचत का ध्यान रख कर इस जहाज के प्रयोग करने से कितनी विदेशी मुद्रा की बचत होगी ?

†**श्री राज बहादुर :** यह जहाज १७ शिलिंग प्रति टन मासिक की दर पर किराये पर दे दिया गया है जिसके अनुसार ये राशि लगभग २७,००० या २८,००० पौंड होगी।

पर्यटन के विकास के लिये बृहद् योजना

+

†*१९७. { **श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :**
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

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

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने कुछ महीने पूर्व देश में पर्यटकों की रुचि वाले कुछ चुने हुए क्षेत्रों के समन्वित विकास के लिये बृहद् योजना तैयार करने के लिये एक अध्ययन मण्डल बनाया था; और

(ख) यदि हां, तो इस बृहद योजना को तैयार करने के कार्य में अभी तक कितनी प्रगति हुई है ?

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

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कार्यकारी दल ने लगभग अक्तूबर, १९६२ के अन्त में अपना कार्य आरम्भ किया था और उसने पर्यटकों की चि वाले एक क्षेत्र की अर्थात्, औरंगाबाद–अजन्ता–एलोरा की इस दृष्टि से यात्रा भी कर ली है कि इसके मिले जुले विकास की योजना बनाई जाये। क्वीलोन और कोवालम के ीच तट-रेखा का समुद्र के किनारे मनोरंजन-स्थल के रूप में ऐसा ही सर्वेक्षण हाल में होने वाला है।

†**श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :** मिले जुले विकास की यह वृहद् योजना बनाते समय क्या अध्ययन दल इस बारे में विदेशी विशेषज्ञों का मत प्राप्त करेगा क्योंकि विदेशी विशेषज्ञ ही बता सकते हैं कि विदेशी पर्यटकों की क्या आवश्यकतायें हैं।

†**श्री राज बहादुर :** मैं यह इस विचार से सहमत नहीं हूं कि केवल विदेशी विशेषज्ञ ही हमें इस बारे में बता सकते हैं। यदि संभव हुआ तो हम विदेशी विशेषज्ञों का भी परामर्श प्राप्त करने का प्रयत्न करेंगे। बात यह है कि हम जल, स्वच्छता के प्रबन्ध, सड़कों, आदि की आवश्यक सुविधाओं के बिना एक पर्यटक बंगला, एक केन्टीन आदि के बजाय, पर्यटकों की चि के केन्द्रों का मिला-जुला विकास करना चाहते हैं।

†**श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :** पर्यटकों की रुचि के स्थानों पर अन्य छोटी छोटी सुविधाओं के न होने के अतिरिक्त एक मुख्य बात, जिसके बारे में पर्यटक प्रायः शिकायत करते हैं, यह है कि वहां के छोटे विश्राम गृहों तथा होटलों में निम्नकोटि का भोजन मिलता है। क्या इन स्थानों में भोजन व्यवस्था में सुधार करने का कोई प्रबन्ध किया जा रहा है?

†**श्री राज बहादुर :** यह अध्ययन दल इस मामले की भी जांच करेगा।

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :** इस योजना पर कितना व्यय होगा और राज्य सरकारों से कितना व्यय उठाने के लिए कहा जायेगा?

†**श्री राज बहादुर :** यह बात अध्ययन दल द्वारा किये गये प्रस्तावों के रूप पर निर्भर होगी।

डा० गोविन्द दास : यह जो योजना बनाई जा रही है क्या उस में भारतवर्ष के सभी स्थानों का निरीक्षण किया जायेगा, जैसे उत्तराखंड इत्यादि, का, या कोई विशेष स्थान हैं जिनका निरीक्षण किया जायेगा?

श्री राज बहादुर : जी नहीं, कुछ चुने हुए स्थानों का निरीक्षण किया जायेगा।

श्री यशपाल सिंह : क्या यह सच नहीं है कि आज के इमर्जेन्सी टाइम को देखते हुए टूरिज्म जैसी चीजें बिल्कुल सेकेन्डरी हैं, और क्या सरकार को यह पता है कि अगर यह रुपया बचा कर डिफेन्स में लगाया जाय तो देश की ज्यादा सर्विस हो सकती है?

श्री राज बहादुर : टूरिज्म से हमें काफी फारेन एक्सचेन्ज प्राप्त होता है अर्थात् लगभग २० करोड़ के। अगर फारेन टूरिस्ट्स नहीं आयेंगे तो हमें यह फारेन एक्सचेंज नहीं मिलेगा। लिहाजा यह कहना गलत होगा कि टूरिज्म की कोई इम्पार्टेन्स नहीं है। बल्कि यह बहुत ज्यादा इम्पार्टेंट है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री पु० र० पटेल : प्रति वर्ष अनेक विदेशी पर्यटक गुजरात में मुदरा में हजारों वर्ष पुराने मन्दिर को देखने जाते हैं। वह स्थान इस वृहद् योजना में क्यों शामिल नहीं की गई है ?

†श्री राज बहादुर : हम केवल थोड़े से चुने हुए स्थानों पर, अर्थात् एक समुद्र के किनारे मनोरंजन स्थल, पहाड़ी स्थान, कुछ खजूराहों या चित्रों या शिल्प कला के प्रसिद्ध अजन्ता या एलोरा जैसे कुछ मुख्य मार्गों से दूर स्थानों पर, ध्यान दे रहे हैं। हम पर्यटन के प्रत्येक स्थान पर ध्यान नहीं दे रहे हैं।

†श्री श्याम लाल सर्राफ : क्या इस वृहद योजना में देश वर्ष भर विदेशी पर्यटकों को आने देने की व्यवस्था है ?

†श्री राज बहादुर : मैं नहीं समझता कि हम वर्ष में किसी भी समय आने वाले पर्यटकों पर कोई प्रतिबन्ध लगाते हैं।

नौवहन समवायों में विदेशियों द्वारा पूंजी लगाया जाना

+
†*१९८ श्री अ० क० गोपालन :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री दीनेन भट्टाचार्य :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री हेम बरुआ :
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री मुरारका :
श्री हेडा :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :
श्री मुहम्मद इलियास :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री बासप्पा :
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :

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

(क) क्या राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड ने भारतीय नौवहन समवायों में विदेशियों द्वारा लगाई जा सकने वाली पूंजी के अनुपात को २५ प्रतिशत से बढ़ा कर ४० प्रतिशत करने का निश्चय किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां। राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड ने इस बारे में सिफारिश की है।

(ख) भारतीय नौवहन में विदेशी सहयोग बढ़ाने के लिये बोर्ड ने निम्न कारण दिये हैं।:—

(१) हमारे नौका बेड़ा के विस्तार में एक यह स्थायी रुकावट यह है कि विदेशी मुद्रा का अत्यन्त अभाव है ;

(२) वर्तमान राष्ट्रीय संकट जिसके कारण हमारे वाणिज्यिक बेड़े का शीघ्र विकास करने की आवश्यकता है।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या नेशनल शिप-ओनर्स एसोसियेशन ने विदेशी सहयोग की वृद्धि का विरोध किया है। और यदि हां, तो ऐसा करने के क्या कारण हैं ?

†श्री राज बहादुर : कछ राष्ट्रीय जहाज मालिकों ने वस्तुतः हमारे नौवहन कार्य में विदेशी सहयोग की वृद्धि का समर्थन नहीं किया है। परन्तु मेरा ख्याल है, साधारण मत इसके पक्ष में रहा है और आजकल मामला विचाराधीन है।

†श्री अ० क० गोपालन : नौवहन उद्योग पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा ?

†श्री राज बहादुर : हमारे पास कछ प्रस्ताव पहिले से ही विचाराधीन हैं और वे विदेशी सहयोग में वृद्धि होने पर आधारित हैं। यदि उस बढ़े हुए प्रतिशत की अनुमति मिल जाती है, तो हम उन्हें ले सकेंगे और हम अपनी नौवहन क्षमता में तेजी से वृद्धि कर सकेंगे ?

†श्री हेम बरुआ : अधिक विदेशी सहयोग के लिए नौवहन बोर्ड की सिफारिशों का ध्यान रख कर क्या सरकार ने हमारे नौवहन पर विदेशी नौवहन के नियंत्रण के विरुद्ध कोई संरक्षण रखा है और सुरक्षा की दृष्टि से कोई संरक्षण रखा है ?

†श्री राज बहादुर : हमारे नौवहन पर विदेशी नौवहनकारियों का नियंत्रण होने का कोई भय नहीं है, क्योंकि वाणिज्य नौवहन अधिनियम की धारा २१ में उपबन्ध है कि सभापति, प्रबन्धक निदेशक, और ७५ प्रतिशत निदेशक भार ीय होंगे, चाहे विदेशी सहयोग कितना ही हो। अतः हम नहीं समझते कि भारतीय नौवहन के हित पर इसका कोई बुरा प्रभाव पड़ेगा।

†श्री हेम बरुआ : मेरे प्रश्न के दूसरे भाग का, जिसका संबंध सुरक्षा से था, उत्तर नहीं दिया गया।

†श्री राज बहादुर : मैं नहीं समझता कि देश की सुरक्षा के लिये कोई खतरा है क्योंकि जहाजों का पंजीयन भारतीय विधि के अन्तर्गत होता है और वे हमारे नियंत्रण में हैं।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : यह बढ़ा हुआ विदेशी सहयोग कब से लागू होगा ?

†श्री राज बहादुर : सरकार आजकल इस मामले पर योजना आयोग के परामर्श से विचार कर रही है। नौवहन बोर्ड ने ये सिफारिशें कुछ शर्तों के आधार पर की हैं। वे शर्तें ये हैं। कि यह बढ़ा हुआ सहयोग केवल ट्राम्पों तथा थोक माल वाहकों में ही होना चाहिये। वे आजकल विचाराधीन हैं — कि क्या ऐसा किया जा सकता है—क्योंकि शायद ऐसा करने से धारा में संशोधन करना होगा जिसका विचार नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हेडा : कितनी भारतीय नौवहन कम्पनियों की पूंजी में विदेशी सहयोग है और क्या उन्होंने इस संबंध में कोई अभ्यावेदन किया है ?

†श्री राज बहादुर : वर्ष १९५८ में इस उपबंध के होने के बाद केवल एक कम्पनी ही विदेशी सहयोग प्राप्त कर सकी है।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सच है कि इस समिति के सिफारिश करने से पहले भी विदेशी व्यक्तियों ने सहयोग करने का प्रस्ताव किया था और यह भी एक महत्वपूर्ण कारण था कि जिसका प्रभाव इस समिति के निश्चय पर पड़ा ?

†श्री राज बहादुर : उत्तर स्वीकारात्मक है।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या यह सच है कि अन्य सुविधायें जैसे आस्थगित भुगतान दी जाती हैं जिनके अनुसार जहाज की अधिकतर कीमत विदेशी मुद्रा की आय से चुकाई जाती है।

†श्री राज बहादुर : हम नौवहन क्षमता बढ़ाने के लिये इसी विशेष उपाय पर आशा लगाये हुए हैं। हमने आस्थगित भुगतान के आधार पर अनेक योजनायें स्वीकार की हैं।

†श्री ब सप्पा : यदि विदेशी सहयोग २५ प्रतिशत रहता है, तो वे इस में कितनी वृद्धि करने की आशा करते हैं और यदि इसे ४० प्रतिशत कर दिया जाये तो उन्हें इस में कितनी वृद्धि होने की आशा है ?

†श्री राज बहादुर : २५ प्रतिशत विदेशी सहयोग से एक कम्पनी बन चुकी है। आजकल तीन प्रस्ताव हमारे विचाराधीन हैं जिन में विदेशी सहयोग बढ़ाने की प्रार्थना है।

†श्री राम नाथन चेट्टियार : क्या भारतीय नौवहन में विदेशी सहयोग को अपने लाभांशों का प्रत्यावर्तन करने दिया जायेगा ? क्या यह एक शर्त है ?

†श्री राज बहादुर : हां, जितने वे विदेशी सहयोगियों को और उन के आरम्भिक विनियोग के लिए देय हों। इस पर रिजर्व बैंक के नियम लागू होते हैं।

असैनिक उड्डयन में मितव्ययता

†*१९९. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान आपात की स्थिति में असैनिक उड्डयन में कितनी मितव्ययता की जा रही है; और

(ख) परिवर्तित अवस्थाओं को देखते हुये दोनों निगमों को मिलाने में क्या बाधायें आ रही हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) वर्तमान संकट काल को देखते हुए अत्यधिक मितव्ययता करने की आवश्यकता पर दोनों विमान निगमों पर जोर दिया गया है, और उन्होंने इस संबंध में उचित कदम उठाये हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) प्राक्कलन समिति ने एयर इंडिया सम्बन्धी अपने ४१ वें प्रतिवेदन में भी सिफारिश की कि सरकार को एक सांझे निगम के प्रश्न पर विचार करना चाहिये । तब सरकार ने स्थिति पर विचार किया था और इस निर्णय पर पहुंची थी कि समिति द्वारा प्रस्तावित पुर्नविचार १९६५ के अन्त तक नहीं किया जा सकता क्योंकि एयर इंडिया ने अपनी बोइंग परियोजना के लिये पांच अमरीकी वाणिज्यिक बैंकों से ऋण ले रखे थे । उस स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या यह सच नहीं है कि एक ओर तो इंडियन एयरलाइन्ज ट्रंकमार्गों पर पर्यटक यातायात की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकती है और नवीन जहाज खरीदने का विचार करती है और दूसरी ओर एयर इंडिया का बोइंग सायंकाल को अंतराष्ट्रीय उड़ान पर जाने से पहले सारा दिन प्रतीक्षा करता रहता है ? हम इस भारी व्यर्थ का कैसे समर्थन कर सकते हैं । ?

†श्री मुहीउद्दीन : क्या माननीय सदस्य जानते हैं कि एयर इंडिया बंबई और दिल्ली के बीच विमान सेवा चला रहा है । जिस क्षमता का मा० सदस्य ने अभी उल्लेख किया है उसका यथा सम्भव मात्रा में उपयोग किया जा रहा है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या मा० मंत्री की यह धारणा है कि एयर इंडिया की फालतू क्षमता का पूर्णतया उपयोग किया जा रहा है । और बंबई तथा कलकत्ता एवं अन्य ट्रंक मार्गों के बीच उपयोगिता की अधिक गुंजाइश नहीं है ? क्या यह भी सत्य नहीं कि इस से बहुत क्षमता व्यर्थ जाती है । पुनः अकेले एयर इंडिया द्वारा प्रचार पर १ करोड़ रुपया खर्च किया जाता है, जिसके बारे में हिन्दुस्तान टाइम्स में एक शीर्ष लेख प्रकाशित हुआ है ?

†श्री मुहीउद्दीन : जहां तक एयर इंडिया की फालतू क्षमता का उपयोग करने का प्रश्न है, उस पर हमेशा विचार किया जाता है । एक और इंडियन एयर लाइन्स की आवश्यकताओं को ध्यान म रखते हुए, और दूसरी ओर एयर इंडिया द्वारा दी जा सकने वाली क्षमता को ध्यान में रखते हुए, क्षमता का पूर्णतया उपयोग किया जाएगा । जहां तक विज्ञापन का संबंध है, हमने उन को व्यय में मित व्ययता करने के लिये कहा है । किन्तु मैं मा० सदस्य को सूचित कर दूं कि यातायात को आकर्षित करने के लिये ज्ञापन भी जरूरी होता है और विदेशी विमान समवायों द्वारा स पर भारी राशि खर्च की जाती है ।

†श्री त्यागी : एक करोड़ रुपये तक ?

†श्री काशी राम गुप्त : क्या फोक्कर फ्रेंडशिप किस्म के विमान लाने से ईंधन एवं अन्य बातों ; मितव्ययता हुई है ?

†श्री मुहीउद्दीन : मैं समझता हूं कि यह सच है ईंधन में कमी करने की समस्या पर लगातार विचार किया जाता है ।

†श्री रेणुका राय : मा० मंत्री ने बताया है कि मित व्ययता की जा रही है । किन मदों पर की गई है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री मुहीउद्दीन] : उन्हें सर्वतोमुखी मितव्ययता करने को कहा गया है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस मितव्ययता का कुल मिला कर क्या प्रभाव है ?

†श्री त्यागी : मा० मंत्री अभी सभा के समक्ष यह स्वीकार नहीं कर सके हैं कि आया विज्ञापन पर एक करोड़ से अधिक रुपया खर्च किया जा रहा है, जैसा कि हम सुनते हैं । क्या यह विज्ञापन के आंकड़े हैं ?

†श्री मुहीउद्दीन : मैं ने वह लेख नहीं पढ़ा जिस का मा० सदस्य ने उल्लेख किया है । न ही मेरे पास विज्ञापन संबंधी आंकड़े आए हैं । मैं केवल इतना ही कह सकता हूं कि विज्ञापन जरूरी है और विदेशी विमान समवायों से तियोगिता करने के लिये विज्ञापन पर पर्याप्त राशि खर्चनी पड़ती है ।

†श्री त्यागी : १ करोड़ रुपये तक विज्ञापन ?

†श्री हेम बरुआ : १ बकरोड़ ३२ लाख रुपये ।

†श्रीमती रेणुका राय : क्या मितव्ययता की गई है ? वह एक या दो मद तो बता सकते हैं ।

†श्री मुहीउद्दीन : हमें अभी रिपोर्ट नहीं मिली कि किन २ मदों पर विशेष रूप से मितव्ययता की गई है । मुझे आशा है कि वे चारों ओर मितव्ययता कर रहे हैं ।

†श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : मैं विदेशों में एयर इंडिया के संबंध में प्रचार की आवश्यकता नहीं समझ सकता किंतु देश के अन्दर भी एयर इंडिया के प्रचार कार्य की तनी आवश्यकता क्यों है ?

†श्री मुहीउद्दीन : मैं मा० सदस्य को याद करा दूं कि भारत में भी पर्यटक हैं और ोप, जापान तथा अन्य स्थानों से भी दर्शक आते हैं, जिन को किसी भी विमान से यात्रा करने की स्वतं ता होती है । उन के लि विज्ञापन की आवश्यकता है ।

†अध्यक्ष महोदय : मा० मं ी ने अब तक यह बात अनुभव कर ली होगी कि मा० सदस्यों को इस के बारे में कितनी दलचस्पी है । अतः वह कृपया इस मामले की जांच करेंगे ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : यह प्रश्न मित व्ययता के बारे में है और मा० मंत्री यह नहीं बता सके कि क्या मितव्ययता की जा रही है । उन को तयार हो कर आना चाहिये । मैं एक मद का उल्लेख करूंगा । अकेले प्रचार पर १ करोड़ ३२ लाख रुपये खर्च किये जा रहे है और मा० मंत्री को यह भी पता नहीं प्रतीत होता कि आया इतनी राशि खर्च की जा रही है या नहीं ।

†अध्यक्ष महोदय : जहां तक इस प्रश्न का बंध है, मुख्य रूप से जिस मितव्ययता का विचार है, वह ो निगमों को मिला कर करने का है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : यह प्रश्न का भाग (ख) है । प्रश्न का भाग (क) वर्तमान संकटकाल को दृष्टिगत करते हुए तथा इस बात को ध्यान में रखते हुए कि बड़े अन्तर्राष्ट्रीय विमान समवाय, एयर इंडिया से तीन या चार गुना बड़े भी आपस में इकट्ठे हो रहे हैं, मितव्ययता करने के बारे में है ।

†अध्यक्ष महोदय : हम नीति संबंधी मामले में नहीं पड़ सकते । वह कहते हैं कि सरकार इस निष्कर्ष पर पहुंची है और हम ने निर्णय किया है कि इस समय उन को मिलने की जरूरत नहीं है या कुछ समय बाद इस पर पुनर्विचार करेंगे । किंतु मैं मा० मंत्री को पुनः इस मामले की जांच करने को कहूंगा । इस प्रश्न के बारे में मा० सदस्यों में रोष दिखाई देता है ।

†श्री त्यागी : हम जनता की आलोचना के लिये उत्तरदायी हैं और यदि विज्ञापन पर इतना फालतू व्यय होता है —

†अध्यक्ष महोदय : मा० मंत्री किसी समय जांच करने के पश्चात सभा में यह बातें बतायेंगे ।

ग्राम स्वयं सेवक दल

+
*२००. श्री ० रं० चक्रवर्ती :
श्री ० चं० शर्मा :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री बासप्पा :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध सदा :
श्री मोहन स्वरूप :
श्री हेम राज :
श्री राम रतन गुप्त :
श्री द्वारका दास मंत्री :
श्री यशपाल सिंह :
श्री दे० शि० पाटिल :
श्री महेश्वर नायक :
श्री बसुमतारी :

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

(क) भारत के प्रत्येक गांव में ग्राम स्वयं सेवक दल द्वारा ग्रामीण जनता को सक्रिय करने का कार्य किस सीमा तक आरम्भ कर दिया गया है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या समर्थांग व्यस्कों से प्रति महीने एक दिन निःशुल्क श्रम कराने के आधार पर प्रतिरक्षा श्रम बैंक चालू कर दिया गया है ;

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

(घ) क्या निःशुल्क श्रम के बदले में धन के रूप में दिये गये अंशदान को सम्बन्धित व्यक्ति की प्रतिदिन की आय के हिसाब से आंका जाता है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) से (ग). राज्यों से प्राप्त सूचनाओं से पता चलता है कि अधिकतर पंचायतों में विलेज वालन्टियर फोर्स और रक्षा श्रम बैंक योजनाओं का उद्‌घाटन २६ जनवरी को कर दिया गया है । इस योजना के प्रति लोगों की प्रतक्रिया अच्छी रही है, भले ही हर क्षेत्र और हर गांव में इसका रूप अलग अलग रहा । आन्ध्र प्रदेश, केरल, मध्य प्रदेश और मद्रास से सूचनाए मिली हैं कि लोगों ने रक्षा श्रम बैंकों में खुले दिल से दान दिया । इस दान से पहले कृषि योजनाओं का काम शुरू किया गया है ।

(घ) जी नहीं । इस योजना के अनुसार श्रम को चालू स्थानीय मजदूरी की दर के हिसाब से आंका जाता है ।

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : इस नवीन विचार में युवक क्लबों और महिला मंडलों की गतिविधियों को कैसे मिलाया गया है ?

†**श्री श्यामधर मिश्र** : ग्राम स्वयं सेवक बल की योजना, जिस में प्रतिरक्षा श्रम बैंकों की योजना शामिल है, महिला मंडलों एवं युवक दलों के समर्थन में होगी । वास्तव में, महिलाओं के लिये भी एक बड़ा कक्ष होगा । अतः सभी वर्गों को संगठित किया जाएगा और उन का संगठन आवश्यक होगा ।

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : श्रम के स्थान पर नकदी देने की स्वेच्छा कहां तक व्यक्त की गई है ?

†**श्री श्यामधर मिश्र** : स्वेच्छा उन सभी लोगों के लिये है जो श्रम नहीं कर सकते या जो करने के लिये शारीरिक तौर पर सक्षम नहीं हैं । वे गांव में प्रचालित मजूरी दर पर धन दान दे सकते ह ।

†**श्री भागवत झा आजाद** : ग्राम स्वयं सेवक बल खड़ा करने की एक प्रमुख कठिनाई को सरकार कैसे हटाने का विचार करती है कि गांवों में ऐसा बल खड़ा करने के लिये प्रशिक्षित लोगों की कमी है ?

†**श्री श्यामधर मिश्र** : योजना की सफलता वास्तव में अच्छे प्रशिक्षण पर निर्भर होगी । यह योजना का ही अंश है । सभी स्तरों पर प्रशिक्षण का कार्यक्रम है । दलपति का प्रशिक्षण खंड स्तर पर होगा । ग्राम स्वयं सेवक बल का प्रशिक्षण दलपति द्वारा होगा । दलपति का प्रशिक्षण दो से तीन सप्ताह तक होगा और ग्राम स्वयं सेवक बल का प्रशिक्षण उसे ५ दिन तक होगा ।

श्री म० ला० द्विवेदी : में यह जानना चाहता हूं कि प्रतिरक्षा श्रम बैंक का काम कितने देहातों में प्रारम्भ हो गया है और उस को पूरी तरह से लागू होने में कितना

†मूल अंग्रेजी में

समय लगेगा । सरकार इस पर कितना व्यय करने का अनुमान कर रही है ?

श्री श्यामधर मिश्र : श्रीमन्, जो सूचनायें अभी तक आई हैं, उनसे पता चलता है कि यह काम बहुत से गांवों में शुरू हो गया है। पांच राज्यों से जो सूचनायें आई हैं, उनके अनुसार करीब तीस हजार पंचायतों में यह काम शुरू हो गया है। मैं यह विलेज वालन्टीयर फोर्स की बात कर रहा हूं। जहां तक डिफेंस लेबर बेंक की बात है, हमने राज्यों से आंकड़े मांगे हैं और वे आंकड़े देने के लिए १० मार्च तक की अवधि दी गई है। दो तीन राज्यों से आंकड़े आए हैं। उनमें करीब एक हजार पंचायतों में डिफेंस लेबर बेंक काम कर रहे हैं।

श्री यशपाल सिंह : इस योजना के मातहत डिफेंस की ट्रेनिंग और श्रमदान का महकमा अलग अलग रहेंगे या सब धान सताईस सेर रहेगा ?

श्री श्यामधर मिश्र : विलेज वालन्टीयर फोर्स एक फोर्स होगी, जिसमें उत्पादन का कार्यक्रम, श्रमका कार्यक्रम और डिफेंस का काम, ये तीनों काम साथ रहेंगे।

†**श्री रंगा** : क्या भारत सरकार यह चीज सभी राज्यों पर लगाने का विचार करती है या क्या वे राज्यों को यह फैसला करने का अधिकार देना चाहते हैं कि क्या वे इसके बारे में पुरुषों या महिलाओं पर अनुरोध करेंगे या कोई विशेष शर्तें रखेंगे या बूढ़े और बीमार लोगों को इसके लिये स्वेच्छा देने के लिये विशेष अवसर देंगे ?

†**श्री श्यामधर मिश्र** : भारत सरकार द्वारा कोई अनिवार्यता नहीं। राज्यों के इच्छापूर्ण सहयोग के साथ ही यह योजना बनाई गई है। इसमें किसी प्रकार की अनिवार्यता नहीं है। वास्तव में यह स्वेच्छा वाली योजना है। इसमें बूढ़े लोग शामिल नहीं हैं। योजना में ही यह कहा गया है कि यह सक्षम शरीर वाले लोगों के लिये होगी। अतः बूढ़े, असमर्थ या बच्चों के लिये कोई अनिवार्यता नहीं।

श्री बड़े : क्या ये बात सच है कि होम हो गार्डज और विलेज वालन्टीयर फोर्स में को-आर्डिनेशन न होने से होम गार्डज के वालन्टीयर कभी विलेज वालन्टीयर फोर्स में जाते हैं और विलेज वालन्टीयर फोर्स के वालन्टीयर होम गार्ड्ज में चले जाते हैं और फिर उसमें छंटनी होती है ? यदि हां, तो क्या इसमें को-आर्डिनेशन करने का आदेश स्टेटस को दिया गया है ?

†**श्री श्यामधर मिश्र** : यह सत्य है। किंतु इस योजना को गृह कार्य मंत्रालय की होमगार्ड के साथ समन्वय करने के लिये कार्रवाई की जा रही है।

†**श्री प्र० के० देव** : क्योंकि प्रति वयस्क प्रतिदिन श्रम देने का उपबंध अनिवार्य है, क्या यह संयुक्त राष्ट्र के उल्लेख के विरुद्ध नहीं जो बलात श्रम को रोकना है ? यह हमें बेगार के तानाशाही दिनों की याद दिलाती है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री श्यामधर मिश्र : मुझे समझ में नहीं आता कि मा० सदस्य क्यों उन तानाशाही दिनों की याद दिलाते हैं। इसमें शब्द ही ग्राम स्वयंसेवक बल है। यह स्वेच्छापूर्वक है, कुछ भी अनिवार्य नहीं है।

†श्री रंगा : उनको धन देने को क्यों कहा जाए ?

†श्री बासप्पा : क्या सब राज्यों को इस ग्राम स्वयं सेवक बल के अधीन कार्यक्रम आरंभ करने के लिये अपेक्षित हिदायतें दी गई हैं और यदि कुछ राज्यों को हिदायतें नहीं दी गई तो वे राज्य कौन से हैं ?

†श्री श्यामधर मिश्र : सब राज्यों को हिदायतें दी गई हैं। हिदायतें २६ जनवरी से पहले दी गई थीं जब प्रधान मंत्री ने योजना का श्रीगणेश किया।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या इस स्वयंसेवक बल में भरती होने के लिये कोई रुकावटें हैं ?

†श्री वासुदेवन नायर: राजनीतिक प्रतिबंध।

†श्री श्यामधर मिश्र : इसमें कोई प्रतिबंध नहीं हैं। केवल यही शर्त है कि केवल सक्षम शरीर वाले लोग ही इस बल के अन्दर आएंगे।

†डा० ०ा० देशमुख : क्या यह सच है कि कुछ राज्यों ने केन्द्रीय सरकार द्वारा सिफारिश की गई योजना की तुलना में अपनी होमगार्ड प्रशिक्षण योजना को अधिक पसंद किया है ? क्या किसी राज्य ने अकेली होमगार्ड प्रशिक्षण योजना के लिये अपनी प्राथमिकता व्यक्त की है और बताया है कि यदि यह ग्राम्य स्वयंसेवक बल योजना भी अपनाई जाती है, तो इससे मामला उलझ जाएगा ?

†श्री श्यामधर मिश्र : जी हाँ, यह सच था कि कुछ राज्यों ने अपनी होमगार्ड योजना को पसंद किया है, किन्तु सबसे हमने इस मामले पर राज्य सरकारों से बातचीत की, और अब इस योजना तथा होमगार्ड योजना के बीच पूर्ण समन्वय है।

चीनी के कारखाने

+
†*२०१. { श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री शिवमूर्ति स्वामी :

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

(क) क्या सरकार ने कुछ राज्यों में चीनी के कारखाने खोलने के लिये और लाइसेंस न देने का फैसला किया है ;

(ख) यदि हां, तो किन राज्यों में; और

(ग) क्या इस फैसले के विरुद्ध कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे): (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री रामेश्वर टांटिया : पिछले वर्ष चीनी की कमी और चीनी के निर्यात के लिये अपेक्षित बढ़ी हुई मात्रा को ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार इन स्थानों को लाइसेंस देने के प्रश्न पर विचार करेगी, जहां गन्ना अधिक होता है, उदाहरणार्थ पश्चिम उत्तर प्रदेश में।

†श्री शिन्दे : वास्तव में, चीनी का लाइसेंस देने की नीति पर सरकार द्वारा, वतमान स्थिति को दृष्टिगत रखते हुए, पुनर्विचार किया जा रहा है। किन्तु लाइसेंस प्रदत्त क्षमता यथार्थ में ३३.५ लाख टन है यद्यपि स्थापित क्षमता बहुत कम है। सरकार यह प्रयत्न कर रही है कि लाइसेंस प्रदत्त क्षमता यथाशीघ्र स्थापित की जाए। सरकार इस विषय में बड़ी सतर्क है।

†श्री रामेश्वर टांटिया : क्या यह सच है कि कुछ लाइसेंस कार्यान्वित नहीं किये गये हैं, जो दिये गये थे, और यदि हां तो अभी ऐसे कितने और लाइसेंस कार्यान्वित नहीं हुए हैं और क्या सरकार उन लोगों के लाइसेंस अन्य लोगों को देगी ?

†श्री शिन्दे : वास्तव में केवल मैसूर राज्य में ऐसा हुआ है, जहां दो लाइसेंस दिये गये थे, किन्तु वे लागू नहीं किये गये। किंतु, पुनः उन राज्यों के संबंध में, रद्द किये गये लाइसेंस उसी को दिये गये थे, और सरकार बड़ी सावधानी के साथ दिये गये लाइसेंसों को यथार्थ कार्यान्वित करवा रही है।

†श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : क्या नवीन लाइसेंस देते समय, सरकार इन चीनी फैक्टरियों को चलाने के लिये सहकारी संस्थाओं को अधियान देती है ?

†श्री शिन्दे : सरकार गुण-दोष के आधार पर निर्णय करती है। यद्यपि प्राथमिकता सहकारी संगठनों को सामान्यतया दिया जाता है, फिर भी यदि कोई गैर सरकारी उपक्रम भी सामने आता है, और स्थिति अच्छी है, और उनका मामला गुणों पर आधारित है, तब सरकार उस मामले पर विचार करती है, किन्तु सरकार यह अनुभव नहीं करती कि केवल पाक प्रार्थना करने पर गैर सरकारी उपक्रमों द्वारा दी गई है, इस पर विचार नहीं किया जाना चाहिये।

श्री क० ना० तिवारी : क्या यह सही है कि १९६१–६२ में पांच लाख टन का ओवर प्राडक्शन हुआ और इसलिए सेंट्रल गवर्नमेंट ने प्राडक्शन में दस परसेंट का कट कर दिया? यदि हां, तो फिर नई फैक्ट्रीज के लिए लाइसेन्स देने की क्या जरूरत है ?

†श्री शिन्दे : चीनी का उत्पादन ३० लाख टन था, न कि ५० लाख टन, जैसा कि मा० सदस्य ने कहा है : चीनी के उत्पादन में वास्तविक कमी का कारण मुख्यतः १० प्रतिशत कटौती नहीं का बालक कुछ अन्य कारण भी थे।

†श्री स० मो० बनर्जी : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि कुछ चीनी फैकटरियों के बारे में कुछ गड़बड़ है, क्या इस संकट कार के कारण, सरकार द्वारा चीनी फैक्टरियों पर नियंत्रण किये जाने और उनका राष्ट्रीयकरण किये जाने की संभावना है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह सर्वथा भिन्न बात है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री बासप्पा। मैसूर में जहां लाइसेंस रद्द किये गये थे, उनके क्या कारण थे और क्या वह क्षमता सहकार क्षेत्र को दी गई है, जहां बड़ी मांग है?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): इसके संबंध में मैं बता दूं कि मैसूर राज्य में गोरीबिडानूर की एक सहकार चीनी फैक्टरी को लाइसेंस दिया गया है और अन्य चीनी फैक्टरी काम्पनी विस्तार के लिये लाइसेंस दिया गया है और वहां एक संयुक्त-स्कंध समवाय है, जिसे दूसरी चीनी फैक्टरी शुरू करने की अनुमति दे दी गई है।

†श्री विश्वनाथ राय: क्या सरकार उत्तर प्रदेश के नैनीताल जिले में तराई क्षेत्र में एक फैक्टरी बनाने के लिये कोई कारंवाई करने का विचार करती है, जिसके लिये एक लाइसेंस कई वर्ष पहले दिया गया था, किंतु उसका निर्माण अभी आरंभ नहीं हुआ था?

†श्री अ० म० थामस: यदि लाइसेंस प्राप्त व्यक्ति कोई सक्रिय कारंवाई नहीं करता, तो जब समय आता है, लाइसेंस रद्द किया जाएगा।

दिल्ली के लिये भूमिगत रेल व्यवस्था

†*२०२. { श्री विभूति मिश्र:
श्रीमती सावित्री निगम:

क्या रलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे:

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली नगर निगम के सदस्यों ने दिल्ली में भूमिगत रेल व्यवस्था की माँग की है;

(ख) क्या सरकार को निगम से कोई प्रार्थना प्राप्त हुई है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार उस पर क्या कार्यवाही कर रही है?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) रेलवे मन्त्रालय को ऐसी मांग का पता नहीं है।

(ख) निगम से कोई विशिष्ट प्रार्थना प्राप्त नहीं हुई किन्तु दिल्ली परिवहन उपक्रम की ओर से दिल्ली के लिये मिली जुली रेलवे—अंशतः भूमिगत और अंशतः भूमि के ऊपर—के सम्बन्ध में एक सुझाव प्राप्त हुआ है। उन को परिवहन मंत्रालय के द्वारा सूचित किया गया था कि नगरपालिका की सीमाओं के अन्दर ऐसी रेलवे नगरपालिका निगम द्वारा चलानी होगी और रेलवे मंत्रालय द्वारा नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

†श्रीमती सावित्री निगम: निगम की प्रतिक्रिया क्या थी, जब दिल्ली परिवहन उपक्रम को बताया गया कि यह निगम की सीमाओं के अन्दर है और अतः निगम को इस के लिये उत्तरदायी होना चाहिये?

†श्री सें० वें० रामस्वामी: मैं ने अभी बताया कि हमें निगम से सीधे कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई। परिवहन मंत्रालय से एक पत्र आया था जिस का उत्तर हमने उस मंत्रालय को दे दिया।

†मूल अंग्रेजी में

†श्रीमती सावित्री निगम : यदि निगम भी ऐसा ही सुझाव दे, तो रेलवे मंत्रालय उसे क्या सहायता देगा ?

†अध्यक्ष महोदय : यह कल्पना मूलक प्रश्न है ।

†श्री म० ला० द्विवेदी : रेलवे मंत्रालय का दिल्ली नगर के चारों ओर एक रेलवे बनाने का प्रस्ताव था। क्या वह योजना बन्द कर दी गई है ? यदि नहीं, तो यह निगम को क्यों नहीं सौंपी गई ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी: यह रिंग रेलवे नहीं। इस का भूमिगत रेलवे से कोई संबंध नहीं ।

†डा० क० ल० राव : अन्य देशों के अनुभव से यह पता चला है कि एक बार क्षेत्रों के बनाये जाने पर भूमिगत रेलवे स्टेशन निश्चित करना बहुत कठिन होगा । क्या सरकार उन स्थानों को चुनकर अन्तिम रूप देने के लिये अध्ययन करने वाली है ताकि उन स्थानों को अधिग्रहण किया जा सके, क्योंकि दिल्ली राजधानी के तौर पर तेजी से बढ़ रहा है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : निगम की सीमाओं के अन्दर कोई भी रेलवे निगम का काम होगा, न कि रेलवे मंत्रालय का ।

†श्री हरि विष्णु कामत : जब भूमि के उपर की रेलें अभी तक पूरी तरह कुशलता स्तर पर नहीं आयें, भूमिगत रेलें बनाने का सरकार को क्या लाभ होगा ?

नारोज पुल दुर्घटना

†*२०३. { श्री गो० महन्ती :
श्री विद्याचरण शुक्ल :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त : }

क्या रेलवे मंत्री २१ जनवरी, १९६३ को लोक-सभा में दिये गये अपने वक्तव्य के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १५ जनवरी, १९६३ को नारोज (कटक) के समीप रेलवे पुल के निर्माण के दौरान हुई दुर्घटना के कारणों की जांच करने के लिये उच्च स्तरीय समिति नियुक्त कर दी गई है ;

(ख) क्या समिति ने इस संबंध में कोई प्रतिवेदन दिया है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां, उड़ीसा की राज्य सरकार ने १३.२.६३ को दुर्घटना के कारणों की जांच करने एवं इसकी जांच आरम्भ करने की तिथि से एक महीने की अवधि में प्रतिवेदन देने के लिये एक जांच आयोग नियुक्त किया है ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री गो० महन्ती : आयोग के निर्देश पद क्या हैं ? क्या वे दुखित परिवारों के लिये मुआवजा नियत करेंगे ?

†श्री शाहनवाज खां : निर्देश पद यह है कि दुर्घटना के कारणों की जांच की जाए, कारणों के बारे में प्रतिवेदन दिया जाए और भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं के विरुद्ध रक्षा के उपायों का सुझाव दे । प्रतिकर का प्रश्न बाद में आएगा ।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : यह सही नहीं है कि सरकारी विस्फोटक निरीक्षक इस घटना के होने से दो सप्ताह पूर्व घटनास्थल पर गया था ? यदि हां, तो क्या उसने पुल स्थान पर ठेकेदारों के काम के बारे में सरकार को कोई सूचना दी ? यदि हां, तो उस रिपोर्ट पर क्या कार्रवाई की गई ?

†श्री शाहनवाज खां : मुझे उस के जाने का पता नहीं है ।

†श्री महेश्वर नायक : माननीय उपमंत्री ने कहा कि १३ फरवरी को जांच आयोग नियुक्ति किया गया । आयोग को एक महीने बाद नियुक्त करने के क्या कारण हैं, क्यों विलम्ब हुआ ? रेलवे ने इस की जांच के लिये अपनी समिति क्यों नहीं बनाई ?

†श्री शाहनवाज खां : सभा को पता है कि यह काम हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी सीमित के नायक गैर सरकारी फर्म द्वारा किया जा रहा है । वे सीधे रेलवे के अधीन नहीं और उड़ीसा सरकार के जांच आयोग नियुक्त करने का फैसला किया है ।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या सरकार के आयोग की रिपोर्ट मिलने तक, कोई अन्तरिम कार्रवाई की है ?

†श्री शाहनवाज खां : काम तरक्की पर है, पुल और खुले कुंए खोदने का काम चल रहा है ।

†श्री प्र० के० देव : क्योंकि यह दुर्घटना एक विस्फोट के कारण हुई और उसमें बहुतेरे लोग मरे, सरकार ने स्वयं जांच करने का अपना अधिकार क्यों त्याग दिया और वह काम उड़ीसा सरकार को क्यों सौंप दिया ?

†श्री शाहनवाज खां : अधिकार परित्याग कोई प्रश्न नहीं है । समिति की रिपोर्ट आने पर कारण मालूम होगा ।

†श्री प्र० के० देव : साधारणतया विस्फोटों की जांच भारत सरकार द्वारा की जाती है ।

†अध्यक्ष, महोदय : अगला प्रश्न ।

बिना टिकट यात्रा

†*२०४. +
श्री यश पाल सिंह :
श्री बूटा सिंह :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री दलजीत सिंह :
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

†मूल अंग्रेजी में

(क) १९६२-६३ में भारतीय रेलों पर जोन-वार कितने यात्रियों ने बिना टिकट यात्रा की ;

(ख) इन व्यक्तियों से उक्त अवधि में रेलवे अधिकारियों द्वारा कितनी राशि वसूल की गई ; और

(ग) क्या कुछ दिनों से बिना टिकट यात्रा घट रही है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख) आवश्यक जानकारी प्रदान करने वाला विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

रेलवे	१९६२-६३ में पकड़े गये बिना टिकट चलने वाले यात्रियों की संख्या (३१ दिसम्बर, १९६२ तक)	वसूल की गई धन राशि	टिप्पण
१	२	३	४
१. मध्य .	७०४,२७७	२०,६८,७७९	
२. पूर्व	१,३०९,६५३	३३,२३,२५४	
३. उत्तर . . .	१,५९४,४१५	४१,५७,८१२	
४. उत्तर पूर्व . .	८२९,१८६	१५,८०,०२६	
५. पूर्वोत्तर सीमा . . .	२८९,७१४	८,३७,३२३	
६. दक्षिण . .	१,०१३,८२२	२६,९६,२८६	
७ दक्षिण पूर्व . .	३५५,०२७	९,२५,०९८	
८. पश्चिम . .	१,३५३,१९६	३८,४०,२४६	
योग . .	७,४४९,२९०	१,९४,२८,२४	

(ग) बिना टिकट यात्रा में कोई कमी नहीं आई है ।

†श्री यशपाल सिंह : स्टेटमेंट को पढ़ने से पता नहीं चलता है कि सरकार ने इस टिकिटलैस ट्रैवल को रोकने के लिए क्या किया है और यह क्या घट रहा है या बढ़ रहा है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : हमने बहुत से कदम उठाये हैं । उनकी संख्या १२ है जिनमें से कुछ ये हैं चैकिंग दल रखना, टिकट परीक्षकों की संख्या बढ़ाना आदि ।

†अध्यक्ष महोदय : इससे यह नहीं मालूम होता कि उसमें कमी हुई है कि नहीं ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री त्यागी : मंत्री जी कहते हैं कि वह कम हो रही है ।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : हमारे पास जो आंकड़े है वहीं मैं दे सकता हूं । १९६१–६२ में ३१-१२-६१ तक . . . .

†अध्यक्ष महोदय : क्या वह विवरण में नहीं दिया हुआ है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह प्रश्न एक खास चीज से संबंधित है । यदि अग्रेतर सूचना चाही जाती है तो मैं दे सकता हूं ।

†अध्यक्ष महोदय : वह केवल इतना जानना चाहते हैं कि उसमें कमी आई है या नहीं ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : उसमें कमी नहीं आई है ।

श्री यशपाल सिंह: क्या यह सही है कि नार्दन रेलवे में सबसे ज्यादा टिकिटलैस ट्रेवल इसलिए हुआ है कि यहां बड़े बड़े मिनिस्टर रहते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : आर्डर, आर्डर । यहां बड़े बड़े मेम्बर भी रहते हैं ।

श्री कछवाय : रेलवे में जो फ्री ट्रेवल करते हैं, उनमें रेलवे कर्मचारियों के परिवारों के लोग अधिक करते हैं क्या और ज्यादा पकड़े गए हैं क्या उनमें से अधिकांश किस रेलवे में हैं ।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यदि कर्मचारियों के संबंधी . . . .

श्री कछवाय : अध्यक्ष महोदय, हिन्दी में जवाब दिलाया जाए ।

†अध्यक्ष महोदय : वह हिन्दी में जवाब नहीं दे सकते । मैं बता दूंगा उसको ।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : कर्मचारियों को बिना टिकट सफर करने की सख्त मुमानियत है ।

†अध्यक्ष महोदय : वह मुमानियत तो सभी के लिये है, कर्मचारियों और गैर-कर्मचारियों दोनों के लिये ।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : जी हां, प्रत्येक व्यक्ति को मुमानियत है । कर्मचारी पकड़े जाते हैं तो उनको उपयुक्त दंड दिया जाता है ।

†अध्यक्ष महोदय : क्या ऐसे कर्मचारियों की संख्या बहुत अधिक है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : आंकड़े देने के लिए मुझे नोटिस की जरूरत होगी ।

†श्री रंगा : सरकार खुद यह कहती है कि उसने बहुत से नये आदमी दल आदि रखे हैं । फिर क्या बात है कि इसके बावजूद बिना टिकट यात्रा बढ़ रही है ? क्या वह नियुक्त किये गए अतिरिक्त कर्मचारियों के कारण हैं अथवा और कोई बात है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : इसके दो कारण हैं । सर्व प्रथम, यात्रियों की संख्या बढ़ गई है । दूसरे, टिकट चेकिंग अधिक कड़ाई से की गई है । इसी कारण हमें ये अधिक आंकड़े मिल सके हैं । यातायात में वृद्धि को देखते हुए बिना टिकट यात्रा में बहुत अधिक वृद्धि हुई है । इसी से हम कहते हैं कि बिना टिकट यात्रा में कोई कमी नहीं हुई है ।

†श्री तुलसीदास जाधव : गोदावरी वैली में जो टिकिटलैस ट्रैविल करते हैं, उनमें रेलवे आफिसर्स भी शामिल हैं, क्या इस की खबर गवर्नमेंट को है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यदि माननीय सदस्य सूचना भेज दें तो हम जांच करेंगे।

†श्री बासप्पा : क्या राष्ट्रीय रेलवे उपभोक्ता मंत्रण समिति तथा ऐसी अन्य समितियों में काम करने वाले संसद-सदस्यों को इन बिना टिकट यात्रियों को चैक करने के लिए भी पास दिये गए हैं और यदि हां, तो उनमें से कितनों ने इस अधिकार अथवा विशेषाधिकार का प्रयोग किया है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : राष्ट्रीय रेलवे उपभोक्ता मंत्रणा समिति के सदस्यों को इधर उधर जाने के लिये पास दिये जाते हैं और उनको चैक करने का अधिकार है परन्तु कितने सदस्यों ने इस अधिकार का प्रयोग किया है उसके लिये मैं नोटिस चाहूंगा।

†श्री त्यागी : क्या बिना टिकट यात्रियों का प्रतिशत और इस कारण रेलवे को होने वाली हानि का अंदाज़ा बताया जा सकता है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : केन्द्रीय टिकट जांच संगठन ने इसके आंकड़े एकत्रित किये मोट तौर से यात्रियों में से ३ से ४ प्रतिशत बिना टिकट होते हैं और इस से प्रतिवर्ष ५ करोड़ रुपये के लगभग हानि होती है।

श्री दलजीत सिंह : चैकिंग करने वाले लोगों के साथ कोई पुलिस गार्ड भी होती है क्या ? और उनके साथ बिना टिकट सफर करने वाले कितने पकड़े गए हैं और उनके खिलाफ़ क्या एक्शन लिया गया है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : टिकट चैक करने वाले कर्मचारियों के साथ पुलिस दल भी रहते हैं परन्तु उनकी सही संख्या मैं नहीं बता सकता हूं।

†श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या बिना टिकट यात्रियों के कम पकड़े जाने का कारण यह है कि जब अचानक चैकिंग किया जाता है तो सेक्शन में काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों द्वारा पहले से सूचना दे दी जाती है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : ऐसा हो सकता है क्योंकि वे जानते हैं कि कुछ लोग आ रहे हैं। वे टेलीफोन पर सूचना दे सकते हैं।

†श्रीमती रेणुका राय : क्या अधिकांश बिना टिकट यात्रा स्थानीय गाड़ियों पर होती है ? क्या इन्हीं गाड़ियों पर रेलवे कर्मचारियों को पर्याप्त सहायता नहीं दी जाती है।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : मेरे विचार से बिना टिकट यात्रा उपनगरीय लाइनों पर तनिक अधिक होती है और ब्रांच लाइनों में तो वह बहुत आम बात है। जहां तक उनकी सुरक्षा का संबंध है, प्रत्येक कर्मचारी की रक्षा की व्यवस्था नहीं की जा सकती है। वह अधिकांश में जन-सहयोग पर निर्भर है।

अमरीका को चीनी का निर्यात

+

†*२०५. { श्री हेडा :
श्री विभूति मिश्र :
श्री रघुनाथ सिंह :

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

(क) क्या सरकार ने अमरीका को चीनी का निर्यात करने का कोई सौदा तय किया है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) हमें वर्ष १९६२–६३ और १९६३–६४ के लिए कितना कोटा मिला है ; और

(ग) क्या भारत को अमरीका को अतिरिक्त आवश्यकताओं के लिये कोई विशेष कोटा मिला है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे) : (क) भारतीय चीनी मिल संघ ने संयुक्त राज्य अमरीका को चीनी बेची है।

(ख) १९६२–६३ : ०.५० लाख मीट्रिक टन

१९६३–६४ : ०.१७ लाख मीट्रिक टन

(ग) निम्नलिखित सामान्य विश्व कोटा प्राप्त हुआ है :

१९६२–६३ : ०.३५ लाख मीट्रिक टन

१९६३–६४ : ०.४६ लाख मीट्रिक टन

†श्री हेडा : क्या इस सामान्य विश्व कोटे के अतिरिक्त संयुक्त राज्य अमेरीका मित्र देशों को विशेष कोटा भी आवण्टित करता रहा है और, यदि हां, तो क्या हमें इस वर्ष ऐसा कोई कोटा प्राप्त हुआ है ?

†श्री शिन्दे : जी हां। संयुक्त राज्य अमेरीका के चीनी अधिनियम के अन्तर्गत हमें कुछ कोटा मिला है। वह विभिन्न देशों को दिय गए कोटे का ७१ प्रतिशत है।

†श्री हेडा : हमने कितना कोटा मांगा था और उसका कितना प्रतिशत आवण्टित किया गया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) कोई खास कोटा मांगने का कोई प्रश्न नहीं है। संविहित आवण्टन किये गये हैं और हमने चीनी के सामान्य विश्व कोटे के अन्तर्गत अन्य कोटे भी प्राप्त किये हैं ?

†डा० रानेन सेन : इस निर्यात के कारण भारत सरकार को कितनी हानि हुई और चीनी मिल मालिकों को कितनी सहायता दी गई ?

†श्री अ० म० थामस : चीनी के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य बढ़ें जाने के कारण जो नुकसान हमें होने वाला है वह कम हो रहा है। १९६० में नुकसान ८०.८० लाख रुपये था ; १९६१ में १३२७.४६ लाख रुपये था। जावा से निर्यात २,६७,८६६ टन था ; १९६१ में नुकसान १४४४.६१ लाख रुपये था और निर्यात ३.७३ लाख टन था।

†डा० पं० श्रा० देशमुख : इस वर्ष निर्यात के लिये कितनी फालतू चीनी उपलब्ध हो जायेगी ?

†श्री अ० म० थामस : हमने समझौता किया था कि १९६३ में लगभग ४.५ लाख मीट्रिक टन का निर्यात करेंगे ।

†श्री रामनाथन् चेट्टियार : क्या अमरीका की एक फर्म अथवा अमेरिका स्थित उसके प्रतिनिधियों को लगभग १००,००० डालर अमरीका से आयात के कोटा लेने के लिये दिए

---

†मूल अंग्रेजी में

गए हैं तथा यदि हां, तो क्या इस खर्च को बचाया नहीं जा सकता था और अमरीका में अपने व्यापार का वाणिज्य प्रतिनिधि नहीं रखे जा सकते थे ?

†**श्री अ० म० थामस** : पहली बात तो यह है कि भारत सरकार ने कोई रक़म नहीं दी है। अमरीका के कानून के अन्तर्गत अमरीका की समितियों के सामने केवल अमरीकी राष्ट्रीय बोल सकता है इसलिये भारतीय चीनी मिल से संस्था ने समिति के सामने पेश करने के लिए एक फर्म को तय किया है। दी गई रक़म तथा अन्य विस्तार की बातों के बारे में हमें कोई जानकारी नहीं है।

†**श्री रामनाथन् चेट्टियार** : मैंने इस का उल्लेख इसलिए किया था क्योंकि मैंने समाचार पत्रों में पढ़ा था कि इसका ज़िक्र अमरीका की सीनेट की हाउस कमेटी में हुआ था। उसी सूचना के आधार पर मैंने यह प्रश्न पूछा था और मननीय उपमंत्री ने बताया कि कोई रक़म नहीं ी गई। (**अन्तर्बाधा**)

†**अध्यक्ष महोदय** : शांति शांति। यदि माननीय सदस्य और अधिक जानकारी लेना चाहते हैं तो वह चर्चा करने के लिए कहें।

वाइकिंग तथा 'हेरोन' विमान

+
†*२०६. { **श्रीमती सावित्री निगम** :
श्री विद्याचरण शुक्ल :

क्या **परिवहन तथा संचार मंत्री** १३ नवम्बर, १९६२ को तारांकित प्रश्न संख्या १५८ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि अब तक वस्तुतः कितने 'वाइकिंग' तथा 'हेरोन' विमान बेचे गये हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** : 'हेरोन तथा' 'वाइकिंग' सभी विमान, पुर्जों समेत इंडियन एयर लाइनस द्वारा बेच दिए गए हैं।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : इनको किन मूल्यों पर बेचा गया था ?

†**श्री मुहीउद्दीन** : वे लगभग अलग अलग समझौते मात्र अलग अलग व्यक्तियों को बेचे गए थे। उदाहरणतः हेरोन के मूल्य लगभग २० लाख रुपये थे तथा वाइकिंग स्क्रैप के रूप में लगभग ३ लाख रुपये में बेचे गये।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : इन दोनों प्रकार के विमानों में कितना नुकसान हुआ तथा इनको किस मूल्य पर खरीदा गया था ?

†**श्री मुहीउद्दीन** : वाइकिंग खरीदे नहीं गये थे ; उनको लिया गया था . . . . . .

†**अध्यक्ष महोदय** : कितनी हानि हुई थी ?

†**श्री मुहीउद्दीन** : हेरोन के अवक्षयण मूल्य पर हेरोन के नुकसान का पता लगाया जा सकता है। उसका यह मूल्य १ अप्रैल १९६२ को ३४,७६,००० रुपये था। हेरोन से लगभग १९,७५,००० रुपये मिले।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री विद्याचरण शुक्ल** : उनका यह अवक्षयण मूल्य उस दिन से लगाया गया है जब उनको खड़ा कर दिया गया था अथवा उस दिन से लगाया गया है जब उनको बेचा गया था तथा यदि हां, तो क्या इसकी जिम्मेदारी इंडियन एयर लाइन्स पर किस व्यक्ति पर डाली गई है क्या उस व्यक्ति के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है ?

†**श्री मुहीउद्दीन** : मैंने बताया अवक्षयण मूल्य १ अप्रैल १९६२ को था। नुकसान के लिये जिम्मेदारी का प्रश्न ही नहीं उठता है। हेरोन को खरीद के प्रश्न पर सभा में बहुत बार चर्चा हो चुकी है और हम उत्तर दे चुके हैं कि गलती हो गई थी और जिम्मेदारी बहुत से व्यक्तियों पर है।

खतरे की जंजीरें

+

†*२०९. { श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने उत्तर प्रदेश की कुछ यात्री गाड़ियों में से खतरे की जंजीर हटा देने का निर्णय कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार महिलाओं के डिब्बों तथा रेलवे डाक सेवा के डिब्बों की रक्षा के लिये प्रबन्ध करने का विचार कर रही है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) उत्तर प्रदेश में ऐसी गाड़ियों की संख्या बढाने का कोई विचार नहीं है जिनमें खतरे की जंजीर न हो।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता क्योंकि महिलाओं तथा रेलवे डाक सेवा के डिब्बों से खतरे की जंजीरों को हटाने का कोई विचार नहीं है।

†**श्री भागवत झा आजाद** : क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के विशेष भाग में खतरे की जंजीरें अधिकांशतः हटा दी गई हैं और क्या यह समझा जाये कि बिना टिकट के यात्रा को रोकने के लिए वैकल्पिक तरीके अपनाये गये और तभी यह निर्णय किया गया।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी**: हमें अन्त में खतरे की जंजीरों को हटाना पड़ा। यह किसी राज्य से सम्बन्धित नहीं है। यह तो स्थान पर निर्भर करता है।

†**श्री भागवत झा आजाद** : प्रश्न के भाग (ख) के उत्तर में मैं जानना चाहता हूं कि जिन स्थानों पर खतरे की जंजीरें हटाई गई हैं वहां पर क्या व्यवस्था की गई है जिससे डाक डिब्बे तथा महिला डिब्बों को खतरा न रहे।

†**अध्यक्ष महोदय** : महिला डिब्बों के बारे में उत्तर दिया जा चुका है।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : डाक सेवा के डिब्बों में से खतरे की जंजीर नहीं हटाई गई है।

---

†मूल अंग्रेजी में

डालमिया-जैन समवायों पर प्रतिवेदन

†*१७३. श्री हरिश्चन्द्र माथुर :
डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी :
श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री विभूति मिश्र :
श्री हरि विष्णु कामत :
श्री विद्याचरण शुक्ल :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री दाजी :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री याज्ञिक :
श्री बालकृष्ण वासनिक :
श्री कोया :
श्री विश्वनाथ राय :
डा० रानेन सेन :
श्री दीनेन भट्टाचार्य :
डा० सारादीश राय :

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

(क) क्या सरकार ने डालमिया-जैन समवायों पर प्रतिवेदन की जांच कर ली है; और

(ख) सरकार इस मामले में क्या कार्यवाही कर रही है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख) प्रतिवेदन का अध्ययन करने के पश्चात् सरकार प्रतिवेदन में बताये गये लेन देन से सम्बन्धित गवाहियों की जांच कर रही है और उसके बाद अटौरनी जनरल श्री सी० के० दफ्तरी की सलाह के अनुसार उचित कानूनी कार्यवाही की जायेगी ।

भविष्य में इस प्रकार के कदाचारों को रोकने के लिए सरकार समवाय अधिनियम के संशोधन के बारे में आयोग की सिफारिश पर भी विचार कर रही है । इसके अतिरिक्त श्री सी० के० दफ्तरी, अटौरनी जनरल तथा श्री ए० वी० विश्वनाथ शास्त्री, मद्रास उच्च न्यायालय के एक न्यायाधीश से अनुरोध किया गया है कि प्रतिवेदन पर केवल कानूनी तौर पर ही नहीं अपितु जनहित के आधार पर भी शीघ्रता से विचार करें तथा सलाह दें कि क्या कानूनी तथा प्रशासनिक-कार्यवाही उन व्यक्तियों के

†मूल अंग्रेज़ी में

खिलाफ की जा सकती है जिनको आयोग ने बेईमान, अनियमितता के अलावा कदाचारी गैर-कानूनी तथा जालसाजी करने का अपराधी माना है ।

मशीनी औजार उद्योग

†*१७४. { श्री रा० गि० दुबे :
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री पें० वेंकटासुब्बय्या :
श्री विभूति मिश्र :
श्री विश्राम प्रसाद :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चैकोस्लोवैकियन विदेशी व्यापार सहकार के प्रधान ने भारत में मशीनी औजार उद्योग का विस्तार करने के लिये अपनी सहायता अर्पित करने का कोई प्रस्ताव किया है ; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव का स्वरूप क्या है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) : (क) और (ख) सरकार को ऐसे किसी प्रस्ताव की जानकारी नहीं है। परन्तु चैकोस्लोवाकिया के सहयोग से रांची में भारी मशीनी औजार कारखाना स्थापित किया जा रहा है। उनसे बंगलौर में केन्द्रीय मशीनी औजार संस्था की स्थापना के बारे में भी सहायता मिल रही है ।

निर्यातकों को ऋण सुविधा

†*१७५. श्री बिशन चन्द्र सेठ : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री २३ नवम्बर, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या ३४० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मथरानी समिति ने निर्यातकों को उपलब्ध ऋण सुविधाओं में वृद्धि करने की योजना की जांच कर ली है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या प्रतिवेदन सरकार को दे दिया गया है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख) मामले की मथरानी समिति जांच कर रही है और आशा है कि उनका प्रतिवेदन शीघ्र मिल जायेगा ।

भारत में चैकोस्लोवाकिया के व्यापारी दल की भारत यात्रा

श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री यशपाल सिंह :
श्री दी० चं० शर्मा
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

†मूल अंग्रेजी में

†*१७६. श्री ब्रज राज सिंह :
श्री मरंडी :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री प० कुन्हन :
श्री रा० शि० पाण्डेय :

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

(क) क्या यह सच है कि जनवरी १९६३ के अन्त में चैकोस्लोवाकिया का एक व्यापारी दल भारत आया था; और

(ख) यदि हां, तो उनकी भारत यात्रा का क्या परिणाम निकला ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख) चैकोस्लोवाकिया का एक शिष्टमण्डल जिसमें चैकोस्लोवाकिया के प्रसिद्ध क्रय संगठनों के वरिष्ठ अधिकारी थे तथा जिसके नेता चैकोस्लोवाकिया के विदेशी व्यापार मन्त्रालय के वरिष्ठ अधिकारी थे, जनवरी १९६३ के अन्तिम सप्ताह में भारत आया था। इस शिष्टमण्डल का उद्देश्य भारत में निर्मित वस्तुओं का निर्यात बढ़ाने की सम्भावनाओं की खोज करने का था। उन्होंने देश का दौरा किया तथा निर्माताओं और निर्यातकों तथा निर्यात संवर्द्धन परिषदों से तथा भारत सरकार से इससे सम्बन्धित अन्य विभागों से बातचीत की। उनके इस दौरे से दोनों देशों के बीच अधिक व्यापार होने का मार्ग खुलेगा।

उद्योग की अप्रयुक्त अधिष्ठापित क्षमता

†*१७७. डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :

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

(क) क्या सरकार ने भारत में गैर सरकारी तथा सरकारी उद्योगों में अप्रयुक्त अधिष्ठापित क्षमता के विस्तार तथा स्वरूप का अध्ययन किया है ; और

(ख) यदि हां, तो अध्ययन के आधारभूत निष्कर्ष क्या हैं और अधिष्ठापित क्षमता का पूर्ण प्रयोग करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) और (ख) अप्रयुक्त अधिष्ठापित क्षमता के प्रश्न पर सरकार लगातार ध्यान दे रही है। यह सच नहीं है कि देश के भारतीय उद्योग में बहुत अधिक अप्रयुक्त अधिष्ठापित क्षमता है। क्षमता के उपयोग में विभिन्न पहलुओं को ठीक प्रकार से न समझने के कारण ऐसी भावना फैल गई है कि बहुत सी औद्योगिक क्षमता बेकार पड़ी है।

---

†मूल अंग्रेजी में

रूरकेला इस्पात कारखाने का विस्तार

*१७८. { श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री डी० चं० शर्मा :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूरकेला इस्पात कारखाने के विस्तार के सम्बन्ध में जर्मनी के साथ की जा रही बातचीत समाप्त हो गई है ; और

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

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम): (क) और (ख) जी नहीं । पश्चिम जर्मन सरकार से इस माह के मध्य तक बातचीत पुनः चालू हो जाने की आशा है ।

कपड़े तथा सूत के मूल्य

†*१७९. { श्री त्रिदिव कुमार चौधरी :
श्री कजरोलकर :
श्री वेरवा कोटा :

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

(क) क्या सरकार को भारतीय सूती कपड़ा मिल संघ तथा अन्य कपड़ा निर्माता संस्थाओं से अभ्यावेदन मिले हैं जिनमें यह कहा गया है कि उन्हें कपड़े तथा सूत के मूल्य बढ़ाने की अनुमति दी जाये ताकि मिलों द्वारा युद्ध जोखिम बीमा योजना के अधीन किश्तों का भुगतान करने के लिये उपभोक्ताओं से अतिरिक्त रकम वसूल कर सकें; और

(ख) उन अभ्यावेदनों पर सरकार ने यदि कोई निर्णय किये हैं तो वे क्या हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख) भारतीय सूती कपड़ा मिल संघ से कोई अभ्यावेदन नहीं मिला है । परन्तु सौराष्ट्र मिल मालिक संस्था से वित्त मन्त्रालय में एक अभ्यावेदन मिला था कि उनको युद्ध जोखिम बीमा के लिये दिया गया प्रीमियम उनको मिले । उनकी इस बात को स्वीकार नहीं किया गया था ।

इस्पात का उत्पादन

†*१८०. { श्री यशपाल सिंह :
श्री बूटा सिंह :
श्री मु० रा० रका :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लोहा तथा इस्पात निर्माण के सम्बन्ध में जमशेदपुर में हाल में हुई अन्तर्राष्ट्रीय गोष्ठी में कुछ विदेशी प्रतिनिधियों ने कहा था कि भारत को इस्पात का उत्पादन धीमी गति से करना चाहिये क्योंकि यहां पर प्रवीण कर्मचारियों तथा प्रबन्धकों की कमी है ; और

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

†मूल अंग्रेजी में

†इस्पात तथा भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

नेपा मिल्स

†*१८१. श्रीमती मैमूना सुल्तान: क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अप्रैल से दिसम्बर, १९६२ तक नेपा मिल्स में कितने अखबारी कागज का उत्पादन हुआ तथा पहले दो वर्षों की इसी अवधि में उपरोक्त कारखाने में कितना उत्पादन हुआ था ;

(ख) क्या इस कारखाने में उत्पादन निर्धारित उत्पादन क्षमता के अनुसार होने लगा है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क)

उत्पादन आंकड़े नीचे दिये जाते हैं :—

अप्रैल, १९६२ से दिसम्बर, १९६२ . .	१८,९४१ टन
अप्रैल, १९६१ से दिसम्बर, १९६१ . . .	१९,३११ टन
अप्रैल, १९६० से दिसम्बर, १९६० . . .	१७,०११ टन

(ख) जी हां; दिसम्बर, १९६२ से

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

जापान को चाय का निर्यात

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

(क) जापान में १९६१ तथा १९६२ में कुल कितनी चाय का आयात हुआ तथा उस में भारत से भेजी गई चाय की मात्रा कितनी थी ;

(ख) क्या चाय बोर्ड कुछ दिनों से जापान को भारतीय चाय का निर्यात बढ़ाने के विशेष उपायों पर विचार कर रहा है ; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गये हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह): (क) से (ग) १९६१ में जापान को विभिन्न देशों को चाय का निर्यात ५० लाख ५ हजार पौंड था। १९६२ के यह आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। जापान को निर्यात का भारत का भाग बहुत थोड़ा है।

जापान स्वयं चाय का उत्पादक तथा निर्यातकर्त्ता है। जबकि हरी चाय के आपात पर प्रतिबन्ध है, कुछ कार्यालय का विदेशी मुद्रा आवंटन पद्धति के अधीन आयात करने की अनुमति इन प्रतिबन्धों के कारण, बोर्ड के संवर्द्धन कार्य सीमित रखना आवश्यक है। जापान लंका से कुछ चाय का आयात करता है।

---

†मूल अंग्रेजी में

आज में कच्चे लोहे की कमी

†*१८३. श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब के निर्माताओं ने शिकायत की है कि कच्चे लोहे की भारी कमी है जिस के कारण उन के निर्माण में बाधा हो रही है ;

(ख) क्या पंजाब सरकार ने भी इस कमी के सम्बन्ध में उन के मंत्रालय का ध्यान दिलाया है ; और

(ग) यदि हां, तो कमी के क्या कारण हैं तथा उस को दूर करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) : (क) और (ख) जी हां ।

(ग) देश में ढलाई का शीघ्रता से विकास होने के कारण कच्चे लोहे की मांग बहुत बढ़ गई है जबकि ढलाई के लोहे की उपलब्धता नहीं बढ़ी है । कच्चे लोहे के उत्पादन के लिए लाइसेंस वाली योजनायें बढ़ी हुई मांग को इसलिए पूरा नहीं कर पाईं क्योंकि उन से जितनी आशा थी उतना लोहा नहीं मिल सका । इसलिए सरकार कच्चे लोहे का आयात करना ; बढ़े हुए उत्पादन की थोड़े दिनों की योजनायें आदि की अन्तरिम कार्यवाहियों पर विचार किया जा रहा है जिस से शीघ्रता से उस को उपलब्ध किया जा सके ।

कपास के मूल्य

*१८४. श्री बे० शि० पाटिल : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अक्तूबर, १९६२ के अन्त में देश में कपास के क्या मूल्य थे और वर्तमान मूल्य क्या हैं ; और

(ख) कपास के मूल्यों को गिरने से रोकने के सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख) एक विवरण सदन की मेज पर रखा जाता है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल. टी—८८६/६३]।

उत्तर प्रदेश में तेल मिलें

*१८५. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश की कई सौ तेल मिलें, तेल का स्टाक अधिक जमा होने के कारण, उत्पादन नहीं कर रही हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इसी कारण मिलें तिलहन का स्टाक भी नहीं खरीद सकेंगी ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या इन मिलों द्वारा काम बन्द किये जाने के कारण बहुत से मजदूर भी बेकार हो गये हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) से (ग): उत्तर प्रदेश के तेल मिल वालों के एक स्थानीय एसोसियेशन से हाल ही में इस प्रकार का एक अभिवेदन सरकार को प्राप्त हुआ था कि उन्हें माल-डिब्बे मिलने में कठिनाई हो रही है और उन के पास माल इकट्ठा हो जाने के कारण उन की मिलों के बन्द हो जाने का डर है। उत्तर प्रदेश में तेल-मिलों द्वारा बड़े पैमाने पर तेल का उत्पादन रोक देने के बारे में सरकार के पास अन्य कोई जानकारी नहीं है। राज्य सरकार से आवश्यक पूछ-ताछ की जा रही है।

भद्रावती आयरन एण्ड स्टील वर्क्स

†*१८६. **श्री बासप्पा** : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भद्रावती आयरन एंड स्टील वर्क्स के विस्तार तथा परिवर्तन कार्यक्रम पर विचार करने के लिये जर्मनी तथा आस्ट्रिया के विशेषज्ञ कब भारत आयेंगे ; और

(ख) इस कार्यक्रम पर कुल कितनी लागत आयेगी ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) इस्पात विस्तार योजना १९६० में स्वीकार की गई थी और उस को लागू किया जा रहा है। इस के अतिरिक्त सरकार धातु मिश्रित तथा औजारी इस्पात का उत्पादन करने के लिए कारखानों में परिवर्तन करने का विचार है। इस्पात विस्तार योजना के लिए अप्रैल, १९६२ से भारत में पश्चिम जर्मनी से एक सिविल इंजीनियर हैं तथा आशा है कि १९६३ के अन्त तक और १६ पश्चिम जर्मन विशेषज्ञ आने वाले हैं। धातु मिश्रित इस्पात परिवर्तन योजना के लिए आस्ट्रिया से एक विशेषज्ञ तथा पश्चिम जर्मनी से एक विशेषज्ञ भारत आया था। सरकार द्वारा योजना स्वीकार हो जाने के बाद और विशेषज्ञों को नियुक्त किया जायेगा।

(ख) इस्पात विस्तार योजना के लिए लगभग ७०० लाख रुपये ; औजारी तथा धातु मिश्रित इस्पात उत्पादन में परिवर्तित लागत का अनुमान ८.५० लाख रुपये।

मिट्टी निकालने तथा खनन के भारी उपकरण

†*१८७. **श्री बिशन चन्द्र सेठ** : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार भारत में मिट्टी निकालने तथा खनन के भारी उपकरणों के निर्माण की प्रस्थापना पर विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उस का उत्पादन कब से आरम्भ हो जाने की आशा है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मणयम)** : (क) और (ख). प्रतिरक्षा मंत्रालय के अधीन औद्योगिक उपक्रमों में से एक का प्रस्ताव मिट्टी निकालने के उपकरण के निर्माण का मिला है। इन उपकरणों को जैसे व्हील्ड ट्रैक्टर, मोरटाइज्ड स्क्रैपर, कीपर डम्पर, आदि का निर्माण सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया गया है।

उत्पादन कार्यक्रम आदि का ब्योरा प्रतिरक्षा मंत्रालय द्वारा बनाया जा रहा है।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

रेयन उद्योग के लिये लुग्दी का आयात

†*१८८. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेयन उद्योग के लिए कितनी मात्रा में तथा कितने मूल्य की लुग्दी का आयात किया जाता है ;

(ख) क्या लुग्दी भारत में उपलब्ध लुग्दी तथा अन्य सेलुलोस युक्त सामग्री से रेयन किस्म की लुग्दी का उत्पादन करने के लिए पर्याप्त प्रयत्न किये गये हैं ; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) १९६२–६३ के चालू वर्ष में ६९९ लाख रुपये के ७०,००० टन आयात होने की आशा है।

(ख) और (ग) जी हां। वर्ष में २७५,६०० टन की कुल क्षमता की सात यूनिटों को लाइसेंस दिया गया था और केरल में ५४,००० टन की क्षमता की एक यूनिट में परीक्षण उत्पादन होने लगा है। दो मामलों में संयंत्र तथा मशीन के आपात के लिए अनुमति दे दी गई है जिन की कुल क्षमता ५७,००० टन वार्षिक है तथा एक मामले में आयात लाइसेंस दिया गया है जिस की क्षमता ३०,००० टन वार्षिक है।

लोहा तथा इस्पात की बिक्री

†*१८९. { **श्रीमती मैमूना सुल्तान** :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली, पंजाब तथा मध्य प्रदेश के लोहा तथा इस्पात के व्यापारियों से दिनांक २० अक्तूबर, १९६२ की लोहा तथा इस्पात नियंत्रक की अधिसूचना को लागू करने के विरुद्ध कोई शिकायत मिली है ;

(ख) यदि हां, तो उन्होंने आदेश के लागू किये जाने में क्या कठिनाइयां/त्रुटियां बताई हैं ; और

(ग) उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) जी हां।

(ख) लोहा तथा इस्पात में उन के व्यापार को रोकना जिस के परिणामस्वरूप उन को कठिनाई हुई और उन के कर्मचारी बेकार हो गये।

(ग) मामला विचाराधीन है।

सहकारी चाय कारखाने

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

(क) क्या चाय बोर्ड ने देश के चाय उगाने वाले क्षेत्रों में सहकारी चाय कारखाने स्थापित करने की कोई योजना बनाई है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो तृतीय पंचवर्षीय योजना में विभिन्न क्षेत्रों में ऐसे कितने कारखाने स्थापित करने का विचार है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) और (ख). चाय अधिनियम, १९५३ के अधीन चाय बोर्ड का एक काम यह है कि चाय के उत्पादकों तथा निर्माताओं में सहकारी कार्य बढ़ायें। तदनुसार बोर्ड चाय का उत्पादन करने वाले राज्यों के कार्यक्रम में सक्रिय रूप से भाग ले रहा है जिस से जहां तक संभव हो वह सहकारी चाय कारखाने स्थापित करें। बोर्ड ने अब तक दो सहकारी चाय कारखाने बनाने के लिये वित्तीय सहायता दी है। जिन में से एक मद्रास राज्य में नीलगिरी क्षेत्र में होगा तथा दूसरा पंजाब के कांगड़ा क्षेत्र में होगा।

कच्चा माल तथा निर्मित वस्तुयें

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

(क) आपात के कारण किन कच्चे माल तथा निर्मित वस्तुओं की बिक्री रोक दी गई है ;

(ख) क्या यह सच है कि इन वस्तुओं को न तो खरीदा जा रहा है और न ही इन को बेचने की अनुमति है ;

(ग) इन कार्यवाहियों के कारण उत्पादन में किस हद तक रुकावट आई है ; और

(घ) क्या इस सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन मिले हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) से (घ). अपेक्षित जानकारी इकट्ठी की जा रही है और समय पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

कांगड़ा घाटी में चाय उद्योग

†*१९२. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा :

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

(क) क्या यह सच है कि इस वर्ष जनवरी में कांगड़ा घाटी में चाय उद्योग को संकट का सामना करना पड़ रहा था क्योंकि कांगड़ा में हरी चाय का बहुत अधिक स्टाक इकट्ठा हो गया था और बहुत से कर्मचारी बेकार हो गये थे ; और

(ख) इस स्टाक की निकासी के लिये क्या कदम उठाये गये हैं तथा वर्तमान स्थिति क्या है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

---

†मूल अंग्रेजी में

इस्पात उत्पादन के लक्ष्य

†*१९३. { श्रीमती मैमूना सुल्तान :
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आगामी वित्तीय वर्ष में सरकारी क्षेत्र में इस्पात उत्पादन के लक्ष्य निर्धारित किये हैं ;

(ख) यदि हां, तो इस मामले में सरकार का क्या निर्णय है ; और

(ग) लक्ष्य पूरा करने के लिये सरकारी क्षेत्र के प्रत्येक इस्पात कारखाने में उत्पादन कितना बढ़ाया जाना है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) जी हां ।

(ख) और (ग). भिलाई में इस्पात का उत्पादन अनुमानित क्षमता से अधिक है । दुर्गापुर में शत प्रतिशत उत्पादन हो रहा है और रूरकेला में लगभग ९० प्रतिशत उत्पादन हो रहा है ।

१९६३–६४ के लिए तीनों इस्पात कारखानों की शत प्रतिशत क्षमता बनाने का लक्ष्य है तथा संभव हो तो भिलाई से भी उत्तम क्षमता हो जाये ।

रेलवे पुल

†*२०७. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने तीन रेलवे पुलों के निर्माण के लिए 'यूनिट पार्ट्स' के संभरण के बारे में ब्रिटेन की एक फर्म से ठेका किया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्योरा है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). तीन इस्पात गर्डर स्पैन, २–२५० फुट स्पैन और १–१५० फुट स्पैन के संभरण के लिये एक इंगलिस्तानी फर्म को ठेका दिया गया है । इस संबंध में अधिक ब्योरा बताना लोकहित की दृष्टि से उचित नहीं ।

जापान को खांड का निर्यात

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

(क) क्या जापान ने हमारी खांड खरीदने का सौदा तय कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो किस मूल्य पर और कितनी खांड खरीदी जायेगी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) और (ख). जी हां । ८७,८०० मीटर टन भारतीय कच्ची चीनी जापान को, लन्दन दैनिक मूल्य के साथ संबंधित मूल्य पर बेची गई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे के यार्डों का यंत्रीकरण

†*२१०. श्री कजरोलकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रत्येक रेलवे के बड़े यार्डों का यंत्रीकरण करने की कोई योजना है जिससे यार्डों में दुर्घटनायें तथा भीड़भाड़ न रहे ;

(ख) क्या ऐसा करने में विदेशी मुद्रा की कठिनाई एक बड़ी बाधा है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या देश में उनका उत्पादन करने का विचार है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां ; कुछ बड़े यार्डों का मशीनीकरण, दुर्घटनाओं को कम करने एवं भीड़ को रोकने के लिए धीरे धीरे तेजी से किया जा रहा है।

(ख) जी हां ; विदेशी मुद्रा नियंत्रक तत्व है, जो यार्डों के मशीनीकरण की गति को निर्धारित करता है ।

(ग) जी हां । देशीय उत्पादन का विकास किया जा रहा है ।

अमरीकी फार्म-लीडरों के दल का दौरा

†*२११. श्रीमती मैमूना सुल्तान : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १० फरवरी, १९६३ को १० अमरीकी फार्म-लीडरों का एक दल सात सप्ताह के दौरे पर देश में आया था ; और

(ख) यदि हां, तो उनके दौरे का क्या उद्देश्य है ?

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

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

अमरीकी फ़ार्म लीडरों के दौरे के दो उद्देश्य हैं :—

(१) दोनों देशों में फार्मिंग (कृषि-प्रबन्ध), खेती के तरीकों, खेती की समस्याओं तथा उन्हें हल करने के रास्तों, किसानों की महत्वाकांक्षाओं तथा उनके रहने-सहने का ढंग, विस्तार के ढंग, साख सुविधाओं, कृषि उत्पाद का विपणन तथा परिष्करण, ४–एच क्लब संगठन, सहकारी संस्थाओं, कृषक संगठनों के कार्यसंचालन आदि का अध्ययन करना ।

(२) दोनों देशों के किसानों तथा सामान्य लोगों में सामाजिक संपर्क, मित्रता तथा पारस्परिक सद्भावना और सहयोग स्थापित करने में सहायता करना ।

माल गाड़ियों का लूटा जाना

†*२१२. श्री बूटा सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि फरवरी, १९६३ के पहले सप्ताह में जालंधर-पठानकोट रेलवे लाइन के अलावलपुर और भोगपुर सिरवाल स्टेशनों के बीच एक मालगाड़ी को लूट लिया गया था ;

(ख) यदि हां, तो गाड़ी से कितने मूल्य का सामान लूट लिया गया था ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) अपराधियों का पता लगाने के लिये सरकार ने यदि कोई कार्यवाही की है तो वह क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) लूटे जाने की कोई घटना नहीं घटी, किन्तु चोरी की वारदात अलावलपुर और भोगपुर सिरवाल स्टेशनों के बीच उत्तर रेलवे के जालंधर-पठानकोट सैक्शन पर हुई ।

(ख) १२६० रुपये ५३ नये पैसे ।

(ग) इस मामले की सूचना रेलवे पुलिस द्वारा सरकार को दी गई जिसने इस सम्बन्ध में तीन अपराधियों को गिरफ्तार किया और प्रायः सारी चोरी गई सम्पत्ति वसूल कर ली गई ।

रबी की फसल के न्यूनतम मूल्य

†*२१३. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश स्टेट कोआपरेटिव बैंक लिमिटेड, जबलपुर के प्रधान से दिनांक ३१ जनवरी, १९६३ का अभ्यावेदन मिला है जिस में सरकार से अनुरोध किया गया है कि वह शीघ्र ही बाजार में आने वाली रबी की फसल के न्यूनतम मूल्य घोषित कर दे ; और

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

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

(ख) सरकार ने १९६२–६३ मौसम के लिये गहूं और चावल के लिये मूल्य संधारण उपायों की घोषणा कर दी है ।

गांधी ग्राम रेलवे स्टेशन

†*२१४. { श्री याज्ञिक :
श्री पु० र० पटेल :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने वर्तमान गांधीग्राम स्टेशन को नगर निगम की सीमा से बाहर किसी स्थान पर ले जाने के बारे में सरकार और अहमदाबाद नगर निगम के बीच जो करार हुआ है उसकी शर्तें क्या हैं ;

(ख) क्या संविदा की शर्तों के अनुसार निगम द्वारा कुछ रकम का वास्तव में भुगतान किया गया है ; और

(ग) क्या सरकार ने संविदा के अनुसार भूमि लेने तथा नई 'रेल रोड' बनाने के सम्बन्ध में कोई ठोस कार्यवाही की है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) अहमदाबाद नगरपालिका निगम के साथ करार किया गया है कि पश्चिम रेलवे प्रशासन, अहमदाबाद नगरपालिका सीमाओं के बाहर साबरमती-गांधीग्राम सरखेज के बीच रेलवे लाइन को ले जाने का काम करेगा और ६५.४९ लाख रुपये की अनुमानित कुल लागत, जिनमें सीमा बंधन बदलने के कारण रेलवे को होने वाला राजस्व

---

†मूल अंग्रेजी में

को पूंजीकृत हानि शामिल है, अहमदाबाद नगरपालिका निगम द्वारा बर्दाश्त किया जायेगा । रेलवे द्वारा खाली की गई भूमि नगरपालिका को उस भूमि के बदले में दी जायेगी, जो नवीन स्थिति में रेलवे लाइन के लिए निगम द्वारा अधिग्रहीत की जायेगी ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) नगरपालिका निगम ने भूमि अधिग्रहण कार्यवाई आरम्भ कर दी है, जो स्थान परिवर्तन के लिये रेलवे को ी जायेगी ।

परादीप पत्तन के विकास के लिये न्यास

†*२१५. श्री प्र० के० देव :
श्री प्र० कु० घोष :
श्रीमती मैमूना सुलतान :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री द्वारकादास मंत्री ।
श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :
श्री हेडा :
श्री राम हरख यादव :

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

(क) क्या परादीप पत्तन के विकास के लिये एक न्यास बनाने की कोई प्रस्थापना है ; और

(ख) यदि हां, तो न्यास का स्वरूप क्या है तथा न्यास के लिये पूंजी किस प्रकार प्राप्त की जा रही है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) परादीप पत्तन के विकास तथा प्रशासन के लिए राज्य सरकार ने उड़ीसा पत्तन न्यास अधिनियम के अन्तर्गत एक न्यास स्थापित करने का निश्चय किया है। अधिनियम परादीप पर १ अप्रैल, १९६३ से लागू किया जायेगा ।

(ख) राज्य सरकार ने बताया है कि प्रथम न्यासी बोर्ड[1] में सात सरकारी अधिकारी होंगे, इसकी अवधि पांच वर्ष की होगी तथा इसकी पूंजी राज्य सरकार से ऋण लेकर तथा जनता में अंश (शेयर्स) बेच कर प्राप्त की जायेगी ।

सहकारी आन्दोलन

***२१६. डा० मा० श्री० अणे : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार एक उच्चस्तरीय समिति बनाने का विचार कर रही है जो विभिन्न सहकारी क्षेत्रों के कार्यवहन पर विचार कर रहे छः दलों के प्रतिवेदनों के आधार पर सहकारी आन्दोलनों के विकास के लिये उपायों का सुझाव देगी ;

(ख) क्या उपरोक्त छः दलों के प्रतिवेदन सरकार को मिल गये हैं ;

(ग) यदि नहीं, तो उनके कब तक मिल जाने की आशा है ; और

(घ) क्या उनको सभा पटल पर रखा जायेगा ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Board of Trustees.

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) इस मन्त्रालय का अस्थायी तौर पर यह विचार है कि या तो योजना आयोग या उच्चाधिकार समिति प्रश्नास्पद छः कार्यकारी दलों की सिफारिशों की जांच करे।

(ख) जी नहीं।

(ग) आशा है कि ये कार्यकारी दल अपने प्रतिवेदन अप्रैल, १९६३ के अन्त तक पेश कर देंगे।

(घ) प्रतिवेदनों के प्राप्त होने पर इस सम्बन्ध में निर्णय किया जाएगा।

लुधियाना में रेल दुर्घटना

†*२१७. { **श्री प्र० चं० बरुआ :**
श्री बेरवा कोटा :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या २७ जनवरी, १९६३ को लुधियाना में एक डीजलकार रेलगाड़ी से टकरा गई थी ;

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना में धन जन की कितनी हानि हुई ; और

(ग) दुर्घटना के क्या कारण थे ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री से० वें० रामस्वामी):** (क) जी हां। दुर्घटना २६ जनवरी, १९६३ को हुई थी न कि २७ जनवरी, १९६३ को।

(ख) किसी की मृत्यु नहीं हुई। रेलवे सम्पत्ति को जो क्षति हुई थी उसका मूल्य केवल दो सौ चौबीस रुपये के लगभग है।

(ग) रेलवे कर्मचारियों की अवहेलना।

राष्ट्रीय पशु तथा पक्षी

†*२१८. { **श्री सुबोध हंसदा :**
श्री स० चं० सामन्त :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री यशपाल सिंह :
श्री हेम बरुआ :
श्री हरि विष्णु कामत :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :

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

(क) क्या राष्ट्रीय पशु तथा पक्षी की घोषणा करने के सम्बन्ध में कोई निर्णय कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कौन से पशु तथा पक्षी को क्रमशः राष्ट्रीय पशु तथा राष्ट्रीय पक्षी घोषित किया गया ; और

(ग) इसको कब से लागू किया जायेगा ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह): (क) और (ख). जी हां। मोर भारत का राष्ट्रीय पक्षी घोषित कर दिया गया है। अभी तक किसी अन्य पशु को इस प्रकार का घोषित नहीं किया गया।

(ग) राष्ट्रीय पक्षी के सम्बन्ध में सरकार का निश्चय ३१ जनवरी, १९६३ को घोषित कर दिया गया था।

विपणन बोर्ड

†*२१९. { श्री बिशनचंद्र सेठ :
श्री बि० सू० मूर्ति : }

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

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार की विपणन बोर्ड—एक चीनी के लिये और एक गेहूं तथा चावल के लिये—बनाने की प्रस्थापना का बहुत से राज्यों द्वारा स्वागत नहीं किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो प्रस्थापना को स्वीकार न करने के क्या कारण हैं ; और

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

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): (क) से (ग). जैसा कि २२ जनवरी, १९६३ को उत्तर दिये गये तारांकित प्रश्न संख्या ४०५ पर पूछे गए एक अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में पहिले ही बताया जा चुका है, कृषि पण्य बोर्ड तथा चीनी विपणन बोर्ड की स्थूल योजनाओं पर खाद्य तथा कृषि मन्त्री और विभिन्न राज्यों के मुख्य मन्त्रियों के बीच चर्चा हुई थी। राज्य सरकारों को अभी तक कोई निश्चित प्रस्ताव नहीं भेजा गया है अतः उनके प्रस्ताव को स्वीकृत अथवा अस्वीकृत करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

इंडियन एयरलाइन्स

†*२२०. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स ट्रंक मार्गों पर यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये पूरी तरह से लैस है ;

(ख) क्या शेष यातायात के लिए एयर इण्डिया द्वारा किये गये प्रस्ताव का लाभ उठाया गया है ; और

(ग) 'वाइकिंग' तथा 'हेरोम' विमानों को किस काम में लाया जा रहा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) इण्डियन एयरलाइन्स, अपने वर्तमान विमान समूह* से, अपने ट्रंक मार्गों पर की समस्त मांग को पूरा करने में समर्थ नहीं है।

(ख) इण्डियन एयरलाइन्स ने बोइंग यान की क्षमता का पहिले ही लाभ उठा लिया है जिसे कि एयर इण्डिया बम्बई से दिल्ली के बीच प्रतिदिन के आधार पर देता है।

(ग) सब १२ 'वाइकिंग' तथा ७ 'हेरोन' अपने सम्बन्धित भागों के साथ साथ विक्रय कर दिए गए हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

*Fleet.

वनस्पति में रंग मिलाया जाना

†*२२१. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री गौरी शंकर कक्कड़ :

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

(क) क्या रतनजोत का सत वनस्पति में रंग मिलाने के प्रयोगों में सफल सिद्ध हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उक्त सत से वनस्पति को रंगने की किसी प्रस्थापना पर विचार कर रही है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): (क) वनस्पति में रंग मिलाने के लिए रतनजोत की जड़ के रंग की उपयुक्तता के विषय में विशेज्ञों की एक समिति द्वारा अभी तक जांच की जा रही है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

रेलवे दुर्घटना की जांच

†*२२२. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री गो० महन्ती :
श्री हरि विष्णु कामत :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे के कटिहार-तिरहुत मेल तथा यात्री गाड़ी के बीच ४ जनवरी, १९६३ को हुई टक्कर के कारणों की जांच इस बीच पूरी हो गई है ; और

(ख) यदि हां, तो जांच के क्या परिणाम निकले हैं ?

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

(ख) रेलवे सुरक्षा के आयुक्त की प्रारम्भिक उपपत्तियों के अनुसार दुर्घटना रेलवे कर्मचारियों की अवहेलना के कारण हुई थी ।

तेल से गैस बनाने का संयंत्र

†२६१. { श्री अ० क० गोपालन :
श्री मणियंगाडन :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाया गया है कि केरल में उर्वरक तथा रसायन सीमित[1] कारखाने का तेल से गैस बनाने का सन्यन्त्र आग लग जाने के कारण बिगड़ गया है ;

(ख) यदि हां, तो आग लगने के क्या कारण थे; और

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Fertilizers and Chemicals Limited Factory.

(ग) इस तेल से गैस बनाने वाले सन्यन्त्र को पुनः चालू करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) : (क) आग लग जाने से तेल से गैस बनाने का सन्यन्त्र बिगड़ा नहीं है । उसे नियन्त्रण कक्ष में आग लग जाने के कारण, जहां कि कुछ उपकरणों को क्षति हुई थी, बन्द करना पड़ा था ।

(ख) एमोनिया[1] सन्यन्त्र से प्राप्त की गई संदाबित[2] नाइट्रोजन गैस द्वारा कुछ उपकरण चलाये जाते हैं । ऐसा सन्देह है कि कुछ हाइड्रोजन गैस नाइट्रोजन गैस लाइन में चली गई होगी और इसके कारण विस्फोट तथा अग्निकाण्ड हुआ होगा । दुर्घटना के वास्तविक कारण की जांच एक जांच समिति द्वारा की जा रही है ।

(ग) क्षत उपकरणों की मरम्मत कर दी गई है तथा सन्यन्त्र १८ फरवरी, १९६३ को फिर से चलने लगा है ?

हैदराबाद में संश्लिष्ट औषधियों का कारखाना

†२६२. { श्री यलमंदा रेड्डी :
श्री कोल्ला वेंकैय्या :

क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हैदराबाद, आन्ध्र प्रदेश में रूसी सहायता प्राप्त संश्लिष्ट औषधियों के कारखाने का निर्माणकार्य किस प्रक्रम पर है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो): एडमिनिस्ट्रेशन ब्लाक, विश्राम-गृह, रूसी विशेषज्ञों के लिए फील्ड होस्टल, संयंत्र क्षेत्रों में स्टोरेज शैड तथा २६४ आवासिक क्वार्टर्स का निर्माणकार्य प्रगति कर रहा है, जैसे कि रेलवे साइडिंग का कार्य, संयंत्र स्थल का सीधा एकसार करना, वर्षा के पानी की नालियों का बनाना तथा सड़कों का बनाना, और उसके निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार ही समाप्त हो जाने की आशा है ।

कारखाने के उत्पादन ब्लाक्स के निर्माण का कार्य भी अगले कुछ ही महीनों में प्रारम्भ हो जायगा ।

उप-चुनाव

†२६४. श्री कृष्ण देव त्रिपाठी : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तीसरे आम चुनावों के बाद विभिन्न राज्य विधान सभाओं तथा लोक सभा के लिए हुए उप-चुनावों की संख्या कितनी है;

(ख) प्रत्येक प्रतियोगिता पूर्ण चुनाव में किस किस दल के किन किन उम्मीदवारों ने कितने कितने मत प्राप्त किए तथा उनमें से कितने अमान्य घोषित किये गये ?

†विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र) : (क) १९६२ के तीसरे आमचुनावों के बाद लोक सभा के लिए तीन तथा राज्य विधान सभाओं के लिए तेरह (जम्मू तथा काश्मीर राज्य के अतिरिक्त) उपचुनाव हुए हैं।

(ख) विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० ८८८/६३ ।]

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Ammonia.
[2]Compressed.

बाइसिकिल

२६६. { श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :
श्री बलजीत सिंह :

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

(क) प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय पंच-वर्षीय योजनाओं के आरम्भ होने के समय तथा ३१ दिसम्बर, १९६२ को भारत में प्रयोग में लाये जाने वाली बाइसिकिलों की संख्या क्रमश: कितनी थी,; और

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना के पूरा होने पर यह संख्या कितनी होने का अनुमान है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) ठीक संख्या उपलब्ध नहीं है। बाइसिकिल उद्योग की विकास परिषद और टैरिफ आयोग द्वारा लगाये गये आकलन के आधार पर, अनुमानित संख्या इस प्रकार है:—

(१) प्रथम पंचवर्षीय योजना के आरम्भ के समय (१९५१–५२).	२० लाख
(२) द्वितीय पंचवर्षीय योजना के आरम्भ के समय (१९५६–५७)	४० लाख
(३) तृतीय पंचवर्षीय योजना के आरम्भ के समय (१९६१–६२)	८० लाख
(४) ३१–१२–१९६२ को	९० लाख

(ख) १ करोड़ २० लाख।

इस्पात के विक्रय पर अधिभार की वसूली

†२६७. { श्री हिम्मतसिंहका :
श्री विद्याचरण शुक्ल :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस्पात के विक्रय पर अधिभार वसूल करने की प्रक्रिया में परिवर्तन करने का एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या ब्यौरे हैं ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) और (ख). सरकार ने समय समय पर इस्पात के विक्रय पर अधिभार को एकत्रित करने की प्रक्रियाओं में कुछ सुधार करने पर विचार किया है तथा उस सम्बन्ध में कुछ और सुझावों की भी जांच हो रही है। जब तक इन सुझावों की आगे और भी जांच न कर ली जाये तब तक इन्हें बताना असामयिक ही होगा।

मद्रास में सोडा एश संयंत्र

†२६९. **श्री हिम्मतसिंहका** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास में एक सोडा एश संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या परियोजना का तिवेदन तैयार करने के जापानी विशेषज्ञों का एक दल भारत पहुँच गया है अथवा पहुंचने वाला है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) जी हाँ। सोडा एश के निर्माणार्थ मद्रास की एक पार्टी द्वारा औद्योगिक अनुज्ञप्ति के लिए दिया गया एक प्रार्थनापत्र विचाराधीन है।

(ख) इस सम्बन्ध में सरकार के पास कोई जानकारी नहीं है।

संपर्क अधिकारी द्वारा आत्महत्या

†२७०. **श्री र० गि० दुबे :**
श्री विश्राम प्रसाद :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री रामशेखर प्रसाद सिंह :

क्या **इस्पात और भारी उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हैवी इलैक्ट्रिकल्स भोपाल के संपर्क अधिकारी ने बम्बई में अपने समस्त परिवार के साथ किन कारणों से आत्महत्या की;

(ख) क्या इस मामले में कोई जांच की गई है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)**: (क) से (ग). बम्बई में हैवी इलक्ट्रिकल्स (भारत) लिमिटेड के सम्पर्क अधिकारी ने अपने परिवार के साथ, स्पष्ट ही इसलिए आत्महत्या की थी क्योंकि कुछ अविलम्बनीय क्रय करने के लिए तथा अन्य भुगतानों के करने के लिए कम्पनी द्वारा पेशगी रूप में दिए गए बहुत बड़े धन का लेखा-जोखा वह नहीं दे सका था। कम्पनी ने मामले की जांच करने के लिए एक वैभागिक जांच समिति नियुक्त कर दी है तथा उसके निष्कर्षों की प्रतीक्षा है। बम्बई पुलिस पृथक् रूप से जांच कर रही है।

उत्तर प्रदेश में औद्योगिक बस्तियां

२७१. **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्रीमती सावित्री निगम :

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

(क) उत्तर प्रदेश के किन-किन जिलों में तृतीय पंचवर्षीय योजना में प्रस्तावित उद्योग बस्तियां स्थापित हो गयीं हैं और इनकी स्थापना में कितना समय लगा; और

(ख) जिन जिलों में उद्योग बस्तियां अभी तक स्थापित नहीं हो पाई है उनकी संख्या और नाम क्या हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो): (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सदन की मेज पर रख दी जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

मिश्रित इस्पात का निर्माण

†२७२. { **श्री सुबोध हंसदा :**
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास : }

क्या **इस्पात और भारी उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विशेष इस्पात संयंत्रों में मिश्रित इस्पात का निर्माण करने में उपयोग करने के लिए फेरो-टिटेनियम का निर्माण करने का सरकार का विचार है ;

(ख) यदि नहीं, तो यह कहां से प्राप्त किया जायेगा; और

(ग) इस उपयोग के लिए कुल कितनी मात्रा की आवश्यकता है ?

†**इस्पात तथा भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)**: (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). तृतीय पंचवर्षीय योजना की अवधि के दौरान मिश्रित इस्पात के निर्माण के लिए फैरो-टिटेनियम की आवश्यकताओं की ठीक अनुमान नहीं लगाये गए हैं; परन्तु इनके बहुत कम होने की सम्भावना है। वर्तमान समय में इनको आयात द्वारा पूरा किया जायेगा। जब कभी फैरो-टिटेनियम की मांग में वृद्धि होगी तभी इसके उत्पादन के लिये एक संयंत्र को अनुज्ञप्ति देने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा।

उरक कारखाना, दुर्गापुर

†२७३. **श्री सुबोध हंसदा :** क्या **इस्पात और भारी उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि दुर्गापुर में उर्वरक कारखाना स्थापित करने के लिए एक अमरीकी दल भारत आया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि परियोजना को स्थापित करने के लिए दल ने पश्चिम बंगाल के प्रतिनिधियों के साथ चर्चा करली है; और

(ग) यदि हां, तो क्या चर्चा की गई थी तथा क्या कोई निष्कर्ष निकाला गया है ?

† **स्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) :** (क) जी, हाँ।

(ख) जी, हाँ।

(ग) सहयोगिता की शर्तों तथा अमरीकी दल द्वारा विभिन्न सेवाओं के लिए दी जाने वाली फीस के सम्बन्ध में सामान्य चर्चा हुई थी। चर्चा समन्वेषी रूप की थी तथा किन्हीं निष्कर्षों पर नहीं पहुंचा गया।

---

†**मूल अंग्रेजी में**

प्रस्फोटकों का निर्माण

†२७४. श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :

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

(क) क्या गोमिया विस्फोटक कारखाना कोयला खनन उद्योग के लिए प्रस्फोटकों का निर्माण कर रहा है ;

(ख) यदि हाँ, तो वहां किस प्रकार के प्रस्फोटकों का निर्माण किया जा रहा है ; और

(ग) क्या गोमिया कारखाने का उत्पादन कोयला खनन उद्योग की वर्तमान मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो):** (क) से (ग). जी, नहीं। इस समय प्रस्फोटकों का निर्माण भारत में नहीं किया जाता है तथा देश की इसकी समस्त आवश्यकतायें आयात द्वारा पूरी की जाती है।

भारी इंजीनियरी संयंत्र, दुर्गापुर

†२७५. **श्री स० चं० सामन्त :** क्या **इस्पात और भारी उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि दुर्गापुर के हैवी इलैक्ट्रिकल संयंत्र का कार्य निर्धारित कार्यक्रम से बहुत पीछे है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) :** (क) जी, नहीं। दुर्गापुर में कोयला खनन मशीनरी संयंत्र का कार्य निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार ही चल रहा है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

मद्रास में कताई के कारखाने

†२७६. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** यह बताने **की** कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल ही में मद्रास राज्य में १२००० तकलियों वाले सात कताई के कारखानों को स्थापित करने के लिए अनुज्ञप्तियां प्रदान की गई हैं ;

(ख) यदि हां, तो अनुज्ञप्तिधारियों के क्या नाम हैं तथा कताई के कारखानों के कौन कौन से स्थल हैं ; और

(ग) क्या इनमें से कोई सहकारी संस्थायें भी हैं और यदि हां तो धन लगाने वाले सहकारियों के क्या विवरण हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Detonators.

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह): (क) जी, नहीं ।

(ख) विवरण संलग्न है ।

विवरण

क्रम संख्या	अनुज्ञप्तिधारियों के नाम	स्थान
१.	श्री आर० जीवरतनम, वेल्लोर	वेल्लोर
२.	श्री वी० अलगप्पन, मदुराई . .	जिला मदुराई
३.	श्रीमती पार्वती अर्जुनन, धारापुरम . . .	धारापुरम
४.	श्री टी० एम० नल्लासामी गाउन्डर, ढोट्टाकुरीची . .	जिला तिरुचिरापल्ली
५.	श्री जी० करुप्पिया मूपामर सुन्दरापेरूमल कायल .	मयूरम
६.	श्री एस० के० सम्बन्दम, कुरिन्जीपाडी . .	जिला दक्षिण-अरकाट
७.	मैसर्स श्री सावरी मिल्स, (पी०) लिमिटेड, तिरुचिरापल्ली .	तिरुचिरापल्ली

(ग) भाग (ख) के उत्तर में उल्लिखित क्रम संख्या १ से ६ तक के यूनिट्स सहकारी कताई मिलें हैं। मद्रास सरकार ने यह सूचना दी है इन मिलों की अंश पूंजी में निम्नलिखित अपना रुपया लगा सकते हैं:—

(१) प्राथमिक बुनकर सहकारी समितियां तथा मद्रास राज्य हथकरघा बुनकर सहकारी समिति ;

(२) अन्य कोई भी पंजीकृत सहकारी समितियां ;

(३) व्यक्ति, अधिमानतः[1] कपास उत्पादक तथा हथकरघा बुनकर ;

(४) सरकार ; और

(५) उक्त खंड (१) (२) अथवा (३) के अन्तर्गत नहीं आये हुए सार्थ,[2] संस्थायें आदि

कपड़ा और सूत पर प्रशुल्क आयोग का प्रतिवेदन

†२७७. { **श्री दी० चं० शर्मा :**
डा० महादेव प्रसाद : }

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

(क) क्या कपड़े तथा सूत पर प्रशुल्क आयोग के प्रतिवेदन पर सरकार ने विचार कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या निश्चय किए गए हैं?

†मूल अंग्रेजी में

[1]Preferably.

[2]Firms.

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापारमंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) प्रशुल्क आयोग के प्रतिवेदन पर केवल अप्रैल, १९६३ के पश्चात् ही विचार किया जायेगा ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

सीमेंन्ट का उत्पादन

†२७८. **श्री वी० चं० शर्मा : क्या इस्पात और भारी उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सीमेन्ट उत्पादकों को प्रोत्साहन देने का कोई विचार है तथा इस सम्बन्ध में एक योजगा बना ली गई है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या ब्यौरे हैं ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्र० चं० सेठी)**: (क) और (ख). जी, हां । १९६३ के दौरान सीमेंट का उत्पादन बढ़ाने के लिए एक प्रोत्साहन देने वाली योजना बना ली गई है । इसके अनुसार, समस्त कारखानों को जिनका सीमेंट के कारखाने से निकलने का मूल्य ७५ रुपये प्रति टन से कम है १९६२ तक समाप्त वाले गत तीन वर्षों में किए गए उनके अधिकतम उत्पादन से वर्ष १९६३ में जितना सीमेंट का अधिक उत्पादन तथा विक्रय होगा उसके प्रति टन पर उनके कारखाने से निकलने का मूल्य तथा ७५ रुपये के अन्तर के बराबर अतिरिक्त मूल्य दिया जायेगा । योजना के ब्यौरे जैसे कि दिनांक १९ जनवरी, १९६२ के भारत के गजट से असाधारण में प्रकाशित है, सभा-पटल पर रख दिए गए हैं ।

[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० २७९/६३]

दक्षिण पूर्व एशियाई प्रदेशों को निर्यात में कमी

†२७९. { **श्री वी० चं० शर्मा :**
श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :
श्रीमती सावित्री निगम : }

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

(क) क्या १९६२ के दौरान निर्यात में विशेषकर दक्षिण-पूर्व एशियाई प्रदेश को किए जाने वाले निर्यात में भारी कमी हुई है ;

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

(ग) इस मामले में क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: १९६१ की तुलना में १९६२ में दक्षिण-पूर्व एशियाई प्रदेश के देशों का किए गए कुल निर्यात में थोड़ी सी कमी हुई है ।

(ख) इसका मुख्य कराण अनेक उपभोक्ता वस्तुओं के आयात पर लगाया गया प्रतिबन्ध है जिसे इन देशों ने अपनी विदेशी मुद्रा तथा भुगतान संतुलन की स्थितियों के कारण लगाया है । इसका दूसरा कारण विदेशी सहायता भी है, जो कि कभी-कभी सहायता-प्राप्त करने वाले देशों को ऋण देने वाले देशों से वस्तुओं का क्रय करना अनिवार्य कर देती है कुछ

†मल अंग्रेजी में

देश जैसे कि जापान और चीन जो ऐसे लम्बी अवधि वाले ऋण देते हैं इन ऋणों के विरुद्ध बहुत बड़ी मात्रा में वस्तुओं का विक्रय करने में सफल हुए हैं ।

(घ) : एक विवरण संलग्न है । **[पुस्तकालय मे रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० ८९०/३६२]**

दिल्ली के लिये सीमेन्ट का अभ्यंश

†२८० **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि १९६३ के लिए दिल्ली के लिए सीमेंट का अभ्यंश बहुत कम है तथा उसमें भारी वृद्धि करने की आवश्यकता है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कदम उठाये गए हैं अथवा उठाये जाने का विचार है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय मे उपमंत्री (श्री प्र० चं० सेठी):** (क) और (ख). समूचे देश में सीमेंट की कमी है तथा राज्यों और संघ राज्य-क्षेत्रों को उनके द्वारा भेजी गई मांग से कम आवंटन किया गया है । जनवरी से मार्च, १९६३ के चतुर्थांश में सीमेंट की १ लाख १३ हजार ५०० टन की मांग के विरुद्ध दिल्ली प्रशासन को २४ हजार ५२५ टन की मात्रा नियत की गई है । प्रशासन को विशेष रूप में ७५०० टन की मात्रा में और सीमेंट दे दिया गया है । देश में सीमेंट के उत्पादन को अधिकतम करने के तथा उद्योग की और अधिक क्षमता बढ़ाने के प्रयत्न किए जा रहे हैं

उर्वरक कारखाने

†२८१. **श्री दीनेन भट्टाचार्य :**
डा० महादेव प्रसाद :
श्री ओ० ना० हजारिका :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बम्बई, नामरूप और गोरखपुर में नये उर्वरक कारखानों के स्थापित करने में अब तक कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) इन कारखानों में कब तक उत्पादन प्रारम्भ होने की आशा है ; और

(ग) अब तक इस सम्बन्ध में कितना धन व्यय हुआ है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) :** (क) विवरण संलग्न है । **[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० ८९१/६३]**

(ख) तीनों कारखानों में निम्नलिखित तिथियों को उत्पादन प्रारम्भ होने की आशा है :—

(१) ट्रोम्बे परियोजना .	अगस्त, १९६४
(२) नामरूप परियोजना .	दिसम्बर, १९६५
(३) गोरखपुर परियोजना . . .	दिसम्बर, १९६६

(ग) परियोजनाओं पर ३१ दिसम्बर, १९६२ तक जो व्यय किया गया था वह निम्न-लिखित है :—

(१) ट्रोम्बे	१,३७६ लाख ७२ हजार रुपये
(२) नामरूप	१८५ लाख ५९ हजार रुपये
(३) गोरखपुर . .	२ लाख ९८ हजार रुपये ।

धातु मिश्रित तथा विशेष इस्पात का उत्पादन

†२८२. **श्री रामेश्वर टांटिया** : क्या **इस्पात और भारी उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में मिश्र धातुओं तथा विशेष इस्पात की वर्तमान क्षमता क्या है ; और

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत अब तक कितनी क्षमता की स्वीकृति दी दे गई है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) और (ख). इस समय विशेष इस्पातों का स्वदेशी उत्पादन स्प्रिंग इस्पात के २४ हजार टन तथा वैधुतिक चादरों[१] (डायनैमो ग्रेड) के २४ हजार टन तक सीमित है । इसके अतिरिक्त लौह तथा इस्पात (नियंत्रण) आदेश के अन्तर्गत ९,६०० टन स्प्रिंग इस्पात की क्षमता के लिए अनुमति प्राप्त एक छोटी यूनिट भी शीघ्र ही उत्पादन प्रारम्भ करने वाली है । अनुज्ञप्ति प्राप्त कुल क्षमता, जिसमें विभिन्न प्रकार की मिश्र धातुओं तथा विशेष इस्पातों की विद्यमान यूनिट्स भी सम्मिलित है (स्टेनलैस स्टील तथा इलैक्ट्रिकल शीट्स को मिलाकर) ४ लाख ८८ हजार ६०० टन है ।

अधिवक्ता अधिनियम के अन्तर्गत स्टाम्प ड्यूटी

†२८३. **श्री हेम राज** : क्या **विधि** मंत्री ८ जून, १९६२ के अतरांकित प्रश्न संख्या २८३९ के उत्तर में सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन-किन राज्यों ने अधिवक्ताओं को स्टाम्प ड्यूटी से मुक्त कर दिया है ।

(ख) किन-किन राज्यों ने स्टाम्प ड्यूटी कम कर दिया है और कितना ; और

(ग) किन-किन राज्यों ने उन्हें मुक्त करने या उसे कम करने से इन्कार कर दिया है ।

†**विध मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बिभुधेन्द्र मिश्र)** : (क) किसी भी राज्य ने अभी तक अधिवक्ता को स्टाम्प ड्यूटी से छूट नहीं दी है । पश्चिम बंगाल और उड़ीसा राज्यों की राय यह है कि १ दिसम्बर, १९६१ से जब कि अधिवक्ता अधिनियम का अध्याय ३ लागू किया गया था, किसी भी व्यक्ति की अधिवक्ता के रूप में भरती के लिये टिकट अधिनियम के उपबन्ध रद्द हो गये और इसलिये उस तारीख के बाद ऐसी भरती के लिये कोई स्टाम्प ड्यूटी नहीं देना होगा ।

(ख) आंध्र प्रदेश राज्य ने स्टाम्प ड्यटी अभी तक कम नहीं किया है जैसी कि १९६० में श्रीनगर में आयोजित विधि मंत्री सम्मेलन में सिफारिश की गई थी यद्यपि उन्होंने उसे कम करना मंजूर कर लिया था । सरकार अभी इस मामले पर विचार कर रही है ।

(ग) उत्तर प्रदेश, पंजाब, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र की राज्य सरकारें अपने-अपने राज्यों में स्टाम्प ड्यूटी की वर्तमान दरें कम करना नहीं चाहती : गुजरात, राजस्थान, केरल, बिहार, मैसूर,

---

†मूल अंग्रेजी में

[१] Electrical Sheets (dynamo grade)

और असम की राज्य सरकारें जिन्हें अपना-अपना निश्चय बताने की प्रार्थना की गयी है, इस मामले पर विचार कर रही हैं।

हिन्दू उत्तराधिकार अधिनियम

†२८४. श्री हेम राज : क्या विधि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने खेती की जमीन के लिये हिन्दू उत्तराधिकार अधिनियम के संशोधन सम्बन्धी अपने प्रस्ताव भेज दिये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो वे प्रस्ताव किस प्रकार के हैं और सरकार ने उस पर क्या निश्चय किया है ?

†विधि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बिभुधेन्द्र मिश्र) : (क) पंजाब सरकार ने हिन्दू उत्तराधिकार अधिनियम के संशोधन के लिये अभी तक कोई प्रस्ताव नहीं भेजे हैं। अभी इस विषय पर विचार हो रहा है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

त्रिपुरा में केन्द्रीय विपणन संगठन

†२८५. श्री गो० महन्ती : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा में केन्द्रीय विपणन संगठन की कार्यचालन पूंजी कितनी है ;

(ख) विभिन्न औद्योगिक एककों से सीधे कौन-कौन सा तैयार माल खरीदा जाता है; और

(ग) उत्पादन एककों को यह संगठन कौन सा कच्चा माल मुहैया करता है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) त्रिपुरा में केन्द्रीय विपणन संगठन की कार्यचालन पूंजी ४,६२,००० रुपये हैं ।

(ख) स्थानीय औद्योगिक एककों से निम्नलिखित तैयार माल सीधे खरीदा जाता है :

फर्नीचर और फिक्स्चर, हथकरघा सूत, हाथ का बना कागज, तैयार चमड़ा, चमड़े की चीजें, लुहारगिरी की चीजें बेंत और बांस की चीजें, सिलाई की चीजें, फल और शहद आदि ।

(ग) केन्द्रीय विपणन संगठन निम्नलिखित कच्चा माल मुहैया करता है :

सूत, रंग, रासायनिक पदार्थ, लकड़ी, कपड़ा, तैयार चमड़ा, जूते का सामान, कपूर आदि ।

रेडियो उद्योग

†२८६. { श्री स० चं० सामान्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री दलजीत सिंह : }

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

(क) हाल के वर्षो में देश में रेडियो उद्योग की उन्नति किस प्रकार रही ;

(ख) कम कीमत वाले रेडियो सेटो का उत्पादन कितना हुआ ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या ट्रांजिस्टर सेट की जुड़ाई जारी है ; और

(घ) देश में रेडियो के कौन से पुर्जे तैयार किये जा रहे हैं ;

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) दूसरी योजना की अवधि में रेडियो उद्योग ने काफी प्रगति की है। १९५६ में १५०, ५९६ सेट का उत्पादन हुआ था और अब १९६० में २६८,००० हो गया। १९६२ में वर्तमान उत्पादन ३४६,००० सेट है।

(ख) १९६० के उत्तरार्ध में कम कीमत वाले सेट बनाने का काम शुरू किया गया था और उस वर्ष कुल ३००० सेट का उत्पादन हुआ। १९६२ में कम कीमत वाले ४५,००० सेट तैयार किये गये। फिर भी यह बताया जा सकता है कि उन रेडियो रिसीवरों का कुल उत्पादन जिनका विक्रय मूल्य २०० रूपये से अधिक नहीं है, पिछले कुछ वर्षों में काफी अधिक बढ़ गया है। १९६० में कुल ७०,००० ऐसे सेट तैयार किये गये और १९६२ में उनकी संख्या १८५,००० तक बढ़ गयी। इनमें १२५ रुपये तक के कम कीमत वाले सेट भी शामिल हैं।

(ग) ट्रांजिस्टार सेटों की जुड़ाई १९६० में शुरू हुई। उस वर्ष ६००० सेटों का उत्पादन हुआ। १९६२ में ४८,००० सेटों का उत्पादन हुआ।

(घ) देश में इस समय रेडियो के निम्नलिखित पुर्जे तैयार किये जा रहे है :—

१. वाल्वस्
२. लाउडस्पीकर्स
३. गैन्ग कन्डेन्सर्स
४. पोटेन्शियो मीटर्स
५. बैन्ड चेन्ज स्विचेज
६. रेजिस्टर्स
७. पेपर कैपेसिटर्स
८. सेरामिक कैपेसिटर्स
९. माइका कैमेसिटर्स
१०. सभी ढंग से ट्रान्सफार्मर्स
११. ट्रिमर्स
१२. वाल्व बेसेज
१३. अन्य हिस्से और पुर्जे जेसे कैबिनेट, डाइग, नाब्स, डायल्स चैसीज इत्यादि।

१९६२ में शुरू किये गये नये पुर्जे :—

१४. ट्रांजिस्टर्स और डायड्स
१५. पोलियेस्टर कैपेसिटर्स
१६. इलेक्ट्रो-लिटिक कैपेसिटर्स

---

†मूल अंग्रेजी में

अफगानिस्तान को हरी चाय का निर्यात

†२८७. **श्री हेम राज** : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १५ फरवरी, १९६३ तक अफगानिस्तान को कितनी हरी चाय भेजी जा चुकी है ;

(ख) कांगड़ा घाटी और हिमाचल प्रदेश के चाय बागानों में कितनी हरी चाय स्टाक में पड़ी हुई है ; और

(ग) अमृतसर बाजार में कितनी हरी चाय पड़ी है जो बिकी नहीं है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: (क) १५ फरवरी, १९६३ तक के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं। अप्रैल-दिसम्बर, १९६२ तक की अवधि में १४ लाख किलोग्राम हरी चाय भारत से अफगानिस्तान भेजी गई थी।

(ख) और (ग). ठीक ठीक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

दक्षिणी रोडेशिया से तांबे का आयात

†२८८. **श्री यशपाल सिंह :**
श्री बूटा सिंह :

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

(क) क्या यह सच है कि हमने १९६२-६३ में अब तक दक्षिणी रोडेशिया से तांबा मंगाया है;

(ख) यदि हां, तो कितनी मात्रा में ;

(ग) वह विभिन्न राज्यों को किस प्रकार दिया गया है या देने का विचार है ;

(घ) क्या औद्योगिक एककों को वह बांटने के लिए सरकार ने राज्य सरकारों को कोई हिदायतें दी हैं ; और

(ङ) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है :

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) और (ख). जी हां, बहुत थोड़ी मात्रा में। एक विवरण संलग्न है। [**पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ८९२/६३**]

(ग) रोडेशिया सहित स्वतंत्र स्त्रोतों से आयात किये गये तांबे का अनुसूचित एककों के बीच विवरण तकनीकी विकास विभाग द्वारा किया जाना है। विभिन्न राज्यों में लघु उद्योगों सहित अनुसूचित एककों के बीच विवरण संबंधित राज्य के उद्योग निर्देशक की सिफारिशों पर किया जाता है। राज्यों को इकट्ठा नियतन विकास आयुक्त, लघु उद्योग, द्वारा किया जाता है।

(घ) और (ङ). जी हां, राज्यों के उद्योग निर्देशकों को औद्योगिक माल तैयार करने वाले एककों की ओर अधिक ध्यान देने के लिये आदेश दिया गया है।

---

†मूल अंग्रेजी में

कच्चे रबड़ का आयात

२८६. श्री बड़े : क्या **वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टायर और ट्यूब्स उद्योग के लिये कच्चा रबड़ बाहर के देशों से मंगाया जाता है;

(ख) यदि हां, तो श्रीलंका से तथा अन्य देशों से गत साल में कितना कच्चा रबड़ किस भाव से खरीदा गया;

(ग) क्या कच्चे माल की कमी की वजह से भारत में टायर और ट्यूब के कारखानों को कठिनाई हो रही है; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी, हां।

(ख) श्रीलंका और अन्य देशों से दिसम्बर, १९६२ को समाप्त होने वाले ६ महीनों में रबड़ का आयात इस प्रकार हुआ :—

देश का नाम	परिमाण	मूल्य
	कि० ग्रा०	रु०
श्रीलंका	२१,५६,७६९	६१,८४,२०१
अन्य देश	३,००,१६,६७९	७,५८,०९,७८४

(ग) जी, नहीं :

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

केरल में रबड़ के पौधे दुबारा लगाना

†२९०. { **श्री अ० व० राघवन** :
श्री पोट्टेक्काट :

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

(क) केरल में रबड़ के पौधे दुबारा लगाने के मामले में क्या प्रगति हुई है; और

(ख) लक्ष्य प्राप्त करने के लिये क्या कदम उठाने का सरकार का विचार है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह)**: (क) १९५७ से १९६१ के बीच १९,२५८ एकड़ जमीन में दुबारा बोआई की गयी थी और १९६२ में ६,४११ एकड़ जमीन में दुबारा बुआई करने के परमिट रबड़ बोर्ड ने उत्पादकों के नाम जारी किये हैं।

(ख) दुबारा बुआई करने के लिए बोर्ड किसानों को १००० रुपया प्रति एकड़ की दर से राज सहायता देता है। लक्ष्य प्राप्त करने के लिये व्यक्तिगत खेतों में दुबारा बोआई के लक्ष्य निर्धारित करने की उपयुक्तता पर बोर्ड विचार कर रहा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

पंजाब में कुटीर और लघु उद्योग

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

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में पंजाब में कुटीर और लघु उद्योगों के लिये कितना अनुदान मंजूर किया गया है; और

(ख) ये उद्योग कौन कौन से हैं और प्रत्येक के लिये कितनी रकम मंजूर की गई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो):** (क) और (ख). ग्रामोद्योग और लघु उद्योगों के लिये तीसरी योजना में कुल ११०८ लाख रुपये के परिव्यय की व्यवस्था है ।

ग्रामोद्योग और लघु उद्योगों के लिए ऋण और अनुदान के रूप में केन्द्रीय सहायता राज्य सरकारों द्वारा बनाये गये व्यय और केन्द्रीय सरकार से सहायता और समर्थन प्राप्त योजनाओं के लिये निर्धारित ढांचों के आधार पर प्रत्येक वर्ष वित्तीय वर्ष के अन्त में मंजूर की जाती है। इस प्रकार १९६१-६२ में विभिन्न ग्रामोद्योगों तथा लघु उद्योगों के लिए पंजाब सरकार को दिये गये अनुदान इस प्रकार रहे :—

उद्योग	अनुदान
हथकरघा	१.८७
दस्तकारी	२.१४
छोटे पैमाने के उद्योग	२६.८६
रेशम उद्योग	०.७९
औद्योगिक बस्ती	..
कुल	३१.६६

१९६२–६३ के लिए, केन्द्रीय सरकार से उपर्युक्त उद्योगों के लिये ४२ लाख रुपये का अनुदान दिया गया है। बाद के वर्षों के लिये दी जाने वाली रकमें यथा समय निर्धारित की जायेंगी।

नंगल बांध में औद्योगिक बस्ती

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

(क) पंजाब में विभिन्न औद्योगिक बस्तियों में कौन कौन से उद्योग स्थापित करने का विचार है ; और

(ख) नंगल बांध में औद्योगिक बस्ती स्थापित करने का जो प्रश्न विचाराधीन था, वह अब किस दशा में है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो):** (क) और (ख). आवश्यक जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह सभा पटल पर रख दी जायगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

पाकिस्तान के साथ व्यापार

†२९३. { श्री दलजीत सिंह :
श्री डी० चं० शर्मा :

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

(क) १ जनवरी, १९६२ से ३१ दिसम्बर, १९६२ तक की अवधि में पाकिस्तान के साथ व्यापार शेष कितना रहा ; और

(ख) पाकिस्तान के साथ हमारे व्यापार का शेष सुधारने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) नवम्बर, १९६२ तक की अवधि के लिए, उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, पाकिस्तान को हमारा निर्यात और वहां से आयात क्रमशः ८.७ करोड़ रुपये और १३.०२ करोड़ रुपये का रहा ।

(ख) अन्य देशों की तरह पाकिस्तान को भी हमारा निर्यात बढ़ाने के लिए प्रयत्न किये गये हैं । दोनों देशों के बीच व्यापार की मात्रा बढ़ाने के लिये व्यापार समझौता किया गया है और वह अब तक मान्य है । उस के प्रोटोकोल में १ विशिष्ट वस्तुओं के सन्तुलित व्यापार के लिए व्यवस्था की गई है । दोनों देशों के प्रतिनिधिमंडलों ने समझौते की क्रियान्विति की समय समय पर समीक्षा की है ।

इस्पात और भारी उद्योग

२९४. { श्री राम शेखर प्रसाद सिंह :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस्पात और भारी उद्योगों में सरकार की कुल कितनी पूंजी लगी हुई है ;

(ख) क्या इस बात का अध्ययन किया गया है कि गैर-सरकारी क्षेत्र की तुलना में सरकारी क्षेत्र की क्या स्थिति है ; और

(ग) यदि हां, तो निष्कर्ष क्या है ?

इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) : (क) लगभग ८८० करोड़ रुपये ।

(ख) जी, नहीं :

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

काली मिर्च का वायदा बाजार

†२९५. श्री हेडा : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बम्बई में काली मिर्च के लिए एक वायदा बाजार खोला है ; और

(ख) यदि हां, तो इस बाजार के मुख्य उद्देश्य क्या हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी, हां ।

(ख) निर्यात के लिये और देश में वितरण के लिये स्टाक इकट्ठा करने के लिये काली मिर्च के व्यापार की सुविधाएं देना ।

मनीपुर में हथकरघा उत्पादन

†२९६. श्री रिशांग किशिंग : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनीपुर में हथकरघे का उत्पादन बढ़ाने के लिये कौन सी योजनाएं आरंभ की गई हैं और की जायेंगीं ; और

(ख) मनीपुर से बाहर हथकरघे से बनी चीजों की बिक्री बढ़ाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं या उठाये जायेंगे ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) मनीपुर प्रशासन में हथकरघा उद्योग के विकास को बढ़ाने के लिये निम्नलिखित योजनायें क्रियान्वित की जा रही हैं । इस प्रयोजन के लिये १९६२-६३ में किये गये १ लाख ४७ हजार रुपये के आबंटन के विरुद्ध १९६३-६४ के लिये १ लाख ४८ हजार रुपये नियत किये गये हैं ।

(१) (हथकरघा) रूपांकण केन्द्र की स्थापना ।

(२) हथकरघा कपड़े के विक्रय पर घटौती (रिबेट) देना ।

(३) बढ़िया करघों तथा उपकरणों का प्राप्त करना ।

(४) सूत की परिवहन लागत पर अर्थ-सहायता देना ।

(५) बुनकर सहकारी समितियों द्वारा चलाये जाने वाले बिक्री डिपोज के संचालन व्यय को पूरा करने के लिए अनुदान देना ।

(६) एक सूत वितरण केन्द्र तथा रंगाई के यंत्रीकृत यूनिट की स्थापना ।

(७) एक सहकारी कताई मिल की स्थापना (अंश पूंजी में राज्य का भाग) ।

(८) प्रारम्भिक बुनकर सहकारी संस्थाओं के लिये कार्य संचालन पूंजी की व्यवस्था करना ।

(९) बुनकर सहकारी समितियों के लिए अंश पूंजी ऋण की व्यवस्था करना ।

(ख) भारत का हस्तशिल्प तथा हथकरघा निर्यात निगम (सीमित) और अखिल भारतीय हथकरघा वस्त्र विपणन सहकारी समिति (सीमित) मनीपुर के हथकरघा वस्त्रों को मिलाकर समस्त हथकरघा वस्त्रों के विदेशों में तथा भारत के विभिन्न राज्यों में भी निर्यात को बढ़ाने के लिए प्रयत्न कर रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

मनीपुर में कागज का कारखाना

†२९७. **श्री रिशांग किशिंग** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान मनीपुर में कागज का दरमियाने दर्जे का एक कारखाना चालू किया जायगा ;

(ख) इस कारखाने में कितनी पूंजी लगाई जायेगी ; और

(ग) इस कारखाने की क्षमता कितनी है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) से (ग). तीसरी पंचवर्षीय योजना में सरकारी क्षेत्र में ५ टन प्रति दिन की क्षमता वाला एक कारखाना मनीपुर में खोलने के प्रस्ताव पर अभी विचार हो रहा है ।

भारतीय पटसन माल का निर्यात

†२९८. { **श्री प्र० कु० घोष** :
श्री प्र० के० देव :

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

(क) विदेशों में भारतीय पटसन माल की मांग कितनी है ; और

(ख) उस का निर्यात बढ़ाने के उद्देश्य से भारतीय पटसन माल की किस्म सुधारने के लिए क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** (क) १९६२ में भारतीय पटसन की वस्तुओं का निर्यात ९ लाख मेट्रिक टन से कुछ अधिक था । यद्यपि अगले कुछ वर्षों में दुनिया में पटसन माल की कुछ खपत में कुछ वृद्धि होने की संभावना है फिर भी यह बताना संभव नहीं है कि इस वृद्धि में भारत का हिस्सा कितना होगा ।

(ख) भारतीय पटसन मिल संघ की अनुसंधानशाला इस विषय पर बराबर ध्यान दे रही है । पटसन की वस्तुओं के निर्यात के लिए किस्म नियंत्रण संबंधी उपायों के बारे में सरकार को सिफ़ारिशें करने के लिए एक अध्ययन दल भी कायम किया गया है ।

ऊनी होजियरी कारखाने

†२९९. { **श्री प्र० कु० घोष** :
श्री प्र० के० देव :
श्री हिम्मतसिंहका :

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

(क) देश के विभिन्न भागों में ऊनी होज़ियरी बनाने वाले कितने कारखाने हैं ; और

(ख) इन कारखानों का कुल उत्पादन कितना है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) १०८ ।

(ख) लगभग सालाना २० लाख पौंड ।

बिलासपुर (मध्य प्रदेश) में लाख समाहार केन्द्र

†१००. { श्रीमती मैमूना सुल्तान :
श्री हेडा :

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

(क) क्या मध्य प्रदेश में बिलासपुर में लाख समाहार केन्द्र और प्रादेशिक लाख परीक्षण प्रयोगशाला स्थापित करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक पर कितनी लागत आयेगी ; और

(ग) उस दिशा में अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) बिलासपुर में राज्य व्यापार निगम द्वारा स्थापित किया गया लाख समाहार केन्द्र २ फरवरी, १९६३ से चल रहा है और बिलासपुर में भारतीय लाख अनुसंधान शाला की प्रादेशिक विश्लेषणात्मक प्रयोगशाला १८ फरवरी, १९६३ से चालू है ।

(ख) खरीद केन्द्र की लागत १००० रुपया और प्रयोगशाला की लागत १५,००० रुपया है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

इस्पात उद्योग का विस्तार

†१०१. श्री हरि विष्णु कामत : क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ब्रिटेन की लोहा और इस्पात अनुसंधान संस्था ने भारत में भारी उद्योग के विस्तार के बारे में कोई सुझाव या प्रस्ताव किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसका ब्योरा क्या है ?

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम) : (क) कोई विशिष्ट प्रस्ताव नहीं आया ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

त्रिवेन्द्रम में टिटेनियम फैक्टरी

†१०२. श्री वासुदेवन नायर : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिवेन्द्रम में टिटेनियम फैक्टरी को हानि हो रही है ;

(ख) क्या फैक्टरी में उत्पादन के विस्तार के लिये कोई प्रस्ताव है ; और

(ग) यदि हां, तो उसको कार्यान्वित करने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो) : (क) जी नहीं :

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कम्पनी का टिटेनियम डाइ ग्रोक्साइड की अपनी क्षमता को ३६०० टन प्रति वर्ष से ६५०० टन वार्षिक तक और अन्ततोगत्वा २४५०० टन प्रति वर्ष तक बढ़ाने का प्रस्ताव सरकार द्वारा अनुमोदित की गई है ।

(ग) विस्तार योजना का पहला प्रक्रम, जो उपक्रम की क्षमता को ६५०० टन प्रति वर्ष तक बढ़ाएगा, चल रहा है और इस वर्ष के बीच तक इसके पूरा हो जाने की ग्राशा है । जहां तक विस्तार कार्यक्रम के दूसरे प्रक्रम का सम्बन्ध है, कम्पनी अभी एक सहयोजक ढूंढने का प्रयत्न कर रही है, जो अपेक्षित ज्ञान और प्रविधिक सहायता दे सके । कम्पनी ने परियोजना के लिये अपेक्षित नवीन पूंजी जुटाने के लिये प्रार्थना-पत्र दे दिया है ।

तांबा, टिन, जस्ता और पीतल का उपयोग

†३०३. **श्रीमती मैमूना सुल्तान:** क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तांबा, टिन, जस्ता और पीतल के उपयोग पर भारी प्रतिबन्ध लगाने तथा उनके स्थान पर अल्युमीनियम एवं इसके मिश्र धातुओं का प्रयोग करने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में सरकार का क्या निर्णय है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो):** (क) और (ख). जी हां । सरकार तांबा, टिन, जस्ता और पीतल के उपयोग पर प्रतिबन्ध लगाने तथा इनके स्थान पर अल्युमीनियम और इसके मिश्र धातुओं का उपयोग करने के प्रश्न पर विचार करती रही है । अब तक की प्रगति इस प्रकार है :

(१) सभी भूमिगत तारें और भारी आकार की इन्स्योलेटिड तारों का निर्माण अप्रैल, १९६२ से, तांबे के स्थान पर अलमोनियम से किया जा रहा है । अब अप्रैल, १९६३ से सब आकारों की इन्स्युलेटिड तारों के लिये तांब के स्थान पर अलमोनियम का उपयोग करने का विचार किया गया है । अन्य बिजली सामान उद्योगों में, कुछ निर्यातक शीघ्र ही तांबा बस बारों के स्थानों पर अलमोनियम बस बार बनाने वाले हैं । बहुत से बिजली मोटर निर्माता तांबे के स्थान पर डाईकास्ट अलमोनियम रोटरों पर आ गये हैं ।

(२) तांबे के सम्भरण में ३० प्रतिशत कटौती करने का फैसला किया गया है और अनुपातत: जस्ता की प्रतिशतता में कमी होगी, जो तांबें या पीतल के बरतनों के निर्माण में लगता है ।

(३) जस्ता का उपयोग कम करने के लिये यह विचार किया गया है कि ट्रांसमिशन बुर्जियों का केवल ऊपर का भाग गालवेनाइज्ञ किया जाए और शेष भाग पर रंग रोगन या अलमोनियम का प्रयोग किया जाए ।

(४) लो टैंशन ट्रांसमिशन खम्भों के लिये तथा डाक व तार के खम्भों के लिये, यह प्रस्ताव किया गया है कि लकड़ी के खम्भे या अन्य सामान का प्रयोग गाल्वेनाइज्ड खम्भों में यथासम्भव किया जाए ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(५) टिन का कोई सम्भव विकल्प नहीं अभी मालूम हुआ। तथापि अब चूंकि अधिकतर तारें अल्मोनियम से बनाई जायेंगी, ऐसी तारों को टिन करने की जरूरत नहीं रहेगी। इसी प्रकार, तांबा पीतल बरतनों के समान अल्मोनियम के बरतनों पर टिन करने की जरूरत नहीं रहेगी।

यूरोपीय साझा बाजार से देश को केलों का निर्यात

†३०४. **श्री अ० क० गोपालन** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने केन्द्रीय सरकार को यूरोपीय साझा बाजार को राज्य से केलों का निर्यात करने की सम्भाव्यता का पता लगाने के लिये प्रार्थना की है ; और

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

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह)** : (क) और (ख). केरल सरकार ने केलों के निर्यात की इच्छा और सम्भाव्यता व्यक्त की है। राज्य सरकार इस दिशा में प्रयत्न कर रही है और हम उनकी सहायता कर रहे हैं।

मशीनी औजार संयंत्र

†३०५. **श्री प० कुन्हन** : क्या इस्पात और भारी उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मशीनी औजार संयन्त्र स्थापित करने के लिये बहुत से औद्योगिक सार्थों को दिये गये लाइसेंस सरकार द्वारा हाल ही में रद्द कर दिये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) जी हां।

(ख) लाइसेंस प्राप्त लोग इस कार्य के लिये निर्धारित अवधि में लाइसेंसों को कार्यरूप में परिणित करने में असफल रहे।

मद्रास में सीमेंट फैक्टरियां

†३०६. **श्री नम्बियार** : क्या इस्पात और भारी उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास राज्य की सीमेंट फैक्टरियों ने पूर्ण उत्पादन आरम्भ कर दिया है ;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) स्थापित क्षमता कितनी है और राज्य में इकाई-वार वर्तमान उत्पादन क्या है ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्र० चं० सेठी)** : (क) जी हां। उत्पादन स्थापित क्षमता के समीप या उससे अधिक है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) स्थापित क्षमता और उत्पादन इकाई-वार नीचे दिये जाते हैं :—

इकाई	वार्षिक स्थापित क्षमता	१९६२ में उत्पादन
मदुक्कारई . .	२८४,४४० टन	२६२,८१० टन
डालमिया पुरम .	४१६,०५० टन	४६५,४२६ टन
तलाईयुथू .	४६२,६३० टन	४५१,८७० टन
तुलुक्काप्पत्ती . .	६७,०५० टन	६१,२९८ टन

कोटा नाईलोन फैक्टरी

३०७. **श्री बेरवा कोटा** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने कोटा नाईलोन फैक्टरी को ऋण दिये हैं ;

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

(ग) क्या कोटा नाईलोन फैक्टरी ने उत्पादन आरम्भ कर दिया है और अब तक कितनी मात्रा में नाइलोन तैयार हुआ है ; और

(घ) क्या उसमें तैयार होने वाले नाईलोन के वितरण पर सरकार का कोई नियन्त्रण है ?

वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) नाईलोन संयन्त्र में अप्रैल, १९६२ में उत्पादन आरम्भ हुआ । दिसम्बर, १९६२ तक १२८ मी० टन का उत्पादन हुआ ।

(घ) जी, नहीं ।

शिशु खाद्य (बेबी फूड) फैक्टरी

†३०८. **श्रीमती विमला देवी** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण में शिशु खाद्य (बेबी फूड) बनाने के लिये एक फैक्टरी स्थापित करने के लिये कोई प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन था ; और

(ख) यदि हां, तो क्या फैक्टरी आरम्भ कर दी गई है ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)** : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

मैगनेट निर्माण संयंत्र

†३०९. **श्री बो० चं० शर्मा** : क्या वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई के समीप बोरीवली में उद्योग के लिये अपेक्षित स्थायी मैगनेट बनाने का संयन्त्र आरम्भ कर दिया गया है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो संयन्त्र की लागत कितनी है और जिस प्रकार के मैगनेट तैयार होंगे उनके साथ इस की वार्षिक उत्पादन क्षमता कितनी होगी ; और

(ग) यह प्रतिरक्षा सम्बन्धी आवश्यकताओं को कहां तक पूरा करेगा ?

†**वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में उद्योग मंत्री (श्री कानूनगो)**: (क) जी हां । बम्बई के समीप बोरीवली में स्थायी मैगनेट बनाने का सम्यन्त्र मैसर्स परमानेंट मैगनेट सीमित बम्बई द्वारा खोला गया है ।

(ख) अकेले सन्यन्त्र की लागत १५ लाख रुपये के लगभग है। वार्षिक उत्पादन क्षमता १८०,००० किलोग्राम होगी । ये कास्ट मैगनेट आल्नी, अलिको, कोलनी, कोरासिमैक्स और कोलनिमैक्स व्यापारिक नामक जैसे होंगे ।

(ग) इस प्रकार के मैगनेट लाउड स्पीकरों, बिजली और इलैक्ट्रोनिक्स मापने के औजारों, टेलीफोन उपकरण, मकान में लगने वाले मीटरों, साइकिल डैनमो लैम्पों आदि के लिये होते हैं। इस समय इनका आयात होता है ।

यद्यपि यह योजना प्रतिरक्षा कार्यों के लिये विशेष रूप से अनुमोदित नहीं थी, अधिकतर चीजें की जरूरतों को पूरा करने के लिये उपयोगी हैं ।

लोहा और इस्पात विक्रेता

†३१०. **श्री बासप्पा** : क्या इस्पात और भारी उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में इस समय पंजीबद्ध लोहा और इस्पात विक्रेता कितने हैं; और

(ख) क्या वे व्यापारी भी यह व्यापार कर रहे हैं जो पंजीबद्ध नहीं हैं ?

†**इस्पात और भारी उद्योग मंत्री (श्री चि० सुब्रह्मण्यम)** : (क) २० फरवरी, १९६३ को संख्या इस प्रकार थी :

१.	आसाम	५१
२.	मनीपुर	३
३.	त्रिपुरा	६
४.	पौंडीचेरी	८
५.	पश्चिम बंगाल	४३०
६.	बिहार	७९
७.	उड़ीसा	६८
८.	उत्तर प्रदेश	३४८
९.	हिमाचल प्रदेश	११
१०.	अन्डमान	१
११.	दिल्ली	४०
१२.	पंजाब	२०४

†मूल अंग्रेजी में

१३.	राजस्थान	५६
१४.	महाराष्ट्र	१६३
१५.	गुजरात	८१
१६.	केरल	३७
१७.	मद्रास	१२७
१८.	आन्ध्र प्रदेश	११६
१९.	मैसूर	१९७
२०.	मध्य प्रदेश	८७
२१.	नागालैण्ड	२
		२१४८

(ख) जी हां, अनधिकृत रूप से ।

निर्यात की जाने वाली मछलियों की क़िस्म पर नियंत्रण

†३११. **श्री अ० क० गोपालन** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने निर्यात की जाने वाली मछलियों की किस्म पर नियंत्रण करने का निश्चय किया है ; और

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

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)**: (क) और (ख) . जी, हां । कुछ प्रकार की मछलियों तथा मीन उत्पादों के सम्बन्ध में जिनकी किस्म पर आयात से पहले नियंत्रण रखने का विचार है, भारतीय मानक संस्था द्वारा विशेष निर्देश अधिसूचित कर दिए गए हैं । शेष मदों के लिए विशेष निर्देश तैयार करने का कार्य प्रगति कर रहा है । इन विशेष निर्देशों को लागू करने के लिए उपयुक्त निकायों को स्थापित करने के कदम उठाये जा रहे हैं और जैसे ही यह कार्य हो जाता है तो यह सुनिश्चित करने के लिए कि भारतीय मानक संस्था द्वारा नियत किये गए प्रमापों के अनुरूप न होने वाली मछलियां भारत से बाहर निर्यात न की जायें । समुद्र सीमा-शुल्क अधिनियम की धारा १९ के अन्तर्गत एक अधिसूचना जारी की जायेगी ।

टीकमगढ़ में रेलवे आउट एजेंसी

३१२. **श्री माते** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि टीकमगढ़ स्टेशन पर माल ढोने की रेलवे आउट एजेंसी है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि अभी तक पार्सल गाड़ी व सवारी गाड़ी द्वारा लाया हुआ सामान का अदान-प्रदान इस एजेंसी के द्वारा नहीं होता ; और

(ग) क्या सरकार जनता की कठिनाइयों को देखते हुए इस एजेंसी के द्वारा पार्सल गाड़ी व सवारी गाड़ी के द्वारा आये हुए माल का आदान-प्रदान करने की सुविधा प्रदान करेगी ?

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) जी हां ।

(ख) यह एजेंसी अभी पार्सल यातायात के लिए नहीं खोली गयी है ।

(ग) जी हां । इस आउट एजेंसी को जल्द पार्सल यातायात के लिए भी खोल देने का विचार है ।

बिजावर में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय

३१३. **श्री माते**: क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिजावर में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय खोलने और उसे छतरपुर एक्सचेंज से मिलाने की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है ; और

(ख) यदि हां, तो बिजावर में कब तक उसके खुल जाने की आशा है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी हां, उक्त योजना को मंजूर किया जा चुका है ।

(ख) ज्यों ही सामान उपलब्ध किया जा सकेगा, सार्वजनिक टेलीफोन घर खोल दिया जाएगा।

राजस्थान में कृषि विश्वविद्यालय

†३१४. **श्री कर्णीसिंह जी** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री उदयपुर, राजस्थान, में कृषि विश्वविद्यालय के स्थल के सम्बन्ध में सुझाव देने के लिए नियुक्त की गई समिति को किए गए निर्देश के विचारार्थ विषयों की एक सूची सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : राजस्थान में कृषि विश्वविद्यालय के स्थल के सम्बन्ध में सुझाव देने के लिए भारत सरकार द्वारा कोई विशिष्ट समिति नियुक्त नहीं की गई थी । कृषि विश्वविद्यालयों की स्थापना करने के सम्बन्ध में विधान बनाने में राज्य सरकारों की सहायता करने के लिए, मई, १९६० में भारत सरकार ने एक समिति नियुक्त की थी । समिति के विचारार्थ विषय निम्नलिखित थे :—

(१) शिक्षण की एकरूपता, अनुसन्धान तथा विस्तार और विद्यमान संस्थाओं तथा विभागों के मध्य काम चलाऊ सम्बन्ध के विकास के विषय में पूर्व-आवश्यकताओं की दृष्टि से भविष्य के कृषि विश्वविद्यालयों के ड्राफ्ट बिल्स तथा प्रस्तावों की जांच करना; और

(२) विभिन्न कृषि विश्वविद्यालयों की पाठ-चारिकायें बनाना ।

गहरे पानी में मछली पकड़ना

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

(क) क्या मद्रास सरकार ने गहरे समुद्र में मछली पकड़ने की कोई योजना पेश की है ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने यह योजना स्वीकार कर ली है और यदि हां, तो उसे कब से लागू किया जायेगा ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या ऐसी और कोई योजनायें सरकार के विचाराधीन हैं ; और

(घ) यदि हां, तो उनका ब्योरा क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (घ). हां। मद्रास में, विशेष रूप से ट्यूना के लिए, गहरे समुद्र में मछली पकड़ने की योजना शुरू करने के लिए तकनीकी व्यवहार्यता की जांच की जा रही है और किसी भी ऐसी योजना के लागू करने का प्रश्न केवल तब उठ सकता है जब वह अन्तिम रूप से स्वीकृत हो जाती है।

विमान दुर्घटनायें

†३१६. **श्री कृष्ण देव त्रिपाठी** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में हुई उन दुर्घटनाओं की पृथक-पृथक संख्या कितनी है जिनमें इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन तथा एयर इंडिया के विमान दुर्घटनाग्रस्त हुए थे ;

(ख) इन दुर्घटनाओं में कितने लोगों की प्राणहानि हुई थी ; और

(ग) इन दुर्घटनाओं के कारण सरकार को कितनी (आर्थिक) हानि हुई ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** :(क) और (ख). १९६०, १९६१ तथा १९६२ में आठ दुर्घटनायें हुईं जिनमें इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के विमान दुर्घटनाग्रस्त हुए थे तथा इनके परिणामस्वरूप दस लोगों की प्राणहानि हुई। इस अवधि में किसी सूचना देने योग्य दुर्घटना में एयर इंडिया का कोई भी विमान दुर्घटनाग्रस्त नहीं हुआ।

(ग) इन दुर्घटनाओं के कारण इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन को हुई आर्थिक हानि अभी तक आंकी नहीं गई है।

विस्थापित व्यक्तियों के डाकखानों में खाते

†३१७. { **श्रीमती सावित्री निगम** :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री बिशनचन्द्र सेठ :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : }

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने उन विस्थापित व्यक्तियों को प्रारम्भिक अस्थायी भुगतान करने का निश्चय किया है जिनके पास बचत प्रमाणपत्र हैं और जिनके पाकिस्तान के डाकखानों में बचत बैंक खाते हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)** : १९५७ में उन लोगों को भुगतान किए जाने की स्वीकृति दे दी गई थी जिन्होंने निश्चित तिथियों तक अपने दावे पंजीकृत करवा दिए थे। अब हमने उन लोगों को भुगतान किये जाने की अनुमति दे दी है जिन्होंने अपने दावे १५ मई, १९५८ से १४ नवम्बर, १९५८ तक की बढ़ी हुई अवधि में अपने दावे पंजीकृत करवा दिए थे।

---

†मूल अंग्रेजी में

चीनी उद्योग सम्बन्धी समिति

†३१८. { **श्री बिशनचन्द्र सेठ :**
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री राम सेवक यादव :
श्री बागड़ी :
श्रीमती मैमूना सुल्तान : }

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

(क) क्या यह सच है कि बिहार सरकार ने संघ सरकार से चीनी उद्योग की समस्याओं पर अखिल भारतीय आधार पर, विचार करने के लिए एक समिति नियुक्त करने की प्रार्थना की है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

उपभोक्ता सहकारी संस्थायें

†३१९. { **श्रीमती सावित्री निगम :**
श्री म० ला० द्विवेदी : }

क्या सामुदायिक **विकास तथा** सहकार मंत्री जनवरी, १९६३ में पंजीकृत की गई नई उपभोक्ता सहकारी संस्थाओं की संख्या बताने की कृपा करेंगे :

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : आंध्र प्रदेश, बिहार, गुजरात, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मैसूर, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान और दिल्ली में जनवरी, १९६३ में २१ नये सहकारी थोक/केन्द्रीय भण्डार तथा १८८ प्रारम्भिक भण्डार पंजीकृत किए गए थे।

कृषि प्रदर्शन फार्म

†३२०. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जापान की सहयोगिता में मंगलोर में एक कृषि प्रदर्शन फार्म स्थापित करने का प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो कितनी लागत पर, तथा लागत किस प्रकार बांटी जायेगी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) जापानी सरकार की सहयोगिता में कुछ और कृषि प्रदर्शन फार्म स्थापित करने का प्रश्न विचाराधीन है । विचाराधीन स्थलों में से एक मंगलौर के निकट कनकन्डी में सरकार का धान उगाने का केन्द्र भी है ।

(ख) जापानी प्राविधिकों के एक दल द्वारा स्थलों का सर्वेक्षण किये जाने के पश्चात् लागत के प्रश्न तथा अन्य विवरणों के सम्बन्ध में जापानी सरकार के साथ समझौता वार्ता की जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

डेरी फार्म

†३२१. श्री बिशन चन्द्र सेठ : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १३ नवम्बर, १९६२ को दिए गए अतारांकित प्रश्न संख्या ३४१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्विटज़रलैंड के विशेषज्ञों के दल द्वारा एक डेरी फार्म स्थापित करने के लिए प्रारम्भ किये गए अनुसन्धान पूर्ण हो गए है ;

(ख) यदि हां, तो उनके क्या निष्कर्ष निकले हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो निष्कर्षों के कब तक उपलब्ध हो जाने की सम्भावना है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). अनुसन्धान करने के लिए तथा परियोजना पर उनके प्रतिवेदन के लिए सामग्री एकत्रित करने के लिए स्विटज़रलेंड के विशेषज्ञों के दल ने केरल का दौरा किया है । भारत सरकार को अभी तक उनका प्रतिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है ।

अन्तर्देशीय जल परिवहन

†३२२. डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जलमार्गों का एक ट्रंक सिस्टम बनाने के लिए देश की बड़ी-बड़ी नदियों को मिलाने का कोई कार्य किया गया है अथवा प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या ब्यौरे हैं ;

(ग) क्या प्रस्ताव विचाराधीन हैं अथवा ठप कर दिया गया है अथवा उसका परित्याग कर दिया गया है ; और

(घ) यदि ठप कर दिया गया है अथवा परित्याग कर दिया गया है तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी, नहीं । केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने अन्तर्देशीय नौपरिवहन के विकास की तथा पश्चिम की ओर बहने वाली महत्वपूर्ण नदियों को पूर्व की ओर बढ़ने वाली नदियों से मिलाने की सम्भावनाओं की विस्तृत जांच प्रारम्भ कर दी है। वह अध्ययन केवल भारतीय सर्वेक्षण के स्थल रूपरेखीय नक्शों पर ही आधारित हैं।

(ख) निम्नलिखित सर्वेक्षण किये जा रहे हैं :—

१. नर्मदा नदी को गंगा नदी प्रणाली से सोन नदी में से होकर मिलाना ।

२. नर्मदा को गोदावरी से मिलाना ।

३. नर्मदा को यमुना से मिलाना ।

४. ताप्ती को गोदावरी से मिलाना ।

(ग) और (घ). प्रश्न ही नहीं उठते ।

---

†मूल अंग्रेजी में

मोटर गाड़ी संचालकों को ऋण सुविधायें

†३२३. डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार समस्त देश में अथवा सीमावर्ती राज्यों में मोटरगाड़ी संचालकों को उचित सूद की दरों पर बढ़ी हुई तथा विभिन्न संस्थाओं से मिलने वाली ऋण सुविधाओं का विस्तार करने का विचार कर रही है ;

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या ब्यौरे हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). सड़क परिवहन उद्योग को वित्तीय सहायता का पात्र बनाने के लिए तथा राज्य वित्तीय निगमों से सुविधायें दिलाने की प्रत्याभूति करने के लिए, अप्रैल, १९६२ से राज्य वित्तीय निगम अधिनियम, १९५१ को संशोधित किया गया था। सहकारी संस्था अथवा समवाय के मामले में २० लाख रुपये का तथा अन्य मामलों में १० लाख का ऋण देने की सीमा निर्धारित की गई है।

राज्य वित्तीय निगमों द्वारा साधारणतः ६% से ७% तक की दरों पर सूद लिया जाता है। राज्य वित्तीय निगमों के प्रतिनिधियों के १८ फरवरी, १९६३ को कलकत्ता में हुए नौवें सम्मेलन में सड़क परिवहन चालकों को ऋण देने के लिए एक समान निबन्धन तथा शर्तें निर्धारित करने के प्रश्न पर विचार किया गया था। सम्मेलन में हुई चर्चाओं पर प्रतिवेदन की प्रतीक्षा की जा रही है।

सड़क परिवहन चालकों को खास सुविधायें प्रदान करने के लिए अन्य कोई प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन नहीं है।

१९६० की हड़ताल में पदच्युत कर्मचारी

†३२४. श्री स० मो० बनर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६० की हड़ताल में भाग लेने के परिणामस्वरूप पदच्युत अथवा प्रत्यावृत्त कुछ कर्मचारियों के मामले अभी तक विचाराधीन हैं ;

(ख) यदि हां, तो ऐसे मामलों की संख्या कितनी है; और

(ग) इस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

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

(ख)	(१) पदच्युति	१
	(२) निष्कासन	१२
	योग .	१३

†मूल अंग्रेजी में

(ग)	(१) नियमों में निर्धारित समय सीमा में शैथिल्य करने को मंत्रणा देने के लिए रेलवे रेट्स न्यायाधिकरण को सौंपे गए	७
	(२) रेलों द्वारा पुनरीक्षण (जिसमें नई जांच पड़ताल करना भी शामिल है) समाप्त किए जाने तक	४
	(३) सम्बन्धित कर्मचारियों से उत्तर प्राप्त न होने तक	२
	योग	१३

पर्यटकों के लिए कार खड़ी करने के विशेष स्थान

†३२५. **श्री सुरेन्द्र पाल सिंह** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पूर्व सरकार ने ऐसे विशेषकार खड़ी करने के स्थान बनाने का निश्चय किया था जिनमें उन पर्यटकों के उपयोग के लिए जो कि अपनी कारों में ही रात्रि व्यतीत करने का निश्चय करें उन स्थानों के साथ-साथ संलग्न रसोईगृहों तथा स्नानगृहों/शौचलायों आदि जैसी अतिरिक्त सुविधायें भी हों; और

(ख) यदि हाँ, तो योजना के मुख्य-मुख्य ब्यौरे क्या हैं तथा वह कब तक क्रियान्वित की जायेगी?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

गोशाला विकास योजनायें

३२६. { **श्री म० ला० द्विवेदी** :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त : }

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

(क) गोशाला विकास योजनाओं को किन-किन राज्यों ने शुरू कर दिया है ;

(ख) इस योजना के खर्च के लिये केन्द्रीय सरकार की ओर से कितने प्रतिशत आर्थिक सहायता दी जाती है ; और

(ग) इस योजना के अधीन खोली जाने वाली गोशालाओं की संख्या कितनी है और उनमें से कितनी इस समय सुचारु रूप से चल रही हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) आंध्र प्रदेश, आसाम, बिहार, महाराष्ट्र, गुजरात, मध्य प्रदेश, मद्रास, मैसूर, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और केन्द्र शासित देहली।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) दूसरी योजना के अन्तर्गत जहां तक व्यवहारिक रूप में केन्द्रीय सहायता का सम्बन्ध है, केन्द्रीय सरकार १० शुद्ध नसल की गायों और एक अभिजनक सांड की व्यवस्था, बछड़ों को पालने के लिए गोशालाओं को दिये जाने वाले उपदान और गोशालाओं और पिंजरापोलों के राज्य संघ की आर्थिक सहायता को बढ़ाने के सम्बन्ध में होने वाले खर्च का ५० प्रतिशत भाग स्वयं उठाती थी। इसके अतिरिक्त वर्तमान भवनों के सुधार, भूमि के विकास, औजारों की खरीद, उत्पादक समूह की देख-भाल पर बढ़े हुए खर्च का भार उठाने के लिए वार्षिक आवर्ती अनुदान पर होने वाले खर्च का ७५ प्रतिशत और गोशाला विकास स्टाफ पर होने वाले खर्च का २५ से ७५ प्रतिशत केन्द्रीय सरकार स्वयं उठाती थी। तीसरी योजना के अन्तर्गत इस योजना को "नौन-पैटरन" योजना माना गया है, जिसका खर्च तत्सम्बन्धी राज्य सरकारें एनुअल प्लान सीलिंग्ज (Annual Plan Ceilings) में से उठाती हैं।

(ग) दूसरी योजना के अन्त तक २५५ गोशालाओं का विकास शुरू कर दिया गया था। तीसरी योजना के दौरान में १६८ और गोशालाओं का विकास शुरू करने का प्रस्ताव है जिनमें से अभी तक २२ का विकास शुरू भी कर दिया गया है।

भारत तथा पूर्वी एशियाई देशों के मध्य नौवहन सेवायें

†१२७. { श्री ब० कु० दास :
श्री सुबोध हंसदा :

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

(क) भारत तथा दक्षिण पूर्व एशियाई देशों के मध्य व्यापार करने में कितने भार भारतीय जलयान लगे हुए हैं; और

(ख) उन लाइनों में नौवहन सेवाओं का सुधार तथा विस्तार करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) भारत-श्रीलंका समुद्रतटीय जलयानों में से अधिकांश, विशेषतया पश्चिमी समुद्र तट पर चलने वाले कोलम्बो पर रुकते हैं तथा यह इस बात पर निर्भर करता है कि उस पत्तन को भेजे जाने के लिए कितना नौभर उपलब्ध है। पश्चिमी तट पर चलने वाले जलयानों की वर्तमान संख्या २२ है। इसके अतिरिक्त, बाहर आने-जाने वाले कुछ जलयान भी कभी-कभी श्रीलंका तथा भारतीय पत्तनों के बीच नौभार लाते-ले जाते हैं।

भारत—बर्मा : कोई नियमित सेवा नहीं है तरन्तु बर्मा से-चावलों का आयात करने वाले छः महीनों के मौसम में तथा कभी-कभी बर्मा से लकड़ी मंगाने के लिए समुद्रतटीय जलयानों को बर्मा भेज दिया जाता है।

भारत—मलाया : एक भारतीय जलयान तथा ब्रिटिश इंडिया स्टीम नैवीगेशन कम्पनी लिमिटेड के एक विदेशी जलयान से नियमित यात्री तथा नौभार सेवा चलाई जा रही है।

भारत—इंडोनेशिया : केवल भारत तथा इंडोनेशिया के बीच चलने वाले कोई भारतीय जलयान नहीं हैं परन्तु भारत दूर पूर्व जापान के व्यापार के लिए नौवहन निगम[1] द्वारा

---

†मूल अंग्रेज़ी में

[1]Shipping Corporation.

चलाई जाने वाली विद्यमान सेवायें ही जब कभी पर्याप्त आवश्यकता होती है इंडोनेशिया के व्यापार को भी करती है। इस समय इस सेवा में निगम के आठ जलयान चल रहे हैं।

भारत—अन्य दक्षिण पूर्व एशियाई देश : इस व्यापार में कोई भारतीय जलयान नहीं चल रहा है क्योंकि इन देशों के साथ भारत का व्यापार सीमित है तथा उनके व्यापार को अनेक विदेशी समवाय ही चला रहे हैं।

(ख) जब तक नौभार की मात्रा में भारी वृद्धि नहीं होती, तब तक इस प्रदेश में नौवहन सेवाओं के विस्तार करने के लिए किसी भी प्रयत्न के फलस्वरूप भारी आर्थिक हानियां होने की सम्भावना है, जिन्हें कि सरकार द्वारा ही उन सम्बन्धित समवायों को आर्थिक सहायता देकर पूरा करना होगा जिन्हें कि वह यह व्यापार करने के लिए प्रलोभन देगी। वर्तमान आपात के समय ऐसी किसी आर्थिक सहायता को देने का विचार ही नहीं किया जा सकता।

जोधपुर रेलवे वर्कशाप

†३२८. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रतिरक्षा सामग्री के उत्पादन के लिये जोधपुर रेलवे वर्कशाप के दावे पर विचार किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस कार्य के लिये वर्कशाप का विस्तार किया जायेगा ?

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

(ख) जी नहीं।

आन्ध्र प्रदेश में कृषि फार्म

†३२९. **श्री पें० वेंकटासुब्बया** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दामले समिति की रिपोर्ट पर विचार किया जा चुका है ; और

(ख) क्या सूरतगढ़ फार्म के नमूने का एक कृषि फार्म आन्ध्र प्रदेश में खोलने का निश्चय किया गया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) दामले समिति की अन्तिम रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

रेलवे क्षमता का क्षयण

†३३०. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वैगनों के संभरण में मौसमी उतार चढ़ाव और खाली वैगनों के अचानक दिये जाने के कारण रेलों की परिवहन क्षमता बेकार जाती है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो कितनी क्षमता बेकार जाती है और रेलवे प्रशासन क्या उपचारी कार्यवाही कर रहा है ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

लदान का समय

†३३१. डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे प्रशासन ने लदान का समय बढ़ाना स्वीकार कर लिया है या उस पर विचार कर रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो वर्तमान या प्रस्तावित स्थिति क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख) नहीं।

वैगनों में माल लादने के लिए आजकल निःशुल्क समय निम्नानुकूल मिलता है :–

वैगन की किस्म	निःशुल्क समय
(१) एक व्यक्ति द्वारा एक साथ लदाई के लिए २० या अधिक लिए गये बन्द वैगन	१० काम के घन्टे
(२) एक व्यक्ति द्वारा लदान के लिए २० से कम एक साथ लिये गये वैगन	५ काम के घन्टे
(३) बी० एफ० आर० किस्म के वैगन .	६ काम के घन्टे
(४) अन्य सभी किस्म के वैगन	५ काम के घन्टे

नलकूप

३३२. श्री मोहन स्वरूप : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एक्सप्लोरेट्री ट्यूब वेल आर्गेनाइजेशन द्वारा कितने ट्यूबवेल उत्तर प्रदेश सरकार की मांग पर खोदे गये हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि नैनीताल तराई एरिया में भी इस प्रकार के ट्यूबवैलों का परीक्षण किया गया है ;

(ग) यदि हां, तो उनकी संख्या और ट्यूबवैलों के खोदे जाने का परिणाम क्या हैं ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) क्या उत्तर प्रदेश के भावर क्षेत्र में भी उपरोक्त संस्था के द्वारा सरकार ट्यूबवेल खुदवाना चाहती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :(क) क्या भूमि गत जल गवेषणा परियोजना के अन्तर्गत नलकूप गवेषणा संगठन ने उत्तर प्रदेश के विभिन्न क्षत्रों में अब तक ४२ गवेषणा कुऐं खोदे हैं जिन में से ३४ कुऐं सफल रहे हैं। इसके अतिरिक्त राज्य सरकार के अनुरोध पर इसने उत्तर प्रदेश में २६ नलकूप खोदे हैं जिन में से २ का परित्याग कर दिया गया है।

(ख) जी हां, गवेषणा कुऐं।

(ग) नैनीताल जिले के तराई क्षेश में ४ गवेषणा कुऐं खोदे गए हैं और इन चारों से जल निस्सरण ठीक तरह से हो रहा है।

(घ) उत्तर प्रदेश के भावर क्षेत्र में १६ कुऐं पहले ही खोदे जा चुके हैं; इनके अतिरिक्त ३ और स्थानों पर कार्य हो रहा है। आशा है कि शीघ्र ही ७ और कुऐं खोदेने का कार्य शुरू किया जायेगा।

नर्मदा पर पुल

†३३३. **श्री हरि विष्णु कामत : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे** कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में होशगाबाद के पास नर्मदा पर पुल का निर्माण समयानुसार हो रहा है ;

(ख) यदि हां, तो कार्य के पूरा होने का निश्चित समय क्या है ; और

(ग) यदि कार्य समय से पीछे है, तो इस के क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** :(क) से (ग). मध्य प्रदेश सरकार से जानकारी मांगी गई है और यथाशीघ्र पटल पर रख दी जायगी।

नलकूप

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

(क) क्या यह सच है कि बिहार, उत्तर प्रदेश और पंजाब में जो नलकूप लगाये गये हैं उस में आधा खर्च भारत सरकार ने और आधा अमरीकी सहायता से किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि अब भारत सरकार उपरोक्त राज्यों की सरकारों से अमरीकी सहायता की राशि पर भी ब्याज मांग रही है ; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में राज्य सरकारों की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) से (ग). बिहार, उत्तर प्रदेश तथा पंजाब में १९५२ से १९५४ की अवधि के लिये मंजूर की गई कुछ नलकूप परियोजनाओं के लिये संयुक्त राज्य अमरीका से आंशिक डालर सहायता मिलती थी। इन परियोजनाओं पर रुपये के रूप में होने वाले व्यय को भारत सरकार लम्बी अवधि के लिये स्वीकृत ऋण के रूप में देती थी। डालर के रूप में सहायता उसी व्यय के लिये मिलती थी जिनका सम्बन्ध विदेशी मुद्रा से

†मूल अंग्रेजी में

होता था। व्यय होने वाली डालर-सहायता के बराबर की रुपया-मुद्रा को भी भारत सरकार से राज्य सरकार को लम्बी अवधि के लिये दिया गया ऋण समझा गया। राज्य सरकारें अनुरोध करती रही हैं कि मूल पूंजी के डालर अंश का ब्याज छोड़ दिया जाये परन्तु निम्न कारणों से इस प्रार्थना को मंजूर नहीं किया जा सका :—

(१) केन्द्रीय सरकार को जिस आधार पर सहायता मिलती है उस में परिवर्तन होता रहता है और यह परिवर्तन सहायता देने वाले देश पर निर्भर करता है परन्तु केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्य सरकारों को जिस आधार पर सहायता दी जाती है वह एक ढंग की समस्त परियोजनाओं के लिए एक जैसा ही होता है।

(२) नलकूपों के निर्माण के लिये सहायता के स्वीकृत आधार का अभिप्राय केवल ऋण है और मूल पूंजी के किसी अंश के ब्याज को छोड़ देना गुप्त उपदान के समान माना जायेगा।

बेरोजगार असैनिक विमान चालक

३३५. **श्री स० मो० बनर्जी** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी बेरोज़गार असैनिक विमान चालकों को रोजगार दे दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो कितने व्यक्तियों को प्रतिरक्षा मंत्रालय में रोजगार दिया गया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** : (क) और (ख). कहा जाता है कि १३ वाणिज्यिक विमान-चालक जिन के पास चालू लाइसेन्स हैं, बेकार हैं। इन के अतिरिक्त, अन्य १६ भारतीय विमानचालक, जिन्हें हाल में ही लाइसेंस मिले हैं, रोजगार ढूंढ रहे हैं। वर्तमान स्थिति बड़ी ही डांवाडोल है और संभव है कि इन में से बहुत से विमान चालकों को भारतीय विमान बल या उड्डयन क्लबों में काम मिल जाये।

सतना से सिंगरेनी कोयला खान तक रेलवे लाइन

३३६. **श्री हरि विष्णु कामत** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सतना को रेलवे द्वारा सिंगरेनी कोयला खान से मिलाने की योजना का ब्यौरा क्या है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सं० वें० रामस्वामी) : सतना को रेलवे द्वारा सिंगरेनी कोयला खान से मिलाने के सम्बन्ध में किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया है लेकिन सिंगरेनी कोयला खान के विकास के लिए सिंगरेनी-कटनी लाइन बनाने की मंजूरी दी गई है और काम शुरू किया जा रहा है। सतना और कटनी के बीच पहले से रेलवे लाइन मौजूद है।

---

†मूल अंग्रेजी में

डेनमार्क का सहयोग प्राप्त डेरीफार्म

†३३७. { श्री यशपाल सिंह :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २२ जनवरी, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४२० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में एक डेरी फार्म बनाने में सहयोग देने का डेनमार्क के प्रस्ताव की जांच पड़ताल की गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या परिणाम रहा ; और

(ग) क्या सरकार ने निश्चय कर लिया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) डेनमार्क के विशेषज्ञों की रिपोर्ट, जो अक्टूबर, १९६२ में भारत आये थे, अभी विचाराधीन है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठाते ।

भूमि का कृष्यकरण

†३३८. { श्री यशपाल सिंह :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आजाद :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २२ जनवरी, १९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या ९४६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने ऊसर भूमि के कृष्यकरणतया के बारे में पुनरीक्षित योजना पेश कर दी है ;

(ख) यदि हां, तो पुनरीक्षित योजना की क्या लागत होगी ;

(ग) क्या जंगल और झाड़ियों वाली भूमि जिस के बारे में उत्तर प्रदेश सरकार को सुझाव दिया गया था, के कृष्यकरण की योजना पर उस सरकार ने विचार कर लिया है ;

(घ) यदि हां, तो उस की रूपरेखा क्या है ; और

(ङ) उस योजना को लागू करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) राज्य सरकार की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा की जा रही है ।

(घ) और (ङ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

सड़क दुर्घटनायें

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

(क) क्या यह सच है कि देश में घातक सड़क दुर्घटनायें बढ़ रही हैं ; और

(ख) यदि हां, तो शीघ्रगामी गाड़ियों के अधिक चलने के कारण समस्त राष्ट्र में उक्त यातायात योजना के लिए क्या क़दम उठाये गये हैं अथवा उठाने का विचार है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों से इकट्ठी की जा रही है तथा उपलब्ध होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

जुलू रेलवे यार्ड से कोयले की चोरी

†३४०. **श्री स० मो० बनर्जी :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १९ जनवरी, १९६३ को जुलू रेलवे यार्ड, कानपुर में एक वैगन से कोयला उठाते हुए कुछ कोयला उठाने वाले गिरफ्तार किए गए थे ;

(ख) यदि हां, तो घटना का ब्यौरा क्या है और कितने मूल्य का कोयला उठाया जा रहा था ; और

(ग) मामले में क्या क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) केन्द्रीय अखबार ब्यूरो, रेलवे ोर्ड द्वारा १९-१-६३ को एक अचानक छापा मारा गया था जिस में पुलिस ने भी मदद की थी । उस में १८ व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया था जब वह जूही यार्ड, जुलू नहीं, कानपुर में बाउन्ड्री ावार के निकट खड़े मैदान में से कोयला निकाल रहे थे । एक मोटर ट्रक में लगभग ो टन हार्ड कोक था तथा ३ टन हार्ड कोक जमीन पर पड़ा था । चोरी किये गये कोयले की कीमत अनुमानतः ५०० रुपये है ।

(ग) मामला सरकारी रेलवे पुलिस, कानपुर को बताया गया जिन्होंने मामले को रजिस्टर्ड कर लिया तथा उस की जांच कर रहे हैं ।

नौवहन विकास निधि

†३४१. { **श्री रामेश्वर टांटिया :**
श्री ब० कु० दास :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री म० ला० द्विवेदी : }

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

(क) ीसरी योजनावधि में नौवहन विकास विधि का कुल आवंटन क्या है;

(ख) क्या लक्ष्य रखे गये है ; और

(ग) क्या आपात के कारण कोई क ाई हो रही है ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में नौवहन के विकास के लिये ५१ करोड़ पये का उपलब्ध किया गया है। इस रकम का एक भाग सरकारी क्षेत्र के नौवहन समवायों की अंशपूंजी के विनियोजन के लिए प्रयोग किया जायेगा। शेष रकम ग़ैर-सरकारी तथा सरकारी क्षेत्र में भारतीय नौवहन समवायों को पेशगी ऋण के लिए नौवहन विकास निधि को दे दिया जायेगा। तीसरी योजना अवधि में सरकारी क्षेत्र के एककों में किए जाने वाले विनियोजन की मात्रा के बारे में कोई निर्णय नहीं किया गया है। इन परिस्थितियों में स समय यह संभव नहीं है कि नौवहन विकास निधि को कितना धन दिया जायेगा, बताया जा सके।

(ख) तीसरी ोजना में नौवहन के लिए लगभग ५५०,०००की ऊपरी अतिरिक्त भार का लक्ष्य रखा गया है। जिस से योजना अवधि के अन्त तक भारतीय टनभार लगभग १२.५० लाख जी० आर० टी० बढ़ जाये।

(ग) निःसन्देह रूप से टनभार को बढ़ाने के लिए विदेशी मुद्रा निधि की कमी आ गई है। परन्तु न कठिनाइयों को दूर करने के लिये यत्न किये जा रहे हैं। और आशा है कि पुनरीक्षित लक्ष्य पूरे हो जायेंगे।

भारतीय वन अधिनियम, १९२७ का संशोधन

†३४२. श्री हेम राज : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २० नवम्बर, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ६०५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल की स्थितियों के आधार पर भारतीय वन अधिनियम, १९२७ में संशोधन करने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों का संघ राज्य क्षेत्रों की राय मांगी गई है; और

(ख) यदि हां, तो क्या प्रतिक्रिया है।

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

(ख) अब तक तीन राज्य सरकारों तथा दो संघ राज्य क्षेत्रों से केवल उत्तर मिले हैं। और उत्तर मिल जाने के बाद मामले पर विचार किया जायेगा।

हिमाचल प्रदेश में पुल की मरम्मत

†३४३. श्री हेम राज : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश के ब्रान (बा ो) में पुल की मरम्मत कर का विचार किया जा रहा है;

(ख) क्या रामपुर की ओर से पुल की ओर आने वाले मार्ग को चौड़ा करने का विचार है;

(ग) यदि उन का उत्तर स्वीकारात्मक है तो क्या उस को पूरा कर लिया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो सरकार का विचार इस को कब तक पूरा करने का है?

†परिवहन तथा ंचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). पैदल तथा सवार यातायात के लिए रामपुर के निकट ब्रो में झूला पुल है। पुल की आवश्यक मरम्मत कर ली गई है। रामपुर की ओर से पुल की ओर आने वाला मार्ग भी पैदल तथा सवार खच्चर यातायात के उपयुक्त है। इस मार्ग को इस समय चौड़ा करने का कोई विचार नहीं है।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

रेलवे कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ाना

†३४४. श्री प्रिय गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सेवा निवृत्ति की आयु बढ़ाने के कारण रेलवे कर्मचारियों को पेन्शन की योजना के सम्बन्ध में पहले विकल्प का पुनरीक्षण करने का विकल्प दिया गया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : यह मामला कुछ अन्य केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों का भी है क्योंकि उनको भी पेन्शन तथा अंशदायी निधि योजना के सेवानिवृत्ति लाभ होने का विकल्प है । प्रश्न विचाराधीन है ।

भूमि अर्जन अधिनियम

†३४५. श्री पें० वेन्कटासुब्बैया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भूमि अर्जन अधिनियम के अधीन नियम बनाने के सम्बन्ध में वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या यह सच है कि केन्द्रीय भूमि अर्जन अधिनियम कुछ राज्यों पर लागू नहीं होता और यदि हां, तो सभी राज्यों पर केन्द्रीय अधिनियम समान रूप से लागू करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ; और

(ग) क्या यह सच है कि कुछ राज्य सरकारों ने उन नियमों के सम्बन्ध में अपनी अस्वीकृति व्यक्त की है और यदि हां, तो उस के कारण क्या ह ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ग). भूमि अर्जन अधिनियम के अधीन प्रस्तावित नियमों के सम्बन्ध में राज्य सरकारों की टिप्पणियां प्राप्त हो गयी हैं और उन की छानबीन की जा रही है । कुछ राज्य सरकारों ने नियम के प्रारूप के सम्बन्ध में कुछ बातें प्रस्तुत की हैं और विधि मंत्रालय के परामर्श से उन की छानबीन की जा रही है ।

(ख) जी, हां । सभी राज्यों में यह अधिनियम समान रूप से लागू करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ।

स्टेम बोरर रोग[1]

†३४६. श्री पें० वेंकटासुब्बैया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्टेम बोरर रोग के सम्बन्ध में जिस से आन्ध्र प्रदेश की धान की फसलों को नुकसान पहुंचा है, अध्ययन करने और उसे दूर करने के उपाय सुझाने के लिये एक अनुसन्धान केन्द्र स्थापित किया जाने वाला है; और

(ख) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है; और इस बीच इस रोग पर काबू पाने के लिए अब तक क्या कार्यवाही की जा चुकी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां । आन्ध्र प्रदेश सरकार गुन्टूर जिले में तेनाली में एक नया केन्द्र स्थापित करने के प्रश्न पर विचार कर रही है । मारूतेरू और वारंगल में जहां स्टेम बोरर कीड़ों के नियंत्रण का काम पहले से चल रहा है, दो वर्तमान केन्द्रों के अलावा यह एक अतिरिक्त केन्द्र होगा ।

(ख) तेनाली में स्थापित किये जाने वाले केन्द्र का ब्यौरा राज्य सरकार तैयार कर रही है । स्टेम बोरर कीड़ों का नियंत्रण चावल की फसलों पर काफी दूर-दूर तक एन्ड्रिन के छिड़काव से किया जा रहा है । आन्ध्र प्रदेश में इस तरीके से सालाना लगभग २ एकड़ जमीन पर छिड़काव किया जाता है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Stemborer.

मनीपुर में बन्दोबस्त की कार्यवाई

३४७. **श्री गो० महन्ती** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मनीपुर में बन्दोबस्त का काम पूरा हो गया है और मनीपुर लगान और भूमि सुधार अधिनियम में प्रस्तावित लगान की नयी दर कार्यान्वित की जा रही है; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या कठिनाइयां हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) और (ख). आवश्यक जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी।

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् का बजट

†३४८. { श्री यशपाल सिंह :
श्री बूटा सिंह :

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

(क) भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् का कुल वार्षिक बजट कितना है; और

(ख) कुल बजट का कितना प्रतिशत भाग अनुसन्धान कार्य और प्रशासन के लिए रखा गया है ?

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

(क) १९६२-६३ का बजट	१५०.७६ लाख रुपया
(ख) अनुसन्धान कार्य	८४.६४ प्रतिशत
प्रशासन	१५.३६ प्रतिशत

जहाज

†३४९. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विभिन्न भारतीय जहाजी कम्पनियों के लिए विदेशी कारखानों में अभी कितने जहाज बनाये जा रहे हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : जयन्ती शिपिंग कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड के लिये जापानी कारखाने में प्रत्येक ३२,२५० डी० डब्ल्यू० टी० के सात जहाज अभी बनाये जा रहे हैं। विदेशी कारखानों में और किसी भी जहाजी कम्पनी के लिए अभी कोई जहाज नहीं बनाया जा रहा है।

भारतीय जहाजी कम्पनियों में विदेशी

†३५०. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय जहाजी कम्पनियों में फिलहाल कितने विदेशी अफसर और नाविक काम कर रहे हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** :

अफसर	९०
नाविक	१३६

†मूल अंग्रेजी में

फतेहपुर-चूरू रेलवे लाइन

†३५१. श्री मुरारका : क्या रेलवे मंत्री २० नवम्बर, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या २८३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फतेहपुर-चुरू लाइन पर रेल किराये की जांच जनवरी १९६३ में की गयी थी; और

(ख) यदि हां, तो क्या नतीजा निकला ?

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

(ख) १९६१-६२ में लाइन चलाने के वित्तीय परिणामों से यह पता चला है कि दरी में १०० प्रतिशत वृद्धि से भी, पूंजी परिव्यय पर लाभ केवल लगभग १.८३ प्रतिशत है। इसलिये यह तय किया गया है कि वृद्धि जारी रहे ।

सामुदायिक विकास खंड

†३५२. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६०-६१ और १९६१-६२ में प्रत्येक राज्य में सामुदायिक विकास खंडों के लिए कुल कितनी रकम दी गई और खर्च की गयी; और

(ख) प्रत्येक राज्य में इन खंडों में विकास आयुक्त से ले कर ग्राम सेवक तक कितते वैतनिक कर्मचारी या सरकारी कर्मचारी अभी काम कर रहे हैं ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) १९६०-६१ और १९६१-६१ में प्रत्येक राज्य में सामुदायिक विकास खडों के लिये निर्धारित और उन पर खर्च की गयी रकमें दिखाने वाला विवरण सभा पटल पर रखा जाता हे। (विवरण १) [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० ८९३/६३]

(ख) १-९-१९६२ को खंडों में काम करते वाले अत्यावश्यक श्रेणियों के कर्मचारियों की संख्या दिखाने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। (विवरण २) [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ८९३/६३] । इस विवरण में जिलों और राज्यों में खंडों में काम करने वाले निम्न कर्मचारियों और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के ब्यौरे शामिल नहीं हैं क्योंकि इस संबंध में पूरी-पूरी जानकारी उपलब्ध नहीं है।

हौजपेट और सालारजंग चीनी कारखाने

†३५३. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय चीनी शोधक कारखाना, हौजपेट और सालारजंग कारखाने ने अतिरिक्त चीनी मूल्य नियंत्रण संशोधन आदेश के अनुसार गन्ना उत्पादकों को कितने वर्षों से अतिरिक्त मूल्य नहीं दिया है ?

(ख) क्या इन कारखानों के प्रबन्धकों के साथ इस मामले को तय करने के लिये कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई शिकायत प्राप्त हुई है; और

†मूल अंग्रेजी में

(घ) यदि हां, तो इस नियम के उल्लंघन के विरुद्ध भारत सरकार ने क्या कार्यवाही की है या करने वाली है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) इंडियन शुगर्स एण्ड रिफाइनरीज लिमिटेड, हौजपेट ने १९६१–६२ तक सिस्मा फार्मूला के अनुसार गन्ना उत्पादकों को अतिरिक्त मूल्य पहले ही दे दिया है और सालारजंग शुगर मिल्स लिमिटेड, मुनीराबाद ने १९५९–६० तक दे दिया है ।

(ख) और (ग) : जी नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

ग्राम सेवक

†३५४. श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने यह हिदायतें भेजी थीं कि ग्राम सेवक अपना सारा समय कृषि विकास में लगायें ;

(ख) ये हिदायतें राज्यों में कहां तक कार्यान्वित की गयी थीं;

(ग) क्या ग्राम सेवक खेती के काम काज का संचालन और मार्गदर्शन करने के लिये पूर्णत: योग्यताप्राप्त हैं और सफलतापूर्वक यह काम करने के लिये उनकी शैक्षणिक और तकनीकी योग्यतायें क्या हैं; और

(घ) कोई कृषि विशेषज्ञ सामुदायिक विकास कार्यक्रम से किस प्रशासनिक स्तर पर सम्बन्धित होता है, और उनके मंत्रालय और खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के बीच कृषि विकास के कार्य में समन्वय स्थापित करने के लिये कौनसी कड़ियां विद्यमान हैं ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) जी नहीं ।

(ख) राज्य सरकारों से जानकारी इकट्ठी की जा रही है । सभी राज्यों ने बताया है कि आवश्यक हिदायतें जारी की गयी हैं ।

(ग) ग्राम सेवकों के लिये न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता मैट्रिक्यूलेशन है । उन्हें दो वर्ष तक कृषि तथा संबंद्ध विषयों और विस्तार प्रणालियों के बारे में प्रशिक्षण दिया जाता है । इस प्रशिक्षण से उसे समुन्नत कृषि का ज्ञान किसान तक पहुंचाने के लिये पूर्णत: सज्जित कर दिया जाता है ।

(घ) सम्बन्ध का पहला स्तर उसके विस्तार अधिकारियों, कृषि, पशुपालन, मीनक्षेत्र आदि के माध्यम से खण्ड में होना है । तकनीकी मार्गदर्शन और पर्यवेक्षण जिला स्तर पर जिला कृषि पदाधिकारी और राज्य स्तर पर कृषि निदेशक द्वारा किया जाता है । केन्द्र में खाद्य तथा कृषि मंत्रालय और सामुदायिक विकास मंत्रालय के पदाधिकारियों और मंत्रियों के स्तर पर समन्वय समितियां काम करती हैं ।

---

†मूल अंग्रेजी में

केरल में बड़गरा बांध का निर्माण

†३५५. **श्री अ० व० राघवन : क्या परिवहन और संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) क्या केरल में बड़गरा बांध के निर्माण में कोई प्रगति हुई है ;

(ख) क्या इस प्रायोजना के लिये कोई रक़म मंजूर की गयी है और अब तक कितनी रक़म खर्च की गयी है; और

(ग) यह निर्माण संभवतः कब शुरु होगा और विलंब के क्या कारण हैं?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). केरल सरकार ने तीसरी पंचवर्षीय योजना के राज्यीय क्षेत्र में इस मद को सम्मिलित किया है। इस प्रायोजना के संबंध में उपलब्ध जानकारी के अनुसार यह बताया गया है कि राज्य सरकार डिजाइन तैयार कर रही है। राज्य सरकार से और आगे विस्तृत जानकारी मांगी गयी है और वह प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी।

कोजीकोड जिले में टेलीफोन

†३५६. **श्री अ० व० राघवन : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) केरल के कोजीकोड जिले क मुख्य शहरों, नगरों और गांवों में टेलीफोन कनेक्शन दिये जाने के लिये कितने आवेदन-पत्र विचाराधीन पड़े हैं ;

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में उपर्युक्त क्षेत्र में कितने नये टेलीफोन एक्सचेन्ज स्थापित किये जाने वाले हैं ; और

(ग) इस प्रदेश में टेलीफोन कनेक्शन दिये जाने के लिये क्या कार्यवाही की जाने वाली है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ८९४/६३]

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना में १० नये एक्सचेन्ज और २४ सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय खोलने का विचार है। इस वर्ष ७५० लाइनों की अतिरिक्त क्षमता के लिये व्यवस्था की गयी है और १७३ नये कनेक्शन भी दिये गये हैं।

(ग) वर्तमान और नये एक्सचेन्जों से टलीफोन कनेक्शनों की व्यवस्था करना सामान मिलने पर निर्भर है। चीजें प्राप्त करने के लिय प्रयत्न किये जा रहे हैं।

स्कूल आफ केटरिंग केरल

†३५७. { **श्री अ० व० राघवन :**
श्री पोट्टेकाट्ट :

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

(क) क्या केरल राज्य में स्कूल आफ केटरिंग, खोलने की कोई योजना है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ;

(ग) इस प्रयोजन के लिये सरकार ने केरल सरकार को क्या सहायता देना मंजूर किया है; और

(घ) यह स्कूल संभवतः कहां और कब खोला जायगा ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) १९६३–६४ की केरल संबंधी वार्षिक विकास योजना से पता चलता है कि राज्य सरकार ने १९६३–६४ में तकनीकी शिक्षा विभाग के अधीन एक खाद्य पोलीटेक्निक स्थापित करने की व्यवस्था की है।

(ख) राज्य सरकार ब्यौरे तैयार कर रही है।

(ग) योजना आयोग द्वारा निर्धारित. वित्तीय सहायता के ढांचे के अनुसार, राज्य आयोजना योजना स्वीकार हो जाने पर आवर्तक तथा अनावर्तक (ऋण से भिन्न) व्यय के ५० प्रतिशत तक अनुदान के रूप में केन्द्रीय सहायता उसके लिये दी जा सकेगी।

(घ) वर्तमान संकेतों के अनुसार खाद्य पोलीटेक्निक कालामासारी में सरकारी पोलीटेक्निक में अगले शैक्षणिक वर्ष से संभवतः चालू हो जायेगा।

यात्री सुविधायें

†३५८. श्री मुहम्मद इलियास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नये माल स्टेशन पर पीने का पानी, बिजली, यात्रियों के लिये शेड और प्लेटफार्म न रहने के कारण यात्रियों को काफी कठिनाई होती है ; और

(ख) यदि हां, तो इस स्टेशन पर यह यात्री सुविधायें देने में देर के क्या कारण हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). जी नहीं। इस स्टेशन पर यात्रियों के लिये पीने के पानी की पर्याप्त सुविधायें हैं। वहां एक ऊंचा प्लेटफार्म है और यात्रिओं के लिये शेड बनाने का काम शीघ्र ही आरम्भ किया जायेगा। राज्य बिजली बोर्ड से बिजली न मिल पाने के कारण इस स्टेशन पर बिजली नहीं लगायी जा सकी।

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद्

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

(क) १९६२ में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् की कितनी बैठकें हुईं ; और

(ख) इन बैठकों में मुख्यतः क्या निश्चय किये गये ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) १९६२ में ४१ बैठकें हुई थीं। इनमें संस्था की, उसके प्रशासी निकाय, स्थायी वित्त समिति, मंत्रणा बोर्ड, अनुसंधान बोर्ड और विभिन्न वैज्ञानिक समितियों की बैठकें शामिल हैं।

(ख) अगस्त, १९६२ में प्रशासी निकाय ने जो भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् की कार्यकारिणी संस्था है, अपनी बैठक में निम्नलिखित मुख्य निश्चय किये :—

(१) ९९ नयी अनुसंधान योजनाएं मंजूर की गयीं।

(२) ११२ चालू अनुसंधान योजनाओं को बढ़ाया गया।

(३) केन्द्रीय अनुसंधान शालाओं में परिषद् की योजनाओं के लिये वित्तीय सहायता का ढांचा बदल दिया गया।

---

†मूल अंग्रेजी में

(४) 'उद्यान पंडित' के पुरस्कार के लिये नियम और प्रक्रिया बदल दी गयी।

(५) वैज्ञानिक पत्रिकाओं के लिये राज सहायता देने की प्रक्रियां बदल दी गयी।

(६) परिषद् की मसाले और काजू संबंधी योजनाओं का नवनिर्मित भारतीय केन्द्रीय मसाले और काजू समिति को अन्तरण स्वीकृत किया गया।

उत्तर रेलवे के स्टेशनों पर बिजली लगाना

†३६०. श्री दलजीत सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में उत्तर रेलवे के किन-किन स्टेशनों पर बिजली लगाने का विचार है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : विवरण सलग्न है । [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ८९५/६३।]

पंजाब से चावल का निर्यात

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

(क) १९६२ में पंजाब से कुल कितना चावल बहर भेजा गया ; और

(ख) किन-किन राज्यों को चावल भेजा गया और प्रत्येक राज्य को कुल कितना भेजा गया ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). पंजाब, हिमाचल प्रदेश और दिल्ली के क्षेत्र में चावल आयात निर्यात बिना किसी रोकटोक के हो सकता है। पंजाब हिमाचल प्रदेश या दिल्ली में आयात निर्यात के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है। १९६२ में सरकार की ओर से तथा सरकार द्वारा जारी किये परमिट के आधार पर अन्य राज्यों को भेजे गये चावल और टूटा चावल की मात्रा दिखाने वाला एक विवरण संलग्न हैं :—

विवरण

(आंकड़े मैट्रिक टनों में)

राज्य का नाम	मात्रा
जम्मू और कश्मीर	२८,३१२
दिल्ली	१७,३११
हिमाचल प्रदेश	२६
उत्तर प्रदेश	५४,४६२
महाराष्ट्र	६,५२८
पश्चिम बंगाल	१०,६७१
बिहार	२३,६५६
राजस्थान	१,७०७
असम	६,६०२
उड़ीसा	५,६५१
गुजरात	२,०४५
मद्रास	३३
जोड़ . . .	१,६३,३०४

†मूल अंग्रेजी में

इसके अलावा पंजाब से ५,८८० मेट्रिक टन प्रतिरक्षा सेवाओं और २८ मेट्रिक टन तिब्बती शरणार्थियों के लिये भेजा गया। इस प्रकार कुल १९९,२९२ मेट्रिक टन भेजा गया।

मुकेरियां–तलवाड़ा रेलवे लाइन

†३६२. **श्री दलजीत सिंह** : क्या रेलवे मंत्री २० नवम्बर १९६२ के मुकेरिया तलवाड़ा रेलवे लाइन संबंधी अतारांकित प्रश्न संख्या ६१५ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि योजन किस स्थिति में हैं ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : पंजाब सरकार की निगूढ लागत की स्वीकृति प्राप्त हो चुकी है और प्राक्कलन मंजूर किया जा चुका है। अधिकतर भूमि का कब्जा ले लिया गया है और मिट्टी के काम के कुछ ठेके दिये जा चुके हैं तथा शेष विचाराधीन हैं।

उत्तर रेलवे पर यात्री सुविधायें

†३६३. **श्री दलजीत सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तीसरी योजना अवधि में उत्तर रेलवे पर सरहिन्द-नंगल बांध लाइन के रेलवे स्टेशनों पर क्या यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने का विचार है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : तीसरी योजना अवधि में रोपड़-नंगल बांध सैक्शन के नंगल बांध, आनन्द पुर साहिब तथा कीरतपुर साहिब स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने के प्रस्ताव हैं किन्तु राज्य सरकार ने अभी, उन के साथ दिये गये क़रार की शर्तों में उपबंधित लागत का अपना अंश देना स्वीकार नहीं किया, जिस के अन्तर्गत लाइन बनाई गई थी और चलाई जा रही है।

जावद रोड रेलवे स्टेशन पर मुसाफिर खाना

३६४. **श्री बड़े** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नीमच–अजमेर सेक्शन पर जावद रोड रेलवे स्टेशन के मुसाफिरखाने की मरम्मत कराने के लिए गत तीन वर्षों में रेलवे अधिकारियों को वहां की जनता से कितने अभ्यावेदन प्राप्त हुये ;

(ख) क्या जावद क्षेत्र के विधान सभा के सदस्य ने भी गत दो वर्षों में इस मामले में रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को कई बार लिखा है ;

(ग) क्या अनेक रेल स्टेशनों पर उपयुक्त मुसाफिर खाने बनवा दिये गये हैं परन्तु जावद रेलवे स्टेशन पर नहीं बनवाया गया है ; और

(घ) उस स्टेशन पर मुसाफिरों के लिये मुसाफिरखाना कब तक बन जाने की सम्भावना है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) : दो प्रतिवेदन मिले—एक कृषि उपज मंडी, जावद के अध्यक्ष से और दूसरा श्री यू० एम० त्रिवेदी, संसद् सदस्य से।

(ग) और (घ). जावद रोड स्टेशन पर एक छोटा प्रतीक्षालय मौजूद है, चूंकि यह प्रतीक्षालय यात्री यातायात की आवश्यकता के लिए पर्याप्त नहीं है, इसलिए यदि रकम उपलब्ध हुई तो १९६४-६५ में इस प्रतीक्षालय की जगह एक बड़ा प्रतीक्षालय बनाने का विचार है।

---

†मूल अंग्रेजी में

मध्य प्रदेश में टेलीफोन कनेक्शन

†३६५. श्री बड़े : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश के किन-किन जिलों में वर्ष १९६२ में टेलीफोन की व्यवस्था की गई ;

(ख) क्या मध्य प्रदेश के पश्चिम नेमाड़ जिले के थीकल गांव के निवासियों ने टेलीफोन कनेक्शन की मांग की है ;

(ग) क्या यह सच है कि यह काम वहां पिछले एक साल में आरम्भ नहीं किया जा सका क्योंकि वहां इस के लिये कोई इमारत नहीं है जब कि और सारा सामान इकट्ठा हो चुका है ; और

(घ) क्या मध्य प्रदेश की तहसील राजपुर में ओझार गांव की पंचायत ने भी टेलीफोन सुविधा की मांग की है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जिनके नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं ।

विवरण

उन शहरों के नाम जिनमें १९६२ में मध्य प्रदेश में टेलीफोन सुविधाएं प्रदान की गईं

१. हतपीपला	१०. चरमा
२. गोहाद	११. कटघोरा
३. सेवरी हरचन्द	१२. जटारा
४. पौनगर	१३. सरायपल्ली
५. बुदनी	१४. दांतेबाड़ा
६. कन्नौद	१५. तखतपुर
७. अमरपाटन	१६. बीर
८. अमनपुर	१७. सियोन्धा
९. देवरी	

(ख) ऐसा कोई भी अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(घ) जी, हां, टेलीफोन सुविधाएं देने के प्रश्न पर, यह देखने के पश्चात् कि हाल में ही मंजूर किया गया तार घर किस प्रकार कार्य कर रहा है, विचार किया जायेगा।

विस्तार कार्यकर्ताओं की शिक्षा

†३६६. श्रीमती सावित्री निगम : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में कृषि एवं पशुपालन बोर्ड की सिफारिश के अनुसार विस्तार कार्य कर्ताओं की शिक्षा के पाठ्यक्रम में उत्तम फसल बोने के ढंग का विषय शामिल किया गया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** भारत में कृषि एवं पशुपालन बोर्ड के फसलों एवं भूमि कक्ष की १३ वीं बैठक की कार्यवाही में ऐसी कोई विशिष्ट सिफारिश नहीं की गई । फिर भी, ग्राम स्तर के कार्य कर्ता प्रशिक्षणार्थियों के पाठ्य-क्रम में फसल

†मूल अंग्रेजी में

पालन की नवीनतम प्रगति की बातें आ जाती हैं तथा विस्तार प्रशिक्षण केन्द्रों के प्रशिक्षण में फसल उत्पादन के उत्तम तरीकों का पर्याप्त सैद्धान्तिक एवं व्यवहारिक ज्ञान होता है।

पैकेज प्रोग्राम

†३६७. { श्री रिशांग किशिंग :
{ श्री अ० क० गोपालन :

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

(क) तीसरी योजना में देश में कितने पैकेज कार्यक्रम आरंभ किये जाएंगे ?

(ख) उनका राज्यवार नियतन क्या है, और

(ग) किस आवार पर चुनाव का नियतन किया जाता है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) और (ख): तीसरी योजना में, सघन कृषि जिला कार्य-क्रम —जिसे आम तौर पर पैकेज कार्यक्रम कहा जाता है, प्रत्येक राज्य के एक जिला में कार्यान्वित किया जाता है, केवल केरल में दो जिले लिये गये हैं। चुने गये जिलों के नाम हैं।—पश्चिम गोदावरी (आ० प्र०), शाहबाद (बि०), रायपुर (म०प्र०) तंजौर (म०) पाली (रा०) लुधियाना (पं०), अलीगढ़ (उ० प्र०) मंडया (मैं०) भण्डारा (महा०) बर्दवान (प० बं०), कच्छार (आ०) पालघाट और अलप्पी (के०), सूरत (गु०), संबलपुर, (उ०) और जम्मू व काश्मीर में छः खण्ड । इसके अतिरिक्त, कार्यक्रम दिल्ली संघराज्य क्षेत्र में भी चालू है। इसके अतिरिक्त, हिमालय प्रदेश के मंडी जिला में ऐसा कार्यक्रम कार्यान्वित किया गया है।

(ग) राज्य सरकारें, निम्नलिखित कसौटी को ध्यान में रखते हुए जिलों को चुनती हैं :—

(१) जिले में यथासंभव पर्याप्त जलसंभरण व्यवस्था होनी चाहिये ।

(२) जिले में कम से कम प्राकृतिक आपत्तियां, होनी चाहियें, अर्थात् ऐसी समस्याएं न हों जिन के लिये दीर्घ-कालीन ध्यान की आवश्यकता होती है, अर्थात् बाढ़ों की संभावना, नाली समस्याएं और अत्यधिक भूमि संरक्षण समस्याएं न हों।

(३) इसमें अच्छी तरह विकसित ग्राम संस्थाएं, अर्थात् सहकारी संस्थाएं एवं पंचायतें यथासंभव होनी चाहियें ।

(४) इसमें तुलनात्मक कम समय के अन्दर कृषि उपज बढ़ाने की अधिकतम क्षमता होनी चाहिये ।

शिलांग–सिल्चर मार्ग पर पुल

†३६८. **श्री न० रं० लास्कर** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम राज्य में शिलांग-सिल्हट सड़क (राष्ट्रीय राजपथ) में 'लोमिया' नदी पर पुल बनाने का कोई तात्कालिक प्रस्ताव है,

(ख) यदि हां, तो कब तक निर्माण कार्य आरंभ किया जाएगा, और

(ग) इस सड़क पर अभी कितनी और नदियों पर पुल बनाने हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). शिलांग सिल्चर सड़क राज्य सड़क है, न कि राष्ट्रीय राजपथ, और न ही इस पर 'लोलिया' नाम की कोई नदी आती है। संभवतः माननीय सदस्य सड़क के बदरपुर भाग का उल्लेख कर रहे हैं, जिसका विकास पूर्णतया भारत सरकार द्वारा किया जा रहा है। "लुब्दा" नदी पर प्रस्तावित पुल के लिये ११३८५०० रुपये का प्राक्कलन मंजूर किया जा चुका है और काम हाल ही में मैसर्स गैमन्स (इंडिया) सीमित को दिया गया है। ठेकेदारों द्वारा काम को आरम्भ करने के लिये प्रारंभिक काम किये जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त तीन और बड़ी नदियों पर इस सड़क पर पुल बनाने हैं। इन सब पुलों के प्राक्कलन मंजूर हो चुके हैं और एक पर काम प्रगति पर है। दूसरे पुल का काम ठेकेदारों को दिया जा चुका है तथा तीसरे के बारे में बातचीत चल रही है।

सिल्चर से लुमडिंग तक गाड़ी

†३६९. श्री न० रं० लास्कर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर सीमान्त रेलवे पर सिल्चर से लुमडिंग तक तुरन्त सीधी गाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो यह कब जारी की जाएगी ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). १-४-६३ से लुमडिंग और सिलचर के बीच, लुमडिंग-बदरपुर यात्री गाड़ियों २५२ डाउन/२५३ अप की यात्रा को बढ़ा कर, दो सीधी गाड़ियों की व्यवस्था करने का विचार है। बदरपुर और सिलचर के बीच बढ़ी हुई रेल सेवा, बदरपुर-सिलचर सेक्शन पर २६७अप/२६८ डाउन वर्तमान गाड़ियों के स्थान पर होगी।

स्थायी जोनल रेलवे दुर्घटना समितियां

†३७०. श्री कजरोलकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दुर्घटना के तुरन्त पश्चात् तत्स्थान पर अध्ययन करने के लिये प्रत्येक जोनल रेलवे में एक स्थायी रेलवे दुर्घटना समिति बनाने का विचार है,

(ख) क्या सरकारी रेलवे निरीक्षणालय दुर्घटना के पश्चात् उसके कारणों की जांच करने के लिये इन समितियों की सहायता लेगा; और

(ग) क्या सरकारी निरीक्षक को, बड़ी दुर्घटनाओं के पश्चात् जांच के समय सिगनल इंजिनियर की सहायता प्राप्त होती है ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) रेलवे का सरकारी निरीक्षक (अब रेलवे सुरक्षा का अतिरिक्त आयुक्त) रेलवे के विविध विभागों के अफसरों की जिन में, सिगनल इंजिनियर भी शामिल हैं, सहयता मांगता है, और प्राप्त करता है, जब कभी वह दुर्घटनाओं की जांच के दौरान उस की आवश्यकता अनुभव करता है।

---

†मूल अंग्रेजी में

पूर्वी उत्तर प्रदेश में पुल

३७२. श्री सरजू पाण्डेय : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पूर्वी उत्तर प्रदेश में पुलों के निर्माण के लिये कितनी विदेशी सहायता मिली है ; और

(ख) क्या इस तरह की सहायता से कोई पुल बना है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) पूर्वी उत्तर प्रदेश में पुलों के निर्माण के लिए कोई विदेशी सहायता नहीं मिली है।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

गाजीपुर में गंगा नदी पर पुल

३७३. श्री सरजू पाण्डेय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गाजीपुर (उत्तर प्रदेश) में गंगा नदी पर रेलवे-रोड पुल बनाने की जो योजना बिचाराधीन थी क्या सरकार ने उसे अंतिम रूप से समाप्त कर दिया है ; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके सम्बन्ध में क्या हो रहा है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). रेलवे की तीसरी पंचवर्षीय आयोजना के लिये जितनी रकम नियत है, उस में से गंगा नदी पर कोई नये पुल की व्यवस्था करना संभव नहीं है। इसलिए यह विचार छोड़ दिया गया है।

कांगड़ा घाटी से सांभर के लिये बुकिंग

३७४. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कांगड़ा वेली (छोटी लाइन) रेलवे के लिये सांवर से सीधा रेलवे बुकिंग हफ्ते में सिर्फ दो गाड़ियों तक सीमित है ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि जिस माल के लिए हिन्दुस्तान नमक कम्पनी को १९६१ में कांगड़ा के व्यापारियों ने आर्डर दिये थे, वह इन प्रतिबन्धों के कारण आज तक बुक नहीं हो पाया है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) क्या सरकार इन प्रतिबन्धों को ढीला करना चाहती है ?

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

(ख) कांगड़ा घाटी में नमक भेजने के लिए सांभर झील पर १०-२-६३ को माल-डिब्बे की कोई मांग बाकी नहीं थी।

(ग) सवाल नहीं उठता।

कलकत्ता-आसाम नौवहन सम्पर्क

†३७५. **श्री हेम राज :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता आसाम नौवहन सम्पर्क के कार्य में पाकिस्तानी नाविकों की कठोर-हृदयता के कारण रुकावट पड़ गई है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो इसको जारी रखने के लिए सरकार क्या कदम उठाने का विचार करती है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) हमें ऐसी कोई सूचना नहीं मिली ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

रेल परिवहन सुविधायें

३७६. श्री ज० ब० सिं० बिष्ट : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आपातकाल को ध्यान में रखते हुए सरकार कुमाऊं-गढ़वाल क्षेत्र में रेलवे परिवहन सुविधाओं को बढ़ाने के प्रश्न पर विचार कर रही है ; और

(ख) क्या उपरोक्त क्षेत्र में बड़ी लाइन बनाने की कोई योजना है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). जी नहीं ।

किसानों में खाद का वितरण

†३७७. श्री गौरी शंकर कक्कड़ : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सब राज्यों में, सहकारी संस्था के सदस्यों को नकदी ऋण के साथ २५ प्रतिशत खाद अनिवार्य रूप से बांटने की पद्धति लागू की जाएगी ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने बिना सिंचे और शुष्क क्षेत्र के वास्तविक एकड़ों को ध्यान में रखा है, जिनके लिये किसी खाद की जरूरत नहीं और कुछ अन्य भूमि का ध्यान रखा है, जहां पूंजी फसल पैदा होती हैं, जिनके लिये अधिक खाद की जरूरत होती है ; और

(ग) क्या सहकारी संस्था के सदस्यों को अनिवार्यतः २५ प्रतिशत खाद बांटना सहकारी आन्दोलन के ऋण पक्ष के लिये हानिकारक है ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) से (ग). अपेक्षित सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

गंगानगर हिन्दुमलकोट रेलवे लाइन

†३७८. श्री कर्णी सिंहजी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गंगानगर और हिन्दुमलकोट के बीच ब्राडगेज लाइन बिछाने के लिये प्राक्कलन अन्तिम रूप में तैयार हो गये हैं और काम कब आरम्भ होने की संभावना है ; और

(ख) क्या राजस्थान सरकार ने उक्त निर्माण के लिये उनके द्वारा दिये गये आश्वासनों को कार्यान्वित करना स्वीकार कर लिया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) प्रश्न के पहले भाग का उत्तर हां है । स्टेशन का सही नाम श्री गंगानगर है । दूसरे भाग के सम्बन्ध में काम तब

†मूल अंग्रेजी में

आरम्भ किया जाएगा जब भूमि अधिग्रहण हो जाएगी और राज्य सरकार को कब्जा मिल जाएगा और स्थानीय लोगों द्वारा मिट्टी बिछाने का काम करने के लिये श्रमदान आयोजित किया जाएगा।

(ख) जी हां।

डाक व तार बस्ती, बीकानेर

†३७९. श्री कर्णी सिंहजी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि राजस्थान में बीकानेर में डाक व तार बस्ती के निर्माण की बस्ती का प्रस्ताव अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है ; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) और (ख). उपयुक्त स्थान उपलब्ध नहीं है और कुछ स्थान खरीदने के लिये प्रयत्न जारी हैं।

भारत-नार्वे मतस्य ग्रहण परियोजना

†३८०. { श्री अ० क० गोपालन :
श्री प० कुन्हन :

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

(क) क्या यह सच है कि नीन्डाक्कारा में भारत-नार्वे मत्स्य-ग्रहन परियोजना केरल सरकार को सौंप दी जाने वाली है ;

(ख) यदि हां, तो कब ;

(ग) क्या केरल के अन्य भागों में ऐसी ही परियोजनाएं आरम्भ करने के लिए कोई योजना विचाराधीन है ; और

(घ) यदि हां, तो इसका व्यौरा क्या है?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). जी, हां। नीन्दाकारा परियोजना की कुछ गतिविधियां, अर्थात् नाव निर्माण यार्ड, शीतागार और बर्फ में जमाने का संयंत्र आदि १ अप्रैल, १९६३ से केरल सरकार को सौंपे जायेंगे।

(ग) और (घ). जी, हां। परियोजना का काम, तीसरे अनुपूरक करार के अनुसार, कन्नानूर तक बढ़ाने का विचार है। इन कामों में कन्नानूर में एक मत्स्यपालन बन्दरगाह बनाने में सहायता देना, और राज्य की तीसरी योजना के अधीन मशीनीकरण कार्यक्रम जैसी योजनाओं के लिए अपेक्षित कुछ उपकरण का संभरण करना शामिल है।

विशाखापटनम पत्तन

†३८१. श्री यलमंदा रेड्डी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशाखापटनम पत्तन में द्वादश सदस्यीय जापानी शिष्टमंडल गया था ;

(ख) यदि हां, तो शिष्टमंडल ने पत्तन के विकास के लिये क्या सिफारिशें कीं और ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) जापान के लोहा और इस्पात फैडरेशन द्वारा भेजा गया आठ सदस्यी प्रविधिक मंडल २ फरवरी, १९६३ को विशाखापटनम पत्तन में गया था।

(ख) और (ग). मिशन ने पत्तन के विकास के लिये कोई विशिष्ट सिफारिश नहीं की। उसने अयस्क लादने वाले संयंत्रक के प्रविधिक पहलुओं के सम्बन्ध में पत्तन अधिकारियों के साथ बातचीत की जिसके लिये अमरीकी की एक फर्म को आर्डर दिया गया है।

सेंट्रल स्वायल कन्जरवेशन रिसर्च एंड ट्रेनिंग सेंटर, कोटा

३८२. **श्री बेरवा कोटा** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोटा में जो सेन्ट्रल सोयल कन्जरवेशन रिसर्च एण्ड ट्रेनिंग सेंटर है, उसने अब तक क्या प्रगति की है ;

(ख) इस सेंटर के सहयोग से भूमि कटाव की रोकथाम के लिये अब तक कुल कितने क्षेत्रफल में कार्य किया गया है ; और

(ग) इस कार्यक्रम से कोटा क्षेत्र के कितने और किन-किन ग्रामों को लाभ हुआ है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) भूमि में बड़े कटाव करने वाले, नाले और कन्दरायें बनाने वाले कारणों को निश्चित रूप से जानने और उनको नियंत्रित करने वाले साधनों के सम्बन्ध में अनेक अध्ययन किए जा रहे हैं। भमि-द्रव्यों पर रसायनशाला का अनुसन्धान, उर्वरण-क्षमता, पानी धारण करने की क्षमता और विभिन्न बढ़ते हुए आवरणों के अन्तर्गत भूमि तथा जल-क्षति सम्बन्धित अनुसन्धान, भमि संरक्षण के विभिन्न लैजूमस (legumes) के प्रभाव, उपयुक्त फसल चक्रगति, हरी खाद का प्रभाव, विभिन्न बीज दारों से परीक्षण, ज्वार और गेहूं का अन्तर करना, कन्दराओं में उपयुक्त प्रकार के वनरोपण, पारिस्थितिक अध्ययन, चारे की उपज और चरागाह विकास कार्य भी इन अध्ययनों में सम्मिलित हैं।

अब तक के निरीक्षणों से पता चला है कि चरागाह को घेरा डालने से और अन्य जीवन सम्बन्धी प्रभावों से गहरी कन्दराओं को फैलने से रोका जा सकता है। क्षेत्रों पर घने वृद्धिशील आवरण हो जाते हैं और अच्छी प्रकार की घास तथा वृक्ष स्वयं उग आते हैं।

बोरखंडी गांव में एक प्रदर्शन परियोजना बनाई गई है ताकि विभिन्न उपयुक्त भूमि संरक्षण साधनों के लाभों को प्रदर्शित किया जा सके। निम्न तरीके अपनाये गये हैं :— वर्गीकृत बांध, मोड़ नालियों तथा ग्रास वाटर वेज के निर्माण, पक्की चिनाई के ढांचे, चरागाह तथा चरागाह का विकास करना। इसके अतिरिक्त केन्द्र ने कोटा जंक्शन से शहर तक सड़क पर खड्ड क्षेत्र की ३० हैक्टेयर्स भूमि को पेड़ पौधों से सुदृढ़ कर दिया है और एन० सी० सी० की सहायता से १९५५ में लगभग ५ किलोमीटर लम्बे एक डाइवर्शन-कम-पेरीफिरल बान्ध का निर्माण किया गया है।

१६ फरवरी, १९५६ को स्नातक सहायकों के लिए भूमि-संरक्षण सम्बन्धी प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आरम्भ किये गये। प्रत्येक सत्र ६ महीने का होता है और प्रत्येक वर्ष दो सत्र

---

†मूल अंग्रेजी में

होते हैं। अब तक ३०७ सहायकों को प्रशिक्षित किया जा चुका है । इसके अतिरिक्त ५६ व्यक्तियों को दो सप्ताह के छोटे पाठ्यक्रम में प्रशिक्षित किया गया । यह पाठ्यक्रम विस्तार अधिकारियों के लिए प्रति वर्ष सितम्बर में होता है ।

(ख) और (ग). विस्तार कार्य इस केन्द्र के कार्यों के अन्तर्गत नहीं आता । राज्य सरकारें यह कार्य अपने कृषि और वन विभागों द्वारा चला रही हैं। फिर भी जब कभी भी राज्य सरकार के अधिकारियों को आवश्यकता होती है, केन्द्र उन्हें हर प्रकार की सहायता और तकनीकी सलाह देता है ।

केन्द्र उन भूमि संरक्षण प्रशिक्षण कैम्पों में भाग लेता है जो पंचायत समितियों द्वारा आयोजित किये जाते हैं और जिनमें ग्रामीण स्तर कार्यकर्ताओं, सरपंचों, ग्रामीण नेताओं आदि को प्रशिक्षित किया जाता है ।

मिथान-गैस से इंजनों का चलाया जाना

३८३. श्री बेरवा कोटा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गोबर-गैस प्लांट से जो मिथान-गैस तैयार होता है, तथा इसके जो परीक्षण इंजन आदि चलाने के लिये किये जा रहे हैं, वे अब किस स्थिति में हैं ; और

(ख) कृषि अनुसन्धानशाला के प्रयोग के आधार पर इस प्रकार के प्लांट बनाने में जिन से इंजन आदि चलाने के लिये गैस मिल सके कितनी लागत आ सकती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) भारतीय कृषि अनुसन्धानशाला में हाल ही में किये गये प्रारम्भिक अनुसन्धानद से पता चला है कि पावराइन मिट्टी के तेल और पैट्रोल से चलने वाले इंजन गोबर-गैस जिसमें कि मिथान की हो प्रधानता होती है, से आसानी से चल सकते हैं। उत्पन्न की हुई शक्ति का पम्प द्वारा पानी निकालने, कुट्टी काटने, आटा पीसने और बिजली पैदा करने के कार्यों के लिए छोटे पैमाने पर प्रयोग हो सकता है और होता रहा है । गोबर-गैस से चलने वाले दो ऐसे इंजनों का अनुसन्धान शाला में प्रदर्शन किया जा रहा है । इन में से एक ५ एच० पी० और दूसरा २.२५ एच० पी० का है ।

(ख) ऐसे इंजनों को चलाने के लिए लगभग १०-१२ घन फुट गैस की प्रति. एच० पी० प्रति घन्टा के हिसाब से आवश्यकता होती है । विद्युत्-शक्ति के वास्ते गैस के उत्पादन के लिए बड़े पैमाने के गैस प्लांट आवश्यकतानुसार बनाये जा सकते हैं। एक ५ एच० पी० इंजन को ८ घंटे प्रति दिन चलाने के लिए ३०० घन फुट की क्षमता वाले एक गैस प्लांट की आवश्यकता होगी जिस पर लगभग १५०० रुपये खर्च पड़ेगा ।

इंटरनेशनल फार्म यूथ एक्सचेंज प्रोग्राम

३८४. श्री बेरवा कोटा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्टरनेशनल फार्म यूथ एक्सचेंज प्रोग्राम तथा फार्म लीडर्स एक्सचेंज प्रोग्राम के अन्तर्गत भारतीय कृषकों को विदेशों में भेजने का क्या उद्देश्य है ;

(ख) इन प्रतिनिधि मण्डलों में भेजे जाने वाले व्यक्तियों का चुनाव किस आधार पर होता है ;

(ग) गत दो वर्षों में अब तक कुल कितने व्यक्ति इस योजना के अन्तर्गत बाहर जा चुके हैं, उन व्यक्तियों तथा देश को इससे कितना और क्या वास्तविक लाभ हुआ है ; और

(घ) गत दो वर्षों में इस प्रकार के एक्सचेंज कार्यक्रम में शासन का कितना धन व्यय हुआ है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) भारत कृषक समाज तथा भारत युवक कृषक समाज द्वारा भारतीय किसानों को एक्सचेंज प्रोग्रामों के अन्तर्गत संयुक्त राष्ट्र अमरीका भेजा जाता है। इन संगठनों के अनुसार एक्सचेंज प्रोग्रामों का उद्देश्य निम्न है :—

इंटरनेशनल फार्म यूथ एक्सचेंज प्रोग्राम :

यह प्रोग्राम संयुक्त राज्य अमरीका के ४ एच फाइन्डेशन द्वारा चलाया जा रहा है ताकि कृषि बिरादरी में और विशेष विभिन्न देशों के ग्रामीण युवकों, में अन्तर्राष्ट्रीय सद्भावना और सूझबूझ को प्रोत्साहन दिया जाये। इससे हमारे ग्रामीण युवकों नेताओं को अमरीका तथा विभिन्न दूसरे देशों के अधिक विकसित ग्रामीण युवक आन्दोलनों के कृत्यों और काम करने की रीतियों को समझने का अवसर प्राप्त होता है।

इस प्रोग्राम के दो प्रयोजन हैं (१) कृषि, कृषि के तरीकों, कृषि की समस्याओं और उनके समाधान, कृषकों की आकांक्षाओं तथा उनके रहन-सहन के ढंग, विस्तार के तरीकों, ऋण सुविधाओं, कृषि उपज के विपणन तथा उसकी प्रक्रिया, ४ एच क्लब संगठनों आदि का अध्ययन करना; (२) दो देशों के किसानों तथा अन्य जनता के मध्य सामाजिक मेलजोल, मित्रता, आपसी सूझबूझ तथा सहयोग उत्पन्न करने में सहायता देना।

(ख) इंटरनेशनल फार्म यूथ एक्सचेंज प्रोग्राम :

उम्मीदवार के चुनाव का आधार यह है कि उस में एक कृषक के रूप में तथा देहातों में एक नेता के रूप में इस प्रकार के आदान प्रदान से लाभ उठाने की कितनी क्षमता है ताकि इस प्रकार के आदान प्रदान तथा प्रोग्राम में भाग लेने से केवल वह अकेला ही नहीं बल्कि समाज को भी लाभ पहुंच सके।

फार्म लीडर्स एक्सचेंज प्रोग्राम :

व्यक्तियों के चुनाव में भारत कृषक समाज के सदस्यों को प्राथमिकता दी जाती है जिन्होंने कि संगठन के निर्माण में सहायता दी है तथा इसके कामकाज में सक्रिय भाग लिया है। इस बात का भी ध्यान रखा जाता है कि खेती-बाड़ी तथा सहकारी संस्थाओं के कार्यों में सदस्य कितनी रुचि रखते हैं।

(ग) इंटरनेशनल फार्म यूथ एक्सचेंज प्रोग्राम के अन्तर्गत १८ लड़के तथा लड़कियों को विदेश भेजा गया था और उन सब का भारत युवक समाज के क्षेत्र-कार्य से घनिष्ट सम्बन्ध है।

१९६१ तथा १९६२ के दौरान में क्रमशः १२ तथा ११ व्यक्तियों को फार्म लीडर्स एक्सचेंज प्रोग्राम के अन्तर्गत विदेश भेजा गया।

दौरे के दौरान में दोनों टोलियों के व्यक्ति किसान परिवारों के साथ उनके खेतों में ठहरे और उन्होंने काम के समय उनके साथ खेतों में कार्य भी किया। इससे इन युवकों को उनके रहन-सहन, खेती के तौर-तरीकों तथा अन्य कार्यों को निकट से देखने तथा समझने का अवसर मिला। उन्होंने अमरीकी कृषि तथा पशुधन, फार्म संगठनों की कार्यप्रणाली, विस्तार सेवाओं, सहकारी संस्थाओं, ऋण सुविधाओं आदि के बारे में काफी कुछ सीखा है। इस प्रकार के घनिष्ठ सम्बन्धों से भारतीयों तथा अमरीकनों के बीच गलत विचारों तथा एक दूसरे के बारे में गलत धारणाओं को दूर करने तथा दोनों देशों के बीच मित्रता के सम्बन्धों को सुदृढ़ करने में सहायता मिलती है।

(घ) कोई नहीं; क्योंकि एक्सचेंज प्रोग्राम सम्बन्धी ये कार्य गैर-सरकारी स्तर पर हुये हैं।

माल डिब्बे

†३८५. **श्रीमती विमला देवी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अन्य राज्यों को चावल भेजने के लिये पश्चिम गोदावरी ज़िले में स्टेशनों से प्रतिवर्ष कितने माल डिब्बों की जरूरत होती है,

(ख) क्या अपेक्षित संख्या में माल डिब्बे भेजे जा रहे हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या कारण हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) से (ग). रेलवे को इस बारे में कोई सूचना नहीं है। फिर भी, १९६२ में व्यापारियों द्वारा वर्ष के प्रारंभ में २३५२ के अग्रेनयन के अतिरिक्त, उस जिले से धान और चावल भेजने के लिये माल डिब्बों के संभरण के लिये ६१८२ इंडेंट पंजीबद्ध किये गये थे। उक्त अवधि में पश्चिम गोदावरी जिले के स्टेशनों से ५४३४ वैगन चावल और धान भेजा गया था और व्यापारियों ने बाद में १८३४ इंडेंट रद्द कर दिये थे। इस यातायात को उपलब्ध साधनों के अन्दर यथासंभव शीघ्रतापूर्वक निकालने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं।

कुल्लू में भेड़-पालन केन्द्र

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

(क) कुल्लू (पंजाब) में भेड़-पालन केन्द्र आरंभ करने के बारे में क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या इस वर्ष कुछ भेड़ों का आयात किया गया है या आयात करने का विचार किया गया है; और

(ग) इमारत निर्माण पर कितना खर्च होगा तथा काम कब आरंभ होगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) भेड़ तथा पालन-पालन केन्द्र कुल्लू के लिये भूमि, जो केन्द्रीय भेड़ अनुसंधान संस्था का एक उपकेन्द्र होगा, आवंटित कर दी गई है, और प्रभारी अधिकारी की भी नियुक्त की जा चुकी है।

(ख) खाद्य तथा कृषि संगठन द्वारा कुछ भेड़ों के दिये जाने की संभावना है।

(ग) इमारतों पर लगभग ३ लाख रुपये व्यय होने का अनुमान है और १९६३ में निर्माण कार्य आरम्भ होने की आशा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

परादीप पत्तन तक 'एक्सप्रेस' राजपथ

†३८७. **श्री प्र० के० देव** : क्या परिवहन और संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा में टोमका और दैतारी की लोहा, अयस्क खानों के साथ परादीप पत्तन को मिलाने वाले 'एक्सप्रेस' राजपथ का निर्माण कार्य मंजूर कर दिया है ;

(ख) खुला राजपथ किस प्रकार का होगा, कितने मील लम्बा होगा तथा इस की अनुमानित लागत क्या होगी ;

(ग) इस पर किस प्रकार के और कितने ट्रक चलेंगे ;

(घ) क्या ये ट्रक इस देश में बनाये गये हैं या आयात किये जाएंगे; और

(ङ) यदि आयात किये जाएंगे तो प्रत्येक की लागत क्या होगी, और इन सब को आयात करने पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च आएगी ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ङ). प्रस्तावित "एक्सप्रेस' राजपथ जो उड़ीसा में टोमका तथा दैतारी लोहा अयस्क खानों को मिलायेगा मुख्यतः उड़ीसा सरकार की योजना है और इसे वे अपनी योजनान्तर्गत संसाधनों से चलायेंगे। भारत सरकार ने इस के लिये कोई सहायता नहीं दी। तथापि इस मामले में कुछ प्रविधिक मंत्रणा दी है। अब योजना राज्य सरकार द्वारा कार्यान्वित की जा रही है। उनसे अपेक्षित सूचना मांगी गई है और प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जाएगी।

दुग्ध चूर्ण

†३८८. **श्री रामेश्वर टांटिया** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या करनाल की राष्ट्रीय डेरी अनुसंधान संस्था में दुग्ध चूर्ण बनाने का एक सरल तरीका निकाला गया है।

(ख) यदि हां, तो यह तरीका पहले तरीके से कैसे भिन्न है, और

(ग) क्या इस से तैयार पाउडर की लागत में कोई तत्समान परिवर्तन होगा ?

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

(ख) औद्योगिक स्तर पर दुग्ध को सुखाने का काम एक साथ रोलर और छिड़क कर सुखाने के तरीकों से किया जाता है, जिसमें बड़ी मशीनरी की जरूरत पड़ती है और प्राप्त होने वाला पाउडर जल में घोला जा सकता है। करनाल वाली संस्था में तैयार तरीका ग्रामीण क्षेत्रों में छोटे पैमाने पर स्किम दूध को सुखाने के लिये बनाया गया है। दूध अंगीठी पर खुले बरतन में उड़ाया जाता है जब तक यह अर्ध-ठोस न बन जाए और तब हटा कर गर्म वायु वाले बक्स में सुखाया जाता है। इस प्रकार का पाउडर पानी में घुल नहीं सकता।

(ग) इन घुलने वाले पाउडर की उत्पादन लागत प्रति किलोग्राम लगभग १ रुपया ५० न० पै० होती है। इस की तुलना औद्योगिक ढंग से तैयार घुलने वाले स्किम दूध पाउडर की उत्पादन लागत से सीधे नहीं की जा सकती।

---

†मूल अंग्रेजी में

उत्तम बीजों का वितरण

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

(क) क्या सरकार उत्तम बीजों का वितरण करने वाली सहकारी संस्थाओं को विशेष सहायता देने का विचार करती है; और

(ख) यदि हां, तो किस मात्रा तक ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) और (ख). राज्यों के कृषि विभागों द्वारा मान्यताप्राप्त पंचायतों सहकारी संस्थाओं और अन्य अभिकरणो को, इस समय की अपेक्षा अधिक विस्तार के साथ उत्तम बीजों का वितरण करने के लिये प्रोत्साहन देने की दृष्टि से, भारत सरकार ने फैसला किया है कि खाद्यान्नों और दालों (भुस की भरई के अतिरिक्त) राज्य कृषि विभागों द्वारा गुण, प्रकार और शुद्धता के सम्बन्ध में प्रमाणित उत्तम बीजों के लिये, प्रति मन २ रुपये तक का प्रीमियम, केन्द्रीय और राज्य सरकारों के बीच समान रूप से दिया जाएगा; तीसरी योजना की अवशिष्ट राशि में दिया जाएगा ।

डिलक्स गाड़ी

३९०. **श्री बैरवा कोटा** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डिलक्स गाड़ियों के चलने से सरकार को सन् १९६२ में कितना लाभ या नुकसान हुआ है; और

(ख) अगर नुकसान हुआ है, तो इसे बन्द न करने का क्या कारण है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). हर गाड़ी के लिये अलग-अलग हिसाब नहीं रखा जाता । अनुमान है कि १९६१–६२ में बड़ी लाइन पर एक सवारी गाड़ी को एक किलोमीटर चलाने से जो शुद्ध आमदनी हुई, वह उसके परिचालन-व्यय से ४३ नये पैसे कम रही ।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

मनीपुर के रास्ते भारत में नागा विद्रोहियों का कथित प्रवेश

श्री हेम बरुआ : मैं प्रधान मंत्री का ध्यान निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर दिलाता हूं और उनसे निवेदन करता हूं कि वह इस पर वक्तव्य दें :

"मनीपुर के रास्ते भारत में नागा विद्रोहियों का कथित प्रवेश ।"

प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री तथा अणु शक्ति मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) फरवरी के आरम्भ में यह समाचार मिले थे कि विद्रोही नागाओं के दल बर्मा की चिन हिल पहाड़ियों में गतिशील हैं । नागालैंड के प्रधान कमान अधिकारी ने रोकथाम के उपाय किये थे ।

लगभग १०० व्यक्तियों के सशस्त्र दल ने १९ फरवरी को बर्मा से मनीपुर के दक्षिण पश्चिम में प्रवेश किया था । हमारी सुरक्षा टुकड़ियों ने २५ फरवरी को उन्हे रोका और दोनों ओर से

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री जवाहरलाल नेहरू]

गोलाबारी के बाद बन्दूक की ५०० गोलियां और कुछ विस्फोट अस्त्र मिले । कोई हताहत नहीं हुआ । यह नागा दल फिर भाग गया और उन दुर्गम पहाड़ियों में उनका पीछा किया जा रहा है ।

एक दूसरा दल जिसमें अनुमानतः १०० से अधिक लोगों मनीपुर के दक्षिण पूर्व में प्रवेश किया किन्तु हमारी सुरक्षा टुकड़ियों के पहरे के कारण वह बर्मा लौट गये । समाचार मिला है कि बर्मा ने अपने क्षेत्र में सुरक्षा चौकियों को सुदृढ़ बना दिया है और हमारी सेनायें भी चौकस हैं ताकि और दल प्रवेश न कर सकें ।

ये नागा वही समझे जाते हैं जो मई १९६२ में कछार से पाकिस्तान भाग गये थे । यह समाचार पुष्ट नहीं हुआ कि कायतो उनका नेतृत्व कर रहा है ।

†श्री हेम बरुआ : क्या सरकार पादरी माइकेल स्कॉट के शांति प्रयत्न को प्रोत्साहन देगी या कायतो के विरुद्ध कानूनी कार्यवाही की जायेगी ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : कायतो पर देश का कानून निस्सन्देह लागू होगा । पादरी स्कॉट के बारे में मुझ पता नहीं कि वह नागालैंड जा रहा है ।

†श्री हेम बरूआ : पादरी स्कॉट ने एसा वक्तव्य दिया था ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : उसकी ऐसी इच्छा होगी किन्तु संभवतः ऐसा नहीं होगा ।

श्री प्र० के० देव : प्रधान मंत्री के वक्तव्य से पता लगता है कि बर्मा में ऐसा स्थान है जहां विद्रोही नागा कार्यवाहियां करते हैं । क्या हमारे राजदूत ने यह प्रयत्न किया है कि दोनों देशों की पुलिस उस क्षेत्र की छानबीन करे ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मुझे पता नहीं कि वहां कोई ऐसा स्थान है । वह तो एक चलता फिरता दल है । हमने जब से सुना है अपने राजदूत द्वारा बर्मा सरकार और मैं समझता हूं कि उन्होंने कुछ कार्यवाही की है ।

†श्री बड़े (खारगोन) : क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश से दो बैटेलियन भेजे गये थे और नागा विद्रोहियों ने उन्ह घेर लिया ; हत्याएं हुईं और मध्य प्रदेश के गृह-मंत्री वहां गये । आज के अखबारों में यह समाचार है ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मेरे पास यह सारी जानकारी नहीं है । मेरे विचार में मध्य प्रदेश और अन्य स्थानों से सशस्त्र पुलिस भजी गई थी ।

†अध्यक्ष महोदय : वह जानना चाहते हैं कि क्या उन्हें घेर लिया गया था और कुछ को मार दिया गया था ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : उन्हें वहां भेजा था ।

†श्री बड़े : मध्य प्रदेश के गृह मंत्री वहां गये थे ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मुझे मध्य प्रदेश के गृह-कार्य मंत्री के वहां जाने के बारे में कुछ पता नहीं । वे वहां गये होंगे, मुझे नहीं मालूम ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : वे वहां गये थे और वापिस भी आ गये हैं ।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मुझे मालूम नहीं है । यदि माननीय सदस्य चाहते हैं, तो मैं जांच कर सकता हूं ।

†श्री बेरवा कोटा (कोटा) : क्या यह सच है कि अभी हाल में नागा विद्रोही नेता फिज़ो ने कोई चिट्ठी नागालेंड के मुख्य प्रशासक डाक्टर आओ को लिखी थी ? उस चिट्ठी का क्या ब्यौरा था ?

†अध्यक्ष महोदय : यह तो अलहदा सवाल है उसका इससे क्या मतलब है ?

श्री प्र० रं० चक्रवर्ती (धनबाद) : माइकल स्कॉट के वक्तव्य से क्या यह अन्दाजा लगाया जा सकता है कि फिज़ो की प्रवृत्ति में इसलिये फर्क आया है कि विद्रोही नागा अपनी भूमि को वापिस आ गये ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मुझे नहीं पता कि माइकेल स्कॉट के वक्तव्यों कि श्री फिज़ो के बदले हुये रवैये का वह क्या नतीजा निकालता है । यदि श्री फिज़ो अपना रवैया बदलते हैं, तो अच्छी बात है ।

†श्री हेम बरुआ : क्या उन्होंने आपको पत्र लिखा है ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : हां, उन्होंने श्री माइकेल स्कॉट के पास पत्र भेजा है ।

†श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : आज के समाचारपत्रों में समाचार है कि बजट की घोषणा के बाद सब आवश्यक वस्तुओं की कीमतें बढ़ गई हैं । इस सभा में वित्त मंत्री ने आश्वासन दिया था. . .

†अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति । इस समय यह प्रश्न नहीं उठाया जा सकता ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

भारतीय वायरलेस टेलीग्राफी (कब्जे में रखना) संशोधन नियम १९६२ और वायरलेस रिसीविंग उपकरण के लिये लाइसेंस देना (संशोधन) नियम १९६२

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : श्री जगजीवन राम की ओर से मैं निम्न नियमों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं :—

(१) भारतीय वायरलेस टेलीग्राफी अधिनियम १९३६ की धारा १० की उपधारा (४) के अन्तर्गत दिनांक १९ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० १७१ द्वारा शुद्ध की गई दिनांक १५ दिसम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० ३७५६ में प्रकाशित भारतीय वायरलेस टेलीग्राफी (कब्जे में रखना) संशोधन नियम, १९६२ । [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ८८०/६३ ।]

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री भगवती]

(२) भारतीय टेलीग्राफी अधिनियम, १८८५ की धारा ७ की उपधारा (५) के अन्तर्गत दिनांक १९ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ११७ द्वारा शुद्ध की गई दिनांक १५ दिसम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १७०५ में प्रकाशित वायरलेस रिसीविंग उपकरण के लिये लाइसेंस देना (संशोधन) नियम, १९६२ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी०—८८१/६३ ।]

हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड हिनू (रांची) का वार्षिक प्रतिवेदन

†इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्र० चं० सेठी) : मैं श्री चि० सुब्रह्मण्यम की ओर से निम्नलिखित पत्रों की एक एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं :—

(१) समवाय अधिनियम, १९५६ की धारा ६१९ की उपधारा (१) के अन्तर्गत हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड, हिनू (रांची) की वर्ष १९६१–६२ का वार्षिक प्रतिवेदन लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियों सहित ।

(२) उक्त कम्पनी के कार्य की सरकार द्वारा समीक्षा ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी०—८७४/६३ ।]

चाय बोर्ड का वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : श्री मनुभाई शाह की ओर से, मैं १ अप्रैल १९६१ से ३१ मार्च, १९६२ तक की अवधि के लिये चाय बोर्ड के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी०—८५७/६३ ।]

मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३३ के अन्तर्गत अधिसूचनायें नौवहन विकास निधि (ऋण) संशोधन नियम, १९६२ और अन्देमान और निकोबार द्वीप समूह मोटर गाड़ी नियम, १९३९ में संशोधन

†श्री राज बहादुर : (१) मैं मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३५ की उपधारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति पुनः सभा पटल पर रखता हूं ।

(क) दिनांक २० सितम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/६८/६१ ट्रा ।

(ख) दिनांक १ नवम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/९०/६२–पी० आर० (टी) ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ६८३/६३]

(२) निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं :—

(क) वणिक नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४५८ की उप-धारा (३) अन्तर्गत दिनांक २४ नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर०

---

†मूल अंग्रेजी में

१५९६ में प्रकाशित नौवहन विकास निधि (ऋण) संशोधन नियम, १९६२।
[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० ८८२/६३।]

(ख) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३३ की उपधारा (३) के अन्तर्गत अन्देमान और निकोबार द्वीप समूह मोटर गाड़ी नियम, १९३९ में कुछ और संशोधन करने वाली दिनांक ५ दिसम्बर, १९६२ के अन्देमान और निकोबार गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या २५५/६२/एफ० ६९-११४/६०-पब०।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० ८८३/६३।]

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ के अन्तर्गत अधिसूचनायें

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम १९५५ की धारा ३ की उपधारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं :—

(एक) दिनांक २० नवम्बर, १९५४ की अधिसूचना संख्या एस० आर० ओ० ३४४३ में प्रकाशित आदेश, बाद में संशोधित रुप में की रद्द करने वाली दिनांक ५ अक्तूबर, १९६२ का एस० ओ० संख्या ३०७८।

(ख) दिनांक १९ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १२६ में प्रकाशित गन्ना (नियंत्रण) संशोधन आदेश, १९६३।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० ८८४/६३।]

दिल्ली सीमेंट नियंत्रण आदेश, १९६३ के बारे में अधिसूचना

†**श्री प्र० चं० सेठी** : मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उपधारा (६) के अन्तर्गत दिनांक १९ फरवरी, १९६३ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० २(१२)/६१—एफ० सी० एस० की एक प्रति जिसमें दिल्ली सीमेंट नियंत्रण आदेश, १९६३ दर्ज है सभा पटल पर रखता हूं।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० ८८५/६३।]

राष्ट्रपति का सन्देश

अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को यह सूचित करना है कि मुझे राष्ट्रपति का दिनांक २८ फरवरी १९६३ का निम्नलिखित सन्देश मिला है :

"मैंने १८ फरवरी, १९६३ को एक साथ समवेत संसद् की दोनों सभाओं के समक्ष जो अभिभाषण दिया था उसके प्रति लोक-सभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किये गये धन्यवाद को मैं सहर्ष स्वीकार करता हूं।"

---

†मूल अंग्रेजी में

राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय कुछ सदस्यों के आचरण की जांच करने वाली समिति

***प्रतिवेदन के उपस्थापन के लिये समय का बढ़ाया जाना**

†**अध्यक्ष महोदय** : मुझे सभा को बताना है कि राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय कुछ सदस्यों के आचरण की जांच करने वाली समिति ने, जिसने कि आज अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करना था, प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने के समय को १२ मार्च, १९६३ तक बढ़ाये जाने के लिये मुझ से प्रार्थना की है। मैंने अपनी अनुमति दे दी है।

राज्य सभा से संदेश

सचिव : मुझे राज्य सभा से प्राप्त एक सन्देश की सूचना देनी है कि राज्य सभा २८ फरवरी, १९६३ को अपनी बैठक में लोक-सभा द्वारा १९ फरवरी, १९६३ को दिल्ली किराया नियंत्रण (संशोधन) बिल, १९६३ में किये गये संशोधन से सहमत हो गई है।

सभा का कार्य

†**संसद् कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिंह)** : आपकी अनुमति से मैं सोमवार, ४ मार्च, १९६३ को आरम्भ होने वाले सप्ताह में लिये जाने वाले सरकारी कार्य की घोषणा करता हूं, जो इस प्रकार होगा :

(१) वर्ष १९६३–६४ के लिये आय-व्ययक (रेलवे) पर अग्रेतर सामान्य चर्चा।

(२) वर्ष १९६३–६४ के लिये अनुदानों की मांगों (रेलवे) पर चर्चा और मतदान।

(३) वर्ष १९६२–६३ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगों (सामान्य) पर चर्चा और मतदान।

(४) केन्द्रीय बिक्री कर (संशोधन) बिल, १९६३ **(विचार तथा पास करना)**

(५) संघ राज्य क्षेत्र शासन बिल, १९६३ **(दोनों सभाओं की संयुक्त समिति को सौंपना)**

(६) वर्ष १९६३–६४ के लिये आय-व्ययक (सामान्य) पर सामान्य चर्चा।

(७) **मंगलवार ५ मार्च १९६३ को ४ म० प० बजे श्री प्रकाशवीर शास्त्री तथा अन्य सदस्यों द्वारा उठाये जाने पर** स्वर्णनियंत्रण योजना के बारे में २० फरवरी, १९६३ को वित्त मंत्री द्वारा सभा पटल पर रखे गये वक्तव्य पर चर्चा।

†**श्री हरि विष्णु कामत** (होशंगाबाद) : पहले तो संसदीय कार्य मंत्री विभिन्न मंत्रालयों के अनुदानों की अनुसूची यथाशीघ्र हमें दें। दूसरे, एक और अधिक महत्वपूर्ण मामला है। रेलवे और सामान्य बजट दोनों पर राज्य सभा में पहले चर्चा होती है। संविधान में कुछ विशेष शक्तियां लोक सभा को दी हैं। दोनों बजटों पर पहले लोक सभा में चर्चा होनी चाहिये, बाद में राज्य सभा में।

---

†मूल अंग्रेजी में

राज्य सभा राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा करने के बाद स्थगित की जानी चाहिये। उसकी बैठकें पुनः आरम्भ होने पर बजटों पर चर्चा होनी चाहिये।

†**श्री त्यागी** (देहरादून) : यह अच्छा विचार है।

†**श्री सत्यनारायण सिंह** : इस मामले पर कार्य मंत्रणा समिति की पिछली बैठक में चर्चा हुई थी और सरकार इस पर विचार कर रही है। पिछले साल सात आठ वर्ष से हम इसी पद्धति का अनुसरण कर रहे हैं। जहां तक इस वर्ष का संबंध है, अब कुछ नहीं हो सकता, क्योंकि वहां रेलवे बजट पर चर्चा आरम्भ हो गई है। जहां तक अगले वर्ष का संबंध है, सरकार इस मामले पर विचार कर रही है। यथा संभव किया जायेगा।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैंने इस विषय की ओर संसद् कार्य मंत्री द्वारा सरकार का ध्यान दिलाया है। मेरे विचार में इस सभा के सदस्यों के अधिकारों को कम नहीं करना चाहिये। सरकार की सुविधा ही इस सभा के अधिकारों को कम करने का कारण नहीं होनी चाहिये। सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिये कि इस सभा में बजट पर पहले विचार किया जाना चाहिये क्योंकि अनुदानें मंजूर करने का विशेषाधिकार इस सभा को है। राज्य में बजट पर पहले और बाद में यहां चर्चा हो यह तो प्रक्रिया को उल्टा करना होगा। अतः अधिकारों में कमी को मानना इस सभा के लिये संभव नहीं होगा। मैंने इस ओर सरकार का ध्यान दिला दिया है और मुझे इस बात का यकीन है कि ऐसा पुनः नहीं होगा।

†**श्री उ० मू० त्रिवेदी** (मन्दसौर) : करों में छूट के बारे में राज्य सभा में घोषणा का प्रश्न बहुत महत्वपूर्ण है?

†**श्री हरि विष्णु कामत** : क्या इस संबंध में हमें आश्वासन दिया जा सकता है कि करों में छूट की घोषणा पहले राज्य सभा में नहीं होनी चाहिये।

†**श्री सत्य नारायण सिंह** : मैंने वित्त मंत्री से बात कर ली है और उन्होंने आश्वासन दिया है कि किसी प्रकार की छूट की घोषणा दूसरी सभा में नहीं होगी।

विनियोग (रेलवे) विधेयक, १९६३

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : श्री स्वर्ण सिंह की अनुमति से मैं प्रस्ताव करता हूं कि वित्तीय वर्ष १९६२–६३ में रेलवे के निमित्त प्रयोग के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों के भुगतान और विनियोजन का प्राधिकार देने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की की अनुमति दी जाये।

†**अध्यक्ष महोदय** : जब माननीय मंत्री यहां हों तो यह अजीब सी प्रक्रिया लगती है।

†**रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह)** : आपकी अनुमति से होना चाहिये था।

†**अध्यक्ष महोदय** : यदि माननीय मंत्री स्वयं न हों, तो उनके सहायक ऐसा कर सकते हैं जब वे स्वयं उपस्थित हों, तो उन्हें ही प्रस्ताव करना चाहिये। हम यह समझेंगे कि यह प्रस्ताव मंत्री ने पेश किया है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[अध्यक्ष महोदय]

प्रश्न यह है :

"कि वित्तीय वर्ष १९६२–६३ में रेलवे के निमित्त प्रयोग के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों के भुगतान और विनियोजन का प्राधिकार देने वाले विधेयक को पुरस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

†**श्री स्वर्ण सिंह** : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं।

रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा

†**अध्यक्ष महोदय** : अब सभा १९६३–६४ के रेलवे आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा आरम्भ करेगी।

डा० रानेन सेन (कलकत्ता पूर्व) : माननीय मंत्री ने रेलवे बजट में न तो जनता का न ही रेलवे कर्मचारियों का ध्यान रखा है।

पिछले पन्द्रह वर्षों में रेलवे किराये और भाड़े में कई बार वृद्धि की जा चुकी है। भाड़े और पार्सल की दरों में प्रस्तावित वृद्धि से देश की अर्थ व्यवस्था पर बुरा प्रभाव पड़ेगा।

रेलों को १९ करोड़ रुपये चाहियें। रेलवे अप्रत्यक्ष कराधान द्वारा इतनी राशि एकत्रित करना चाहती है।

देश में संकट की स्थिति होने के कारण हमें सामान्य राजस्व में रेलवे द्वारा ४ करोड़ रुपये अधिक देने पर कोई आपत्ति नहीं, परन्तु यह अतिरिक्त राशि व्यय में कमी करके दी जानी चाहिये। अतिरिक्त कर लगा कर नहीं।

सारे मूल्यह्रास और नवीकरण के मामले के लिये मूल्यह्रास निधि के रूप में ७० करोड़ रुपये की राशि पर्याप्त है। इसको बढ़ा कर ८० करोड़ करना अनावश्यक है।

सरकार मूल्यों का नियंत्रण नहीं कर सकी है। बड़े व्यापारी इसका नियंत्रण करते हैं। सरकार यदि थोड़ा सा कर लगाती है तो व्यापारी और अधिक कर लगाते हैं।

नई रेलवे लाइनें बनानी चाहियें, परन्तु लोगों के हित में ऐसा करना चाहिये न कि केवल व्यापारियों के हित में ही।

सामान्य रक्षित निधि में ५७ करोड़ रुपये हैं। ये बेकार पड़े हैं। सरकार को इस धन का प्रयोग करना चाहिये। संकट काल में सरकारी खजाने से ऋण नहीं लेना चाहिये।

रेलवे मंत्री ने दुर्घटनाओं के लिये केवल कर्मचारियों को दोषी ठहराया है। यह गलत बात है। इसके लिये जो मुख्य रूप से उत्तरदायी चीज है वह रेलवे कर्मचारियों का कठिन परिश्रम है। पिछले बारह वर्षों से गाड़ियों के साथ चलने वाले कर्मचारियों के कार्य के घंटों में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। कर्मचारियों की संख्या में भी कोई वृद्धि नहीं हुई है।

---

†मूल अंग्रेजी में

इस प्रतिवेदन से पता चलता है कि औद्योगिक संबंध बहुत अच्छे रहे हैं। श्रम पद्धति द्वारा भुगतान के अन्तर्गत सिद्धांत अधिक निर्धारित किये गये हैं। ये सिद्धांत श्रमिकों के प्रतिनिधियों के परामर्श से निर्धारित किये जाने चाहियें। इस काम के लिये कार्मशाला स्तर पर अथवा विभागीय स्तर पर श्रमिक परिषद् बनाने जैसी कुछ व्यवस्था की जाय।

श्रमिकों की आर्थिक स्थिति बहुत बिगड़ती जा रही है। वे अधिक ऋणी होते जा रहे हैं।

यह खेद की बात है कि १९६० की हड़ताल को हुये तीन वर्ष हो गये हैं, परन्तु अभी तक ६० व्यक्ति ऐसे हैं जिन्हें पुनः नौकरी नहीं दी गई है। उन्हें वापिस लेने में क्या हानि है।

आकस्मिक श्रमिकों के बारे में जो आदेश जारी किये गये हुये हैं, सरकार उनका पालन नहीं करती। खेद की बात है कि इस समय दो लाख रेलवे श्रमिक आकस्मिक श्रमिक के रूप में काम कर रहे हैं।

भारतीय श्रम सम्मेलन (इंडियन लेबर कांफ्रेंस) में यह बात मान ली गई थी कि औद्योगिक विवाद अधिनियम और दूसरे सारे श्रम कानून लागू किये जायेंगे। परन्तु रेलवे में यह सभी कानून लागू नहीं किये गये हैं।

जहां तक संघों को मान्यता देने का मामला है, केवल इसी आधार पर संघों को मान्यता न देना उचित नहीं कि उन्होंने १९६० की हड़ताल में भाग लिया। यदि चितरंजन श्रमिक संघ और दक्षिण रेलवे कर्मचारी संघ, संघों को मान्यता देने के लिये निर्धारित शर्तों और अन्य बातों को पूरा करते हैं तो इन्हें मान्यता प्रदान करनी चाहिये। उनके साथ मतभेद नहीं करना चाहिये।

श्रमिकों को जो क्वार्टरों के लिये अधिक किराया देना पड़ता है यह अनुचित है। ऐसा नहीं किया जाना चाहिये।

आशा है कि रेलवे मंत्री जो बातें मैंने कहीं उन पर ध्यान देंगे।

†श्री हनुमन्तैया (बंगलौर नगर): रेलवे व्यवस्था की असली स्वामी जनता है। उनके हितों की रक्षा की जानी है और किराये कम से कम रखे जाने हैं।

रेलवे की कुछ शाखायें घाटे पर चल रही हैं। कई बार यह सदन में कहा जा चुका है कि हमारी रेलें वाणिज्यिक आधार पर नहीं चल रही हैं १५०० करोड़ रुपये विनियोजित किये गये हैं किन्तु इनसे सरकार और लोगों को पर्याप्त आय नहीं हो रही। वास्तव में ६० प्रतिशत राजस्व कर्मचारियों पर खर्च कर दिये जाते हैं।

मैं कई बार कह चुका हूं कि मीटर गेज प्रणाली कम मितव्ययता और कार्यकुशलता वाली है। इसको बन्द कर देना चाहिये। यदि सब मीटर गज लाइनों को बड़ी लाइनों में बदल दिया जाय, तो रेलवे का कार्य बहुत अच्छा होगा और देश का निर्माण जल्दी हो सकेगा। पिछले १५ वर्षों में धीरे धीरे हमें इसे हटा देना चाहिये था। मैं माननीय मंत्री से कहूंगा कि वे इस पर गम्भीरता से विचार करें। ऐसा करने में केवल एक तिहाई अधिक पूंजी व्यय होगी, जो दो तीन वर्षों में पूरा हो जायेगी।

कंडला पत्तन के लिये मीटर गेज की लाइन उपयोगी नहीं है। मीटर गेज के कारण सारे डिब्बों

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

†मूल अंग्रेजी में

[श्री हनुमन्तैया]

में खाद्यान्न और कोयला ले जाया जाता है। अन्य यातायात के लिये कोई गुंजाइश नहीं रहती। यदि मीटर गेज के स्थान पर बड़ी लाइन होती, तो यह अड़चन न पैदा होती। यह भी ध्यान रखना चाहिये कि मंगलौर और ट्यूटीकोरिन पत्तनों की भी जिन्हें अब विकसित किया जा रहा है, वही हालत न हो। बम्बई और कांडला पत्तनों में पहले ही बहुत भीड़ है। अतः मंगलोर पत्तन को विकसित किया जाना है और इसे अन्दर के क्षेत्र से मीटर गेज से नहीं बड़ी लाइन से मिलाया जाना है। सेलम से बंगलोर तक जो लाइन बनाई जाय, वह भी बड़ी लाइन होनी चाहिये।

हमें दक्षिण भारत की रेलों से पर्याप्त आय नहीं हो रही, क्योंकि कोयला बिहार और बंगाल की कोयला खानों से लाना पड़ता है, जिसके परिवहन का व्यय बहुत अधिक होता है। दक्षिण भारत में हमें भाप के इंजनों के स्थान पर बिजली के इंजन रखने पड़ेंगे। मैं रेलव मंत्री से अपील करुंगा कि हसन से आगे रेलवे की बिजली की लाइन बनाई जाय, कोयले और डीजल की नहीं। मंगलोर से मद्रास तक भी एक बड़ी लाइन होनी चाहिये।

जैसा कि मैंने पहले कहा है सारे दक्षिण भारत के लिये विद्युतीकरण हमारा अन्तिम लक्ष्य होना चाहिये। दक्षिण में रेलवे व्यवस्था का इस प्रकार यंत्रीकृत किया जाना है जिससे दक्षिण में हर राजधानी का दिल्ली से संबंध हो जाय। दक्षिण से ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस गाड़ी त्रिवन्द्रम से शुरू होनी चाहिये, बंगलोर, हैदराबाद, नागपुर और भोपाल से होती हुई दिल्ली आनी चाहिये और यह बिजली से चलने वाली गाड़ी होनी चाहिये।

१९५०–५१ से १९६०–६१ तक के १० वर्षों में भारतीय रेलों के कर्मचारियों की संख्या में २८.८ प्रतिशत वृद्धि हुई है, किन्तु लेखा विभाग में ६० प्रतिशत वृद्धि हुई है। यह वृद्धि अनुपात से बहुत अधिक है। चैकिंग एजेंसी काम करने वाली एजेंसी से बड़ी नहीं होनी चाहिये।

माननीय मंत्री ने माना है कि गाड़ियां देर से चलती हैं। मैं उन्हें ऐसा करने पर बधाई देता हूं। यद्यपि गाड़ियों के चलने का समय बढ़ा दिया गया है फिर भी ये समय पर नहीं पहुंचतीं।

†सरदार स्वर्ण सिंह : मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देता हूं कि अगली समय सारणी बनाते समय, स्थिति पर पुनर्विचार किया जायगा।

†श्री प्र० कु० घोष (रांची-पूर्व) : १९६३–६४ के रेलवे आयव्ययक प्रस्तावों में सब से महत्वपूर्ण बात यह है कि माल और पार्सलों पर भाड़े में वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है। इस वृद्धि से जो आय होने का अनुमान है, वह १९ करोड़ रुपये है—१७ करोड़ माल से और २ करोड़ पार्सलों से। अब हमें देखना है कि १९ करोड़ रुपये का यह राजस्व आवश्यक है या नहीं। रेलवे अभिसमय समिति ने अवक्षयण संचित निधि के लिये ७० करोड़ रुपये की राशि दी है। पिछले वर्ष भी यह सूचना दी गई थी कि इसमें लाइनों के नवीकरण के लिये राशि भी है। रेलवे मंत्रालय ७० करोड़ रुपये से भी सन्तुष्ट नहीं है और इसे ८० करोड़ रुपये करना चाहता है। अभिसमय समिति ने १९६० में यह सिफारिश की थी। १९६१–६२ से १९६५–६६ तक की अवधि में रेलवे द्वारा दिया जाने वाला अंशदान ४१/४ प्रतिशत होना चाहिये। मैं नहीं जानता कि रेलवे मंत्री इसे १/४ प्रतिशत बढ़ाना क्यों चाहते हैं, जबकि सिफारिश को तीन साल ही हुये हैं।

विकास निधि से पूरा किया जाने वाला व्यय १९५६ में १२.१४ करोड़ रुपये से १९६२–६३ में २४ करोड़ रुपये किया जा रहा है। रेलवे मंत्री २ करोड़ रुपये और चाहते हैं। २६ करोड़ लेने के बाद भी, वे इस निधि की रक्षित राशि को ५ करोड़ रुपये और बढ़ाना चाहते हैं।

†मूल अंग्रेजी में

यदि हम रेलवे द्वारा लिये गये और सड़क परिवहन कम्पनियों द्वारा लिये गये वस्तु भाड़े की तुलना करें तो हम देखेंगे कि रेलवे उनसे दुगुना ले रही है। इसी तरह रेलवे यात्री भाड़ा भी अधिक लेती है। दिल्ली परिवहन १७ किलोमीटरों के लिये ३५ नये पैसे लेता है, जबकि रेलवे तीसरे दर्जे में उसी फासले के लिये यात्री गाड़ी में ४० नये पैसे और मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में ४५ नये पैसे लेती है। इस उदाहरण से प्रकट होता है कि या तो रेलवे बहुत अधिक लाभ कमा रही है या इसे अपने किराये बहुत कम कर देने चाहिये। पिछले १० वर्षों में कारबार १०० प्रतिशत बढ़ गया है, किन्तु किराये या भाड़े १९४८ से बढ़ते ही गये हैं।

लेखा परीक्षा प्रतिवेदन और आय व्ययक पत्रों से यह पता लगाना बहुत कठिन है कि रेलवे को किन किन छोटी छोटी बातों से घाटा हो रहा है। किन्तु मैं सामान्य रूप से कह सकता हूं कि यह हानि कुप्रबन्ध, अपव्यय, समन्वय का अभाव और रेलवे कर्मचारियों की बेईमानी है। १९६१-६२ के विनियोग लेखों से यह पता चलता है कि रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही और बेईमानी के कारण लाखों रुपये की हानि हुई है। फिर रेलवे को माल के खो जाने के कारण उत्पन्न दावों के लिये बड़ी राशियां देनी पड़ती हैं। रेलवे बहुत सा रुपया रेलवे पुलिस और आरक्षि विभाग पर खर्च करती है। जब कोई चोरी होती है, तो जांच के बाद भी किसी रेलवे कर्मचारी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जाता, क्योंकि वही कर्मचारी, जो पैसा कमाते हैं, जांच करने वालों को हिस्सा देते हैं। इसी तरह छोटे अधिकारी बड़े अधिकारियों को हिस्सा देते हैं। हमारे देश में खाओ और खिलाओ की प्रणाली जारी है। बिना टिकट यात्रा बढ़ गई है। यदि चैकिंग कर्मचारी अधिक सावधानी बरतें और रेलवे कर्मचारियों को उनकी बेईमानी के लिये अधिक कड़ी सजा दी जाये, तो यह बुराई रोकी जा सकती है, क्योंकि कोई यात्री रेलवे कर्मचारियों को रिश्वत दिये बिना बिना टिकट के यात्रा नहीं कर सकते।

रेलवे में यह बात बहुत आम हो गई है कि कम से कम दरों पर ठेके स्वीकार किये जाने के स्थान पर, उन चहेते ठेकेदारों को दिये जाते हैं, जिनकी दरें अधिक होती हैं। ऐसे भी मामले हैं जिन में ठेकेदारों ने ठेके की शर्तों के अनुसार काम नहीं दिया।

पूरा अनुमान लगाया जाय तो मेरा विचार है कि जनता का लगभग ४० लाख रुपया नष्ट कर दिया गया है। रेलवे में इस तरह बहुत अधिक भ्रष्टाचार चल रहा है। ऐसे उदाहरण हैं कि उन लोगों को ठेके दिये गये जिन्हें सरकारी धन को गबन करने के आरोप पर अदालत से दंडित किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त लोक हित का ध्यान न रख अधिक दरों पर ठेके दिये जा रहे हैं। इस तरह की आपत्तिजनक प्रक्रियाओं से रेलवे राजस्व में निश्चय ही हानि होती ही है। सरकार का ध्यान इस ओर दिलाने पर भी इस बारे में कोई जांच नहीं की गयी है।

इसके अतिरिक्त मेरा निवेदन है कि रांची–हावड़ा लाइन तथा पटना–टाटानगर एक्सप्रेस लाइनों पर स्लीपर गाड़ी की व्यवस्था की जानी चाहिये। इसके अतिरिक्त हजारी बाग में, जोकि छोटा नागपुर का बहुत ही महत्वपूर्ण नगर है, कोई रेलवे लाइन नहीं है। मैं इस बात का अनुरोध करना चाहता हूं कि हजारी बाग होती हुई रांची को कोडरमा से मिलाने वाली एक रेलवे लाइन बनाई जाय। इससे २६२ मील का मार्ग २०० मील का हो जायगा। और एक अच्छे विकसित औद्योगिक क्षेत्र को इससे लाभ होगा। आशा करनी चाहिये कि रेलवे मंत्री इस ओर ध्यान देंगे।

†**श्री ब० बा० गांधी** (बम्बई–केन्द्रीय दक्षिण) : रेलवे मंत्री ने जो रेलवे का आयव्ययक प्रस्तुत किया है वह रेलवे की प्रगति का बड़ा उत्साह जनक चित्र प्रस्तुत करता है। इस शानदार

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री व० बा० गांधी]

प्रगति के लिये रेलवे प्रशासन प्रशंसा का हकदार है। १९६३–६४ में १५ करोड़ रुपये की अधिक राशि राजस्व के रूप में लेने की व्यवस्था की गयी है। पहिले २१.२६ करोड़ रुपये की व्यवस्था थी, बाद में ५ प्रतिशत अधिभार और हो गया। रेलवे भाड़ा जांच समिति १९५७ ने इस बारे में १३ प्रतिशत की सीमा निर्धारित की है। परन्तु मैं रेलवे के भाड़ों में वृद्धि के प्रस्ताव का समर्थन नहीं कर सकता।

भाड़ा वृद्धि के बारे में जो तर्क रेलवे प्रशासन द्वारा प्रस्तुत किये गये हैं उनमें कोई विश्वास की भावना का निर्माण नहीं होता। मेरा मत यह है कि यदि भाड़ा-दरों में किसी भी प्रकार का परिवर्तन किया गया तो उसका हमारी अर्थ-व्यवस्था के ढांचे पर बहुत ही प्रतिकूल प्रभाव होगा। लोगों की आर्थिक अवस्था पहिले ही खराब हो रही है। इसके अतिरिक्त मुद्रास्फीति की भावना भी बढ़ती जायेगी। रेलवे को व्यापारिक दृष्टिकोण नहीं अपनाना चाहिये।

एक बात और, वह यह कि रेलवे की सेवाओं का समस्त प्रकार के उत्पादन की लागत तथा अन्य सेवाओं में बहुत योगदान है; अतः जहां तक उन सेवाओं सम्बन्धी खर्चे का सम्बन्ध है, सामान्य सार्वजनिक उपक्रमों तथा रेलवे उपक्रमों में भेद करने की आवश्यकता है। इसी दृष्टि से ही तो मेरा निवेदन है कि भाड़ा वृद्धि जनता के व्यापक हित की बात नहीं है। सरकारी उपक्रमों में देश की आर्थिक दृष्टि को सामने रखते हुए अपनी सेवाओं का मूल्य निर्धारित करना चाहिए।

†**श्री उ० म० त्रिवेदी** (मंदसौर): गत कई वर्षों से रेलवे प्रशासन की आलोचना हो रही है परन्तु इस पर भी उस में कुछ सुधार नहीं हुआ है। व्यर्थ में विनाश किया जाता है। आय व्ययक को देख ने पर भी यही विचार आता है कि यदि रेलवे प्रशासन तनिक दूरदर्शिता से काम लेता तो बहुत सा व्यर्थ का विनाश रोका जा सकता था।

स्वतंत्रता से पूर्व १९३८-३९ में रेलवे की कुल लम्बाई ४१,००० मील थी परन्तु आज केवल ३५,६२५ मील ही है। उस समय कर्मचारियों की संख्या ६,४१,००० थी और अब यह बढ़कर ११,७६,००० हो गयी है। इस में अभी निमित्त श्रम सम्मिलित नहीं है। इसके अतिरिक्त रेलवे सुरक्षा बल है, जिसकी कोई उपयोगिता ही नहीं है। जो काम इससे लिया जा रहा है, वह पुलिस से भी लिया जा सकता है। यह सारे कार्य चल रहे हैं परन्तु इन सारे कार्य संचालन के विभिन्न क्षेत्रों में प्रमापन मौजूद नहीं, यद्यपि उस मंत्रालय के अन्तर्गत प्रमापन का सामान्य निदेश—कार्यालय काम कर रहा है।

मैं यह भी आपको बताता हूं कि रेलवे प्रशासन को रेलवे सुरक्षा बल का कोई लाभ नहीं पहुंच रहा। बनाया तो इसे इसलिए था कि रेलवे सम्पत्ति की रक्षा की जाए। परन्तु उक्त बल से रेलवे सम्पत्ति को सुरक्षा नहीं हो रही है। इसके अतिरिक्त जो एक बात इस से भी अधिक खराब है कि इस बल के सदस्य स्वय कई बार रेलवे सम्पत्ति की चोरी करते पकड़े गये हैं। सरकारी रेलव पुलिस भी रेलवे के श्रेणी ३ के कर्मचारियों से धन जबरदस्ती वसूल करती है। रेलवे प्रशासन का यह कर्त्तव्य है कि इन समस्त समस्याओं की ओर ध्यान दे।

[श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी पीठासीन हुये]

रेलवे लाइनों को दोहरा करने का काम बहुत से खंडों पर पूरा हो चुका है। इतने पर भी गाड़ियों की रफ्तार में कोई सुधार नहीं हुआ है। गोधरा तथा रतलाम के बीच जिन स्टेशनों को

†मूल अंग्रेजी में

केवल 'क्रास' देने के लिये बनाया गया था, परन्तु जिन से कोई आय नहीं है, उन्हें भी अभी तक बन्द नहीं किया गया, यद्यपि लाइनों को दोहरा करने का काम पूरा हो चुका है ।

बिना टिकट चलने वाले यात्रियों की संख्या बढ़ रही है । इस के लिए पूरे बल से कोई व्यवस्था नहीं की गयी । कहा गया है कि बिना टिकट यात्रा करने वालों से ३ करोड़ रुपये प्राप्त किये गये हैं । मेरे विचार में इस बारे में आंकड़े प्रस्तुत किये जाने चाहिएं । इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि सरकार ने जिन नियमों का प्रस्ताव किया है, उसके अन्तर्गत किसी भी कर्मचारी को उसके विरुद्ध जांच की अवस्था में दूसरी बार स्पष्टीकरण का अवसर नहीं दिया जायगा । इसका सब से बुरा प्रभाव रेलवे कर्मचारियों पर पड़ता है । सरकार को अनुशासन तथा अपील के तत्सम्बन्धी नियमों में समुचित परिवर्तन करना चाहिये ताकि किसी रेलवे कर्मचारी को केवल सुनवाई न होने की सुविधा के कारण हानि न उठानी पड़े ।

एक बात और, वह यह कि पश्चिमी, केन्द्रीय तथा उत्तरी रेलवे में पूछताछ कार्यालयों के क्लर्कों के लिए पदोन्नति का कोई अवसर नहीं है । मैं इस बात पर जोर दूंगा कि प्रशासन इस मामले पर सहानुभूतिपूर्ण ढंग से विचार करे । गार्डों को स्टेशन मास्टरों के ग्रेड में रखने की पुरानी पद्धति अभी तक सेन्ट्रल, उत्तरी तथा पूर्वी रेलों पर प्रचलित हैं । इस से स्टेशन मास्टर पदोन्नति के अवसर से वंचित हो जाते हैं । यह भी गलत बात है कि यह पद्धति अन्य खंडों पर लागू नहीं है । इस कमी को दूर किया जाना चाहिये । मैं ने यह भी कहना है कि मार्गवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों तथा सहायक स्टेशन मास्टरों से मकानों का कोई किराया न लिया जाय । बिजली द्वारा परिवहन के बारे में मेरा निवेदन है कि इस पर जोर दिये जाने की अवस्था में एक सविस्तार जांच की जानी चाहिए । और इस जांच के बाद ही "डीजल इंजनों" के "आर्डर" दिये जाने चाहिए ।

†**श्री अ० प्र० शर्मा** (बक्सर) : मैं रेलवे मंत्री को इस प्रकार के शानदार रेलवे आय व्ययक के लिए मुबारकबाद देता हूं । उन्होंने तीसरे दर्जे के किराये नहीं बढ़ाये । रेलवे कर्मचारियों की दशा में सुधार करने के बारे में काफी गुंजाइश है, वे भी हमारे भारतीय समाज का अंग हैं, उन के हितों की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए ।

लेखा परीक्षण प्रतिवेदन १९६१–६२ से यह पता चलता है कि वर्ष १९५७–५८ से १९६१–६२ तक की अवधि में रेलवे को होने वाली हानि लगभग दुगुनी हो गयी है । यह हानि इसलिए भी हुई है कि उच्च पदाधिकारियों के लेने में भी देरी की और बाद में उनको कार्यान्वित करने में भी काफी देरी कर दी थी । कर्मचारियों के क्वार्टरों पर होने वाली हानि, जो क्वार्टरों के खाली पड़े रहने के कारण होती है, को रोका जा सकता है । इसके लिए कर्मचारियों से परामर्श कर लिया जाना चाहिए ।

रेलवे द्वारा बहुत लम्बे चौड़े जोन बना दिये गये हैं ; मेरा विचार है कि रेलवे यातायात में वृद्धि और रेलवे विस्तार को ध्यान में रखते हुए वर्तमान 'जोनों' में जो बहुत लम्बे चौड़े हैं, परिवर्तन करने की आवश्यकता है । कार्य कुशलता की दृष्टि से छोटे-छोटे 'जोन' बनाये जाने अधिक ठीक हैं । सरकार को ऐसा करने में कोई कठिनाई नहीं होगी और रेलवे की चालन क्षमता में काफी वृद्धि हो जायेगी ।

मैं यह पूछना चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय के लिए सूरो ट्रांसमिशन प्रणाली के प्रयोग के राह में क्या रुकावट है । उसका प्रयोग किया जाना चाहिए । यह प्रणाली ईंधन बनाने में काफी

†मूल अंग्रेजी में

[श्री अ० प्र० शर्मा]

लाभदायक सिद्ध हुई है। मैं इस ओर भी सभा का ध्यान आकृष्ट करवाना चाहता हूं कि अधिकांश रेलवे कर्मचारी प्रोत्साहन योजना से असन्तुष्ट हैं। अतः इस बारे में पुनः जांच होनी चाहिए।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

चित्तरंजन और पैराम्बूर स्थित कारखानों ने बहुत उपयोगी सेवायें की हैं परन्तु यह दुर्भाग्य की बात है कि वहां पर श्रमिकों को कार्मिक संघों के अधिकार नहीं दिये गये हैं, यद्यपि वे सारी शर्तें पूरी करते हैं।

मेरे माननीय मित्र श्री उ० मू० त्रिवेदी ने मकान किराया बढ़ाये जाने का उल्लेख किया था। मैं रेलवे कर्मचारियों की कार्य कुशलता की सराहना करता हूं। विशेषतया आपात काल में उत्तर-पूर्वी और उत्तर-पूर्वी सीमान्त के रेलवे कर्मचारियों ने सीमा पर सेना 'सामग्री आदि के वहन में जो कुशलता दिखालाई वह अत्यन्त सराहनीय है। किन्तु इस सराहनीय कार्य के बढ़ाने में उन्हें कुछ पारितोषिक देने के स्थान पर उनका मकान किराया इतना बढ़ाया जा रहा है कि द्वितीय वेतन आयोग की सिफारिशों के फलस्वरूप जो कुछ भी उन्हें मिला था वह छिन गया है। क्या यह उचित है?

रेल मंत्री ने रेलवे में श्रम सम्बन्धों की भी सराहना की है। किन्तु यह बात तो बजट पेश करने के समय हमेशा ही रेल मंत्रियों द्वारा कही जाती है। में कह सकता हूं कि यह स्थायी वार्ता-तंत्र पूर्णरूप से असफल सिद्ध हुआ है। इस वार्ता-तंत्र का सर्वोच्च स्तर न्यायाधिकरण है। यदि हम कुछ कर्मचारियों की शिकायतों का निबटारा समझौता वार्ता से न कर पायें तो फिर विवाचन के लिये एक तदर्थ न्यायाधिकरण की स्थापना करनी होती है। किन्तु अब तक रेलवे में केवल एक बार न्यायाधिपति शंकर सरन एक-व्यक्ति न्यायाधिकरण की स्थापना की गई थी और उसकी सिफारिशें रेलवे मंत्रालय ने बड़ी कठिनाई से स्वीकार की थी।

इस तरह रेलवे कर्मचारियों की शिकायतों को दूर करने के लिये कोई उचित व्यवस्था नहीं है। किसी विवाद के सम्बन्ध में अंतिम अधिकार रेलवे का है। मैं यह नहीं कहता कि उनकी प्रत्येक मांग को पूरा कर दिया जाये। किन्तु सरकार का यह एक स्वीकृत सिद्धांत है कि किसी विवाद की अवस्था में किसी तीसरे पक्ष द्वारा इसका न्याया निर्णयन किया जाये। हाल ही में मकान-किराया-भत्ते के सम्बन्ध में रेलवे कर्मचारियों के राष्ट्रीय संगठन में और रेलवे बोर्ड में मतभेद था। हमने उस विषय में मध्यस्थ-निर्णयन की मांग की थी; जिसे रेलवे बोर्ड ने स्पष्टतः अस्वीकार कर दिया। इस पर यह कहा जाता है कि रेलवे कर्मचारियों का प्रशासन के प्रति व्यवहार उचित नहीं होता।

रेलवे मंत्रालय ने यह भी कहा था कि विभिन्न रेलवे में ४०० संयुक्त समितियां स्थापित कर दी गई हैं किन्तु यह संयुक्त समितियां अधकारियों तक ही सीमित हैं। मजदूरों को इन समितियों का पता तक नहीं।

१९५९ में संघ और रेलवे प्रशासन के मध्य एक करार हुआ था जिसके अनुसार रेलवे प्रशासन कार्मिक संघ शिक्षा केन्द्र के लिये कुछ सुविधायें जैसे यात्रा और आवास सुविधायें देने के लिये सहमत हो गया था। किन्तु मुझे ज्ञात नहीं कि रेलवे में कोई ऐसा केन्द्र

कार्य कर रहा है। यदि रेलवे कुछ ऐसे केन्द्र खोल दे जहां कर्मचारियों को शिक्षित करके उन्हें बुद्धिमान और विचारशील कार्मिक-संघी बनाया जा सके तो यह अत्युत्तम होगा।

रेल मंत्री ने भाषण में कहा था कि रेलवे कर्मचारियों के लिये १२,००० क्वार्टर्स और बनाये गये हैं। उपमंत्री ने कल कहा था कि ४५ प्रतिशत कर्मचारियों को आवास उपलब्ध करवाया जा चुका है। रेलवे में १२ लाख कर्मचारियों हैं। यदि यही गति रही तो अधिकांश कर्मचारियों को आवास की व्यवस्था करने में वर्षों लग जायेंगे।

रेल मंत्री ने अपने भाषण में कहा था कि भारतीय रेलवे के ३६ उच्चतर माध्यमिक स्कूल, २४ मिडिल स्कल और ६४१ प्राथमिक स्कूल हैं। यह भी कहा गया है कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा का प्रबन्ध करना राज्य का विषय है। यह बात ठीक नहीं है। रेलवे प्रशासन ने स्वयं ही यह स्वीकार किया था कि यदि राज्य ऐसा न कर सकें तो रेलवे प्रशासन का यह उत्तरदायित्व हो जाता है कि वह उन बच्चों की शिक्षा की व्यवस्था करे।

रेलवे प्रशासन कार्मिक संघों के साथ बड़ा विचित्र व्यवहार करता है। विनाशकारी और अहितकारी कार्मिक संघों को वह अच्छा समझता है और यदि कोई रचनात्मक कार्मिक संघ हुआ तो उसकी वह अवहेलना करता है। हम गत १५ वर्षों से यह कहते आये हैं कि रेलवे प्रशासन कार्मिक संघों के विषय में आचरण संहिता बनाये और यदि कोई उसके अनुसार कार्य न करे तो उसे बुरा कहा जाय। किन्तु यदि कोई कार्मिक संघ कर्मचारियों के हित में, और उसके द्वारा राष्ट्र के हित में, कार्य कर रहा हो तो उसे प्रोत्साहन दिया जाना चाहिये।

†**श्री न० रं० घोष** (जलपाईगुड़ी) : अध्यक्ष महोदय, श्रीमान् . . .

श्री कछवाय (देवास) : अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं कि इस वक्त कोरम पूरा नहीं है।

†**अध्यक्ष महोदय** : घंटी बजाई जा रही है। लीजिये, गणपूर्ति हो गई। माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें।

†**श्री न० रं० घोष** : साम्यवादी दल के माननीय सदस्य ने कुछ आधारों पर रेलवे के बजट को बिल्कुल बेकार बता दिया है। उन्होंने कार्मिक संघ, औद्योगिक सम्बन्ध आदि का उल्लेख किया। कुछ कार्मिक संघ ऐसे हैं जो कर्मचारियों में असन्तोष फैलाते हैं और जो राष्ट्र के हित की चिन्ता नहीं करते। इसलिये जब भी यह भद्र पुरुष औद्योगिक सम्बन्धों के बारे में बोलें हमें सावधान रहना चाहिये। पता नहीं उनके मस्तिष्क में क्या है?

मैं यह नहीं कहता कि रेलवे बजट में कोई दूषण नहीं है। किन्तु सब मिला कर इस वर्ष रेलवे का बजट अच्छा है। यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई और वास्तव में यह एक बचत का बजट है। किन्तु फिर भी मैं कुछ बातों का उल्लेख करूंगा जो मेरे मन में हैं।

पहली महत्वपूर्ण बात तो यह है कि बजट में सीमा समस्या का उल्लेख नहीं किया गया। चीन ने उत्तर-पूर्व सीमान्त पर आक्रमण किया है। उस संदर्भ में आसाम और उत्तरी बंगाल की विकट परिवहन समस्या का जिक्र नहीं किया गया। विभाजन के समय आसाम और उत्तरी बंगाल की स्थिति बहुत दयनीय थी। एक ही रेलवे थी जो पाकिस्तान के पास चली

†मूल अंग्रेजी में

2961 (Ai) LSD—8.

[श्री न० रं० घोष]

गई थी। एक सड़क थी किन्तु उसका भी एक बहुत बड़ा भाग पाकिस्तान के अधिकार में चला गया था। तब हमने शीघ्रता से आसाम रेल लिंक बनाई थी। और सड़क को बढ़ा कर राष्ट्रीय राजपथ ३१ की स्थापना कर दी गई थी।

किन्तु आसाम रेल लिंक के बनते ही दोनों राज्यों की सरकारों ने कहा कि यह वहां के यातायात के लिये पर्याप्त नहीं है। आसाम और उत्तरी बंगाल में तेल, चाय और जूट अधिक मात्रा में उपलब्ध है। आसाम रेल लिंक बन जाने के बाद भी ५० प्रतिशत से अधिक चाय और जूट का परिवहन पाकिस्तान के जल क्षेत्र में से किया जाता रहा।

किन्तु अब आपात काल है। चीनियों के हमारे ऊपर आक्रमण करते ही पाकिस्तान की ज्वाइंट स्टीमर कम्पनी में हड़ताल हो गयी। क्या हमें इससे शिक्षा नहीं मिलती। क्या हमारा चाय, जूट आदि निर्यात वस्तुओं के लिये पाकिस्तान पर निर्भर रहना असम्मानपूर्ण नहीं है।

हम सब ने यह कहा था कि आसाम रेल लिंक वहां के यातायात के लिये पर्याप्त नहीं है। किन्तु किसी ने हमारी बात नहीं सुनी। इसी बीच बड़ी लाइन सिलिगुरी तक बढ़ा दी गई। ब्रह्मपुत्र के ऊपर पुल भी बन गया। सब ने यही सोचा कि यह बड़ी लाइन एक कोर्ड लाइन[1] के द्वारा आसाम तक बढ़ा दी जायेगी। किन्तु यह बात किसी ने नहीं मानी।

जब भी हम यह प्रश्न उठाते हैं यह समझा जाता है कि आसाम रेल लिंक की आलोचना की जा रही है। किन्तु यह एक खिलोने के समान है। यह ऐसे प्रदेश में से गुजरती है जहां पहाड़ी स्रोत बहुत हैं। प्रत्येक वर्षा ऋतु में यह लाइन टूट जाती है। राष्ट्रीय राजपथ ३१ भी सन् १९५० में और फिर १९५२ में भीषण बाढ़ के कारण टूट गया था। लगभग १२ वर्ष तक यह सड़क टूटी पड़ी रही। इस सड़क द्वारा आसाम को कुछ भी नहीं ले जाया जा सकता।

आसाम में तेल बहुतायत से मिलता है। उद्योगों में भी वहां प्रगति हो रही है। अधिकतर विदेशी मुद्रा आसाम और उत्तरी बंगाल के कारण ही प्राप्त होती है।

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : आसाम रेल लिंक द्वारा आसाम के सारे यातायात का काम किया जाता है।

†**श्री न० रं० घोष** : मैं निवेदन करता हूं कि यह बात असत्य है। उपमंत्री श्री त्रिपाठी ने कहा था कि ५० प्रतिशत से अधिक यातायात स्टीमरों द्वारा पाकिस्तान के जल क्षेत्र में से होता है। वह उत्तर-सीमांत रेलवे के महाप्रबन्धक की बहुत प्रशंसा कर रहे थे। उन्होंने एक वार्ता में कहा था कि बड़ी लाइन को गोहाटी तक बढ़ाया जायेगा। मैं नहीं समझता इस विषय को इतनी अवहेलना क्यों की जा रही है।

यदि सिलिगुरी की बड़ी लाइन को डुबरी तक बढ़ा दिया जाये तो, अखिल भारतीय मार्ग बन जायेगा और पाकिस्तान के क्षेत्र से हो कर नहीं जाना पड़ेगा। यदि हमें आत्मनिर्भर बनना है तो ऐसा करना ही होगा। आसाम सरकार ने एक अभ्यावेदन भेजा था जिसमें तथ्य और

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Chord line.

आंकड़े दिये हुये थे। उसमें लिखा था कि इस बड़ी लाइन के गोहाटी तक बढ़ाने से ही आसाम की गंभीर परिवहन समस्या का हल हो सकेगा। रेलवे बोर्ड ने आसाम और बंगाल की सरकार और वहां की व्यापारिक संस्थाओं की प्रार्थना पर एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त की थी। उसमें कहा गया था कि पूर्ण कार्यकुशलता के साथ कार्य करने पर भी आसाम रेल लिंक आसाम और उत्तरी बंगाल के यातायात की पूर्ण व्यवस्था नहीं कर सकती। उन्होंने एक कोर्ड लाइन बनाने की सिफारिश की थी। किन्तु यह बनाये जाने के स्थान पर वर्तमान लाइन में ही कुछ सुधार कर दिये गये हैं जिनसे आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं हो सकती। इस कोर्ड लाइन के लिये, जिससे दूरी भी कम हो जायेगी, राज्य सरकारों द्वारा एक सर्वेक्षण करवाया गया था। इसके प्राक्कलन और प्रतिवेदन रेल मंत्रालय के पास हैं।

यदि इस लाइन को गोहाटी तक नहीं तो कम से कम डुबरी तक तो अवश्य ही बढ़ा देना चाहिये।

छोटी लाइन के विषय में रेलवे मंत्रालय का विचार है कि यह लाभप्रद नहीं है। किन्तु बड़ी लाइन सिलीगुरी तक बनी हुई है। जब अमीनगांव का पुल, जिस पर करोड़ों रुपये खर्च किये जा चुके हैं, पूर्ण हो चुका है तब इस लाइन को डुबरी तक बढ़ाये जाने में क्या आपत्ति है। मैं नहीं समझ सकता वह कौन से कारण हैं जिनकी वजह से रेल मंत्रालय ऐसा नहीं कर रहा। उपमंत्री श्री त्रिपाठी ने एक दिन कहा था कि मैंने इस विषय में महाप्रबन्धक से वार्तालाप किया है। उसका विचार है कि आदेश मिलने पर वह इस कार्य को १ वर्ष में पूरा कर देगा।

आपातकाल में रेलवे अधिकारियों और रेलवे विभाग ने सराहनीय कार्य किया था। किन्तु मैं यह भी जानता हूं कि पाकिस्तान सरकार की सामयिक हड़ताल से समस्त कार्य अस्त-व्यस्त हो गया था। उस समय हमने ट्रांशिपमेंट की बात सोची थी। किन्तु इससे समस्या का हल नहीं हो जाता।

मुझे आशा है कि रेल मंत्री इन तथ्यों पर विचार करेंगे तथा यथा सम्भव शीघ्र बड़ी लाइन को डुबरी तक बढ़ाने का प्रयत्न करेंगे। यह देश की एकता और सीमांत की सुरक्षा के लिये आवश्यक है।

†**श्री प्रिय गुप्त** (कटिहार) : मैं कर्मकारों और किसानों के प्रतिनिधि और इस सभा के सदस्य के रूप में रेलवे बजट पर अपने सुझाव रखने के लिये खड़ा हुआ है।

रेल मंत्री ने सामान्य राजस्व में अंशदान को ४.५ प्रतिशत बढ़ाने का जो पग उठाया है उसका मैं स्वागत करता हूं। यह मैं इसलिये कहता हूँ कि निजी क्षेत्र के उपक्रमों के समान सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को भी अपनी निज की निधि स्थापित कर लेनी चाहिये।

रेलवे ने ८०० करोड़ रुपये की पूंजी से कार्य आरम्भ किया था और अब वह २००० करोड़ रुपया हो गई है। अब हमें यह देखना है कि इस वर्ष विकास कार्य आदि के लिये अनुमानित व्यय का कितना प्रतिशत विदेशों से उधार लिया जायेगा, कितने प्रतिशत योजना की लागत से लिया जायेगा—और कितने प्रतिशत रेलवे स्वयं अपनी निधि में से देगा। किन्तु साथ ही रेलवे में सुधार के लिये यह भी आवश्यक है कि जनशक्ति का उचित उपयोग हो, प्रशासन में कार्यकुशलता हो और कार्यों में मितव्ययिता हो। यह बहुत महत्वपूर्ण है कि कार्य कुशलता बनी रहे। रेलवे यदि दिये हुए धन का उचित उपयोग न कर सके, तो धन देने का कोई लाभ नहीं। वस्तु भाड़े में यद्यपि कहीं कहीं कुछ नये पैसे ही बढ़ाये हैं किन्तु इसका जन साधारण पर

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री प्रिय गुप्त]

दबाव पड़ेगा क्योंकि नमक और दूसरी खाद्य सामग्रियों के दाम इस तर्क पर बढ़ा दिये जायेंगे कि वस्तु भाड़ा बढ़ा दिया गया है।

यात्री भाड़ा औसतन १४.७ प्रतिशत बढ़ा है। तीसरी श्रेणी की आय बहुत अच्छी है, प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित श्रेणी की भी ठीक है। किन्तु द्वितीय श्रेणी की आय बहुत कम है। रेलवे प्रशासन को चाहिये कि या तो यात्रियों को इस श्रेणी में यात्रा करने के लिये कुछ अतिरिक्त प्रलोभन दिये जावे या जनता गाड़ियों की तरह द्वितीय श्रेणी समाप्त करके उसके स्थान पर सोने के लिये डिब्बे लगा दिये जायें।

क्योंकि हमारी आस्थियां बहुत हैं और जब से हमने इन्हें खरीदा था मूल्य बहुत बढ़ गये हैं इसलिये अवक्षयण निधि और राजस्व रक्षित निधि में भी अंशदान की दर बढ़ा देनी चाहिये। रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे के १९६०–६१ के प्रतिवेदन में यह कहा था कि रेलवे प्रशासन में मितव्ययिता करने का प्रयास किया गया है, किन्तु गत वर्ष और इस वर्ष के अधिकारियों के केडर को देखने से प्रतीत होगा कि उसके व्यय में कोई कमी नहीं हुई। यह सत्य है कि कुल मिला कर व्यय में कमी हुई है किन्तु यह कर्मचारियों को कम करने से नहीं हुई। यह बात रेलवे बोर्ड द्वारा तैयार किये गये व्याख्यात्मक ज्ञापन और टिप्पणी से स्पष्ट है।

मैं औद्योगिक नीति के विषय में भी कुछ कहना चाहूंगा। पहले महत्वपूर्ण स्थानों और गाड़ियों में भी एक शो रूम होता था। जिसमें रेलवे द्वारा काम में लाई जाने वाली वस्तुएं होती थीं। इसे देख कर स्थानीय व्यापारी और कारीगर यह निर्णय करते थे कि क्या यह किसी विशेष प्रदेश में बनाई जा सकती हैं? अब रेलवे प्रशासन विदेशी वस्तुओं पर निर्भर नहीं करता। कुछ प्रमुख वस्तुओं का निर्माण देश में ही किया जाता है। इसलिये मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस विषय पर फिर से ध्यान दिया जाये जिससे प्रादेशिक उद्योगों के विकास को प्रोत्साहन मिले।

मैं युद्ध प्रयत्नों, आपातकाल और प्रतिरक्षा प्रयत्नों के विषय में कुछ नहीं कहना चाहता। मैं इस देश का नागरिक हूं और मेरी मातृभूमि पर चीनियों ने आक्रमण किया है। किन्तु इन प्रयत्नों को करने वाले लोगों की आन्तरिक भावनाओं के विषय में मैं कुछ कहना चाहता हूं। यदि लोग ऊंचे न उठ सकें तो हमें नीचे झुकना चाहिये। इसमें प्रतिष्ठा का कोई प्रश्न नहीं। यह समाज की आवश्यकता है। मैं रेलवे अधिकारियों से भी यही बात कहूंगा।

गोरखपुर से १०६ प्रादेशिक सेना के कर्मचारी और केवल ४ कमांडिंग अधिकारी नेफा में भेजे गये थे। इन ४ अधिकारियों का स्टेशन पर भव्य स्वागत किया गया। किन्तु उन १०६ सैनिकों को कोई अधिकारी प्लेटफार्म पर बिदा करने भी नहीं आया। उत्तर-पूर्व रेलवे मजदूर संघ के सचिव ने अधिकारियों और कर्मचारियों दोनों को दावत दी थी। किन्तु बिदा के समय जो फोटो लिया गया उसमें मजदूर संघ के बैनर्स भी आ गये। इसलिये रेलवे अधिकारियों ने उसे प्रकाशित नहीं होने दिया। यह दृष्टिकोण उचित नहीं है।

२० अक्तूबर को जब युद्ध की घोषणा की गई थी हमने वहां एक सभा में भाषण देकर मजदूरों से एक-एक दिन का वेतन देने के लिये कहा था। वह इस बात के लिये तैयार हो गये। किन्तु अधिकारियों ने मजदूरों से कहा कि अंशदान हमें दो संघ को नहीं; नहीं तो हम तुम्हें देख लेंगे।

इन १०६ व्यक्तियों को २७ तारीख को मुजफ्फरपुर कैंप में पहुंचना था। रेलवे अधिकारियों ने उनसे कहा कि उन्हें भुगतान लेने के लिये प्राधिकार देना है, यह भी घोषणा करनी है कि उन्हें कितना रुपया लेना है और उनके परिवारों को कितना देना है। यह कार्य अब तक नहीं किया गया। इसके स्थान पर वहां क्या हो रहा है? एक वरिष्ठ प्रशासकीय अधिकारी जो १६०० रुपये लेता है कुदाली और फावड़ा ले कर एक खाई खोदता है और अपना सारा दिन यह दिखाने के लिये व्यर्थ नष्ट करता है कि वह युद्ध प्रयत्नों में सहायता कर रहा है। ऐसे व्यर्थ के कार्य बंद किये जाने चाहियें।

रेलवे प्रशासन ने रक्त दान देने के विषय में कई पुस्तिकायें प्रकाशित की थीं। किन्तु अब तक एक भी अधिकारी ने रक्त नहीं दिया जब कि कर्मचारियों ने दिया है।

रेल मंत्री ने मुझे और अखिल भारतीय रेलवे मजदूर संघ के महासचिव को बुला कर कहा था कि तुम्हारे आदमी युद्ध क्षेत्र से भाग रहे हैं। हम वहां गये थे। हमने वहां पाया कि अधिकारी मार्गरक्षकों के साथ उस स्थान पर जा रहे हैं जहां उनकी पत्नियों को खतरे से बचाने के लिये भेजा जाने वाला है। किन्तु तृतीय व चतुर्थ श्रेणियों के कर्मचारियों के लिये उन्होंने कोई परवाह नहीं की।

हम तेजपुर की यात्रा करने गये। बहुत से अन्य सदस्य भी वहीं पर थे। हमने देखा कि वहां के सब लोग भाग चुके थे, परन्तु रेलवे के बहुत से कर्मचारी वहीं पर थे, और उन कर्मचारियों ने वहां से निकलने से इन्कार कर दिया। वह अपनी मातृभूमि के लिये जानें देने के लिये वहां तैयार थे। अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ ने इस अवसर पर अपना समर्थन दिया और ४ लाख श्रमिकों को सहयोग देने के लिये बुलाया, परन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा उन के साथ इस प्रकार का व्यवहार किया गया?

आज रक्षा प्रयासों के प्रसंग में कटिहार में क्या हो रहा है। यातायात बढ़ चुका है, परन्तु कर्मचारी उतने ही हैं। काम अधिक लिया जा रहा है। उन के काम के लिये एक ओर तो प्रशंसात्मक पत्र दिये जाते हैं, तो दूसरी ओर तीसरी तथा चौथी श्रेणी के कर्मचारियों का दोषारोपण किया जा रहा है। वहां श्रमिकों का शोषण हो रहा है। उन को बार बार धमकियां दी जा रही हैं।

उत्तर पूर्वी सीमान्त रेलवे पर सैनिक यातायात की आवश्यकताओं को दृष्टि में रखते हुए कर्मचारियों को २३,३० और ३६ घण्टे तक काम करना पड़ा। कर्मचारियों की कठिनाइयों के साथ साथ सामान्य जनता द्वारा भी कठिनाइयों का सामना करना पड़ा। परन्तु इसी क्षेत्र में नहीं समस्त देश में जहां उच्च अधिकारियों की संख्या में वृद्धि की गई है वहां श्रेणी ३ अथवा ४ का एक भी कर्मचारी सेवा में नहीं लिया गया। युद्ध संबंधी प्रयत्न इस प्रकार किये जा रहे हैं। जब गोरखपुर में गड़बड़ थी तो माननीय उपमंत्री वहां नहाने के टैंक का उद्घाटन कर रहे थे। नहाने के टैंक खोलना क्या आपात संबंधी आवश्यकता है?

†**श्री शाहनवाज खां** : यह भी सेविवर्ग के लिये एक सुविधा है।

†**श्री प्रिय गुप्त** चिकित्सा : संबंधी सुविधायें कम कर दी गयी हैं।

अब मैं औद्योगिक संबंधों और श्रमिकों की चर्चा करूंगा। १९५१ में पी० एन० एम० की बैठक में, जिस समय श्री जयप्रकाश नारायण अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ के प्रधान थे

†मूल अंग्रेजी में

[श्री प्रिय गुप्त]

तथा स्वर्गीय श्री गोपालस्वामी अय्यंगार रेलवे मंत्री थे, उन्होंने कहा था कि अदालतों में श्रमिक झगड़े ले जाने की बजाय हमें इनके सुलझाने के लिये कोई भिन्न मशीनरी की स्थापना करनी चाहिये अतः श्रमिक झगड़ों के फैसलों के लिये त्रै-स्तरीय योजना बनाई गई। यदि जनरल मैनेजर के स्तर पर फैसला न हो सके तो रेलवे बोर्ड निर्णय कर सकता था और रेलवे बोर्ड के ऊपर न्यायाधिकरण द्वारा मसलों को सुलझाने की व्यवस्था की गई। परन्तु १९५१ से १९६२ तक न्यायाधिकरण गठित ही नहीं किया गया।

आचरण संहिता अथवा अनुशासन संहिता के संबंध में त्रिपक्षीय बैठक में निर्णय किया गया था, जो कि केन्द्रीय तथा अन्य श्रामिक संघों द्वारा स्वीकार कर लिया गया था, जिस के अनुसार कुछ उपबन्धों का पालन निजी क्षेत्र द्वारा करना था, परन्तु रेलवे उपक्रम उन सिद्धांतों का उल्लंघन करना चाहता है।

१९६० की हड़ताल की इस सभा में बहुधा चर्चा की जाती है; परन्तु १९३६ या १९३७ में असम तेल समवाय में हुई हड़ताल के समय श्री जवाहरलाल नेहरू द्वारा, जो उस समय कार्मिक संघ के नेता थे, कहे गये शब्दों का मैं उल्लेख करूंगा। उस समय समझौता होने जा रहा था, परन्तु श्री जवाहरलाल नेहरू ने कहा था, कि 'कुछ भी हो हम हड़ताल अवश्य करेंगे'। उस समय हड़ताल हुई, परन्तु आज स्थिति भिन्न है। उस समय के अनुभव को आज हम ने भुला दिया है।

†**श्री शाहनवाज खां** : विदेशी सरकार और अपनी सरकार के साथ किये जाने वाले बर्ताव में अन्तर होना चाहिये।

†**श्री प्रिय गुप्त** : १९६० की हड़ताल का तो कुछ उद्देश्य था जब कि १९३७ की हड़ताल केवल हड़ताल करने की ही दृष्टि से की गई थी। फिर भी हमारे साथ बुरा बर्ताव किया गया। रेलवे मंत्री इस बात पर सहमत भी हो गये थे कि मामलों का पुनर्विलोकन किया जायगा, परन्तु फिर भी इतना विलम्ब किया जा रहा है। ६३ से ६७ लोग नौकरी से हटाये गये हैं। इन लोगों ने कोई बहुत बड़ा गुनाह नहीं किया है, और गृह-मंत्री ने हमें आश्वासन भी दिया था, फिर भी विलम्ब हो रहा है। मुझे आशा है कि आज, जब कि गणतन्त्र दिवस के उपलक्ष में अपराधियों को भी रिहा किया जा रहा है, इन नौकरी से हटाये गये लोगों को भी पुनर्स्थापित किया जायगा। मुझे आशा है कि न को कड़ा दण्ड नहीं दिया जायगा।

रेलवे कर्मचारियों के संघ ने युद्ध प्रयासों में अपना पूर्ण सहयोग देने की घोषणा की है और वह मानसिक तथा शारीरिक तौर से अपनी मातृभूमि के प्रति आत्म-समर्पण और बलिदान की भावना रखते हैं। मैं ने श्रमिकों को कह दिया है कि चाहे उन्हें किन्हीं कठिनाइयों का सामना क्यों न करना पड़े, उन्हें देश की सेवा समझ कर अपना कार्य करते रहना है।

आचरण नियमों के संबंध में मैं आप का ध्यान एक मामले की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। एक एम० टी० पारेख नाम के लेखा क्लर्क नाम को इसलिये सेवा से हटा दिया गया कि उसने चुनाव लड़ने की आज्ञा मांगी थी। उस मामले पर भी आप सहानभूति-पूर्ण विचार करें।

उत्तरी सीमांत रेलवे मजदूर संघ द्वारा मई, १९६२ में कुछ मांगें रखी गई थीं। एक मांग बढ़ते हुए निर्वाह-व्यय के अनुपात में मंहगाई भत्ते को बढ़ाने, तथा न्यूनतम भत्ता निर्धारित

---

†मूल अंग्रेजी में

करने के लिये एक स्थायी मजूरी बोर्ड स्थापित करने के संबंध में थी। दूसरी मांग तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के लिये ३ अग्रिम बढ़ोत्रियां अथवा १० रुपये देने की थी। इसका उद्देश्य यह था कि इन कर्मचारियों के साथ पहली तथा दूसरी श्रेणियों के कर्मचारियों का सा बर्ताव किया जाय। प्रथम और दूसरी श्रेणी के कर्मचारियों को भी ऐसी बढ़ोत्रियां दी जा चुकी हैं। उनकी तीसरी मांग कार्य करने के समय संबंधी नियमों का कड़ा पालन करने की है। चौथी मांग तनख्वाहों के निर्धारित किये जाने, संयुक्त परामर्श दात्री समिति के सुझावों की कार्यान्विति, आदि, संबंधी जो बकाया रकमें हैं उन की तत्काल अदायगी संबंधी है। पांचवीं मांग वर्दियां उपलब्ध करने संबंधी और छटी मांग श्रमिकों के नियमित-करण की है।

फतेगढ़ यातायात जिले में सामयिक श्रमिक को १.०५ रुपये से १.५० रुपये तक दिये जाते हैं जब कि रेलवे बोर्ड ने स्पष्ट कहा है कि दो रुपये देने चाहियें। परन्तु हम सामयिक श्रम की प्रथा को ही समाप्त कर देना चाहते हैं।

सातवीं मांग विद्यमान स्थानीय विशेष तनख्वाह तथा भत्तों में विभेदक कमी न करनेसंबंधी है। आठवीं मांग व्यथाओं में कमी करने के लिये पी० एन० एम० उचित प्रकार कार्य कर सके इसके लिये उचित वातावरण उत्पन्न करने संबंधी है। नवीं मांग भारत के संविधान के उपबन्धों के अनुसार स्थापना संहिता के उपबन्धों में फेर बदल करने की है।

संविधान के अनुच्छेद ३११(२) में संशोधन का जो प्रस्ताव है उस के संबंध में मैं यह कहना चाहता हूं कि एक पद-च्युत कर्मचारी के लिये सुनवाई का दूसरा अवसर, जो इस संशोधन द्वारा निकाला जा रहा है, अवश्य रहना चाहिये।

दसवीं मांग द्वितीय वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार समुद्रीय सेविवर्ग के लिये एक तदर्थ समिति के स्थापित करने की है। अन्तिम मांग तीसरी तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिये तरक्की के साधन जुटाने आदि के संबंध में है।

मुझे विश्वास है कि इन मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायेगा।

इस के साथ साथ मैं रेलवे मंत्रालय से आग्रह करूंगा कि वह क्षेत्रीय रेलवे के जेनरल मैनेजरों को चेतावनी दे कि वह रेलवे कर्मचारियों से किये जाने वाले बर्ताव में सुधार लायें।

स्टेशनों पर भोजनादि के सम्भरण की व्यवस्था में एकाधिपत्य नहीं होना चाहिए, और भिन्न भिन्न लोगों को, इस में सुधार लाने के उद्देश्य से, अवसर मिलने चाहियें।

इस के साथ साथ मैं आपका ध्यान एक अन्य अनियमितता की ओर आकर्षित करूंगा। गृह मंत्रालय द्वारा विशेष पुलिस स्थापना और सतर्कता संघटन के अधिकारियों में से अधिकांश की सेवाओं को स्थायी घोषित करने का निश्चय किया है, परन्तु यह निश्चय अन्य कर्मचारियों पर भी लागू होना चाहिए। अधिकारियों तथा न्यून श्रेणी के कर्मचारियों को जो दण्ड दिये जाते हैं उन में भी बहुत अन्तर होते हैं। यहां दिल्ली के एक मामले में जहां मुख्य क्लर्क की वार्षिक वृद्धि रोक दी गई, वहां क्षेत्रीय सुपरिटेंडेंट के अपराधी सिद्ध हो जाने पर भी उसको केवल यह सूचना दे दी गई कि रेलवे बोर्ड उनके कार्यों से अप्रसन्न है। मेरा सुझाव है कि बर्ताव में समानता अवश्य होनी चाहिए।

केले और आमों के मौसम में माल स्टेशनो पर तोल की मशीनें ठीक नहीं रहतीं अतः माल क्लर्क बगैर तोल किये माल अनुमान से प्राप्त कर लेता है। इस बात की ओर ध्यान दिया जाना चाहिए।

[श्री प्रिय गुप्त]

माल को खुले प्रदान के लिए किस आधार पर लिया जाये और क्या कीमत निश्चित की जाये, इस बारे में निश्चित आदेश होने चाहिएं।

†श्री अ० चं० गुह (बारसाट) : समूचे बजट की जिस प्रकार आलोचना की गई है, उस से मुझे आश्चर्य हुआ है। सरकार देश की रक्षा के लिये साधन जुटाने का प्रयत्न कर रही है और विरोधी पक्षों द्वारा उस प्रयत्न के अन्तर्ध्वंस करने का प्रयास किया गया है; और देश में सरकार के विरुद्ध असन्तोष उत्पन्न करने की कोशिश की गई है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

गत वर्ष रेलवे के कार्यकलापों के लिये विरोध प्रकट किये गये थे, विशेषकर माल के परिवहन, कोयले, आदि के सम्बन्ध में। परन्तु वर्तमान वर्ष में जिस प्रकार स्थिति में सुधार हुआ है, और जिस प्रकार आपातकाल सम्बन्धी अधिकतर कार्यों के सन्तोषजनक ढंग से करने में रेलवे ने कुशलता का उदाहरण दिया है, उस की सराहना किये बगैर मैं नहीं रह सकता।

श्री न० रं० घोष ने असम रेल सम्पर्क के बारे में भावुकतापूर्ण चर्चा की, परन्तु आसाम की सामरिक स्थिति को देखते हुए यह रेल सम्पर्क बिल्कुल अक्षम है, अतः इस पर पूर्णतः निर्भर नहीं किया जा सकता। नागरिक, सैनिक तथा हर प्रकार के परिवहन के लिये यह सम्पर्क सक्षम नहीं हो सकता। अब जब कि बड़ी लाईन सिलिगुड़ी तक बढ़ा दी गई है सरकार के लिये इसे धुबरी अथवा गौहाटी तक बढ़ाना कठिन कार्य नहीं होना चाहिए। सरकार को इसे पूर्ण प्राथमिकता देनी चाहिए।

फरक्का बांध के कार्य को शीघ्र पूरा करने में किसी प्रकार की ढील नहीं होनी चाहिए क्योंकि फराका वैगन बोट का जो गंगा नदी पर प्रबन्ध है वह आपात-काल के लिये सर्वथा असन्तोषजनक है।

कोल परिवहन की व्यवस्था में गत वर्ष की अपेक्षा काफी सुधार हुआ है। परन्तु बाक्स वैगनों के सम्बन्ध में मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा। निस्संदेह वाक्स वैगनों की माल ढोने की क्षमता अधिक है परन्तु इन के प्रयोग करने से पूर्व कुछ इंजीनियरिंग पूर्व-शर्तों का पूरा करना आवश्यक है। मैं चाहता हूं कि इन को इस्तेमाल करने से पूर्व उन पूर्व-शर्तों को पूरा किया जाय। इस के अतिरिक्त हमें यह भी देखना है कि वाक्स वैगन, जिन के द्वारा कोयला ढोया जाता है, वापसी पर कुछ सामान नहीं ला सकते। इस प्रकार इन को इस्तेमाल करना मितव्ययता कि ृष्टि से अलाभदायक सिद्ध होगा। इन बातों की ओर ध्यान देना आवश्यक है।

कोयले तथा अन्य वस्तुओं के परिवहन में मुगलसराय बाधक सिद्ध हुआ है जैसा कि रेलवे मंत्री ने स्वयं भी कहा था। मेरा विचार है कि विभिन्न खण्डो के क्षेत्रों का पुनर्वितरण किया जाये और मुगलसराय को उत्तरी खण्ड की बजाय किसी अन्य खण्ड में रखा जाय। इससे यह बाधा उत्पन्न नहीं होगी।

जहां अच्छी श्रेणी के कोयले ढोने का स्थिति में सुधार हुआ है, घटिया श्रेणी के कोयले की सम्बन्धी छोटे उपभोक्ताओं की कठिनाइयां बढ़ गई हैं। विशेषकर ईंटें बनाने

†मूल अंग्रेज़ी में

में जिस कोयले का प्रयोग होता है में उसका उल्लेख करना चाहता हूं। पश्चिम बंगाल में इस कठिनाई के कारण ईंटों की कीमत लगभग ११० रुपये प्रति हजार ईंट. तक चढ़ गई हैं। इस का कारण यह बताया जाता है कि उन्हें कोयला ट्रकों द्वारा ढोना पड़ता है। इसलिये घटिया श्रेणी के कोयले को ढोने का भी उचित प्रबन्ध होना चाहिए।

द्वितीय योजना के लक्ष्यों के सम्बन्ध में हमें कटु अनुभव हुआ। तृतीय योजना में यह लक्ष्य बढ़ा दिये गये हैं, परन्तु रेलवे बोर्ड को रक्षा सम्बन्धी आवश्यकताओं को देखते हुए इन लक्ष्यों में वृद्धि करनी होगी। २६०० लाख टन के लक्ष्य से आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं हो सकेगी।

विकास निधि के बारे में मुझे यह कहना है कि हमारा गत वर्षों का अनुभव यह है कि हम इस में से अधिक धन निकलवाते रहे हैं और धन जमा कम किया है, अतः यह देश की अर्थ-व्यवस्था की दृष्टि से हानिकारक है। डा० रानेन सेन ने ८२ करोड़ रुपया इस निधि में रखे जाने पर आपत्ति की, परन्तु मेरे विचार में यह रकम बहुत कम है। इस समय रेलों पर लगी हुई पूंजी २,२०० करोड़ है अतः इस निधि को इस पूंजी का ५ प्रतिशत होना चाहिए।

अन्य दो निधियों, अवमूल्यन रक्षित निधि तथा राजस्व रक्षित निधि, की पूंजी भी बहुत कम हो गई थी। इन निधियों की पूंजी रेलों पर लगी पूंजी के आधार पर निर्धारित करनी चाहिए।

ईंधन की खपत की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। गत कुछ वर्षों से हमारे ईंधन की लागत अधिक बढ़ गई है और इस की खपत में मितव्ययिता की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड द्वारा एक समिति नियुक्त की जानी चाहिए जो ईंधन में मितव्ययिता के उपाय सुझा सके। कोयले की खपत की ओर विशेषकर ध्यान दिया जाना चाहिए।

रेलों के चलने में समय निष्ठता न होने का एक कारण कोयले का सम्भरण है। कोयले के धोने का प्रबन्ध स्वयं रेलवे प्रशासन को करना चाहिए।

उत्तर-पूर्वी सीमांत रेलवे की सामरिक अवस्था को देखते प्रतिरक्षा विभाग द्वारा इसे सहायता देनी चाहिए ताकि यह घाटे में न रह कर उचित रूप से कार्य कर सके।

रेलवे के राजस्व पर दो बड़े बोझे हैं: एक दावों की क्षतिपूर्ति और दूसरे बिना टिकट यात्रा करना; अतः इन दोनों बातों की ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। रेलवे सेविवर्ग को इस सम्बन्ध में शिक्षा दी जानी चाहिए क्योंकि यह सब बुराइयां उन के कनोखी करने पर ही उत्पन्न होती हैं।

इन शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूं।

श्री राम शेखर प्रसाद सिंह (छपरा): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आप ने मुझे रेलवेज़ के बारे में अपने विचार व्यक्त करने का अवसर दिया है।

गत १६ फरवरी को माननीय रेलवे मंत्री ने इस सदन के समक्ष जो बजट उपस्थित किया, उसका स्वागत देश के कोने कोने से हो रहा है। इस बजट में यात्रियों के ऊपर कोई किराया नहीं बढ़ाया गया है और आमदनी भी दिखाई गई है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री राम शेखर प्रसाद सिंह]

रेलवे विभाग के अधिकारी भी प्रशंसा के पात्र हैं कि उन्होंने इस इमर्जेंसी में, इस संकट-कालीन स्थिति में, बड़ी मुस्तैदी के साथ काम किया और दिन-रात काम करते हुये लड़ाई के सामान को देश के एक कोने से दूसरे कोने में पहुंचाया। इस प्रकार उन्होंने जिस कर्त्तव्यपरायणता का पालन किया, वह उनकी देशभक्ति का परिचायक है।

रेलवेज़ केवल एक व्यापारिक संस्था ही नहीं है और केवल व्यापारिक दृष्टि से ही उसका महत्व नहीं है, बल्कि जन साधारण के प्रति दिन प्रयोग की दृष्टि से भी वह एक महत्वपूर्ण स्थान रखती है। कवल इसके कि मैं जनता की आवश्यकताओं के विषय में आपका ध्यान आकर्षित करूं। मैं अपना यह पुनीत कर्त्तव्य समझता हूं कि रेलवेज़ में बहालियों का जो सिलसिला है, उसकी ओर आपका ध्यान दिलाऊं। रेलवेज़ में थर्ड ग्रेड के कर्मचारियों की बहाली के लिये देश में चार रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशंज बने हुये हैं। इस संबंध में जो परीक्षा ली जाती है, उसमें अंग्रेजी भाषा से काम लिया जाता है और उसमें रिजनल भाषाओं का इस्तेमाल न होने से रेलवेज़ में सुयोग्य और दक्ष व्यक्तियों का समावेश नहीं होता है और रेलवेज़ को अपने काम के लिये उपयुक्त आदमी नहीं मिलते हैं। उसका नतीजा यह होता है कि काम बहुत दिनों तक ठप्प पड़ा रहता है और काम के सुचारु रूप से चलने में बाधा पड़ती है। मैं रेलवे अधिकारियों और विशेषतः माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि इस समय रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन की जो संख्या है, उसको कम से कम डबल किया जाये।

बिहार में हिन्दी भाषा-भाषी लोग रहते हैं। बिहार में इस वक्त नार्थ-ईस्ट्रन रेलवे, ईस्ट्रन रेलवे, सदर्न रेलवे और नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे, ये चार रेलवेज़ चलती हैं। बिहार के जो लोग नौकरी के लिये आवेदन पत्र देते हैं, उनकी परीक्षा कलकत्ता, इलाहाबाद या ऐसे ही स्थानों पर होती है। इससे उन लोगों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। आंकड़ों से पता चलता है कि रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन पर जितना खर्च होता है, उसका एक चौथाई भाग तो केवल परीक्षा के लिये निर्धारित फार्म भेजने से प्राप्त हो जाता है। आजकल चार रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन के लिये रेलवे प्रशासन पर जितना खर्च पड़ता है, उसी अनुपात से और पब्लिक सर्विस कमीशन की संख्या बढ़ाने पर भी उतने ही खर्च से काम चल सकता है। अगर उसमें कोई कमी हो, तो सम्बद्ध राज्य सरकारों से सहायता ली जा सकती है। मेरा नम्र निवेदन है कि रेलवे मिनिस्ट्री को इधर ध्यान देना चाहिये और जल्द से जल्द रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशंज के नम्बर को बढ़ा कर रिजनल लैंग्वेजिज में परीक्षा लेने का बन्दोबस्त करना चाहिये।

जब सरकार की ओर से रिटायरमेंट की एज ५८ साल कर दी गई है, तो यह उचित है कि बहाली की एज में भी वृद्धि की जाये और उसको २५ बरस के स्थान पर २८ साल कर दिया जाये। मेरा विनम्र निवेदन है कि माननीय रेलवे मंत्री इस ओर ध्यान दें।

इसमें कोई सन्देह नहीं है कि व्यापारिक दृष्टि से रेलवेज़ ने बहुत उन्नति की है। उसकी आमदनी भी बढ़ी है और पार्टीशन के वक्त जिन इंजनों और दूसरे पुर्जों आदि को बाहर से मंगाना पड़ता था, उनका भी उत्पादन यहां पर होने लगा है और ऐसी स्थिति आ गई है कि कुछ दिनों के बाद हम दूसरे देशों को भी ये सामान भेज सकेंगे।

लेकिन पब्लिक यूटिलिटी, जन-साधारण की सेवा, की दृष्टि से जितनी तरक्की होनी चाहिये, वह नहीं हुई है। आंकड़ों से पता चलता है कि रेलवे की आमदनी का अस्सी फीसदी भाग तृतीय वर्ग के यात्रियों के भाड़े से आता है। लेकिन उनकी स्थिति में जितना सुधार होना चाहिये, उतना

सुधार नहीं हो सका है। यह सही है कि गाड़ियों में पंखे लगे हैं, बत्तियों का प्रबन्ध किया गया है, पाखाने भी पहले से कुछ अधिक हो गये हैं, लेकिन फिर भी जितनी सुविधायें उनको प्रदान की जानी चाहिये थीं, उतनी प्रदान नहीं की गई हैं। ज्यादा ध्यान अपर क्लासिस की तरफ दिया जाता है। हमारा देश एक गरीब देश है और यहां पर ज्यादा लोग तृतीय श्रेणी में ही यात्रा करते हैं और उन्हीं से हमें अधिकतर पैसा मिलता है और हमारा काम चलता है लेकिन देखा जाता है कि एयर कंडिशंड कोचिज इत्यादि पर ही ज्यादा पैसे खर्च कर दिये जाते हैं। इन एयर कंडिशंड कोचिज का जहां तक संबंध है, इन कम्पार्टमेंट्स का जहां तक संबंध है, दो ही तबके के लोग इनमें यात्रा करते हैं। एक तो सरकारी अधिकारी करते हैं या व्यापारी वर्ग के लोग करते हैं। [illegible]कारी अधिकारी ही इनमें चलते हैं जिनको इसका भत्ता मिलता है और जिस का भार अन्त में जाकर गरीब किसानों आदि पर हो पड़ता है। मैं चाहता हूं कि अगर हो सके तो एयरकंडिशंड गाड़ियों का इस्तेमाल केवल विदेशी भ्रमणकारियों, जो टूरिस्ट आवें, उनके लिये ही किया जाय और इनको अपने इस्तेमाल में न लाया जाये। इससे काफी बचत हो सकती है।

तृतीय श्रेणी के यात्रियों के लिये भी आपने स्लीपर्ज़ का इंतजाम किया है। लेकिन ये स्लीपर्ज़ बहुत कम हैं। इनकी तादाद बढ़नी चाहिये। दूर तक जाने वाली गाड़ियों में देखा जाता है कि दो एक गाड़ियां ही तीसरे दर्जे की रहती हैं और ज्यादा तर गाड़ियां फर्स्ट और सैकिंड क्लास की या एयरकंडिशन की ही रहती हैं। इसका नतीजा यह होता है कि तीसरे दर्जे में बड़ी भीड़ भाड़ रहती है और खूब धक्का मुक्की होती है। इस वास्ते आवश्यकता इस बात की है कि इन गाड़ियों में तीसरे दर्जे के डिब्बों की तादाद को बढ़ाया जाये और इन यात्रियों को आराम पहुंचाया जाये। मैं आशा करता हूं कि इस ओर माननीय मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगे।

अब मैं रिजर्वेशन के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। तीसरे दर्जे के लिये भी आपने यह सुविधा दी है, यह अच्छी बात है। लेकिन इससे एक दुःखद परिस्थिति भी उत्पन्न हो गई है। जो एडवांस बुकिंग करा लेते हैं, अगर वे २४ घंटे पहले अपना टिकट वापिस करना चाहते हैं तब तो उनको बीस परसेंट कम मिलता है और अगर २४ घंटे पहले वापिस नहीं करते हैं, तो उनको कुछ भी नहीं मिलता है, उनका टिकट वापिस नहीं होता है। इसकी भी कोई व्यवस्था की जानी चाहिये और यह जो २० परसेंट का चार्ज है यह भी कम होना चाहिये।

आपने टू टायर और थ्री टायर स्लीपर्ज़ की भी व्यवस्था की है। लेकिन टू टायर स्लीपर्ज़ में एटेंडेंट नहीं रहता है और थ्री टायर स्लीपर वाला ही इसकी निगरानी करता है, इससे बड़ी तकलीफ होती है। यह भी दूर होनी चाहिये। टू टायर स्लीपर में चलने वाले यात्री को तीन रुपये पचास नये पैसे या तीन रुपये पचहत्तर नये पैसे अधिक देने पड़ते हैं। रात को सोने की सुविधा उनको मिलती है। पता नहीं यह सरकारी आदेश है या मन माने ढंग से ही अधिकारी ऐसा कर देते हैं कि दिन में सुबह छः बजे के बाद उनको उठा दिया जाता है और टू टायर्ज़ को बन्द कर दिया जाता है। इससे दूर चलने वाले व्यक्तियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है। इसका नतीजा यह होता है कि जो सुविधा देने के उद्देश्य से इस स्लीपर की व्यवस्था की गई है, इसका उलटा ही असर होता है और उनको परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इधर आकर्षित करता हूं कि चाहे कुछ पैसे और अधिक क्यों न उनको देने पड़ें लेकिन टू टायर पर चलने वाले व्यक्तियों से जिनसे सरचार्ज और भाड़े के रूप में पैसे लिये जाते हैं, उनको यह सुविधा भी प्रदान करें कि वे दिन में भी टू टायर्ज़ का इस्तेमाल कर सकें।

अपर क्लासिस के बर्थ्स का जो रिजर्वेशन होता है तथा उनमें चलने वाले जो यात्री होते हैं उनको भी इसी प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इस ओर भी सरकार का ध्यान

[श्री राम शेखर प्रसाद सिंह]

जाना चाहिये। रिजर्वेशन के मामले को इस प्रकार से हल किया जाना चाहिये ताकि सभी यात्रियों को सुविधा हो और आपका कोई नुकसान भी न हो।

तीसरे दर्जे में सफर करने वाले यात्रियों को और भी कई प्रकार की कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। छोटे छोटे स्टेशनों पर बुकिंग विंडोज देर से खोली जाती हैं, जब बहुत ही थोड़ा समय रह जाता है तब खोली जाती हैं, उस समय खोली जाती हैं जब भीड़ बहुत हो जाती है। इसका नतीजा यह होता है कि कई यात्रियों को टिकट ही नहीं मिल पाते हैं, कइयों को कम पैसे वापिस मिलते हैं, कइयों से ज्यादा पैसे लेकर कम दूरी के टिकट दे दिये जाते हैं। इस ोर भी सरकार का ध्यान जाना चाहिये और ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिये जिससे लोगों को इस प्रकार की कठिनाइयों का सामना न करना पड़े।

ऐसा भी देखा गया है कि जब टाइम टेबल तैयार किया जाता है, यात्रियों की सुविधा का ध्यान नहीं रखा जाता है। पुराने ब्यूरोक्रेटिक ढंग से ही वह बना दिया जाता है और सुझाव अगर दिये भी जाते हैं तो भी उसका कोई नतीजा नहीं निकलता है। मैं आपका ध्यान छपरा और सोनपुर के बीच अप एंड डाउन गाड़ियों की तरफ दिलाना चाहता हूं। अप लाइन में आठ घंटे के अन्दर कोई दूसरी गाड़ी नहीं मिलती है। इसी आठ घंटे के बीच में एक जनता गाड़ी जाती है और उस जनता गाड़ी को बीच के भी स्टेशनों पर रोकने के लिये कितनी ही बार खतोकिताबत की गई है, लेकिन कोई फल नहीं निकला है। डाउन ट्रेन का भी यही हाल है। एक पांच बजे शाम को ट्रेन चलती है छपरा से सोनपुर की तरफ, उसके बाद फिर सवेरे चार बजे ही ट्रेन मिलती है। बीच में कोई गाड़ी नहीं है। आम लोगों का कहना है कि जब टाइम टेबल बनाया जाता है, उस वक्त टाइम टेबल अधिकारी के पास वहां के जो लोकल मोटरें चलाने वाले होते हैं, लोकल बसें चलाने वाले होते है, वे सिफारिश करके ऐसी व्यवस्था करा देते है ताकि रेलों का इस्तेमाल न होकर बसों का ही इस्तेमाल अधिक हो। इस प्रकार से रेलों को पैसे का नुकसान होता है। साथ ही साथ लोगों को जो सुविधा मिलनी चाहिये, नहीं मिलती है। मैं चाहता हूं कि इस ओर भी सरकार का ध्यान जाये। लोगों की सुविधा को ध्यान में रखते हुये ही टाइम टेबल बनाया जाना चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि रेल को व्यापारिक दृष्टि को न देखा जाये। वह भी देखा जाये लेकिन जनता का भी ध्यान रखा जाये। ज्यादा से ज्यादा लोगों का जिसमें लाभ हो, वही व्यवस्था की जानी चाहिये।

गुड्ज एण्ड पार्सल्ज की बुकिंग के बाद उनको रखने के लिये शैड्ज की व्यवस्था नहीं होती है। जो लोग अपना सामान बुक कराते हैं उनका सामान पानी में ही भीगता रहता है। उसकी भी ठीक तरह से देखभाल का प्रबन्ध होना चाहिये। पी० डब्ल० डी० और डिस्ट्रिक्ट बोर्ड की सड़कों से मिलती हुई जो रेलवे यार्ड की सड़क आती है वह इतनी खराब कंडिशन में होती है कि लोगों को सामान आदि लाने में बड़ी असुविधा होता है इस ओर भी रेलवे विभाग का ध्यान जाना चाहिये।

अब मैं डिपार्टमैंटल केटरिंग के बारे में दो शब्द कहना चाहता हूं। कुछ समय पहले तक कांट्रेक्टर्ज के जरिये यह काम होता रहा है लेकिन अब इस विभाग ने डिपार्टमेंटल केटरिंग की व्यवस्था ज्यादा तर स्टेशनों पर बड़े बड़े तथा छोटे स्टेशनों पर कर दी है। लेकिन मैं आपका ध्यान रांची स्टेशन की ओर दिलाना चाहता हूं। रांची बिहार गवर्नमेंट का ग्रीष्मकालीन यानी समर कैपिटल है। औद्योगिक दृष्टि से वह बहुत ऊंचा स्थान होता जा रहा है। वहां सरकार द्वारा कोई केटरिंग का प्रबन्ध नहीं किया गया है। बाहर बी० एन० आर० होटल है। लेकिन वहां

नहीं है। उससे केवल बड़े बड़े लोग लाभ उठा सकते हैं। पैसा अधिक लिया जाता है जो आम लोग दे नहीं सकते हैं। आम लोगों के खाने पीने की चीजों का प्रबन्ध सरकार की तरफ से वहां होना बहुत जरूरी है। अगर डिपार्टमेंटल केटरिंग वहां नहीं हो सकता है, और कांट्रैक्टर के द्वारा ही यह करवाना है तो किसी अच्छे कान्ट्रैक्टर के जिम्मे यह काम सौंपा जाना चाहिये ताकि सभी लोग इससे लाभ उठा सकें।

इस संबंध में तीन बातों का होना बहुत आवश्यक है। एक तो यह देखा जाना चाहिये कि लोगों को क्वालिटी सुपीरियर मिले, दूसरी प्राइस वाजिब हो और तीसरे ठीक समय पर लोगों को सामान मिले। यह चीज आज देखने में नहीं आ रही है। अपने अनुभव की एक बात मैं आपको बतलाना चाहता हूं। जहां पर डिपार्टमेंटल केटरिंग है, वहां पर भी लोगों की सुविधा के अनुसार उसको सामान नहीं मिलता है। अभी हम लोग पटना से एक साथ आ रहे थे। उसी ट्रेन में माननीय मिनिस्टर फार पार्लियामेंटरी अफेयर्स भी आ रहे थे। कानपुर स्टेशन पर हम लोगों को श्री प्रिय गुप्त की मार्फत चाय ठीक समय पर मिल गई। लेकिन माननीय मिनिस्टर फार पार्लियामेंटरी अफेयर्ज को नहीं मिली। अन्त में स्टेशन मास्टर को बुलाया गया और उन्होंने डिपार्टमेंटल केटरर से कहा कि अगर माननीय मंत्री जी को चाय नहीं पहुंचाई गई तो तुम्हें चले जाना होगा। जब इस प्रकार का थ्रट दिया गया तभी माननीय मंत्री जी को चाय मिल सकी। जब बड़े बड़े लोगों का यह हाल होता है, तो छोटे लोगों का क्या हाल हो सकता है, इसका अंदाजा आप लगा सकते हैं। मैं चाहता हूं कि इस ओर भी ध्यान दिया जाय। कृपलानी कमेटी ने यह सुझाव दिया था कि जहां डिपार्टमेंटल केटरिंग हो वहां साथ साथ प्राइवेट केटरिंग का भी इन्तजाम होना चाहिये ताकि कम्पीटीशन की भावना रहे और काम ठीक तरह से चले। अगर ऐसा किया जाता तो यह बहुत अच्छा होता।

अन्त में मैं माननीय मंत्री जी को जो बजट उन्होंने पेश किया है, उसके लिये धन्यवाद देता हूं। रेलवे बोर्ड तथा रेल अधिकारियों ने इस संकटकाल में जिस कार्यकुशलता का परिचय दिया है, जिस देशभक्ति का परिचय दिया है, उसी कार्य कुशलता तथा उसी प्रेम का परिचय वे आगे भी देंगे, ऐसी आशा की जानी चाहिये।

†**श्री याज्ञिक** (अहमदाबाद) : सर्वप्रथम मैं रेलवे मंत्रालय और रेलवे के कर्मचारियों को इस बात के लिये बधाई देता हूं कि उन्होंने आपातकाल के दौरान युद्ध कार्यों में शानदार सहयोग दिया है। भारित पूंजी पर काम की दर बढ़ा कर सामान्य राजस्व को राशि देकर ठीक ही किया गया है। रक्षित कोष के विनियोजन में जो वृद्धि की गई है मैं उसका समर्थन करता हूं। तथापि रेलवे भाड़े पर जो अधिभार लगाया गया है मैं उसका विरोध करता हूं।

खेद की बात है कि रेलवे को भाड़ों पर अधिभार लगाना पड़ रहा है। आय का कम अनुमान लगाना विचित्र नौकरशाही तरीके का एक उदाहरण है। अगले वर्ष के लिये आप का अनुमान कम रखा गया है। कोई कारण नहीं है कि यातायात की आय में ५ करोड़ रुपये के बजाय, जैसे कि रेलवे बजट में दिखाया गया है, १५ करोड़ की वृद्धि क्यों न हो।

रेलवे संबंधी लेखा परीक्षा प्रतिवेदन से बड़े पैमाने पर अपव्यय होने के मामले नजर में आये हैं। केवल कम भाड़ा लेने से ही प्रशासन को दो करोड़ रुपये की हानि हुई है। कुल स्टोर की तुलना में फालतू स्टोर की प्रतिशतता ४% से बढ़ कर ८ प्रतिशत हो गयी है। लगभग २० से ३० करोड़ रुपये का अपव्यय हो रहा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री याज्ञिक]

मितव्ययता के तौर पर कोयला खानों पर कोयला वैगनों के ठीक लदान का निरीक्षण करने वाले कर्मचारियों को हटा देने से कोयले के परिवहन में भारी कमी हुई है। यह कमी ५१ से ५४ प्रतिशत तक है। इन सभी मामलों की तथा वित्तीय अनियमितताओं के मामलों की जांच की जाये तथा जो लोग दोषी प्रमाणित हों उनको कड़ा दण्ड दिया जाये।

अभी हाल एक संवाद प्रकाशित हुआ था कि रेल सम्पर्क न होने के कारण ५०,००० टन खाद्यान्न कांडला के गोदामों में पड़ा हुआ है। जब तक गुंड-कांडला लाइन का निर्माण नहीं किया जायेगा तब तक स्थिति में सुधार नहीं हो सकता है। रेलवे मंत्रालय को इस कार्य में शीघ्रता करनी चाहिये।

यद्यपि अहमदाबाद स्टेशन में छोटे लाइन का स्टेशन द्रुत वेग से निर्मित किया गया तथापि बड़ी लाइन का स्टेशन अभी तक भी पूरी तरह निर्मित नहीं हुआ है। फल यह हुआ है कि दूर के यात्रियों को बहुत परेशानी होती थी।

गुजरात की नैरो गेज लाइनों (संकरी लाइनें) की दशा में कोई सुधार नहीं हुआ है। इन लाइनों को या तो बिल्कुल हटा देना चाहिये या पुनः नये सिरे से बनाना चाहिये।

भूतपूर्व रेलवे मंत्री श्री जगजीवन राम ने यह आश्वासन दिया था कि वे सौराष्ट्र में छोटी और संकरी रेलवे लाइनों को बदल कर बड़ी रेलवे लाइन बनायेंगे। यह आश्वासन अभी भी पूरा नहीं हुआ है।

मेरा सुझाव है कि छोटी लाइनों का कार्यालय बम्बई से हट कर गुजरात में आ जाना चाहिये। तभी इस समस्या के प्रति न्याय किया जा सकता है। साथ ही मेरा सुझाव यह है कि छोटी लाइन के प्रशासन में भी परिवर्तन किया जाय तथा छोटी लाईनों की व्यवस्था करने के लिये पश्चिम रेलवे का पृथक विभाग बनाया जाये।

इसके पश्चात् लोक-सभा सोमवार, ४ मार्च, १९६३/१३ फाल्गुन, १८८४ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

शनिवार, २ मार्च, १९६३

११ फाल्गुन, १८८४ (शक)

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		७६१–८६
तारांकित प्रश्न संख्या		
१९४	छात्रों द्वारा रेलवे सम्पत्ति का लूटा जाना . .	७६१–६३
१९५	कृषि उत्पादन	७६३–६४
१९६	सुपर टैंकर	७६४–६६
१९७	पर्यटन के विकास के लिये वृहद योजना .	७६६–६८
१९८	नौवहन समवायों में विदेशियों द्वारा पूंजी लगाया जाना	७६८–७०
१९९	असैनिक उड्डयन में मितव्ययिता	७७०–७३
२००	ग्राम स्वयं सेवक दल	७७३–७६
२०१	चीनी के कारखाने . . .	७७६–७८
२०२	दिल्ली के लिये भूमिगत रेल व्यवस्था	७७८–७९
२०३	नारोज पुल दुर्घटना .	७७९–८०
२०४	बिना टिकट यात्रा . .	७८०–८३
२०५	अमरीका को चीनी का निर्यात .	७८३–८५
२०६	वाइकिंग तथा 'हेरौन' विमान	७८५–८६
२०९	खतरे की जंजीरें	७८६
प्रश्नों के लिखित उत्तर		७८७–८५९
तारांकित प्रश्न संख्या		
१७३	डालमिया जैन समवायों पर प्रतिवेदन . . .	७८७–८८
१७४	मशीनी औजार उद्योग .	७८८
१७५	निर्यातकों को ऋण सुविधायें	७८८

विषय		पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमशः) . . . .

तारांकित
प्रश्न संख्या

१७६	भारत में चैकोस्लोवाकिया के व्यापारी दल की भारत यात्रा .	७८८–८९
१७७	उद्योग की अप्रयुक्त अधिष्ठापित क्षमता . .	७८९
१७८	रूरकेला इस्पात कारखाने का विस्तार . .	७९०
१७९	कपड़े तथा सूत के मूल्य . .	७९०
१८०	इस्पात का उत्पादन	७९०–९१
१८१	नेपा मिल्स .	७९१
१८२	जापान को चाय का निर्यात .	७९१
१८३	पंजाब में कच्चे लोहे की कमी .	७९२
१८४	कपास का मूल्य . .	७९२
१८५	उत्तर प्रदेश में तेल मिलें . .	७९२–९३
१८६	भद्रावती आयरन एण्ड स्टील वर्क्स . . .	७९३
१८७	मिट्टी निकालने तथा खनन के भारी उपकरण . .	७९३
१८८	रेयन उद्योग के लिये लुग्दी का आयात .	७९४
१८९	लोहा तथा इस्पात की बिक्री . .	७९४
१९०	सहकारी चाय कारखाने . . .	७९४–९५
१९१	कच्चा माल तथा निर्मित वस्तुयें .	७९५
१९२	कांगड़ा घाटी में चाय उद्योग	७९५
१९३	इस्पात उत्पादन के लक्ष्य . .	७९६
२०७	रेलवे पुल .	७९६
२०८	जापान को खांड का निर्यात .	७९६
२१०	रेलवे के यार्डों का यंत्रीकरण	७९७
२११	अमरीकी फार्म लीडरों के दल का दौरा .	७९७
२१२	मालगाड़ियों का लूटा जाना . .	७९७–९८
२१३	रबी की फसल के न्यूनतम मूल्य .	७९८
२१४	गांधीग्राम रेलवे स्टेशन . .	७९८–९९
२१५	परादीप के विकास के लिये न्यास . .	७९९
२१६	सहकारी आन्दोलन . . .	७९९–८००
२१७	लुधियाना में रेल दुर्घटना . .	८००
२१८	राष्ट्रीय पशु तथा पक्षी	८००–०१

	विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमशः)

तारांकित प्रश्न संख्या

२१९	विपणन बोर्ड	८०१
२२०	इंडियन एयरलाइन्स	८०१
२२१	वनस्पति में रंग मिलाया जाना	८०२
२२२	रेलवे दुर्घटना की जांच	८०२

अतारांकित प्रश्न संख्या

२६१	तेल से गैस बनाने का संयंत्र	८०२—०३
२६२	हैदराबाद में संश्लिष्ट औषधियों का कारखाना	८०३
२६४	उप-चुनाव	८०३
२६६	बाइसिकिल	८०४
२६७	इस्पात के विक्रय पर अधिभार की वसूली	८०४
२६९	मद्रास में सोडा एश संयंत्र	८०४—०५
२७०	संपर्क अधिकारी द्वारा आत्म हत्या	८०५
२७१	उत्तर प्रदेश में औद्योगिक बस्तियां	८०५
२७२	मिश्रित इस्पात का निर्माण	८०६
२७३	उर्वरक कारखाना, दुर्गापुर	८०६
२७४	प्रस्फोटों का निर्माण	८०७
२७५	भारी इंजीनियरी संयंत्र, दुर्गापुर	८०७
२७६	मद्रास में कताई के कारखाने	८०७—०८
२७७	कपड़ा और सूत पर शुल्क आयोग का प्रतिवेदन	८०८—०९
२७८	सीमेंट का उत्पादन	८०९
२७९	दक्षिण पूर्व एशियाई प्रदेशों को निर्यात में कमी	८०९—१०
२८०	दिल्ली के लिए सीमेंट का अभ्यंश	८१०
२८१	उर्वरक कारखाने	८१०—११
२८२	धातुमिश्रित तथा विशेष इस्पात का उत्पादन	८११
२८३	अधिवक्ता अधिनियम के अन्तर्गत स्टम्प ड्यूटी	८११—१२
२८४	हिन्दू उत्तराधिकार अधिनियम	८१२
२८५	त्रिपुरा में केन्द्रीय विपणन संगठन	८१२

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमशः)		
अतारांकित प्रश्न संख्या		
२८६	रेडियो उद्योग	८१२–१३
२८७	अफगानिस्तान को हरी चाय का निर्यात	८१४
२८८	दक्षिण रोडेशिया से तांबे का आयात	८१४
२८९	कच्चे रबड़ का आयात	८१५
२९०	केरल में रबड़ के पौधे दुबारा लगाना	८१५
२९१	पंजाब में कुटीर और लघु उद्योग	८१६
२९२	नंगल बांध में औद्योगिक बस्ती	८१६
२९३	पाकिस्तान के साथ व्यापार	८१७
२९४	इस्पात और भारी उद्योग	८१७
२९५	काली मिर्च का वायदा बाजार	८१७–१८
२९६	मनीपुर में हथकरघा उत्पादन	८१८
२९७	मनीपुर में कागज का कारखाना	८१९
२९८	भारतीय पटसन माल का निर्यात	८१९
२९९	ऊनी होजियरी कारखाने	८१९–२०
३००	बिलासपुर (मध्य प्रदेश में) लाख समाहार केन्द्र	८२०
३०१	इस्पात उद्योग का विस्तार	८२०
३०२	त्रिवेन्द्रम में टिटेनियम फैक्टरी	८२०–२१
३०३	तांबा, टिन, जस्ता और पीतल का उपयोग	८२१–२२
३०४	यूरोपीय साझा बाजार के देशों को केलों का निर्यात	८२२
३०५	मशीनी औजार संयंत्र	८२२
३०६	मद्रास में सीमेंट फैक्टरियां	८२२–२३
३०७	कोटा नाईलोन फैक्टरी	८२३
३०८	शिशु खाद्य (बेबी फूड) फैक्टरी	८२३
३०९	मेगनेट निर्माण संयंत्र	८२३–२४
३१०	लोहा और इस्पात बिक्रेता	८२४–२५
३११	निर्यात की जाने वाली मछलियों की किस्म पर नियंत्रण	८२५
३१२	टीकमगढ़ में रेलवे आउट एजेंसी	८२५–२६
३१३	बिजावर में सार्वजनिक टैलीफोन कार्यालय	८२६
३१४	राजस्थान में कृषि विश्वविद्यालय	८२६
३१५	गहरे पानी में मछली पकड़ना	८२६–२७

विषय पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमश:)

अतारांकित
प्रश्न संख्या

३१६	विमान दुर्घटनायें	८२७
३१७	विस्थापित व्यक्तियों के डाकखाने में खाते	८२७
३१८	चीनी उद्योग सम्बन्धी समिति	८२८
३१९	उपभोक्ता सहकारी संस्थायें	८२८
३२०	कृषि प्रदर्शन फार्म	८२८
३२१	डेरी फार्म	८२९
३२२	अन्तर्दे ीय जल परिवहन	८२९
३२३	मोटर गाड़ी संचालकों को ऋण सुविधायें	८३०
३२४	१९६० की हड़ताल में पदच्युत कर्मचारी	८३०–३१
३२५	पर्यटकों के लिए कार खड़ी करने के लिये विशेष स्थान	८३१
३२६	गोशाला विकास योजनायें	८३१–३२
३२७	भारत तथा पूर्वी एशियाई देशों के मध्य नौवहन सेवायें	८३२–३३
३२८	जोधपुर रेलवे वर्कशाप	८३३
३२९	आंध्र प्रदेश में कृषि फार्म	८३३
३३०	रेलवे क्षमता का क्षयर्ण	८३३–३४
३३१	लदान का समय	८३४
३३२	नलकूप	८३४–३५
३३३	नर्मदा पर पुल	८३५
३३४	नलकूप	८३६–३६
३३५	बेरोजगार असैनिक विमान चालक	८३६
३३६	सतना से सिंगरेनी कोयला खान तक रेलवे लाइन	८३६
३३७	डेनमार्क का सहयोग प्राप्त डेरी फार्म	८३७
३३८	भूमि का कृष्यकरण	८३७
३३९	सड़क दुर्घटनायें	८३८
३४०	जुलू रेलवे यार्ड से कोयले की चोरी	८३८
३४१	नौवहन विकास निधि	८३८–३९
३४२	भारतीय वन अधिनियम, १९२७ का संशोधन	८३९
३४३	हिमाचल प्रदेश में पुल की मरम्मत	८३९
३४४	रेलवे कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ाना	८४०

विषय		पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर (क्रमशः)

अतारांकित
प्रश्न संख्या

३४५	भूमि अर्जन अधिनियम	८४०
३४६	स्टेम बोरर रोग	८४०
३४७	मनीपुर में बन्दोबस्त की कार्यवाई	८४१
३४८	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् का बजट	८४१
३४९	जहाज	८४१
३५०	भारतीय जहाजी कंपनियों में विदेशी	८४१
३५१	फतेहपुर—चूरू रेलवे लाइन	८४२
३५२	सामुदायिक विकास खंड	८४२
३५३	होजपेट और सालारजंग चीनी कारखाने	८४२–४३
३५४	ग्राम सेवक	८४३
३५५	केरल में बड़गरर बांध का निर्माण	८४४
३५६	कोजीकोड जिले में टेलीफोन	८४४
३५७	स्कूल आफ़ केटरिंग, केरल,	८४४–४५
३५८	यात्री सुविधायें	८४५
३५९	भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद्	८४५–४६
३६०	उत्तर रेलवे के स्टेशनों पर बिजली लगाना	८४६
३६१	पंजाब से चावल का निर्यात	८४६–४७
३६२	मुकेरियां तलवाड रेलवे लाइन	८४७
३६३	उत्तर रेलवे पर यात्री सुविधायें	८४७
३६४	जादव रोड रेलवे स्टेशन पर मुसाफिर खाना	८४७
३६५	मध्य प्रदेश में टेलीफोन कनेक्शन	८४८
३६६	विस्तार कार्यकर्ताओं की शिक्षा	८४८–४९
३६७	पेकैज प्रोग्राम	८४९
३६८	शिलांग—सिल्चर मार्ग पर पुल	८४९–५०
३६९	सिल्चर से लमडिंग तक गाड़ी	८५०
३७०	स्थायी ज़ोनल रेलवे दुर्घटना समितियां	८५०
३७२	पूर्वी उत्तर प्रदेश में पुल	८५१
३७३	गाजीपुर में गंगा के ऊपर पुल	८५१
३७४	कांगड़ा घाटी से सांवर के लिए बुकिंग	८५१

प्रश्नों के लिखित उत्तर	विषय	पृष्ठ
अतारांकित प्रश्न संख्या		
३७५	कलकत्ता-आसाम नौवहन सम्पर्क	८५१—५२
३७६	रेल परिवहन सुविधायें	८५२
३७७	किसानों में खाद का वितरण	८५२
३७८	गंगा नगर-हिन्दूमल कोट रेलवे लाइन	८५२—५३
३७९	डाक व तार बस्ती बीकानेर	८५३
३८०	भारत-नार्वे मत्स्य ग्रह परियोजना	८५३
३८१	विशाखापटनम पत्तन	८५३—५४
३८२	सैंट्रल स्वायल कन्जरवेशन रिसर्च एण्ड ट्रेनिंग सेंटर, कोटा	८५४—५५
३८३	मिथान गैस से इंजनों का चलाया जाना	८५५
३८४	इंटरनेशनल फार्म यूथ एक्सचेंज प्रोग्राम	८५५—५७
३८५	माल डिब्बे	८५७
३८६	कुल्लू में भेड़ पालन केन्द्र	८५७
३८७	परादीप पत्तन तक 'एक्सप्रेस' राजपथ	८५८
३८८	दुग्ध चूर्ण	८५८
३८९	उत्तम बीजों का वितरण	८५९
३९०	डिलक्स गाड़ी	८५९

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना . . ८५९—६१

श्री हेम बरुआ ने मनीपुर के रास्ते भारत में नागा विद्रोहियों के कथित प्रवेश की ओर प्रधान मंत्री का ध्यान दिलाया ।

प्रधान मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) ने इस संबंध में एक वक्तव्य दिया ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . . ८६१—६३

(१) निम्नलिखित नियमों की एक-एक प्रति :—

(एक) भारतीय वायरलेस टेलीग्राफी अधिनियम, १९३३ की धारा १० की उपधारा (४) के अन्तर्गत दिनांक १९ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० १७१ द्वारा शुद्ध की गई दिनांक १५ दिसम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० ३७५६ में प्रकाशित भारतीय वायरलैस टेलीग्राफी (कब्जे में रखना) संशोधन नियम, १९६२ ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र—जारी विषय पृष्ठ

(दो) भारतीय टेलीग्राफी अधिनियम, १८८५ की धारा ७ की उप-धारा (५) के अन्तर्गत दिनांक १९ जनवरी, १९६३ की अधि-सूचना संख्या जी० एस० आर० ११७ द्वारा शुद्ध की गई दिनांक १५ दिसम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस०आर० १७०५ में प्रकाशित वायरलेस रिसीविंग उपकरण के लिए लाइसेंस देना (संशोधन) नियम, १९६२।

(२) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति :—

(एक) समवाय अधिनियम, १९५६ की धारा ६१९ की उप-धारा (१) के अन्तर्गत हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड, हिनू (रांची) की वर्ष १९६१–६२ के वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महा-लेखापरीक्षक की टिप्पणियों सहित।

(दो) उक्त कम्पनी के कार्य की सरकार द्वारा समीक्षा।

(३) १ अप्रैल, १९६१ से ३१ मार्च, १९६२ तक की अवधि के लिये चाय बोर्ड के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन की एक प्रति।

(४) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३५ की उपधारा

(३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(क) दिनांक २० सितम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/६८/६१ ट्रा।

(ख) दिनांक १ नवम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधि-सूचना संख्या एफ० १२/९०/६२—पी० आर० (टी)।

(५) निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(क) वणिक नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४५८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २४ नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५९६ में प्रकाशित नौवहन विकास निधि (ऋण) संशोधन नियम, १९६२।

(ख) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३३ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत अन्देमान और निकोबार द्वीपसमूह मोटर गाड़ी नियम, १९३९ में कुछ और संशोधन करने वाली दिनांक ५ दिसम्बर, १९६२ के अन्देमान और निकोबार गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या २५५/६२/एफ० ६८—११४/६०—पब०।

सभा पटल पर रखे गये पत्र—जारी

(६) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(क) दिनांक २० नवम्बर, १९५४ की अधिसूचना संख्या एस० आर० ओ० ३४४३ में प्रकाशित आदेश, बाद में संशोधित रूप में को रद्द करने वाली दिनांक ५ अक्तूबर, १९६२ की एस० ओ० संख्या ३०७८ ।

(ख) दिनांक १९ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १२६ में प्रकाशित गन्ना (नियंत्रण) संशोधन आदेश, १९६३ ।

(७) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत दिनांक १९ फरवरी, १९६३ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० २(१२)/६१—एफ० सी० एस० की एक प्रति जिस में दिल्ली सीमेंट नियन्त्रण आदेश, १९६३ दर्ज है ।

राष्ट्रपति का सन्देश ८६३

अध्यक्ष महोदय ने लोक सभा को यह बताया कि राष्ट्रपति ने १८ फरवरी, १९६३ को एक साथ समवेत संसद् की दोनों सभाओं के समक्ष जो अभिभाषण दिया था उसके प्रति लोक सभा के सदस्यों द्वारा व्यक्त किये गये धन्यवाद को उन्होंने सहर्ष स्वीकार किया है ।

राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय कुछ सदस्यों के आचरण की जांच करने वाली समिति के प्रतिवेदन को उपस्थापित किये जाने के समय को बढ़ाया जाना ८६४—६५

समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित किये जाने के लिये नियत समय १२ मार्च, १९६३ तक बढ़ा दिया गया ।

विधेयक पुरस्थापित

विनियोग (रेलवे) विधेयक, १९६३ . . . . ८६५—६६

रेलवे आय व्ययक—सामान्य चर्चा . . . . ८६६—८६

आयव्ययक (रेलवे), १९६३—६४ पर सामान्य चर्चा आरम्भ हुई । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

सोमवार, ४ मार्च, १९६३ / १३ फाल्गुन, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि

रेलवे आय व्ययक, १९६३—६४ पर अग्रेतर सामान्य चर्चा; विनियोग रेलवे विधेयक, १९६३ पर विचार और उसका पारित किया जाना ।