लोक-सभा
वाद-विवाद

तृतीय माला

खण्ड ६, १९६२/१८८४ (शाक)

६ से १८ अगस्त, १९६२/१५ से २७ श्रावण, १८८४ (शाक)

3rd Lok Sabha

Preservation
14-5-92
Fumigated
On 8/12/87
Parliament Library

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

दूसरा सत्र, १९६२/१८८४ (शाक)

(खण्ड ६ में अंक १ से १० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

लोक सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

गुरुवार, १६ अगस्त, १९६२

२५ श्रावण, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

कपास और तिलहन का उत्पादन

†*३१४. **श्री सुबोध हंसदा :**
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री बी० चं० शर्मा :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री हेम बरुआ :
श्री त्रिदिव कुमार चौधरी :
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री यशपाल सिंह :
श्री बसुमतारी :
श्री राम रतन गुप्त :

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार कुछ विशेषज्ञों को नियुक्त करके कपास के उत्पादन को बढ़ाने का इरादा रखती है ;

(ख) यदि हां, तो क्या योजना सरकार द्वारा स्वीकार कर ली गई है ; और

(ग) क्या सरकार ने विशेषज्ञ नियुक्त कर लिये हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) राज्य सरकार को मंत्रणा दी गई है कि वह अनेक उपायों को अपनाने के द्वारा रूई के उत्पादन में वृद्धि की जाए

†मूल अंग्रेजी में

1610 (Ai) LSD—1.

और गुण प्रकार को बढ़ाया जाए, अर्थात् रूई विस्तार कार्य के लिये विशेष कर्मचारियों की नियुक्ति, उत्तम किस्मों के बीज के वितरण के लिये व्यवस्था, उत्तम पौधा संरक्षण व्यवस्था और उर्वरकों के विशेष अभ्यंश का नियतन। भारतीय केन्द्रीय रूई समिति के द्वारा रूई के उत्पादन को बढ़ाने में राज्यों को मंत्रणा तथा सहायता देने के लिये दो प्रविधिक अधिकारी नियुक्त किये जायेंगे।

(ख) जी हां।

(ग) उपरोक्त (क) में उल्लिखित एक अधिकारी समिति के द्वारा नियुक्त किया जा चुका है और दूसरा अधिकारी शीघ्र ही आएगा।

†**श्री सुबोध हंसदा :** जब कृषि विभाग में ऐसे अधिकारी हैं, जिन को व्यापक अनुभव है और जब वहां अपने देश में रूई उत्पादन के विकास के लिये अनुसंधान कक्ष हैं, तो इन विशेषज्ञों की नियुक्ति की क्या आवश्यकता है ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** जैसा मैंने मल उत्तर में बताया है, इस कार्यक्रम का विस्तार किया जाने वाला है अतः यह आवश्यक है कि हमें कर्मचारियों की संख्या भी बढ़ानी चाहिये।

†**श्री सुबोध हंसदा :** इन विशेषज्ञों की सहायता से अपने देश में रूई के उत्पादन को बढ़ाने के संबंध में सरकार का अनुमान क्या है और अनुमानित लक्ष्य की प्राप्ति में कितना समय लगेगा ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** रूई का उत्पादन बढ़ाने की बहुत सी योजनाएं हैं, जैसा कि आप को विदित है, तीसरी योजना का लक्ष्य ७० लाख गांठों का है। अब तक हम इस लक्ष्य से पिछड़े हैं, अतः विविध रूई उपजाऊ राज्यों में उत्पादन कार्यक्रम को बढ़ाने का विचार किया जाता है इसलिये कर्मचारियों की संख्या में कुछ वृद्धि करना अवश्यभावी है और इसलिये वह किया गया है।

†**श्री स० चं० सामन्त :** क्या यह बात सही नहीं है कि भारतीय केन्द्रीय रूई समिति और भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति के पास उन के द्वारा आरंभ की गई अनुसंधान योजनाओं के लिये बहुतेरे विशेषज्ञ हैं, यदि हां, तो नये विशेषज्ञ क्यों नियुक्त किये जा रहे हैं ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** अभी तक रूई उत्पादन के संबंध में जो मुख्य कार्य किया गया था, वह उत्तम बीज आदि देने के लिये था, किन्तु अब हम उर्वरक के संभरण पर केन्द्रीभूत करना चाहते हैं और उत्तम बीजों, कीटनाशक पदार्थों, पौधा संरक्षण आदि पर, इस लिये, इन क्षेत्रों में कर्मचारियों की संख्या बढ़ाना आवश्यक है।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या कृषि मंत्रालय ने तिलहन और कपास के उत्पादन को बढ़ाने के लिए राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् अर्थात् नैशनल प्राडक्टिविटी कौंसिल से परामर्श लिया है और एक्सपर्ट्स के बारे में उस से पूछा है ; यदि हां, तो उस ने क्या राय दी है ?

डा० राम सुभग सिंह : राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद् को और बातों की जानकारी होगी, लेकिन कृषि की बातों की जानकारी हमारे मंत्रालय में काफ़ी है और उस को हम लोग अपने ढंग से बढ़ायेंगे। इस लिए उस से इस बारे में कोई परामर्श नहीं लिया गया है। हां, सब की बैठक एक साथ होती है और उस में सब के एक्सपर्ट्स आते हैं, लेकिन इस सम्बन्ध में कृषि की दृष्टि से सारा कार्य बढ़ाया जायेगा।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

श्री रघुनाथ सिंह : मैं यह जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश, बिहार और उड़ीसा में, जहां रूई का उत्पादन बहुत कम होता है, उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या एक्सपर्ट्स के द्वारा जांच-पड़ताल होगी ।

डा० राम सुभग सिंह : एक योजना है ख़ासकर उत्तर प्रदेश के लिए कि इलाहाबाद में एक पैकेज डिस्ट्रिक्ट खोला जाय रुई के उत्पादन के लिए । इस बारे में और भी जगहों का अध्ययन किया जा रहा है ।

†**श्री बसुमतारी** : क्या सरकार ने एसा कोई उपाय किया है जिससे कृषकों को रूई उपजाऊ क्षेत्रों से भिन्न क्षेत्रों में रूई पैदा करने के लिये प्रोत्साहन मिले ?

डा० राम सुभग सिंह : आसाम में तो कोई ख़ास ऐसी योजना नहीं है, लेकिन अब तक जिन स्थानों में कम रुई होती थी, वहां के लिए योजनायें बनाई गई हैं । उत्तर प्रदेश के बारे में मैं ने अभी बताया है । ख़ासकर राजस्थान के ऐसे हल्कों में, जहां सिंचाई की व्यवस्था नहीं थी, रुई का उत्पादन बढ़ाने के लिए एक वृहद् योजना होगी । आसाम में अभी नहीं है ।

श्री यशपाल सिंह : क्या मैं जान सकता हूं कि इस इन्क्रीज के लिए स्टेटवाइज़ कितना रुपया एलाट किया गया है ?

डा० राम सुभग सिंह : इस के लिए अलग अलग रकमें हैं । फ़र्टलाइज़र १३,७५० टन केवल रुई के लिए महाराष्ट्र को, ८,२५० टन मद्रास को और ६०० टन आन्ध्र को.......

अध्यक्ष महोदय : यह स्टेटमेंट टेबल पर रख दिया जाये ।

†**श्री बी० चं० शर्मा** : १९६१-६२ में इस देश में कितने मूल्य की रुई का आयात किया गया और सरकार ने इस आयात को धीरे धीरे घटाने के लिये क्या क्रमित कार्यक्रम अपनाया है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : मेरे पास १९५८ के आयात और निर्यात के सही आंकड़े हैं । १९५८ में हमने ४४.५७ करोड़ रुपये की कच्ची रुई और कपड़े के धागे का आयात किया तथा ६६.६६ करोड़ रुपये तक कच्ची रुई और छीजन तथा सूती वस्त्रों का निर्यात किया ।

†**श्री लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : गुण प्रकार को बढ़ाने के लिये क्या कार्रवाई की जा रही है और रुई के उत्पादन को बढ़ाने के तरीकों में लागत को घटाने के लिये क्या कार्य किये जा रहे हैं ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : सरकार गुण प्रकार और मात्रा दोनों को बढ़ाने पर जोर दे रही है । किन्तु इन काटन जिला कार्यक्रमों का उद्देश्य विशेष रुप से गुण प्रकार को बढ़ाना है ।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या यह सही है कि सरकार राजस्थान के सिंचित क्षेत्रों में एक पंजीकृत फार्म आरम्भ करने का विचार करती है ? यदि हां, तो उस योजना की रुप रेखा क्या है ? क्या सरकार वहां पैकेज कार्यक्रम भी जारी करने का विचार करती है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : पंजीकृत फार्म सूरतगढ़ फार्म के ठीक समीप खोला जाने वाला है, उस स्थान का नाम श्वेतसर है । किन्तु, समूचे बीकानेर डिवीजन में, जहां राजस्थान नहर द्वारा जल सुविधाओं की व्यवस्था की जाएगी, इन गहन उत्पादन कार्यक्रमों को प्रोत्साहित किया जाएगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

दामोदर घाटी निगम के प्रधान कार्यालय का स्थानान्तरण

+

†*३१५. { **श्री स० चं० सामन्त :**
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री इन्द्र जीत गुप्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री मे० क० कुमारन् :

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

(क) क्या दामोदर घाटी निगम के प्रधान कार्यालय को कलकत्ता से माइथान ले आने के प्रस्ताव के सम्बन्ध में कोई अन्तिम निर्णय कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि मुख्य इंजीनियर और 'आपरेशन स्टाफ' माइथान में है ;

(ग) क्या सरकार ने इस प्रस्तावित स्थानान्तरण से होने वाली संभाव्य बचत और कार्य दक्षता का कोई अनुमान लगाया है ; और

(घ) जिन कर्मचारियों का स्थानान्तरण माइथान किया जायेगा उनके निवास के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

†**सिंचाई और विद्युत् मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अलगेशन) :** (क) मामला अभी विचाराधीन है ।

(ख) चीफ इंजीनियर (सिविल) और उसके कर्मचारी पहले ही मैथोन में हैं । निगम अपने बिजली विभाग के संचालन तथा संधारण कक्षों को भी शीघ्र ही मैथोन ले जाने का विचार करता है ।

(ग) जी हां । इस सम्बन्ध में निगम के द्वारा अनुमान लगाया गया है ।

(घ) इस कार्य को वास्तविक रूप में कार्य करने से पूर्व निगम द्वारा उपयुक्त व्यवस्था की जाएगी ।

†**श्री सुबोध हंसदा:** क्या यह सही है कि कलकत्ता से मैथोन को मुख्यालय ले जाने के सम्बन्ध में पश्चिम बंगाल सरकार से परामर्श नहीं किया गया ?

†**श्री अलगेशन :** कई वर्षों से इस प्रश्न के बारे में बिहार और पश्चिम बंगाल दोनों की सरकारों के साथ चर्चा की जा रही है । पश्चिम बंगाल सरकार ने मूलतः कुछ आपत्तियां कीं कि वे मुख्यालय को बदलने और नया मुख्यालय बनाने के लिये धन की व्यवस्था करने में असमर्थ हैं । अन्त में, उन्होंने तीन महीनों के लिये स्थगित करने को कहा है । हमने इस काम को और तीन महीनों के लिये स्थगित करना स्वीकार कर लिया है, जिसके बाद बिजली विभाग के संचालन तथा संधारण कर्मचारियों को वहां ले जाया जायेगा ।

†**श्री स० चं० सामन्त :** क्या यह सही नहीं है कि सिंचाई और विद्युत मंत्री कलकत्ता में पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री से मिल कर अन्तिम रूप में इस मामले को निपटाना चाहते थे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री अलगेशन : अप्रैल, १९६१ में पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री तथा केन्द्रीय सिंचाई और विद्युत मंत्री की मुलाकात हुई थी, जिसमें पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री ने संचालन कर्मचारियों को वहां ले जाना स्वीकार कर लिया था ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या यह सही है कि न केवल जनता में अपितु, कर्मचारियों में भी, मैथोन को कर्मचारियों को ले जाने में विलम्ब होने के कारण, बड़ी बचैनी है ?

†श्री अलगेशन : निगम के कार्य में बहुत अधिक सुविधा हो जाएगी यदि मुख्यालय मैथोन ले जाया जाता है और इसी कारण हम इसे बदलने का प्रयत्न कर रहे हैं। इस बीच पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा उठाई गई बातों पर भी ध्यान दिया जाएगा इस कारण हम इस मामले में जरा सावधानी से चल रहे हैं ।

†श्री ब० कु० दास : मुख्यालय के लिये अन्य स्थानों का विचार किया गया था और क्या वे छोड़ दिये गये हैं और यदि हां, तो क्यों ?

†श्री अलगेशन : प्रारम्भ में निगम ने रांची को संभव मुख्यालय समझा किन्तु शीघ्र ही छोड़ दिया गया। मैथोन के अतिरिक्त, पचेन का भी विचार किया गया और वास्तव में व दोनों स्थानों पर मुख्यालय रखना चाहते थे । अब पंचेन भी छोड़ दिया गया है और मैथोन चुना गया है जो बड़ा मध्यवर्ती स्थान है तथा जहां साधन खूब हैं ।

†श्री मे० क० कुमारन् : क्या इस स्थानान्तरण से, सुविधाओं के बढ़ने के अतिरिक्त अन्य कोई लाभ भी होगा ?

†श्री अलगेशन : यह वित्तीय लाभ का प्रश्न नहीं है, बल्कि सचालन की सुविधा का प्रश्न है। क्योंकि मैथोन केन्द्रीय स्थान है, यह उत्तम होगा कि दामोदर घाटी निगम के मुख्यालय वहां हों। यह अधिक महत्वपूर्ण चीज है ।

प्रश्न संख्या ३१६ और ३४५ के सम्बन्ध में

श्री म० ला० द्विवेदी : प्रश्न संख्या ३१६

†श्री स० मो० बनर्जी : प्रश्न संख्या ३४५ को भी इसके साथ ले लिया जाए ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या ३४५ का भी इसके साथ उत्तर दिया जाए ।

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : लगभग १९००० लेबिल क्रासिंग अनिमंत्रित हैं

†श्री स० मो० बनर्जी : यह किस प्रश्न का उत्तर दे रहे हैं ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : ३१९

†श्री स० मो० बनर्जी : वह प्रश्न संख्या ३४५ में विवरण पढ़ा रहे हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : तो दोनों का उत्तर एक ही हो सकता है ।

†श्री हेम बरुआ : साधारणतया हम मंत्रियों को उन विवरण को पढ़ने की अनुमति नहीं देते, जो सभा पटल पर रख जाते हैं क्योंकि इससे समय नष्ट होता है ।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : मैं वह विवरण नहीं पढ़ रहा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : शिकायत यह है कि प्रश्न सं० ३१६ के उत्तर में प्रश्न संख्या ३४५ में किया गया लिखित विवरण पढ़ा जा रहा है।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह भिन्न है--(अन्तर्बाधाएं)

†अध्यक्ष महोदय : संभवत: ये शब्द वहां भी हैं. . . . . (अन्तर्बाधाएं) अब हमें उनको सुनना चाहिए। जब कि उत्तर पूर्ण नहीं है हम कैसे निर्णय कर सकते हैं।

रेलवे क्रासिंग पर चौकीदारों की नियुक्ति

+

†*३१६. **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :
श्री सुबोध हंसदा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे पटरियों को समतल पर पार करने वाली सड़कों के फाटकों पर चौकीदारों की व्यवस्था में क्या प्रगति हुई है ताकि इन फाटकों के समीप रेल दुर्घटनायें न हो सकें ;

(ख) इन फाटकों की चौकसी पर व्यय की आधी रकम किन-किन राज्यों ने देने की स्वीकृति दी है और जिन राज्यों ने स्वीकृति नहीं दी है उन राज्यों की सीमा के भीतर के फाटकों की चौकसी का प्रबन्ध कैसे होगा ; और

(ग) इस व्यय के पचास प्रतिशत का राज्यों पर भार डालने का क्या कारण है, जब कि रेलों की पूरी आय रेलवे मंत्रालय को मिलती है ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) भारतीय रेलों में बिना चौकीदार के लगभग १६,००० समपार हैं। इनमें मवेशियों के लिए बनाये गये समपार शामिल नहीं हैं। ऐसे सभी समपारों पर चौकीदार रखना न संभव है और न आवश्यकर। जिन समपारों पर स्थानीय और विशेष कारणों से चौकीदार रखना जरूरी होता है, उनके बारे में सिविल अधिकारियों के परामर्श से रेल-प्रशासन हमेशा विचार करते हैं और हर मामले पर उसकी स्थिति के अनुसार फैसला किया जाता है।

(ख) और (ग). इस सवाल पर विचार किया जा रहा है कि भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रों में कुछ समपारों पर चौकीदार रखने के सिलसिले में जो प्रारम्भिक और आवर्ती खर्च आये, उसका आधा हिस्सा राज्य-सरकार दे। बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार रखना खासतौर पर इसलिए आवश्यक हो गया है, क्योंकि बाद में चल कर उस क्षेत्र का विकास हुआ और सड़क यातायात बढ़ गया, जिसका लाभ राज्य-सरकार को मिलता है। इसलिए यह उचित समझा जाता है कि समपारों पर चौकीदार रखने की लागत का कुछ हिस्सा राज्य सरकारों से लिया जाय।

†मूल अंग्रेजी में

बिना चौकीदार वाले लेबल क्रासिंग

†*३४५. { **श्री स० मो० बनर्जी :**
श्री प्र० चं बरुग्रा :
श्री हेम राज :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री नम्बियार :
महाराज कुमार विजय आनन्द :
श्री राम रतन गुप्त :

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

(क) क्या भविष्य में दुर्घटनाओं को रोकने के लिये बिना चौकीदार वाले रेलवे फाटकों को नियमित रेलवे फाटक बनाने का निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) देश में ऐसे कितने फाटक हैं ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) और (ख). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) और (ख). भारतीय रेलों पर बिना चौकीदार के लगभग १६,००० समपार हैं इनमें मवेशियों के लिये बनाये गये समपार शामिल नहीं हैं । ऐसे सभी समपारों पर चौकीदार रखना न संभव है और न बाध्यकर । जिन समपारों पर स्थानीय और विशेष कारणों से चौकीदार रखना जरूरी होता है उनके बारे में सिविल अधिकारियों के परामर्श से रेलवे प्रशासन हमेशा विचार करते हैं और हर मामले पर उसकी स्थिति के अनुसार फैसला किया जाता है ।

मद्रास उच्च न्यायालय के माननीय न्यायाधीश ने, एक बिना चौकीदार के समपार पर हुई एक दुर्घटना के हाल के मामले में यह मत दिया कि रेलवे से यह आशा करना कि वह प्रत्येक स्थान पर जहां रेलवे लाइन सार्वजनिक मार्ग पर से गुजरती है, दरवाजों और चौकीदारों की व्यवस्था करे, और यह कहा कि सड़कों का उपयोग करने वाले लोगों को भी सुरक्षा के लिये ऐसे समपारों पर काफी सावधानी बरतनी चाहिये ।

†**श्री म० ला० द्विवेदी:** प्रश्न में निश्चित रूप से पूछा है कि किन राज्यों ने व्यय में हिस्सा बंटाना स्वीकार नहीं किया है । इसका उत्तर नहीं दिया गया ।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** उत्तर की प्रतीक्षा है ।

†**श्री म० ला० द्विवेदी :** किन राज्यों ने इसे स्वीकार नहीं किया ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** हम ने उन को लिखा है कि हमारे पास किसी भी राज्य से उत्तर प्राप्त नहीं हुआ हुआ ।

†**श्री म० ला० द्विवेदी :** क्या यह सच है कि जहां जहां रेलवे क्रासिंग्ज़ के ऊपर चौकीदार नहीं रहते वहां पर दुर्घटनाओं की अधिक सम्भावना रहती है और अक्सर ऐसा हो जाता है कि मोटरें और ट्रकें वहां पर खड़ी हो जाती हैं और रेल से उनकी टक्कर हो जाने के फलस्वरूप जान और माल का

---

†मूल अंग्रेजी में

नुकसान होता है ? यदि हां, तो क्या सरकार के पास पंचवर्षीय योजना में या आगामी समय में ऐसा कोई कार्यक्रम है कि वहां पर चौकीदार मुकर्रर किए जायें ?

अध्यक्ष महोदय : यह जो उन्होंने कह दिया है कि सब जगह वह नहीं रख सकते हैं . . .

†**श्री म० ला० द्विवेदी** : आगे के प्लान के बारे में पूछा मैंने है।

अध्यक्ष महोदय : आगे के लिए ही उन्होंने कहा है कि यह फीज़िबल भी नहीं है।

श्री म० ला० द्विवेदी: क्या माननीय उपमंत्री जी को यह मालूम है कि अभी कल ही का ज़िक्र है कि एक लारी और एक ट्रक एक लेवेल क्रासिंग पर जिस पर चौकीदार नहीं था खड़ी थीं और उसी समय वहां पर रेल आ रही थी जिस पर माननीय उपमंत्री जी बैठे थे और टक्कर होते होते बच गई, यदि माननीय उपमंत्री जी गाड़ी में न होते ?

अध्यक्ष महोदय : मिनिस्टर साहब ने उस को ब्रेक लगा दी या क्या किया ? अगर मिनिस्टर साहब न होते तो टक्कर हो जाती, यह आपने कहा है। लेकिन क्या मिनिस्टर साहब ने ब्रेक लगा दी ?

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं पूछना चाहता हूं कि क्या यह वाका सही है ? यह मैं उन माननीय उपमंत्री जी से जानना चाहता हूं जो उस ट्रेन में थे ।

अध्यक्ष महोदय : आप इसका ज़िक्र करते अगर बदकिस्मती से टक्कर हो गई होती। चूंकि होते होते वह बच गई, इसलिए आप शुक्रिया अदा करें।

†**श्री म० ला० द्विवेदी** : इस किस्म के मैंड गेट्स न होने से जान और माल को खतरा हो रहा है और यह बड़ा संकट उपस्थित करते हैं। इसी चीज़ को लेकर मैं ने सवाल किया है जिसका अभी कोई उत्तर नहीं दिया है ।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : मा० सदस्य किसी निश्चित मंत्री को उत्तर देने के लिये नहीं कह सकते । थे अंग्रेजी की सहयोगी भाषी है।

श्री शाहनवाज़ खां (रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री) : उस समय पर चौकीदार था। किंतु उस समय यह खुला था। दिल्ली की ओर से एक बस आई और मेरठ की ओर से एक ट्रक आया और उस रास्ते पर दोनों ठहर गये और उन में से कोई न आगे जा सका न वापिस मुड़ सका।

श्री रामेश्वरा नन्द : अध्यक्ष महोदय, इन माननीय उपमंत्री जी को तो अच्छी हिन्दी आती है और इनको तो हिन्दी में ही उत्तर देना चाहिये ।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा है कि एक तरफ से बस आई और दूसरी तरफ से ट्रक आई और दोनों आ कर वहां रुक गई और फिर दोनों ने ही वहां से हिलने से इन्कार कर दिया और वे वहां खड़ी रहीं ।

†**श्री रामेश्वरानन्द** : मेरी प्रार्थना थी कि वह हिन्दी में ही उत्तर देते।

अध्यक्ष महोदय : मैं ने बता दिया है कि जो उन्होंने कहा है। उन के ही मुंह से सुनना चाहते हैं क्या आप ?

श्री रामेश्वरा नन्द : मेरी इच्छा तो यही है कि उन के ही मुंह से सुनूं।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स०चं० सामन्त : क्या यह तथ्य नहीं है कि कुछ राज्य सरकारों ने प्रारंभिक व्यय देना तो मंजूर किया है किन्तु आवर्ती व्यय देना स्वीकार नहीं किया ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : हमारे पास ऐसी कोई जानकारी नहीं है। हम इस सुझाव का भी स्वागत करेंगे।

†श्री स० मो० बनर्जी: में प्रश्न संख्या ३४५ के उत्तर से उत्पन्न एक प्रश्न पूछ रहा हूं। विवरण में बताया गया है कि मद्रास उच्च न्यायालय ने बिना चौकीदार समपार पर एक दुर्घटना के हाल के मामले में यह मत दिया था कि रेलवे से यह आशा करना असंभव है कि वह दरवाजों और चौकीदारों की यवस्था करे —

†अध्यक्ष महोदय : जब तथ्य लिखित विवरण में दिये गये हैं उन को पढ़ने आवश्यकता नहीं है क्योंकि मंत्री ने वह विवरण रखा है और वह जानते हैं कि स्थिति क्या है। अतः मा० सदस्य को सीधे प्रश्न पूछना चाहिये।

†श्री स० मो० बनर्जी : जी हां। में अपना समय भी बचा सकता हूं। क्या मद्रास उच्च न्यायालय के निर्णय का मुकाबला सरकार द्वारा, बिना चौकीदार समपारों से उत्पन्न होने वाली दुर्घटनाओं से मनुष्यों को बचाने के बड़े हित में, मुकाबला किया जाएगा।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : वास्तव में, हम ने सभी महत्वपूर्ण बिना चौकीदार वाले समपारों का सर्वेक्षण किया था, जिन पर चौकीदार होने चाहियें। हमें उन में से, ११०० पर चौकीदार रखना जरूरी नहीं है। कुछ मामलों में हम ने राज्य सरकारों को कहा कि वे प्रारंभिक तथा आवर्ती लागत में भाग लें। उन्होंने हमारे साथ सहयोग नहीं दिया।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह था कि मद्रास उच्च न्यायालय ने हाल की एक जांच में एक मत दिया है और इस कारण क्या वह सरकार का भी मत है अथवा क्या सरकार इसका सामना करेगी ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह न्यायिक निर्णय है। इस में कहा है कि सड़क उपभोक्ताओं के लिये पर्याप्त सावधानी रखना जरूरी है।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि क्या सरकार का भी यही मत है और क्या वह इस मत से संतुष्ट है अथवा क्या वह इसको चुनौती देने का विचार करती है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : हम इस से सर्वथा संतुष्ट हैं। हम चुनौती देना नहीं चाहते।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सही है कि कि मा० रेल मंत्री या रेल मंत्रालय ने इस मामले को राज्य सरकार के साथ उठाया है और क्या उन से प्रार्थना की गई है कि वे कम से कम एक सिपाही को प्रत्येक समपार पर तैनात करें और यदि हां, तो राज्य सरकार ने इस बात को किस सीमा तक स्वीकार किया है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : कुछ राज्यों को रेलवे ने इस मामले में संबोधन किया है। किन्तु अभी हमारे पास कोई उत्तर नहीं आया।

†अध्यक्ष महोदय : यद्यपि यह मेरा काम नहीं है, मैं यहां एक बात कहना चाहता हूं। अमरीका में मैं ने देखा है कि एक सूचना पट्ट रखा जाता है जिस में कहा होता है कि यदि किसी गाड़ी को बिना चौकीदार वाले रेलवे समपार से गुरजरना होता है चाहे वहां गाड़ी आती हो या नहीं, यह वहां

†मूल अंग्रेजी में

बिल्कुल ठहर जाना चाहिये। और तब आगे बढ़ना चाहिए। प्रत्येक उन्नत देश में यही नियम है। पश्चिम यूरोप, अमरीका और अन्य देशों में। क्या हम इसे यहां अपना नहीं सकते ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी:** वास्तव में, हम राज्य सरकारों के साथ इस मामले को उठा रहे हैं कि वे "ठहरो" के बोर्ड लगायें। जहां कहीं "सावधान" यह होते हैं, हम राज्य सरकारों से कह रहे हैं कि वे "ठहरो" के पट्ट लगायें।

†**श्री हेम बरुआ :** मैं कुछ बातें समझने नहीं पाया। उप मंत्री ने कहा कि अंग्रेजी सखी भाषा है। विधेयक अभी पुरः स्थापित नहीं किया और अंग्रेजी को संसद् ने कभी सखी भाषा घोषित नहीं किया गया। मैं नहीं जानता कि वह कैसे ऐसी बात कह सकते हैं। इसके अलावा उन्होंने एक तर्क के अधीन सहारा लिया है कि राज्य सरकारें सहयोग नहीं दे रही हैं। क्या राज्य सरकारों ने, जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है केन्द्रीय सरकार के साथ असहयोग आरम्भ कर दिया है या प्रत्येक क्षेत्र में ?

†**श्री जसवन्त मेहता :** मा० उपमंत्री ने बताया है कि राज्य सरकारें सहयोग नहीं दे रहीं हैं ? रेलवे मंत्रालय की ए ऐसे मामलों में क्या नीति है जहां राज्य सरकारें सहयोग नहीं दे रही हैं ? रेलवे प्रशासन समपारों आदि पर सुरक्षा के सम्बन्ध में क्या नीति अपनाता है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** मैं ने सहयोग देने शब्द का व्यापक अर्थों में प्रयोग किया है। इसका केवल इतना अर्थ है कि हम ने कुछ प्रस्ताव किये हैं। और प्रत्युत्तर नहीं मिला।

†**श्री हेम बरुआ :** उन के इस वक्तव्य के बारे में कि अंग्रेजी सखी भाषा है आपका विनिर्णय क्या है ?

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं नहीं समझता कि किसी उत्तर की जरूरत है। मा० सदस्य इसे जानते हैं।

†**श्री श्याम लाल सर्राफ:** इस तथ्य की दृष्टि से कि रेलवे तथा सड़क यातायात बहुत अधिक बढ़ गये हैं, सरकार इन चीजों को कब तक इसी प्रकार चलने देगी ? रेलवे मंत्रालय क्यों स्वयं सड़क परिवहन प्राधिकारियों के सहयोग से आवश्यक योजनायें चलाता ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** जैसा मा० सदस्य कहते हैं, सड़क यातायात भी बढ़ गया है। इसलिये अंशतः यह सड़क परिवहन प्राधिकारियों की भी जिम्मेदारी है कि वे इन चीजों में भाग लें।

†**श्री अ० प्र० जैन :** रेलवे उपमंत्री द्वारा एक अनुपूरक का उत्तर कुछ आश्चर्य जनक है। उन्होंने कहा है कि एक ट्रक और एक बस एक मार्ग पर रुके और न आगे गये और न पीछे मुड़े। क्या वे पागल थे या आत्महत्या करना चाहते थे ? क्या इसकी कोई जांच की गई है ? क्या उन के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है ?

†**अध्यक्ष महोदय :** क्या यह मंत्री के बारे में कहा गया है ?

†**श्री अ० प्र० जैन :** नहीं मंत्री के बारे में नहीं, ट्रक और बस के ड्राइवरों के बारे में।

†**कुछ मा० सदस्य उठे।** खड़े—

†**श्री सोनावने :** मैं अनुपूरक पूछना चाहता हूं।

†**अध्यक्ष महोदय :** मैं उस की अनुमति नहीं देता। अगला प्रश्न।

---

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे के खिलाड़ी कर्मचारियों का प्रोत्साहन

+

†*३१७. { श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री ब० कु० दास :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे के खिलाड़ी कर्मचारियों को कोई प्रोत्साहन दिया जाता ताकि वे खेल कूद में और प्रगति कर सकें ।

(ख) यदि हां, तो क्या प्रोत्साहन और सुविधायें दी जाती हैं ; और

(ग) गत वर्ष या चालू वर्ष में कितने लोगों को ये सुविधायें दी गई हैं ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाह नवाज खां)** : (क) जी हां ।

(ख) खिलाड़ियों को निम्न सुविधायें और प्रोत्साहन दिये जाते हैं :—

(१) मान्य टूर्नामेंटों में भाग लेने के लिये विशेष आकास्मिक छुट्टी दी जाती है ;

(२) टूर्नामेंटों में भाग लेने के लिये किट दी जाती है । इसके अलावा उन रेलवे कर्मचारियों को जो विदेश में रेलवे का प्रतिनिधित्व करते हैं, विशेष किट भत्ता दिया जाता है ।

(३) मान्य टूर्नामेंटों में भाग लेने के लिये निः शुल्क पास दिये जाते हैं ।

(४) अत्यन्त निपुण खिलाड़ियों के बारे में प्रतिवर्ष रेलवे सप्ताह में पारितोषिक देने के लिये अन्य रेलवे कर्मचारियों के साथ विचार किया जाता है ।

(५) रेलवे कर्मचारियों को बड़े पैमाने पर प्रशिक्षण की सुविधाएं दी जाती हैं । अधिकतर महत्वपूर्ण स्टेशनों पर खेल क्लब और संस्थाएं विद्यमान है । विविध खेलों में विशेष प्रशिक्षण दिया जाता है । रेलवे खेल नियंत्रण बोर्ड द्वारा विशेषज प्रशिक्षक रखे जाते हैं और प्रशिक्षिण शिविर वर्ष में लगाये जाते हैं। बहुत से रेलवे कर्मचारी राष्ट्रीय खेल संस्था से प्रशिक्षक के तौर पर प्रशिक्षित हुए हैं और वे विविध रेलों में रेलवे कर्मचारियों को प्रशिक्षण दे रहे हैं ।

(६) रेलवे टीमों को अपने स्तर को उन्नत करने के लिये राष्ट्रीय तथा और बहुत से टूर्नामेंट में शामिल किया जाता है ।

(ग) खिलाड़ियों की संख्या निश्चित रूप से बताना संभव नहीं है जिन को भूतकाल में ऐसी सुविधायें दी गई हैं। बहुत से रेलवे कर्मचारियों ने उपरोक्त सुविधाओं का लाभ उठाया है ।

†**श्री स० चं० सामन्त** : ओलम्पिक खेलों के लिए हाल में कितनी टीमें भेजी गई थीं ?

†**श्री शाहनवाज खां** : रेलवे ने इस प्रकार कोई टीमें नहीं भेजी किन्तु वे भारतीय टीमों में शमामिल अवश्य थे ।

---

†मूल अंग्रजी में

श्री म० ला० द्विवेदी : अभी मंत्री महोदय ने बतलाया कि इम्पोरटेंट रेलवे स्टेशंस पर खेल की सुविधायें दी जाती हैं। मैं जानना चाहता हूं कि इम्पोरटेंट की परिभाषा में किस श्रेणी तक के स्टेशन आते हैं, और स्पोर्ट्स के लिए इस वर्ष के लिए मंत्रालय ने कितनी धनराशि निर्धारित की है ?

श्री शाहनवाज खां : जहां ज्यादा आदमी होते हैं वहां ज्यादा सुविधाएं दी जाती हैं, लेकिन इसका यह मतलब नहीं है कि जो छोटे छोटे स्टेशन हैं वहां कोई सुविधा नहीं है। वहा वालीबाल और इस तरह के खेलों का प्रबन्ध किया जाता है। एक स्टाफ वेलफेयर फंड है जिसमें से रेलवेज इसके अखराज बरदाश्त करते हैं।

†**श्री ब० कु० दास :** क्या प्रत्येक रेलवे इस काम के लिये कोई निश्चित राशि अलग रखती है ?

†**श्री शाहनवाज खां :** राशि का फैसला करने की काम विविध रेलवे पर छोड़ा जाता है।

†**श्री कृ० चं० पंत :** क्या खिलाड़ियों को भरती के समय अधिमान दिया जाता है ?

†**श्री शाहनवाज खां :** अत्यधिक निपुणता वाले खिलाड़ियों को कई बार सीधे तीसरी श्रेणी में भरती किया जाता है।

†**श्रीमती सावित्री निगम :** इस वर्ष खेलों के लिये कितनी राशि निर्धारित की गई है ?

†**श्री शाहनवाज खां :** जैसा मैंने पहले कहा, यह फैसला विभिन्न रेलों पर छोड़ दिया जाता है।

†**श्रीमती सावित्री निगम :** सब रेलों के लिये कितनी राशि रखी जाती हैं ?

श्री शाहनवाज खां : इस प्रकार कोई निश्चित राशि नहीं रखी जाती। इस का फैसला हम विभिन्न रेलों पर छोड़ देते हैं।

†**श्री बसुमतारी :** इस बात की दृष्टि से कि शिक्षा मंत्रालय में खेलों को प्रोत्साहन देने के लिये ऐसी ही योजना है, क्या रेलवे और शिक्षा मंत्रालयों के बीच समुचित समन्वय है ?

†**श्री शाहनवाज खां :** हम कुछ धन नियत कर के अपने खेलों की स्वयं देखभाल करते हैं। जब कभी हमें शिक्षा मंत्रालय से सहायता की आवश्यकता होती है, तो उन सुविधाओं का लाभ उठाते हैं। हम पटियाला में राष्ट्रीय खेल संस्था में भी अपने लोगों को भेजते हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि अगर रेलवे बोर्ड ने इस सम्बन्ध में कोई धनराशि निर्धारित नहीं की है तो जो जनसाधारण कैप्टेन आदि रुपया खर्च करते हैं वे कहां से करते हैं ? इसलिए आप कृपा करके बतलाएं कि रेलवे मंत्रालय ने या रेलवे बोर्ड ने इस सम्बन्ध में कितनी धनराशि निर्धारित की है एक साल के लिए ?

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने तो कहा कि रेलवे बोर्ड नहीं करता अलग अलग स्टेट्स करती हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री म० ला० द्विवेदी : रेलवे एम्पलाईज़ के लिए स्टेट्स नहीं करतीं :

श्री शाहनवाज़ खां : मैं ने यह अर्ज किया था कि हिन्दुस्तान में आठ रेलवे जोन्स हैं और हर एक रेलवे जोन खुद अपना अपना फैसला करता है कि इसके लिए कितना रुपया निर्धारित किया जाए। स्टाफ वेलफेयर फंड में हम चार रुपया को कस दिया करते थे। अब हमने साढ़े चार रुपया कर दिया है, और यह जो ५० नये पैसे अधिक हैं वह इस काम के लिए हैं।

†**श्री अ० प्र० शर्मा :** क्या ऐसे कर्मचारियों की भरती के लिये प्रति वर्ष कोई निश्चित अभ्यंश या संख्या नियत है ?

†**शाहनवाज खां :** लगभग छः

अंगल और फुलेरा में हुई रेल दुर्घटनायें

+

†*३१८. { **श्री स० मो० बनर्जी :**
श्री भक्त दर्शन :
श्री भागवत झा आज़ाद :

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

(क) क्या अंगल और जयपुर (फुलेरा) में हुई रेल दुर्घटनाओं की जांच पूरी कर ली गई है ;

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

(ग) क्या जांच के प्रतिवेदन सभा पटल पर रखे जायेंगे ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) रेलवे सुरक्षा के अतिरिक्त आयुक्त, कलकत्ता और बम्बई ने, जिन्होंने इन दुर्घटनाओं की अनुविहित जांच की थीं अपने प्रारम्भिक प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिये हैं।

(ख) उन के अस्थाई निष्कर्षों के अनुसार, अंगल पर दुर्घटना का कारण यह था कि इस का ड्राइवर फाटक से निकल कर लाइन पर आ गया था। साम्भर लेक (जोधपुर फुलेरा) पर दुर्घटना का कारण यह था कि बस के ड्राइवर ने पास आती हुई गाड़ी के सामने फाटक पार करने की कोशिश की थी।

(ग) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

†**श्री स० मो० बनर्जी :** सदन में मांग की गई थी कि इन दोनों मामलों की न्यायिक जांच होनी चाहिये। क्या इन प्रतिवेदनों के बाद सरकार इन की जांच किसी न्यायिक आयोग को सौंपना चाहती है।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** ऐसा करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि एक घटना में सड़क का प्रयोग करने वाले की फाटक पर टक्कर हुई थी और दूसरे की गाड़ी के साथ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, जहां तक मुझे सूचना मिली है ११ जून को फुलेरा स्टेशन के पास जो दुर्घटना हुई थी उस के बारे में यह कहा जाता है कि इंजन जब कि मोटरगाड़ी से लड़ गया, टकरा गया तब भी ड्राइवर ने उसे नहीं रोका और बहुत दूर तक उसे धक्का देता रहा जिस में २५ व्यक्ति मारे गये और २३ घायल हुए, मैं जानना चाहता हूं कि उस ड्राइवर के खिलाफ कोई कार्यवाही की गई है अथवा उसे मुअत्तिल आदि किया गया है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : गाड़ी को रोकना इतना आसान नहीं है। प्रतिवेदन के अनुसार एक फर्लांग तक बहुत अच्छी तरह दिखाई देता था। वह देख सकता था, फिर भी वह गाड़ी के सामने ही ड्राइवर ने . . . .

†**अध्यक्ष महोदय** : टक्कर होने के बाद भी ड्राइवर ने गाड़ी नहीं रोकी।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : गाड़ी रुकने में कुछ समय लगना स्वाभाविक है।

†**श्री भागवत झा आजाद** : उन्होंने अभी कहा है कि प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया गया है। हमारी जानकारी यह है कि बहुत से व्यक्ति मारे गये हैं या घायल हुए हैं। अतः मैं जानना चाहूंगा कि फुलेरा की दुर्घटना के बारे में उनके पदाधिकारी का प्रतिवेदन क्या है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी** : कुल २६ व्यक्ति मरे थे।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

अध्यक्ष महोदय : इस पर चर्चा की जायेगी और उस में यह बात उठाई जा सकती है, अगला प्रश्न।

दिल्ली दूध सम्भरण योजना

+

†*३१९. { **श्री सुरेन्द्र पाल सिंह** :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री वारियर :
श्री वासुदेवन नायर :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री विभूति मिश्र :

क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार के सामने कोई प्रस्ताव विचाराधीन है कि दिल्ली दूध सम्भरण योजना को दिल्ली नगरपालिका के क्षेत्र से बाहर स्थित अन्य उपनगरों तक बढ़ाया जाये।

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्री के सभा-सचिव (श्री शिंदे)** : निकट भविष्य में ऐसा करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :** इस बात को ध्यान में रखते हुए कि गाजियाबाद, मेरठ जिले के अन्य छोटे शहरों में दूध की बहुत कमी हो गई है, क्योंकि दूध दिल्ली ले लेता है। अधिकारी दिल्ली में अपनी एक बड़ी डेरी फार्म क्यों नहीं खोलते ताकि दिल्ली से बाहर रहने वाले दूध से वंचित न रह जायें।

†**श्री शिंदे :** मेरे विचार में माननीय सदस्य का निष्कर्ष ठीक नहीं है। १९५९ में एक सर्वेक्षण किया गया था कि दिल्ली को आसपास के क्षेत्रों से दूध कैसे मिल रहा है और यह देखा गया था कि यद्यपि दिल्ली की आबादी पिछले ६ वर्षों में बहुत बढ़ गई है, दूध उतना ही मिल रहा है जितना पहले मिलता था।

†**श्री भागवत झा आजाद :** क्या यह सच है कि दिल्ली दुग्ध योजना का संयंत्र अपनी पूरी क्षमता पर काम नहीं कर रहा और इसलिए इसे चलाना लाभ प्रद नहीं है ? क्या सरकार योजना को बढ़ाना चाहती है।

†**श्री शिंदे :** योजना का पहला कक्ष्ययह था कि प्रतिदिन ७००० मन दूध सप्लाई किया जाये। यह लक्ष्य तीसरी योजना के अन्त तक प्राप्त किया जाना है। यह कहना ठीक नहीं होगा कि लक्ष्य पूरा नहीं हुआ, किन्तु इसे दिल्ली के बाहर तक बढ़ाना उचित नहीं होगा, क्योंकि इस समय दिल्ली की आवश्यकता ही पूरी नहीं हो रही है।

श्री भक्त दर्शन: क्या शासन के ध्यान में यह बात आई है कि कल स्वाधीनता दिवस और रक्षा-बंधन के दो, दो त्योहार एक साथ आये और कल प्रयत्न करने पर भी बहुत से नागरिकों को मिल्क सप्लाई डिपो से दूध नहीं मिल पाया तो क्या गवर्नमेंट इस बात का प्रयत्न कर रही है या कोई अंदाजा है कि कब तक दिल्ली के प्रत्येक नागरिक को पूरे परिमाण में दूध मिलना संभव हो जायेगा ?

†**श्री शिंदे :** तीसरी योजना के अन्त तक आशा है कि दिल्ली को प्रतिदिन ७००० मन दूध मिल सकेगा। किन्तु यह भी पर्याप्त नहीं होगा, क्योंकि शहर बहुत तेजी से बढ़ रहा है और इसकी आबादी २४ लाख से अधिक हो गई है।

†**श्री तिरुमल राव :** क्या यह सत्य है कि दूध अब अच्छा नहीं मिलता और इस से दुर्गन्ध आती है।

†**श्री शिंदे :** यह सत्य नहीं है। दिल्ली योजना का दूध उतना ही अच्छा है जितना भारत की किसी अन्य योजना का।

†**श्री वारियर :** क्या आसपास के शहरों में दूध का मूल्य बढ़ गया है, क्योंकि अब दूध वहां से दिल्ली भेजा जाता है।

†**श्री शिंदे :** जी, नहीं।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : दिल्ली मिल्क सप्लाई स्कीम के अन्तर्गत अब तक दिल्ली नगर का कितना भाग आ चुका है जिस में यह दूध की सप्लाई होती है और जो शेष रह जाता है उसमें कब तक दूध वितरण की योजना अन्तिम रूप से कार्यान्वित की जा सकेगी ?

†**अध्यक्ष महोदय :** दिल्ली की तेजी के साथ लगातार बढ़ती जाने वाली आबादी और उसी के साथ दूध की डिमांड में भी बढ़ोतरी होने के सबब से ऐसी आशा नहीं दिखाई देती कि सब को इस योजना द्वारा दूध सप्लाई किया जा सकेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

डा० गोविन्द दास : क्या माननीय मंत्री को यह बात मालूम है कि दिल्ली में आजकल गाय के दूध की मांग बहुत बढ़ रही है और क्या वे जानते हैं कि गाय का दूध पर्याप्त मात्रा में नहीं मिलता है तो क्या इस बात के लिये प्रयत्न किया जा रहा है कि गाय के दूध की सप्लाई की सुविधा यहां पर बढ़ाई जाये ?

अध्यक्ष महोदय : लोगों को यह शिकायत है कि कोई भी दूध मिले और आप कहते हैं कि गाय का दूध मिले । ?

†**श्री शिंदे :** राजस्थान , बीकानेर, आदि से अधिक दूध लेने की कोशिश की जा रही है। इस समय हमें गाय का २०० मन दूध प्रतिदिन मिल रहा है।

†**श्री सुरेन्द्रपाल सिंह :** क्या गाय और भैंस का दूध को अलग अलग लाने के प्रबन्ध पर्याप्त और उचित हैं और इनको रास्ते में मिलाया तो नहीं जाता ?

†**श्री शिंदे :** जी हां। इस बात का ख्याल रखा जाता है कि दोनों प्रकार का दूध मिलाया न जाये।

हुगली में "मैरीन बोरर्स" और "फाउलर्स"

+
†*३२०. **श्री वारियर :**
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री वासुदेवन् नायर :
श्री मे० क० कुमार :
श्री प्र० के० देव :
श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा :

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

(क) क्या यह सच है कि हुगली में "मैरिन बोरर्स" और "फाउलर्स" की नई जातियां पाई गई हैं ;

(ख) क्या उनके कारण जहाजों को क्षति पहुंची है या हानि उठानी पड़ी है ;

(ग) उनकी खोज में विलम्ब क्यों हो रहा है ; और

(घ) नौवहन के लिये उत्पन्न इस खतरे को दूर करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्री (श्री जगजीवन राम) :**

(क) से (घ). विवरण सभापटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) भारत के प्राणिशास्त्र विषयक सर्वेक्षण विभाग ने सुन्दरबन क्षेत्र से मैरिन बोरर्स की एक नयी जाति का पता लगाया है ।

(ख) मैरिन बोरर्स पाइल्स , जेट्टीज़ और पोस्टस् की लकड़ी खाते हैं। फाउलर्स जहाजों के पेंदे में होते हैं। अभी इस बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है कि मैरिन बोरर्स या दूसरे फाउलर्स से जहाजों को कितना नुक्सान पहुंचा है या हुगली नदी में उन के कारण कितनी हानि हुई है।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) जहां तक भारत के प्राणिशास्त्र विषयक सर्वेक्षण विभाग का संबंध है, मैरिन बोरर्स और फाउलर्स की नयी जातियों की खोज में कोई देर नहीं हुई है। सुन्दर बन में किये गये सर्वेक्षण से जो सामग्री इकट्ठी की गयी है उसकी छानबीन और उसके बारे में अनुसन्धान तुरन्त ही किया गया और नयी जाति का पता लगा लिया गया है ।

(घ) भारत के प्राणिशास्त्र विषयक सर्वेक्षण विभाग ने इस समस्या के व्यावहारिक पहलू पर अभी तक काम नहीं शुरू किया है। उनका सर्वेक्षण इन जीवों की सैक्सोनोमी और बायोलाजी से ही मुख्यत: संबंधित है। इन अध्ययनों से मैरिन बोरर्स और फाउलर्स को नष्ट करने के उपाय ढूंढने में संभवत: सहायता मिलेगी।

†**श्री वारियर :** क्या भारत के प्राणिशास्त्र विषयक सर्वेक्षण विभाग ने हुगली नदी के अलावा दूसरे किसी भागों का सर्वेक्षण भी किया है और यदि हां, तो उसका क्या नतीजा निकला ?

†**श्री जगजीवन राम :** यदि दूसरे भागों से इन जीवों की उपस्थिति के बारे में कोई शिकायत आयेगी तो भारत का प्राणिशास्त्र विषयक सर्वेक्षण विभाग सर्वेक्षण कर सकता है।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा :** क्या मैं जान सकता हूं कि यह आतंक दूर करने में कितना समय लगेगा ?

†**श्री जगजीवन राम :** यह बताना बहुत कठिन है कि क्योंकि जहां तक बोरर्स का सम्बन्ध है, अभी तक किसी उपाय का पता नहीं लगा है । निकट भविष्य में उसका पता लगेगा या नहीं यह बताना बहुत मुश्किल है।

दिल्ली में अंशदायी स्वास्थ्य सेवा औषधालय

†*३२१. { **श्री बसुमतारी :**
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री स० मो० बनर्जी : }

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

(क) इस आम शिकायत को ध्यान में रखते हुए कि दिल्ली में अंशदायी स्वास्थ्य सेवा औषधालयों में रोगियों को डाक्टरों से जांच करवाने से पहले कई घंटों तक लाइन में इन्तजार करना पड़ता है, उन के इलाज का सुविधाजनक तरीका निकालने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है या की जाने वाली है ;

(ख) क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाया गया है कि जिन बस्तियों में ऊंचे सरकारी अधिकारी रहते हैं वहां के रोगियों की ओर डाक्टर लोग अधिक ध्यान देते हैं और जिन बस्तियों में क्लर्क रहते हैं वहां के रोगियों की ओर वे कोई ध्यान नहीं देते ; और

(ग) यदि हां, तो ऐसी प्रवृत्ति को रोकने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है या कर रही है ?

†**स्वास्थ्य मन्त्रालय में उपमन्त्री (डा० द० स० राजू) :** (क) डाक्टरों से मिलने से पहले रोगियों को लाइन में काफी समय तक इन्तजार नहीं करना पड़ता ।

(ख) जी नहीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) प्रश्न उपन्न नहीं होता।

†**श्री स० मो० बनर्जी :** क्या यह सच है कि कुछ बस्तियों में कोई खास इन्तजाम नहीं है और रोगियों को देखने का कोई निश्चित समय नहीं है ?

†**डा० द० स० राजू :** १६६० में साल में दो बार अर्थात् फरवरी और अक्तूबर में एक सर्वेक्षण के किया गया था। इस सर्वेक्षण के अनुसार उन्होंने करीब १२ औषधालय देखे और बहुत अच्छी तरह से संपूर्ण समस्या की छानबीन की। उन्हें यह मालूम हुआ कि अक्तूबर के महिने में मौसम के बदलने के कारण रोगियों की काफी भीड़ होती है। कोई रोगी आये और औसतन् उन्हें लगभग ३० मिनट ठहरना पड़ता था। । फरवरी के महीने में वह लगभग २६ मिनट से कम था। उन्हें दवा लेने से पहले इतने ही समय तक रुकना पड़ता था। मैं समझता हूं कि रोगियों की संख्या को देखते हुए यह बहुत ज्यादा समय नहीं है।

†**श्री बसुमतारी :** क्या साउथ एवेन्यू से मंत्री महोदय को अभी हाल में ऐसी शिकायतें मिली ?

†**डा० द० स० राजू :** हमें अभी तक ऐसी कोई शिकायत नहीं मिली है। यदि मिलेगी तो हम अवश्य जांच करेंगे।

†**डा० गायतोंडे :** क्या यह सच है कि इन औषधालयों में जनसंख्या-डाक्टर का अनुपात बहुत ऊंचा है अर्थात् एक डाक्टर को लगभग ७०००से ८००० रोगियों की चिकित्सा करनी होती है और क्या प्रतिदिन औसतन लगभग ३०० रोगी इन औषधालयों में आते हैं ?

†**डा० द० स० राजू :** प्रत्येक प्रार्थमिक स्वास्थ्य केन्द्र को १०,००० लोगों की देखभाल करनी होती है। यह ठीक है कि काम का बोझ बढ़ गया है । जिस साल सर्वेक्षण किया गया था उस साल १४० रोगियों के लिए १ डाक्टर था। अभी हाल में अब कर्मचारियों की संख्या बढ़ा दी गयी है और अब काम का बोझ १०० रोगी प्रति दिन तक कर दिया गया है।

†**श्री अन्सार हरवानी :** क्या यह सच है कि जो रोगी मोटरों में आते हैं उनको साइकिलों पर आने वाले रोगियों की तुलना में प्राथमिकता दी जाती है ?

†**डा० द० स० राजू :** जी, नहीं।

†**डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** इन औषधालयों में किस तरह काम होता है इस बारे में क्या माननीय मंत्री ने व्यक्तिगत रूप से कोई जानकारी या एकाएक कोई जांच पड़ताल की है और यदि नहीं तो क्या अब ऐसा करने का उनका विचार है ?

†**डा० द० स० राजू :** वास्तव में मैं वैसे ही करता रहता हूं।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या मंत्री महोदय को मालूम है कि . . .

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या मिनिस्टर साहब को भी मालूम है। अगर उनको इसमें भी शक है तो फिर वह जानना क्या चाहते हैं ? उनको इसमें शक नहीं करना चाहिये कि मिनिस्टर साहब जानते हैं।

†**श्री म०ला० द्विवेदी :** क्या मंत्री महोदय को मालूम है कि कांट्रीब्यूटरी हैल्थ स्कीम के कई ख़ास ख़ास सैन्टरों पर आवश्यक दवाओं की भी कमी रहती है और वे दो दो हफ्ते तक प्राप्त नहीं होती हैं ? क्या यह भी सच है कि यूरिन और ब्लड की परीक्षा का भी इन्तज़ाम नहीं है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†डा० द० स० राजू : जहां तक मुझे पता है दवाइयों की कमी नहीं है। ये परीक्षायें भी की जाती हैं। उन्हें ज्यादा देर तक इन्तजार नहीं करना पड़ता।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या अंशदायी स्वास्थ्य सेवा औषधालयों में डाक्टरों की कमी है और यदि हां तो और कितनें डाक्टर भरती किये जायेंगे ?

†अध्यक्ष महोदय : उसका उत्तर उन्होंने दे दिया है।

†श्री तुलसी दास जाधव : क्या सरकारको क्लर्कों की कोई शिकायत मिली है और यदि हां तो क्या किया जा रहा है ?

†डा० द० स० राजू : हमें क्लर्कों की ओर से कोई शिकायत नहीं मिली है।

आंध्रप्रदेश में बिजली की कमी

†*३२२. { श्री बिशनचन्द्र सेठ :
श्री यलमंदा रेड्डी :
श्री कोला वेंकैया :
श्रीमती लक्ष्मी कान्तम्मा :

क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री ७ जून १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या २७३२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार की प्रार्थना पर इस बीच विचार कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो विदेशी मुद्रा के लिये कितनी रकम दी गयी है ;

(ग) उससे उस राज्य में बिजली की कमी कहां तक दूर हुई है ;

(घ) क्या यह सच है कि इस तरह की प्रार्थनाएं दूसरे राज्यों से भी प्राप्त हुई हैं ; और

(ङ) यदि हां, तो वे कौन-कौन से राज्य हैं और उस सम्बन्ध में सरकार की क्या राय है।

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी, हां।

(ख) १ करोड़ रुपया (लगभग)।

(ग) लगभग २० मैगावाट अतिरिक्त बिजली उपलब्ध होगी।

(घ) और (ङ). मैसूर सरकार से प्रार्थना प्राप्त हुई है और उस राज्य के लिए दो १०/१२ मैगावाट के गैस टर्बाइन यूनिट का आयात भी मंजूर किया गया है।

†श्री यलमन्दा रेड्डी : क्या यह सच है कि विश्व बैंक ने कोठागुडम गैस टर्बाइन्स को ऋण देनेसे इन्कार कर दिया है और सरकार ने दूसरा क्या प्रस्ताव सामने रखा है ?

†श्री अलगेशन : यह गलत है कि विश्व बैंक ने ऋण देना अस्वीकार कर दिया है हम उस बारे में उसके साथ बातचीत कर रहे हैं।

†श्री यलमन्दा रेड्डी : माननीय मंत्री कह रहे थे कि उन्होंने लगभग १ करोड़ रुपये की विदेशीमुद्रा दी है। में यह जानना चाहता हूं कि वह उन्होंने किस प्रकार दिया है और किस परियोनजा के लिए विदेशी मुद्रा मंजूर की है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री अलगेशन** : वह एक खास प्रश्न का उत्तर है। वह पिछले प्रश्न के सम्बन्ध में है। यह दो गैस टरबाइन यूनिटों की स्थापना के लिए है। उस प्रयोजन के लिए लगभग १ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा दी गयी है ।

†**श्री यलमन्दा रेड्डी** : क्या सरकार ने आयात लाइसेंस दिया है ?

†**श्री अलगेशन** : हमने टेन्डर विशिष्टयां जारी की हैं ।

†**डा० क० ल० राव** : क्या यह सच है कि दक्षिण भारत के सभी राज्यों में से आन्ध्र प्रदेश में प्रति व्यक्ति बिजली की मात्रा सब से कम है और बिजली की कमी सब से अधिक है और यदि हां, तो इस कमी को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†**श्री अलगेशन** : इन प्रश्नों का जवाब कई बार इस सभा में दिया जा चुका है और माननीय मंत्री ने बिजली की कमी के सम्बन्ध में एक ब्यौरेवार विवरण ३० अप्रैल १९६२ को सभा पटल पर रखा था। उस विवरण में इन सभी प्रश्नों की चर्चा की गयी है और माननीय सदस्य उन चीजों के बारे में जानना चाहते हैं ।

खाद्य-उत्पादन

३२४. **श्री रामेश्वरानन्द** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कृषि योग्य भूमि पर कल कारखाने खोलने से एवं नगर बसाने से अन्न के उत्पादन की समस्या और जटिल हो जायेगी ;

(ख) यदि हां, तो इसको क्यों नहीं रोका जाता ; और

(ग) क्या पर्वतों पर कल कारखाने खोलने से कोई हानि है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय उपमंत्री (श्री शिन्दे) : (क) और (ख). सरकार की सामान्य नीति यह है कि जहां तक हो सके कृषि योग्य बढ़िया भूमि को गैर-कृषि कार्यों के लिये अभिग्रहण न किया जाये। जब आवश्यक विकास परियोजनाओं के कारण ऐसी भूमि का अभिग्रहण करना अनिवार्य हो जाता है तब भूमि अभिग्रहण को यथासंभव सीमित रखने के लिये भरसक प्रयत्न किये जाते हैं। कुल मिला कर खाद्य उत्पादन पर प्रभाव पड़ने की सम्भावना नहीं है।

(ग) सामान्यतया कल-कारखानों का खोला जाना बिजली, पानी, परिवहन, कच्चे माल, उपभोक्ता बाजार की समीपता आदि सुविधाओं की उपलब्धि पर निर्भर होता है। फिर भी स्थान चुनने का अन्तिम निर्णय करना मुख्यतया उद्योगपतियों का ही काम है ।

श्री रामेश्वरानन्द : अध्यक्ष महोदय : इस समय भी देश में इतना अनाज पैदा नहीं होता जिससे देश का पालन हो सके। अनाज विदेशों से मंगाना पड़ता है और जन-संख्या बढ़ रही है। फिर भी अभी ग़ाज़ियाबाद में पचास साठ गांवों को मास्टर प्लान के लिए लिया जा रहा है। इसी तरह से सारे देश में स्थिति है ।

अध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य सवाल करें ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं अभी सवाल करता हूं। आप सुन लीजिए ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अध्यक्ष महोदय : अगर माननीय सदस्य बहुत सारे लैक्चर के बाद सवाल करेंगे, तो मैं नहीं सुनूंगा ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं बहुत छोटा करूंगा ।

जब अन्न-समस्या का अभी भी समाधान नहीं हो रहा है, तो और बड़े बड़े नगर बसाने से समस्या का समाधान कैसे हो जायगा, मैं यह जानना चाहता हुं ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : सिर्फ जमीन से खाद्य समस्या हल नहीं होती है । खाद्य समस्या थोड़ा एकड़ेज ज्यादा बढ़ा कर हल नहीं होती है। लेकिन अभी दस बरस में जो कुछ बना है, उस सब के होते हुए भी चार करोड़ और ज्यादा जमीद खेती के लिए आई है ।

श्री रामेश्वरानन्द : मैं यह जानना चाहता हूं कि अगर हम कल-कारखानों को पर्वतों पर लें जायें, कम उन्नत प्रदेशों में ले जायें, तो क्या हो जायगा ।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

अमरीका को चीनी का निर्यात

†*३२५. { श्री वारियर
श्री मे० क० कुमारन
श्री वासुदेवन नायर
श्री तिदिब कुमार चौधरी
श्री विभूति मिश्र :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :
श्री यशपाल सिंह :
श्री मोहनस्वरूप :

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

(क) क्या अमरीका ने भारतीय चीनी के आयात में की हुई कटौती इस साल पूरी कर दी है ; और

(ख) यदि हां, तो कितनी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री सभा-सचिव (श्री शिंदे)** : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†**श्री वारियार** : क्या भारत सरकार ने अमरीकी सरकार से यह प्रार्थना की थी कि वह भारत से अमरीका में चीनी के आयात की कटौती पूरी कर दे और यदि हां, तो उसका क्या नतीजा निकला ?

†**श्री शिंदे** : यह कहना ठीक नहीं होगा कि कोटा कम कर दिया गया है क्योंकि पुराने अमरीका चीनी अधिनियम के अधीन, भारत का कोई नियमित निर्यात कोटा नहीं था । वर्ष १९६१–६२ में केवल तदर्थ कोटा मंजूर किया गया था और पहली बार भारत को

†मूल अंग्रेजी में

नये चीनी अधिनियम के अधीन नियमित कोटा मिला है। इसलिए यह सुझाव देना ठीक नहीं होगा कि कोटा कम कर दिया जाय या कटौती पूरी कर दी जाये।

†**श्री वारियर :** क्या यह सच है कि अमरीका द्वारा जो कोटा फिलहाल भारत को दिया गया है वह उतना ही है जितना हम यह कोटा दिये जाने से पहले अमरीका को निर्यात करते रहे?

†**अध्यक्ष महोदय :** वह उत्तर दे चुके हैं कि सब से पहले वह केवल तदर्थ कोटा था और अब पहली बार हमें निश्चित कोटा दिया गया है।

†**श्री वारियर :** क्या वह निश्चित कोटा उतना ही है?

†**अध्यक्ष महोदय :** वह कम है, यह हर कोई जानता है।

†**श्री हेम बरुआ :** क्या सरकार का ध्यान अमरीकी सीनेटर प्राक्सीकायर के इस वक्तव्य की ओर दिलाया गया है कि भारत से यदि कोई गोष्ठीकर्ता भारत के लिए चीनी का ज्यादा कोटा मंजूर करने के लिए अमरीकी कांग्रेस को प्रभावित करने में सफल हो जाये तो उसे भारत से ५ लाख रुपया मिलेगा? यदि हां, तो इस बात को देखते हुए कि इससे अस्वस्थ प्रतिक्रियाएं हो रही हैं क्या सरकार ने इस वक्तव्य का खंडन किया है कि हमने उस प्रकार का कोई पेशेवर गोष्ठीकर्त्ता नियुक्त किया है?

†**श्री स० का० पाटिल :** हमने कोई गोष्ठीकर्ता नियुक्त नहीं किया है। जैसा कि मैंने एक दिन बताया था, मूल्य अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर पहुंचने के कारण इस अमरीकी कोटे का महत्व अब समाप्त हो गया है।

†**श्री मे० क० कुमारन् :** क्या अमरीकी सरकार ने शोधित चीनी के बजाय अशोधित चीनी भी मांगी है?

†**श्री स० का० पाटिल :** जब हम निर्यात करते हैं तो खरीदार यह पसन्द करता है कि उसे किस तरह की चीनी चाहिये। यदि हमारे पास अशोधित चीनी हो, तो अमरीकी सरकार के अलावा कोई भी देश जहां शोधक कारखाने होंगे, स्वाभाविक ही अशोधित चीनी पसन्द करेंगे।

†**श्री पे वेंटासुब्बय्या :** देश में चीनी की कीमत अन्तर्राष्ट्रीय कीमत की अपेक्षा कम है या ज्यादा?

†**अध्यक्ष महोदय :** इसका उत्तर पहले दिया जा चुका है।

†**श्री स० का० पाटिल :** हमने अक्सर ही इसका उत्तर दिया है। अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य ३०० रुपया है और हमारी उत्पादन लागत ८०० रुपया है।

†**श्री विभूति मिश्र :** अमरीका को जो चीनी हम निर्यात कर रहे हैं, उस चीनी का दाम क्या है?

†**श्री शिंदे :** वह लगभग ४१ पौंड प्रतिटन है।

†**श्री श्याम लाल सर्राफ :** इस बात को ध्यान में रखते हुए कि दुनिया के विभिन्न देशों के शोधक कारखाने अशोधित चीनी आयात करना चाहते हैं क्या सरकार अपने अतिरिक्त स्टाक में से अशोधित चीनी निर्यात करना चाहेगी?

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री स० का० पाटिल : यदि देश अशोधित चीनी चाहते हैं और हमारे पास बिक्री के लिए चीनी है तो यह अवश्य ही हमारे हित में होगा कि कुछ अशोधित चीनी तैयार की जाये ।

परिवार नियोजन

†*३२६. { श्री पोट्टेकाट्ट :
श्री अ० ब० राघवन् :
श्री लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री रवीन्द्र वर्मा : }

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि परिवार नियोजन योजना के अधीन आपरेशन करने वाले डाक्टरों के खिलाफ भारतीय दंड संहिता के अधीन कार्यवाही की जा सकती है ;

(ख) क्या सरकार ने इस विषय पर पश्चिम बंगाल विधि उद्बोधक (लीगल रिमेम्बरेंसर) की राय देखी है ; और

(ग) यदि हां, तो परिवार नियोजन में लगे हुए डाक्टरों की रक्षा करने के लिए क्या कार्यवाही करने का सरकार का विचार है ?

†स्वास्थ्य मन्त्रालय में उपमन्त्री (डा० द० स० राजू) : (क) से (ग). सरकार का ध्यान पश्चिम बंगाल विधि उद्बोधक की राय की ओर दिलाया गया है जिसके अनुसार भारतीय दंड संहिता के अधीन वन्ध्यकरण आपरेशन सामाजिक-आर्थिक कारणों से पूर्णतः वैध नहीं हैं । आपरेशन के वित्तीय पहलुओं पर सक्रिय रूप से विचार हो रहा है ।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : आपरेशनों के कानूनी पहलुओं को, जिनमें आपरेशन करने वाले डाक्टरों के रूप से दांडिक भागी होने की बात है, कब तक सभा के सामने रखने का विचार है ? क्या इस बीच डाक्टरों को यह बता दिया गया है कि जब तक हमें उससे उत्पादन दांडिक ही भागिता के बारे में मालूम नहीं होता तब तक वे ये आपरेशन न करें ?

†डा० द० स० राजू : जी नहीं । वास्तव में दंड विधान की धारा ३२६ में यह उल्लेख है कि चिकित्सा प्रयोजनों के लिए वन्ध्यअरण अवैध नहीं है । लेकिन धारा ८८ में कुछ संरक्षण दिया गया है । वह कहते हैं कि यदि रोगी के फ़ायदे के लिए वन्ध्यकरण आपरेशन किया जाता है तो वह वैध है । अब वन्ध्यकरण आपरेशन सामाजिक-आर्थिक कारणों से किये जा रहे हैं । कुछ लोगों का यह विचार है कि यह दुय्यम चीज है और उन्हें दंड दिया जाना चाहिये । लेकिन विधि विशेषजों के बीच भी इस संबंध में मतभेद है । सच पूछिये तो जब तीन या चार बच्चों के बाद किसी रोगी का वन्ध्यकरण आपरेशन किया जाता है, तो वह केवल सामाजिक-आर्थिक समस्या ही नहीं होती बल्कि उसका उसके स्वास्थ्य पर भी प्रभाव पड़ता है । इसलिए यही मुख्य बात है । विधि संबंधी राय पर विचार किया जायगा लेकिन इस बीच हमने अपने डाक्टरों को आपरेशन चालू रखने के लिए कहा है ।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : माननीय मंत्री के उत्तर से यह दिखायी पड़ता है कि क़ानूनी पहलुओं पर और अधिक विचार करना वह जरूरी नहीं समझते ।

†अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा कि उन पर विचार किया जायगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : तब उन्होंने अपरेशनों की वैधता के संबंध में संपूर्ण राय देना आरंभ किया ।

†अध्यक्ष महोदय : उस पहलु पर विचार किया जा रहा है लेकिन चूंकि माननीय सदस्य डाक्टरों के संरक्षण के लिए कुछ अन्तरिम उपाय चाहते थे इसलिए उन की यह धारणा है कि अब पर्याप्त संरक्षण प्राप्त है ।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : मैं यही कह रहा था । माननीय मंत्री ने जो कुछ कहा है उसे देखते हुए क्या मंत्री महोदय बतायेंगे कि जिस विशिष्ट व्यक्ति ने यह राय दी, क्या उसके साथ कोई पत्र-व्यवहार किया गया है कि ऐसे आपरेशनों के लिए दांडिक भागिता वह किन कारणों से मानते हैं, फिर क्या सरकार यह सोचती है कि यदि वह आपरेशन संबंधित व्यक्ति के लिए लाभदायक नहीं समझा गया हो तब भी वह आपरेशन करने वाले डाक्टर को संरक्षण देगी ? लम्बे समय में उससे ज्यादा हो सकता है, तुरन्त नहीं ।

†अध्यक्ष महोदय : उच्चतम न्यायालय के सामने वे सब तर्क होंगे ।

†डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या सरकार ने इस पर विचार किया है कि ये आपरेशन रोगी के तुरन्त लाभ के लिए ही होने चाहियें और यदि हां तो क्या सरकार ने डाक्टरों को ऐसी कोई हिदायतें दी हैं कि वे ये आपरेशन तभी करें जब वे इस प्रकार के निष्कर्ष पर पहुंचे अन्यथा वे दूसरों से सलाह लें ?

†अध्यक्ष महोदय : स्वामी जी को इससे क्या दिलचस्पी है ?

†डा० द० स० राजू : हमने सभी राज्यों को और परिवार नियोजन एककों को परिवार नियोजन में इन मामलों में आगे बढ़ने के लिए कहा है । यदि ऐसी कोई कानूनी पेचीदागियां पैदा होती हैं तो हम अदालतों में लड़ेंगे ।

श्री रामेश्वरानन्द : अध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि पहले भी राज्य होते थे लेकिन कभी भी परिवार नियोजन की व्यवस्था नहीं होती थी और आज कौन सी ऐसी विपत्ति आ पड़ी है कि परिवार नियोजन की बात चल पड़ी है ? जैसे प्राचीन काल में होता था, ब्रह्मचर्य के सिद्धान्तों के अनुकूल गृहस्थों की क्यों न व्यवस्था आज भी की जाए ?

†अध्यक्ष महोदय : यदि श्री वारियर यह जानना चाहते हों कि स्वामीं जी ने परिवार नियोजन के बारे में क्या प्रश्न पूछा है, तो वह यह है कि वे पूर्ण ब्रह्मचर्य चाहते हैं । वे कहते हैं कि ब्रह्मचर्य करना चाहिये ।

श्री रामेश्वरानन्द : मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि जितनी देश को आवश्यकता हो उतने ही बच्चे पैदा किए जायें । लोगों को इस प्रकार की शिक्षा दी जाए जिससे वे ब्रह्मचर्य का पालन कर सकें ।

†श्री हेम बरुआ : इस बात को देखते हुए कि लोग बिल्कुल पैदाइश रोकने के बजाय पैदाइश में अन्तर रखना चाहते हैं और वन्ध्यकरण आपरेशनों से पैदाइश रुक जाती है, क्या सरकार ने जनता के लिए अधिक सस्ते और प्रभावोत्पादक गर्भ निरोधक वस्तुएं उपलब्ध करना आरंभ किया है ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†डा० द० स० राजू : वन्ध्यकरण परिवार नियोजन कार्यक्रम का एक अंग है। कुछ दूसरे तरीके भी हैं जो बनाये जाते हैं।

चीनी का उत्पादन

†*३२८. **श्रीमती रेणुका राय** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संसार में वर्ष १९६१–६२ में चीनी का उत्पादन पिछले वर्ष के उत्पादन उत्पादन से कम हुआ है ; और

(ख) भारत का उत्पादन कितना कम हो गया है और दुनिया के अन्य चीनी उत्पादक देशों की तुलना में यह कितना है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे) : (क) और (ख). जी हां। अनुमान है कि पिछले वर्ष की तुलना में १९६१–६२ में भारत में चीनी का उत्पादन ९.४ प्रतिशत कम हुआ है। अनुमान है कि दुनिया के उत्पादन में ६.९ प्रतिशत कमी हुई है।

†**श्रीमती रेणुका राय** : यदि भारत में उत्पादन में कमी दूसरे देशों की तुलना में कम रही तो क्या उस कारण चीनी के निर्यात से हमारी आय की वृद्धि में कुछ मदद मिली है और उस कारण हमारे निर्यात में कितनी वृद्धि हुई है ?

†**श्री शिंदे** : दुनिया में चीनी के कुल उत्पादन में ऐसी कमी नहीं हुई है कि उस से हमारे निर्यात को प्रोत्साहन मिले। लेकिन किन्हीं और कारणों से इस साल हमारे निर्यात में वृद्धि हुई है।

†**श्री भागवत झा आजाद** : क्या उत्पादन में कमी का प्रत्यक्ष कारण यह रहा कि किसानों द्वारा अपनी फसलें बोयी जाने और उन्हें नुकसान पहुंचाये जाने के बाद सरकार ने कटौती की घोषणा की ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल)** : कमी का मुख्य कारण यह था कि हम ने निर्बन्धन लगाये थे।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : क्या भारत में चीनी के उत्पादन में इस विशेष कमी से चीनी की कीमतों पर असर पड़ेगा ? क्या वे बढ़ जायेंगी या उसी प्रकार रहेंगी ?

†**श्री स० का० पाटिल** : कीमतें तो हमारे द्वारा मुक्त की गयी मात्रा से प्रशासित होती हैं। देशी उत्पादन से वे संबंधित होती हैं। लेकिन हम इस बात का पूरा ध्यान रखेंगे कि कीमतें न बढ़ें।

†**श्री दे० द० पुरी** : क्या इस चीनी में गुड़ और खांडसारी चीनी भी शामिल है ?

†**श्री स० का० पाटिल** : यह गुड़ या खांडसारी चीनी नहीं है ; वह दानेदार चीनी है।

†**श्री भागवत झा आजाद** : क्या कटौती करने और इस प्रकार चीनी के उत्पादन में कमी बनाये रखने की नीति जारी रखने का सरकार का विचार है ?

†**श्री स० का० पाटिल** : कटौती से इतनी मदद हुई है कि इस के बाद कटौती की जरूरत नहीं होती होगी।

(प्रश्न काल समाप्त)

---

†मूल अंग्रेजी में

अल्पसूचना प्रश्न और उत्तर

घी में मिलावट

+

अल्प सूचना प्रश्न संख्या { श्री भागवत झा आजाद :
श्री राम सेवक यादव :
श्री बागड़ी :
श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :
श्री भक्त दर्शन :

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

(क) क्या एक संसद् सदस्य द्वारा दिल्ली दुग्ध योजना के संसद् बिक्री केन्द्र पर खरीदे गये घी के ४ किलो वाले डिब्बे में नारियल का तेल पाया गया ; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

श्री बागड़ी : मिनिस्टर साहब ने क्या जबाव दिया ?

†**अध्यक्ष महोदय** : उन्होंने कहा "नहीं", सवाल पैदा नहीं होता।

†**श्री भागवत झा आजाद** : संसद् सदस्य ने जिस डिब्बे में नायिरल का तेल भरे होने की शिकायत की थी, वह डिब्बा जब माननीय उपमंत्री को परीक्षा के लिए दिया गया था और उसकी जांच की गयी थी तो उसका क्या नतीजा निकला ? क्या उसी डिब्बे से घी की जांच की गयी थी या किसी दूसरे डिब्बे के घी की जांच की गयी ?

†**श्री अ० म० थामस** : जिस माननीय सदस्य ने मुझे घी दिया था उन्होंने यह साफ साफ तो नहीं बताया था कि उस में मिलावट थी या उस में नारियल का तेल था। उन्हें कुछ शक था। जब उसे पकाया गया तो उस में नारियल के तेल की गन्ध आयी। जो भी हो, मैं ने सारे घी को जांच करवाई और प्रयोगशाला की रिपोर्ट और परीक्षा विश्लेषण से यह दिखायी पड़ा कि नमूना १९५४ के शुद्ध खाद्य अधिनियम के अन्तर्गत उल्लिखित स्टैन्डेर्ड के अनुरूप था : वह नमूना शुद्ध घी का नमूना जान पड़ा।

†**श्री भागवत झा आजाद** : सप्लाई स्कीम से घी और शुद्ध दूध की शुद्धता के बारे में किस प्रकार गारंटी देने का सरकार का विचार है ? क्या उसकी अपनी गायें हैं या वह बाहर के ठेकेदारों से लेते हैं ? उसे दूध कैसे मिलता है ?

†**श्री अ० म० थामस** : हम ठेकेदारों से घी नहीं लेते। वास्तव में यह घी उस अतिरिक्त दूध से जो हमें जाड़े में मिलता है, तैयार किया जाता है। यह घी अतिरिक्त क्रीम से तैयार किया जाता है। हम इस बात का भी ध्यान रखते हैं कि संपूर्ण प्रक्रिया एक गजेटेड अफसर की निगरानी में की जाये। यह घी बन्द डिब्बों में ' (टैंगर टॉप कन्टेनर्स) में रखा जाता है। और ये डिब्बे टैंगर काट कर के खोले जा सकते हैं। सभा की जानकारी के लिये मैं यह बता सकता हूं कि दिल्ली दुग्ध योजना द्वारा सप्लाई किये जाने वाले घी की शुद्धता के बारे में ऐसी गारन्टी है कि संसद् सदस्यों की ओर से मांग

---

†मूल अंग्रेजी में।

बराबर बढ़ती जा रही है और मैं समझता हूं कि बाहरी लोग भी यह घी दिलाने के लिये उन से कहते हैं ।

†श्री बागड़ी : जहां तक मैं समझा हूं यह कहा गया है कि वह जो घी था वह सही था, नारियल के तेल की सी गन्ध उस में आती थी ।

अध्यक्ष महोदय : नारियल के तेल की गन्ध तो डिप्टी मिनिस्टर साहब को नहीं बल्कि मेम्बर साहब को ही आती थी ।

श्री रामेश्वरा नन्द : मिनिस्टर को क्यों आती, मेम्बर को ही आएगी ।

श्री बागड़ी : मैं यह दरियाफ्त करना चाहता हूं कि जो यह बतलाया गया कि वह दरअस्ल घी था नारियल का तेल नहीं था, तो यह एन्क्वायरी सिर्फ मशीनरी के तरीके से ही की गयी या छान-बीन के दौरान मेम्बर मजकूर से भी दरियाफ्त किया गया ?

†**श्री अ० म० थामस :** यह घी अत्यंत वैज्ञानिक परिस्थितियों में तैयार किया जाता है ।

†**ध्यक्ष महोदय :** वह यह कहना चाहते हैं कि क्या परीक्षण प्रयोगशाला में किया गया था और क्या केवल एक रिपोर्ट मिली थी या सदस्य से भी कोई पूछताछ की गयी थी कि उन्होंने ऐसा आरोप क्यों लगाया था ?

†**श्री अ० म० थामस :** सदस्य ने ऐसी कोई बात नहीं कही है । उन्हें गन्ध का सन्देह था । लेकिन गन्ध के संबंध में यह हो सकता है कि घर में तैयार किये गये घी के गन्ध से वह कुछ अलग हो क्योंकि यह घी बहुत कम तापमान से तैयार किया जाता है । यदि उसे खास तापमान से अधिक पर उसे गरमाया जाये तो गन्ध बहुत तेज हो सकती है । लेकिन इस घी की गन्ध इतनी तेज़ नहीं थी ।

श्री बागड़ी : मुझे थोड़ा सा समझा दें ।

अध्यक्ष महोदय : वह कहते हैं कि मेम्बर साहब को भी केवल कुछ शक ही हुआ था । इस घी के बनाने का जो तरीका इस्तेमाल किया जाता है उस में गरमी धीरे धीरे दी जाती है, इसलिये इसकी बू अलाहिदा होती है । उनका कहना है कि घी असली था । मेम्बर साहब को जो शक था उस में असलियत नहीं थी ।

†**श्री स० मो० बनर्जी :** क्या सरकारी क्षेत्र के अधीन यह घी केवल संसद् सदस्यों के लिए ही है, बाहर की जनता के लिये नहीं है ।

अध्यक्ष महोदय : वह इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता । यह किस्म के संबंध में है ।

श्री बागड़ी : मैं यह जानना चाहता हूं कि लेबोरेटरी की मारफत जब जांच की गयी तो मैम्बर मजकूर को भी यह विश्वास में लिया गया था या नहीं और सही बात बतला कर उनका भी शक मिटाया गया था या नहीं ।

†**श्री अ० म० थामस :** यह परीक्षण चीनी और बनस्पति निदेशालय की प्रयोगशालामें किया गया था न कि दिल्ली दुग्ध सप्लाई योजना की प्रयोगशाला में किया गया था । अन्तर्बाधा) । (अन्तर्बाधा) । सदस्य ने भी यह निश्चित रूप से नहीं कहा है कि वह नारियल का तेल है ।

श्री बागड़ी : मुझे भी इसका मतलब समझा दें ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा कि मेम्बर साहब को भी यह यकीन नहीं था, उनको भी शक ही हुआ था।

श्री बागड़ी : मुझे तो उन्होंने कहा था कि उनको पक्का यकीन है कि वह नारियल का तेल था।

अध्यक्ष महोदय : तो क्या उनकी स्मैलिंग सेन्स को भी लेबारटरी में टैस्ट कराया जाए ?

श्री भक्त दर्शन : क्या मैं यह जान सकता हूं कि वह माननीय सदस्य कौन हैं जिन्होंने शक किया था।

अध्यक्ष महोदय : क्या जरूरत है नाम को जानने की ?

श्री भक्त दर्शन : मैं जानना चाहता हूं कि उन्होंने सूंघने का क्या तरीका अपनाया ?

†**अध्यक्ष महोदय :** नियम ४१ के अधीन नाम नहीं बताया जायेगा जब तक कि प्रश्न को समझने के योग्य बनाने के लिये वह आवश्यक न हो। प्रश्न अच्छी तरह समझ में आने योग्य है । इसलिए नाम का उल्लेख करने की जरूरत नहीं है ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

व्यास बांध परियोजना

†*३२३. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या रेलवे मंत्री २१ अप्रैल, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या ५४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अब सर्वेक्षण पूरा हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो विभागीय योजना के अन्तर्गत कितने स्टेशन और पुल बनाए जायेंगे ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) अभी तक नहीं।

(ख) इसका उस समय तक नहीं पता चलेगा जब तक सर्वेक्षण जो हो रहा है पूरा नहीं होता और उस पर प्रतिवेदन तैयार नहीं होता।

इन्दौर में टैलीप्रिंटर टेप की कमी

†*३२७. **श्री रामेश्वर टांटिया :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इन्दौर तारघर में टैलीप्रिंटर टेप की कमी जिस के कारण सैकड़ों तारें नहीं भेजी जा सकीं की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि बहुत से टैलीप्रिंटर खाली पड़े हैं ;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गए है ; और

(घ) देश में टैलीप्रिंटर टेप के स्कन्ध की क्या सामान्य स्थिति है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री भगवती) : (क) हां, न्यूनतम सीमा से नीचे स्कन्ध की कमी थी ।

(ख) नहीं, लगभग दस दिन के लिए नौ में से एक 'सर्कट' काम नहीं कर सका ।

(ग) टेप, के संभरण का प्रबन्ध हो गया है ।

(घ) 'बेस' कागज न होने के कारण 'टेप' की सामान्य कमी है । विभिन्न संसाधनों से टेप प्राप्त करने का प्रबन्ध किया है ।

केन्द्रीय स्वास्थ्य पदाली

†*३२६. श्री हेम राज : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) केन्द्रीय स्वास्थ्य पदाली बनाने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ;

(ख) सेवा कर रहे कर्मचारियों में से कितने व्यक्तियों को इसके लिए पात्र समझा गया है ; और

(ग) इसके बनने में देर होने के क्या कारण हैं ?

†स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) : (क) केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा योजना पर संघ लोक सेवा आयोग के परामर्श के अनुसार विचार किया जा रहा है ।

(ख) सेवारत कर्मचारियों में से कितने व्यक्ति इसमें लिये जायेंगे यह बात तो केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा पदाली बन जाने के बाद ही तय की जायेगा ।

(ग) यह आवश्यक है कि अन्य सम्बन्धित मंत्रालयों अर्थात् वित्त मंत्रालय गृह कार्य मंत्रालय—अन्य सम्बन्धित कार्यालयों को छोड़कर—से परामर्श करना भी जरूरी है । संघ लोक सेवा आयोग के विचार जानने के लिये ही यह मामला उनको भेजा गया है ।

गेहूं का दूषित होना

†*३३०. { श्री दशरथ देब :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री उमा नाथ :
श्री प० कुन्हन् : }

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

(क) क्या सरकार का ध्यान २७ जून, १९६२ के "स्टेट्समैन" में प्रकाशित "गहूं के दूषित होने की आशंका" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें कहा गया था कि पी० एल० ४८० के अन्तर्गत प्राप्त ३०० टन गेहूं के जो कि उस समय जहाज से उतारा जा रहा था कीटाणुनाशक पदार्थ से दूषित होने की आशंका है ;

(ख) यदि हां, तो क्या मामले की जांच करने के लिये कोई कार्यवाही की गई थी ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम रहा ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) से (ख). जी हां। यह गेहूं आस्ट्रेलिया का था न कि पी० एल० ४८० का।

(ग) १,१०८ टन गेहूं दूषित हो गया क्योंकि गेहूं के साथ साथ पायरीडीन का एक ड्रम भी था जो कि चू रहा था।

मौसम राकेट

†*३३१. **श्री वाजी** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने गी कृपा करेंगे कि क्या भारत में मौसम राकेट छोड़ने की योजना है ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय म उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन)** : जी हां।

कृषि योजनायें

†*३३२. { **श्री मे० क० कुमारन्** :
श्री ह० प० चटर्जी :
श्री रानेन सेन :
श्री दीनेन भट्टाचार्य : }

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में कृषि योजनाओं की कार्यान्विति तीव्रतर करने के लिए सरकार क्या विशेष कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

†**कृषि मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह)** : तीसरी योजना के शेष वर्षों में छोटी सिंचाई योजनाओं तथा भूमि संरक्षण योजनाओं को तीव्रता से लागू करने का विचार है। रासायनिक उवर्रक प्राप्ति के लिये भी प्रति वर्ष कार्य किया जा रहा है। पौदों के संरक्षण का कार्यक्रम भी बहुत जोर-शोर से करने का विचार है।

पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन

†*३३३. { **श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा** :
श्री वी० चं० शर्मा :
श्री महाराज कुमार विजय आनन्द :
श्री राम रतन गुप्त : }

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पठानकोट से जम्म तक रेलवे लाइन बिछाने के लिये की गई कार्यवाही के बारे में नवीनतम स्थिति क्या है ; और

(ख) अब तक कितना धन खर्च किया जा चुका है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) पठानकोट से माधोपुर (पंजाब) तक पहले ही रेलवे लाइन बना दी गई है । और यह दूरी ९.४५ मील है । इस लाइन को माधोपुर से कथुआ तक जो ५.४० मील है आगे बढ़ाने का काम शुरु हो गया है। इस लाइन को आगे जम्मू तक बढ़ाने के लिये वहां की यातायात स्थिति की जांच हो रही है ।

(ख) पठानकोट से माधोपुर (पंजाब) तक रेलवे लाइन बनाने का खर्चा लगभग ४० लाख रुपये हुआ है जबकि माधोपुर से कथुआ तक रेलवे लाइन बनाने का अनुमानित व्यय १७७.३९ लाख रुपये था। इसमें रावी पर ऊपरी पुल बनाने का खर्चा भी सम्मिलित था। बाद में ४९ लाख रुपये जून ६२ तक खर्च हुए।

कलिंग एयर लाइन्स के डकोटा का दुर्घटनाग्रस्त होना

†*३३४.
- **श्री दी० चं० शर्मा :**
- **श्री प्र० चं० बरुआ :**
- **श्री रघुनाथ सिंह :**
- **श्री राम रतन गुप्त :**
- **श्रीमती मैमूना सुल्तान :**
- **श्री इन्द्रजीत गुप्त :**
- **श्री प्र० के० देव :**
- **श्री ईश्वर रेड्डी :**

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

(क) क्या कलिंग एयरलाइंस का एक डकोटा विमान १९ जुलाई, १९६२ को आसाम में खाद्य पदार्थ डालते हुए दुर्घटनाग्रस्त हो गया था ; और

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना का क्या ब्यौरा है और यदि कोई जांच की गयी है तो उसका क्या ब्यौरा है ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय म उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन)** : (क) तथा (ख). वांछित जानकारी देने वाला एक विवरण में सभा पटल पर रखता हूं।

विवरण

यह बात सच है कि कलिंग एयर लाइंस डकोटा वायुयान वी० टी०-डी एफ जैड, जबकि वह नेफा में सेवारत था १९ जुलाई १९६२ को १५.३० बजे लोहोसफू ड्रापिंग जोन १ (आसाम से १ मील उत्तर में लगभग ६००० फुट की ऊंचाई पर गिर गया था। सभी ९ व्यक्ति जिनमें एक चालक एक सहायकचालक एक रेडियो अफसर ५ इंजेक्शन क्यू और एक संभरण निरीक्षक था मर गये। वह वायुयान पूरी तरह जलकर भस्म हो गया ।

असैनिक उड्डयन विभाग के एक पिदाधिकारी द्वारा इस दुर्घटना की जांच की जा रही है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

विशेष डिब्बों और सैलूनों के हकदार रेलवे पदाधिकारी

†*३३५. **श्री यशपाल सिंह** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन श्रेणियों के रेलवे पदाधिकारी अपनी रेलवे में और दूसरी रेलवे (जिस रेलवे में वे सेवायुक्त हों उसके अतिरिक्त) में विशेष डिब्बों और सैलूनों में यात्रा करने के हकदार है ;

(ख) क्या इन पदाधिकारियों को सैलूनों में यात्रा करते समय अपने परिवार को ले जाने की भी अनुमति है ; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण है ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) सभी राजपत्रित रेलवे पदाधिकारी जब सरकारी काम पर जा रहे हों तो उन्हें अपनी रेलवे में निरीक्षक बोगी में जाने का अधिकार है । वरिष्ठ प्रशासकीय मध्यवर्तीय और कनिष्ट प्रशासकीय पदाधिकारी सरकारी काम से जाते समय दूसरी रेलों में भी निरीक्षक बोगी में जा सकते है।

(ख) जी हां ।

(ग) रेलवे अधिकारी अपने अधीन क्षेत्राधिकार में व्यापक दौरा करते है । अतः अपने परिवार की अपने साथ ले जाने की परम्परा तभी से चली आ रही है जब से कि रेलवे चली है ।

बर्मा से चावल की खरीद

†*३३६. { **श्री रघुनाथ सिंह** :
श्री प्रकाश वीर शास्त्री :
श्री राम रतन गुप्त :
श्री रा० स० तिवारी :
श्री दलजीत सिंह : }

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

(क) क्या भारत ने हाल में वर्मा से चावल खरीदा है ;

(ख) यदि हां, तो कितना चावल खरीदा है और उसके लिये कितना मूल्य दिया है ; और

(ग) करार की क्या शर्तें हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) जुलाई, १९६२ के बाद चावल खरीदने के सम्बन्ध में कोई बातचीत नहीं हुई है ।

(ख) तथा (ग). ये प्रश्न नहीं उठते ।

---

†मूल अंग्रेजी में

होटल 'वेटरों' को बख्शीश

†*३३७ { **श्री विद्या चरण शुक्ल :**
श्री विभूति मिश्र :

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

(क) पर्यटक विभाग के इस सुझाव पर कि १० प्रतिशत 'सर्विस' चार्ज लिया जाये जो होटल कर्मचारियों में बांटा जाये ताकि कोई कर्मचारी व्यक्तिगत रूप से बख्शीश के लिये पर्यटकों को न तंग करे, होटलों ने क्या विचार व्यक्त किये हैं ;

(ख) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ; और

(ग) इस मामले में यदि कोई निर्णय किया गया, है, तो वह क्या है ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर)**: (क) होटल तथा रेस्टोरेंट एसोसियेशन के फेडरेशन की कार्यकारिणी समिति ने पर्यटक विभाग के प्रस्ताव के बारे में अपने विचार कुछ शर्तों के साथ भेज दिये हैं और वे इस बात से सहमत हो गये हैं कि होटल बिलों पर लिये गये 'सर्विस' चार्ज' कर्मचारियों में बाँट दिये जायेंगे।

(ख) पर्यटक विभाग उस समझौते पर विचार कर रहा है ।

(ख) अन्तिम निर्णय अभी नहीं हुआ है ।

दिल्ली में नाला नं० ८

*†३३८. { **श्री प्रकाश वीर शास्त्री :**
श्री यशपाल सिंह :
श्री राम रतन गुप्त :

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

(क) क्या नाला नम्बर ८ को यमुना में गिराने के लिये दिल्ली प्रशासन और पंजाब सरकार में कोई समझौता हो गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो इसका क्या व्यौरा है ;

(ग) यह कार्य कब तक पूर्ण हो सकेगा ; और

(घ) इस कार्य को पूर्ण करने पर कितना व्यय होगा और इसमें केन्द्रीय सरकार का कितना भाग रहेगा ?

सिंचाई और विद्युत् मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अलगेशन) : (क) से (घ). विवरण सभा की मेज रखा है ।

विवरण

(क) जी, हाँ ।

(ख) यह मान लिया गया है कि दिल्ली क्षेत्र में कुण्डली प्रावनत भूमि के पानी का निकास व्यपवर्तन नाली द्वारा होना चाहिए और कि उस स्थान पर रेगूलेटर बनाना चाहिए

†मूल अंग्रेजी में

जहाँ नाली नं० ६ व्यपवर्तन नाली से निकलती है। किन्तु यह केवल संकटकाल में ही काम में लाई जानी चाहिए। यह भी फैसला किया गया है कि ८ और ६ नम्बर की नालियों के इकट्ठे निस्सार के लिए व्यपवर्तन नाली की पर्याप्त धारिता होनी चाहिए और इस धारिता के प्रबन्ध में यदि कोई अतिरिक्त व्यय होगा तो वह दिल्ली प्रशासन करेगा।

(ग) ३०० क्यूसक की निस्सार क्षमता की व्यपर्वतन चैनल के 'पाईलाट सैक्शन' पर कार्य पूर्ण हो गया है। व्यपवर्तन नाली पर कार्य की द्वितीय (अन्तिम) अवस्था, धन की उपलब्धता के अधीन, तृतीय पंचवर्षीय योजना में पूर्ण हो जाएगी।

(घ) स्कीम के प्रथम चरण की अनुमित लागत ९० लाख रुपये है। द्वितीय चरण की अनुमित लागत पंजाब सरकार द्वारा, जो कि स्कीम को कार्यान्वित कर रही है, निकाली जा रही है। केन्द्रीय सरकार ने इस कार्य के सम्बन्ध में कितना धन देना है, इसका निर्णय अभी किया जाना है।

गंगा में जहाजरानी

†*३३९. **श्री नाथ पाई :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कलकत्ता और इलाहाबाद के बीच गंगा नदी को जहाजरानी के योग्य बनाने के लिये पश्चिम जर्मनी की फर्म के साथ एक करार किया है;

(ख) यदि हाँ, तो करार का क्या ब्यौरा है ?

(ग) करार को क्रियान्वित करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं; और

(घ) क्या सरकार भी गंगा में बड़ी नौकायें चलाने को सहमत हो गयी है ?

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

(ख) तथा (ग). ये प्रश्न नहीं उठते।

(घ) गंगा ब्रह्मपुत्र जल यातायात बोर्ड गंगा के बक्सर राजमहल क्षेत्र में पुश टो यंग सेवा टगस और बार्जिस के द्वारा की जा रही है। बंगाल बिहार खान क्षेत्र से मुकामा घाट और उसके बाद नदी में अलाहाबाद तक बड़े बड़े जहाज तथा बड़ी नौकाओं के द्वारा ले जाने का प्रश्न खान तथा ईंधन मंत्रालय में विचाराधीन है।

फेफड़ों के कैंसर का रोग

†*३४०. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में फेंफड़ों के कैंसर के रोग का क्या आपात है ;

(ख) भारत में इस रोग के विशिष्ट कारणों के बारे में डाक्टरों की क्या राय है ; और

(ग) क्या वातावरण का दूषित हो जाना भी भारत में इस रोग के होने का कारण समझा जाता है ?

†**स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) :** (क) कैंसर की घटनाओं के बारे में कोई अखिल भारतीय सर्वेक्षण नहीं किया गया है। फैंफड़ों के कितने कैंसर हुए इस बारे में बताना संभव नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) कैंसर होने के कारणों के बारे में अभी तक ठीक स पता नहीं चला है।

(ग) यह तो ठीक है कि धुआं, स्मोग आदि स्वास्थ्य के लिये हानिकर हैं किन्तु यह सिद्ध नहीं हुआ है कि ये फेफड़ों के कैंसर कारण हैं।

कच्ची खांड का उत्पादन

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार साफ की हुई चीनी के स्थान पर कच्चो खांड बनाने की संभावनाओं पर विचार कर रही है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस पर कोई निर्णय किया गया है ;

(ग) उसका ब्यौरा क्या है ; और

(घ) ऐसा परिवर्तन करने के सम्बन्ध में विचार करने का क्या कारण है ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय म उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) से (ग). जी हाँ १९६२–६३ के दौरान में २ लाख मीट्रिक टन कच्ची खांड बनाने का निश्चय किया गया है। देश में प्रतिवर्ष उत्पन्न होने वाली कुल चीनी की यह मात्रा केवल ७ प्रतिशत है।

(घ) कुछ महत्वपूर्ण आयात करने वाले देशों को अपने यहाँ शोधन कार्यालय में शुद्ध करने के लिये कच्ची खांड की आवश्यकता है। चीनी का निर्यात बढ़ाने के लिये, और इसे नियमित रूप देने के लिये यह अत्यावश्यक हो गया है कि भारत में कच्ची खांड का उत्पादन बढ़ाया जाये

स्टीम ट्रैवलिंग क्रेन

*३४२. **श्री मोहन स्वरूप** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि शीघ्र ही आईजटनगर रेलवे वर्कशाप में १० एम० जी० स्टीम ट्रैवलिंग क्रेन का निर्माण किया गया था, जिसका उद्घाटन रेलने उपमंत्री ने किया था ;

(ख) यदि हाँ, तो क्रेन के निर्माण पर कितना धन व्यय किया गया ;

(ग) क्या यह भी सच है कि इसी प्रकार की क्रेनें विदेश से पहले आयात की गई ;

(घ) यदि हाँ, तो कितने तथा कितने मूल्य की ;

(ङ) क्या यह सच है कि भारत में बनने वाली इस पहिली क्रेन में रोप गेयर, मेन गेयर तथा इन्जेक्टर ये तीन पुर्जों की लोडिंग पावर बहुत कम थी, और इस कारणवश ये तीन पुर्जे विदेश से आयात की गई एक क्रेन में फिट किर दिये गये जबकि आयात की गई क्रेन के पुर्जे पालिश कर के देश में निर्मित क्रेन में फिट कर दिये गये थे ; और

(च) यदि हाँ, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) जी हाँ।

(ख) निर्माण कब अनुमानित लागत १,८०,००० रुपये है।

(ग) जी हाँ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) १९५६ और १९५९ के बीच इस तरह के ३३ क्रेन बाहर से मंगाये गये हैं, जिनमें से हर एक की लागत लगभग १,८०,००० रुपये है ।

(ङ) और (च). एक बयान सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

बाहर से मंगाये गये किसी क्रेन के गियर निकाल कर इस क्रेन में नहीं लगाये गये । सभी गियर रेल कारखानों में तैयार किये गये थे ।

इंजेक्टर एक छोटा सा पुर्जा है जो क्रेन में लगाया जाता है। इसके निर्माताओं ने इसके बनाने का एकाधिकार ले रखा है, जिसकी वजह से शुरू-शुरू में इसके लिए आवश्यक खाके और निर्माण-औजार नहीं बनाये गये थे। आइजटनगर में २७ क्रेन बनाने का जो कार्यक्रम बनाया गया था, उसमें से पहले ८ क्रेनों की जरूरतों को पूरा करने के लिए इंजेक्टरों की खरीद के लिए इन निर्माताओं को आर्डर दिया गया। लेकिन, चूंकि इंजेक्टर समय पर नहीं मिले, इसलिए पहले-पहल जो क्रेन तैयार हुआ, उसे चलाने के लिए एक पुराने क्रेन का (जिसका ओवरहाल किया जा रहा था) इंजेक्टर निकाल कर अस्थायी तौर पर उस में लगा दिया गया। आशा है इंजेक्टर जल्द मिल जायेंगे ।

रेलवे म इंजीनियरों तथा प्रविधिक कर्मचारियों के रिक्त स्थान

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

(क) प्रत्येक जोनल रेलवे पर इंजीनियरों तथा अन्य प्रविधिक कर्मचारियों के इस समय कितने स्थान रिक्त हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि इन रिक्त स्थानों को भरने में विलम्ब के कारण काम का नुकसान हो रहा है ; और

(ग) आगामी चार वर्षों में इंजीनियरों तथा प्रविधिक कर्मचारियों के प्रशिक्षण तथा भरती के सम्बन्ध में रेलवे का क्या कार्यक्रम है ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) स (ग). जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

ब्रिटेन में भारतीय डाक्टर

†*३४४. { **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** :
श्री यशपाल सिंह :
श्री हेम बरुआ :
श्री सुरेन्द्र पाल सिंह : }

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

(क) क्या यह सच है कि १५०० भारतीय डाक्टर अध्ययन के बाद ब्रिटेन में ही वहां पर सेवा की उत्तम शर्तें होने के कारण बस गये हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या यह भी सच है कि ये डाक्टर इस डर से भारत वापस नहीं आना चाहते हैं कि कहीं सरकार उनको दूरस्थ भारतीय गांवों में न भेज दे; और

(ग) क्या ऐसे प्रयत्न किए जा रहे हैं कि ये डाक्टर भारत लौट आयें और अपने देशवासियों को उत्तम चिकित्सा सुविधायें उपलब्ध कराने में अपना अंशदान दें ?

†**स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) जी नहीं। प्राप्त सूचना के अनुसार ५० ही भारतीय चिकित्सक हैं जिन्होंने इंगलैंड में अपना अध्ययन पूरा किया है। और वे ही सेवा की उत्तम शर्तों के कारण वहां बसने का इरादा रखते हैं।

(ख) जी नहीं ।

(ग) इस दिशा में सभी संभव कदम उठाये जा रहे हैं।

अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना

†*३४६. **श्री बिशन चन्द्र सेठ :**
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री अ० व० राघवन् :
श्री पोट्टेकाट्ट :
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :
श्री राम रतन गुप्त :
श्री यशपाल सिंह :
श्री हेडा :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार राजधानी की सामान्य जनता पर भी अंशदायी स्वास्थ्य-सेवा योजना लागू करने का विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस योजना के अन्तर्गत सभी गैर-सरकारी कर्मचारी आ जायेंगे ;

(ग) यदि हां, तो प्रस्तावित योजना का ब्योरा क्या है ?

(घ) क्या इस संबंध में कोई प्रयोग किया जा रहा है ; और

(ङ) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†**स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) जी नहीं

(ख) तथा (ग). ये प्रश्न उत्पन्न नहीं उठते।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) यह प्रश्न नहीं उठता।

†मूल अंग्रेजी में

डीजल इंजनों का आयात

†*३४७. { **श्री बी० चं० शर्मा :**
श्री त्रिदिव कुमार चौधरी :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री म० ना० स्वामी :
श्री वाजी :
श्री मे० क० कुमारन् :
श्री यशपाल सिंह :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :
श्री विभूति मिश्र :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डीजल इंजनों के आयात के लिए बातचीत करने के लिए एक शिष्टमण्डल चैकोस्लोवाकिया भेजने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) जी नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

दिल्ली में टैक्सियां और ओटो रिक्शायें

†*३४८. **श्री रघुनाथ सिंह :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या दिल्ली अथवा नई दिल्ली में टैक्सियों और दो सीट वाली ओटो रिक्शाओं की संख्या बढ़ाने का विचार है ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) :** यह मामला दिल्ली प्रशासन के अधीन विचाराधीन है ?

टेलीफोन की दरें

†*३४९. { **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :**
श्री बसुमतारी :

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

(क) क्या निकट भविष्य में विशेषतः "हायर' और 'लोकल' कालों की दरों को बढ़ाने की दृष्टि से टेलीफोन की दरों पर पुनः विचार करने तथा उनका पुनरीक्षण करने का प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो इसकी आवश्यकता क्यों पड़ी ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री भगवती) :** (क) जी नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

रायल नेपाल एयर लाइन्स का डकोटा

†*३५०. { **श्री प्र० चं० बरुग्रा :**
श्री बागड़ी :

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

(क) क्या रायल नेपाल एयरलाइन्स का एक डकोटा विमान जिस में छः यात्री तथा चार कर्मचारी थे, १ अगस्त, १९६२ को गोरखपुर के आसपास नेपाल की तराई में गुम हो गया था ;

(ख) यदि हां, तो वह कब तथा कहां पर पाया गया था तथा किस स्थिति में ; और

(ग) लापता विमान का पता लगाने में सरकार द्वारा क्या सहायता दी गई ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) :** (क) से (ग). वांछित जानकारी देने वाला एक विवरण मैं सभा पटल पर रखता हूं।

विवरण

रायल नेपाल एयरलाइन्स का एक डकोटा जो काठमांडू से दिल्ली के लिये १ अगस्त को रवाना हुआ उसी दिन १५.३० पर गुम हो गया। उस में यात्री तथा चार कर्मचारी थे। भारत तथा नेपाल अधिकारियों द्वारा हवाई तथा भूमि पर काफी छानबीन की गई और ९ अगस्त, १९६२ को नेपाल में ठोरपाटन के निकट इस के अवशेष पाये गये।

इस डकोटा को सफदरजंग हवाई अड्डे पर १५.३० बजे आना था और जब वह यहाँ नहीं पहुंचा तो यहाँ के पदाधिकारियों ने विभिन्न हवाई अड्डों पर एस० ओ० एस० सिगनल भेजे। मुख्य आयुक्त डिप्टी इन्स्पैक्टर जनरल पुलिस, दिल्ली, जिलाधीश बरेली तथा गोरखपुर को फोन द्वारा सूचना दी गई और उन से कहा गया है कि वे इस सम्बन्ध में यदि कोई सूचना मिले तो शीघ्र ही हमें अवगत करायें। काठमाँडू स्थित भारतीय दूतावास से भी रेडियो टेलीफोन द्वारा सम्बन्ध स्थापित किया गया।

भारतीय एयरलाइन्स कारपोरेशन, प्रतिरक्षा मंत्रालय रोयेल नेपाल एयरलाइन्स कार्पोरेशन तथा अमरीकी दूतावास के कुछ वायुयान इस डकोटा की हवाई खोज के लिये उधार लिये गये। कुछ हैलीकोप्टरों का भी उपयोग किया गया है। हवाई खोज के अतिरिक्त भूमि पर भी पुलिस, रेलवे, तथा सैनिक प्राधिकारियों द्वारा इस विमान की खोज की गई।

टेलीफोन डायरेक्ट्री

*३५१. **श्री रामेश्वरानन्द :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि टेलीफोन डायरेक्ट्री केवल अंग्रेजी भाषा में ही छापी जाती है ;

(ख) यदि हाँ, तो इसको हिन्दी में छापने की योजना किस कारण से नहीं है ; और

(ग) यदि हिन्दी में भी छापने की कोई योजना है तो वह कब तक कार्यान्वित हो जाएगी ?

परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री भगवती) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जहाँ कहीं भी उनकी माँग होती है टेलीफोन निदेशिकाओं को हिन्दी और प्रादेशिक भाषाओं में भी प्रकाशित किया जाता है।

---

†मूल अंग्रेजी में

वन महोत्सव

†*३५२. **श्री दी० चं० शर्मा :**
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
महाराज कुमार विजय आनन्द :

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

(क) क्या इस वर्ष मनाया गया तेरहवाँ वन महोत्सव सफल रहा है ;

(ख) यदि हाँ, तो दिल्ली में कितने पेड़ लगाये गये तथा इन में से कितने नष्ट हो गये हैं ;

(ग) इन वृक्षों को भविष्य में लावारिस जानवरों, प्राकृतिक विपत्तियों तथा अधाधुंध कटाई से रोकने के लिये क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) चूंकि देश के विभिन्न भागों में पेड़ लगाने का काम अभी चल रहा है अतः अभी यह नहीं कहा जा सकता कि १३वाँ बन-महोत्सव सफल रहा ।

(ख) अब तक ७०९१ पौदे लगाये गये हैं। वृक्षों का लगाना अभी जारी है। कितने पेड़ नष्ट हो गये अभी यह नहीं बताया जा सकता।

(ग) इस दिशा में निम्न कार्यवाही की गई हैं :—

(१) सड़कों पर, सिंचाई की नालियों पर तथा रास्तों में इन वृक्षों के चारों ओर झाड़ियों की बाड़ लगाकर अथवा ईंटों के घेरे बनाकर।

(२) पेड़ इस ढंग से भी लगाये गये हैं कि उन के चारों ओर गहरी खाई खोद दी गई है ।

(३) जाड़ों में इन वृक्षों के ऊपर घास का पुआल बनाकर और गर्मियों में अधिक पानी दे कर इन वृक्षों की रक्षा की जाती है ।

(४) जो पेड़ गिरने वाले हैं उन के साथ लकड़ी लगाकर उन्हें खड़ा रखने का प्रयत्न किया गया है। जहाँ पेड़ एक दिशा में बिल्कल ही गिर गये हैं वहाँ उनको रस्सी बाँधकर रोका गया है।

ब्रिटेन-भारत लाइनर कान्फ्रेंस

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

(क) क्या यह सच है कि ब्रिटेन और भारत लाइनर कॉन्फ्रेंस हुई थी ; और

(ख) यदि हाँ, तो इस लाइन पर भारतीय जहाजों की प्रतिशतता क्या होगी ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) :** (क) तथा (ख). भारतीय तथा ब्रिटिश लाइन के प्रतिनिधियों में अभी बातचीत हुई ताकि भारत/इंगलिस्तान/भारत व्यापार के संचय कोटा में भारत तथा इंगलिस्तान के व्यापारिक अंश के बारे में कोई समझौता हो सके। कुछ संबंधित मामलों के बारे में संतोषजनक समझौता हो गया है। १ सितम्बर, १९६२ से

†मूल अंग्रेजी में

इंडिया एयरलाइन्स के अंश बढ़ाकर ३९.४७५% और १ जनवरी, १९६३ से ४०.४७५% कर दिये जायेंगे। और इस के पश्चात् १ जनवरी, १९७१ से ये अंश प्रतिवर्ष १ प्रतिशत स ४८.४७५ प्रतिशत तक बढ़ाये जायेंगे। इस तरह भारतीय जहाज मालिक ब्रिटिश जहाजमालिकों के काफ़ी समान हो जायेंगे। सम्बन्धित दलों में बहुत शीघ्र ही एक औपचारिक समझौता होने वाला है।

गैर सरकारी समवाय

७२६. श्री श्याम लाल सर्राफ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आजकल कितने समवाय देशों के बीच असैनिक उड्डयन का काम कर रहे हैं तथा उनके नाम क्या हैं ;

(ख) ये समवाय किस प्रकार के विमानों का उपयोग करते हैं तथा किन निर्धारित मार्गों पर उन्हें चलाते हैं; और

(ग) क्या ये समवाय सामान लाने ले जाने के लिये कार्गो का भी उपयोग करते हैं।

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) :** (क) संभवतः यह जानकारी उन समवायों के बारे में पूछी जा रही है जो देश के भीतर ही वायुयान चलाते हैं। स्थिति यह है कि हवाई निगम अधिनियम १९५३ के पारित हो जाने के बाद निर्धारित हवाई मार्ग का राष्ट्रीयकरण हो गया है। और देश के भीतर के हवाई मार्गों पर राष्ट्रीय कैरियर के द्वारा सेवा का काम होता है अर्थात भारतीय एयरलाइन्स निगम के द्वारा। इन के अलावा निम्न-लिखित समवाय भी अनिर्धारित मार्गों पर अपने वायुयान चलाते हैं :—

१. एयर सर्वे कम्पनी ऑफ इंडिया लि०

२. एयरवेज़ (इंडिया) लि०

३. एविएशन सर्विज़स

४. भारत कामर्स एन्ड इन्डस्ट्रीज लि०

५. दरभंगा एविएशन

६. जामाईर कम्पनी (प्राइवेट) लि०

७. कलिंग एयर लाइन्स (प्राइवेट) लि०।

(ख) इंडियन एयरलाइन्स कार्पोरेशन डकोटा, फोकर-फ्रेंडशिप, स्काई मास्टर और विस्काउंट नामक विमान चलाता है। अनिर्धारित समवाय मुख्यतः डकोटा ही चलाते हैं। एयर सर्वे कम्पनी लि०, एविएशन सर्विस, और दरभंगा एवीएशन क्रमशः डोमीन, अस्टर और बोनेज़ा चलाते हैं। एयर सर्वे आफ इंडिया लि० एक विशेष प्रकार का कार्य करते हैं। अर्थात् हवाई सर्वेक्षण और विशेषतः उस समय जब कि फसलों के लिये छिड़कने का काम करते हैं। भारत कामर्स एंड इन्डस्ट्रीज़ लि० मुख्यतः अपने पदाधिकारियों को इधर उधर ले जाने का ही काम करते हैं।

(ग) एयर वेज़ (इंडिया), दरभंगा एविएशन, जसमेर कम्पनी और कलिंग एयरलाइन्स तथा इंडियन एयरलाइन्स कार्पोरेशन के वायुयान कार्गो तथा उड़ान दोनों के ही काम में आते हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

तंजौर में चावल मिल मालिकों के लिये वैगन

†७२७. **श्री मे० क० कुमारन** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान तंजौर के चावल मिल मालिकों की कठिनाइयों की ओर आकर्षित किया गया है, और उन अन्य उपभोक्ता की कठिनाई की ओर भी आकर्षित किया गया है कि चावल मिलों से चावल को ले जाने के लिये वेगनों के कम संभरण के कारण उत्पन्न हुई हैं ?

(ख) यदि हाँ, तो स्थिति के सुधार के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री से वें० रामस्वामी)**: (क) जी हाँ । एक अभ्यावेदन मिला है जिस में कहा गया है कि तंजोर में वैगनों का संभरण अपर्याप्त संख्या में किया जाता है ।

(ख) जनवरी से मई, १९६२ तक तंजोर जिले से चावल का लदान सामान्य रहा है। जून तथा जुलाई, १९६२ में लदान कम जरूर रहा है क्योंकि नमक के लदान की ओर विशेष ध्यान दिया गया था ।

दक्षिण रेलवे को आदेश दे दिये गये हैं कि वे चावल का लदान बढ़ायें ।

मीन क्षेत्रों का विकास

७२८. **श्री सरकार मुरमू** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी योजना के अन्तर्गत मीन क्षेत्रों में विकास के लिये पश्चिम बंगाल सरकार को कितनी राशि दी गई है ;

(ख) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने अधिक राशि की माँग की थी, और

(ग) क्या सरकार ने अधिक राशि देने के बारे में विचार किया है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय म उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) २०४.८३ लाख रुपये ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता ।

रेल दुर्घटनाएं

†७२९. **श्री सरकार मुरमू** :
श्री प्रकाश वीर शास्त्री :
श्री गुलशन :
श्री बूटा सिंह :
श्री तुलशीदास जाधव :

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

(क) १९६२ में अब तक कुल कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं ;

(ख) इन दुर्घटनाओं के क्या कारण हैं ;

(ग) इन दुर्घटनाओं के कारण कुल कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई तथा कितने घायल हुए ।

†मूल अंग्रेजी में

(घ) दुर्घटनाओं के कारणों की जाँच करने के लिये कितने मामलों में न्यायिक जाँच समिति बैठाई गई ; और

(ङ) इन जाँच समितियों के निर्णय क्या हैं ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री स० वे० रामस्वामी)**: (क) जनवरी १९६२ से जुलाई १९६२ तक —रेल दुर्घटनाओं की संख्या इस प्रकार है :—

रेलों की भिडन्त तथा पटरी से उतरना जिन में यात्री गाड़ी भी सम्मिलित हैं	१३२
रेलों की भिड़न्त तथा पटरी से उतरना जिन में अन्य गाड़ियाँ भी सम्मिलित हैं	६९३
लेविल क्रॉसिंग पर सड़क यातायात के साथ दुर्घटना . . .	१२४
रेलों में आग	१५१
योग	१,१००

(ख) रेलवे कर्मचारियों के कारण . . .	४३६
रेलवे कर्मचारियों के अतिरिक्त अन्य कर्मचारियों के कारण .	११०
सामान की कमी के कारण :—	
(क) मैकेनीकल	८३
(ख) ट्रेक	२८
(ग) बिजली सम्बन्धी	१८
रेल की पटरियों की तोड़ फोड़	८
अचानक टूट फूट से	१००
जिनका कारण मालूम न हो सका	४२
ऐसे मामले जिन के बारे में अभी निर्णय नहीं हुआ अथवा अंतिम रूप से पता नहीं चला है . .	२७५

(ग)- इन दुर्घटनाओं में हताहतों की संख्या इस प्रकार है :—

मारे गये	१८०
घायल :—	
गम्भीर रूप से	१३६
कम घायल	५७४

(घ) तथा (ङ). डुमराव को छोड़कर अन्य सभी मामलों में जाँच समिति बैठाई गई है। जाँच हो रही है ।

†मूल अंग्रेज़ी में

बीकानेर और हनुमानगढ़ के बीच तार सम्बन्ध

†७३०. **श्री कर्णी सिंहजी :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री १४ मार्च, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ४६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या बीकानेर और हनुमानगढ़ के बीच सीधा तार सम्बन्ध स्थापित करने के बारे में अब निर्णय किया जा चुका है ?

†**परिवह तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री भगवती) :** अब बीकानेर और हनुमानगढ़ के बीच सीधा तार सम्बन्ध स्थापित किया जा चुका है ?

डाक तार विभाग बीकानेर के लिये क्वार्टर

†७३१. **श्री कर्णी सिंह जी:** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री १६ मार्च, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या १४१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या बीकानेर मैं डाक तार विभाग के कर्मचारियों के अतिरिक्त क्वार्टर्स के निर्माण के लिये भूमि जुटा दी गई है ?

†**परिवह तथा संचार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री भगवती) :** जी, नहीं, उपयुक्त स्थान लेने के लिये प्रयास किया जा रहा है :

मीन क्षेत्रों का विकास

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

(क) त्रिपुरा प्रशासन और त्रिपुरा प्रादेशिक परिषद् के अधीन कुल कितनें मीन क्षेत्र जलाशय हैं;

(ख) १९६१ तक समाप्त होने वाले गत पांच वर्षों में इन तीन क्षेत्रों के विकास पर कुल कितनी राशि व्यय की गई; और

(ग) उक्त काल में कितनी मछली पैदा की गई ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) (१) त्रिपुरा प्रशासन—१९६ जलाशय ।

(२) त्रिपुरा प्रादेशिक परिषद—एक भी नहीं ।

(ख) १०.०२ लाख रुपये ।

(ग) लगभग ७,६५९ मन ।

त्रिपुरा में सहकारी संस्थायें

†७३३. **श्री दशरथ देब :**
श्री वीरेन दत्त :

क्या **सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मन्त्री** यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१ तक समाप्त होने वाल गत पांच वर्षों के काल में त्रिपुरा में हर वर्ष कुल कितनी सहकारी संस्थायें आर्थिक स्थिति बिगड़ने के कारण बन्द हुईं;

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) उनके बन्द होने से पहले उनको पुनर्जीवित करने के लिये क्या कार्यवाही की गई; और

(ग) इसी काल में कितनी संस्थाओं में नवजीवन का संचार किया गया ?

†**सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री श्यामधर मिश्र) :** (क), (ख) और (ग). सूचना संग्रह की जा रही है और शीघ्र ही सभा पटल पर रख दी जायगी ?

त्रिपुरा में शहरी जल-सम्भरण योजना

†७३४. **श्री दशरथ देब :** क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा की पंचवर्षीय योजना में शहरी जल-सम्भरण के लिये कोई योजनायें सम्मिलित की गयी हैं;

(ख) यदि हां, तो वे योजनायें कौन सी हैं;

(ग) क्या वैसी किन्हीं योजनाओं को कार्यान्वित के लिये चुना गया है; और

(घ) यदि हां, तो उन योजनाओं को कहां तक कार्यान्वित किया गया है ?

†**स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर):** (क) और (ख). अगरतला और शहरों के पास से सब डिवीजनल कस्बों के लिये जल-संभरण योजनायें त्रिपुरा की पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित की गई हैं ?

(ग) जी, हां ।

(घ) अगरतला जल-संभरण योजना का लगभग ७५ प्रतिशत काम पूरा हो चुका है.? सब-डिवीजनल कस्बों की जल-संभरण योजना के बारे में अभी प्रारम्भिक जांच कार्य और प्राक्कलन तैयार करने का काम पूरा हो चुका है ।

पूर्व रेलवे के प्लेटफार्म और यात्रियों के शैड

†७३५. **श्री दीनेन भट्टाचार्य :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी रेलवे के हावड़ा-बर्दवान कौर्ड सैक्शन के किन-किन स्टेशनों में प्लेटफार्म और यात्रियों के शैड्स नहीं हैं; और

(ख) उन स्टेशनों पर प्लेटफार्म और यात्रियों के शैड्स बनाने के बारे में सरकार की क्या योजना है ?

†**रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां):** (क) हावड़ा-बर्दवान कौर्ड सैक्शन के सभी, बीसों स्टेशनों पर प्लेटफार्म हैं—१८ स्टेशनों पर ऊंची सतह और २ स्टेशनों पर पटरी की सतह वाले ।

इन ग्यारह स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर शैड्स (सायबान) नहीं हैं :—बेलानगर, गोबरा, बेगमपुर, मिर्जापुर-बांकीपुर, बलरामवती, मधुसूदनपुर, पोरबाजार, हाजीगढ़, झापनडंगा, नाबाग्राम और पल्ला रोड ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस उपनगरीय सैक्शन के सभी स्टेशनों पर ऊंची सतह के प्लेटफार्म और छायादार यात्री-शड्स बनाने की योजना है। सब से पहले उन स्टशनों पर प्लेटफार्म बनाये जायेंगे जहां यात्री-यातायात सब से अधिक होता है। उस की प्रगति इस बात पर निर्भर करेगी कि धन कितना सुलभ हो पाता है।

पंजाब के ग्रामीण क्षेत्रों में पीने के पानी के सम्भरण की योजनायें

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

(क) क्या पंजाब सरकार ने ग्रामीण क्षत्रों में पीने के पानी के सम्भरण की अनुमोदित योजनाओं के लिय मंजूरशुदा सहायक अनुदानों में से केन्द्र से कितनी राशि मांगी है;

(ख) १९६१-६२ और १९६२-६३ के लिये कितना और अनुदान मंजूर किया गया है ?

†**स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) और (ख). पंजाब सरकार ने १९६१-६२ के दौरान ग्रामीण जल-संभरण योजनाओं की कार्यान्विति के लिये खास तौर पर कोई केन्द्रीय सहायता नहीं मांगी है। राज्यों को दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता देने की वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार राशि योजनावार आवंटित नहीं की जाती। वह तो प्रत्येक वर्ष की समाप्ति पर कुछ प्रकार की योजनाओं के लिये ही मंजूर की जाती है। लेकिन केन्द्रीय सहायता की कुल मंजूरशुदा राशि का तीन चौथाई भाग वर्ष के दौरान नौ बराबर की किश्तों में राज्य सरकारों को दे दी जाती है। इसे देखते हुए, अलग-अलग योजनाओं के लिये अलग से राशि आवंटित करने का प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रीय स्वास्थ्य सर्वेक्षण और योजना समिति

†७३७. **श्री दी० चं० शर्मा** :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि राष्ट्रीय स्वास्थ्य सर्वेक्षण और योजना समिति की केन्द्रीय सरकार संबंधी मुख्य-मुख्य सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिये क्या कार्यवाही की गई ?

†**स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर)**: स्वास्थ्य सर्वेक्षण और योजना समिति की सिफारिशों पर विचार करने के बाद अस्थायी तौर पर कुछ निर्णय किये गये हैं। जहां भी आवश्यक था, राज्य सरकारों और अन्य केन्द्रीय मंत्रालयों से बात कर ली गई है। कुछ सिफारिशों पर अभी विचार हो रहा है।

अभावग्रस्त राज्यों को खाद्यान्न का सम्भरण

†७३८. **श्री सुबोध हंसदा** :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या **खाद्य और कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चावल और गेहूं के अभावग्रस्त राज्यों को केन्द्र के रक्षित खाद्यान्न भंडार से खाद्यान्न का स्टाक दिया गया है;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो अभी तक कितना दिया गया है; और

(ग) किन-किन राज्यों को दिया गया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय म उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस)**: क) से (ग). १ जनवरी से ३१ जुलाई, १९६२ तक के सात महीनों के दौरान ४.५४ लाख मैट्रिक टन जावल और १८.४७ लाख मैट्रिक टन गेहूं केन्द्रीय रक्षित भंडार से दिया गयेा है ; खाद्यान्नों के राज्यवार वितरण का एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

राज्य/लेने वाला	चावल	गेहूं	कुल
आन्ध्र प्रदेश	११.८	४४.४	५६.२
आसाम . .	१०.०	५३.७	६३.८
बिहार . . .	१७.९	२४५.५	२६३.४
गुजरात . .	१८.३	७६.६	९४.९
केरल . .	१५१.३	१.५	१५२.८
मध्य प्रदेश . . .	नगण्य	३९.३	३९.३
मद्रास . . .	३१.७	१२८.५	१६०.२
महाराष्ट्र . . .	९१.१	२६९.१	३६०.२
मैसूर . .	७.७	४१.१	४८.८
उड़ीसा . .	६.०	२०.४	२६.४
पंजाब . .	..	८७.७	८७.७
राजस्थान . .	..	१२.२	१२.२
उत्तर प्रदेश . . .	..	३०१.३	३०१.३
पश्चिमी पंगाल . .	३६.७	३७४.३	४११.०
दिल्ली . . .	..	१०४.९	१०४.९
हिमचल प्रदेश . .	नगण्य	०.२.	०.२
जम्मू तथा काश्मीर . .	७.५	६.८	१४.३
त्रिपुरा . . .	१३.८	०.४	१४.२
अन्दमान तथा निकोबार द्वीप समूह .	१.०	१.०	२.०
लक्कदीव और माही द्वीप इत्यादि .	१.१	..	१.१
सिक्किम / भूटान . .	४.०	..	४.०
पोंडिचेरी . . .	०.२	..	०.२
गोवा . . .	५.०	..	५.०
नेफा, नागा पर्वतीय क्षेत्र इत्यादि .	६.८	..	६.८
प्रतिरक्षा सेवायें . .	३२.१	३८.५	७०.६
कुल . .	४५४.१	१,८४७.४	२,३०१.५

†मूल अंग्रेजी में

दिल्ली में ईंटों के भट्ट

†७३९. { श्री प्र० के० देव :
श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा : }

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

(क) क्या वृहत् दिल्ली योजना में ईंटों के भट्टों के लिये कोई क्षेत्र निश्चित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो वह औद्योगिक क्षेत्र में है या हरियाली वाले (ग्रीन) क्षेत्र में; और

(ग) क्या दिल्ली में दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम, दिल्ली पंचायती राज अधिनियम, दिल्ली विकास अधिनियम, और दिल्ली भूमि के उपयोग पर प्रतिबन्ध अधिनियम के प्रवर्तन के बाद ईंटों के भट्टों के लिये कोई स्थान अलग निश्चित किया गया है ?

†**स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) और (ख) दिल्ली की वृहत योजना में यह सिफारिश की गई है कि शहरी उपयोग के १९८१ तक के क्षेत्र की सीमा से आधे मील की दूरी पर ईंटों के भट्टों के लिये स्थान दिया जाना चाहिये ।

(ग) भूमि आयोग योजना में ईंटों के भट्टों के लिये अलग से किन्हीं क्षेत्र का भी उल्लेख नहीं किया गया है । योजना में केवल इतना बतलाया गया है कि कितनी सीमा तक भट्टे नहीं रहने चाहियें, जैसा कि प्रश्न के भाग (क) और (ख) के उत्तर में ऊपर बतलाया गया है । इस सिलसिले में यह भी बतलाया गया है कि दिल्ली विकास अधिनियम, १९५७ की व्यवस्था और उसके अन्तर्गत तैयार किये गये नियम और विनियम, गन्दी बस्ती (सुधार तथा हटाया जाना) अधिनियम १९५६ के अतिरिक्त अन्य किसी भी विधि में किसी असंगत बात के होते हुए भी, प्रभावी रहेंगे और एक जोन में किसी भी योजना के आरम्भ हो जाने के बाद उस ज़ोन में कोई भी व्यक्ति उस योजना के प्रतिकूल ढंग से किसी भी भूमि का उपयोग नहीं कर सकेगा । इसी लिये इस संबंध में दिल्ली विकास अधिनियम, १९५७ के अन्तर्गत तैयार की गई वृहत् योजना की व्यवस्थायें ही सर्वोच्च हैं ।

इतवारों तथा अन्य छुट्टियों के दिनों में कोयले का परिवहन

†७४०. { श्री ब० कु० दास :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री म० ला० द्विवेदी : }

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

(क) किन कोयला क्षेत्रों में इतवारों तथा अन्य छुट्टियों के दिनों में कोयले की लदान का काम होता है;

(ख) क्या इस कार्य के लिये कोई अतिरिक्त खर्च पड़ता है ; और

(ग) इस कार्य के परिणामस्वरूप कोयले के परिवहन में क्या सुधार हुआ है ?

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री से० वें० रामस्वामी) : (क) सभी कोयला क्षेत्रों में इतवारों और अन्य छुट्टियों के दिनों में लदान होती है; लेकिन इतवारों और अन्य छुट्टियों के दिनों में लादे जाने वाले माल-डिब्बों की संख्या रोज के मुकाबल कम होती है, विशेषकर कोरिया-रीवा, पैन्च और चान्दा, सिगरैनी और तालचेर कोयला क्षेत्रों में।

(ख) सरकार को इस का ब्यौरा मालूम नहीं है। कुछ कोयला क्षेत्रों को खान अधिनियम की व्यवस्थाओं के अनुसार अधिक समय तक काम करने का भत्ता देना पड़ता है।

(ग) चूंकि इतवारों और अन्य छुट्टियों के दिनों में लदान अपेक्षाकृत कम होती है, इसलिये थोड़ा ही सुधार हुआ है और अधिक की गुंजाइश है।

सहकारी खेती

†७४१. { श्री ब० कु० दास :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री म० ला० द्विवेदी : }

क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत सहकारी खेती की अग्रिम परियोजनाओं के लिये किन-किन जिलों को चुना गया है;

(ख) उन में से कितनों में सहकारी खेती संस्थायें संगठित की जा चुकी हैं; और

(ग) उन में से कितनी संस्थाओं में सरकार शेयर पूंजी लगा रही है ?

†सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) से (ग). विवरण १ और २ संलग्न हैं। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७५]

केरल सरकार द्वारा प्रस्तावित पुल

†७४२. श्री प० कुन्हन् : क्या रेलवे मंत्री ३ मई, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ६२० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार द्वारा प्रस्तावित ऊपर/नीचे के सभी सत्रहों पुलों के निर्माण का कार्य आरम्भ हो चुका है;

(ख) यदि नहीं, तो विलम्ब का क्या कारण है; और

(ग) तृतीय योजना काल में उन में से कितने पूरे तैयार हो जायेंगे ?

†रेलवे मन्त्रालय उपमन्त्री (श्री से० वें० रामस्वामी) : (क) से (ग). तृतीय पंचवर्षीय योजनाकाल के लिये केरल सरकार द्वारा ऊपर/नीचे के पुलों की जिन सत्रह योजनाओं की सिफारिश

†मूल अंग्रेजी में

की गई थी, उन में से पांच पर काम चल रहा है और १९६२–६३ के दौरान पूरा हो जाने की आशा है। शेष १२ योजनाओं में से ७ रेलवे के १९६२–६३ और १९६३–६४ के निर्माण कार्यक्रमों में सम्मिलित की जा चुकी हैं, उसी प्राथमिकता में जिस में राज्य सरकार ने उन को रखा था। शेष ५ योजनायें बाद के निर्माण कार्यक्रमों में सम्मिलित की जायेंगी, यदि राज्य सरकार उन के व्यय का अपना भाग अपने आयव्ययक से जुटा देगी। सामान्य नीति यह है कि रेलवे तो मुख्य पुल बनाती है और उस की ढ़लान के रास्ते राज्य सरकार देती है। इस लिये इन पुलों के निर्माण का पूरा होना इस बात पर निर्भर करता है कि राज्य सरकार अपना भाग पूरा करें। इसलिये यह ठीक ठीक बतलाना मुश्किल है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना-काल में कितनी योजनायें पूरी हो जायेंगी।

केरल म छोटी सिंचाइं योजनायें

†७४३. **श्री प० कुन्हन्** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में केरल में छोटी सिंचाई योजनाओं के अन्तर्गत कुल कितने एकड़ भूमि लाई गई;

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना-काल में केरल में छाटी सिंचाई योजनाओं के अन्तर्गत कुल कितने एकड़ भूमि लाई गई; और

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना-काल में कितनी छोटी सिंचाई की कितनी योजनायें पूरी की गयीं ?

†**खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) १.३४ लाख एकड़।

(ख) १.९२ लाख एकड़।

(ग) सूचना संग्रह की जा रही है और मिलते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी।

राष्ट्रीय परियोजना निर्माण निगम

†७४४. **श्री सुबोध हंसदा** :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा राष्ट्रीय परियोजना निर्माण निगम स्थापित करने के उद्देश्यों की पूर्ति हुई;

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार;

(ग) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय परियोजना निर्माण निगम की स्थापना में कई राज्यों ने हाथ नहीं बटाया है;

(घ) किन राज्यों ने हाथ नहीं बटाया; और

(ङ) उस के क्या कारण हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

†**सिंचाई और विद्युत् मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अलगेशन)** : (क) आंशिक रूप से ।

(ख) निगम की स्थापना से ही एक प्रयोजन सिद्ध हुआ है, यह कि उस के अस्तित्व के कारण ही निजी ठेकेदार अब बहुत ऊंची दरें नहीं मांगते । निगम ने उचित लागत पर काफी अच्छे प्रकार का काम पूरा कर के दिखाया है ।

(ग) कुछ राज्यों ने इस में हाथ नहीं बटाया है ।

(घ) और (ङ). इन राज्यों ने उस में हाथ नहीं बंटाया है और उन से इस मामले पर पुनः विचार करने के लिये कहा गया है :—

१. आन्ध्र प्रदेश
२. गुजरात
३. मद्रास
४. मैसूर
५. महाराष्ट्र
६. उड़ीसा
७. पश्चिमी बंगाल ।

आन्ध्र प्रदेश सरकार ने धन की तंगी के कारण इस अवस्था पर इस में हाथ बंटाने से इन्कार करते हुए स्थिति सुधारने पर इस मामले पर फिर से विचार करने का वचन दिया है । उड़ीसा सरकार ने ऐसा ही एक अपना निगम—उड़ीसा निर्माण निगम—स्थापित किया है । गुजरात सरकार ने हाल में इसमें हाथ बंटाने और इसके लिये शेयर-पूंजी के रूप में पांच लाख रुपये देने के लिये सहमति प्रकट की है ।

शेष राज्यों से उत्तर आने की आशा है ।

सामुदायिक विकास

७४५. **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री कोल्ला वेंकया :

क्या **सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सामुदायिक विकास मंत्रालय केन्द्र व राज्य तथा उस के आधीन सभी अधिकारी एवं कर्मचारी आदि के वेतन, भत्तों, एवं अन्य तत्संबंधी व्यय की वार्षिक धनराशि क्या है;

(ख) विकास खंडों में विकास कार्य पर व्यय होने वाली सन् १९६१-६२ की अनुमानित धनराशि क्या है;

(ग) प्रशासन व्यय (भाग क) और वास्तविक विकास कार्य (भाग ख) के अन्तर्गत व्यय के क्या अनुपात हैं; और

(घ) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजना के प्रथम और द्वितीय वर्ष के कार्यों का मूल्यांकन सरकार ने कराया है और यदि हां, तो क्या उक्त मूल्यांकन का विवरण पटल पर रखा जायेगा ?

†मूल अंग्रेजी में

सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री ब० स० मूर्त्ति) :

(क) १९६१–६२ में सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकारिता मंत्रालय के सामुदायिक विकास और पंचायती राज विभाग के कर्मचारियों पर हुआ खर्च :—

	लाख रुपये
(१) सामुदायिक विकास और पंचायती राज विभाग	२०.९०
(२) विभाग के अधीन प्रशिक्षण केन्द्र / संस्थान	१३.२१
जोड़	३४.११

(ख) (१) ब्लाक बजट में किया गया खर्च	३४.८१
(२) दूसरे विकास विभागों द्वारा किया गया खर्च	उपलब्ध नहीं है

(ग) खर्च का अनुपात बताने का कोई अर्थ नहीं होगा क्योंकि इस में राज्य सरकारों के कर्मचारियों को शामिल नहीं किया गया है और न दूसरे विकास विभागों द्वारा ब्लाक क्षेत्रों में किया गया खर्च ही उपलब्ध है ।

(घ) सामुदायिक विकास विभाग की १९६१–६२ की वार्षिक रिपोर्ट, जिस में हुई प्रगति का लेखा दिया गया है, लोक सभा में पिछले बजट सत्र में बांटी गई थी ।

कानपुर के लिये विमान सेवा

†७४६. { **श्री स० मो० बनर्जी :**
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :

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

(क) क्या कानपुर को भारत के वायु मार्ग पर लाया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो कब ?

†**परिवहन तथा संचार मन्त्रालय म उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) :** (क) कानपुर के लिये विमान सेवा अभी हाल प्रारम्भ कर देने की कोई प्रस्थापना नहीं है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

काली मिर्च की खेती

†७४७. { **श्री अ० क० गोपालन :**
श्री अम्बीचिबावा :

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

(क) केरल, मैसूर, आसाम, पश्चिमी बंगाल और महाराष्ट्र राज्यों में तीसरी योजना के प्रथम और द्वितीय वर्ष में काली मिर्च के खेती के अन्तर्गत कितनी एकड़ भूमि अतिरिक्त ली गयी ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) राज्यवार, तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत कितनी राशि निर्धारित की गई है ;

(ग) राज्यवार तीसरी योजना के अन्तर्गत प्रथम और द्वितीय योजना में निर्धारित की गयी राशि क्या है ; और

(घ) राज्य-वार कितनी राशि खर्च की गयी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) तीसरी योजना के प्रथम तथा द्वितीय वर्ष में जो अतिरिक्त क्षेत्र मिर्च की खेती के अन्तर्गत लाया गया राज्यवार निम्नलिखित है :—

	राज्य	क्षेत्र एकड़ों में	
		१९६१–६२	१९६२–६३
१	केरल . . .	४३९	२४ अब तक
२	मैसूर . . .	१४३७	३१५
३	असम . . .	अभी तक रिपोर्ट नहीं हुआ	
४	पश्चिम बंगाल . . .	*	*
५	महाराष्ट्र . . .	*	*

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत काली मिर्च की खेती के विकास तथा अतिरिक्त भूमि पर दूसरी खेती के लिये निर्धारित राशि राज्यवार निम्न है :—

	राज्य	
१	केरल . . .	२४.९५ लाख रुपये
२	मैसूर . . .	९.०० „ „
३	आसाम . . .	१.०० „ „
४	पश्चिमी बंगाल . .	०.८६ „ „
५	महाराष्ट्र . . .	बागबानी के लिए जो १४६.५० लाख रुपये की व्यवस्था मिर्च की खेती के लिए राशि भी उसी में सम्मिलित है ।

(ग) निम्न राशि १९६१–६२ और १९६२–६३ में अतिरिक्त भूमि में काली मिर्च की खेती के लिए निर्धारित की गई है :

	राज्य	१९६१–६२	१९६२–६३
१	केरल . . .	१.०० लाख रुपये	०.७५ लाख रुपये
२	मैसूर . . .	१.१२ „	१.५० „
३	आसाम . . .	०.२० „	०.७२ „
४	पश्चिम बगाल . . .	०.११ „	०.१९ „
५	महाराष्ट्र . . .	शून्य	शून्य

†मूल अंग्रेजी में

(घ) अब तक राज्य सरकारों ने निम्न राशि खर्च की है :—

	राज्य	व्यय की गई राशि
१	केरल . . .	०.६२ लाख रुपये
२	मैसूर . . .	१.२४ ,,
३	आसाम . . .	अब तक रिपोर्ट नहीं मिली
४	पश्चिमी बंगाल . .	शून्य
५	महाराष्ट्र . . .	शून्य

रेलवे इंजनों के पुर्जों का निर्माण

†७४८. डा० पू० ना० खान :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कालका में रेलवे के इंजनों के पुर्जों का निर्माण करने की कोई प्रस्थापना है ;

(ख) यदि हां, तो क्या वहां कोई नया कारखाना लगाया जायेगा ;

(ग) कौन कौन से पुर्जों का निर्माण किया जायेगा ; और

(घ) कब तक उत्पादन आरम्भ हो जाने की आशा है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

रेलवे के पुर्जे बनाने के लिए केरल के वर्तमान कारखाने का उचित विस्तार किया जा रहा है ।

इंजन के पुर्जों के अतिरिक्त स्क्र्यु कपलिंग, ड्रा हुक्स, स्प्रिंग्स और ट्रैक और सिगनलिंग का सामान भी बनाया जायेगा ।

इस योजना का प्रारम्भिक कार्य समाप्त हो चुका है और परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने की दिशा में कार्यवाही हो रही है। जो वर्तमान सुविधायें उपलब्ध हैं उसके अनुसार १६६३–६४ में उत्पादन आरम्भ हो जायेगा । परियोजना प्रतिवेदन के आधार पर जब विस्तार से सुविधायें दी जायेंगी तो आशा है कि उत्पादन बढ़ जायेगा ।

'लीव रिज़र्व' पदाली

†७४६. **श्री प्रिय गुप्त :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रेलवे बोर्ड को विभिन्न श्रेणियों के रेलवे कर्मचारियों के लिए 'अवकाश के लिए रक्षित पदालि' (लीव रिज़र्व काडर) लागू करने को कहा है ; और

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) यदि हां, तो पूर्वोत्तर सीमा रेलवे तथा पूर्वोत्तर रेलवे में 'लीव रिज़र्व श्रेणियों' की प्रतिशतता क्या है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). शायद प्रश्न का आशय यही पता करना है कि रेलवे बोर्ड ने रेलवे के विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों के लिए 'लीव रिज़र्व' प्रणाली जारी करने का निर्णय कर लिया है, प्रतिशतता तो १९५१ में बता दी गयी थी और यह सभी रेलों पर एक जैसी ही लागू है। प्रतिशतता का विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

श्रेणियां	प्रतिशतता
१. सामान्य कर्मचारियों के तीसरी श्रेणी चालन कर्मचारियों में थोड़े थोड़े समय में बदलने वाले व्यक्तियों की	१६ १/३ से ३०
२. उपरोक्त प्रकार के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी . . .	१६ २/३ से ३०
३. रनिंग स्टाफ सभी श्रेणियों के	१५ से २०
४. वाणिज्य कर्मचारी, निरीक्षक तथा अन्य कर्मचारी जिन्हें ठीक प्रकार के कार्य के लिए थोड़े थोड़े समय के लिए बदलना पड़ता है .	१५ से २५
५. उपरोक्त विभागों के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी	१५ से २५
६. कार्यालय क्लर्क, कारखानों के कर्मचारी और सभी विभागों के ऐसे कर्मचारी जिसे थोड़े काल के लिए बदलना नहीं होता—तृतीय श्रेणी तथा प्रवीण .	१२.५
७. चतुर्थ श्रेणी तथा अर्द्ध प्रवीण	१२.५
८. अर्ध प्रवीण तथा अन्य श्रेणियों के कर्मचारी जिनके स्थान पर औरों को लगाया जा सकता है	१२.५

महाप्रबन्धकों को यह अधिकार है कि वे प्रत्येक श्रेणी के लिए आवश्यक प्रतिशतता निर्धारित कर लें। उच्चतम और निम्नतम सीमा निर्धारित है और इसे स्थानीय स्थिति को देख कर निर्धारित किया जाता है।

रेलवे कर्मचारियों के लिये 'वेतन पत्रक' प्रणाली का लागू किया जाना

†**७५०. श्री प्रिय गुप्त** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार विभिन्न रेलवे में काम करने वाले उन कर्मचारियों के लिए जो कि कारखाना अधिनियम के अन्तर्गत आते हैं 'वेतन पत्रक' (पे स्लिप्स) चालू करने का विचार रखती है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस 'वेतन पत्रकों' में विभिन्न मदों के अन्तर्गत जो कुछ वेतन से काटा जाता है वह भी विस्तार से उल्लिखित किया जायेगा ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) विभिन्न रेलों के उन सभी महत्वपूर्ण रेलवे संस्थानों में, जिनका प्रशासन कारखाना अधिनियम के अनुसार होता है, वहां मजूरी का भुगतान बक्सा/लिफाफा प्रणाली से होता है, और कर्मचारियों को 'वेतन पत्रक' दिये जाते हैं। बाकी के जिन संस्थानों में कर्मचारी ३०० से कम हैं वहां खुली अदायगी की जाती है। छोटे संस्थानों में अभी जो वर्तमान व्यवस्था है उसे बदलने का कोई विचार नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) जिन संस्थानों में बक्सा/लिफाफा प्रणाली चलती है वहां वेतन पत्रक में विभिन्न मदों के अन्तर्गत कटौती का ब्यौरा रहता है ।

अलीपुरद्वार और सिलिगुडी जंकशनों के रेलवे कर्मचारी

†७५१. **श्री प्रिय गुप्त :** क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अलीपुरद्वार और सिलीगुडी जंकशनों के रेलवे कर्मचारियों को दिया जाने वाला विशेष वेतन और खराब मौसम का भत्ता देना बन्द कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो यह कब से किया गया है; और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** विवरण सभा पटल पर रखा जाता है [**देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७६**]

बिहार की खाद्य स्थिति

७५२. **श्री श्रीनारायण दास :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार की मौजूदा खाद्य स्थिति कैसी है;

(ख) क्या यह बात सच है कि अभी बिहार में उपलब्ध खाद्यान्नों से बिहार की मांग पूरी नहीं हो सकती;

(ग) क्या अन्न के अभाव में बहुत-सी सरकारी दुकानों में खाद्यान्नों का बिकना बन्द हो गया है;

(घ) क्या राज्य की सरकार ने केन्द्रीय सरकार से खाद्यान्न खरीदने का इरादा प्रकट किया है; और

(ङ) यदि हां, तो वह इस प्रकार कितने परिमाण में खाद्यान्न खरीदना चाहती है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) बिहार की मौजदा खाद्य स्थिति संतोषजनक है ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) राज्य सरकार से ऐसी कोई सूचना नहीं मिली है ।

(घ) और (ङ). मार्च, १९६२ से फरवरी, १९६३ तक के लिये राज्य सरकार ने अपनी आवश्यकता तीन लाख मीट्रिक टन आंकी है । भारत सरकार ने उनकी इस सारी मांग को पूरा करना मान लिया है ।

वन महोत्सव

७५३. **श्री प्रकाशवीर शास्त्री :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) इस बार वन महोत्सव में कुल कितने वृक्ष लगाये गये और उन पर कितना व्यय हुआ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) नये वृक्षों की सम्भाल के लिये भी क्या कुछ विशेष व्यवस्था की गई है; और

(ग) वन महोत्सव सरकारी समारोह न रह कर जनता का त्यौहार बन जाये क्या इस सम्बन्ध में भी सरकार कुछ सोच रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) वर्तमान वन महोत्सव के दौरान में लगाये गये वृक्षों की संख्या के सम्बन्ध में जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है। यह जानकारी सभी राज्यों/संघ क्षेत्रों के समस्त स्थानों से इकट्ठी की जानी है और साधारणतया सम्बन्धित सरकारों द्वारा यह जानकारी एकत्रित करने और उसकी सूचना देने में लगभग एक वर्ष लग जाता है। आमतौर पर ऐसे अवसरों के लिये केन्द्रीय सरकार प्रत्यक्ष रूप से कोई व्यय नहीं करती। हां, इस वर्ष प्रधान मंत्री ने दिल्ली चिड़ियाघर में वृक्षारोपण का जो उद्घाटन किया उ पर २,५०० रुपये खर्चे हुए।

(ख) राज्यों/संघ क्षेत्रों और दूसरों को लिखते समय इस बात पर विशेष जोर दिया गया है कि लगाये गये वृक्षों की बाद में ठीक प्रकार देख-रेख की जाये। इस विषय में उचित कदम उठाना उनका ही काम है।

(ग) वन महोत्सव को वृक्षों के एक त्यौहार के रूप में समाज के सभी वर्गों द्वारा मनाया जाता है। इस वर्ष इस उद्देश्य की पूर्ति के लिये निम्न कदम उठाये गये हैं :—

(१) केन्द्रीय कृषि मंत्री ने मुख्य मंत्रियों, राज्यों के वन, कृषि और सिंचाई मंत्रियों संघ क्षेत्रों के मुख्य आयुक्तों, विश्वविद्यालयों के उपकुलपतियों और राज्यों के कृषि निदेशकों को एक व्यक्तिगत अपील भेजी है जिसमें वनमहोत्सव के अभिप्राय महत्व और इसके मनाने के ढंग पर बल दिया है।

(२) केन्द्रीय कृषि मंत्री द्वारा एक रेडियो ब्रॉडकास्ट भाषण।

(३) प्रादेशिक भाषाओं में प्रचार पत्रों का वितरण।

(४) उत्सव की पृष्ठभूमि और दूसरी लाभप्रद जानकारी देने वाली किताबों का प्रकाशन।

(५) प्रत्येक वर्ष सब से अधिक वृक्ष लगाने और उनको जीवित रखने के सम्बन्ध में सब से अच्छा कार्य करने वालों को निम्न ४ राष्ट्रीय शील्ड दिये जाते हैं :—

सर्वश्रेष्ठ ज़िले को राजेन्द्र प्रसाद शील्ड
सर्वश्रेष्ठ गांव को जवाहर शील्ड
सर्वश्रेष्ठ संस्था को सरदार पटेल शील्ड
सर्वश्रेष्ठ विश्वविद्यालय को मुन्शी शील्ड

(६) जनता को वृक्षारोपण के लिये बीज और पौधों का उदार वितरण।

गैर-सरकारी समवायों और राष्ट्रीयकृत रेलवे द्वारा लिये जाने वाले भाड़ों में अन्तर

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

(क) क्या नियमित यात्रियों को दिये जाने वाले रेलवे पासों के भाड़े में, राष्ट्रीयकृत रेलों अथवा गैर-सरकारी समवायों द्वारा चलाये जाने वाली रेलों की दरों में कुछ अन्तर है;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो यह अन्तर क्या है; और

(ग) दोनों के भाड़े का अन्तर हट जाये इसके लिए क्या पग उठाये जा रहे हैं ?

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

(ख) सामान्यतः गैर-सरकारी समवायों की रेलों में यात्री-भाड़ा अधिक है । सरकारी रेलों में ७ से २० 'सिंगल जर्नी' भाड़ों के आधार पर 'सीजन टिकट' दिया जाता है, जबकि गैर-सरकारी समवायों की रेलों में इसके लिए १८ से ४० एक तरफ के भाड़े लिये जाते हैं ।

(ग) गैर-सरकारी रेलों का क्षेत्र कम है, इसलिए खर्च अधिक होता है । सरकारी रेलवे को सड़क परिवहन के मुकाबले में भी भाड़ा कम करना पड़ता है । आज की स्थिति को गैर-सरकारी समवायों को भाड़ा कम करने के लिए कहना और भारतीय सरकारी रेलवे के अनुसार करना सम्भव नहीं होगा ।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड के कर्मचारियों द्वारा 'वाक आउट'

†**७५५. श्री यलमंदा रेड्डी :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या २० जून, १९६२ को आंध्र प्रदेश के विशाखापटनम में हिन्दुस्तान शिपयार्ड के कर्मचारियों के संघ के सदस्यों ने 'बहिर्गमन' (वाक आउट) किया था; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण थे ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) २०-६-६२ को नहीं, बल्कि २२ जून, १९६२ को 'हिन्दुस्तान शिपयार्ड कर्मचारी संघ' के बहुत से सदस्यों ने 'बहिर्गमन' (वाक आउट) किया ।

(ख) कर्मचारियों का आरोप था कि व्यवस्थापकों ने चाय और काफी के समय पर कुछ नयी पाबन्दियां लगाई हैं । आरोप सच नहीं था ।

आन्ध्र प्रदेश का थंदावा जलाशय

†**७५६. श्री यलमंदा रेड्डी :** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने आंध्र सरकार को यह आदेश दिया है कि विशाखापटनम जिले की थंदावा जलाशय योजना का काम बन्द कर दिया जाय; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) :** (क) जी, हां ।

(ख) मान्य प्रक्रिया अनुसार किसी भी परियोजना का कार्य उस समय आरम्भ किया जाता है जब कि जल विद्युत् आयोग उसका परीक्षण कर ले और सिंचाई, बाढ़ नियंत्रण और विद्युत सम्बन्धी परामर्श समिति इसे स्वीकृत कर दे और योजना आयोग मंजूरी दे दे । परियोजना प्रतिवेदन पर केन्द्रीय जल, विद्युत् आयोग का टिप्पण फरवरी, १९६२ को राज्य सरकार के पास भेज दिया था । उसके उत्तर की अब भी प्रतीक्षा की जा रही है । परामर्श समिति ने भी परियोजना को स्पष्ट नहीं किया है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

आंध्र प्रदेश में गोदावरी बांध

†७५७. **श्री यलमंदा रेड्डी :** क्या **सिंचाई तथा विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) :क्या केन्द्रीय सरकार को आंध्र प्रदेश सरकार से गोदावरी बांध पर फाटक लगाने के बारे में बनायी गयी योजना का प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है, जो कि पूर्व गोदावरी ज़िले में धवलेश्वरम् पर है; और

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

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) :** (क) जी, हां।

(ख) केन्द्रीय जल-विद्युत् आयोग ने यह परामर्श दिया है कि बांध (एनिकट) की सुरक्षा की दृष्टि से घाटकों को ऊंचा करना खतरनाक होगा।

गुंटाकल नहर

†७५८. **श्री यलमन्दा रेड्डी :** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने आंध्र सरकार की इस प्रस्थापना को स्वीकार कर लिया है कि गंटाकल नहर को तुंगभद्रा की उच्चस्तरीय नहर का भाग बना लिया जाय ;

(ख) यदि हां तो कब ; और

(ग) यदि नहीं तो इस के क्या कारण है ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री अलगेशन) :** (क)से (ग) गुंटाकल नहर को तुंगभद्रा उच्च स्तरीय नहर संबंधी विकास के कार्य का दूसरा चरण तो तीसरी योजना में सम्मिलित नहीं है। केवल प्रथम चरण की परियोजना तीसरी योजना में सम्मिलित की गई है। दूसरा चरण सम्बन्धी स्वीकृति यथा समय बता दी जायेगी।

कपास का उत्पादन

†७५९. **श्री रामेश्वर टांटिया :**
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री प्र० के० देव :
श्री हेम बरुआ :
श्री त्रिदब कुमार चौधरी :

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

(क) क्या इस वर्ष कपास की फसल आशा से कम हुई है ;

(ख) इस के क्या कारण है ; और

(ग) क्या खपत में भी उतनी ही कमी होने की सम्भावना है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

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

(ख) गजरात के उन क्षेत्रों में जहां मुख्यतः रूई पैदा होती है वहां बहुत देरी से वर्षा हुई जिस से उत्पादन में कमी हुई। विर्दभ और मध्य प्रदेश में उत्तर पूर्वी मौनसून भी बहुत देरी से आरम्भ हुई जिस से दक्षिणी राज्यों में बोने का काम कम हो गया।

(ग) १९६१-६२ में गत पांच वर्षों के औसतन उपभोग की तुलना में उत्पादन दो लाख गांठ कम हुआ। १९६१-६२ के दौरान भारतीय मिलों ने जो अपनी आवश्यकताओं का अनुमान लगाया ा उस के अनुसार उत्पादन की कमी ७ लाख गांठों की है।

कपिली घाटी जल विद्युत् परियोजना

†७९०. { **श्री प्र० चं० बरुआ** :
श्री यशपाल सिंह : }

क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कपिली घाटी जल विद्युत परियोजना को अन्तिम रूप दे दिया गया है; और

(ख) यदि हां तो यह परियोजना संक्षप से क्या है ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन)** : (क) परियोजना प्रतिवेदन को अन्तिम रूप दे दिया जायेगा।

(ख) परियोजना का स्थान 'गर्मपानी' के दक्षिण की ओर ७ मील के लगभग है। यहां ५,३१० फुट लम्बा बांध बनाया जायेगा जोकि कपिली नदी के ऊपर उस से रबरकर के संगम के थोड़ा नीचे है। १०२लाख एकड़ फुट क्षमता का जलाशय बनाया जायेगा और इस के लिये पानी को रोकने के लिये ९ बांध बनाये जायेंगे। इस जलाशय में पानी जमा किया जायेगा और उसे विद्युत् उत्पादन के काम में लाया जायेगा। दो विद्युत् केन्द्रों में उस का उपयोग होगा। पहले में विद्युत् निर्माण की क्षमता १४४ मेगावाट की होगी और यह उमरोंग नदी के तट पर होगा और दूसरे केन्द्र की क्षमता ३५० मेगावाट की होगी और यह कपिली नदी पर स्थित होगा। सारी योजना पर ५८.२५ करोड़ रुपये का अनुमान है।

दिल्ली में नये अस्पताल

†७९१. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगी कि :

(क) दिल्ली की वृहद् योजना के अन्तर्गत क्या २०नये अस्पताल खोले जाने की प्रस्थापना है; और

(ख) यदि हां तो यह अस्पताल कहां कहां खुल रहे है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) जी हां।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) बृहद् योजना के अन्तर्गत निम्न स्थानों पर अस्पताल खोले जा रहे है :—

करोल बाग . . .	१
सिविल लाइन्ज	१
नई दिल्ली	१
शाहदरा .	६
दक्षिण दिल्ली .	२
पश्चिमी दिल्ली . . .	५
उत्तर पश्चिमी दिल्ली . .	४
कुल . . .	२०

आसाम में नई रेलवे लाइनें

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

(क) क्या यह सत्य है कि आसाम सरकार निम्नलिखित तीन रेलवे लाइनों के निर्माण पर जोर दे रही है :—

(१) गारो पहाड़ियां—पांडू बरास्ता अम्जंग (२) मोरानहट—डिब्रूगढ़; और (३) झाकलबंडा से बदूलीपारा ; और

(ख) यदि हां तो सरकार का क्या निर्णय है ?

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

(ख) तीसरी योजना के अन्तर्गत इन नई लाइनों के निर्माण का कोई कार्यक्रम नहीं है ।

खेतरी-चिरावा रेलवे लाइन का सर्वेक्षण

†७६३. **श्री मुरारका** : क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खेतरी-चिरावा रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का कार्य पूरा कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां तो उस की अब तक की प्रगति क्या है ; और

(ग) निर्माण के कार्य का आरम्भ कब तक होने की सम्भावना है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) और (ख) क्षेत्रीय कार्य पूरा हो चुका है और सर्वेक्षण रिपोर्ट अथवा परियोजना प्राक्कलन आ चुके है ।

(ग) सर्वेक्षण रिपोर्ट और परियोजना प्राक्कलनों को अन्तिम रूप नहीं दिया गया और रेलवे बोर्ड ने भी उस का अभी परीक्षण नहीं किया इसलिये यह कहना कि निर्माण का कार्य कब आरम्भ होगा समय से पहिले की बात होगी ।

कृषि प्रशिक्षण

†७६४. **श्री दशरथ देव** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा से १९५७ तक सरकारी खर्च पर बी० एस० सी० तक कृषि विषयों में प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले व्यक्तियों की संख्या क्या है ;

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) इन प्रशिक्षण प्राप्त करने वालों में किसान परिवारों के लोग कितने थे ; और

(ग) किसानों के लड़कों को इस प्रशिक्षण में भर्ती करने के लिये क्या विशेष ध्यान रखा गया ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) १९५७-५८ तक यह संख्या १६ है ।

(ख) उपलब्ध रिकार्ड में इस प्रकार की जानकारी नहीं ।

(ग) कृषि की पृष्ठभूमि वाले लोगों तथा पिछड़े वर्गों तथा अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लोगों को चुनते समय प्राथमिकता दी जाती है । इस बात का ध्यान ज़रूर रखा जाता है कि उम्मीदवार निर्धारित अर्हताओं को पूरा करता हो ।

टिड्डी नियंत्रण

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

(क) क्या भारत-पाकिस्तान सीमा क्षेत्र में टिड्डी दल नियंत्रण संबंधी संचालनात्मक अनुसंधान करने के लिये संयुक्त राष्ट्र खाद्य तथा कृषि संगठन और भारत सरकार के बीच कोई करार हुआ है ;

(ख) चालू वित्तीय वर्ष में इस परियोजना पर अनुमान से कितना व्यय होने की संभावना है ;

(ग) यह व्यय कैसे पूरा किया जायगा ; और

(घ) योजना के कब आरंभ होने की आशा है ?

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

(ख) और (ग). करार के अनुसार भारत सरकार को संचालन दल द्वारा प्रयोग में लाये जाने वाले विमानों के लिये पेट्रोल, तेल और स्निग्धन तेल चलाने के शुल्क और भूमि पर चलने वाले परिवहन का संधारण खर्च एवं अन्य विविध सुविधाओं का खर्च देना पड़ता है । उन पर होने वाले व्यय का अनुमान ५५००० रुपये है और वह पौधा परिरक्षण अवरोध तथा भंडारन निदेशालय की मंजूर बजट अनुदानों में से दिया जायगा ।

(घ) योजना १२ अगस्त १९६२ से शुरू होगी ।

टेलीग्राफ के तारों की चोरी

†७६६. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१-६२ वर्ष में चोरियों के कारण टेलीग्राफ तारों की कितनी हानि हुई ; और

(ख) इतनी फैली हुई चोरी से इस हानि को कम करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)**: (क) १९६१-६२ में चोरियों के कारण टेलीग्राफ तार की कुल हानि का अनुमान २२९३८९ किलोग्राम है जिसकी लागत १२५७८४० रुपये है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) प्रश्न मूलतः शांति और व्यवस्था का है । चोरियां संबद्ध राज्य सरकारों की सूचना में ला दी जाती हैं और मंडल प्राधिकारियों द्वारा अपराधियों को पकड़ने के लिये राज्य पुलिस अधिकारियों के साथ निकट का सम्पर्क कायम रखा जाता है । इस के अतिरिक्त निम्न उपाय भी किये जाते है :—

(१) अपराध के लिये दंड की भागिता में वृद्धि ;

(२) चोरी प्रभावित क्षेत्रों में तांबे की तार के स्थान पर तांबे से वैल्ड तार लगाना; और

(३) मुख्य ट्रंक मार्गों पर ऊपरी लाइनों के स्थान पर भूमिगत तारें बिछाना ।

दिल की बीमारियां

†७६७. **श्री क० ना० तिवारी** : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि एस० एन० मेडिकल कालेज, आगरा म औषधि और पैथोलोजी विभागों में किये गये प्रारम्भिक अध्ययनों से पता चला है कि दिल के रोगियों का इलाज करने में चने का प्रभावपूर्ण उपयोग किया जा सकता है ; और

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

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) और (ख). एस० एन० मेडिकल कालेज, आगरा के औषधि और पैथोलोजी विभाग के कार्यकर्ता यह दावा नहीं करते कि दिल की बीमारियों का इलाज करने में चने का प्रभावपूर्ण उपयोग किया जा सकता है । कौरोनरी थ्रौम्बौसिस में रक्त में हाई कोलैस्ट्रोल स्तर का संबंध सर्वविदित है । आगरा में अलविनों चूहों पर किये गये प्रारंभिक प्रयोगों से पता चला है कि बंगाल के चने में प्रयोग वाले चूहों में बढ़े हुए सीरम कोलैस्ट्रोल स्तर को घटाने का गुण है । ये निष्कर्ष इन प्रयोगशालाओं में दुहराये जा रहे हैं और यदि इन की पुष्टि हो गई तो स्वैच्छिक मनुष्यों पर प्रयोग के लिये इनका उपयोग किया जायेगा ।

रेल-फाटकों पर रेल दुर्घटनायें

७६८. { **श्री भक्त दर्शन** :
श्री भागवत झा आजाद :

क्या रेलवे मंत्री २५ मई, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या १०६४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि रेलवे के लेवल क्रासिंगों पर दुर्घटनाओं की रोक-थाम करने के लिये जो कदम उठाये गये हैं उनसे स्थिति में क्या सुधार हुआ है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): मई, १९६२ से तीन महीने की अवधि में समपारों पर जो दुर्घटनाएं हुईं उनकी संख्या इस प्रकार है :—

मई, १९६२	२६
जून, १९६२	११
जुलाई, १९६२	५

†मूल अंग्रेजी में

दिल्ली का चिड़ियाघर

७६९. श्री भक्त दर्शन : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री ७ जून, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या १३४८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली की जन्तुशाला में जिस पशु चिकित्सक की नियुक्ति की जाने वाली थी, क्या उसने इस बीच अपना कार्यभार सम्भाल लिया है; और

(ख) इस बीच उस जन्तुशाला के पशु-पक्षियों के रख-रखाव की व्यवस्था में सुधार करने के लिये और कौन से कदम उठाये गये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) अभी नहीं । केन्द्रीय लोक सेवा आयोग ने १४-७-६२ को इस पद के विषय में विज्ञापन दे दिया है । जब तक कि आयोग द्वारा इसके लिय कोई नियुक्ति नहीं की जाती, पंजाब के पशु-चिकित्सा विभाग से एक पूर्णकालिक पशु-चिकित्सक की सेवाएं प्राप्त करने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं ।

(ख) एक दूसरे चिड़ियाघर रेंजर की नियुक्ति की गई है । पशु-पक्षियों की देख-रेख के लिये एक चिड़ियाघर रेंजर की पूर्णकालिक रुप से नियुक्ति की गई है और दूसरा रेंजर खाने और राशन के वितरण की देख भाल करता है । केन्द्रीय कृषि मंत्री और इस मंत्रालय के दूसरे अधिकारी समय समय पर चिड़ियाघर का निरीक्षण करते हैं । कृषि मंत्री के निजी निरीक्षणों के फलस्वरूप पशु-पक्षियों की देखभाल के लिये विभिन्न दिशाओं में सुधार किये जा रहे हैं, जिनमें पशु-पक्षियों को खाना देने का समय और उनको बांटे जाने वाली खुराक की मात्रा और परिमाण भी शामिल हैं ।

ओखला में पानी का दूषित होना

†७७०. **श्री बी० चं० शर्मा :**
श्री मुहम्मद इलियास :

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

(क) क्या जून, १९६२ में पहली वर्षा में ओखला वाटर वर्क्स में, भारी वर्षा और बारमुल्ला नाला से पानी उछल कर बहने के कारण, कच्चा पानी दूषित हो गया था; और

(ख) यदि हां, तो भविष्य में इस प्रकार के दूषण को रोकने के लिये क्या कार्रवाई करने का विचार किया गया है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) जी, नहीं ।

(ख) उपरोक्त की दृष्टि से सवाल पैदा नहीं होता ।

संगीत द्वारा मानसिक रोग का इलाज

†७७१. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि संगीत द्वारा अनेक प्रकार के मानसिक रोगों का इलाज करने के लिये इंगलैंड में अनुसंधान सफल सिद्ध हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) यह पता है कि अमरीका में विशेषकर और इंगलेंड में भी, मानसिक रोगों के इलाज में संगीत के निदानात्मक मूल्य के सम्बन्ध में अनसंधान किया जा रहा है ।

(ख) किये गये अनुसंधान का ब्योरा भारत सरकार के पास नहीं है ।

दिल्ली का चिड़ियाघर

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

(क) क्या सरकार को दिल्ली चिड़ियाघर के कुछ कर्मचारियों के विरुद्ध बड़े आरोपों की शिकायतें आई हैं कि वे सरकारी धन को गबन करते हैं और अन्य कई प्रकार की गड़बड़ करते हैं; और

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

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

(ख) हाल के महीनों में दिल्ली चिड़ियाघर के कुछ कर्मचारियों के विरुद्ध भारी आरोपों सम्बन्धी कुछ शिकायतें आई हैं । उन में से दो शिकायतें उस धन के गबन के बारे में हैं । एक शिकायत में एक बुकिंग क्लर्क के विरुद्ध अभियोग चलाया गया है, दूसरे में, एक बुकिंग क्लर्क के विरुद्ध विभागीय कार्रवाई की गई है, जो गृह-कार्य मंत्रालय के विशेष पुलिस प्रतिष्ठान ने सिफारिश की है । शेष आरोप, जो हल्के हैं, उनकी जांच की जा रही है ।

बरुआ सागर, झांसी के समीप जल-स्रोत

७७३. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि झांसी (उत्तर प्रदेश) स्थित बरुआ सागर के निकट जल स्रोत में आश्चर्यजनक स्वास्थ्यवर्धक तत्व प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो उनका ब्योरा क्या है ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर): (क) और (ख). उत्तर प्रदेश के झांसी जिले के बरुआ सागर के किले के निकट एक सिंचाई वाले तालाब के पास स्थित एक साधु के आश्रम के पास एक छोटा सा स्रोत बहता बतलाया जाता है और कहा गया है कि इस स्रोत के पानी में लोगे को कुछ औषधीय तत्व प्राप्त हुए हैं ।

भारतीय नौवहन के लिये विशेष टिकट

†७७४. **श्री रघुनाथ सिंह** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या नौवहन बोर्ड ने सरकार से प्रार्थना की है कि भारतीय नौवहन का दस लाख टन पूर्ण होने को मवाने के लिये टिकट जारी किये जायें ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : यह पता चला है कि ७ जुलाई, १९६२ को हुई बैठक में राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड ने सरकार से यह सिफारिश करने का निर्णय किया है कि भारतीय रजिस्टर पर नौवहन का १० लाख टन भार पूरा होने का स्मृति टिकट जारी किये जायें । इस सम्बन्ध में सरकार को बोर्ड से अभी औपचारिक रुप में सुझाव नहीं आया ।

---

† मूल अंग्रेजी में

मद्रास के लिये नाइट्रोजन युक्त उर्वरक

†७७५. **श्री उमा नाथ** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास सरकार की ओर से उर्वरकों की उन की आवश्यकता तथा वर्तमान आवंटन को बढ़ाने के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) मद्रास सरकार के अभ्यावेदन पर केन्द्रीय सरकार के निर्णय और प्रतिक्रियाएं क्या हैं ?

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

(ख) सवाल पैदा नहीं होता ।

राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४७ पर चालाकुडी पुल

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

(क) राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४७ पर चालाकुडी पुल के लिये कितनी राशि नियत की गई थी;

(ख) क्या काम आरम्भ किया जा चुका है; और

(ग) यदि हां, तो कब तक इसके पूर्ण हो जाने की आशा है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) तीसरी योजना में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या ४७ पर चालाकुडी पुल के लिये कोई राशि आवंटित नहीं की गई है। सड़क यातायात के लिये इस समय एक छत वाला रेलवे पुल है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) इस समय प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४७ पर नीनडाकारा पुल

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

(क) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या ४७ पर नीनडाकारा पुल के लिये कितनी राशि आवंटित की गई है;

(ख) क्या काम आरम्भ किया जा चुका है; और

(ग) यदि हां, तो कब तक इस के पूर्ण हो जाने की आशा की जाती है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) ४० लाख रुपये ।

(ख) जी, नहीं। काम का प्लान और प्राक्कलन अभी राज्य सरकार से प्राप्त नहीं हुए हैं।

(ग) काम आरम्भ होने के पश्चात् लगभग तीन वर्षों में पूरा हो जाने की आशा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

मछली उत्पादों का निर्यात

†७७८. { **श्री अ० क० गोपालन :**
श्री उमा नाथ :
श्री प० कुन्हन : }

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

(क) १९६१–६२ में कुल कितनी लागत के मछली उत्पादों का निर्यात किया गया;

(ख) तीसरी योजना अवधि में मछली उत्पादों के निर्यात का लक्ष्य क्या है;

(ग) क्या यह सही है कि अरब सागर में से मछली निकालने की सब संभाव्यताओं को उपयोग में नहीं लाया गया है; और

(घ) यदि हां, तो संभाव्यता को पूर्णतया उपयोग में लाने के हेतु क्या उपाय किये गये हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) वर्ष १९६१–६२ में भारत से निर्यात की गई मछली और मत्स्य उत्पाद की कुल लागत ३,९१,२६,२८७ रुपये है ।

(ख) तीसरी योजना के अन्त तक मछली उत्पादों के निर्यात का लक्ष्य १२ करोड़ रुपये है ।

(ग) और (घ). अरब सागर के समुद्रीय संसाधनों का उपयोग करने की काफी गुंजाइश है । तीसरी योजना में बहुत सी योजनाएं, अर्थात् मत्स्यग्रहण नावों का पंजीकरण, नवीन प्रकार के गियरों का संभरण, पाइलट फिशिंग, प्रयोगात्मक गहरा समुद्र मत्स्य ग्रहण, समुद्र सम्बन्धी तथा जीव विज्ञान सम्बन्धी अनुसंधान आदि समुद्री मछलियों की पकड़ को बढाने के लिये की गई हैं । विदेशों के सहयोग से हमारे समुद्रीय मछली संसाधनों का बड़े पैमाने पर उपयोग करने का प्रश्न विचाराधीन है ।

कृषि उत्पादन

†७७९. { **श्री अ० क० गोपालन :**
श्री उमा नाथ :
श्री प० कुन्हन : }

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

(क) क्या १९७५–७६ तक भारत में कृषि सम्बन्धी उत्पादन की वृद्धि का कोई सर्वेक्षण अमरीकी सरकार के कृषि विभाग के किसी अभिकरण के द्वारा किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो वह अभिकरण क्या है और सर्वेक्षण का व्यय किसने दिया ; और

(ग) सर्वेक्षण से क्या मुख्य निष्कर्ष निकला और उस पर क्या कार्रवाई की गई ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) से (ग). व्यवहारिक आर्थिक अनुसंधान की राष्ट्रीय परिषद्, नई दिल्ली ने १९६०–६१ से १९७५–७६ तक की अवधि में चुनी गई हुई वस्तुओं के दीर्घ-कालीन संभरण एवं मांग का अध्ययन किया । यह अध्ययन अमरीकी सरकार के कृषि विभाग की विदेशी कृषि सेवा द्वारा आरम्भ करवाया गया था । इस सर्वेक्षण के निष्कर्ष मार्च १९६२ में मूल्य वाली रिपोर्ट के रूप में, जिसका नाम "१९६०–६१ से

†मूल अंग्रेजी में

१९७५–७६ तक की अवधि में चुनी हुई कृषि वस्तुओं के संभरण और मांग की दीर्घ-कालीन स्थिति ज्ञान" में प्रकाशित किये गये हैं ।

मछली पकड़ने की नौकाएं

†७८०. { **श्री अ० क० गोपालन :**
श्री उमा नाथ :
श्री प० कुन्हन : }

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

(क) क्या मछली पकड़ने की बड़ी नौकाओं के निर्माण के लिये सरकार एक परियोजना बनाने का विचार करती है ;

(ख) यदि हां, तो तीसरी योजना के लिये क्या लक्ष्य प्रस्तावित हैं ;

(ग) सरकार उनको कैसे वितरित करना चाहती है ; और

(घ) सरकार केरल को कितने जलपोत देने का विचार करती है और कब तक ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

(ख) से (घ). सवाल पैदा नहीं होता ।

दिल्ली के आसपास होटल व मोटल का निर्माण

†७८१. { **श्री भक्त दर्शन :**
श्री भागवत झा आजाद :
श्री दी० चं० शर्मा : }

क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २२ मई, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या ९१९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली व नई दिल्ली के चारों ओर होटल व मोटल बनाने के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : दिल्ली में होटल बनाने के प्रस्ताव कई पार्टियों से प्राप्त हुए हैं, परन्तु मास्टर प्लान के अन्तर्गत जो क्षेत्र 'व्यापारिक' क्षेत्र घोषित किये गये हैं उनमें उचित जगह उपलब्ध न होने तथा रिहायशी क्षेत्र में होटलों के निर्माण पर प्रतिबन्ध होने के कारण इन प्रस्तावों पर कार्यवाही नहीं की जा सकी । फिर भी पर्यटन विभाग की सिफारिशों के फलस्वरूप दिल्ली विकास अधिकारी तथा नगर योजना संगठन ने रिहायशी क्षेत्रों में होटल बनाने की अनुमति दे दी है, बशर्ते कि होटलों के साइज डिजाइन और तल क्षेत्र के के अनुपात सम्बन्धी कुछ शर्तें पूरी कर दी जायें । इन विभिन्न अनुबन्धों को अन्तिम रूप दिया जा चुका है और दिल्ली विकास अधिकारी से एक औपचारिक पत्र की प्रतीक्षा की जा रही है । इस बीच दिल्ली और उसके चारों ओर होटल बनाने के सम्बन्ध में पर्यटन विभाग से बातचीत करने वाली पार्टियों का सम्पर्क नगर योजना संगठन से स्थापित कर दिया गया है क्योंकि ऐसे प्रस्तावों की प्रारम्भिक जांच से इसी संगठन का सम्बन्ध है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

रिहायशी क्षेत्रों में होटल निर्माण की नयी सुविधा के अलावा होटल उद्योग को राज्य वित्त निगम से ऋण लेने की सुविधा भी दी गयी है। इसके अलावा होटल उद्योग को औद्योगिक वित्त निगम से ऋण लेने की सुविधा १९५८ से प्राप्त है। होटल उद्योग को सबसे महत्वपूर्ण प्रोत्साहन यह दिया गया है कि यदि नये होटल कुछ शर्तों को पूरा करें तो अप्रैल १९६१ से उन्हें प्रथम पांच वर्षों तक आयकर से छूट दे दी जायगी। पर्यटन विभाग और सहायता भी देता है जिसमें जरूरी साज सामान और रसद के आयात के लिये सिफारिशें भी शामिल हैं।

उष्णदेशीय अंतरिक्ष विज्ञान की राष्ट्रीय संस्था

७८२. **श्री भक्त दर्शन :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री १४ मार्च, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या २१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि उष्णदेशीय अन्तरिक्ष विज्ञान की राष्ट्रीय संस्था को स्थापित करने के बारे में इस बीच क्या प्रगति हुई है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन): इंस्टीट्यूट को कायम करने के लिए खास किस्म के साज-सामान, माहिरों और फेलोशिप्स को हासिल करने में मदद के लिए यूनाइटेड नेशन्स स्पेशल फण्ड के अधिकारियों से अनुरोध किया गया है। इंस्टीट्यूट को शुरू शुरू में चलाने के लिये कुछ स्टाफ भी मंजूर किया गया है।

कृषि शिक्षा अनुसंधान

†७८३. **श्री सुबोध हंसदा :**
श्री स० चं० सामन्त :

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

(क) कृषि शिक्षा और अनुसंधान सम्बन्धी द्वितीय संयुक्त भारत-अमरीकी दल के प्रतिवेदन पर विचार करने में सरकार को कितना समय लगेगा ;

(ख) क्या सरकार ने कोई सिफारिशें स्वीकार की हैं ; और

(ग) सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिये सरकार क्या कदम उठा रही है और उन पर कितना वित्तीय व्यय होगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** (क) से (ग). प्रतिवेदन पर सरकार सक्रिय रूप से विचार कर रही है। सिफारिशों पर शीघ्र निर्णय करने के लिये कदम उठाये जा रहे हैं।

आन्ध्र प्रदेश में खाद्यान्नों का उत्पादन

†७८४. **श्री पे० वेंकटासुब्बया :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने आन्ध्र प्रदेश सरकार को तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान, यदि वहां पर खाद्यान्न के उत्पादन के लक्ष्य से लगभग १ लाख टन खाद्यान्न का अधिक उत्पादन हो, लगभग ७ करोड़ रुपये की अतिरिक्त वित्तीय सहायता देने का आश्वासन दिया है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या अन्य राज्यों को भी ऐसी सहायता दी जावेगी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) भारत सरकार द्वारा खाद्य उत्पादन लक्ष्यों की वृद्धि के ७ करोड़ रुपये के अतिरिक्त देना इस शर्त पर मंजूर किया गया कि राज्य सरकार तृतीय योजना में आवंटित सभी धन राशि और अपनी ओर से ३ करोड़ रुपये व्यय करेगी। तथापि, योजना के पहले दो वर्षों में व्यय बहुत कम होने से, राज्य सरकार ने सूचित किया है कि तृतीय योजना के अन्त तक वर्तमान आवंटन को पूरा व्यय करना संभव नहीं हो सकेगा। अतः भारत सरकार द्वारा अतिरिक्त आवंटन का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ख) विभिन्न राज्य सरकारों को छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये अतिरिक्त धन देने का प्रश्न इस समय विचाराधीन है और इस मामले में अपने प्रस्ताव देने के बारे में शीघ्र ही राज्य सरकारों से कहा जायेगा।

कृषि डिवीजन सम्मेलन

†७८५. **श्री मे० क० कुमारन**: क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत को अन्तर्राष्ट्रीय विकास मिशन के लिये संयुक्त राज्य अभिकरण के कृषि डिवीजन का एक सम्मेलन जून, १९६२ में बंगलौर में किया गया था ; और

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन में किन मुख्य विषयों पर विचार किया गया ?

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

(ख) विचार किये गये विषय बिल्कुल "आन्तरिक" किस्म के थे और उसमें प्रशासनिक और कार्यक्रम समस्या, कृषि में भारत-अमरीका प्रविधिक सहयोग कार्यक्रमों की कार्यकारिता में सुधार के मार्गोपाय आदि शामिल हैं।

जम्मू तथा काश्मीर में इमारती लकड़ी विधायन संयंत्र[1]

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

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड जम्मू तथा काश्मीर राज्य में कठुआ में एक इमारती लकड़ी विधायन संयंत्र स्थापित कर रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) और (ख). वर्तमान रेलवे स्लीपर विधायन संयंत्र को ढिलवां से कठुआ ले जाने का प्रस्ताव है।

सुवर्णरेखा नदी के पानी का उपयोग

†७८७. **श्री गो० महन्ती** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा के बालासोर जिले में सुवर्णरेखा नदी का, सिंचाई सुविधायें देने और बाढ़ नियंत्रण के लिये, उपयोग करने की किसी योजना की जांच की जा रही है ; और

(ख) यदि हां, तो इस समय यह किस प्रक्रम पर है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Treating Plant.

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन)** : (क) जी, हां ।

(ख) योजना के अन्तर्राज्यीय पहलुओं का उड़ीसा, बिहार और पश्चिम बंगाल के राज्यों द्वारा परीक्षण किया जा रहा है ।

दक्षिण-पूर्व रेलवे के खुर्द डिवीजन में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी

†७८८. **श्री गो० महन्ती** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण-पूर्व रेलवे के खुर्द डिवीजन में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की क्या संख्या है ;

(ख) उन कर्मचारियों में डिवीजन के स्थायी निवासियों की क्या संख्या है ; और

(ग) उनमें अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के कितने व्यक्ति हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) ४६२२ ।

(ख) ३८७५ ।

(ग) अनुसूचित जातियां　　　　६६४ ।
　　अनुसूचित आदिम जातियां　　४८ ।

बाडगरा नगरपालिका क्षेत्र में सड़क का मार्ग निर्धारण

†७८९. { **श्री अ० व० राघवन** :
　　　　श्री अ० क० गोपालन :

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

(क) क्या बाडगरा नगरपालिका क्षेत्र में वेस्ट कोस्ट रोड का मार्ग निर्धारण करने के बारे में अन्तिम रूप से फैसला कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो यह कार्य कब किया जायेगा ; और

(ग) इसके लिये वर्ष १९६२–६३ में कितना धन रखा गया है ?

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

(ख) यह कार्य चालू वित्तीय वर्ष (१९६२–६३) में आरम्भ किया जायेगा । इस कार्य के लिये विस्तृत प्रावकलन तैयार करने का काम, जिसमें सड़क को सीधा करने के सम्बन्ध में भू-स्वामियों से अभ्यावेदन प्राप्त होने के कारण देर हो रही थी, पूरा होने वाला है ।

(ग) कुल कार्य के लिये ३.२० लाख रुपये की कुल प्राक्कलित लागत के विरुद्ध १ लाख रुपया ।

बलाक पक्षी[1]

†७९०. { **श्री अ० क० गोपालन** :
　　　　श्री अ० व० राघवन :

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

(क) क्या सर्दियों में तंजोर में प्वाइंट कैलीमेर में बलाक (फ्लैमिन्गो) नामक नायाब पक्षी देखा जाता है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

[1]Flamingoes

(ख) इस नस्ल के संरक्षण के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ; और

(ग) भारत में उनकी उपस्थिति का किसने पता लगाया ?

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

(ख) मद्रास सरकार ने थंजाबूर जिले में नागपट्टिनम और तिरुतुरै पूंडी तालुकों के समस्त क्षेत्र में सारे वर्ष इन पक्षियों को गोली मारने की मनाही करके वन्य पक्षी तथा पशु संरक्षण अधिनियम, १९१२ के अधीन बलाक और अन्य पक्षियों के संरक्षण के लिये कदम उठाये हैं ।

(ग) भारत में बलाक का बहुत समय से पता है । भारत में पक्षियों के बारे में प्रकाशित पुस्तकों से पता चलता है कि वर्ष १८६४ से इनका पता है । लेफ्टिनैंट कर्नल बेकर, भारतीय सेना और चास० एम० इंगलिस द्वारा लिखित "दि बर्डस ऑफ साउथ इण्डिया" में वर्ष १९२२ में मेजर ई० एस० पाइ थियन-अदम्स द्वारा इन पक्षियों के देखे जाने का उल्लेख है । प्वाइंट कैलीमेर में उनके होने का पता राज्य सरकार को हाल में सर्दियों में राज्य वन्य जन्तु पदाधिकारी द्वारा राज्य में वन्य जन्तुओं के सर्वेक्षण के फलस्वरूप चला ।

नागार्जुनसागर परियोजना

†७६१. **श्री कोल्ला वेंकैया**: क्या **सिंचाई और विद्युत्** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा आन्ध्र प्रदेश का नागार्जुनसागर परियोजना के लिये कितना ऋण मंजूर किया गया और दिया गया है ;

(ख) क्या इस ऋण पर कोई ब्याज लिया जाता है ;

(ग) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने ब्याज न लेने और ब्याज मुक्त ऋण देने का अनुरोध किया है ; और

(घ) यदि हां, तो उस पर केन्द्रीय सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन)** : (क) ४७.८२ करोड़ रुपये ।

(ख) जी, हां ।

(ग) जी, नहीं । राज्य सरकार ने केवल यह प्रस्ताव किया है कि ब्याज देने के लिये जो ऋण दिया जाये उस पर ब्याज न लिया जाये ।

(घ) यह प्रस्ताव वित्त मन्त्रालय और योजना आयोग के परामर्श के विचाराधीन है ।

बाल-चिकित्सा सेवायें

†७६२. **श्री कोल्ला वेंकैया** : क्या **स्वास्थ्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में वर्ष १९६३ में बाल-चिकित्सा सेवायें और प्रशिक्षण के विकास के लिये यूनिसैफ ने कितनी सहायता का आश्वासन दिया है ;

(ख) यह सहायता कितने मेडिकल कालिजों और अस्पतालों को दी जावेगी ; और

(ग) प्रत्येक संस्था को कितनी धनराशि आवंटित की गयी है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) २३६,५०० डालर ।

(ख) २४ मेडिकल कालिजों और उन से सम्बद्ध अस्पतालों को यूनिसेफ की सहायता दी जायेगी । अभी मेडिकल कालिजों और अस्पतालों की सूची को अन्तिम रूप से तैयार नहीं किया गया है ।

(ग) (१) १२ मेडिकल कालिजों को ९००० डालर प्रति कालिज के हिसाब से पूरे पैमाने पर सहायता दी जावेगी ;

(२) ६ मेडिकल कालिजों को ६००० डालर प्रति कालिज के हिसाब से अनुपूरक सहायता दी जायेगी ; और

(३) ६ मेडिकल कालिजों को ६००० डालर प्रति कालिज के हिसाब से प्रथम प्रवुम सहायता दी जावेगी ।

मनीपुर में लोकटाक झील

†७९३. **श्री रिशांग किशिंग** : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मनीपुर में लोकटाक झील में से जल-नीलारुणा साफ करने के लिये चालू वर्ष में एक योजना आरम्भ की जा रही है ;

(ख) इस योजना के लिये कितनी मात्रा में वीडिसाइड की आवश्यकता है ; और

(ग) लोकटाक झील से जल-नीलारुणा साफ करने की योजना को पूरा करने में कितना समय लगेगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) जी, हां । समय पर वीडिसाइड मिलने पर ।

(ख) १,१२,००० लिटर (लगभग) ।

(ग) प्राथमिक रूप से ऊपर छिड़काव पर, जिससे प्रभावित क्षेत्र के लगभग ९० प्रतिशत क्षेत्र के साफ होने की आशा है, लगभग एक मास लगेगा । बाकी की सफाई करने और इसको फिर होने से रोकने के लिये, कार्य तीसरी योजना के अन्त तक चलता रहेगा ।

मनीपुर राज्य परिवहन

†७९४ **श्री रिशांग किशिंग** : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि क्या मनीपुर राज्य परिवहन बी० बी० कम्पनी के जरिये २० बेडफोर्ड ट्रक खरीद रहा है और क्या ये ट्रक मनीपुर के लिये उपयुक्त हैं ; और

(ख) सम्भरण के महा-निदेशक के जरिये इन ट्रकों को न खरीदने के क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) और (ख). हमें ऐसी कोई जानकारी नहीं है । मनीपुर प्रशासन से पूछताछ की गयी है । बाकी जानकारी यथासम्भव शीघ्र सभा पटल पर रख दी जावेगी ।

---

†मूल अंग्रेजी में

कृषि उत्पादन

†७९५. **श्री बी० चं० शर्मा :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष जुलाई में नई दिल्ली में देश में कृषि उत्पादन में वृद्धि के लिये मार्गोपाय निकालने के लिये एक गोष्ठी का आयोजन किया गया था ; और

(ख) यदि हां, तो गोष्ठी में क्या निर्णय किये गये ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) कृषि उत्पादन में सुधार के लिये मार्गोपाय निकालने के लिये जुलाई, १९६२ में कोई गोष्ठी नहीं की गयी। परन्तु खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय के इकानामिक्स और स्टेटिस्टिक्स निदेशालय और भारतीय कृषि इकानामिक्स समिति द्वारा संयुक्त रूप से नई दिल्ली में २३ जुलाई से २ अगस्त, १९६२ तक 'फार्म उत्पादन योजना और कार्यक्रम' सम्बन्धी गोष्ठी का आयोजन किया गया था। गोष्ठी ने फार्म योजना और कार्यक्रम के तरीकों के विभिन्न पहलुओं और भारतीय स्थिति में उनके अधिकतर प्रयोग के लिये पहलुओं पर विचार किया। फार्म योजना और कार्यक्रम के लिये अपेक्षित आंकड़ा आवश्यकता और व्यक्तियों की क्षमता पर भी विचार किया गया।

(ख) कोई निर्णय नहीं किये गये। तथापि, सम्मेलन की कार्यवाही भारतीय कृषि इकानामिक्स समिति जल्दी ही प्रकाशित करेगी।

अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना

†७९६. **श्री यशपाल सिंह :** क्या **स्वास्थ्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६१-६२ और १९६२-६३ में अब तक अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना पर कितना धन खर्च किया गया ; और

(ख) उसी अवधि में, औषधालय-वार, कितने रोगी अंशदायी स्वास्थ्य सेवा औषधालयों में आये ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) :** (क)

१९६१-६२ . .	८७,९२,४५३ रुपये
१९६२-६३ (जून, १९६२ तक) .	१९,०१,३१० रुपये

(ख) एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७७]**

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद्

†७९७. **श्री प्र० क० देव :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् की अनुसन्धान निधि का एक बड़ा भाग परिषद् के सदर मुकाम में कर्मचारियों की नियुक्ति के लिये खर्च किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो क्या परिषद् के नियमों में प्रशासनिक कर्मचारियों की नियुक्ति पर अनुसंधान निधि के व्यय किये जाने की अनुमति है ; और

(ग) यदि नहीं, तो सरकार इस प्रथा को रोकने के लिये क्या कदम उठायेगी ?

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

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यद्यपि परिषद् की स्थापना के बारे में सरकारी संकल्प में इस बात का जिक्र है कि परिषद् के लिये सचिवालय कर्मचारियों की व्यवस्था सरकार करेगी, परिषद् की विभिन्न योजनाओं सम्बन्धी कार्य के बारे में अनुसन्धान की ओर प्रशासनिक कर्मचारी की नियुक्ति पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

पंजाब में बाढ़ नियंत्रण

†७९८. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या **सिचाई और विद्युत्** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने केन्द्रीय सरकार से पंजाब को बाढ़ नियन्त्रण कार्यों के लिये लगभग १ करोड़ रुपये का ऋण देने की प्रार्थना की है ;

(ख) यदि हां, तो उस पर केन्द्र ने क्या निर्णय किया है ;

(ग) क्या आसाम सरकार ने भी बाढ़ नियन्त्रण कार्यों के लिये कुछ ऋण/अनुदान मांगा है ; और

(घ) यदि हां, तो उस पर सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

†**सिचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन)** : (क) जी, हां। पंजाब सरकार ने वर्ष १९६१–६२ में बाढ़ नियन्त्रण कार्यक्रम के लिये केन्द्रीय ऋण सहायता के रूप में ११५ लाख रुपये के अतिरिक्त आवंटन की प्रार्थना की है।

(ख) सिंचाई और विद्युत् सम्बन्धी कार्यकारी दल ने, जिसने वर्ष १९६२–६३ के दौरान बाढ़ नियन्त्रण के पंजाब सरकार की वार्षिक योजना प्रस्तावों पर विचार किया था, सिफारिश की है कि राज्य सरकार को उस वर्ष के लिये ऋण सहायता के रूप में २९९.५० लाख रुपये की व्यवस्था कर दी जाये। राज्य सरकार को यह रकम आवंटित की जावेगी। इसको ध्यान में रखते हुए, उनको बता दिया गया और आवंटन सम्भव नहीं है।

(ग) जी, हां। आसाम सरकार ने तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान बाढ़-नियन्त्रण के लिये आवंटन को वर्ष प्रतिवर्ष वार्षिक योजना की अधिकतम सीमा में उपयुक्त समायोजन करके, ५ करोड़ रुपये से बढ़ा कर ९ करोड़ करने के लिये योजना आयोग से कहा है।

(घ) राज्य सरकार ने योजनावार ब्यौरा पेश नहीं किया है और योजना आयोग ने वर्ष १९६३-६४ के लिये वार्षिक योजना पर विचार के दौरान सहमत समायोजन होने तक वर्तमान योजना आवंटन के आधार पर कार्य करते रहने के लिये राज्य सरकार को सुझाव दिया है।

यमुना जल-विद्युत् परियोजना

†७९९. **श्री प्र० चं० बरुआ**: क्या **सिचाई और विद्युत्** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि देहरादून में क्रियान्वित की जा रही यमुना जल-विद्युत् परियोजना को रुड़की में गंगा शारदा ग्रिड से मिलाने का प्रस्ताव है ; और

(ख) परियोजना में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन)** : (क) जी, हां।

(ख) बांध के हैड रेगुलेटर और भूगत जलमार्ग की नींव में ४७.५ लाख घन-फुट मिट्टी का कार्य किया गया है। दीवारों और खम्भों की नींव में हैड रेगुलेटर में १,२४,००० घन फुट और बैरेज

†मूल अंग्रेजी में

में १०,००० घन फुट में कंकरीट बिछाई गयी है। बायें गाइड बांध में निम्नलिखित प्रगति की गयी है : —

मिट्टी का काम . . .	२१.३० लाख घन फुट
नींव और ब्लाकों में सीमेंट कंकरीट . .	१.६५ लाख घन फुट
बोल्डन पिचिंग . .	१.१० लाख घन फुट
सिंगल बिछाना .	०.९२ लाख घन फुट

विद्युत् नहर के लिये खुदाई में लगभग ५७१ लाख घन फुट मिट्टी का कार्य किया गया है।

पावर हाउस गढ़ा संख्या २ की खुदाई पूरी कर ली गयी है और गढ़ा संख्या १ की खुदाई हो रही है। खम्भों के उत्थापन और नियन्त्रण में निम्नलिखित मात्रा में कंकरीट डाली गयी है :

फर्श के नीचे कंकरीट . . .	२२,००० घन फुट।
खम्भ उत्थापन में आर० सी० सी० .	१८,००० घन फुट।
निमन्त्रण खम्भों में कंकरीट . .	८१,००० घन फुट।

बीज का उत्पादन और वितरण

†८००. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् ने भारत में कृषि के लिये बीज के उत्पादन और वितरण के लिये खाद्य तथा कृषि संगठन की सहायता से एक विधान तैयार किया है ;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार का विधान बनाना क्यों आवश्यक हुआ ; और

(ग) यह विधान संसद् के सामने कब पेश किया जायगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय म राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)**: (क) से (ग). भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् ने भारत में बीज के उत्पादन और वितरण के लिये खाद्य तथा कृषि संगठन की सहायता से कोई विधान नहीं बनाया है। किन्तु टैक्निकल सहायता मिशन के डा० कार्टर ने एक आदर्श कानून का प्रारूप तैयार किया था। भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् ने एक समिति गठित की है जो इस विषय सम्बन्धी वर्तमान विधियों का अध्ययन करेगी और अच्छे बीज के उत्पादन और वितरण को सुनिश्चित करने हेतु विभिन्न राज्यों में लागू करने के लिये एक आदर्श विधेयक तैयार करेगी।

सतना रेलवे स्टेशन के पास पुल

८०१. { **श्री रा० स० तिवारी** :
श्री बड़े :

क्या **रेलवे** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) सतना स्टेशन के पास सतना शहर से पन्ना जाने वाली रोड के पास रेलवे क्रासिंग से बड़ी परेशानी हो रही है। क्या सरकार वहां रेलवे पुल बनाने की योजना को कार्यान्वित कर रही है ;

(ख) यदि हां तो यह पुल कब तक बन जायेगा ; और

(ग) इस पुल के बनाने में कितनी धन राशि अनुमानतः खर्च होगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां, राज्य-सरकार के परामर्श से इस समपार के बदले एक ऊपरी-पुल बनाने की योजना अन्तिम रूप से तैयार की जा रही है।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) पुल की योजना और उसके खर्च का अनुमान राज्य सरकार को भेजे जा चुके है। राज्य सरकार का अनुमोदन मिलते ही यह काम शुरू कर दिया जायेगा ।

(ग) ४.६३ लाख रुपये; जिसमें से २.६० लाख रुपये राज्य सरकार के हिस्से की रकम है।

पंजाब में स्टेशनों का विस्तार

†८०२. **श्री दलजीत सिंह :** क्या **रेलवे** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजनावधि में पंजाब के निम्नलिखित स्टेशनों की लाइन साइडिंग और क्षमता बढाने का कोई प्रस्ताव है ;

(१) चण्डीगढ
(२) मुकेरियां
(३) कीरतपुर साहिब;
(४) नंगल डैम; और

(ख) यदि हां तो उसका व्यौरा क्या है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) और (ख). जी हां। तीसरी पंचवर्षीय योजनावधि में इन स्टेशनों पर जिन अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था की जायेगी उनका व्यौरा देने वाला एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

चण्डीगढ़ : (१) अन्दर के परिवहन के लिये अतिरिक्त साइडिंग की व्यवस्था ।
(२) औद्योगिक क्षेत्र में रेलवे साइडिंग की व्यवस्था ।

मुकेरियां : १७५० फुट लम्बी लूपलाइन का निर्माण

कीरतपुर साहिब : डीके स्टेशन को क्रासिंग स्टेशन बनाना ।

नंगल डैम : (१) माल गोदाम का विस्तार तथा खनिज साइडिंग की व्यवस्था ।
(२) तीन सार्टिंग स्पर्स की व्यवस्था ।
(३) लाइन नं० ३ का सिग्नलिंग ।
(४) शंटिंग नैक की व्यवस्था ।
(५) लकड़ी के लदान के लिये २८० फुट के साइडिंग की व्यवस्था ।

टेलीफोन एक्सचेंज, आनन्दपुर

†८०३. **श्री दलजीत सिंह :** क्या **परिवहन तथा संचार** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आनन्दपुर साहिब (पंजाब) में टेलीफोन एक्सचेन्ज कब तक बन जायेगा और वह कब तक खोला जायेगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)**: वहां पर एक सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय है जिसके ६ एक्सटेंशन काम करते है। एक एक्सचेन्ज खोलने का प्रस्ताव विचाराधीन है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

रेल दुर्घटनायें

†८०४. { श्री गुलशन :
{ श्री बूटा सिंह :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १६६१ में कितनी रेल दुर्घटनायें हुई ; और

(ख) इन दुर्घटनाओं के जांच के लिये नियुक्त जांच आयोगों ने कितने रेलवे कर्मचारियों को उत्तरदायी ठहराया ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) १६६१ में हुई रेल दुर्घटनाओं की संख्या नीचे दी जाती है :—

सवारी गाड़ियों की टक्कर और पटरी के उतरने की घटनायें	२३८
अन्य गाड़ियों की टक्कर और पटरी से उतरने की घटनायें	१,३३०
गाड़ियों की लेवल क्रासिंग पर अन्य वाहनों से टक्कर .	१६४
गाड़ियों में आग लगने की घटनायें	२८१
योग	२,०१३

(ख) इन दुर्घटनाओं की या तो विभागीय जांच की गई या रेलवे के अतिरिक्त सुरक्षा आयुक्त ने उनकी जांच की । ३१ मार्च १६६२ तक निपटाये गये १ ७६१ मामलों में १,६६६ रेलवे कर्मचारी दोषी ठहराये गये ।

आन्ध्र के लिये लोहा और इस्पात

†८०५. **श्रीमती संगम लक्ष्मी बाई**: क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में कृषि के प्रयोजन के लिये १६५६–६० और १६६०–६१ में लोहे और इस्पात की कुल कितनी मांग रही ; और

(ख) इस अवधि में मांग की तुलना में सम्भरण का प्रतिशत कितना रहा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)**: (क) और (ख). आन्ध्र प्रदेश में कृषि के प्रयोजन के लिये १६५६–६० और १६६०–६१ में लोहे और इस्पात की मांग तथा सम्भरण का प्रतिशत नीचे दिया जाता है :—

वर्ष	मांग (मीट्रिक टन में)	मांग की तुलना में सम्भरण का प्रतिशत
१६५६–६०	१५,१४१	६.८६ प्रतिशत
१६६०–६१	२५,५८६	४.६४ प्रतिशत

†मूल अंग्रेजी में

कोयला यातायात का कार्यक्रम

†८०६. **श्री प्र० चं० बरुग्रा** : क्या **रेलवे** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे अधिकारियों ने असनसोल और मुगमा के बीच कोयले के यातायात के लिये एक कार्यक्रम बनाया है तथा उसे १ अगस्त १९६१ से लागू किया है ; और

(ख) यदि हां तो इस कार्यक्रम के महत्वपूर्ण पहलू क्या हैं ?

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

(ख) मार्शलिंग यार्ड में जो विलम्ब होता है उससे बचने तथा इस प्रकार कोयले का अधिकतम यातायात करने के लिये आसनसोल और मुगमा स्टेशनों के बीच कोयले की लदान प्रणाली में इस प्रकार परिवर्तन किया गया है कि पाइलट गाड़ियां स्वयं सीधे जाने वाले अधिक से अधिक माल को ल लेती है । डाउन आसनसोल और मुगमा के बीच दो तीन लगातार केवल अप दिशा में गाड़ियां जाती हैं और तीसरे दिन केवल डाउन दिशा में । डाउन असनसोल आई० बी० पाइलट में कोयला नियन्त्रक द्वारा किये जाने वाले इकट्ठे आवंटन की प्रणाली भिन्न होने के कारण प्रत्येक दिशा में गाड़ियां एक दिन के अन्तर से जाती हैं ।

नारियल जटा की वस्तुओं के निर्यात में नौवहन की कठिनाइयां

†८०७. **श्री वारियर** : क्या **परिवहन तथा संचार** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अलेप्पी चेम्बर आव कामर्स ने नारियल जटा की वस्तुओं के माल-भाड़े और नौवहन सम्बन्धी कठिनाइयों के बारे में सरकार को अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई अथवा करने का विचार है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मन्त्री** (श्री राज बहादुर) : (क) सरकार को नारियल जटा की चटाइयों के निर्यातकों से माल-भाड़े की ऊंची दरों तथा कोचीन से ग्रेट-ब्रिटेन महाद्वीप तक जहाज द्वारा माल भेजने में पेश आने वाली कठिनाइयों के बारे में शिकायतें प्राप्त हुई हैं ।

(ख) माल भाड़े की दर कम करने का प्रश्न सम्बन्धित सम्मेलन में उठाया गया था किन्तु वह इन्हें कम करने के बारे में अभी तक सहमत नहीं हुआ है । इस मामले में कार्यवाही जारी है ।

सम्मेलन में नौवहन सम्बन्धी कठिनाइयों का प्रश्न भी उठाया गया था और उसने इस बीच जुलाई १९६२ में निर्यातकों की मांग के अनुसार नौवहन के स्थान की सुविधा प्रदान कर दी है ।

दामोदर घाटी निगम से बिजली

†८०८. **श्री प्र० के० देव** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दामोदर घाटी निगम की बिजली के वितरण के बारे में बिहार और पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्रियों के बीच हाल में कोई बातचीत हुई है; और

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

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन)**: (क) और (ख). दामोदर टी निगम की बिजली के वितरण के प्रश्न पर कलकत्ता में २३ जुलाई, १९६२ को हुए

---

†मूल अंग्रेजी में

जिसमें भारत सरकार, बिहार, पश्चिम बंगाल और दामोदर घाटी निगम के प्रतिनिधि उपस्थित थे, चर्चा की गई थी । इस बैठक में किये गये निर्णय कलकत्ता क्षेत्र में बिजली की स्थिति के बारे में ७ अगस्त, १९६१ को सभा पटल पर रखे गये विवरण में दिये जा चुके हैं ।

लखनऊ लोको शेड के फोरमैन द्वारा क्रेन की खराबी दूर की जाना

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

(क) क्या यह सच है कि लखनऊ लोको शेड के फोरमैन ने क्रेन की, जो बार-बार खराब हो जाया करती थी, एक बड़ी खराबी दूर कर दी और इस प्रकार काफी विदेशी मुद्रा बचा दी; और

(ख) यदि हां, तो उस फोरमैन को क्या इनाम दिया गया ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: (क) जी, हां । लखनऊ के लोको शेड का लचीला शैफ्ट टूट गया था । शेड के फोरमैन ने स्थानीय रूप से निर्मित शैफ्ट की सहायता से उसे ठीक कर दिया । इससे एक अत्यन्त महत्वपूर्ण क्रेन अनुपयोगी होने से बच गई और लगभग ५०० रुपये की विदेशी मुद्रा की बचत हुई ।

(ख) उत्तर रेलवे के जनरल मैनेजर ने इस फोरमैन को तथा उसे सहायता देने वाले फिटर को इनाम देने के लिये क्रमश: २०० और १०० रुपये मंजर किये हैं ।

'ग्रेविटेशन' नहरें

†८१०. **श्री शिवमूर्ति स्वामी:** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नदियों पर बांध बनाये बगैर कितनी 'ग्रेविटेशन' नहरे तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल की गई हैं;

(ख) क्या पहली और दूसरी पंचवर्षीय योजनाकाल में ऐसी कोई नहरे बनाई गयी थीं;

(ग) क्या उन बड़ी नदियों अथवा बड़े नालों के किनारे पर, जहां इस प्रकार की नहरे भूमि की सफलतापूर्वक सिंचाई करने के लिये बनाई जायेंगी, अब तक कोई सर्वेक्षण अथवा जांच की गई है; और

(घ) क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि तुंगभद्रा बांध के पीछे कहीं भी पानी के जलाशय तक बहाव को रोकने के लिये दीवार बनाये बगैर 'ग्रेविटेशन' नहरे बनाई जा सकती हैं ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन)**: (क) से (घ). राज्यों से जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

डाक एवं तार विभाग का बकाया

८११. **श्री बड़े :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डाक एवं तार विभाग का पांच वर्ष का पुराना बकाया किस-किस से कितना-कितना लेना है; और

(ख) वसूली नहीं होने के क्या कारण हैं ?

---

†मल अंग्रेजी में

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती): (क) १ जून, १९६२ को ११,०८८ पार्टियों पर पांच वर्ष से भी अधिक से ३१ मार्च, १९५७ को जारी किये गये टलीफोन बिलों की १९,४०,२६९ रु० की रक़म बक़ाया है ।

(ख) काननी कार्रवाई करने के सम्बन्ध में सम्बन्धित पार्टियों का पता लगाने के लिए कुछ मामलों की पुलिस अधिकारियों से और उनकी आर्थिक क्षमता सुनिश्चित करने के लिए राजस्व अधिकारियों से लिखा-पढ़ी चल रही है । कुछ मामलों को सरकारी वकीलों को पहले ही सौंपा जा चुका है और कुछेक मामलों का सरकारी लिक्वडेटरों, सरकारी अभिहस्ताकितों (एसाइनीज़) तथा अदालतों द्वारा फैसला होना बाकी है । कुछ बक़ाया रक़म भूतपूर्व देशी-राज्यों की टेलीफोन प्रणालियों की है, जिन्हें कि डाक-तार विभाग ने ले लिया है, और पूरे और ठीक-ठीक रिकार्ड न होने के कारण उनके बारे में कोई समझौता नहीं हो सका है । जिस रक़म को वसूल करना सम्भव नहीं है उसे बट्टेखाते में डालकर समाप्त किया जा रहा है ।

आदिम जाति क्षेत्रों में डाक्टर और नर्सें

†८१२. **श्री मुहम्मद ताहिर** : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डाक्टरों और नर्सों को देश के अनुसूचित और आदिम जाति क्षेत्रों में काम करने के लिये नियुक्त किया जाता है;

(ख) क्या एसे डाक्टरों और नर्सों को कोई विशेष वेतन या भत्ता और उनके बच्चों की शिक्षा के लिये कोई सुविधायें दी जाती हैं; और

(ग) यदि हां, तो उनका ब्यौरा क्या है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर)** : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग). जानकारी नीचे दी जाती है :—

क्रमांक	राज्य सरकार/प्रशासन	राज्य सरकारों/प्रशासनों द्वारा अनुसूचित और आदिम जाति क्षेत्रों में नियुक्त डाक्टरों और नर्सों को दिया जाने वाला विशेष वेतन अथवा भत्ता तथा उनके बच्चों की शिक्षा के लिये दी गई सुविधायें
१	महाराष्ट्र . .	स्वास्थ्य अधिकारियों और नर्सों को अब तक कोई विशेष वेतन या भत्ता नहीं दिया गया है । इन कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के लिये कोई विशेष सुविधायें भी नहीं दी गई हैं । इन दवाखानों के अधिक अच्छे और सुचारुण कार्य के लिये उन्हें हाल में जिला परिषद् को सौंप दिया गया है ।
२	पश्चिम बंगाल . .	कोई नहीं । (इन डाक्टरों और नर्सों को पश्चिम बंगाल स्वास्थ्य सेवा और पश्चिम बंगाल परिचर्या सेवा की पदालियों के लिये स्वीकृत वेतनक्रम के अनुसार वेतन

†मूल अंग्रेजी में

		मिलता है । उनके बच्चों की शिक्षा के लिये कोई विशेष सुविधायें नहीं दी गई हैं ।)
३	हिमाचल प्रदेश .	किन्नौर, पांगी और चम्बा ज़िलों में तैनात कर्मचारियों के लिये विशेष वेतन और भत्ता मंजूर किया गया है । इन क्षेत्रों में प्राथमिक, मिडल और हाई स्कूल खोलकर इन कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के लिये सुविधायें भी दी गई हैं । इसके अलावा हिमाचल प्रदेश के सभी कर्मचारियों, जिनमें अनुसूचित और आदिम जाति क्षेत्रों में तैनात कर्मचारी शामिल हैं, के बच्चों को उचित शिक्षा भत्ता देने का मामला हिमाचल प्रदेश प्रशासन के विचाराधीन है ।
४	लक्कादीव, मिनीकाय और अमीनदीव द्वीप समूह	डाक्टरों और नर्सों को मूल वेतन का ४० प्रतिशत विशेष वेतन तथा डाक्टरों को १५० रुपये निजी तौर पर चिकित्सा न करने का भत्ता और नर्सों को प्रति वर्ष ५० रुपये वर्दी भत्ता और प्रति मास ७५ रुपये खुराक भत्ता । शिक्षा सुविधायें भी दी जाती हैं ।
५	केरल .	कोई नहीं ।
६	पंजाब .	कोई नहीं ।
७	उड़ीसा .	कोई नहीं ।
८	मनीपुर . .	कोई नहीं ।
९	त्रिपुरा . .	कोई नहीं ।

शेष राज्यों और संघ राज्य-क्षेत्रों के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

उत्तर कनारा में नया रोग

†८१३. **श्री नाथ पाई** : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर कनारा की औद्योगिक बस्ती दण्डेली के कई कर्मचारी एक विचित्र रोग से पीड़ित हैं;

(ख) यदि हां, तो इस नये रोग से कितने कर्मचारी पीड़ित हैं; और

(ग) बीमार कर्मचारियों की चिकित्सा के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर)**: (क) और (ख). जी, हां । इलेक्ट्रो मेटेलर्जिकल वर्क्स, दण्डेली, जो मई, १९५७ में शुरू किया गया था, के कर्मचारियों की बीमारी के बारे में लगातार शिकायतें आई हैं । १९५८ में नौ कर्मचारियों को काम से अलग कर देना पड़ा तथा बाद में पूर्ण निर्योग्यता के लिये मुआवज़ा देना पड़ा था ।

†मूल अंग्रेजी में

राज्य सरकार के अनुरोध पर सितम्बर-अक्तूबर १९६१ में उन १७९ कर्मचारियों की जाँच की गई जो मैंगनीज़ के धूएं में काम करने वाले समझे जाते थे या जिन्हों ने बीमारी के किसी लक्षण की शिकायत की थी। इस जाँच के फलस्वरूप पता चला कि इन में से ६१ कर्मचारियों में शिथिलता, श्वसन की कठिनाई और 'पैरास्थेशिया', ज्यादह नींद आना, चलने में कठिनाई, बोलने में कठिनाई यौन-विकार और 'डिस्पोनिआ' आदि लक्षण विद्यमान थे। इन ६१ कर्मचारियों में से ३१ कर्मचारियों में मैंगनीज़ विष-बाधा के लक्षण विद्यमान थे और वे बिल्कुल निर्योग्य हो गये ; ३० कर्मचारियों में मैंगनीज़ विष-बाधा के लक्षण पाये गये और वे आंशिक रूप से निर्योग्य हो गये ; और शेष १९ कर्मचारियों में केवल मैंगनीज़ विष-बाधा के लक्षण पाये गये। 'एस्थेजिया' और एनोरेक्सिया के लक्षण आम तौर से पाये गये।

(ग) सरकार इस मामले के बारे में कर्मचारी राज्य बीमा निगम के साथ विचार-विनिमय और कार्यवाही कर रही है।

बम्बई बन्दरगाह में मजदूरों को साप्ताहिक छुट्टी

†८१४. **श्री प्रिय गुप्त :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई बन्दरगाह में समुद्रतट के मजदूरों को वेतन सहित साप्ताहिक छुट्टी बन्द कर दी गई है ;

(ख) यदि हाँ, तो उसे एकाएक बन्द करने के क्या कारण हैं ;

(ग) क्या यह भी सच है कि परिवहन और गोदी मजदूर संघ ने यह धमकी दी है कि यदि वह छुट्टी फिर से लागू नहीं की जाती तो वे हड़ताल करेंगे ; और

(घ) यदि हाँ, तो उस स्थिति का मुकाबला करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) से (घ). संबंधित मजदूर संघ की सहमति से बम्बई बन्दरगाह में जनवरी, १९४९ में चालू की गई समुद्रतट के कर्मचारियों को आकस्मिक तौर पर रखने की प्रथा समाप्त करने की योजना के अधीन साप्ताहिक छुट्टी के लिये अलग भुगतान की कोई व्यवस्था नहीं की गई थी क्योंकि दैनिक मजदूरी माहवार मजूरी को २६ से भाग दे कर निकाली गई थी और इसलिये उस में साप्ताहिक छुट्टी के लिये भुगतान की व्यवस्था थी नहीं बाद में १९५३ में मजदूर संघ ने न्यूनतम मजूरी (केन्द्रीय) नियमों के नियम २३ के अधीन साप्ताहिक छुट्टी के लिये अलग भुगतान की माँग की। न्यासी (ट्रस्टी) इस बात से सहमत नहीं हुए कि नियम २३ के अधीन ऐसा भुगतान वैध रूप से देय था। यह मामला बम्बई उच्च न्यायालय के सामने रखा गया और उस ने यह फसला दिया कि नियम २३ के अधीन पत्तन न्यास (पोर्ट ट्रस्ट) रविवार की छुट्टी के लिये अलग भुगतान करने के लिये दायी नहीं है और किसी भी हालत में, दैनिक मजूरी में साप्ताहिक छुट्टी के लिये भुगतान पहले ही शामिल था।

मजदूर संघ अपनी मांग पर बराबर आग्रह करता रहा। अक्तूबर, १९५७ में वह मांग न्याय-निर्णयन के लिये न्यायाधिकरण के सामने रखा गया। न्यायाधिकरण ने भी संघ के खिलाफ फैसला दिया। मजदूरों ने तब उच्चतम न्यायालय में अपील की। जबकि अपील उच्चतम न्यायालय में पड़ी हुई थी, न्यूनतम मजूरी (केन्द्रीय) नियमों का नियम २३, ६ अगस्त, १९६० से संशोधित किया गया। इस संशोधन के अधीन, यह उपबन्ध किया गया कि जहाँ दैनिक मजूरी माहवार मजूरी को

†मूल अंग्रेजी में

२६ से भाग दे कर निकाली गई हो वहाँ साप्ताहिक छुट्टी के लिये अलग स भुगतान करने की कोई जरूरत नहीं है। १० अक्तूबर, १९६० को उच्चतम न्यायालय ने यह निर्णय दिया कि संशोधन से पहले के नियम २३ की उचित व्याख्या करने पर साप्ताहिक छुट्टी के लिये अलग से भुगतान करने का दायित्व था और वह दायित्व माहवार मजुरी के १/२६वें हिस्से को दैनिक मजूरी निर्धारित कर के अन्वयाश्रित भुगतान (कन्स्ट्रक्टिव पेमेन्ट) से पूरा नहीं किया गया था। क्योंकि नियम के अधीन यह आवश्यक था कि काम के दिनों के लिये जो कुछ भुगतान किया गया हो उस के अलावा साप्ताहिक छुट्टी के लिये अलग से भुगतान किया जाये। उच्चतम न्यायालय ने नियम २३ के संशोधन को ध्यान में रखा लेकिन यह कहा कि संशोधन के बाद कानून के मुताबिक क्या स्थिति है। इस संबंध में वह अपनी कोई राय जाहिर नहीं करेगा।

उस के अनुसार पत्तन न्यास ने ६ अगस्त, १९६० तक कर्मचारियों को साप्ताहिक छुट्टी के लिये अदायगी की बकाया रकम भुगतान की। कर्मचारियों ने ६ अगस्त, १९६० के बाद भी साप्ताहिक छुट्टी के लिये भुगतान का आग्रह किया। जिस समय परिवहन तथा गोदी कर्मचारी संघ ने यह धमकी दी कि यदि १६ जुलाई, १९६२ से पहले यह मामला तय नहीं किया गया तो वह उस तारीख के बाद किसी भी दिन हड़ताल कर सकता है, उस समय पत्तन न्यास इस मामले पर विचार कर रहा था।

३१ जुलाई, १९६२ को बम्बई पत्तन न्यास ने अपनी बैठक में यह निश्चय किया कि संशोधित नियम लागू होने के बाद भी साप्ताहिक छुट्टी के लिये कर्मचारियों को मजूरी देना जारी रखा जाये क्योंकि इस भुगतान का न दिया जाना कर्मचारियों द्वारा हानि समझा गया।

बम्बई के गोदी कर्मचारियों द्वारा कोयले के जहाजों का बहिष्कार

†८१५. **श्री प्रिय गुप्त** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अभी हाल में बम्बई में कर्मचारियों ने कोयले के जहाजों का बहिष्कार कर दिया था ;

(ख) रेलों के लिये कोयला ढोने वाले कितने जहाज इस में सम्बन्धित थे ;

(ग) मजदूरों द्वारा इन जहाजों के बहिष्कार के क्या कारण थे ; और

(घ) क्या मजदूरों की माँगें पूरी की गई थीं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी हाँ। परिवहन और गोदी कर्मचारी संघ ने कोयला उठाने-धरने वाले ठेकेदार को कोई पूर्वसूचना या चेतावनी दिये बगैर, लोको कोयला ढोने वाले जहाजों का ४ से ७ जुलाई, १९६२ तक बहिष्कार किया था।

(ख) दो जहाज संबंधित थे।

(ग) कोयला उठाने धरने वाले नये ठेकेदार की नियुक्ति करने पर परिवहन और गोदी कर्मचारी संघ ने यह माँग की कि लोको कोयला ढोने के लिये पिछले ठेकेदार द्वारा रखे गये सभी मजदूर नये ठेकेदार द्वारा भी रखे जायें ; चाहे उस के अपने स्थायी मजदूरों के जगह पर भी उन्हें क्यों न रखना पड़े और मुकदमी के लिये उन्हें अतिरिक्त खर्च भी दिया जाये।

(घ) जी हाँ। उन की सभी माँगें पूरी तौर से मंजूर की गई हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

जम्मू और कश्मीर राजपथ पर यात्री कर

†८१६. **श्री रा० शि० पाण्डेय**: क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जम्मू और कश्मीर राष्ट्रीय राजपथ पर जम्मू और कश्मीर राज्य सरकार ने कोई यात्री कर इकट्ठा किया है ; और

(ख) यदि हां, तो वह किस आधार पर इकट्ठा किया गया है ; और

(ग) क्या इस प्रकार इकट्ठी की गई रकम केन्द्रीय सरकार के नाम जमा कर दी गयी है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) से (ग). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और यथासमय वह सभा पटल पर रख दी जायेगी।

दुर्गापुर तापीय बिजलीघर

†८१७. **श्री मुहम्मद इलियास** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दामोदर घाटी निगम के बोकारो चौथे एकक और दुर्गापुर तापीय बिजलीघर, जिन से कुछ दिक्कत हो रही थी, वर्तमान स्थिति क्या है ;

(ख) क्या ये संयंत्र सप्लाई करने वालों से ले लिये गये हैं ;

(ग) क्या इन संयंत्रों से दिक्कत हो रही थी ;

(घ) यदि हाँ, तो कितने बार संयंत्र बेकार हो गये थे ; और उन के क्या कारण थे ;

(ङ) क्या ये संयंत्र सप्लायर के ठेके के अनुसार पूरा पूरा उत्पादन दे रहे थे ; और

(च) यदि नहीं, तो ठेका पूरा न किये जाने के लिये सप्लायर के खिलाफ क्या कार्यवाही की गई है या की जाने वाली है ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन)** : (क) बोकारो चौथा एकक जो बड़ी मरम्मत के लिये अप्रैल, १९६२ से बंद था, ३० जुलाई, १९६२ को फिर चालू किया गया है।

दुर्गापुर तापीय बिजलीघर के यूनिट १ और २ एकाएक आग लगने के कारण २४ जुलाई, १९६२ को बंद कर दिये गये थे। यूनिट २ की मरम्मत की गई और वह २९ जुलाई, १९६२ को चालू कर दिया गया। यूनिट अब भी बन्द है। यूनिट १ के लिये कुछ फालतू पुर्जे विदेशों से मंगाये जा रहे हैं। अनुमान है कि इस यूनिट को फिर से चालू करने में लगभग दो महीने लग जायेंगे।

(ख) और (ग). जी हाँ।

(घ) **बोकारो चौथा एकक** : २२ दिसम्बर, १९६१ को सप्लायर से इसे ले लेने के बाद, यह एकक आठ बार कई कारणों से बन्दर कर दिया गया था। ये कारण कुछ इस प्रकार के थे : कम वैक्युअम के लिये टर्बाइन का ट्रिपिंग, टर्बाइन का अत्यधिक वाइब्रेशन, नया गवर्नर लगाना, कोल फीडर पाइप में आग लग जाना ; बेअरिंग ऑयल कूलर की नली में छिद्र, आदि।

---

†मूल अंग्रेजी में

दुर्गापुर तापीय बिजलीघर

एकक १ : ११ नवम्बर, १९६१ को सप्लायर से इसे ले लेने के बाद यह एकक, तीन बार, वैक्युअम रील में दोष, सुपरहीटर ट्यूब्स में छिद्र और आकस्मिक आग के कारण बन्द कर दिया गया था।

यूनिट २ : २३ फरवरी, १९६२ को इसे सप्लायर से ले लेने के बाद यह यूनिट, दो बार, सरफेस एटेम्पारेटर के मिक्सिंग वाल्व में छिद्र और आकस्मिक आग के कारण बन्द कर दिया गया था।

(ङ) सावधानी के तौर पर, तीनों एकक प्रत्येक ७५ मेगावाट को सामान्य दर पर चलाये जा रहे हैं। बोकारो (चौथा एकक) अभी फिलहाल ६५ मेगावाट तक ही सीमित है क्योंकि वह पूरी तरह से अभी ठीक नहीं हुआ है।

(च) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

मालगाड़ियों पर समान कर

†८१८. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सम्पूर्ण देश में मोटरगाड़ियों पर समान कर लगाने का विचार है; और

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

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** :(क) और (ख). भारत सरकार राज्य सरकारों को निम्नलिखित बातें मंजूर करने के लिए राजी करने की कोशिश कर रही थी :—

(१) मद्रास राज्य में मोटरगाड़ियों पर करों की अधिकतम सीमा वर्तमान दरों के ७५ प्रतिशत तक।

(२) मोटरगाड़ियों पर सभी वर्तमान करों (प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष) को मिला कर एक कर बना देना जो एक ही अभिकरण द्वारा वसूल किया जायेगा।

(२) उसके बाद मार्च १९६० में परिवहन विकास परिषद् की सिफारिश के अनुसार यह निश्चय किया गया कि मोटर गाड़ियों पर करों की अधिकतम सीमा निर्धारित करने के प्रश्न को फिलहाल आगे न बढ़ाया जाये।

(३) करों को एक में मिला देने के विषय पर १९६१ में आयोजित सड़क और अन्तर्देशीय जल परिवहन मंत्रणा समिति और परिवहन विकास परिषद् की बैठकों में चर्चा की गयी। साधारणतया यह समझा गया कि माल और यात्रियों पर कर वास्तव में मोटरगाड़ियों पर कर नहीं है और इसलिए उन करों को मोटरगाड़ियों के करों के साथ मिला देना आवश्यक नहीं है। यह भी मान लिया गया कि मोटर गाड़ी कर की वसूली के लिए एक ही अभिकरण होना चाहिये और माल तथा यात्रियों पर कर वही वसूल करे। चुंगी करों के सम्बन्ध में यह मान लिया गया कि सड़क परिवहन के विकास के लिए उन्हें समाप्त कर दिया जाये। इसलिए सम्बन्धित राज्य सरकारों।संघ राज्य क्षेत्रों से यह प्रार्थना की गयी है कि वे इस बात की छानबीन स्थानीय संस्थाओं की वित्तीय समस्याओं में रुचि रखने वाले लोगों के परामर्श से करें कि चुंगी कर समाप्त कर दिये जाने के कारण स्थानीय संस्थाओं को राजस्व की जो हानि होगी वह किस प्रकार पूरी की जा सकेगी और यदि इस प्रयोजन के लिए आवश्यक हुआ तो वैधानिक कार्यवाही भी किस प्रकार की जा सकेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

दामोदर घाटी निगम नहर

†८१९. **श्री कार्जी :** क्या **सिंचाई तथा विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अमीरपुर–चितपुर गांव के पास १९ जुलाई १९६२ को मुख्य दामोदर घाटी निगम नहर के बांयें किनारे पर एक बड़ी दरार आ जाने के कारण पांच वर्ग मील खेती योग्य जमीन बाढ़ में डूब गयी थी;

(ख) उस दरार का कारण क्या था;

(ग) क्या यह सच है कि उस नहर से पानी की सप्लाई २५ जुलाई २९६२ से ही शुरु की गयी थी;

(घ) क्या उस किनारे की मरम्मत की गयी है; और

(ङ) क्या भविष्य में ऐसे खतरे को रोकने के लिए कोई कार्यवाही की गयी है ?

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अलगेशन) :** (क) से (ङ). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड

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

(क) क्या राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड की बठक ८ जुलाई १९६२ को हुई थी; और

(ख) यदि हां, तो उस बैठक में क्या निश्चय किये गये ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड की बैठक ७ जुलाई १९६२ को हुई थी ।

(ख) ज्ञात हुआ है कि बोर्ड ने जो मुख्य मुख्य निश्चय किये वे इस प्रकार हैं :—

(१) वर्ष १९६०–६१ और १९६१–६२ की बोर्ड की वार्षिक रिपोर्टें भारत सरकार को प्रस्तुत करने के लिए उन पर स्वीकृति ।

(२) तटीय नौवहन समिति की रिपोर्ट पर स्वीकृति जिसमें तीसरी योजना के लिए तटीय नौपरिवहन के सम्बन्ध में ३.४५ लाख जी आर टी का पुनरीक्षित लक्ष्य निर्धारित किया गया है ।

(३) बोर्ड की उस समिति की रिपोर्ट पर स्वीकृति जिसने तीसरी योजना में वित्तीय व्यवस्था निर्धारित करने के प्रश्न की छानबीन की थी ।

(४) विकास-छूट पांच से छः साल तक फैलाने की आवश्यकता के सम्बन्ध में सरकार को अभ्यावेदन करने का निश्चय ।

(५) भारतीय नौवहन १० लाख जी आर टी तक पहुंचने के बाद स्मारक टिकट जारी करने के लिए सरकार को प्रार्थना करने का निश्चय ।

---

†मूल अंग्रेजी में

दिल्ली में हैजा निरोध आन्दोलन

†८२१. { **श्री राम रतन गुप्त :**
श्री यशपाल सिंह : }

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस वर्ष दिल्ली में हैजा निरोध आन्दोलन को कितनी सफलता प्राप्त हुई है; और

(ख) अब तक खर्च की गयी राशि कितनी है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) :** (क) १ अप्रैल १९६२ से ३१ जुलाई १९६२ तक दिल्ली में कोई हैजे का केस नहीं हुआ।

(ख) १ अप्रैल १९६२ से ३१ जुलाई १९६२ तक हैजा निरोध कार्यक्रमों पर ८८,७०० रुपये की राशि खर्च की गयी।

कचार जिले में "पैकेज प्रोग्राम"

†८२२. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि कचार जिले के पैकेज कार्यक्रम को कार्यान्वित करने की प्रगति क्या है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** आसाम सरकार द्वारा चुने गये कचार जिले में गहन कृषि क्षेत्र कार्यक्रम की कार्यान्विति के बारे में भारत सरकार की स्वीकृति उसे इस आधार पर बता दी गयी थी कि यह कार्यक्रम तब ही लागू किया जायेगा जब कि उस जिले में सहकारी व्यवस्था काफी सुदृढ़ हो जायेगी और आरम्भिक तैयारियां कर ली जायेंगी। इसके पश्चात् वहां कृषि विभाग के प्रतिनिधियों का एक दल और अप्रैल १९६२ में भारत के रक्षित बैंक के प्रतिनिधियों का एक दल ली सहकारी आन्दोलन को सुदृढ़ बनाने के लिए गया और उन्होंने अपने सुझाव प्रस्तुत किये। राज्य सरकार से कहा गया है कि वह इन सिफारिशों को पूर्ववर्तिता के आधार पर लागू करे। आरम्भिक तैयारियां जैसे अतिरिक्त कर्मचारियों की नियुक्ति कर्मचारियों का प्रशिक्षण तथा निर्धारण सर्वेक्षण तथा जानकारी देने वाली मूल इकाई की स्थापना और किसानों को सुविधा पूर्वक प्राप्त हो सकने के स्थानों में सामग्री को इकट्ठा करना इत्यादि, करे। इन तैयारियों के समाप्त हो जाने के बाद यह कार्यक्रम लागू कर दिया जायगा।

नामरूप (आसाम) में गैस टर्बाइन संयंत्र

†८२३. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न्यूयार्क की 'वेस्टिंग हाउस इलैक्ट्रिक इन्टरनेशनल कम्पनी' से आसाम के नामरुप के स्थान पर लगाने के लिए पूरे गैस टर्बाइन संयंत्र के सम्भरण के लिए करार हो गया है;

(ख) यदि हां, तो संयंत्र के आयात पर क्या व्यय होगा और वह कब तक लग जायेगा; और

(ग) करार की बाकी शर्तें क्या हैं ?

†मूल अंग्रेज़ी में

†**सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अलगेशन)** : (क) जी, हां।

(ख) २३ मेगावाट गैस टर्बाइनस क पुर्जों सहित के तीनों यूनिटों का जहाज पर्यन्त निःशुल्क मूल्य ३.०५ करोड़ रुपये है। प्रथम यूनिट आर्डर के ७ महीने के भीतर भेजा जायेगा और उसके बाद शेष दो यूनिट दो-दो मास के अन्तर के बाद भेज जायेंगे।

(ग) करार की मुख्य शर्तें सभा-पटल पर रखी जाती हैं। [**देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७८**]।

खाद्यान्न के उत्पादन में वृद्धि

८२४. **श्री किशन पटनायक** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हीराकुद बांध के जलसेचन के फलस्वरूप अनाजों के उत्पादन में वृद्धि हुई है;

(ख) क्या इस का अनुसन्धान सरकार ने किया है;

(ग) क्या ऐसे क्षेत्र में परती ज़मीन को कृषि योग्य बनाने के लिये कोई योजना है; और

(घ) यदि हां, तो कहां-कहां उस को कार्यान्वित किया जा रहा है?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (घ). पूछी हुई जानकारी उड़ीसा सरकार से इकट्ठी की जा रही है और मिलने पर सभा की पटल पर रख दी जायेगी।

कलकत्ता-आसाम के बीच मालवाही जहाज सेवा

†८२५. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सामान माल-वाही जहाज़ों की कमी के कारण आसाम में कलकत्ता भेजे जाने वाली 'सैकन्ड' ताजा चाय का भारी स्टाक जमा हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार इस मामले पर क्या कर रही है?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)**: (क) और (ख). मई और जून में आसाम से आने वाली 'सैकन्ड' ताज़ी चाय कुछ तो विमानों की कमी के कारण और कुछ मौसम की खराबी के कारण इकट्ठी हो गई। गत मास में एयर लाइन्ज़ कारपोरेशन ने अतिरिक्त विमानों की उड़ानों की व्यवस्था भी की। ऐसा विचार है कि भारतीय चाय संघ के विचार में अब स्थिति काफी सन्तोषजनक है। बुकिंग एजेन्टों के पास अब कोई चाय उठाने का आर्डर लम्बित नहीं है।

चाय के निर्यात के लिये जहाजों में स्थान

†८२६. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोचीन पर चाय निर्यात के लिये जहाज़ों में पर्याप्त स्थान उपलब्ध नहीं हो रहा, और वहां बहुत मात्रा में चाय गत जुलाई १९६२ से इकट्ठी हो रही है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो स्थिति को सामान्य करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

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

(ख) सरकार ने इस मामले की ओर ध्यान दिया और उस के परिणामस्वरूप चाय व्यापार के लिये अपेक्षित स्थान की व्यवस्था हो गई । चाय व्यापार संघ कोचीन ने सरकार को सूचना दी है कि नौवहन की सुविधाओं के बढ़ जाने से भांडागार में जमा सामान की निकासी हो रही है ।

पंजाब म पब्लिक कॉलआफिस

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

(क) क्या यह सत्य है कि नई लाइनों और तारों की कमी के कारण पंजाब के बहुत से स्थानों पर सार्वजनिक टेलीफोन नहीं लगाये जा सके ;

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ; और

(ग) यह कमी कब तक चलेगी ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)**: (क) से (ग). २४ सार्वजनिक टेलीफोन काल आफिस स्वीकृत हैं और उन्हें लगाया नहीं गया । सामान की कमी है, मांग अधिक है और साधन सीमित हैं । तारों इत्यादि सामान का आर्डर दे दिया गया है और इस दिशा में कार्य इस वर्ष के बीच ही आरम्भ हो जायेगा ।

चचाई एवं पुरवा प्रपात, रीवा से बिजली पैदा करना

८२८. **श्री उटिया** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश स्थित रीवा जिले के अन्तर्गत चचाई एवं पुरवा प्रपात से पानी की बिजली निकालने का सर्वेक्षण क्या पूरा हो गया है ; और

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

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन): (क) और (ख). क्षेत्रीय कार्य पूरा हो गया है । परियोजना प्रतिवेदन को तैयार करने के लिये डाटा का अध्ययन किया जा रहा है । और ब्यौरे का पता अध्ययन के पूरा होने पर ही लगेगा ।

आदिवासी और गैर-आदिवासी क्षेत्रों में रेल-संचार

८२९. **श्री उटिया** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत वर्ष के आदिवासी प्रधान और गैर-आदिवासी प्रधान क्षेत्रों में क्रमशः कितने मील रेलों के साधन हैं ;

(ख) आदिवासी प्रधान इलाकों में रेल यातायात की सुविधा गैर-आदिवासी प्रधान इलाकों के मुकाबले में सुलभ कराने के हेतु उन के मंत्रालय की क्या योजना है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) देश में रेल-संचार सम्बन्धी सूचना राज्यों, डिवीजनों या जिलों आदि के अनुसार संकलित नहीं की जाती । इस का संकलन अलग-अलग रेलों के अनुसार किया जाता है । इसलिये जो सूचना मांगी गई है वह उपलब्ध नहीं है ।

(ख) देश के विभिन्न भागों में रेलवे के विस्तार के सवाल पर औद्योगिक परियोजनाओं की आवश्यकता, बन्दरगाहों की सुविधा के विस्तार, खनिज और प्राकृतिक साधनों के उपयोग, सामरिक महत्व और परिचालन की दूसरी आवश्यकताओं को ध्यान में रख कर विचार किया जाता है ।

रेलों के लिए स्वायत्त निगम

†८३०. **श्री हेम बरुआ :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ के सम्मेलन में रेलों के लिये स्वतंत्र निगम निर्माण करने का जो प्रस्ताव एक मत से पास हुआ था वह सरकार के ध्यान में आया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ;

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) उदयपुर में हुई अखिल भारतीय रेलवे कर्मचारी संघ के सम्मेलन की अखबारों में छपी खबरों के अतिरिक्त और कोई पास हुआ प्रस्ताव सरकार को प्राप्त नहीं हुआ ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता ।

दिल्ली में सड़क दुर्घटनायें

†८३१. { **श्री प्र० चं० बरुआ :**
श्री दलजीत सिंह :

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

(क) गत तीन मास में दिल्ली तथा नई दिल्ली में होने वाली सड़क दुर्घटनाओं की संख्या क्या है ;

(ख) इस से पहली तीन तिमाहियों के मुकाबले में इन दुर्घटनाओं की स्थिति क्या है ; और

(ग) उपरोक्त समय में इन दुर्घटनाओं से होने वाला जानी नुकसान कितना है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) १८१२ (मई, जून और जुलाई १९६२ के दौरान);

(ख) अक्तूबर, १९६१, जनवरी, १९६२ और अप्रैल १९६२ में अन्त होने वाली तिमाही में क्रमशः १६६०, १८०० और १६८० सड़क दुर्घटनायें हुई ;

(ग) उपरोक्त (क) में उल्लिखित समय में ६२ ।

---

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे दुर्घटना जांच समिति

†८३२. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री कजरोलकर :

क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे दुर्घटना जांच समिति के दो प्रविधिक सदस्यों द्वारा प्रारम्भिक प्रतिवेदन तैयार कर लिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रतिवेदन में दी गई सिफारिशें और निष्कर्ष क्या हैं ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

कानपुर—बम्बई राष्ट्रीय राजपथ

८३३. **श्री राम सेवक** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कानपुर-बम्बई राष्ट्रीय राजमार्ग जो काल्पी उरई हो कर निकलता है उसे चौड़ा करने की योजना बनाई जा रही है ; और

(ख) यदि हां, तो सड़क की चौड़ाई कितनी होगी तथा उस चौड़ाई का आधार क्या होगा ; और क्या यह सन् १६०१-०२ के बन्दोबस्त नक्शे पर आधारित होगा या इस का कोई दूसरा आधार होगा ?

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

(ख) सवाल पैदा नहीं होता ।

यमुना पर काल्पी में सड़क पुल

†८३४. **श्री राम सेवक** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यमुना पर काल्पी में सड़क पुल का निर्माण करना सरकार ने स्वीकार कर लिया है ;

(ख) इस वर्ष इसके लिये कितनी राशि दी गई है ;

(ग) निर्माण का कार्य कब आरम्भ किये जाने की सम्भावना है ; और

(घ) इसे पूर्ण करने में कितना समय लगेगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) काल्पी में वर्तमान रेलवे पुल पर सड़क परिवहन के लिये अलग से व्यवस्था कर दी गई है। मध्य रेलवे इस कार्य के लिये योजना तथा प्राक्कलन तैयार कर रही है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता क्योंकि अभी इस कार्य को स्वीकृति प्राप्त नहीं हुई ।

(ग) योजनाओं और प्राक्कलनों को अन्तिम रूप मिल जाने पर कार्य आरम्भ हो जायेगा ।

(घ) तीसरी पंचवर्षीय योजना के लगभग अन्त में ।

पाहूज नदी पर पुल

†८३५. **श्री राम सेवक :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की सरकारों के सहयोग से उत्तर प्रदेश के जालौन जिले के गोपालपुरा और नदीगांव गांवों के निकट पाहूज नदी पर एक सड़क पुल निर्णाण करने की सरकार की कोई योजना है ;

(ख) यदि हां, तो इस के निर्माण पर कितनी राशि खर्च होगी ; और

(ग) इस में राज्य सरकारों का अंशदान क्या होगा और इसे पूरा करने में कितना समय लगेगा ।

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :**(क) से (ग). चालू पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत नदीगांव के निकट पाहूज नदी पर उच्च स्तरीय पुल निर्माण करने की योजना, जिस पर १.५० लाख रुपये व्यय का अनुमान है, उत्तर प्रदेश की सरकार ने अपनी उन प्रस्थापनाओं में प्रस्तुत की है जो कि वह नयी राज्य की सड़कों तथा अन्तर्राज्य की महत्व की सड़कों के निर्मणि के लिए सहायता देने के लिए प्रस्तुत की गयी है । इन प्रस्थापनाओं का परीक्षण किया जा रहा है ।

बंगलौर नगर के लिए वृत्ताकार रेलवे

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार इस प्रस्थापना पर विचार कर रही है कि बंगलौर नगर के लिये वृत्ताकार रेलवे का निर्माण किया जाये ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस बारे में कोई अधिकृत योजना बनाई गयी है ; और

(ग) इस पर क्या व्यय होगा ?

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

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

अम्यप्पन कोविल के डाकघर में सेंध

†८३७. **श्री रवीन्द्र वर्मा :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अम्यप्पन कोविल डाकघर में सेंध लगाने की घटना (केरल) जून १९६२ में हुई थी ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो इससे डाकघर की कितनी सम्पत्ति को हानि पहुंचने का अनुमान है ; और

(ग) तो केरल में जंगल के क्षेत्रों के डाकघरों की सुरक्षा को पुनः स्थापित करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)** (क) जी, हां। (ख) केवल ३ रुपये ३१ नये पैसे ।

(ग) अय्यप्पन कोबिल का डाकघर एक विभागातिरिक्त शाखा है। ऐसे डाकघरों के पोस्ट-मास्टर सरकारी कैश और कीमती चीजों की सुरक्षा की स्वयं व्यवस्था करते हैं। यह डाकघर सुरक्षित स्थान पर बदल दिया गया है। कोई विशेष सुरक्षा व्यवस्था तो की नहीं गयी, वही सामान्य पुलिस व्यवस्था है जो कि राज्य सरकार करती है जो कि ऐसी स्थिति में केरल के जगल क्षेत्र में डाकघरों की सुरक्षा के लिए आवश्यक होती है।

लोहे के खम्भों और तार का हटाया जाना

८३८. **श्री बड़े** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खंडवा से इन्दौर तक रेलवे की जो मीटर गेज लाइन जाती है उसके दोनों तरफ लोहे के खम्भे तथा लोहे के तार लगे हुए थे।

(ख) क्या गत दो साल से याने १९५९–६० और १९६०–६१ से यह तार और खम्भे हटा दिए गए ;

(ग) क्या बड़वाहा स्टेशन के पश्चिम साईड के यार्ड के तार तथा खम्भे हटाए गए ; और

(घ) यदि हां, तो यह किसकी आज्ञा से हटाए गए और क्यों ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) से (घ). जब शुरू-शुरू में रेलवे लाइन बनायी जा रही थी, उस समय रेलवे लाइनों के साथ-साथ बाड़ लगायी गयी थी । लेकिन बाड़ के अधिकांश तारों की चोरी हो गयी और बाड़ बेकार हो गयी । सामान्य नीति के अनुसार केवल नीचे बतायी गयी जगहों पर बाड़ लगायी जाती है और उसका अनुरक्षण किया जाता है :

(१) समपारों के दोनों तरफ एक निश्चित दूरी में ;

(२) व्यस्त स्टेशन-यार्डों के इर्द-गिर्द और उन के दोनों तरफ १०० फुट की दूरी में ;

(३) म्यूनिसिपैलिटी और नोटिफाइड एरिया की सीमाओं में :

उपरोक्त स्थानों को छोड़ कर दूसरी जगहों में बिना तार के जो खम्भे मौजूद थे, उनमें से अधिकतर लड़ाई के दौरान उखाड़ दिये गये और बाकी-इक्के-दुक्के खंभे भी रेलवे बोर्ड की हिदायत के अनुसार १९५९–६० और १९६०–६१ में उखाड़ दिये गये ।

डुमरांव रेल दुर्घटना

८३९. **श्री बागड़ी** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डुमरांव रेल-दुर्घटना से डाक व तार को हुए नुक्सान की जांच-पड़ताल विभाग की ओर से कराई गई है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो नुक्सान का अन्दाजा क्या है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी हां, जांच अभी तक जारी है ।

(ख) सूचना के उपलब्ध होने पर उसे सभा-पटल पर रख दिया जाएगा ।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना

पुनर्वास विभाग के कलकत्ता स्थित शाखा कार्यालय का बन्द किया जाना

†**श्री दीनेन भट्टाचार्य** (सेरामपुर) : नियम १९७ के अन्तर्गत में निर्माण, आवास और सम्भरण मंत्री का निम्न अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं । मेरा निवेदन है कि वह इस सम्बन्ध में अपना वक्तव्य दे :

"पुनर्वास विभाग के कलकत्ता स्थित कार्यालय का बन्द किया जाना ।"

†**निर्माण, आवास और सम्भरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पू० शे० नास्कर)** : सहायता तथा पुनर्वास मंत्रालय सितम्बर, १९४७ में स्थापित हुआ । इसका कार्य पश्चिमी पाकिस्तान से आये विस्थापितों की सहायता करना तथा बसाना था । पूर्वी पाकिस्तान से आये लोगों की सहायता और पुनर्वास का कार्य भी इसके ही जिम्मे था । पश्चिमी पाकिस्तान से लोग एक दम आ गये परन्तु पूर्वी पाकिस्तान से लोग विभिन्न दलों में विभिन्न समय पर आये । १९५४ के दिसम्बर मास में पुनर्वास मंत्रालय का मुख्य कार्यालय दिल्ली से कलकत्ता ले जाया गया था ताकि पूर्वी क्षेत्रों की सहायता तथा दैनिक पुनर्वास की समस्याओं पर ध्यान दिया जा सके ।

१९५५ के बाद इस प्रकार की कार्यवाही की जाती रही जिससे कि—विस्थापित परिवारों का शीघ्रातिशीघ्र पुनर्वास किया जा सके । जो पुनर्वास की योजनाएं बनाई गयीं उन्हें पश्चिमी बंगाल, आसाम, और त्रिपुरा तक ही सीमित नहीं रखा गया प्रत्युत अन्य राज्यों में भी विस्थापितों को बसाया गया । दण्डकारण्य में भी विस्थापितों को बसाया गया । इस व्यापक समस्या के हल के लिये तथा तत्सम्बन्धी योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिये राज्य सरकारों से परामर्श भी लिया गया । दिसम्बर, १९५७ में यह निर्णय किया गया कि पूर्वी पाकिस्तान के विस्थापित व्यक्ति १ अप्रैल, १९५८ के बाद किसी सहायता के हकदार नहीं रहेंगे । विस्थापित प्रमाणपत्रों के लिये प्राथमिकता की प्रणाली शुरू की गई और सहायता के बजाय पुनर्वास पर जोर दिया जाने लगा ।

सहायता की समस्या १९६१ के अन्त तक समाप्त कर दी गई जब कि पश्चिम बंगाल में समस्त सहायता शिविर बन्द कर दिये गये । शेष समस्या का निर्धारण करके पुनर्वास मंत्रालय के विभिन्न कार्य भारत सरकार के अन्य मंत्रालयों को—हस्तान्तरित कर दिये गये । उसके बाद से शेष समस्या की समाप्ति के लिये—योजनाओं के क्रियान्वयन की जिम्मेदारी राज्यों की है, केन्द्र की नहीं ।

पुनर्वास मंत्रालय के बन्द किये जाने का कारण आपातकाल की समाप्ति है जिसके लिये कि उसका निर्माण किया गया था । शेष कार्य के लिये निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय के अन्तर्गत एक पुनर्वास विभाग कार्य कर रहा है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

इसलिये पुनर्वास विभाग का कलकत्ता में एक शाखा सचिवालय बनाये रखने की कोई आवश्यकता नहीं है। परन्तु पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री को यह आश्वासन दिया गया है कि शाखा सचिवालय के बंद किये जाने के परिणामस्वरूप पश्चिम बंगाल के आंशिक रूप से पुनर्वासित व्यक्तियों के पुनर्वास कार्यक्रमों मों की नीति एवं संचालन में कोई गत्यावरोध उत्पन्न नहीं होगा। उस समस्या की देख-भाल केन्द्र द्वारा की जायेगी।

श्री दीनन भट्टाचार्य : पहिले भी सरकार ने कलकत्ता में यह कार्यालय बन्द करने का निर्णय किया था परन्तु बाद में जन आंदोलन से प्रभावित होकर पुनः उसे चालू कर दिया गया। अब फिर उसे बन्द करने का निर्णय हुआ। मैं यह पूछना चाहता हूं कि अवशिष्ट समस्याओं को हल करने के लिए क्या किया जा रहा है, जैसे कि बजट सत्र में मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था।

†**अध्यक्ष महोदय** : इस बात का उत्तर मंत्री महोदय ने अपने वक्तव्य में दे दिया है।

†**श्री ह० प० चटर्जी** (नवद्वीप) : अवशिष्ट समस्यायें अभी हल नहीं हो पाईं तो यह कार्यालय क्यों बन्द किया गया है।

मंत्री महोदय ने यह आश्वासन भी दिया था कि उन्हें केन्द्रीय सरकार देखेगी। अब वह कह र हैं कि इसे पश्चिमी बंगाल सरकार देखेगी।

†**निर्माण, आवास और सम्भरण मंत्री (श्री मेहरचन्द खन्ना)** : दो आश्वासन हम ने दिये थे। एक यह कि काम जारी रखा जायेगा और दूसरा यह जो भी काम बाकी है उसे पूरा किया जायेगा। यह केन्द्रीय सरकार की जिम्मेदारी है और वही पुराने मंत्री ही इस काम की देख भाल कर रहे हैं।

दिल्ली में लालकिले के निकट हुआ विस्फोट

†**श्री प्रकाशवीर शास्त्री** (बिजनौर) : अध्यक्ष महोदय, मैं नियम १९७ के अन्तर्गत गृहकार्य मंत्री का ध्यान निम्न अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर आकृष्ट करता हूं और चाहता हूं कि वह इस सम्बन्ध में अपना वक्तव्य दें :—

"लाल किले के पास हुआ विस्फोट"।

†**गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री)** : १४ और १५ अगस्त की रात को १२ बजे कर २० मिनिट पर लाजपत राय मार्केट के पास कोतवाली थाने के पास एक क्रैकर फटा पांच व्यक्तियों को साधारण सी चोटें लगीं।

†**श्री रामेश्वरानन्द** (करनाल) : मंत्री महोदय हिन्दी जानते हैं, वे हिन्दी में अपना वक्तव्य क्यों नहीं देते ?

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं उनको कह दूंगा कि बाद में इसको हिन्दी में भी समझा दें। माननीय सदस्य को किसी वक्त तो हौसला रखना चाहिए।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री लाल बहादुर शास्त्री : १४ और १५ अगस्त की रात को १२ बजकर २० मिनिट पर लाजपतराय मार्केट के निकट कोतवाली थाने के पास एक क्रैकर फटा। ५ आदमियों को बहुत मामूली सी चोट आई। । कोई एक चीज, एक क्रैकर जिसमें कुछ विस्फोटक पदार्थ थे वह फटा। पुलिस जो उस मौके पर मौजूद थी उसने ७ आदमियों को वहीं गिरफ्तार किया। उनमें से तीन को हवालात में बन्द कर दिया गया क्योंकि उन के चाल चलन और उन के जवाबों में बहुत शक पाया गया। उन के मकान की भी तलाशी ली गयी। इन तीन के खिलाफ़ कोतवाली पुलिस ने इंडियन एक्सप्लोजिव्स् एक्ट की धारा ६ के मातहत कार्यवाही की है। जो विशेष स्टाफ इस समय काम के लिए मुकर्रर किया गया है वह इस की जांच पड़ताल कर रहा है और उससे यह काम सुपुर्द किया गया है। विस्फोटक पदार्थों की जांच के जो इंस्पैक्टर हैं वह आगरे से बुलाये गये हैं और उनको जो सामान मिला है जांच के लिये दिया जायगा और उनकी जो एक्सपर्ट राय है वह मालूम की जायगी।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : गृह मंत्री जी को ध्यान होगा कि फ़तेहपुरी की मस्जिद और लालकुंआ पर जो विस्फोट हुए थे, उन के सम्बन्धमें एक प्रश्न के उत्तर में उन्होंने सदन को कहा था कि ऐसा कुछ सन्देह अवश्य होता है कि इस में विदेशी तत्वों का भी हाथ है। अभी कल-परसों एक प्रश्न के उत्तर में उन्होंने यह भी कहा था कि हम विदेशी तत्वों की जानकारी लेने से पहले देशी तत्वों की जानकारी लेना चाहते हैं। लेकिन अभी कल परसों लाल किले के पास जो घटना हुई है, उस समय स्वाधीनता दिवस के सम्बन्धमें इतनी बड़ी संख्या में पुलिस तैनात थी कि जिन लोगोंके द्वारा यह घटना हुई, उन को बड़ी आसानी से पकड़ा जा सकता था। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या ऐसा संभव नहीं है कि इस प्रकार की घटनाओं में पुलिस का भी कुछ हाथ हो। क्या सरकार ने इस बारे में जानकारी प्राप्त करने का प्रयत्न किया है कि पुलिस में इस प्रकार के तत्व काम कर रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय : तहकीकात करने के बाद इसका पता चलेगा।

श्री लाल बहादुर शास्त्री : यह बात तो मेरी समझ में नहीं आती कि पुलिस इसमें क्यों दिलचस्पी लेगी और वह ऐसी कार्यवाही क्यों करेगी, क्योंकि एक तो वैसे ही उन की शिकायतें काफ़ी हैं और जब ऐसी घटना घटती है, तो उन की समालोचना होती है। हां, अगर पुलिस खुद ही चाहे कि उस की निन्दा हो, तब तो वह ऐसी कार्यवाही करेगी। सच बात तो यह है कि यों तो जांच-पड़ताल के बाद इसका पता चलेगा, लेकिन इस बारे में मुझे पूरा शक है कि ऐसे कुछ लोगों के द्वारा, जो गवर्नमेंट के विरोधी हैं, जब हमारा कोई बड़ा उत्सव होने वाला होता है या हो जाता है, तब यह कार्यवाही की जाती है —कुछ लोग जान-बूझ कर ऐसी शरारत करते हैं। या जब कोई साम्प्रदायिक बात होती है, उस मौके पर कुछ साम्प्रदायिक मत के लोग इस कार्यवाही को करते हैं। यह मेरी जेनरल, आम राय है। जांच के बाद क्या बात निकलती है, वह बात और है।

मैं यह भी बतलाना चाहता हूं कि मैंने सदन को कहा था कि अभी चार पांच ही रोज़ हुए कि जो स्पैशल स्टाफ़, सुपरिन्टेंडेंट आफ़ पुलिस, बाहर से बुलाये गये, उन्होंने कुछ गिरफ्तारियां कीं और जहां क्रैकर्ज़ बनते थे, वहां से उन लोगों को गिरफ़्तार किया है। हमें आशा है कि उस की वज़ह से हमें उस मामल की काफ़ी जानकारी मिल सकेगी।

दूसरी बात यह है कि इस मौके पर भी लोग गिरफ़्तार किए गए। जो लोग इस क्रैकर को छोड़ रहेथे, वे लोग उस वक्त पकड़े गये थे। सात पकड़े गए थे, जिनमें से तीन को ख़ास तौर पर जांच-पड़ताल के लिए रखा गया है। मैं तो समझता हूं कि इस बारे में आवश्यक कार्यवाही हो रही है।

श्री बागड़ी (हिसार) : दिल्ली में, जो कि भारत का दिल है , बार-बार ये विस्फोट होते हैं । जब इनके बारे में कालिंग ग्रटेन्शन नोटिस इस सदन में ग्राते हैं, तो एक ही बात कहदी जाती है कि जांच-पड़ताल होगी । इस के ग्रलावा कभी यह कहा जाता है कि इस में विदेशियों का हाथ है ग्रौर कभी यह कह दिया जाता है कि देश में जो लोग गवर्नमेंट के ख़िलाफ़ हैं, उन का हाथ है । लेकिन बाद में उस का कोई क्लैरिफ़िकेशन नहीं होता है । क्या गृह-मंत्री साहब इस पर कुछ रोशनी डालेंगे ग्रौर इस बात को दिलेरी के साथ कबूल करेंगे कि दिल्ली में जितने भी विस्फोट हुए हैं , पुलिस उनकी तह तक जाने में ना कामयाब हुई है ? क्या गृह मंत्री साहब का विचार उस नाकामयाबी को कामयाबी में बदलने के लिए कोई ग्रौर ग्रहम तरीके इस्तेमाल करने का है ?

ग्रध्यक्ष महोदय : इस का जबाब तो दे दिया गया है :

श्री लाल बहादुर शास्त्री : जवाब तो मैं ने दे दिया है ग्रौर उस को दोहराने की ज़रूरत नहीं है । माननीय सदस्य दूसरे देशों का ज़िक्र कर रहे हैं । मैं एक्सप्लोज़न्ज़ के सिलसिले में युनाइटिड स्टेट्स ग्रौर इंग्लैंड की भी कुछ रिपोर्टस पढ़ रहा था । जैसे हमारे यहां कनाट प्लेस है , बिल्कुल ऐसी जगहों में वहां लगातार दस पंद्रह बरस से एक्सप्लोज़न हो रहे हैं ग्रौर वे उस को नहीं पकड़ पाते हैं । उसकी वजह से मैं यह नहीं कहता कि हम ने इस बारे में कार्यवाही नहीं करनी है, लेकिन, जैसा कि मैंने सदन को बताया, यह चीज़ ऐसी है कि चन्द लोग ग्राते हैं, कहीं कोई पोटली रख देते हैं —रात के वक्त रख जाते हैं—ग्रौर फिर वे चले जाते हैं । ग्रगर कोई दूसरा ग्रादमी उसको उठा लेता है या उसको छू देता है, तो उस पोटली में रखी चीज़ फट जाती है । सच बात यह है कि उस में इन्टेलिजेंस की ज़रूरत है । यानी मौके पर पकड़-धकड़ की बात तो है , लेकिन ग्रगर सी० ग्राई० डी० ठीक तरीके से जांच करे—जो कि हम कर रहे हैं—तो मेरे ख़्याल में उस से ज्यादा दूसरी कोई बात नहीं हो सकती है ।

मैं एक ग्रौर बात निवेदन कर देना चाहता हूं । पार्लियामेंट ज़रूर हमसे सवाल करे ग्रौर बयान मांगे, , लेकिन माननीय सदस्य कभी कभी शरारत करने वालों को प्रोत्साहन दे देते हैं, जब वे ऐसी घटनाग्रों का बहुत ज्यादा नोटिस लेते हैं । ग्रगर बड़ी बात हो, तो ठीक है, लेकिन जो लोग छोटी शरारत करते हैं, उन का तो पच्चीस फ़ी सदी काम हो गया, ग्रगर ज़ोरों से उस के बारे में ग्रखबारों में छपजाये ग्रौर पार्लियामेंट के सदस्य उस ग्रोर ध्यान दें । उतनी तो उनकी शरारत बन ग्राती है । लेकिन फिर भी मैं यह नहीं कहता कि माननीय सदस्य इसके बारे में सवाल न पूछें। लेकिन मुझे इत्मीनान है कि हम इस बारे में ग्रावश्यक कार्यवाही कर रहे हैं ।

श्री बागड़ी : मैं ने प्राइम मिनिस्टर साहब को एक चिट्ठी लिखी थी, जिस में यह सजेशन दिया था कि कैसे ये विस्फोट पकड़े जा सकते हैं । गृह मंत्री साहब को भी वह मिली होगी । मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या उस पर विचार किया जायगा ।

ग्रध्यक्ष महोदय : ग्रार्डर, ग्रार्डर । दूसरा सवाल पूछने की इजाज़त नहीं है ।

† मूल ग्रंग्रेजी में

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

भारतीय टेलीग्राफ अधिनियम (आठवां संशोधन) नियम

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम)** : मैं भारतीय टेलीग्राफ अधिनियम की १८८५ की धारा ७ की उपधारा (५) के अन्तर्गत दिनांक १४ जुलाई १९६२ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० २१५८ में प्रकाशित भारतीय टेलीग्राफ (आठवां संशोधन) नियम, १९६२ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं। [**पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी० ३२८/६२**]

स्कूल स्वास्थ्य समिति का प्रतिवेदन

†**स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू)** : डा० सुशीला नायर की ओर से मैं स्कूल स्वास्थ्य समिति के प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हू [**पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये एल० टी० सख्या ३२९/६२**]

गैर सरकारी स्दस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सबन्धी समिति

पांचवां प्रतिवेदन

†**श्री कृष्णामूर्ति राव** (शिमोगा): मैं गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का पांचवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूं ।

कार्य मंत्रणा समिति

चौथा प्रतिवेदन

†**श्री राने** : (बुलडाना) : मैं प्रस्तुत करता हूं :--

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के चौथे प्रतिवेदन जो कि १४ अगस्त १९६२ को सभा में प्रस्तुत की गया थी, सहमत है।"

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है कि :

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के चौथे प्रतिवेदन जो कि १४ अगस्त १९६२ को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

---

†मूल अंग्रेजी में

संघ लोक सेवा आयोग के प्रतिवेदन के बारे मे प्रस्ताव (जारी)

†**अध्यक्ष महोदय :** अब हम श्री दातार द्वारा प्रस्तुत संघ लोक सेवा आयोग के ग्यारहवें प्रतिवेदन पर चर्चा करेंगे ।

श्री कि० पटनायक (सम्बलपुर) : अध्यक्ष महोदय, यूनियन पब्लिक सर्विस कमीशन का निर्माण संविधान के द्वारा हुआ है और यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण संस्था है । लेकिन गए सालों में पब्लिक सर्विस कमीशन के द्वारा ऐसा कुछ भी काम नहीं हुआ, जिस से कि इस देश के प्रशासन में कोई मौलिक परिवर्तन हो सके । जब ब्रिटिश जमाना था, अंग्रेज़ों की सरकार थी, उस समय अफ़सर लोग जिस किस्म के थे और वे जिस ढंग से शासन चलाते थे, अभी भी आज़ाद हिन्दुस्तान के अफ़सर वैसे ही हैं और उस ढंग से ही काम चलाते हैं । जनता के साथ उनका समपर्क भी अभी वैसे ही है, जैसे कि अंग्रेज़ों के ज़माने में था । इस में परिवर्तन लाना गृह मंत्रालय तथा पब्लिक सर्विस कमीशन दोनों की ही ज़िम्मेदारी होनी चाहिए थी । लेकिन इन दोनों के द्वारा अभी तक इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाया गया है । एक तो यह है कि संविधान का जो पार्ट १७ है आफिशल लैंगुएज के बारे में उसको कार्यान्वित करने की कुछ जिम्मेदारी इस पब्लिक सर्विस कमीशन तथा गृह मंत्रालय की होनी चाहिये थी । लेकिन उस दिशा में तो अभी तक कुछ भी नहीं हुआ है । संविधान की ३४३, ३४४ और ३४५ जो धारायें हैं, उनकी अवहेलना देश में जितने अधिकारी हैं, सब के द्वारा हो रही है, प्रधान मंत्री से लेकर असैम्बलियों और पार्लियामेंट के स्पीकर द्वारा हो रही है । सभी इन धाराओं को शायद भूल ही गए हैं और शायद उन सब को पता ही नहीं है कि संविधान में ऐसा भी कोई प्राविज़न है कि पंद्रह साल के बाद यह अंग्रेज़ी नहीं चलने वाली है और इसलिए देश को तैयार होना चाहिये, पार्लियामेंट में, असैम्बलियों में तथा दफ्तरों में ताकि उसके बाद दूसरी भाषा इसका स्थान ले । लेकिन इस अंग्रेजी के स्थान को बदलने के लिये अभी तक क्या हुआ है ? अभी तक कुछ भी नहीं हुआ है और न हीं इस के बारे में कोई चेष्टा ही की गई है और अब ऐसी चर्चा है कि एक संशोधन इस के बारे में पेश किया जाएगा । इस असफलता को छिपाने के लिए बार बार यह प्रश्न उठ रहा है कि संविधान को बदलना पड़ेगा और शायद गृह मंत्री साहब इस के लिए एक संशोधन पेश करेंगे । अगर ऐसा किया जाता है तो यह एक बहुत ही बुरी चीज़ होगी । जो जिम्मेदारी इन के ऊपर थी, उस जिम्मेदारी को वह निभा नहीं पाए हैं, उसको पूरा न कर पाए हैं और अपनी उस अयोग्यता को छिपाने के लिये अगर वह संशोधन लाया जाएगा तो यह बहुत ही बुरी चीज़ होगी । इस सैशन में वह उसको लाने वाले थे लेकिन अभी तक नहीं लाए हैं और मेरा निवेदन यह है कि वह उसको कभी न लायें । यह एक ख़तरनाक चीज़ है कि १९४७ में आजाद होने के बाद से हम जितना आगे बढ़ रहे हैं आजादी के मूल्य को हम उतना ही भूलते जा रहे हैं । अंग्रेज़ी का पहले जितना विरोध था यह विरोध अब मंत्रियों और अधिकारियों की तरफ से कम होता जा रहा है । अब भी अगर माननीय सदस्य व गृहमंत्री जी सचमुच में इस संशोधन को लायेंगे तो इतिहास में, आजाद भारत के इतिहास में, उनका नाम गुलाम गृह मंत्री के रूप में ही रह जाएगा इसलिए मेरा निवेदन है कि इस संशोधन को वह न लायें ।

मैं यह भी देखना चाहता हूं कि पब्लिक सर्विस कमिशन को यह भी देखना चाहिए कि जो अफसर आजाद हिन्दुस्तान में बनें उनकी चाल-ढाल उनका रंग ढंग वैसा न हो जैसा कि अंग्रेज़ों के ज़मानेमें अफ़सरों का हुआ करता था । अभी उन में कोई परिवर्तन आया हो, ऐसा दिखाई नहीं देता नहीं है । आई० सी० एस० और आई० ए० एस० आफिसं में कोई फर्क नहीं आया है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

जैसा वे पहले रहते थे, वैसा ही अब भी रहते हैं, जनता के साथ जैसा वे पहले व्यवहार करते थे, वैसाही अब करते हैं । जो आई० ए० एस० आफिसर्स अब बन रहे हैं, वे भी वैसा ही जनता के साथ व्यवहार करते हैं, जैसे आई० सी० एस० करते हैं और उनकी तरह से ही उनका रहन सहन है । पब्लिक सर्विस कमिशन के जो एग्जेमिनेशन्ज़ होते हैं, जो टैस्ट होते हैं, उन को इस ढंग से बदलना चाहिये जिस से कि जो आफिसर निकलें उन के चरित्र में कोई परिवर्तन दिखाई दे, जनता के साथ उनका सम्पर्क, उनका व्यवहार ठीक ढंग का हो ।

इस सब के लिए यह बहुत ही जरूरी है कि पब्लिक सर्विस कमिशन के जितने एग्जेमीनेशन होते हैं, जितने इम्तहान होते हैं, उन सब में से अंग्रेजी को हटा दिया जाए । अंग्रेज़ी के माध्यम से जो लोग इम्तहान पास करते हैं और आई० ए० एस० आफिर्स बनते हैं, वे दफ्तरों में और सरकार के कामों में भी अंग्रेज़ी को कायम रखना चाहते हैं । कभी कहीं अगर सरकार की तरफ से कोई बिल पास भी करवा लिया जाता है कि अंग्रेज़ी के माध्यम से काम नहीं चलाना है बल्कि प्रान्तीय भाषा के माध्यम से या किसी अन्य भाषा के माध्यम से चलाना है तब भी ये अफसर लोग ऐसी कोशिश करते हैं और उस कोशिश में कामयाब भी हो जाते हैं कि वह बिल या वह एक्ट कार्यान्वित न हो सके । ऐसा एक उदाहरण उड़ीसा में हुआ है । वहां पर जब श्री नवल कृष्ण चौधरी जी मुख्य मंत्री थे उस समय यह कानून पास हुआ था कि जितना भी सरकारी काम काज है वह उड़िया भाषा में चलेगा लेकिन चूंकि यह कानून जितने बड़े अफसर थे , आई०सी० एस० और आई० ए० एस० अफसर थे, उन के इंटिरेस्ट के खिलाफ जाता था, इसलिए उन लोगों ने कोशिश कर के इस कानून को बिल्कुल भी व्यवहार में चलने नहीं दिया । इसके नतीजे के तौर पर उस कानून को उड़ीसा में आज तक कार्यान्वित नहीं किया जा सका है ।

इसी तरह से मैं यह भी चाहता हूं कि अफसर लोगों का जो रहन सहन है उस में भी तबदीली आनी चाहिये और इस काम में भी पब्लिक सर्विस कमिशन की कोई जिम्मेदारी होनी चाहिये । अभी पब्लिक सर्विस कमिशन के सामने जो कैंडीडेट्स इंटरव्यू के लिये जाते हैं, सब के सब नेकटाई पहन कर जाते हैं । नेकटाई न पहनना एक डिसक्वालिफिकेशन माना जाता है , कैंडीडेट्स के मन में ऐसी धारणा, है । पब्लिक सर्विस कमिशन के मन में कोई ऐसी धारणा है या नहीं, यह मैं नहीं कह सकता हूं । यह बात सही है कि हर वह कैंडीडेट जो पलिक सर्विस कमिशन के सामने इंटरव्यू के लिए जाता है नेकटाई लगा कर जाता है । नेकटाई की निन्दा तो प्रधान मंत्री जी भी करते हैं । प्रधान मंत्री साहब की इस बात का कोई मूल्य है या नहीं, देश में या पब्लिक सर्विस कमिशन में, मैं नहीं जानता हूं । लेकिन यह बिल्कुल सही बात मैं कह रहा हूं कि नेकटाई न पहनने से इंटरव्यू होता ही नहीं है । अंग्रेजी बोलना और नेकटाई लगाना, ये दो बहुत बड़े फैक्टर होते हैं जिन पर किसी कैंडीडेट को चुना जाता है । यह वही तरीका है जो कि ब्रिटिश ज़माने में चलता था । जो इस बन्दर-भाषा का ठीक तरह से उच्चारण कर सकता है, और गला-लंगोट को ठीक तरह से बांध सकता है , उसका बहुत अच्छा इम्प्रेशन पब्लिक सर्विस कमिशन के ऊपर पड़ता है और अफसर बनने के लिये ये बहुत बड़े फैक्टर हो गए हैं । इस ढंग के टैस्ट्स से और इस ढंग की इंटरव्यूज़ से जो लोग चुने जायेंगे और अफसर बन कर जायेंगे, वे क्या जनता के साथ मिलजुल सकेंगे, ? जनता की सेवा कर सकेंगें, जनता के साथ ठीक तरह से बरताव कर सकेंगे ? ऐसे अफसरों के पास न जनता जाएगी और. . .

अध्यक्ष महोदय : आप एक तरह से पब्लिक सर्विस कमिशन पर कटाक्ष कर रहे हैं जो नहीं होना चाहिये । आपने बहुत ज्यादा जोर दिया है कि पब्लिक सर्विस कमिशन नेकटाई को और अंग्रेजी भाषा को ही देखती है और बाकी किसी चीज़ को नहीं देखती । मुझे नहीं मालूम कि क्या आप

नैकटाई के साथ सूट को भी शामिल करते हैं या धोती के साथ अगर नेकटाई लगी होगी तो उसको ही आप ठीक मान लेंगे । आप इस तरह की नुक्ताचीनी न करें कि पब्लिक सर्विस कमीशन के पास जो लोग टैस्ट के लिए जाते हैं, उन में वह कैंडीडेट्स की इन्हीं बातों को टैस्ट करती हैं । अगर आप ऐसी नुक्ताचीनी न करें तो बेहतर रहेगा । आप अंग्रेज़ी को कोसे चले जायें और जितना ज्यादा कोस सकते हैं, कोसें, मुझे कोई एतराज नहीं है। मगर आप पब्लिक सर्विस कमिशन के बारे में इस तरह की बातें न कहें।

श्री कि० पटनायक : मैं नुक्ताचीनी, जिस ढंग का अफसर लोगों का बरताव है, उसकी या जिस ढंग से वे चुने जाते हैं, उसकी कर रहा हूं और यह कह रहा हूं कि इस ढंग से सिलैक्शन नहीं होना चाहिये । सिलैक्शन में कुछ ऐसी गलतियाँ हैं कि हमारे अफसर लोग अच्छे नहीं बन पाते हैं । जन सेवक नहीं बन पाते हैं । मेरे कहने का प्रधान उद्देश्य यही है ।

उस दिन किसी माननीय सदस्य ने कहा कि जो अफसर हैं, वे चरित्रवान् होने चाहिये । चरित्र से उनका मतलब क्या था मैं नहीं जानता हूं । मैं समझता हूं कि उनका तात्पर्य यह है कि जनता के साथ उसका जो सम्पर्क है, उस सम्पर्क में उसका चरित्र ठीक तरह से परिलक्षित होना चाहिये । अफसरों के बारे में सरकार का जो दृष्टिकोण है वह भी बदलना चाहिये । अफसरों को, मन्त्रियों को, पार्लिमेंट के मेम्बरों इत्यादि को जनता को दूर रखने का तरीका जो कि ब्रिटिश गवर्नमेंट ने अपनाया था, अभी भी अपनाया जा रहा है। बड़े अफसर या पार्लियामेंट के मेम्बर और मन्त्री बारक्स बना कर साधारण जनता से दूर रहते हैं । तो यह जो प्रशासकों के लिये अलग बारकों का तरीका है यह खत्म होना चाहिए क्योंकि अगर यह तरीका खत्म नहीं होगा तो वे लोगों के साथ मिल जुल नहीं सकेंगे और उनकी सेवा ठीक ढंग से नहीं कर सकेंगे ।

उस दिन प्रधान मन्त्री साहब ने कहा था कि अपोजीशन का माडर्न माइन्ड बिल्कुल नहीं है और पश्चिम के लोग कैसे खाते पीते हैं उसका भी उनको ज्ञान नहीं है । मैं मानता हूं कि इस मामले में, खाने पीने के मामले में, प्रधान मन्त्री जी को और दूसरे मन्त्रियों को ज्ञान है लेकिन जो असली चीजें हैं वे युरोप में किस तरह होती हैं उसका भी उनको ध्यान रखना चाहिए । यूरोप में अफसर लोग जनता से दूर बारक्स बना कर अलग नहीं रहते । इसमें तबदीली होनी चाहिए । अगर हम यह तबदीली नहीं लायेंगे तो आई० ए० एस० आफिसर्स और दूसरे आफिसर्स जनता की ठीक सेवा नहीं कर सकेंगे ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि—आई० ए० एस०—नाम को हटा देना चाहिए क्योंकि यह—आई० सी० एस०— से बहुत मिलता जुलता है । आई० सी० एस० अफसरों की जो ब्रिटिश जमाना में भूमिका थी वह आई० ए०एस० अफसरों की आजाद हिन्दुस्तान में नहीं होनी चाहिए । ब्रिटिश जमाने में तो ऐसे अफसर चुने जाते थे जो जनता के दुश्मन हो सकते थे । क्या अभी भी ऐसे लोगों को चुना जाता है जो जनता से दुश्मनी करें ? आई० सी० एस० और आई० ए० एस० इन दो नामों में इतनी समानता है कि आइ० ए० एस० अफसरों की भी वही साइकालाजी हो जाती है जो आइ० सी० एस० अफसरों की होती थी । मेरा सुझाव है कि इस अंग्रेजी नाम को तो एक दम हटा ही देना चाहिए और किसी भारतीय भाषा या हिन्दी का कोई नाम जैसे—लोक सेवा—रखना चाहिए । ऐसा नाम रखा जाएगा तो अफसरों के दिमाग में अच्छा परिवर्तन होगा ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर (जार) : संघ लोक सवा आयोग का प्रतिवेदन तो प्रतिवर्ष का मामला बन गया है । कोई सुधार हुआ दिखाई नहीं देता मालूम होता है। माननीय मंत्री भी कलर्कों के दृष्टिकोण से सारे मामले को देख रहे हैं । जिन चार मामलों में संघ लोक सेवा आयोग की सिफारिशें स्वीकार नहीं की उस मामले में सारा सदन सरकार के साथ है । यदि सरकार अवांछनीय अधिकारियों की उनके परिवीक्षा अवधि के कार्य के आधार पर छंटनी नहीं करती तो इसका मतलब यह है कि परिवीक्षा अवधि, चाहे वह कितनी भी लम्बी हो, एक औपचारिक सी बात ही है। यह बात इस तथ्य से सिद्ध हो जाती है कि गत पाँच वर्षों में बहुत ही थोड़े अधिकारी ऐसे हैं जिनकी छंटनी की गयी है ।

हमें गत १४ वर्ष के कार्य को समक्ष रख कर सोचना होगा कि हमारे स्तरों और परिमापों में कोई सुधार हुआ है । सरकार को यह बताना चाहिए कि क्या उसने विभिन्न सेवाओं के अधिकारियों की प्रवरण विधि प्रशिक्षण और परिवीक्षा में कोई सुधार किया है और इस दिशा में कोई परिमाप निर्धारित किये हैं । क्या ऐसा वातावरण पैदा किया गया है कि सेवायें देश और समाज की वर्तमान आवश्यकताओं की पूर्ति कर सकें । सरकारी अधिकारियों के बारे में स्वस्थ परम्पराओं का निर्माण करने का उत्तरदायित्व लोक सेवा आयोग पर ही है । गत बार जब हम इस पर चर्चा कर रहे थे हमारे समक्ष न्यायाधीश के विचार भी थे। सरदार पाणिक्कर के विचार भी थे। सरकार को यह बताना चाहिए कि वह इस दिशा में क्या सुधार कर रही है। हमारे आम चुनाव में यह शिकायत आम रही है कि प्रशासन कमजोर है, भ्रष्टाचार आम है । मामलों को निपटाने में देर हो जाती है । तो इस सब के लिये ये सेवायें ही तो उत्तरदायी हैं, जिसके लिये चुनाव लोक सेवा आयोग करती है। न्यायाधीश मूल अथवा सरदार पाणिक्कर ही नहीं प्रत्युत् सारा देश यह पूछ रहा है कि स्थिति ऐसी क्यों है ।

अभी स्वतन्त्रता दिवस के अपने सन्देश में भी हमारे राष्ट्रपति महोदय ने यह बात कही थी कि हमारी योजनाओं को कार्यान्वित करने का कार्य काफी उचित चाल से नहीं चल रहा । यह तथ्य कि राष्ट्रपति को योजना के कार्यान्वियन की अपर्याप्तता का उल्लेख करना पड़ा, इस बात का द्योतक है कि प्रशासन में कोई दोष है । मूल प्रश्न यह है कि क्या संघ लोक सेवा आयोग सेवाओं में समयानुकूल भावना उत्पन्न कर सका है ताकि वह अपनी जिम्मेदारियों को भली भांति निभा सके ।

एक बात सर्वत्र देखने को मिलेगी कि हमारी सेवायें कानून कायदों में ही उलझी रहती हैं जिससे विकास कार्यक्रमों को अमल में लाने में बाधा होती है । नियमों पर बहुत अधिक जोर देने से कार्य में देर होती है और उन देरियों के लिये किसी को भी दंडित नहीं किया जाता है । गैर-सरकारी व्यक्तियों और मन्त्रियों के हस्तक्षेप से सेवाओं के दक्ष कार्यकरण में बाधा होती है, इस समस्या पर विचार किया जाना चाहिये और उचित हल निकालना चाहिये ।

जहाँ तक नियुक्तियों का सम्बन्ध है, आयोग केवल एक तिहाई नियुक्तियाँ कर रहा है शेष दो-तिहाई नियुक्तियाँ विभिन्न संगठनों तथा उपक्रमों द्वारा प्रत्यक्ष रूप से की जो रही है । एक संसदीय समिति नियुक्त की जानी चाहिये जो इस बात पर विचार करे कि संघ लोक सेवा आयोग समस्त सेवाओं को भर्ती के कार्य की देख भाल करने के लिये कहाँ तक समर्थ है ।

नागा-पहाड़ी त्यूनसाँग क्षेत्र के प्रशासन और गृहकार्य मन्त्रालय के संसद् कार्य अधिकारी से सम्बन्धित पदों और राष्ट्रपति तथा उपराष्ट्रपति के सचिवालय तथा निजी कर्मचारियों के पदों के

आयोग के पर्यालोकन से अपवर्जन का कोई औचित्य नहीं है, सरकार को इस अपवर्जन के कारण बताने चाहिये। कुछ भर्तियाँ करने के लिये संघ लोक सेवा आयोग के सभापति द्वारा विभिन्न देशों का दौरा किये जाने का कोई पर्याप्त कारण मालूम नहीं होता है।

राज्यों की अपनी अखिल भारतीय सेवाओं के संवर्ग का विस्तार करने की अस्वस्थ प्रवृत्ति पर रोक लगाई जानी चाहिये। सरकार को यह बताना चाहिये कि "सिलैक्शन" पदों की संख्या पिछले वर्ष में ४ से बढ़ा कर ८५ क्यों कर दी गई है। ऐसा मालूम होता है कि 'सिलैक्शन ग्रेड" शुरू करने के समय संघ लोक सेवा आयोग से परामर्श नहीं किया गया। सरकार को यह पता लगाना चाहिये कि एक अधिकारी अपनी भर्ती के समय 'पर्सनेलिटी टेस्ट' में जैसी सफलता प्राप्त करता है क्या बाद में वह अपने कार्य में भी उतना ही सफल रहता है।

सभा का कार्य

†**अध्यक्ष महोदय :** श्री स० मो० बनर्जी ने सभा के कार्य के सम्बन्ध में कुछ कठिनाइयां मेरे सम्मुख रखी हैं। इसके लिये पाँच घंटे दिये गये हैं बजाय इसके कि हम इस पर तीन दिनों में थोड़ी थोड़ी अवधि के लिये चर्चा कर यह अधिक अच्छी होगा कि हम इस विषय पर आज इस चर्चा का बाद चर्चा करें और पाँच घंटे का समय लेकर कल इसे समाप्त कर देवें।

आज ३ बजे के लिये जो प्रस्ताव रखा गया है वह बाद में लिया जा सकता है। यह भी कहा गया है कि इस प्रस्ताव में बाद के प्रतिवेदन इसमें शामिल नहीं किये गये हैं यद्यपि वे भी प्राप्त हो गये हैं। मैं आशा करता हूं कि मन्त्री महोदय तीसरे प्रतिवेदन को भी चर्चा में शामिल करेंगे।

संघ लोक सेवा आयोग के प्रतिवेदन के बारें में प्रस्ताव--जारी

†**श्री रा० बरुआ** (जोरहाट) : संघ लोक सेवा आयोग में विभिन्न क्षेत्रों से विख्यात व्यक्ति आते हैं अतः उनके प्रतिवेदन को उचित महत्व देना चाहिये। दुख की बात है कि ज्ञापन में दी गयी बातों का समुचित उत्तर नहीं दिया गया है। यदि इस प्रकार की बातें चलती रहीं तो उससे यह आभास होगा कि देश का प्रशासन स्वस्थ्य नहीं है। गृह मन्त्रालय को इस बात का प्रयत्न करना चाहिये कि देश का प्रशासन यथासम्भव भ्रष्टाचार रहित हो। तथा नियमों का पालन किया जाये न कि उनका उल्लंघन किया जाये।

दो नियुक्तियों के सम्बन्ध में जहाँ सरकार संघ लोक सेवा आयोग से असहमत हुई है। सरकार ने कोई विश्वसनीय कारण नहीं दिये हैं। सरकार को ऐसा नहीं करना चाहिये।

केन्द्रीय सेवाओं में पदोन्नतियों के बारे में आयोग ने जो कुछ कहा है वह अस्पष्ट है। मन्त्री महोदय को इस बात का स्पष्टीकरण करना चाहिये कि सरकार का आशय क्या है?

---

†मूल अंग्रेजी में

संघ लोक सेवा आयोग के अध्यक्ष का विदेशों में जाना और भारतीय प्रशासन सेवा के लिये योग्य उम्मीदवारों को ढूंढना उचित नहीं कहा जा सकता है। यदि वे लोग भारत के प्रशासन के लिये इतने ही आवश्यक हैं तो उन्हें स्वयं यहाँ आना चाहिये और उन्हें यहाँ आकर परीक्षा देनी चाहिये।

अब मैं संघ लोक सेवा आयोग के पुनर्गठन के बारे में भी एक शब्द कहना चाहता हूं। संघ लोक सेवा आयोग का गठन उस समय किया गया था जब कि यहाँ ब्रिटिश राज्य काल था। उस समय देश में आर्थिक आयोजन का आरम्भ नहीं हुआ था और न ही देश समाजवादी ढांचे की अर्थ-व्यवस्था लाने के लिये वचनबद्ध था। तथापि जैसे जैसे देश की प्रगति हो रही है और देश में टैक्नीकल जानकारी की वृद्धि हो रही है यह आवश्यक है कि इसके आयोग का गठन भी देश की आवश्यकता को देखते हुए किया जाये। अन्यथा संघ लोक सेवा आयोग का कोई उपयोग नहीं रहेगा।

जहाँ तक व्यक्तित्व परीक्षा (पर्सनेलिटी टेस्ट) का सम्बन्ध है मेरे विचार से न केवल भारत अपितु सारे विश्व के कई देशों के अनुभव के आधार पर यह परीक्षा रखी गयी है इसे अनुपयोगी और व्यर्थ नहीं कहा जा सकता है। वस्तुतः केवल व्यक्तित्व परीक्षा के ही नम्बर नहीं जुड़ते हैं लिखित परीक्षा के नम्बर भी जोड़े जाते हैं अतः व्यक्तित्व परीक्षा को अनुपयोगी करार देना ठीक नहीं।

†**गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री श्री (दातार)** : कई सदस्यों ने इस लम्बी चर्चा में भाग लिया। कई सदस्यों ने ऐसी बातें भी उठायीं जो कि इस चर्चा से सम्बन्ध नहीं रखती हैं। कई माननीय सदस्यों की यह राय है कि सेवाओं के बारे में एक पृथक चर्चा की जा सकती है। कुछ माननीय सदस्य यह चाहते हैं कि राज्य सेवाओं को भी इस चर्चा के अन्तर्गत लिया जाये। मैं कदाचित् उन पहलुओं का उत्तर नहीं दे सकूं।

यह भी कहा गया कि राज्य सेवा आयोग के अध्यक्ष की नियुक्ति राष्ट्रपति द्वारा की जानी चाहिये। इस सम्बन्ध में राज्य पुनर्गठन आयोग में भी सिफारिश की गयी थी। तथापि इसे इस कारण स्वीकार नहीं किया जा सका कि राज्य सरकारें इसके पक्ष में नहीं थीं। अतः यह प्रश्न यहाँ नहीं उठाया जा सकता है।

जहाँ तक संघ लोक सेवा आयोग का प्रश्न है मैं इस सम्बन्ध में आपका ध्यान संविधान के उपबंधों की ओर दिलाना चाहता हूं। आयोग एक सलाहकारी संस्था है। सरकार का कर्तव्य है कि वह प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप में सेवाओं के सम्बन्ध में आयोग से सलाह लेवे। सलाह प्राप्त होने पर सरकार उस पर विचार करती है और सामान्यतः उस सलाह को स्वीकार करती है। तथापि कुछ मामलों में मतभेद भी हो सकता है।

एक माननीय सदस्य ने यह कहा कि ब्रिटेन के लोक सेवा आयोग द्वारा जो भी सलाह सरकार को दी गयी है वह पिछले २५५ वर्ष में सर्वसम्मति स स्वीकार की गयी हैं। मैं नहीं जानता कि इसमें कहाँ तक सच्चाई है। तथापि हमारे संविधान में इस बात का उपबंध किया हुआ है कि यदि आयोग का प्रतिवेदन प्राप्त होने के उपरांत सरकार के लिये उसकी सलाह मानना असंभव हो जाये तो भारत सरकार को एक ज्ञापन प्रस्तुत करना होता है और उसमें वे कारण लिखे जायेंगे कि किन कारणों से यह सलाह नहीं मानी जा सकी।

अतः बुनियादी तौर पर आयोग एक सर्वोच्च सलाहकारी संस्था है। तथापि यदि सरकार जो कि संसद् के प्रति उत्तरदायी है लोक हित के कारणों से उसकी सलाह के विरुद्ध जाना चाहे तो

---

†मूल अंग्रेजी में

ऐसा कर सकती है। अतः मैं माननीय सदस्य की यह बात स्वीकार नहीं कर सकता कि आयोग की सलाह अनिवार्य रूप से मानी जाये।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

भारत के प्रशासन की जिम्मेदारी को समझते हुए सरकार के लिये ऐसा करना सम्भव नहीं होगा। अतः सरकार को यह भी अधिकार होना चाहिये कि वह आयोग की सलाह के विरुद्ध जा सके।

एक माननीय सदस्य ने विधि न्यायालयों की तुलना संघ लोक सेवा आयोग से की है। मैं आदरपूर्वक यह निवेदन करना चाहता हूं कि न्यायालयों का कार्य है विधि का प्रशासन करना। वे राज्य विधान सभाओं अथवा संसद् द्वारा पारित विधि का प्रशासन करते हैं। यद्यपि हमें विधि न्यायालय का निर्णय मान्य होता है तथापि संसद् तथा राज्य विधान सभाओं को विधि में संशोधन करने का पूरा अधिकार है। जब कि आयोग केवल सलाहकारी संस्था है।

तथापि मैं भारत सरकार की ओर से यह कह सकता हूं कि हमारी नीति यह है कि हम यथासंभव संसद् के प्रति अपने दायित्व को देखते हुए आयोग की सलाह मानते हैं। इसी कारण केवल १२,८०० मामलों में से केवल ४ मामलों में सरकार ने आयोग की सलाह मानने से इन्कार कर दिया।

मैं इस सम्बन्ध में एक मामले का उल्लेख करना चाहता हूं। इस मामले में सरकार ने आयोग की सलाह मानने से इन्कार कर दिया। मुझे इस बात से प्रसन्नता है कि अन्य दो मामलों में एक तो अखिल भारतीय सेवा परीक्षाओं से सम्बन्धित विधि के निर्वचन और दूसरे परिवीक्षा की अवधि बढ़ाने के सम्बन्ध में सदस्य सरकार के दृष्टिकोण से सहमत हुए हैं। ज्ञापन के पृष्ठ ५ में एक मामला दिया गया है जो सामुदायिक विकास और सहकार मंत्रालय में महिला कार्यक्रम के निदेशक की नियुक्ति से सम्बन्ध रखता है। यह एक महत्वपूर्ण नियुक्ति थी जिसके लिये क्षेत्रीय कार्य तथा ग्रामीणों से सम्पर्क होना जरूरी था। सरकार ने इस मामले में आयोग की सलाह इस कारण नहीं मानी क्योंकि आयोग द्वारा जिस महिला को चुना गया था वह महिला कार्यकर्ताओं की किसी योजना से सम्बन्धित नहीं रही थीं। राज्य सरकार में उनके कार्य के विषय में कोई अच्छी रिपोर्ट नहीं थी। उस महिला की त्रुटियां या गलतियां देखते हुए क्या सरकार के लिये यह उचित नहीं था कि वह आयोग की सिफारिश अस्वीकार करे। यद्यपि ऐसे मामले बहुत कम होते हैं। तथापि यदि कोई ऐसा मामला हो तो सरकार को पूरा अधिकार है कि वह लोक हित को देखते हुए तथा प्रशासन की कुशलता को ध्यान में रखते हुए आयोग से मतभेद करें।

कुछ माननीय सदस्यों ने सेवाओं में सुरक्षा का प्रश्न उठाया है। श्री श्याम लाल सर्राफ के सुझाव में आपत्तिजनक कोई बात नहीं थी। उन्होंने यह कहा था कि सेवाओं में रक्षण की अवधि निश्चित हो जानी चाहिये। अनुच्छेद ३३५ तथा अन्य अनुच्छेदों में यह उपबंध किया गया है कि भारत सरकार अनुसूचित जातियों तथा आदिम जातियों के लिये सेवाओं में रक्षण करने के लिये वचनबद्ध है। तथापि वह प्रशासन की कुशलता तथा संगति को ध्यान में रखते हुए होना चाहिये। अनुभव से संविधान की परख हो चुकी है। सेवाओं में इस रक्षण के फलस्वरूप कई युवक और युवतियों को सेवाओं में आने का अवसर मिल रहा है। और वस्तुतः यह बात राष्ट्रीय हित में है कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के नव युवक और युवतियों को इस सेवाओं में आने का अवसर दिया जाये।

इन समुदायों की अत्यधिक पिछड़ी हुई हालत को देख कर हम यह नहीं कह सकते कि निकट भविष्य में वह कब अन्य जातियों के समकक्ष आ सकेंगे तथापि संविधान में इसके लिये कोई निश्चित अवधि नहीं रखी गयी है। समकक्ष आने पर वे स्वयं ही देश हित को देखते हुए इन रक्षणों को समाप्त करने की मांग करेंगे। अतः मैं चाहता था कि रक्षणों के सम्बन्ध में संविधान के इन उपबंधों का उल्लेख न करे। क्योंकि इन उपबंधों का अच्छा प्रभाव हुआ है। केन्द्रीय सरकार ने भी रक्षणों के सम्बन्ध में इन उपबंधों का पालन किया है।

इसके अतिरिक्त भी अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के लिये करोड़ों रुपये व्यय किये जा रहे हैं। श्री स्वैल ने यह कहा कि हम इस दिशा में पर्याप्त कार्य नहीं कर रहे हैं। वस्तुतः हमें उनके भाषण को सुनकर खेद हुआ। उन्होंने इस सम्बन्ध में सरकार के कार्य की प्रशंसा नहीं की।

हमने प्रथम पंच वर्षीय योजना में अनुसूचित आदिम जातियों के लिये १५ करोड़ रुपये व्यय किये। दूसरी योजना में ५० करोड़ रुपये व्यय किये। तीसरी योजना में अनुसूचित आदिम जातियों के लिये ६०.११ करोड़ रुपये व्यय करने का प्रस्ताव है। इसमें सन्देह नहीं कि श्री स्वैल ने यह सोचा कि आदिम जातियों की अवस्था बहुत खराब है। इसलिये केवल आदिम जातियों के लिये १०० करोड़ रुपये व्यय किये जायेंगे। अनुसूचित जातियों पर दूसरी और तीसरी योजना के अन्तर्गत ६० से ६५ करोड़ रुपये तक व्यय किये जायेंगे।

अनुसूचित आदिम जातियों पर रुपये तीन प्रकार से व्यय किये जा रहे हैं। (१) शिक्षा प्रसार (२) आर्थिक प्रगति (३) स्वास्थ्य, आवास इत्यादि। हम दो योजनायें तथा तीसरी योजना के एक वर्ष में काम कर चुके हैं। इसमें सन्देह नहीं है कि प्रगति अभी भी धीमी हो रही है। तथापि मैं यह स्वीकार करने को तैयार नहीं हूं कि कठिनाइयों को देखते हुए भी कम काम हुआ है। अनुसूचित जातियों को कई शताब्दियों से निर्योगिताओं का सामना करना पड़ा है। ये आदिम जातियां सभ्यता से बहुत दूर निर्जन स्थानों में रहती हैं। अतः इस बात की अत्यन्त आवश्यकता है कि इस सम्बन्ध में जब कि करोड़ों रुपये व्यय किये जा रहे हैं तो हमें तत्काल अच्छे परिणाम प्राप्त हों। अतः हमें इन उपबंधों पर आपत्ति नहीं करनी चाहिये।

मैं श्री माथुर, श्री सर्राफ और श्रीमती रेणुका राय का, उनके सुझावों के लिये अत्यन्त कृतज्ञ हूं। उन्होंने जिन बातों का उल्लेख किया है उससे मेरा काम बहुत हल्का हो गया है।

†**श्री प्रभातकार** : यदि आप उन से सहमत नहीं तो उनका इस वादविवाद में क्या योगदान हुआ ?

†**श्री दातार** : मैं उनसे असहमत भले हूं किन्तु प्रश्न यह है कि क्या वे हमारी कठिनाइयों को समझते हैं।

†**श्री श्याम लाल सर्राफ** : माननीय सदस्य हमें इतना संतोष भी नहीं देना चाहते।

†**श्री दातार** : अगला प्रश्न संघ लोक सेवा आयोग के संगठन का है। एक सदस्य ने कहा है कि इसमें कोई भी काम कर सकता है। संविधान में उपबन्ध है कि इसके आधे सदस्य सरकारी कर्मचारी हों, जिन्हें दस साल का अनुभव हो। चूंकि आयोग को सेवा के मामलों से सम्बन्ध होता है,

---

†मूल अंग्रेज़ी में

इसलिये अनुभवी सदस्यों का होना आवश्यक है। सार्वजनिक जीवन में विख्यात व्यक्तियों को भी इसमें लिया जाता है। इस समय आधे सदस्य सरकारी कर्मचारी हैं और आधे गैर-सरकारी, जिनमें एक सेवा निवृत्त उच्च न्यायालय का न्यायाधीश, एक सदस्य जो इंजीनियरिंग आदि से सम्बन्धित है और एक दिल्ली विश्वविद्यालय का भूतपूर्व कुलपति। इस प्रकार हम प्रयत्न करते हैं कि यह निकाय अच्छा से अच्छा परामर्श दे सके।

इसके अतिरिक्त इंजीनियरिंग या अन्य प्रविधिक सेवाओं में भरती के लिये विशेषज्ञों की सहायता ली जाती है। एक सरकारी कर्मचारी आयोग की बैठकों में भाग लेता है ताकि वह प्रशासन की कठिनाइयां बतला सके। उसे मतदान का अधिकार नहीं होता, वह केवल सहायक के रूप में काम करता है।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि आयोग में एक व्यापारी भी होना चाहिये। सरकार एक प्रशासनीय निकाय है और कल्याण संगठन है। इसलिये इस प्रश्न पर विचार करना चाहिये।

श्री माथुर ने कहा है कि संघ लोक सेवा आयोग अब एक पुराना अनुपयोगी निकाय बन गया है। ऐसा कहना ठीक नहीं है क्योंकि यह उन नियमों और विनियमों के अनुसार बनाया गया है, जिनके लिये संसद् ने निदेश दिया है। यह समय के अनुकूल है।

जहां तक युवक पदाधिकारियों का सम्बन्ध है, हम भरसक प्रयत्न कर रहे हैं कि उनमें आधुनिक भावना पैदा हो। आई० ए० एस०, आई० पी० एस० के लिए विशेष अध्ययन क्रम है, जिनके अधीन उन्हें भारत का सांस्कृतिक इतिहास, गांधी जी की विचारधारा, सर्वोदय की भावना तथा अन्य आधुनिक सिद्धान्तों की शिक्षा दी जाती है। यदि उनको ऐसी शिक्षा दी जाती है, तो यह स्वाभाविक है कि उनका व्यवहार पुराने सरकारी कर्मचारियों से भिन्न होगा। श्री माथुर और अन्य सदस्य मसूरी के राष्ट्रीय प्रशासन अकादमी में जाकर देख सकते हैं कि हम कैसे जमाने के साथ चल रहे हैं। कुछ पहलुओं में हम शिक्षा संस्थाओं से भी आगे हैं।

जहां तक परिवीक्षावधि का सम्बन्ध है, आई० ए० एस० पदाधिकारियों के लिए यह समय केवल एक वर्ष है। मुझे हर्ष है कि कुछ सदस्यों ने माना है कि यह अवधि एक वर्ष से अधिक होनी चाहिये। वास्तव में परीक्षा पास करने के तुरन्त बाद ही उसे स्थाई कर दिये जाने का अधिकार होता है। अब उन्हें अध्ययन के अलावा देश भर में घूमना पड़ता है और क्षेत्रीय काम करना पड़ता है। दो साल के बाद उनका काम देख कर उन्हें स्थाई किया जाता है।

जहां तक आचरण के सत्यापन का सम्बन्ध है यह आरोप कि कुछ राजनैतिक दलों से सम्बन्ध रखने वाले उम्मेदवारों को जान बूझ कर अपवर्जित किया जाता है। निराधार है। डा० विधान चन्द्र राय ने भी इस आरोप का खंडन किया है और कुछ आंकड़े दिये हैं, जिनसे प्रकट होता है कि कुछ उम्मीदवार अनुपयुक्त होने के कारण रद्द किये गये थे और उनकी संख्या बहुत कम है। इनकी प्रतिशतता केवल .००१४ है। किसी व्यक्ति को कोई राय रखने के लिये दंडित नहीं किया जाता। किन्तु एक बार सरकारी सेवा में आने के बाद वह व्यक्ति किसी राजनैतिक संगठन के कार्य में भाग नहीं ले सकता।

सरकार के सेवा के नियमों में यह स्पष्ट है। सरकारी कर्मचारी का दलों से ऊपर रह कर अपने काम को निष्पक्षता से करना होता है।

एक प्रश्न यह उठाया गया था कि क्या आयोग के गैर सरकारी सदस्यों को पेंशन न दी जाये। यह प्रश्न विचाराधीन है और मैं इस पर अधिक कुछ नहीं कहना चाहूंगा। जहां तक सरकारी सदस्यों का सम्बन्ध है, इसे सरकारी सेवा की अवधि में जोड़ दिया जाता है। किन्तु जहां तक गैर सरकारी सदस्यों का सम्बन्ध है, वे आयोग में अधिक से अधिक ६ वर्ष तक रह सकते हैं। इन परिस्थितियों में इससे कुछ कठिनाइयां उत्पन्न होती हैं, जिन पर विचार किया जा रहा है।

सेवा निवृत्ति के बाद सरकारी कर्मचारियों को दो साल तक निजी व्यवसायों या फर्मों में नौकरी नहीं करने दी जाती यदि वे उस विभाग में काम करते हों जिसका सम्बन्ध उन फर्मों से हो कुछ सदस्यों ने कहा है कि यह उपबन्ध स्थाई कर देना चाहिये। ऐसा करना बहुत कठिन है, क्योंकि उसकी आय कम हो जाती है। इसलिए यह अवधि दो वर्ष से अधिक बढ़ाना उचित नहीं होगा। उनकी संख्या बहुत कम है।

श्री स० मो० बनर्जी ने बिहार के एक आई० ए० एस० पदाधिकारी का उल्लेख किया था, जिसकी सेवायें बिहार सरकार ने टाटा कम्पनी को दे दी थी। बिहार सरकार को उसे निजी सेवा में प्रतिनियुक्त करने का पूरा अधिकार था और इस में कोई असाधारण बात नहीं थी। उसकी अवधि फरवरी, १९६३ में समाप्त हो जायेगी। राज्य सरकार को केन्द्रीय सरकार से परामर्श करने की कोई आवश्यकता नहीं थी और यह मामला ऐसा था जिसका आयोग से कोई सम्बन्ध नहीं था और यह कहना ठीक नहीं है कि इस मामले को आयोग को निर्दिष्ट करना चाहिये था।

हिन्दी और अंग्रेजी के प्रश्न के बारे में प्रधान मंत्री ने स्थिति स्पष्ट कर दी थी। दूसरे सदन में मैंने बताया था कि १९६५ के बाद अंग्रेजी की स्थिति क्या होगी और राष्ट्रपति का आदेश इस सम्बन्ध में क्या है। १९६० के उस आदेश के अनुसार हिन्दी को उस तिथि से, जो कि केन्द्रीय सरकार निश्चित करेगी, परीक्षा का दूसरा माध्यम बनाया जा सकेगा। सरकार ने अभी इस प्रश्न का निर्णय नहीं किया।

मुझे हर्ष है कि मौखिक परीक्षा को बहुत से सदस्यों ने उपयोगी बताया है। किन्तु श्री माथुर ने पूछा था कि यह कैसे है कि वे उम्मीदवार जो लिखित परीक्षा में अच्छे नम्बर लेते थे, मौखिक परीक्षा में इतने कम नम्बर लेते थे।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : मैंने यह प्रश्न नहीं उठाया था।

†**श्री दातार** : तो मैं इसकी चर्चा नहीं करूंगा।

भरती के नियम बनाने के लिए हम आवश्यक कदम उठा रहे हैं। श्री सर्राफ ने लोक सेवा आयोगों के सम्मेलन का उल्लेख किया था। संघ लोक सेवा आयोग ने यह सम्मेलन एक एकरूप प्रक्रिया तय करने के लिए बुलाया था और इसका हमारे साथ कोई सम्बन्ध नहीं।

विदेशों में रहने वाले ४३ भारतीय विद्यार्थियों का सभापति द्वारा इन्टरव्यू के बाद सिफारिश की गई थी। हमने १३ के लिये आदेश जारी कर दिये हैं और शेष के लिए कार्यवाही की जा रही है। इनके अतिरिक्त हमने १० और भारतीय विद्यार्थियों को पदों पर नियुक्ति के निमंत्रण दिये हैं और वे भारत लौटने पर सेवा में ले लिये जायेंगे।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**उपाध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा १ अप्रैल, १९६० से ३१ मार्च, १९६१ तक की अवधि के लिये संघ लोक सेवा आयोग के ग्यारहवें प्रतिवेदन पर, उस पर सरकारी ज्ञापन सहित, जो १८ जून, १९६२ को सभा पटल पर रखा गया था, विचार करती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

रेल दुर्घटनाओं सम्बन्धी वक्तव्य के बारे में प्रस्ताव

†**रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह)** : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेल दुर्घटनाओं सम्बन्धी वक्तव्य पर, जो ६ अगस्त, १९६२ को सभा पटल पर रखा गया था, विचार किया जाये।"

पिछले सत्र में रेल दुर्घटनाओं के बारे में एक उपयोगी चर्चा हुई थी और सदन ने इस विषय के भिन्न पहलुओं पर विचार किया था।

इसके बाद डुमराव पर एक बहुत गम्भीर दुर्घटना हुई है, जिसके बारे में सदन को और देश को स्वाभाविक रूप से चिन्ता है। जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं कि नियमित न्यायिक जांच शुरू की गई है और इसका सभापति उच्च न्यायालय का एक सेवा निवृत्त न्यायाधीश होगा। जैसा कि उचित कायदा है, हमारे लिए इसके कारणों की जांच करना उपयुक्त नहीं होगा, हमें न्यायिक जांच के निष्कर्षों की प्रतीक्षा करना चाहिये, जो कि हमारे लिये बहुत लाभदायक सिद्ध होगी।

कुछ और दुर्घटनाओं के बारे में, जो कि गत सत्र की समाप्ति के बाद हुए हैं, मैंने एक विस्तृत विवरण सदन पर रख दिया है। यदि मैं इनके बारे में संक्षेप में कुछ चर्चा करूं तो अनुचित न होगा।

२३ जून, १९६२ से लेकर ३ अगस्त, १९६२ तक १५ रेल दुर्घटनायें हुई हैं जिनमें सबसे अधिक दुखद डुमराव की थी जिसमें ७२ व्यक्ति मरे थे। मेरी सहानुभूति उन सबके परिवारों के साथ है।

१५ दुर्घटनाओं में ७ गाड़ियों की टक्कर की थी, ३ दुर्घटनाएं गाड़ियों के पटरियों से उतर जाने की थीं। शेष ५ दुर्घटनाएं समपारों पर गाड़ियों की मोटरों से टक्कर हो जाने की थीं। इनमें से ३ समपारों पर कोई व्यक्ति नियुक्त नहीं था। ७ व्यक्ति ऐसे समपारों पर घायल हुए थे। यदि ७२ और १६४ हताहतों में से डुमराव के हताहत निकाल दिये जायें, तो शेष ११ दुर्घटनाओं में १ व्यक्ति मारा गया और ८० घायल हुए।

सदन यह जानना चाहेगा कि इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिये क्या किया जा रहा है। इस सम्बन्ध में मैं सदन के सामने कुछ तथ्य रखूंगा।

रेलवे लाइन, इंजनों तथा डिब्बों आदि को ठीक हालत में बनाये रखने पर अधिक जोर दिया जाता है। निवारक उपाय दो श्रेणियों में आते हैं। (क) मानव तत्व की गलती से बचने के लिये कर्मचारियों के वास्ते प्रविधिक सहायता यंत्रों की व्यवस्था तथा (ख) कार्य करने के ठीक तरीकों में कर्मचारियों का प्रशिक्षण। जहां तक प्रविधिक सहायता का सम्बन्ध है, इनमें बढ़िया तथा आधु-

---

†मूल अंग्रेजी में

निक प्रकार के यंत्रों की व्यवस्था है । ये यंत्र इन्टरलाकिंग, लाइन-क्लीयर और ट्रैक-सर्किटिंग से सम्बन्ध रखते हैं । इन सुधारों को क्रमशः लाया जा रहा है और ये विभागों के महत्व पर निर्भर करता है । उन विभागों को प्राथमिकता दी जाती है, जहां पर यातायात अधिक है ।

दूसरा पहलू, जिसे रेलवे प्रशासन और रेलवे बोर्ड अत्यधिक महत्व देता है । शिक्षण का पहलू है, क्योंकि सुरक्षा के उपाय चाहे कुछ हों, मानव तत्व की गलतियों के बारे में अत्यधिक सावधान होने की आवश्यकता है । रेलवे प्रशासनों ने इस लक्ष्य को अपने सामने रखा है और उन्होंने इस दिशा में यह कार्यवाही की है । मैं सदन को वह कार्यवाही बतलाना चाहूंगा, जोकि निरन्तर की जा रही है ।

(१) ज़िलों और डिवीजनों के अधिकारी और इन्स्पैक्टर लोग गाड़ियां गुजारने के लिये लाइनों पर तैनात कर्मचारियों के साथ यथासंभव व्यक्तिगत सम्पर्क बनाये रखते हैं । और इस प्रकार उनकी ग़लत आदतों तथा काम को जैसे-तैसे टालने की प्रवृत्तियों को ठीक करने तथा नियमों की उनकी समझ बढ़ाने की कोशिश करते रहते हैं । नियमों के पालन की भावना उनमें पैदा की जाती है ।

(२) पैम्फलेटों और पोस्टरों के जरिये शिक्षणात्मक प्रचार किया जाता है । उनमें बताया जाता है कि ग़लत आदतों और काम को जैसे-तैसे टालने की प्रवृत्ति का परिणाम गम्भीर दुर्घटनाओं में होता है ।

(३) प्रत्येक रेलवे प्रशासन समय-समय पर बुलेटिनों के जरिये खास-खास दुर्घटनाओं और उनके लिये उत्तरदायी त्रुटियों का ब्यौरा कर्मचारियों के पास पहुंचाता रहता है, जिससे कि अपने सहयोगियों की ग़लती से कुछ सीख सकें । निरापद यात्रा के महत्व को प्रचारित करने के लिये कुछ नारे भी पेश किये जाते हैं ।

(४) बड़े-बड़े स्टेशनों और यार्डों में दुर्घटनायें रोकने के उपायों पर विचार करने के लिये सभायें बुलाई जाती हैं ।

(५) कर्मचारियों में स्वस्थ प्रतियोगिता की भावना दृढ़ बनाने के लिये कर्मचारियों को सुरक्षा पदक दिये जाते हैं ।

(६) दुर्घटनायें रोकने की जागरूकता पैदा करने और उसके लिये कर्मचारियों में एक मानसिक वातावरण तैयार करने के लिये, सूचना और प्रसारण मंत्रालय के सहयोग से ऐसे चलचित्र दिखाये जाते हैं जिनमें बताया जाता है कि कैसे थोड़ी सावधानी और सतर्कता से गम्भीर दुर्घटनायें रोकी जा सकती थीं ।

(७) गाड़ियां गुजारने का काम करने वाले सभी कर्मचारियों को सैद्धान्तिक और व्यावहारिक प्रशिक्षण देने के लिये रेलवे प्रशासनों द्वारा आरम्भिक पाठ्यक्रमों की व्यवस्था की जाती है । फिर उनको नियमित अन्तरावधि के बाद प्रत्यास्मरण पाठ्यक्रमों में प्रशिक्षित करते रहते हैं । इसके लिये सभी रेलवे शासनों के अपने-अपने केन्द्रीय स्कूल होते हैं । चौथी श्रेणी के कर्मचारियों को जंकशन स्टेशनों के पास स्थानीय रूप से प्रशिक्षित करने की व्यवस्था है ।

(८) मनोवैज्ञानिक परिक्षा की एक प्रणाली इस समय सरकार के विचाराधीन है । उसका उद्देश्य है कर्मचारियों में सुरक्षा के प्रति अधिक सतर्कता पैदा करना । जापान और फ्रांस जैसे कुछ देशों से ऐसी व्यवस्थायें मौजूद हैं ।

(९) बड़े-बड़े स्टेशनों, यार्डों और लोको शेडों में कर्मचारियों को दुर्घटनायें रोकने और सुरक्षा के विषय पर टेप-रिकार्ड की गई चर्चायें और भाषण सुनाये जाते हैं ।

[श्री स्वर्ण सिंह]

दुर्घटनाओं की रोक-थाम के लिये इन दिशाओं में ही प्रयत्न किये जा रहे हैं। यदि इस प्रशिक्षण प्रणाली को और अधिक प्रभावशाली बनाने के लिये माननीय सदस्य कुछ रचनात्मक सुझाव दें तो हमें उनसे बड़ी सहायता मिलेगी।

लेकिन इन सारे प्रयत्नों और सतर्कता के उपायों के बावजूद दुर्घटनायें हो सकती हैं। रेलवे प्रशासन उस स्थिति में स्थानीय कठिनाइयों को दूर करने के प्रयत्न के अलावा और क्या करता है? वह दुर्घटनाओं के कारणों की जांच बड़ी बारीकी से करता है। उसकी दृष्टि केवल इस पर नहीं रहती कि दुर्घटना के लिये उत्तरदायी कौन था, बल्कि इस पर भी रहती है कि उससे क्या सबक़ हासिल किये जा सकते हैं। समाचारपत्र और आम जनता तो 'दुर्घटना' उसी को मानते हैं जिसमें कुछ व्यक्ति घायल हुए हों या अभाग्यवश जान से भी हाथ धो बैठे हों। लेकिन रेलवे तो 'दुर्घटना' की बड़ी व्यापक परिभाषा करती है। वहां तो छोटी से छोटी त्रुटि की भी कई स्तरों पर और कई निकायों द्वारा गहराई से छानबीन की जाती है और वे उसके निराकरण के उपाय भी सुझाते हैं। उदाहरण के लिये यदि किसी इंजन को एक निर्धारित समय-सीमा से अधिक चलाया जाये, तो उसे दुर्घटना माना जाता है और उसे ठीक करने के लिये कार्यवाही सोची जाती है।

आय-व्ययक सम्बन्धी पत्रों के साथ, माननीय सदस्यों को ऐसे विवरण भी जुटाये गये हैं जिन में दुर्घटनाओं की कुल संख्या, उनके कारणों का विश्लेषण और उनकी विभिन्न श्रेणियों का वृत्तान्त रहता है। माननीय सदस्यों ने उनको देख लिया होगा और उनसे अपने निष्कर्ष निकाल लिये होंगे। मैं दुर्घटनाओं की कुल संख्या के बारे में कुछ स्पष्टीकरण करना चाहता हूं। उदाहरण के लिये १९६१-६२ या १९६०-६१ में दुर्घटनाओं की कुल संख्या ९,००० से १०,००० तक पहुंचती है। उनमें से ७० प्रतिशत ऐसी है जिनमें कोई भटका हुआ पशु, पटरी पर आ जाने से कट गया था या किसी राहगीर को चोट आ गई थी। पटरी की खराबी से ट्रेन का रुकना भी एक दुर्घटना होती है।

मैं दुर्घटनाओं की विभिन्न श्रेणियों का यह स्पष्टीकरण इसलिये कर रहा हूं कि माननीय सदस्यों को ऐसी कोई आशंका न रहे कि हम उस पर पर्दा डालने की कोई कोशिश करते हैं। हम संसद् और देश के सामने सभी पहलू रख देते हैं, इसलिये कि सारी चीज़ की ठीक-ठीक स्थिति सामने आ जाये।

दुर्घटनाओं की कुल संख्या देखने और उसका विश्लेषण करने के बाद, उनकी विभिन्न श्रेणियों के सभी पहलुओं पर विचार किया जाता है, यह पता लगाने के लिये कि किसी प्रकार की दुर्घटनाओं और उनके कारणों की पुनरावृत्ति तो नहीं हो रही है। यदि होती है तो उसके खतरों की रोकथाम की जाती है। हम आंकड़ों पर इसी दृष्टि से विचार करते हैं।

कुछ इस तरह की हवा उड़ाई जाती है कि इधर कुछ दिनों से दुर्घटनाओं की संख्या बहुत बढ़ती जा रही है। इस तरह एक सनसनी पैदा करने की कोशिश की जाती है। मैं इस सम्बन्ध में कुछ आंकड़े आपके सामने रखना चाहता हूं; इसलिये कि उससे समस्या की सही तसवीर और उसे हल करने का मार्ग स्पष्ट सामने आ जायेगा। समस्या हल करना ही सर्वाधिक महत्वपूर्ण है।

यहां मेरे पास पिछले तीन वर्ष के तुलनात्मक आंकड़े मौजूद हैं। विभिन्न श्रेणियों की दुर्घटनाओं की संख्या अलग-अलग बताई गई है। पिछले तीन वर्षों के दौरान कुल दुर्घटनाओं की संख्या इस प्रकार थी :

१९५९–६० .	१,९९७
१९६०–६१ .	२,१३१
१९६१–६२ .	१,९५४

मेरा मतलब है कि सभी प्रकार की कुल दुर्घटनाओं, इतनी ही किसी प्रकार से उल्लेखनीय थीं, जिनकी ओर खास ध्यान दिया जाना चाहिये।

इन तीन वर्षों के दौरान यात्रीगाड़ियों, अन्य ट्रेनों और 'लाइट' इंजनों की दुर्घटनाओं का ब्यौरा इस प्रकार है : –

ट्रेनों की टक्करें

१९५९–६० .	१११ दुर्घटनायें, जिनमें ९ व्यक्ति मरे।
१९६०–६१ . .	१३० दुर्घटनायें, जिनमें ३० व्यक्ति मरे
१९६१–६२ (अस्थायी आंकड़े)	१२४ दुर्घटनायें, जिनमें १७ व्यक्ति मरे।

पटरी से उतरने की दुर्घटनायें (जिनमें गाड़ियों का नष्ट होना सम्मिलित है।

१९५९–६० .	१,४५६, जिनमें ६ व्यक्ति मरे।
१९६०–६१ . .	१,४१५, जिनमें १२ व्यक्ति मरे।
१९६१–६२ (अस्थायी आंकड़े)	१,४३३, जिनमें १२२ व्यक्ति मरे, (जिनमें दो ऐसी दुर्घटनायें भी शामिल है जिनमें डिब्बे चकनाचूर हो गये थे)।

आंकड़ों से तो यही पता चलता है कि कुल मिलाकर दुर्घटनाओं की संख्या कुछ कम ही हो रही है।

रेलवे फाटकों (लेविल क्रासिंगों) पर सड़क यातायात से भिड़ंत

१९५९–६० .	१२७ दुर्घटनायें, जिनमें एक भी व्यक्ति नहीं मरा*।
१९६०–६१	१८१ दुर्घटनायें, जिनमें एक व्यक्ति मरा*।
१९६१–६२ . . .	१६१ दुर्घटनायें, जिनमें एक व्यक्ति मरा*

[*यह रेलवे यात्रियों की संख्या है, इसमें सड़क यातायात के मृत यात्रियों को सम्मिलित नहीं किया गया है।]

ट्रेनों में अग्निकांड

१९५९–६०	३०३ दुर्घटनायें, जिनमें एक भी व्यक्ति नहीं मरा।
१९६०–६१	४०५ दुर्घटनायें, जिनमें केवल एक व्यक्ति मरा।
१९६१–६२	२३६ दुर्घटनायें, जिनमें केवल एक व्यक्ति मरा।

इनसे भी पता चलता है कि १९६१–६२ में दुर्घटनाओं की संख्या कुछ कम रही है।

और, तुलना की सुविधा के लिये दो वर्षों के प्रथम छैमाही के आंकड़े देखिये, अर्थात् जनवरी से जून तक के :—

ट्रेनों की टक्करें

१९६१	५२
१९६२ .	५३

पटरी से उतरने की दुर्घटनायें

१९६१	६४६
१९६२ . .	६३६

रेलवे फाटकों (लेविल क्रासिंगों) पर सड़क यातायात से भिड़ंत

गत वर्ष	१०५
इस वर्ष . . .	११९

इसमें १४ की बढ़ती हुई है ।

ट्रेनों में अग्निकांड

गत वर्ष . . .	२०७
इस वर्ष .	१४०

गत पूरे वर्ष में इनकी कुल संख्या १,०१० और इस पूरे वर्ष में ९४८ रही है । कुल मिलाकर ६२ की कमी हो गई है ।

इन आंकड़ों को देखते हुए, यह कहना ग़लत है कि रेलवे दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जा रही है । उनकी संख्या क्रमशः घट रही है । पर इसका यह अर्थ नहीं कि रेलवे प्रशासन इससे संतुष्ट है । और साथ ही, यह भी याद रखना चाहिये कि यातायात दिन-दिन बढ़ता जा रहा है । ट्रेनों और यात्रियों की संख्या भी दिन-दिन बढ़ती जा रही है ।

यह भी देखिये कि रेलवे प्रशासन जिस समस्या के हल में लगी है, उसका आकार कितना बड़ा है । उसकी गणना का एक ही तरीक़ा है जिसका प्रयोग सभी अन्य देश करते हैं । ग्रेट ब्रिटेन और अमरीका में प्रति एक अरब यात्री-मील पर हुई दुर्घटनाओं का हिसाब रखा जाता है, अर्थात् यदि एक यात्री एक अरब मील यात्रा करे तो उसे कितनी यात्री-दुर्घटनायें देखने को मिलेंगी । इस हिसाब से १९५८ के दौरान ग्रेट ब्रिटेन में प्रति अरब यात्री-मील पर १ यात्री मरा और ४३ घायल हुए, यानी कुल संख्या ४४ रही, और अमरीका में २ मरे, २० घायल हुए और कुल संख्या २२ रही ।

ये आकड़े मैं तुलना के लिये बता रहा हूं कि हम देखें कि हमारे यहां दुर्घटनाओं का अनुपात विदेशों के मुकाबले कितना है ।

भारत में उस वर्ष, १९५८–५९ में दुर्घटनाओं की प्रति अरब यात्री-मील संख्या १.०४ थी, जब कि ग्रेट ब्रिटेन में १ और अमरीका में २ थी; हताहत व्यक्तियों की कुल संख्या ८.४४ थी, जब कि ग्रेट ब्रिटेन में ४३ और अमरीका में २० थी, और हताहत तथा मृत कुल व्यक्तियों की संख्या ९.४८ थी, जब कि ग्रेट ब्रिटेन में ४४ और अमरीका में २२ थी ।

ये आंकड़े पेश करने का मेरा मंशा सिर्फ यही है कि हम यह न भूल जायें कि रेलवे को कितनी कठिनाइयों के बीच काम करना पड़ता है । वैसे त्रुटियां हों तो सामने लाई जानी चाहियें, लेकिन ऐसा तो न हो कि त्रुटियां न होने पर भी सामने लाई जायें । उसका एक हौवा तो नहीं [redacted] चाहिये ।

हम इस समस्या को हल करने के दीर्घ और अल्पकालीन दोनों ही प्रकार के उपाय कर रहे है। दीर्घकालीन उपायों के सम्बन्ध में तो आपको याद होगा कि दुर्घटनाओं के बारे में १९६१ में सभा में काफी विस्तृत वाद-विवाद हो चुका है। तभी निर्णय किया गया था कि पंडित हृदयनाथ कुंजरू के सभापतित्व में एक समिति स्थापित की जाये जो दुर्घटनाओं के पूरे प्रश्न की छानबीन करे। आम चुनावों के कारण समिति के काम में विलम्ब हो गया था। अब समिति की एक बैठक हो चुकी है और उसने एक प्रश्नावली तैयार कर ली है। आशा है समिति का अन्तरिम प्रतिवेदन शीघ्र ही मिल जायेगा। उससे काफी सहायता मिलेगी।

उस समिति के कुछ सदस्य ऐसे भी है, जो लोक-सभा की ओर से भेजे गये थे, पर जो आम चुनाव में पुनः सदस्य निर्वाचित नहीं हो पाये। सभापति, पंडित हृदयनाथ कुंजरू स्वयं ही संसद् सदस्य निर्वाचित नहीं हुए। पर हमारे हृदय ने यह गवारा नहीं किया कि उनको समिति की सदस्यता से अलग कर दें। श्री विट्ठलराव और श्री मुनिस्वामी अभी भी उसके सदस्य हैं, हालांकि वे पुनर्निर्वाचित नहीं हुए। वे जनता के अच्छे नेता तो हैं ही।

अब वे समिति के काम की ओर शायद अधिक ध्यान दे सकेंगे। और यह भी नहीं समझना चाहिये कि समिति के जो सदस्य वर्तमान संसद-सदस्य है, वे कुछ कम समय और ध्यान देंगे।

इसलिये अब हम दीर्घकालीन उपाय करने के लिये इन दुर्घटनाओं के बुनियादी कारणों की छानबीन कर रहे है। शायद प्रशासन में ही कोई खामी हो।

एक बड़ी दिलचस्प बात तो यह है कि कभी-कभी जांच कराने के लिये काफी दबाव डाला जाता है कभी-कभी जांच-कार्य में काफी समय लग जाता है। लेकिन जब जांच समिति बना दी जाती है, तो लोग कहने लगते है कि जांच समितियां बनाना चीजों को टालने का अच्छा तरीका है। यह दृष्टिकोण ग़लत है। कठिन समस्याओं को दीर्घकालीन आधार पर और अल्पकालीन आधार पर दोनों ढंग से हल करना जरूरी होता है।

दुर्घटनायें होने पर, काफी ब्यौरेवार जांच-पड़ताल की जाती है। उसके लिये दण्ड की व्यवस्था भी उसका एक पहलू है। मेरा ख्याल है कि कर्मचारियों के प्रशिक्षणात्मक उपाय के साथ-साथ, दुर्घटनाओं की रोक-थाम के तकनीकी उपायों के साथ-साथ, कर्त्तव्य में चूक करने वाले कर्मचारियों को दण्डित करने की व्यवस्था होना भी अत्यावश्यक है। उनको परिणाम भुगतने के लिये तैयार रहना चाहिये। ऐसे कर्मचारियों के विरुद्ध की गई कार्यवाही का ब्यौरा इस विवरण में मौजूद है, जो मैंने सभा-पटल पर रखा है। सभी जानते है कि विभागीय कार्यवाही करने में कुछ समय तो लगता ही है, फिर भी हमने उसमें शीघ्रता करने के अनुदेश जारी किये है। अनुशासनात्मक कार्यवाही के लिये तीन महीने की सीमा निर्धारित की गई है।

लापरवाही या कर्त्तव्य में चूक के लिये जिम्मेदार कर्मचारियों को क्या दण्ड दिया गया है हमारा मुख्य प्रयास यही रहा है कि कर्मचारियों को काम करने के सही तरीके सिखायें, पर ग़लत ढंग से काम करके सुरक्षा को खतरे में डालने वाले कर्मचारियों को यों ही नहीं छोड़ा गया हैं। ग़लत ढंग से काम करने वालों को दण्डित किया गया है, चाहे उनकी ग़लती के कारण दुर्घटना न भी हो पाई हो। १९६०-६१ और १९६१-६२ के दौरान ट्रेन दुर्घटनाओं के लिये जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध की गई अनुशासनात्मक कार्यवाही के विश्लेषण से यह निष्कर्ष निकलता है :—

दण्डित किये गये कर्मचारियों की कुल संख्या :

१९६१–६२	१,६४८
१९६०–६१	१,४०८

सेवा से हटाये गये :		
	१९६१–६२	१४२
	१९६०–६१	४९
निचली श्रेणी में डाले गये :		
	१९६१–६२	१५६
	१९६०–६१	१०७
उसी श्रणी में उतारे गये :		
	१९६१–६२	२९
	१९६०–६१	५२
विभिन्न अवधियों के लिये वेतन-वृद्धि रोकी गई :		
	१९६१–६२	९७९
	१९६०–६१	८३२

	१९६१–६२	१९६०–६१
पदोन्नति रोकी गई :	८	६
कुछ कम दण्ड (जुर्माने या भत्ते बन्द करना, पास और पी०टी०ओ० बन्द करना, चेतावनी दी गई)	३३४	३६२

मैं पहले ही बता चुका हूं कि इन मामलों का निपटारा बहुत ही शीघ्रता और जल्दी से किया जायेगा । आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि ये अनुशासन सम्बन्धी मामले बहुत शीघ्रता से निपटाये गय हैं । वष १९६१–६२ में इस प्रकार के ३९३८ मामले थे जिनमें कि कार्यवाही शुरू की गई थी । और तीन महीनों में ही २,५७१ मामल निपटा दिये गये । इससे यह प्रकट हो जायेगा कि यह मामल कितनी जल्दी से निपटा दिये गये है और दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध कार्यवाही का गई है ।

रेल दुर्घटनाओं के समाचार पढ़कर हम सभी को दुख: होता है । लेकिन इस दुर्घटना की बात बहुत ही दुखदायी है क्योंकि इसमें जन और धन की बहुत हानि हुई है । लेकिन यदि आप रेलवे व्यवस्था की विशालता को ध्यान में रखकर इन पर विचार करें तो इनकी बाहुल्यता एवं विशालता निश्चय ही कम हो जायेगी ।

वैसे तो इन आंकड़ों के बारे में सभी जानते है किन्तु उनका यहां उल्लेख कर देना भी ठीक रहेगा क्योंकि इससे यह अनुमान हो जायेगा कि रेलवे ने इस दिशा में कितनी प्रगति की है। रेल मार्ग ३४,९५[illegible] मील तथा पटरी ५२, १३ मील लम्बी है जिन पर रेलवे १०,६२९ लोकोमोटिव, २८,[illegible]९ सवारी डिब्बे तथा ३०९, ३४४ (इकाई) माल डिब्बे चला रहा है । ये प्रतिदिन ४,५०० यात्री गाड़ियां और ३,००० माल गाड़ियां चला रही हैं । रेलवे के विशाल काम का अनुमान इस बात से चल जायेगा कि ये रेलवे प्रति वर्ष १,३३० लाख यात्री गाड़ियां तथा १,१३० लाख मालगाड़ियां चलाती है । भारतीय रेलों पर लगभग ४५ लाख यात्री प्रति दिन चलते हैं । सारे भारत में लगभग ६,५०० रेलवे स्टेशन हैं जिनमें छोटे तथा बड़े सभी प्रकार के स्टेशन शामिल हैं । देश के विभिन्न भागों में कुल मिलाकर

११ लाख कर्मचारी काम करते हैं। और ये प्रति दिन ७,५०० गाड़ियां चलाते हैं। इतने अधिक काम करने वाले व्यक्तियों, इतनी अधिक गाड़ियां चलने, इतने भारी साज व सामान जो सभी प्रकार का है, को ध्यान में रखकर यह सम्भव नहीं है कि दुर्घटनायें बिल्कुल भी न हों।

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

†**श्री दीनेन भट्टाचार्य** (सेरामपुर) : माननीय मंत्री महोदय ने जो आंकड़े दिये हैं अच्छा होता यदि पहले से ही परिचालित किये जाते।

माननीय मंत्री महोदय ने यह बताने का प्रयत्न किया है कि स्थिति इतनी चिन्ताजनक नहीं है। लेकिन बाहर के व्यक्तियों से यदि पूछा जाये तो पता चलता है कि लोग अत्यधिक डरे हुए हैं। रोज़ ही दुर्घटनाओं की सूचना मिलती है। आजकल यात्रियों के मन में यह भय बना रहता है कि न जाने हम अपने गंतव्य स्थान पर सुरक्षित पहुंच भी सकेंगे अथवा नहीं। उनके मन में यह बात बनी रहती है कि न जाने कब दुर्घटना हो जाये। यह तो ठीक है कि माननीय मंत्री महोदय ने इन दुर्घटनाओं और हताहत व्यक्तियों के प्रति खेद प्रकट कर दिया है लेकिन क्या देश को ऐसे उत्तरदायी मंत्रियों से केवल यही आशा करनी चाहिये ।

गत लोक-सभा में भी रेल दुर्घटनाओं के बारे में कड़ी आलोचना की गई थी और उस समय भी यही आश्वासन दिया गया था जो कि अब दिया जा रहा है लेकिन उसके बावजूद भी ये दुर्घटनाएं हो रही हैं और ये आये दिन का विषय बन गई हैं। मेरा यही निवेदन है कि इनको रोकने के लिये अवश्य ही और शीघ्र ही कुछ न कुछ किया जाना चाहिये ।

किराये बढ़ गये, लेकिन सुविधाओं की स्थिति ज्यों की त्यों रही। दुर्घटनाओं के प्रति कोई गारंटी भी नहीं दी जा रही है। मेरी तो यही राय है कि जब तक ये रेलें पुराने ढंग से ही चलती रहेंगी तब तक इन दुर्घटनाओं की संख्या में कोई कमी नहीं होगी। रेलों के काम करने की पद्धति में परिवर्तन किया जाना चाहिये। रेलों में काम करने वाले कर्मचारियों की संख्या तो ज्यों की त्यों है किन्तु यात्रियों की संख्या बढ़ गई है। रेलों की संख्या बढ़ गई है। माल ढोने की क्षमता बढ़ गई है। अतः यह स्वाभाविक है कि ऐसी स्थिति में दुर्घटनाएं होंगी। आयव्ययक सत्र के दौरान में रेलवे मंत्रालय का ध्यान कर्मचारियों की कमी की ओर आकर्षित किया गया है किन्तु इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया। डुमराव दुर्घटना के बारे में कहा गया है कि जांच समिति बिठा दी गई है और वह जांच कर रही है। लेकिन वहां की दुर्घटना का सारा दोष केबिन-मेन पर थोपा गया है जबकि कंट्रोल से कुछ नहीं कहा गया ।

भूतकाल में भी दुर्घटनाएं हुई हैं, जांच समितियां बनाई गई हैं और उन समितियों ने सिफारिशें भी की हैं, लेकिन मैं यह जानना चाहूंगा कि उन समितियों की कितनी सिफारिशों को क्रियान्वित किया गया है। मेरा सुझाव है कि एक जांच समिति बनाई जाये जो रेलों के काम के बारे में जांच करे और यह बताये कि भूल कहां होती है ताकि संसद् और जनता यह जान सकें कि ये दुर्घटनाएं बराबर क्यों होती हैं ।

हावड़ा-बर्दवान सैक्शन में बिजली की गाड़ियां चलती हैं लेकिन वहां रेल की पटरी के किनारे तार आदि लगाकर कोई रोकथाम नहीं की गई है। यही कारण है कि वहां आये दिन दुर्घटनाएं होती हैं मेरा सुझाव है कि वहां तार आदि लगाकर रोकथाम की जानी चाहिये। सेरामपुर में चार

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री दीनेन भट्टाचार्य]

लाइनें आती हैं और वहां एक ही केबिनमैन काम करता है। जो कि बड़ा कठिन काम है। मेरा सुझाव है कि वहां केबिनमैन का काम कठिन है अतः उसकी जांच की जानी चाहिये।

मृतकों के परिवारों को सान्त्वना देने के लिये माननीय मंत्री महोदय को कुछ न कुछ करना चाहिये। अन्त में मेरा निवेदन यह है कि माननीय रेल मंत्री को त्यागपत्र देकर लोकतंत्रात्मक परम्परा को स्थापित करना चाहिये।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** (जालोर) : रेलवे दुर्घटनाओं की आलोचना करना अथवा रेलवे मंत्री से त्यागपत्र की मांग करने से कोई संतोषजनक हल नहीं निकलता।

रेलवे प्रशासन तथा रेलवे मंत्री भी इन दुर्घटनाओं से काफ़ी दुखी हैं। रेलवे मंत्री ने अपने वक्तव्य में यह भी बताया है कि इस वर्ष तथा उनके कार्यकाल में कोई असाधारण बात नहीं हुई है। उनके भाषण से यह भी स्पष्ट है कि हालांकि दुर्घटनाओं की संख्या उतनी ही रही है किन्तु यात्रियों को लाने ले जाने तथा गाड़ियों की संख्या बढ़ाने में काफ़ी उन्नति हुई है। माननीय मंत्री महोदय ने इंगलिस्तान तथा अमरीका में होने वाली दुर्घटनाओं से तुलना की है। मेरा विचार है कि हमें यह तुलना नहीं करनी चाहिये।

जितनी भी दुर्घटनाएं हुई हैं उनके बारे में मेरा यही निवेदन है कि वे आसानी से दूर हो सकती थीं। मेरा ऐसा विचार है कि रेलवे प्रशासन में कुछ न कुछ खराबी है जिसके कारण ही ये दुर्घटनाएं होती हैं। अतः इस बात की जांच करनी चाहिये कि ये दुर्घटनाएं क्यों होती हैं।

रेलवे प्रशासन पर आजकल अत्यधिक जिम्मेदारियां बढ़ गई हैं। प्रत्येक क्षेत्र में रेलों पर काम का भार भी बढ़ गया है। तीसरी योजना मेंकाम के भार की और भी बढ़ने की संभावना है। इस योजना के दौरान में यात्री तथा लदान भी बढ़कर दुगना हो जायेगा। रेलवे प्रशासन किस प्रकार इसका सामना करेगा यह हमें नहीं बताया गया है। रेलवे की कार्य क्षमता पर इसका प्रभाव पड़ेगा यह बात निश्चय ही ठीक है।

रेलवे मंत्री यह बतायें कि प्रत्येक क्षेत्र में कितनी कितनी दुर्घटनाएं हुई हैं। ताकि हमें इसका पता चल सके कि किस क्षेत्र में दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है तथा किस क्षेत्र में घटी है। मुझे पता चला है कि कुछ क्षेत्रों में दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है। यदि वहां के प्रशासन को कड़ाई के साथ बरता जाये तो हर चीज़ ठीक हो सकती है। यदि उपयुक्त अधिकारी को स्वतंत्र रूप से काम करने का अधिकार दिया जाये तो वह अच्छा काम करके दिखा सकता है।

मेरा एक सुझाव है कि प्रत्येक जोन से रेलवे मंत्री एक सामयिक प्रतिवेदन मांगें ताकि वे जनरल मैनेजर यह समझें उनके ऊपर निगाह रखने वाला भी कोई है। यही बात जनरल मैनेजर डिवीजनल सुपरिन्टेन्डेन्ट के साथ लागू करे। साथ ही जनरल मैनेजर उन डिवीज़नल सुपरिन्टेन्डेन्ट के रिकार्डों में यह बात लिखें कि उन्होंने रेलवे दुर्घटनाओं को रोकने के लिये क्या किया। उसे एक स्थान पर कम से कम तीन वर्ष या उससे अधिक रुकने का अवसर दिया जाये ताकि वह कुछ करके दिखा सके। इन लोगों की उन्नति भी इस बात पर निर्भर होनी चाहिये कि वे कैसा काम करते हैं। जब इन डिवीज़नल सुपरिन्टेन्डेन्ट को इस बात का आभास होगा कि वह कैसा काम करते हैं और उनकी उन्नति इसी बात पर निर्भर करती है तो वे व्यक्तिगत रुचि लेंगे और दुर्घटनाओं की संख्या कम हो जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

निरीक्षक मंडल की शक्ति भी बढ़ानी चाहिये। यह अच्छा ही हुआ कि वे परिवहन मंत्रालय के अधीन हैं और तभी वे अच्छी निगरानी कर सकते हैं। लेकिन यह दुख की बात है कि निरीक्षक के प्रतिवेदन को उचित महत्व नहीं दिया जाता।

इन दुर्घटनाओं के दो कारण हैं। एक कारण तो मानवीय कमज़ोरी है और दूसरा कारण मशीन आदि की कमी के कारण। यह बात ठीक है कि मशीन आदि प्रायः खराब रहती हैं। इसका असर प्रशासन पर भी पड़ता है। एक बात यह भी है कि संसद् ने रेलों के लिये जो राशि निर्धारित की है उसका पूरा पूरा उपयोग नहीं किया है।

अनुशासन सम्बन्धी कार्यवाही करने के अधिकार भी मिलने चाहिये। लेकिन दुख की बात है कि जनरल मैनेजर को भी ये अधिकार नहीं है। मेरा निवेदन तो यही है कि डिवीज़नल सुपरिन्टेन्डेन्ट को भी अधिक अधिकार दिये जाने चाहियें।

ड्राइवरों में उन लोकोमोटिव के प्रति व्यक्तिगत प्रेम उत्पन्न करना चाहिये। तभी वे अपना उत्तरदायित्व महसूस करेंगे।

श्रीमती बसंत कुमारी (कैसरगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेलवेज़ में हुई दुर्घटनाएं, जिन पर आज इस सदन में वाद-विवाद हो रहा है, बड़ी ही दुःखद हैं। जैसा कि सभी को ज्ञात है, पिछले दो महीनों में कितनी ही रेल-दुर्घटनाएं हुईं, जिन में करीब १५० व्यक्ति हताहत हुए और न मालूम कितने लोगों को इन दुर्घटनाओं के द्वारा क्षति पहुंची।

इन में सब से भयंकर दुर्घटना ३० जुलाई, १९६२ ई० को बिहार के डुमराव स्टेशन पर अमृतसर–हावड़ा मेल के एक खड़ी मालगाड़ी से टकरा जाने से हुई, जिस में अनेकों महिलाओं के माथे का सिन्दूर धुल गया और न मालूम कितने माता-पिता अपनी प्रिय सन्तानों से सदैव के लिए हाथ धो बैठे। इस के अतिरिक्त दोनों इंजनों और डिब्बों के चकनाचूर हो जाने से देश की लाखों रुपये की हानि हुई। इस तरह हम देखते हैं कि गत दो महीनों में इतनी ट्रेन दुर्घटनाएं हो चुकी हैं कि जिन का औसत हर चौथे दिन एक दुर्घटना का होता है।

गत १० अगस्त को भी उत्तर प्रदेश में मल्हौर स्टेशन के पास एक और दुर्घटना हुई, जिस में रेल के २२ डिब्बे उलट गये और फलस्वरूप १२ घंटे के लिए यातायात ठप रहा। परन्तु इस दुर्घटना में कुशल यह रही कि मालगाड़ी ही के डिब्बे उलटे।

इन दुर्घटनाओं से देश के धन-जन को कितनी हानि पहुंचती है, यह किसी से छिपा नहीं है। हमारी सरकार हर एक दुर्घटना पर एक जांच-आयोग नियुक्त कर देती है। बहुत से आयोग बिठाये गये, परन्तु रेल-दुर्घटनाएं दिन-प्रति-दिन बराबर बढ़ती ही जा रही हैं। सरकार और रेलवे मंत्रालय का मुख्य कर्तव्य है कि वे इन दुर्घटनाओं को रोकने का प्रयत्न करें। वे दुर्घटना हो जाने पर केवल जांच आयोग नियुक्त कर के संतोष न कर लें, बल्कि इन ट्रेन-दुर्घटनाओं को रोकें।

ये दुर्घटनाएं प्रायः रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही के कारण होती हैं, जिस का मुख्य कारण शासन का ढीलापन है। यदि शासक ढीला है, तो यह स्वाभाविक है कि कर्मचारीगण भी ढीले हो जायेंगे और काम ख़राब होगा। इसलिए मेरा कहना है कि जांच के पश्चात् जो कर्मचारी दोषी पाये जायें, उनको बिना किसी भेद-भाव के कड़े से कड़ा दंड मिलना चाहिए, क्योंकि उन की जरा सी लापरवाही के कारण हज़ारों व्यक्तियों का जीवन तथा धन ख़तरे में पड़ जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय, इन दुर्घटनाओं की ज़िम्मेदारी से जो इतने भयंकर रूप में और इतनी अधिक संख्या में हो रही है, रेल मंत्री महोदय अपने को कदापि मुक्त नहीं कह सकते। जब रेलवेज का प्रबन्ध हमारे रेल मंत्री महोदय को सौंपा गया, तो यह आशा थी कि उनके शासन काल में इस विभाग का कार्य सुचारु रूप से चलेगा और उन्नति करेगा, परन्तु हमें यह कहने में दुख है कि हमारी आशाएं निराशाओं में परिणत हो गईं और आज आये-दिन रेल-दुर्घटनायें हो रही हैं।

अब मैं इस विषय पर अधिक न कह कर अन्त में केवल इतना ही कहना चाहती हूं कि यदि हमारे रेल मंत्री महोदय किसी कारणवश यह कार्य-भार सुचारू रूप से सम्हालने में असमर्थ हैं, तो उन्हें सर्वथा यही उचित है कि वह स्वयं त्यागपत्र देकर मुक्त हो जायें, ताकि किसी अन्य मंत्री द्वारा यह कार्य ठीक तौर से किया जा सके।

†**श्री हनुमन्तैया** (बंगलौर नगर) : हर आदमी आजकल मंत्रियों तथा सरकार की आलोचना करने पर उतारू रहता है। लेकिन इन संगठित श्रमिकों को कोई दोष नहीं देता। यह उनका भी उत्तरदायित्व है। एक प्रकार से हम उन श्रमिकों का उत्तरदायित्व ही भूल गये हैं। रेलवे में यह भी देखने में आया है कि कर्मचारियों में आपस में भी सहयोग नहीं है। नीचे वर्ग के लोगों में अनुशासन-हीनता भी काफी मिलती है। रेलों के अच्छे प्रशासन के लिये यह आवश्यक है कि कर्मचारियों में अवज्ञा भी हो। प्रत्येक कर्मचारी में उत्तरदायित्व की भावना भी होनी चाहिये। रेलवे कर्मचारी यदि अपने कर्तव्यों का पालन नहीं करते तो उन्हें दंड भी दिया जाना चाहिये। जो कमचारी, प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से, जाने या अनजाने में दूसरों की मृत्यु का कारण बनते हैं उन्हें मृत्यु करने का दोषी घोषित किया जाना चाहिये। तथा सरकार को या रेलवे प्रशासन को उन्हें कठोर से कठोर दंड देना चाहिये।

जब तक लोगों में, कर्मचारियों में डर तथा श्रद्धा की भावना नहीं आयेगी तब तक प्रशासन अच्छी तरह काम नहीं कर सकेगा। तभी लोगों के जीवन सुरक्षित रह सकेंगे।

†**श्री अ० प्र० जैन** : (तुमकुर): रेलवे दुर्घटनाएं चिन्ता की बात हैं। अतः सभा को इन दुर्घटनाओं के बारे में बड़ी गम्भीरता के साथ विचार करना चाहिये। पिछले वर्षों में जितनी दुर्घटनाएं हुई तथा विदेशों में हमारे यहां की अपेक्षा कितनी दुर्घटनाएं होती हैं इसका तुलनात्मक अध्ययन करना बहुत जरूरी है। क्योंकि इससे स्थिति का सही अनुमान हो जाता है। यह हमारा कर्तव्य है कि हमारे देश में रेल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हो। और यही हमारा प्रयत्न भी होना चाहिये। यह ठीक है कि पहली तथा दूसरी योजना में रेलों की काफी मरम्मत आदि हो गई है। लेकिन फिर भी रेलों की और अधिक मरम्मत की आवश्यकता है। ऐसी स्थिति में जो दुर्घटनाएं हुई हैं वे कुछ हद तक स्वाभाविक हैं।

कुछ माननीय सदस्यों ने बड़ी भयावयी स्थिति का वर्णन किया है लेकिन इस प्रकार की बातों से रेलवे प्रशासन में सुधार नहीं हो सकता भले ही जनता में आतंक छा जाये।

जहां तक दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है सभी सदस्य उन्हें रोकना चाहते हैं इस सम्बन्ध में मंत्री महोदय ने एक बहुमूल्य सुझाव पेश किया था उन्होंने कहा है कि दुर्घटनाओं की पूर्ण जांच की जाये। यह ठीक है कि इस बात की जांच होनी चाहिये कि दुर्घटनाओं के कारण क्या हैं तथापि मैं माननीय मंत्री को यह सुझाव दूंगा कि इस सम्बन्ध में एक अनुसन्धान विभाग होना चाहिये। जो कि दुर्घटनाओं

---

†मूल अंग्रेजी में

की सदैव जांच करता रहे इस विभाग में उच्च अर्हता प्राप्त व्यक्ति होने चाहिये मुझे पूरा विश्वास है कि प्रौद्योगिकी ने इतनी प्रगति कर ली है कि इन दुर्घटनाओं को काफी अंश तक रोकना संभव हो सकता है ।

मेरे विचार से एक निरीक्षक चाहे वह किसी भी विभाग का हो इस सम्बन्ध में कुछ नहीं कर सकता है ।

जहां तक दुर्घटना की जिम्मेदारी किसी एक व्यक्ति पर डालने का प्रश्न है, इसकी जांच की जानी चाहिये इस संबंध में इस बात पर भी ध्यान दिया जाना चाहिये कि ड्राइवर और सिगनल वालों को क्षमता से अधिक कार्य नहीं होना चाहिये क्योंकि एक थका हुआ व्यक्ति गलतियां कर सकता है । अतः हमें इस बात का ध्यान रखना चाहिये कि उन्हें अपनी क्षमता से अधिक कार्य न करना पड़े ।

साथ ही मैं यह भी सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे कर्मचारियों के प्रशिक्षण का उचित प्रबन्ध होना चाहिये । अब क्योंकि अधिकाधिक यंत्रीकरण किया जा रहा है अतः अधिक अच्छे और जानकार व्यक्तियों की नियुक्त करना आवश्यक है ।

हमारे देश में १६,००० रेलवे क्रासिंग ऐसे हैं जहां कि कोई व्यक्ति मौजूद नहीं रहता है । इतने फाटकों पर व्यक्तियों की नियुक्ति कर सकना भी संभव नहीं है तथापि यथासंभव इनमें आदमियों की नियुक्ति की जानी चाहिये ।

इस सम्बन्ध में यह भी सुझाव दिया गया है कि मोटर गाड़ी वालों को पहिले रुकना और पुनः चलना चाहिये । और यदि ऐसा वह सीधा चला जाये तो उसे दंड दिया जाये । चाहे कुछ भी हो हमें कोई तरीका खोजना होगा जिससे कि इन दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हो ।

श्री हेम बरुआ (गौहाटी) : जयपुर के निकट सांभर में हुई दुर्घटना की स्मृति अभी मिटी नहीं थी कि डुमराव में एक बड़ी रेलवे दुर्घटना हो गयी जिसमें ७२ व्यक्ति मर गये और ५४ व्यक्ति घायल हो गये । इससे ज्ञात होता है कि रेलवे प्रशासन में कहीं गम्भीर कमी हैं । इस सम्बन्ध में रेलवे मंत्री ने भारतीय रेलवे को विश्व के अन्य रेलवे से मुकाबला किया है । मेरे विचार से इन बातों से कोई लाभ नहीं होगा ।

वस्तुतः भारत में रेलवे विभाग में दुर्घटनायें आम हो गई हैं । मंत्री महोदय के कथनानुसार प्रति वर्ष ६,००० दुर्घटनायें होती हैं । यह बात देश के लिये अशोभनीय है अतः माननीय मंत्री को इस विषय में सतर्क रहना चाहिये ।

मंत्री द्वारा दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में जो विवरण दिया गया है उसके अनुसार कुछ दुर्घटनायें इंजन के किसी विशष पुर्जे इत्यादि के अभाव के कारण हुई। इससे यह ज्ञात होता है कि जब कभी कोई इंजन लोको शेड से निकाला जाता है तो वह पूर्ण रूपेण ठीक नहीं होता है । कई बार तो ऐसा होता है कि ड्राइवरों को मजबूर हो कर ऐसा इंजन ले जाना होता है जो कि ठीक काम नहीं करता है । ऐसा करना रेलवे के यात्रियों तथा जनता के प्रति अपराध करना है । इनसे दुर्घटनाओं की संभावना रहती है ।

यथासंभव ड्राइवरों को त्रुटिपूर्ण इंजन नहीं ले जाने दिया जाये भले ही वह त्रुटि गम्भीर प्रकार की हो या साधारण । ऐसा करने देना यात्रियों के भाग्य के साथ खिलवाड़ करना है । ४१ दिनों के भीतर १५ दुर्घटनायें होना इस बात का प्रमाण है कि हमारे देश में इस ओर गम्भीरता से विचार नहीं किया जा रहा है ।

[श्री हेम बरुआ]

जहां तक पूर्वोत्तर रेलवे की दुर्घटना का सम्बन्ध है इसका कारण यह कहा गया था कि तीन डिब्बे मय पहियों के उलट गये थे और १८ डिब्बे पटरियों से हट गये थे। संभव है ऐसा पटरियों की खराबी के कारण हुआ हो। यह ज्ञात होना चाहिये कि ३१ मार्च, १९६० तक केवल ४१७३ मील पटरी बदली जा सकी। अवशेष पटरियों की हालत बहुत खराब है।

मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे के नये मंत्री ने पटरियों को बदलने का महत्व समझा है। तथापि इस सम्बन्ध में हमें जो सुझाव दिये गये हैं उनमें पटरियों को बदलने के सम्बन्ध में कोई सुझाव नहीं दिया गया है।

यह भी स्मरण रखना चाहिये कि बड़ी लाइन के २५.४ प्रतिशत इंजनों की आयु समाप्त हो चुकी है और छोटी लाइन के १९ प्रतिशत इंजनों की आयु समाप्त हो चुकी है। इसके अतिरिक्त जिन व्यक्तियों को इन इंजिनों की जांच का काम सौंपा गया है वे टेकनिकल रूप से इतने जानकार और प्रशिक्षित भी नहीं हैं।

डुमराव दुर्घटना की आरम्भिक जांच से यह ज्ञात हुआ है कि यह दुर्घटना मानवीय कमजोरी के कारण हुई है। यह स्मरण रखना चाहिये कि रेलवे ड्राइवरों को अपनी क्षमता से बहुत अधिक कार्य करना होता है और कभी कभी तो उन्हें १० घंटों तक लगातार काम करने को विवश किया जाता है। अतः यह नितान्त संभव है कि थके हुए ड्राइवर, पुराने इंजिनों और खराब पटरियों के कारण दुर्घटनायें हो जायें। दुख की बात है कि सचेत रहने का जो विवरण रखा गया है उनमें ये बातें नहीं हैं।

हमारे देश में १९,००० रेलवे फाटक हैं। यद्यपि इन रेलवे फाटकों का निर्माण के समय वर्गीकरण किया जाता है तथापि आज की अवस्था को देखते हुए पुनः इन सभी फाटकों का वर्गीकरण करना चाहिये और यथासंभव अधिक से अधिक फाटकों पर आदमियों की ड्यूटी लगानी चाहिये।

जहां तक दुर्घटनाओं की जांच का सम्बन्ध है अधिकांश दुर्घटनाओं की जांच में झूठी गवाहियां रेलवे कर्मचारियों द्वारा दी जाती हैं। इसका यह फल होता है कि सच्ची बात कभी प्रगट नहीं हो पाती है। अतः रेलवे कर्मचारियों के दिल से इस प्रकार की भ्रांति निकाल देनी चाहिये।

मेरे विचार से इन दुर्घटनाओं के लिये रेलवे मंत्री को पद त्याग करने का कोई कारण नहीं है। अपितु मेरे विचार से रेलवे मंत्री को चाहिये कि वह प्रशासन को और कड़ा और मजबूत बनायें। जहां तक दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है यह तो रेलवे के पूर्व प्रशासन की धरोहर है जब तक यह अभिशाप हटाया नहीं जायेगा तब तक दुर्घटनायें होती रहेंगी।

†**डा० क० ल० राव** (विजयवाड़ा) : आज के युग में हमें जिस भाग दौड़ का सामना करना पड़ता है वहां दुर्घटनायें स्वाभाविक हैं। तथापि दुर्घटनायें मनुष्य की कुशलता और टैक्नीकल प्रगति से रोकी जा सकती है। अतः हमारा यह प्रयत्न होना चाहिये कि हम इन दुर्घटनाओं को रोकने का प्रयास करें।

आज काफी प्रौद्योगिकीय उन्नति हो गयी है। इलेक्ट्रोनिक्स के साधनों का दुर्घटनायें रोकने में प्रयोग किया जाता है। यह भी उचित नहीं है कि हम विदेशों की दुर्घटनाओं की संख्या का अपने देश की दुर्घटनाओं की संख्या से तुलना करें। वास्तव में विदेशों में जो दुर्घटनायें होती हैं उनके

†मूल अंग्रेजी में

दूसरे कारण होते हैं। डुमराव में दुर्घटना नहीं होती यदि वहां ट्रक सरकिट प्रणाली का उपयोग किया जाता। यह कहा गया है कि इस प्रणाली का उपयोग लकड़ी के स्लीपरों पर ही हो सकता है लकड़ी के स्लीपरों की कमी है। तथापि आयोजित तरीके से वनरोपण करने पर यह कमी दूर की जा सकती है।

कुछ लोगों ने दुर्घटनाओं का कारण रेलवे के उन फाटकों को बताया है जहां पर कोई चौकीदार नहीं रहता है। यह भी एक बड़ा कारण है और हमें चाहिये कि हम इनके सम्बन्ध में प्रगतिशील तरीकों का उपयोग करें। इस सम्बन्ध में मेरे सुझाव इस प्रकार हैं।

जिन फाटकों पर चौकीदार नहीं हैं उन पर दुर्घटनायें बचाने की दृष्टि से उपगमनमार्ग चक्कर-होने चाहिये, उन के दोनों तरफ यातायात नियंत्रण स्थल होने चाहियें। दूसरे रेल गाड़ी के चालकों को यह हिदायत दी जानी चाहिये कि वे एक मील पीछे से सीटी दें। तीसरे फाटकों के दरवाजे इस प्रकार के होने चाहियें जो ऊपर की ओर उठते हों ताकि बीच के समय में बन्द हो जायें। अन्त में हमें अनेक 'साइन-बोर्ड' भी लगाने चाहियें।

रेल गाड़ियों के पटरी से उतर जाने से बहुत हानि होती है। खराब इंजन डिब्बों आदि के कारण रेलगाड़ियों के पटड़ी से उतर जाने की दुर्घटनाओं से बचने के लिये, हमें बहुत उत्तम 'मशीन-शॉपों' की व्यवस्था करनी चाहिये।

इन दुर्घटनाओं का एक कारण 'ड्रा-बार्स' का फेल होना है। 'ड्रा-बार्स' को शीघ्र बदलना चाहिये।

लाइनों के आंकड़ों का विश्लेषण किया जाना चाहिये। हमें 'खराब रास्तों' का पता होना चाहिये। वर्षा के दिनों में दक्षिण की पठार भूमि पर बहुत सतर्क होने की आवश्यकता है।

इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिये अनुसन्धान करना चाहिये। रेलवे प्रयोगशाला द्वारा पूरा पूरा अनुसंधान किया जाना चाहिय।

अब तक इस देश में रेलवे में 'माडल' परीक्षण होते रहे हैं। पूरे परीक्षण नहीं हुए हैं। अब हमें पूरे परीक्षण करने चाहियें।

रेलवे दुघटनाओं के बारे में कई रोचक समस्याएं हैं जिन पर गवेषणा की जा सकती है। विश्वविद्यालयों में बुनियादी गवेषणा बहुत लाभदायक होगी। पाश्चात्य देशों में ऐसा होता है। बुनियादी समस्याओं पर गवेषणा होती रहती है। बाद में उस का प्रयोग होता है।

रेलवे मंत्री को यह देखना चाहिये कि क्या रेलवे 'ज़ोनों' की संख्या को बढ़ा कर रेलवे की क्षमता बढ़ाई जा सकती है।

सुरक्षा उपायों के लिये अलग से विभाग खोला जाना चाहिये। इस विभाग के अलग से कर्मचारी होने चाहियें। यह विभाग सुरक्षा उपायों के सम्बन्ध में प्रचार करेगा। इस प्रकार से जनता भी दुर्घटनाओं से बचने की सहायता करेगी।

दुर्घटनाओं के बारे में हमारे प्रतिवेदन बहुत अच्छे हैं। दुर्घटनाओं के बारे में बहुत वैज्ञानिक विश्लेषण किया जाता है। बहुत ध्यानपूर्वक सावधानी से टैक्नीकल प्रगति से हमारी रेलवे दुर्घटनाओं को रोक सकती है।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : माननीय मंत्री ने रेल दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में बहुत से आंकड़े दिये हैं। पर यह भी कहा गया है कि दुर्घटनाओं में मनुष्य द्वारा सम्भव गलती भी है। ऐसा

[श्री स० मो० बनर्जी]

भी कहा गया है कि दुर्घटनाओं के बारे में शिक्षा सम्बन्धी प्रचार किया जाना चाहिये । ड्राइवरों को बिना चौकीदार के जो फाटक हैं वहां से होश्यारी से ट्रक आदि चलाना चाहिये । मैं यह जानना चाहता हूं कि रेलवे प्रशासन ने इस संबंध में क्या कदम उठाये हैं । जनता बहुत त्रस्ते है । रेल द्वारा यात्रा बिल्कुल सुरक्षित नहीं है । किसी को यह पता नहीं होता कि वह वांछनीय स्थान तक पहुंचेगा या नहीं ।

आज के समाचारपत्रों में डी-लक्स गाड़ी के साथ दुर्घटना का जिक्र है । यदि कर्मचारियों की गलती से दुर्घटनायें होती हैं तो कर्मचारियों के संघों से बातचीत क्यों नहीं की जाती ?

यदि कंकरीट सलीपर संचालन की दृष्टि से अच्छे हों तो, उन का निर्माण करना चाहिये । ऐसे सलीपरों का प्रयोग किया जाना चाहिये ।

'इन्टरलाकिंग' प्रणाली से दुर्घटनायें बच सकती हैं । उसे अपनाना चाहिये ।

रेलवे कर्मचारियों के पास अधिक काम नहीं होना चाहिये । असिस्टेंट स्टेशन मास्टर हो, इंजन ड्राइवर हो या फायरमैन है, सिगलनर या पोआइंट्समैन हो किसी के पास भी अधिक काम नहीं होना चाहिये ताकि वह अपने काम को भली प्रकार कर सके ।

रेलवे के बड़े अधिकारियों को भी यदि दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में उन का उत्तरदायित्व हो तो सजा मिलनी चाहिये । छोटे कर्मचारियों को सजा देने से पहले दुर्घटनाओं को भी रोका जा सकता ।

जिन फाटकों पर चौकीदार नहीं हैं उन फाटकों पर कोई साईनबोर्ड इत्यादि लगाने चाहियें ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके । परन्तु इस मामले में उत्तरदायित्व राज्य सरकारों पर डाल दिया जाता है ।

मेरा सुझाव यह है कि महत्वपूर्ण फाटकों पर चौकीदार लगाने चाहिएं । सदन को इस काम के लिये धन की मनजूरी में कोई आपत्ति नहीं होगी ।

फाटकों पर रेलों को सीटी बजा कर जाना चाहिये । फाटकों पर साईनबोर्ड अवश्य लगाना चाहिये ताकि बस और ट्रक वहां रुक जायें ।

रेलवे प्रशासन को रेलवे कर्मचारियों के संघों से भी परामर्श करना चाहिये । इस से दुर्घटनाएं दूर होने में शायद कुछ सहायता मिल सकती है ।

माननीय मंत्री इस मामले पर गम्भीरता से विचार करें । हमारा पूरा सहयोग उन्हें प्राप्त होगा । दुर्घटनाओं के कारण कई स्त्रियां विधवा हो जाती हैं, कई बच्चों के माता पिता मर जाते हैं । माननीय मंत्री को इन का ध्यान रखते हुए इस मामले पर विचार करना चाहिये । असुरक्षा की भावना से हमारे विकास को भी हानि पहुंचती है । मेरे विचार में माननीय मंत्री इस बात पर ध्यान रखें ।

इसके पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, १७ अगस्त, १९६२/२६ श्रावण, १८८४ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित कर दी गई ।

दैनिक संक्षेपिका

[गुरुवार, १६ अगस्त, १९६२
२५ श्रावण, १८८४ (शक)]

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर--		९१९--४६
तारांकित प्रश्न संख्या		
३१४	कपास और तिलहन का उत्पादन	९१९--२१
३१५	दामोदर घाटी निगम के प्रधान कार्यालय का स्थानान्तरण	९२२--२४
३१६	रेलवे क्रासिंग पर चौकीदारों की नियुक्ति	९२४
३४५	बिना चौकीदार वाले लेवल क्रासिंग	९२५--२८
३१७	रेलवे के खिलाड़ी कर्मचारियों को प्रोत्साहन	९२९--३१
३१८	अंडल और फुलेरा में हुई रेल दुर्घटनाएं	९३१-३२
३१९	दिल्ली दूध संभरण योजना	९३२--३४
३२०	हुगली में "मैरिन बोरर्स" और "फाउलर्स"	९३४-३५
३२१	दिल्ली में अंशदायी स्वास्थ्य सेवा औषधालय	९३५--३७
३२२	आन्ध्र प्रदेश में बिजली की कमी	९३७-३८
३२४	खाद्य-उत्पादन	९३८-३९
३२५	अमरीका को चीनी का निर्यात	९३९--४१
३२६	परिवार नियोजन	९४१--४३
३२८	चीनी का उत्पादन	९४३
अल्प सूचना प्रश्न संख्या		
३	घी में मिलावट	९४४--९४६
प्रश्नों के लिखित उत्तर		९४६--१०१३
तारांकित प्रश्न संख्या		
३२३	ब्यास बांध परियोजना	९४६
३२७	इन्दौर में टेलीप्रिंटर टेप की कमी	९४६-४७

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर——(क्रमशः)	
तारांकित प्रश्न संख्या	
३२९ केन्द्रीय स्वास्थ्य पदाली	९४७
३३० गेहूं का दूषित होना .	९४७–४८
३३१ मौसम राकेट	९४८
३३२ कृषि योजनायें . .	९४८
३३३ पठानकोट में जम्मू तक रेलवे लाइन . .	९४८–४९
३३४ कलिंग एयरलाइन्स के डकोटा का दुर्घटनाग्रस्त होना.	९४९
३३५ विशेष डिब्बों और सैलूनों के हकदार रेलवे पदाधिकारी	९५०
३३६ बर्मा से चावल की खरीद	९५०
३३७ होटल "वेटरों" की बख्शीश	९५१
३३८ दिल्ली मैं नाला नं० ८	९५१–५२
३३९ गंगा में जहाजरानी .	९५२
३४० फेफड़ों के कैंसर का रोग	९५२–५३
३४१ कच्ची खांड का उत्पादन	९५३
३४२ स्टीम ट्रैवलिंग क्रेन	९५३–५४
३४३ रेलवे में इंजीनियरों तथा प्रविधिक कर्मचारियों के रिक्त स्थान .	९५४
३४४ ब्रिटेन में भारतीय डाक्टर	९५४–५५
३४६ अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना .	९५५
३४७ डीज़ल इंजनों का आयात . .	९५६
३४८ दिल्ली में टैक्सियां और ओटो रिक्शायें .	९५६
३४९ टेलीफोन की दरे . .	९५६
३५० रायल नेपाल एयरलाइन्स का डकोटा .	९५७
३५१ टेलीफोन डायरेक्ट्री .	९५७
३५२ वन महोत्सव .	९५८
३५३ ब्रिटेन-भारत लाइनर कांफ्रेंस .	९५८–५९
अतारांकित प्रश्न संख्या	
७२६ गैर सरकारी समवाय . .	९५९
७२७ तंजौर में चावल मिल मालिकों के लिये वैगन	९६०
७२८ मीन क्षेत्रों का विकास	९६०

विषय | पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारांकित
प्रश्न संख्या

७२९ रेल दुर्घटनायें ९६०–६१
७३० बीकानेर और हनुमानगढ़ के बीच तार सम्बन्ध . ९६२
७३१ डाक-तार विभाग बीकानेर के लिये क्वार्टर . ९६२
७३२ मीन क्षेत्रों का विकास ९६२
७३३ त्रिपुरा में सहकारी संस्थायें . ९६२–६३
७३४ त्रिपुरा में शहरी-जल-सम्भरण योजना . ९६३
७३५ पूर्व रेलवे में प्लेटफार्म और यात्रियों के शैड . . ९६३–६४
७३६ पंजाब के ग्रामीण क्षेत्रों में पीने के पानी के संभरण की योजनायें . ९६४
७३७ राष्ट्रीय स्वास्थ्य सर्वेक्षण और योजना समिति . ९६४
७३८ अभावग्रस्त राज्यों को खाद्यान्न का संभरण ९६४–६५
७३९ दिल्ली में ईंटों के भट्टे . . . ९६६
७४० इतवारों तथा अन्य छुट्टियों के दिनों में कोयले का परिवहन . ९६६–६७
७४१ सहकारी खेती ९६७
७४२ केरल सरकार द्वारा प्रस्तावित पुल ९६७–६८
७४३ केरल में छोटी सिंचाई योजनायें ९६८
७४४ राष्ट्रीय परियोजना निर्माण निगम ९६८–६९
७४५ सामुदायिक विकास ९६९–७०
७४६ कानपुर के लिये विमान सेवा . ९७०
७४७ काली मिर्च की खेती . ९७०–७२
७४८ रेल इंजनों के पुर्जों का निर्माण ९७२
७४९ 'लीव रिज़र्व' पदाली ९७२–७३
७५० रेलवे कर्मचारियों के लिये 'वेतन पत्रक' प्रणाली का लागू किया जाना ९७३–७४
७५१ अलीपुरद्वार और सिलीगुड़ी जंकशनों के रेलवे कर्मचारी . ९७४
७५२ बिहार की खाद्य स्थिति . ९७४
७५३ वन महोत्सव ९७४–७५
७५४ गैर सरकारी समवायों और राष्ट्रीयकृत रेलवे द्वारा लिये जाने वाले भाड़ों में अन्तर . . . ९७५–७६
७५५ हिन्दुस्तान शिपयार्ड के कर्मचारियों द्वारा 'वाक आउट' ९७६
७५६ आन्ध्र प्रदेश का थंदावा जलाशय . ९७६

विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--क्रमश:

अतारांकित
प्रश्न संख्या

७५७	आन्ध्र प्रदेश में गोदावरी बांध	९७७
७५८	गुंटाकल नहर	९७७
७५९	कपास का उत्पादन	९७७–७८
७६०	कपिली घाटी जल विद्यूत् परियोजना . . .	९७८
७६१	दिल्ली में नये अस्पताल . .	९७८–७९
७६२	आसाम में नई रेलवे लाइन .	९७९
७६३	खेतरी-चिरावा रेलवे लाइन का सर्वेक्षण .	९७९
७६४	कृषि प्रशिक्षण	९७९–८०
७६५	टिड्डी नियंत्रण .	९८०
७६६	टेलीग्राफ के तारों की चोरी .	९८०–८१
७६७	दिल्ली की बीमारियां	९८१
७६८	रेल-फाटकों पर रेल दुर्घटनायें	९८१
७६९	दिल्ली का चिड़िया घर .	९८२
७७०	ओखला में पानी का दूषित होना	९८२
७७१	संगीत द्वारा मानसिक रोग का इलाज .	९८२–८३
७७२	दिल्ली का चिड़िया घर	९८३
७७३	बरुआ सागर, झांसी के समीप जल-स्रोत .	९८३
७७४	भारतीय नौवहन के लिये विशेष टिकट .	९८३
७७५	मद्रास के लिये नाइट्रोजन युक्त उर्वरक .	९८४
७७६	राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४७ पर चालाकुड़ी पुल	९८४
७७६	राष्ट्रीय राजपथ संख्या ४७ पर नीनडाकरा पुल	९८४
७७८	मछली उत्पादों का निर्यात	९८५
७७९	कृषि उत्पादन .	९८५–८६
७८०	मछली पकड़ने की नौकायें . .	९८६
७८१	दिल्ली के आसपास होटल व मोटल का निर्माण	९८६–८७
७८२	उष्णदेशीय अंतरिक्ष विज्ञान की राष्ट्रीय संस्था	९८७
७८३	कृषि शिक्षा और अनुसंधान	९८७
७८४	आन्ध्र प्रदेश में खाद्यान्न का उत्पादन . . .	९८७–८८
७८५	कृषि डिवीजन सम्मेलन	९८८

विषय **पृष्ठ**

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

अतारांकित प्रश्न संख्या

७८६	जम्मू तथा काश्मीर में इमारती लकड़ी विधायन संयंत्र	९८८
७८७	सुवर्णरेखा नदी के पानी का उपयोग . .	९८८–८९
७८८	दक्षिण-पूर्व रेलवे के खुर्द डिवीजन में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी .	९८९
७८९	बाडगरा नगरपालिका क्षत्र में सड़क का मार्ग निर्धारण	९८९
७९०	बलाक पक्षी .	९८९–९९०
७९१	नागार्जुन सागर परियोजना	९९०
७९२	बाल-चिकित्सा सेवायें	९९०–९१
७९३	मनीपुर में लोकटाक झील	९९१
७९४	मनीपुर राज्य परिवहन	९९१
७९५	कृषि उत्पादन .	९९२
७९६	अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना . .	९९२
७९७	भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद्	९९२–९३
७९८	पंजाब में बाढ़ नियंत्रण . .	९९३
७९९	यमुना जल-विद्युत् परियोजना . . .	९९३–९४
८००	बीज का उत्पादन और वितरण	९९४
८०१	सतना रेलवे स्टेशन के पास पुल	९९४–९५
८०२	पंजाब में स्टेशनों का विस्तार .	९९५
८०३	टेलीफोन एक्सचेन्ज, आनन्दपुर .	९९५
८०४	रेल दुर्घटनायें . . .	९९६
८०५	आन्ध्र प्रदेश के लिये लोहा और इस्पात .	९९६
८०६	कोयला यातायात का कार्यक्रम	९९७
८०७	नारियल जटा की वस्तुओं के निर्यात में नौवहन की कठिनाइयां .	९९७
८०८	दामोदर घाटी निगम से बिजली . . .	९९७–९८
८०९	लखनऊ लोको शेड के फोरमैन द्वारा क्रेन की खराबी दूर की जाना	९९८
८१०	"ग्रेविटेशन" नहरें . .	९९८
८११	डाक एवं तार विभाग का बकाया	९९८–९९
८१२	आदिम जाति क्षेत्रों में डाक्टर और नर्सें . .	९९९–१०००
८१३	उक्त कनारा में नया रोग . .	१०००–०१
८१४	बम्बई बन्दरगाह में मजदूरों को साप्ताहिक छुट्टी .	१००१–०२

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)	
अतारांकित प्रश्न संख्या		
८१५	बम्बई के गोदी कर्मचारियों द्वारा कोयले के जहाजों का बहिष्कार	१००२
८१६	जम्मू और काश्मीर राजपथ पर यात्री कर	१००३
८१७	दुर्गापुर तापीय बिजलीघर	१००३–०४
८१८	मोटरगाड़ियों पर समान कर .	१००४
८१९	दामोदर घाटी निगम नहर	१००५
८२०	राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड .	१००५
८२१	दिल्ली में हैजा निरोध आन्दोलन	१००६
८२२	कचार जिले में 'पैकेज प्रोग्राम' . .	१००६
८२३	नामरूप (आसाम) में गैस टर्बाइन संयंत्र .	१००६–०७
८२४	खाद्यान्न के उत्पादन में वृद्धि . .	१००७
८२५	कलकत्ता आसाम के बीच मालवाही जहाज सेवा .	१००७
८२६	चाय के निर्यात के लिये जहाजों में स्थान . .	१००७–०८
८२७	पंजाब में पब्लिक कॉल आफिस . .	१००८
८२८	चचाई एवं पुरवा प्रपात, रीवा से बिजली पैदा करना	१००८
८२९	आदिवासी और गैर-आदिवासी क्षेत्रों में रेल संचार .	१००८–०९
८३०	रेलों के लिये स्वायत्त निगम .	१००९
८३१	दिल्ली में सड़क दुर्घटनायें .	१००९
८३२	रेलवे दुर्घटना जांच समिति	१०१०
८३३	कानपुर-बम्बई राष्ट्रीय राजपथ .	१०१०
८३४	यमुना पर काल्पी में सड़क पुल	१०१०–११
८३५	पाइज नदी पर पुल . .	१०११
८३६	बंगलौर नगर के लिये वृत्ताकार रेलवे .	१०११
८३७	अध्ययमनकोबिल के डाकघर में सेंध	१०११–१२
८३८	लोहे के खम्भो और तार का हटाया जाना .	१०१२
८३९	दुडरांव रेल दुर्घटना .	१०१२–१३

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना . . १०१३–१६

श्री दीनेन भट्टाचार्य ने कलकत्ता के पुनर्वास के शाखा कार्यालय के बन्द किये जाने की ओर निर्माण, आवास और संभरण मंत्री का ध्यान दिलाया ।

विषय पृष्ठ

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—(क्रमशः)

निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पृ० शे० नास्कर) ने इस बारे में एक वक्तव्य दिया ।

(दो) श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने दिल्ली में लाल क़िले के निकट हुए विस्फोट की ओर गृह-कार्य मंत्री का ध्यान दिलाया ।

गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) ने इस बारे में एक वक्तव्य दिया ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . .

(१) भारतीय टेलीग्राफ अधिनियम, १८८५ की धारा ७ की उप-धारा (५) के अन्तर्गत दिनांक १४ जुलाई, १९६२ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० २१५८ में प्रकाशित भारतीय टेलीग्राफ (आठवां संशोधन) नियम, १९६२ की एक प्रति । १०१७

(२) स्कूल स्वास्थ्य समिति के प्रतिवेदन (भाग १) की एक प्रति ।

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित १०१७

पांचवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।

कार्य मंत्रणा समिति का प्रतिवेदन—स्वीकृत . . . १०१७

चौथा प्रतिवेदन स्वीकृत किया गया ।

संघ लोक सेवा आयोग के प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव . . १०१८–२७

१४-८-६२ को प्रस्तुत संघ लोक सेवा आयोग के प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव पर अग्रेतर चर्चा जारी रही । गृह-कार्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री दातार) ने वाद-विवाद का उत्तर दिया तथा प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

रेल दुर्घटनाओं पर वक्तव्य के बारे में प्रस्ताव . . . १०२८–४२

रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) ने ९-८-६२ को सभा पटल पर रखे गये रेल दुर्घटनाओं के बारे में वक्तव्य पर प्रस्ताव प्रस्तुत किया । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

शुक्रवार, १७ अगस्त, १९६२/२६ श्रावण, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि—

रेल-दुर्घटनाओं पर वक्तव्य के बारे में प्रस्ताव पर अग्रेतर चर्चा तथा गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों पर चर्चा ।

GMGIPD—LS III—1610 (Ai) LSD—14-12-62—740