तृतीय माला, खंड 41, अंक 31 शुक्रवार, 2 अप्रैल, 1965/12 चैत्र, 1887 (शक)
Third Series, Vol. XLI, No. 31 Friday, April 2, 1965/Chaitra 12, 1887 (Saka)

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
3rd
LOK SABHA DEBATES

[ग्यारहवां सत्र
Eleventh Session]

Parliament Library

[खंड 41 में अंक 31 से 40 तक हैं
Vol. XLI contains Nos. 31--40]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली
LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

मूल्य : एक रुपया Price: One Rupee

[यह लोक-सभा वाद-विवाद का संक्षिप्त अनुदित संस्करण है और इसमें अंग्रेजी/हिन्दी में दिये गये भाषणों आदि का हिन्दी/अंग्रेजी में अनुवाद है।

This is translated version in a summary form of Lok Sabha Debates and contains Hindi/English translation of speeches etc. in English/Hindi.]

664 (Ai) LS.— 1.

विषय सूची

अंक 31—शुक्रवार, 2 अप्रैल, 1965/12 चैत्र, 1887 (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

*तारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
701	सरकारी कार्यालयों के टाइपराइटर	2885—87
702	मशीनों का निर्यात	2887—89
703	कोयले की खपत	2889—91
704	दस्तूर एण्ड कम्पनी . .	2891—94
705	उद्योग सम्बन्धी केन्द्रीय सलाहकार परिषद् .	2894—97
706	कपड़ा नियंत्रण सलाहकार समिति .	2897—99
707	गुजरात में माल डिब्बों की कमी	2899—2901
708	अररिया कोर्ट स्टेशन पर रेलवे अधिकारियों पर हमला .	2901—03
711	स्थायीकरण योजना .	2903—05
712	सीमेंट तथा ईटों के परमिट	2905—08
714	उत्पादिता वर्ष	2908—09
715	कपड़े का निर्यात	2909—10

अल्प सूचना प्रश्न संख्या 7 . . 2910-12

प्रश्नों के लिखित उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या		
709	आविष्कार संबर्द्धन बोर्ड	2912
710	खनन पट्टे . .	2913
713	इस्पात की उत्पादन लागत . .	2913—14
716	माल-डिब्बों से जी० सी० इस्पात की चोरी .	2914
717	हनोवर मेला .	2914—15
718	मशीनी औजारों का निर्माण .	2915
719	भुरकुंडा के निकट कोयले के निक्षेप	2915
720	कोक संयंत्र	2915—16

अतारांकित प्रश्न संख्या		
1857	रेलवे वर्कशाप बीकानेर	2916
1858	बीकानेर में लिगनाइट	2917

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

CONTENTS

No. 31—*Friday, April* 2, 1965/*Chaitra* 12, 1887 (*Saka*)

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Starred Question Nos.	*Subject*	PAGES
701	Typewriters of Govt. Offices	2885—87
702	Export of Machineries	2887—89
703	Coal Consumption	2889—91
704	Dastur & Co.	2891—94
705	Central Advisory Council of Industries	2894—97
706	Textile Control Advisory Committee	2897—99
707	Shortage of wagons in Gujrat	2899—2901
708	Assault on Railway Officials at Araria Court Station	2901—03
711	Decasualisation Scheme	2903—05
712	Permits for cement and bricks	2905—08
714	Productivity Year	2908-09
715	Export of Textiles	2909—10

SHORT NOTICE QUESTION No. 7

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—

Starred Question Nos.		
709	Inventions Promotion Board	2912
710	Mining Leases	2913
713	Production Cost of Steel	2913-14
716	Pilferage of Wagon Loads of G. C. Steel	2914
717	Hanover Fair	2914-15
718	Manufacture of Machine Tools	2915
719	Coal Deposits near Bhurkunda	2915
720	Coke Plants	2915-16

Unstarred Question Nos.		
1857	Railway Workshop, Bikaner	2916
1858	Lignite in Bikaner	2917

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
1859	भारतीय मानक संस्था	2917
1860	राज्य व्यापार निगम . . .	2917–18
1861	जंजनगूड़ तथा चामराजनगर के बीच रेलवे लाइन	2918
1862	मद्रास के लिये सीमेंट का आवंटन	2918–19
1863	होसपेट में इस्पात कारखाना	2919
1864	स्टेशनों पर पीने का पानी	2919–20
1865	ब्रह्मपुत्र पर हाल्ट स्टेशन .	2920
1866	पंजाब में सहकारी औद्योगिक संस्थायें	2920–21
1867	खान मुहानों पर कोयला . .	2921–22
1868	दक्षिण-पूर्व रेलवे पर रंगीन प्रकाश सिगनल प्रणाली	2922
1869	दण्डकारण्य क्षेत्र में रेलवे यातायात की सुविधायें	2922–23
1870	अहमदाबाद मिल मालिक संस्था .	2923
1871	उद्योगों के कार्य संचालन का अध्ययन .	2923–24
1872	केन्द्रीय रेशम-कीट पालन गवेषणा केन्द्र, बरहामपुर	2924–25
1873	शिमला में घड़ी कारखाना	2925
1874	उड़ीसा में नमक का उत्पादन	2925
1875	उड़ीसा में हथकरघा उद्योग	2926
1876	उड़ीसा में औद्योगिक बस्तियां	2926–27
1877	उड़ीसा के लिये जी० सी० चादरें	2927
1878	जयपुर में फैरो-क्रोम कारखाना	2927
1879	उड़ीसा में कपड़ा मिलें	2928
1880	उड़ीसा के लिये स्टेनलेस स्टील	2928
1881	रायल्टी का निर्धारण	2928–29
1882	अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के रेल कर्मचारियों को पदोन्नति	2929
1883	विशेष किस्म के इस्पात का आयात	2930
1884	सप्ताह में तीन बार वातानुकूलित सेवा	2930–31
1885	पालना लिगनाइट खान .	2931
1886	रामगढ़ में कोयला धोने का कारखाना / कोयला कारखाना	2931–32
1887	रामगुडंम से कुर्डूवाडी तक बड़ी लाइन . .	2932
1888	वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ियों में पब्लिक एड्रेस सिस्टम	2932–33
1889	बिजली से चलने वाली गाड़ियों में शौचालय की व्यवस्था	2933
1890	दिल्ली प्रशासन को सीमेंट का सम्भरण	2933–34
1891	राजस्थान में उद्योग	2934–35
1892	उत्पादिता परिषदें	2935
1893	कोटा-चित्तौड़गढ़ मीटर गेज लाइन	2935–36

Unstarred Question Nos.	*Subject*	PAGES
1859	Indian Standards Institute	2917
1860	State Trading Corporation	2917-18
1861	Truck between Nanjagud and Chamarajanagar	2918
1862	Allotment of Cement to Madras	2918-19
1863	Steel Plant at Hospet . .	2919
1864	Drinking Water at Railway Stations	2919-20
1865	Halt Station at Brhampur . .	2920
1866	Industrial Cooperatives in Punjab	2920-21
1867	Coal at Pitheads	2921-22
1868	Colour Light Signalling on South Eastern Railway	2922
1869	Railway Transport Facilities in Dandakaranya Area	2922-23
1870	Ahmedabad Millowners Association	2923
1871	Study of Working of Industries . .	2923-24
1872	Central Sericultural Research Station Berhampur	2924-25
1873	Watch Factory in Simla .	2925
1874	Production of salt in Orissa	2925
1875	Handloom Industries in Orissa	2926
1876	Industrial Estates in Orissa	2926-27
1877	G. C. Sheet for Orissa	2927
1878	Ferro Chrome at Jajpur	2927
1879	Textile Mills in Orissa	2928
1880	Stainless Steel for Orissa	2928
1881	Assessment of Royality . . .	2928-29
1882	Promotion of S. C. and S. T. Railway Employees	2929
1883	Import of Special Steel .	2930
1884	Tri-weekly Air conditioned Service	2930-31
1885	Palana Lignite Mines .	2931
1886	Coal Washery/Factory at Ramgarh	2931-32
1887	B. G. Line from Ramgundam to Kurduwadi	2932
1888	Public Address System in A. C. Express Trains	2932-33
1889	Lavatory arrangements in Electric Trains	2933
1890	Supply of cement to Delhi Administration	2933-34
1891	Industries in Rajasthan	2934-35
1892	Productivity Councils .	2935
1893	Kotah-Chittorgarh M. G. Line	2935-36

लिखित उत्तर

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
1894	राजपुरा-भटिंडा सेक्शन पर माल बचने वाले ठेकेदार .	2936-37
1895	रियासी जम्मू तथा काश्मीर में एल्यूमिनियम कारखाना	2937
1896	दक्षिण-पूर्व रेलवे पर यात्री सुविधायें .	2937-38
1897	पुलगांव के निकट माल गाडी का रोका जाना	2938
1898	भारतीय खनन संस्था	2938

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना . 2939

(एक) झांसी-कानपुर सेक्शन पर एक रेलगाड़ी में लूट के समाचार 2939

श्री हुकम चन्द कछवाय . 2939

डा० राम सुभग सिंह 2939

(दो) शेख अब्दुल्ला और चीन के प्रधान मंत्री के बीच मुलाकात के समाचार .

श्री हेम बरुआ 2944

श्री स्वर्ण सिंह .

विधेयक पर राष्ट्रपति की अनुमति . . 2944

सदस्य द्वारा त्याग पत्र 2945

(श्री अजित प्रसाद जैन) . 2945

राष्ट्रपति के स्वास्थ्य के बारे में वक्तव्य

श्री लाल बहादुर शास्त्री 2945

सभा का कार्य . . 2945

अनुदानों की मांगें—

असैनिक उड्डयन 2948

श्री दाजी . . 2948

महाराजकुमार विजय आनन्द 2950—52

श्री जोकीम आल्वा 2952—54

श्री व० ब० गांधी 2954-55

श्री बसुमतारी . 2955-56

श्री हरिश्चन्द्र माथुर 2957

श्री कानूनगो . .

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

इकसठवां प्रतिवेदन . 2962

नवयुवक (हानिकर प्रकाशन) संशोधन विधेयक—

(धारा 2 का संशोधन) [श्री च० का० भट्टाचार्य का]—वापस लिया गया. 2962

श्री हाथी . 2962

श्री च० का० भट्टाचार्य 2963

Unstarred Question Nos.	*Subject*	PAGES
1894	Vending Contractors on Rajpura-Bhatinda Section	2936-37
1895	Aluminium Plant in Riasi, J & K . .	2937
1896	Passenger Amenities on South-Eastern Railway	2937-38
1897	Holding up of goods train near Pulgaon .	2938
1898	Indian Mining Association . .	2938

Calling Attnetion to Matters of Urgent Public Importance — 2939

(*i*) Robbery on a train on Jhansi-Kanpur section — 2939

Shri Hukam Chand Kachhavaiya . . — 2939

Dr. Ram Subhag Singh . . . . — 2939

(*ii*) Reported meeting between Sheikh Abdullah and the Chinese Prime Minister. . . . . . .

Shri Hem Barua . — 2944

Shri Swaran Singh

President's assent to Bills

Resignation by Member . — 2945

(Shri Ajit Prasad Jain) — 2945

Statement re: President's health—

Shri Lal Bahadur Shastri — 2945

Business of the House — 2945

Demands for Grants—

Ministry of Civil Aviation . — 2948

Shri Daji . . . — 2948

Maharajkumar Vijaya Ananda — 2950—52

Shri Jochim Alva . . — 2952—54

Shri V. B. Gandhi — 2954-55

Shri Basumatari . . — 2955-56

Shri Harish Chandra Mathur . . — 2957

Shri Kanungo . . . .

ommittee on Private Members' Bills and Resolutions—

Sixty first Report . . . . — 2962

Young Persons (Harmful Publications) Amendment Bill—*Withdrawn* (*Amendment of section* 2) by Shri C. K. Bhattacharyya

Motion to consider . . . . — 2962

Shri Hathi . . . . . — 2962

Shri C. K. Bhattacharyya . — 2963

विषय	पृष्ठ

व्यापारिक नौपरिवहन (संशोधन) विधेयक--

(धारा 456 का संशोधन) [श्री इन्द्रजीत गुप्त का]--अस्वीकृत . . 2964

श्री इन्द्रजीत गुप्त . 2964--66

श्री नि० चं० चटर्जी . 2966-67

श्री दी० च० शर्मा . 2967-68

श्री तिरुमल राव . 2968

श्री नरेन्द्रसिंह महीड़ा 2968-69

श्री हेडा . 2969

श्री खाडिलकर . 2969

श्री राज बहादुर . . 2969

दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक--

(धारा 127, 128 और 129 का संशोधन) [श्री हरि विष्णु कामत का] . 2971

श्री हरि विष्णु कामत . 2971-72

Subject	*Pages*
Merchant Shipping (Amendment) Bill—*negatived* (*Amendment or Section* 456) by Shri Indrajit Gupta	
Shri Indrajit Gupta	2964—66
Shri N. C. Chatterjee	2966-67
Shri D. C. Sharma	2967-68
Shri Thirmulala Rao	2968
Shri Narendra Singh Mahida	2968-69
Shri Heda	2969
Shri Khadilkar	2969
Shri Raj Bahadur	2969
Code of Criminal Procedure (Amendment) Bill (*Amendment of sections* 127, 128 *and* 129) by Shri Hari Vishnu Kamath	2971
Shri Hari Vishnu Kamath	2971-72

लोक-सभा

LOK SABHA

शुक्रवार, 2 अप्रैल, 1965/12 चैत्र, 1887 (शक)

Friday, April 2, 1965/Chaitra 12, 1887 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[MR. SPEAKER *in the Chair*]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Typewriters of Govt. Offices

\+
*701. **Shri M. L. Dwivedi :**
Shri S. C. Samanta :
Shri R. S. Tiwary :

Will the Minister of **Industry and Supply** be pleased to state :

(*a*) Whether it is a fact that the typewriters purchased for various Central Government offices are of inferior and sub-standard quality ;

(*b*) whether it is also a fact that the typewriter manufacturing companies charge abnormal prices for square parts of typewriters and for their repairs ; and

(*c*) if so, whether Government propose to fix reasonable prices of typewriters and their spare parts and also to ensure proper maintenance of Duplicators ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में संभरण तथा तकनीकी विकास मंत्री (श्री राघुरामैया) : (क) और (ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

कुटिल केटरों को ठीक से रखने के पर्याप्त प्रबन्ध अस्तित्व में हैं ।

Shri M. L. Dwivedi : May I know the names of the companies from whom typewriters were purchased during the period of five years alongwith their value ? Whether Indian Standards Institutions has laid down any standards for the spare parts of these typewriters, if not, why ?

श्री राघुरामैया: 1962 से पहले टाइप की मशीनें लेखन-सामग्री तथा मुद्रण के मुख्य नियंत्रक द्वारा खरीदीं जाती थीं। 1962 से यह काम संभरण तथा निपटान के महानिदेशक के अधिकारियों के जरिये किया जा रहा है। दर-ठेके के अन्तर्गत विभिन्न कम्पनियों से खरीदारी की जाती है। जहां तक स्टैंडर्ड मशीनों का सम्बन्ध है रैमिंगटन रैन्ड आफ इंडिया, रायला कारपोरेशन तथा गोदरेज एण्ड बोइस मैनुफैक्चरिंग कम्पनी के साथ दर-ठेके हैं। सुवाह्य टाइप मशीनों के लिये जे० के० मशीन्स तथा क्वालिटी आफिस ऐपलाइन्सेंस के साथ दर-ठेके हैं। मैं यह और कह दूं कि इसके लिये टेन्डर मांगे जाते हैं तथा बताये गये विभिन्न भावों, मशीनों के गुण निष्पत्ति, निरीक्षण प्रतिवेदन आदि की जांच करने के बाद ही ये ठेके दिये जाते हैं।

Shri M. L. Dwivedi : I had asked whether any standards for spare parts of typewriters has been laid down by the Indian Standards Institute ? It has not been replied.

श्री राघुरामैया : जहां तक पुर्जों का सम्बन्ध है, उसके लिये एक अलग दर-ठेका है। सेवाओं में पुर्जों का संभरण भी सम्मिलित है। इन पुर्जों के मूल्य साधारणतया वही होते हैं जो निर्माताओं ने अधिसूचित कर रखे होते हैं और हमें कोई शिकायत नहीं मिली है कि इन पुर्जों के लिये इससे अधिक मूल्य लिया गया है।

Shri M. L. Dwivedi : He has not stated which spare parts have been approved by the Standards Institution of Govt. of India.

श्री राघुरामैया : मैं एकदम इसका उत्तर नहीं दे सकता।

श्री स० चं० सामन्त : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या प्रादेशिक भाषाओं की टाइप मशीनों का भी निर्माण हुआ है और यदि हां, तो क्या प्रादेशिक भाषा की कुछ टाइप मशीनों के बारे में कोई शिकायतें मिली हैं ?

श्री राघुरामैया : हिन्दी, मराठी, गुजराती, गुरुमुखी, बंगाली, आसामी, तामिल तथा मलयालम की टाइप मशीनों के लिये भी दर-ठेके हैं।

Shri R. S. Tiwary : May I know whether preference is given to typewriters manufactured in India or not ?

श्री राघुरामैया : वे सभी हमारे निरीक्षणालय द्वारा स्वीकृत मानक प्रकार के तथा सभी देश में निर्मित होते हैं।

श्री कपूर सिंह : क्या सरकार को मालूम है कि सेन्ट्रल हाल के विरोधी कक्ष में टाइपिस्ट अपने पुराने खड़खड़ करने वाली रैमिंगटन के स्थान पर नई गोदरेज मशीन नहीं लेना चाहता और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

अध्यक्ष महोदय : ऐसे मामलों की सूचना मुझे देनी चाहिये। मैं इसकी जांच करूंगा।

श्री शिंकरे : वर्तमान प्रबन्ध के अनुसार सरकार ने टाइप मशीनों के अनेक विदेशी निर्माताओं को लाइसेंस दिये हैं तथा यह शर्त रखी है कि सरकार के लिये ली गई मशीनों पर वे मूल्य में कुछ छूट देंगे, जो लगभग 40 से 50 प्रतिशत तक है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार का विचार यथार्थ गैरसरकारी व्यक्तियों के लिये कुछ मशीनें नियत करने तथा छूट देने का है ?

श्री राघुरामैया : स्थिति इस प्रकार है कि हम किसी इन्डेन्टर को किसी विशेष कम्पनी से खरीदने के लिये नहीं कहते। हम विभिन्न कम्पनियों से दर-ठेका कर लेते हैं। उनके मूल्यों में अन्तर होना स्वाभाविक है। अधिक समय नहीं हुआ जब कुछ निर्माता केन्द्रीय सरकार, सरकारी निगमों तथा अर्ध-सरकारी संस्थाओं से भिन्न दर ले रहे थे। कुछ महीने पहले हमने उनसे बातचीत की और यह देखते हैं कि वे सभी को, चाहे केन्द्रीय सरकार के उपक्रम हों अथवा सरकारी उपक्रम अथवा अर्ध-सरकारी उपक्रम हों, एक ही भाव पर बेचते हैं।

मशीनों का निर्यात

†702. **महाराजकुमार विजयआनन्द** : क्या **वाणिज्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि कुछ अफ्रीकी देशों से हल्के इंजीनियरी सामान तथा अन्य मशीनों की मांग बढ़ रही है ; और

(ख) यदि हां, तो इस भारी मांग को पूरा करने में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) जी, हां।

(ख) अफ्रीकी देशों को होने वाले इंजीनियरी सामान की प्रगति प्रकट करने वाला एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत है। **[पुस्तकालय में रखा गया, देखिये एल० टी० संख्या 4128/65]**

इन देशों को हुए इन वस्तुओं के निर्यात का मूल्य जहां 1960 में 1.16 करोड़ रु० था वहां वह 1964 में दुगने से भी बढ़ कर 2.51 करोड़ रु० हो गया।

हाल के वर्षों में इंजीनियरी निर्यात संवर्द्धन परिषद् द्वारा संयोजित कई बिक्री सह अध्ययन दल और भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग चेम्बर संघ द्वारा संयोजित भारतीय औद्योगिक सद्भावना शिष्टमण्डल ने अफ्रीकी देशों का वहां इंजीनियरी सामान के बाज़ार का अध्ययन करने के लिये दौरा किया है।

महाराजकुमार विजय आनन्द : क्या मैं जान सकता हूं कि किस प्रकार की तथा किन वस्तुओं की मांग है ?

श्री मनुभाई शाह : सब मिलाकर 85 वस्तुएं हैं। मैं कुछ का नाम बता सकता हूं—साइकिल, रेडियो, टाइप मशीनें, मशीनी औजार, गैरेज़ औजार आदि।

महाराजकुमार विजय आनन्द : क्या सरकार इन उद्योगों को राजसहायता तथा प्रोत्साहन देगी ?

श्री मनुभाई शाह : राज सहायता का कोई प्रश्न नहीं है। सामान्य रूप में हम जो भी सहायता देते हैं वह अफ्रीका को भेजे जाने वाले सामान पर भी लागू होती है।

श्री दी० चं० शर्मा : यद्यपि कुछ देशों को निर्यात में सराहनीय वृद्धि हुई है, लेकिन फिर भी जहां तक मिश्र (44 लाख रुपये से घटकर 33 लाख रुपये), सूडान तथा ईथोपिया का सम्बन्ध है निर्यात बहुत कम हो गया है। क्या सरकार ने इन देशों के निर्यात में इस बड़ी गिरावट के कारणों का विश्लेषण करने का प्रयत्न किया है ?

श्री मनुभाई शाह : जहां तक मिश्र का सम्बन्ध है, करार केवल पिछले वर्ष समाप्त हुआ था । यह पुनर्जीवित कर लिया गया है और मैं आशा करता हूं कि 10 लाख रुपये की कमी पूरी हो जायेगी। इथोपिया के सम्बन्ध में गिरावट अधिक नहीं हुई है, क्योंकि 1962 में राशि बहुत कम थी और 1963 में अपेक्षाकृत निर्यात बहुत अधिक था । इसी प्रकार सूडान को एक विशेष वर्ष में निर्यात अधिक हुआ था क्योंकि हमने बहुत सा इंजीनियरी सामान बेचा था । बाद में जब परियोजना समाप्त हो गई तो देख-भाल सम्बन्धी नियमित सामान भेजा गया । इसलिये इसको परियोजना-व-कच्चे माल के सही दृष्टिकोण से देखना पड़ता है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं देखता हूं कि विवरण में दिये गये अनेक देश कच्चे माल में सम्पन्न हैं जो हमारे उद्योगों के लिये बहुत उपयोगी होगा मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार की इन देशों से हमारे इंजीनियरी सामान के विनिमय का प्रबन्ध करने की कोई योजना है ताकि बदले में हमें अत्यावश्यक कच्चा माल प्राप्त हो सके ?

श्री मनुभाई शाह : कपास को छोड़कर इंजीनियरी सामान के लिये जो कच्चा माल चाहिये उसमें ये देश सम्पन्न नहीं हैं । कपास का इंजीनियरी सामान के बदले विनिमय नहीं हो सकता । हम उनसे कपास खरीदते हैं और उनको अपना कपड़ा बेचते हैं । यदि कोई देश जैसे कांगो अलौह धातुएं दे सके तो हम ये प्राप्त करने का प्रयत्न कर रहे हैं ।

श्री फतहसिंह राव गायकवाड : मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार निर्यात की जाने वाली इस प्रकार की वस्तुओं की गुणावस्था की पूर्ण देखरेख रखती है ?

श्री मनुभाई शाह : पूर्णत: ।

Shri M. L. Dwivedi : Whether any steps are being taken to further their export ?

Shri Manubhai Shah : Exports have risen from one crore of rupees to two and half crores of rupees. To export engineering products casting two and half crores of rupees is not easy.

श्री स० मो० बनर्जी : मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स द्वारा देश की आवश्यकता से अधिक बनाये गये लेथ्स का इन अफ्रीकी देशों को निर्यात किया जा रहा है और यदि हां, तो हाल में कुल कितने लेथ्स का निर्यात किया गया तथा कितनी विदेशी मुद्रा प्राप्त हुई ?

श्री मनुभाई शाह : हिन्दुस्तान मशीन टूल्ज़ के लेथ्स अत्यधिक सूक्ष्म किस्म के हैं कि कोई अफ्रीकी देश उनसे लाभ उठाने की स्थिति में नहीं है । लेकिन हमने उन्हें 8 लाख रुपये का लुधियाना की ड्रिल्स तथा छोटे मशीनी औजार बेचे हैं ।

श्रीमती सावित्री निगम : मैं जानना चाहती हूं कि क्या मंत्री महोदय को मालूम है कि अफ्रीकी देशों में हमारी मशीनों के अनेक आयात करने वालों ने यह विचार व्यक्त किया है कि यदि वहां पर हमारी वर्क-शाप तथा निर्यात-कार्यालय स्थापित कर दिये जायें तो निर्यात लगभग दुगनी हो जायेगा ?

श्री मनुभाई शाह : यह बात ठीक है। हमने इन अफ्रीकी देशों में न केवल वर्कशाप बल्कि संयुक्त उद्यम के रूप में कारखाने भी खोलने का प्रयास किया है। अभी भी भारतीय सहयोग से नाइजेरिया में 5, यूगांडा में 4, इथोपिया में 1, लिबिया में 1 तथा जम्बिया में 1 कारखाने हैं। 5 अ · खोलने का विचार है।

कोयले की खपत

*703. **श्री यशपाल सिंह** : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोयले की खपत में कमी हुई है ;

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

(ग) प्रवृत्ति को रोकने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

इस्पात तथा खान मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्र० चे० सेठी) : (क) 1963-64 के मुकाबले में 1964-65 में कोयले की खपत में बहुत थोड़ी कमी हुई है।

(ख) कोयले की खपत की कमी उपेक्षणीय है। फिर भी कुछ क्षेत्रों में रेल मार्गों में डीजल तथा विद्युत प्रयोग करने, विद्युत कार्य-क्रम की प्रावस्था बनाने, इस्पात प्लांटों में सुधारे हुए ईंधन तकनीकी प्रयोग, तथा कुछ कोयला-खपत करने वाले उद्योगों के आशानुसार चालू न होने के कराण, कोयले की खपत में बढ़ती नहीं हुई है। जैसे जैसे परिवहन दशा सुगम हो गई, उपभोक्ताओं ने अपने संग्रह भी कम करने आरम्भ कर दिये।

(ग) कोयले की मांग बढ़ाने के लिये ईंट पकाने के भट्ठों तथा साफ्ट कोक डिपों को लाइसेंस देने में उदारता, कोयले र पर आधारित उद्योगों को प्रोत्साहन, और अभ्याशंधारियों को बिना रोक टोक अतिरिक्त कोयला लेने के आदेश आदि कदम उठाये गए हैं।

Shri Yashpal Singh : May I know whether Government propose to ask furnace-oil consuming industries to use coal with a view to save foreign exchange and increase the consumption of coal ?

Shri P. C. Sethi : There are about 14 Cement factories which decided in 1962 to switch only to oil and they have made necessary arrangements therefore. It does not appear possible to bring them back to coal base.

Shri Yashpal Singh : Do the Government propose to keep the demand and supply of coal at par during the Forth Five Year Plan and ensure that there is no change in this position ?

Shri P. C. Sethi : In view of the consumption of coal that has gone down due to dieselisation and electrification, we are trying to fix a target during the Forth Plan period.

श्री जयपाल सिंह : मंत्री महोदय द्वारा दिये गये पहले प्रश्न के उत्तर से यह बिल्कुल स्पष्ट है कोयले की खपत में कमी का कारण उसकी अनियमित सप्लाई है। चूंकि कोयला अधिक समय तक रखने से कराब नहीं होता है अतः सरकार ने कोयले को भारत में अभाव वाले स्थानों में इकट्ठा करने की बात पर विचार क्यों नहीं किया ?

श्री प्र० च० सेठी : वास्तव में करीब एक या दो वर्ष पूर्व जब परिवहन सम्बन्धी गतिरोध हो गया था, तब सीमेंट कारखाने कोयले के स्थान पर तेल से चलने लगे । चूंकि वह परिवहन-गतिरोध अब नहीं है, वे जहां कहीं सम्भव है, कोयले को काम में ला रहे हैं ।

श्री जयपाल सिंह : मेरा प्रश्न कोयले को इकट्ठा करने के सम्बन्ध में था और उसका उत्तर नहीं दिया गया है ।

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : खानों के महानों पर कोयला इकट्ठा किया हुआ है। क्योंकि सभी कोयले की खानें एक ही क्षेत्र में हैं, कोयला जमा करने के लिए मध्य प्रदेश और सिंगरेनी क्षत्र में कई महाने हैं। किन्तु कोयला प्रत्येक राज्य अथवा जिले में विभिन्न स्थानों पर जमा नहीं किया जा सकता। परिवहन सम्बन्धी सरल सुविधायें उपलब्ध होने के कारण कोयले की ढूलाई में कोई कठिनाई नहीं है अतः हम इसे इकट्ठा नहीं कर रहे हैं।

श्री ओझा : क्या यह सच है कि आशातीत औद्योगिक विकास न होने के कारण कोयले की खपत कम होती जा रही है? यदि हां, तो इस मंत्रालय ने स्थिति में सुधार करने के लिए उद्योग तथा सम्भरण मंत्रालय के सहयोग से क्या कदम उठाये हैं।

श्री संजीव रेड्डी : मेरे सहयोगी ने कोयले की खपत में कमी होने के विभिन्न कारणों को पहले ही बता दिया है । यह सच है कि कारखानों में आशातीत खपत नहीं हुई है। किन्तु इसके और भी अन्य कारण हैं यथा कोयले के स्थान पर तेल, डीज़ल तथा बिजली का प्रयोग करना। स्वतः हमारे इस्पात कारखाने में एसे तरीके मालूम किये गये हैं जिनसे इस्पात के उत्पादन में तेल और नेफ्ता का प्रयोग करके कोयले का कम उपयोग किया जाता है। अतः स्वाभाविक है कि कोयले की खपत कम होती है, यह बात नहीं है कि हम केवल परामर्श करके किसी कारखाने पर अधिक खपत करने के लिए दबाव डाल सकते हैं।

एक माननीय सदस्य : लाइसेंस देने के सम्बन्ध में क्या नीति है ?

श्री संजीव रेड्डी : इस विषय पर सम्बन्धित मंत्रालय को पूछना पड़ेगा।

Shri Vishram Prasad : The Hon. Minister has just now stated that there had been a fall in the consumption of coal as compared to that in the last year. I want to know the quality and the grade of coal consumed in 1963-64.

Shri P. C. Sethi : The different heads have different quantity of consumption. For example, 13·24 million tons of coal was supplied to the Railways in 1963-64 whereas in 1964-65 only 12·98 million of coal was dispatched to them. The consumption of coal has similarly declined in all the other Departments also.

श्री अ० सिंह० सहगल : क्या कोयला अधिक मात्रा में मुहानों के निकट जमा किया गया है और परिवहन सम्बन्धी सुविधाओं के अभाव के कारण उसे भेजा नहीं जा रहा है ? सरकार इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री प्र० चं० सेठी : वास्तव में एक अथवा दो स्थानों को छोड़कर और कहीं भी परिवहन सम्बन्धी कोई गतिरोध नहीं है और मुहानों पर जमा किया गया कोयला एक महीने से अधिक का स्टाक नहीं है ?

श्री अ० प्र० शर्मा : क्या सरकार कोयले की खपत बढ़ाने के लिए उसकी ढुलाई पर लगाये गये प्रतिबन्ध को हटा रही है ?

श्री प्र० चं० सेठी : उन स्थानों को छोड़कर जहां रेलवे-लाइनों पर यातायात बहुत अधिक है, कोयले की ढुलाई में ऐसा कोई भी प्रतिबन्ध नहीं है।

Shri Bibhuti Mishra : Is it a fact that the reduction in the consumption of coal is due to inferior variety of coal which is not liked by the industries and the Government is experiencing difficulty on account of it ?

Shri P. C. Sethi : Different types of coal is produced there. It is true that the large quantity which we have is that of lower variety.

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मंत्री महोदय ने अपने पहले उत्तर में कहा है कि कोयले की खपत में बहुत थोड़ी कमी हुई है। यदि ऐसी बात है, तो भारतीय खान संघ के सभापति के इस कथन पर कि चौथी पंचवर्षीय योजना में उत्पादन लक्ष्य काफी कम कर दिया जाये, भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और कोयले की खपत में कमी होने के बहाने इतनी अधिक खानें बन्द क्यों की जा रही हैं ?

श्री संजीव रेड्डी : जी, नहीं हम खानें बन्द नहीं कर रहे हैं। जो कोयला हमारे पास फालतू पड़ा है वह तीसरे किस्म का है और घटिया कोयला है; अतः हम धातुकर्मिक कोयले और अच्छे किस्म के कोयले की नई खानें खोल रहे हैं। हमारे पास घटिया किस्म का इतना फालतू कोयला पड़ा हुआ है कि इस समय हमें नई खानें खोलने की आवश्यकता नहीं है। हम वर्तमान खानों से भी चौथी योजना में बहुत अधिक उत्पादन कर सकते हैं। जहां तक कोयले की खपत का सम्बन्ध है, उसमें बहुत थोड़ी कमी अवश्य हुई है। इसके अनेक कारण बताये गये हैं और माननीय मित्र ने यह भी सुन लिया है कि रेलवे और इस्पात कारखाने गत वर्ष की तुलना में थोड़ी कम कोयले की खपत कर रहे हैं।

दस्तूर एण्ड कम्पनी

+

*704. श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री राम सहाय पाण्डेय :
श्री उइके :
श्री विद्याचरण शुक्ल :
श्री राधेलाल व्यास :
श्री रा० बरुआ :
श्री द्वारका दास मंत्री :
श्री पें० वेंकटासुब्बया :

564 (Ai)LSD—2

श्री रवीन्द्र वर्मा :
श्री कृ० चं० पंत :

क्या इस्पात और खान मंत्री 4 दिसम्बर, 1964 के तारांकित प्रश्न संख्या 367 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड अथवा सरकारी क्षेत्र में उसके एकक के साथ मैसर्स दस्तूर एण्ड कम्पनी की परामर्शदात्री फर्म को मिलाने के बारे में दस्तूर एण्ड कम्पनी के प्रस्ताव पर विचार कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या निश्चय किया गया है ?

इस्पात और खान मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्र० चं० सेठी): (क) और (ख). मैसर्स दस्तूर एण्ड कम्पनी ने हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड में विलय के लिए कोई प्रस्ताव नहीं किया था फिर भी सरकार ने उनको सरकारी क्षेत्र की एक इकाई का रूप देने के प्रस्ताव पर विचार किया है और उसके लिए सहमत है । जिन शर्तों पर ऐसा किया जा सकता है उन पर बातचीत की जा रही है ।

श्री प्र० चं० बरुआ : यदि सरकार उसे अपने हाथ में ले रही है, तो उसे मालूम है कि इस समवाय ने कितना फिजूल खर्च किया है ?

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी): इन सब पहलुओं की जांच की जानी है । मंत्रि-मंडल सचिवालय के सचिव की अध्यक्षता में एक समिति नियुक्त की गई है जिसमें इस्पात और खान मंत्रालय और वित्त मंत्रीलय के सचिव भी हैं । वे इस प्रश्न के सभी पहलुओं पर विचार कर रहे हैं, इस समय मैं और अधिक ब्यौरा नहीं दे सकता हूं ।

श्री प्र० चं० बरुआ : यदि इसका राष्ट्रीयकरण किये जाने पर परामर्शदाता समवाय तथा केन्द्रीय इंजीनियरी डिजायन ब्यूरो का कार्य किस प्रकार समन्वित करने का विचार है ?

श्री संजीव रेड्डी : परामर्शदाता समवाय पूर्ववत् काम करते रहेंगे और हम उनकी सेवाओं का उपयोग केवल इस्पात उद्योग के लिए ही नहीं अपितु प्रतिरक्षा कारखानों के समेत विभिन्न उद्योगों के लिए करेंगे । समवाय की वर्तमान स्थिति में कोई अन्तर नहीं आयेगा । मैं इस सम्बन्ध में इस समय और अधिक कुछ नहीं कह सकता क्योंकि इस बात पर विचार किया जा रहा है कि उनका उपयोग किस प्रकार किया जायेगा और इस पर कितना व्यय होगा

श्री दाजी : क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाया गया है कि उनके पास कुछ समय पूर्व से कोई भी काम नहीं है और बातचीत तय होने से पहले यदि उन्हें तुरन्त कोई काम नहीं दिया गया तो उनका पूरी तौर पर दिवाला निकल जायेगा और सम्पूर्ण फर्म का काम बन्द हो जायेगा ? इस बात की आवश्यकता पर विचार करते हुए कि इस उच्च स्तर के तकनीकी फर्म का काम चलता रहे, क्या सरकार ने उन्हें तुरन्त कोई काम देने का विचार किया है ?

श्री संजीव रेड्डी : मेरे और मेरे मंत्रालय के लिए पैदा करना कठिन है। इसी लिए यह निर्णय किया गया है कि दस्तूर एन्ड कम्पनी कन्सल्टेंट की सेवाओं का उपयोग न केवल इस्पात मंत्रालय द्वारा ही अपितु अन्य उद्योगों द्वारा भी किया जायेगा। फिलहाल इस्पात मंत्रालय ने उन्हें आठ स्थानों पर कच्चे लोहे के कारखानों के सम्बन्ध में अध्ययन करने का काम सौंपा है। हम उन्हें काम उपलब्ध होने पर ही दे सकते हैं।

श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच है कि श्री दस्तूर यहां पर सरकारी अधिकारियों तथा मंत्री महोदय से मिले थे? क्या बोकारो इस्पात कारखाने में उनके सहयोग के बारे में कोई अन्तिम निर्णय किया गया है अथवा मामला अभी विचाराधीन है?

श्री संजीव रेड्डी : मुझे इस बात की जानकारी नहीं है कि श्री दस्तूर यहां आये थे; कम से कम वह मुझसे नहीं मिले। अतः मैं इस बारे में कुछ नहीं कह सकता। हो सकता है कि वह सरकारी अधिकारियों से मिले हों क्योंकि वह यहां कई बार आते हैं। उनके सहयोग के बारे में कोई निर्णय किया गया। जब तक परियोजना सम्बन्धी प्रतिवेदन तैयार नहीं हो जाता, हमारे लिए कुछ कह सकना कठिन है।

श्री कपूर सिंह : क्या यह सच है कि रूस द्वारा बोकारो इस्पात कारखाने में सहयोग देने से इन्कार कर देने के कारण अत्यधिक कार्यकुशल तकनीकी निजी उद्यमी को बर्बाद होने के लिए मजबूर किया जा रहा है; और यदि हां, तो सरकार हमें विदेशों के राजनैतिक प्रभुत्व में क्यों रखना चाहती है?

श्री संजीव रेड्डी : सरकार का अभिप्राय दस्तूर एण्ड कम्पनी को हानि पहुंचाना नहीं है। यदि एसा विचार होता तो सरकार उसे सरकारी क्षेत्र में लेने के लिए लाखों रुपये की योजना नहीं बनाती। हम उनका अस्तित्व बनाये रखने के लिए विभिन्न क्षेत्रों में उनकी सेवाओं का उपयोग करने की सम्भावनाओं का पता लगा रहे हैं।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या यह सच नहीं है कि हमारे देश में विशेषज्ञ परामर्श दाताओं की कमी को ध्यान में रखते हुए स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्री नेहरू ने व्यक्तिगत रुचि के साथ कुछ आशा लेकर इस समवाय को भारत में स्थापित करवाया? इस समवाय को किन परिस्थितियों में सरकारी क्षेत्र में लिया गया?

श्री संजीव रेड्डी : मुझे जानकारी नहीं है कि वह किसके आदेश तथा प्रेरणा से भारत में स्थापित हुए। उसे सरकारी क्षेत्र में लेने का अभिप्राय उसे हानि पहुंचाना नहीं है। दस्तूर एन्ड कम्पनी ने सरकारी क्षेत्र में मिलने का प्रस्ताव किया और सरकार ने उसे स्वीकार कर लिया; उसने ऐसा प्रस्ताव क्यों किया इसका उत्तर वही कम्पनी दे सकती है।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मेरा प्रश्न यह नहीं है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या मंत्री महोदय को इस बात का पता है कि भारतवर्ष में विशेषज्ञ परामर्श दाताओं की कमी के कारण ही यह कम्पनी भारत में स्थापित हुई थी। इस कम्पनी ने निजी क्षेत्र के उपक्रम के रूप में काम न करके सरकारी क्षेत्र के उपक्रम के रूप में कार्य करने का निर्णय क्यों किया इसके कुछ कारण अवश्य होंगे। क्या मंत्री महोदय ने उनका अध्ययन किया है;

श्री संजीव रेड्डी : सारा मामला मंत्रिमण्डल के सम्मुख रखा गया। उन्होंने मामले के सब पहलुओं पर विचार किया। कम्पनी के सरकारी क्षेत्र में आने की इच्छा व्यक्त करने के कारणों के बारे में बताना कठिन है। कम्पनी की ओर से मेरा कुछ कहना उचित नहीं होगा। इस सम्बन्ध में सरकार को एक पत्र मिला जिससे उसने स्वीकार कर लिया।

श्री रामनाथन् चेट्टियार : भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मंडल संघ के सामने हाल ही में प्रधान मंत्री महोदय द्वारा अपने भाषण के दौरान दिये गये इस सुझाव को कि हमें केवल अपने देश के अभिकरणों का ही नहीं अपितु दस्तूर एन्ड कम्पनी जैसे परामर्शदाताओं की सेवाओं का भी उपयोग करना चाहिये, ध्यान में रखते हुए सरकार दस्तूर एन्ड कम्पनी को, जिसमें 700 से भी अधिक इंजीनियर काम करते हैं। सरकारी क्षेत्र में लेने का विचार क्यों नहीं छोड़ देती ?

श्री संजीव रेड्डी : हमने किसी का भी परित्याग नहीं किया। हम तो उसे सरकारी क्षेत्र का उपक्रम बनाकर उसकी सेवाओं का उपयोग करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

श्री रामनाथन् चेट्टियार : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : इसमें किस नियम का उल्लंघन हो रहा है ?

श्री रामनाथन चेट्टियार : प्रश्न के उत्तर से . . . .

अध्यक्ष महोदय : फिर तो इसमें व्यवस्था का कोई प्रश्न नहीं है।

श्री रामनाथन चेट्टियार : मैं कुछ स्पष्टीकरण चाहता हूं . . .

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न :

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस उत्तर से मामला और भी अधिक उलझ गया है।

उद्योग सम्बन्धी केन्द्रीय सलाहकार परिषद्

+

*705. **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्री द्वा० ना० तिवारी :
श्री यशपाल सिंह :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ओंकार लाल बेरवा :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री रामेश्वर टांटिया :

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

(क) क्या जनवरी, 1965 के अन्त में नई दिल्ली में केन्द्रीय उद्योग सलाहकार परिषद् की एक बैठक हुई थी ; और

(ख) यदि हां, तो उसमें किन-किन विषयों पर विचार किया गया ; और क्या निष्कर्ष निकाले गये ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र) : (क) तथा (ख) केन्द्रीय उद्योग परामर्श परिषद् की एक बैठक 28 जनवरी, 1965 को हुई थी जिसमें देश के औद्योगिक और आर्थिक विकास के बारे में समान्य रूप से विचार विमर्श हुआ और कृषि-उद्यो ों तथा वैद्युत इंजीनियरिंग उद्योगों द्वारा की गई प्रगति पर विचार किया गया। सदस्यों द्वारा दिये गए सुझावों पर विचार किया जा रहा है।

Shri M. L. Dwivedi : On one hand Government want the industries to develop and on the other hand the raw material required for the manufacture of requisite cpmmodities is not available in adequate quantity. Have Government considered this point that the raw material should either be made available in the country or imported from abroad in order to meet to the requirements of the industries ?

The Minister of Heavy Engineering and Industry in the Ministry of Industry and Supply (Shri T. N. Singh) : Some members of the council had expressed their views on this matter also it is true that import of raw materials is not in adequate quantity. Everything which is possible is being done according to the available foreign exchange. Continuous efforts to manufacture the raw materials are also being made.

Shri M. L. Dwivedi : Why do the Government allow those industries to start for which raw material in adequate quantity is not available ?

Shri T. N. Singh : The majority of such industries which are not getting sufficient raw materials are generally small scale industries. These can be started even without a license issued by the Government . A large number of such small scale industries is functioning in every State. After they come into existence, we give them every possible help.

Shri Yashpal Singh : May I know whether this council also examined the matter relating to the closure of most of the sugar factories in Uttar Pradesh which were scheduled to function upto May and suggested step to be taken with regard thereto ?

Shri T. N. Singh : At this stage it is very difficult to say anything about it.

श्री स० चं० सामन्त : क्या विभिन्न उद्योगों की जांच करने के लिय केन्द्रीय सलाहकार परिषद् ने कुछ उप-समितियां नियुक्त करने की सिफारिश की है ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : उप समितियां नियुक्त करने का कोई सुझाव नहीं दिया गया है किन्तु परिषद् ने लगभग एक दर्जन महत्वपूर्ण सिफारिशें की हैं, जो विचाराधीन हैं।

Shri Onkar Lal Berwa : May I know the names of those states which represented in the Central Advisory Counicil and the suggestions given by them ?

Shri T. N. Singh : No representative from any state is invited. The council consists of the representatives of various industries consumers and labourers.

श्री प्र० चं० बरुआ : क्या केन्द्रीय सलाहकार समिति ने कर व्यवस्था की जटिलता तथा समवाय विधि में बार-बार संशोधन के कारण उत्पन्न अविश्वास को उद्योगों की धीमी

प्रगति के लिए उत्तरदायी ठहराया है ; और यदि हां, तो सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है और इन कठिनाइयों को दूर करने के लिए उसका क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : परिषद् भारी कराधान के लिए किसी भी शब्द का प्रयोग कर सकती है किन्तु यह सुझाव न हो कर केवल एक विचारमात्र है ।

श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि उद्योग चुने हुए क्षत्रों में ही केन्द्रित हो रहे हैं, क्या सरकार ने ग्रामीण क्षेत्र के उद्योगों को प्रोत्साहन देने के लिए कोई उपाय किये हैं ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : जी, हां । यह भी एक महत्वपूर्ण विषय है ।

श्री श्रीनारायण दास : मंत्री महोदय ने बताया है कि परिषद् ने अनेक सिफारिशें की हैं जो विचाराधीन हैं । परिषद द्वारा दिये गये किन किन महत्वपूर्ण सुझावों पर सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : परिषद् ने अनेक सुझाव दिये, उदाहरणार्थ उसने सुझाव दिया है कि भारी कराधान को कम किया जाना चाहिए । उन्होंने यह भी सुझाव दिया है कि मालिक मजदूर सम्बन्धों में सुधार करने के लिए कोई तरीका निकाला जाय क्योंकि इस बारे में शिकायतें थीं ; वास्तव में कुछ लोगों ने शिकायतें की थीं कि राज्यों में राज्य सरकारें मजदूर समस्याओं में हस्तक्षेप करती हैं । परिषद् ने आगे सुझाव दिया है कि उद्योगों और राष्ट्रीय प्रयोगशालाओं के बीच अच्छा समन्वय स्थापित किया जाये नये एकक खोलने के बजाय विद्यमान एककों का विस्तार किया जाय, सहायक उद्योगों का विकास किया जाये, आयात किये जाने वाले कच्चे माल के स्थान पर किसी अन्य कच्चे माल का उपयोग किया जाये, किस्म नियंत्रण आदि लागू किया जाये ।

श्री श्यामलाल सर्राफ : माननीय मंत्री ने अभी बताया था कि छोटे पैमाने के उद्योग राज्यों में सभी जगह बिना किसी लाइसेन्स के स्थापित किये जा सकते हैं । क्या उनको इस बात का पता है कि छोटे पैमाने के उद्यागों के सम्बन्ध में भी जहां कमी वाली वस्तुओं, आयात की जाने वाली वस्तुओं और नियंत्रणाधीन कच्चे माल की बात होती है, वहां कमी होती है और इसलिये उन्हें प्राप्त करने में कठिनाई होती है ? यदि हां, तो यह देखने के लिय क्या कार्यवाही की जा रही है कि छोटे पैमाने के उद्योगों को काफी माल दिया जाये तथा अन्य स्थानों की भांति वहां भी ठीक तरह से काम चल सके ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : जब यह कहा गया था कि लाइसेन्स लेने की आवश्यकता नहीं है, तो यह एक तकीनी सा वक्तव्य था जिसमें 'लाइसेन्स लेने की आवश्यकता नहीं है' से तात्पर्य था कि अधिनियम के अधीन छोटे पमाने के उद्योगों की स्थापना के लिये लाइसेन्स लेने की आवश्यकता नहीं है । परन्तु जहां तक कच्चे माल का सम्बन्ध है इसके लिये किसी व्यक्ति के पास पंजीकरण कराना आवश्यक है । इस के बिना कच्चा माल बिल्कुल नहीं दिया जा सकता । इस समय कम उत्पादन वाले कच्चे माल को ध्यान में रखते हुए छोटे पैमाने के उद्योगों सम्बन्धी सलाहकार बोर्ड ने, जिसकी पीछे बैठक हुई थी, यह सर्वसम्मति से निर्णय किया था कि ऐसे किसी एक को प्रोत्साहन नहीं दिया जाना चाहिये जो कमी वाले कच्चे माल पर निर्भर करता हो ।

Shri Vishram Prasad : The hon. Minister just now stated that the Advisory Board had a discussion regarding the supply of electricity to Small-Scale Industries. The major portion of electricity of Rihand Dam which was to be given to Eastern Uttar Pradesh has been supplied to Railways and to Birla. In this connection may I know whether any thought has been given to supply the electricity to Eastern Uttar Pradesh for starting small-scale industries ?

Shri T. N. Singh : This is the general policy of this Government and of the State Governments too that electricity should be utilised in the villages or for small-scale industries but as far as Rihand is concerned there is no surplus electricity with them. They are going to increase it. When they will be able to produce more, everything possible will be done for it.

Shri Vishram Prasad : You have already supplied the surplus electricity that you had to the Railways and aluminium factory. Now how can you have surplus electricity.

कपड़ा नियंत्रण सलाहकार समिति

*706. श्री प्र० चं० बरुग्रा :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री रामचन्द्र उलाका :
श्री घुलेश्वर मीना :
श्री सरजू पाण्डेय :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 20 अक्टूबर, 1964 से कपड़े पर लगाये गय कानूनी नियंत्रण के कार्यचालन का पुनर्विलोकन करने के लिए 27 जनवरी, 1965 को बम्बई में कपड़ा नियंत्रण सलाहकार समिति की बैठक हुई थी ; और

(ख) यदि हां, तो समिति ने मुख्यत: क्या विचार व्यक्त किये तथा क्या सिफारिशें कीं ?

वाणिज्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). सूचना देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) जी, हां ।

(ख) समिति ने प्रभावशाली ढंग से कानूनी नियन्त्रण लागू होने और स्वेच्छा योजना के स्थान पर कानूनी योजना जिस सहज गति से लागू की गयी है, उस पर सन्तोष व्यक्त किया है। समिति ने कहा है कि प्रत्यक मिल के लिये न्यूनतम कोटा निर्धारित करने वाले उत्पादन नियन्त्रण आर्डरों के विषय में अच्छी प्रतिक्रिया हुई है और देश में कपड़े की स्थिति अत्यन्त सन्तोषजनक है। समिति ने व्यापारिक लाभों और नियन्त्रित तथा अनियन्त्रित किस्मों को मिलाने के विषय में विचार करने के लिये श्री आर० जी० सरैया की अध्यक्षता में गठित उप-समिति के प्रतिवेदन की भी जांच की। समिति ने सरैया उप-समिति के इस विचार से अपनी सहमति प्रकट की है कि विभिन्न

व्यापार माध्यमों द्वारा होने वाले कपड़ा वितरण सम्बन्धी वर्तमान व्यापारी रिवाजों, एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में रहने वाली उनकी विभिन्नताओं और इस वितरण पर पड़ने वाले भाड़े तथा ऋण सुविधाओं के प्रभावों को ध्यान में रखते हुए थोक अर्द्ध थोक, तथा खुदरा आदि व्यापारियों के लाभांशों का 18 प्रतिशत के लाभ में अलग अलग निर्धारित करना सम्भव नहीं है। समिति ने उप-समिति के इस विचार से भी सहमति प्रकट की है कि स्वयं व्यापारियों द्वारा एक आचार संहिता बनायी जानी चाहिय तथा व्यापारियों द्वारा ही बम्बई, अहमदाबाद, कानपुर, कलकत्ता और मद्रास जैसे महत्वपूर्ण केन्द्रों में क्रियान्वय समितियां स्थापित की जानी चाहिये।

श्री प्र० चं० बरुआ : क्या समति ने इस बात की ओर ध्यान दिया है कि कई मिलें निर्धारित कोटे के अनुसार कपड़े का उत्पादन नहीं कर रही हैं? यदि हां, तो वे कितना उत्पादन कम कर रही हैं और इस के लिये उन के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

श्री सं० वें० रामस्वामी : उत्पादन में बहुत कमी नहीं हुयी थी। निर्धारित कोटे का लगभग 86 प्रतिशत भाग दे दिया गया था। कुछ अन्य मिलों में उत्पादन तेजी से नहीं हो रहा था। हमें इस का पता चल गया था। अब वहां काम ठीक हो रहा है।

श्री प्र० चं० बरुआ : क्या यह सच है कि कपड़े की कुछ किस्मों के मूल्यों पर नियंत्रण होने के कारण अन्य किस्मों के मूल्यों में बहुत वृद्धि हो गई है? यदि हां, तो उन मूल्यों को कम करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है?

श्री सं० वें० रामस्वामी : यह नियंत्रण जनसाधारण के उपयोग में लाई जाने वाली कुछ अत्यावश्यक किस्मों पर लागू होता है। इस के अन्तर्गत कुल उत्पादन का लगभग 50 प्रतिशत भाग आता है। हम ने जानबूझ कर शेष 50 प्रतिशत पर नियंत्रण नहीं लगाया है। इस लिये यदि उन के मूल्यों में कुछ वृद्धि हुई है तो इस का पता हमें उस की खपत में कमी होने से लग जायेगा।

Shri Gulshan : May I know whether it is a fact that some reduction was announced in the Budget proposals in the excise duty of cloth ? If so, have the Committee thought over it that the prices of cloth in the market should commensurate with the reduction in excise duty ?

श्री सं० वें० रामस्वामी : उत्पादन शुल्क में कमी होने के कारण मूल्यों में भी बहुत कमी हो गई है। बजट में जो छूट दी गई है उसके कारण नियंत्रण मोटे और औसत किस्म के कपड़े पर उपभोक्ता मूल्य में। मार्च, 1965 से 2 से 7 प्रतिशत की कमी हो भी गयी है। अन्य कुछ कपड़ों के मूल्य में यह छूट 10 प्रतिशत तक है?

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इस नियंत्रण पद्धति के अधीन कारखाना मूल्य और खुदरा मल्य में अधिक से अधिक 18 प्रतिशत का अन्तर रखने की अनुमति दी गई है। इस 18 प्रतिशत के लाभ को थोक तथा खुदरा आदि व्यापारियों में अलग अलग कैसे बांटने का प्रस्ताव है?

श्री सं० वें० रामस्वामी : श्री सरैया की अध्यक्षता में एक समिति नियुक्त की गई थी। समिति ने अपने प्रतिवेदन में लिखा है कि इस बारे में प्रणाली भिन्न भिन्न स्थानों और भिन्न भिन्न मिलों में अलग अलग है। सरकार कोई ऐसी प्रक्रिया नहीं बना सकती है जिससे यह लाभ बांटा जा सके। व्यापारियों को स्वयं ही इस का समायोजना कर लेना चाहिये।

श्री सुबोध हंसदा : क्या सरकार की नई कर नीति से कपड़े की नियंत्रित किस्मों के मूल्यों में कोई कमी हुई है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : अनियंत्रित किस्मों में से कुछ के मूल्य बढ़ गये हैं और कुछ के कम हो गये हैं।

श्री स० चं० सामन्त : विवरण में कहा गया है कि :

> "समिति ने उप-समिति के इस विचार से भी सहमति प्रकट की है कि स्वयं व्यापारियों द्वारा एक आचार संहिता बनाई जानी चाहिये।"

क्या मैं जान सकता हूं कि इस समय कौन सी आचार संहिता का पालन किया जा रहा है और क्या किसी आमूल परिवर्तन का सुझाव दिया गया है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : इस समय कोई आचार संहिता नहीं है। इस व्यापार में मुख्य कठिनाई यह है कि थोक व्यापारी खुदरा व्यापारियों को कुछ किस्म के कपड़े जबरन दे देते हैं। इस से यह होता है कि अधिक बिकने वाले कपड़े के साथ साथ कम बिकने वाले और कम लाभ-पर बिकने वाले कपड़े को भी दे दिया जाता है। यह एक ऐसी चीज है जिसे व्यापारी स्वयं ही ठीक कर सकते हैं। और इस प्रवृत्ति को रोकने के लिये उन्हें एक आचार संहिता बनानी होती है।

श्रीमती रेणुका राय : थोक व्यापारियों द्वारा इस प्रकार इकट्ठा माल देने में जो परेशानी खुदरा व्यापारियों को हो रही है उस को ध्यान में रखते हुए क्या सरकार का विचार इस सम्बन्ध में कोई विशेष आचार नियम बनाने का है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : सब से पहली बात तो यह है कि उन्हें कोई परेशानी नहीं है क्योंकि कुल मूल्य में से लगभग 20 प्रतिशत का माल नियंत्रित किस्म का हो सकता है। शेष 80 प्रतिशत माल अनियंत्रित किस्म के कपड़े का होता है। इस में वे मनमाने ढंग से लाभ प्राप्त कर सकते हैं। दूसरे खुदरा व्यापारियों के लिये कोई आचार संहिता बनाना सरकार के लिये सम्भव नहीं है।

श्री ओझा : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या वस्त्र मजदूर संघ के मामले में महंगाई भत्ते के सम्बन्ध में उच्चतम न्यायालय द्वारा हाल ही में किये गये निर्णय से कपड़े के मूल्यों पर भी प्रभाव पड़ेगा ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : ऐसी कोई सम्भावना नहीं है।

गुजरात में मालडिब्बों की कमी

+

*707. { **श्री कपूर सिंह :**
श्री प्र० के० देव :
श्री नरसिम्हा रेड्डी : }

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गुजरात में कम मालडिब्बे मिलने के कारण नमक की बड़ी मात्रा उत्पादन केन्द्रों में पड़ी हुई है ; और

(ख) यदि हां, तो स्थिति पुधारने के लिये सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ) :(क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

अगस्त, 1964 से 28 मार्च, 1965 तक की अवधि में गुजरात के स्टेशनों से बड़ी लाइन के 8092 मालडिब्बों और मीटर लाइन के 27,826 मालडिब्बों में नमक का लदान हुआ । अगस्त से नवम्बर, 1964 के बीच पर्याप्त मालडिब्बों की मांग नहीं आने के कारण बड़ी तादाद में मालडिब्बे बेकार खड़े रहे और रेल-क्षमता का नुकसान हुआ । लेकिन बाद के महीनों में मांग एकाएक बढ़ गयी । इतने पर भी, इस अवधि के अन्त में बकाया मांग केवल इतनी ही रही जिसका लदान बड़ी लाइन के लिए 8 दिनों में और मीटर लाइन के लिए 5 दिनों में हो सकता था ।

रेलवे की योजना इस आधार पर बनायी जाती है कि पूरे वर्ष में इकसार लदान होता रहेगा, जिसमें सामान्य कमी-बेशी हो सकती है। इसलिए जब कभी मांग में एकाएक बढ़ती होती है तब उन्हें पूरी करने में कुछ समय का लगना अनिवार्य हो जाता है ।

श्री कपूर सिंह : यह बात कहां तक ठीक है कि माल-डिब्बे नहीं भेजे गये थे । जबकि रेल मंत्री ने अभी अभी यह कहा है कि वे बेकार खड़े रहे हैं ।

श्री शाम नाथ : स्थिति इस प्रकार है । रेलवे की योजना इस आधार पर बनाई जाती है कि पूरे वर्ष में इकसार लदान होता रहेगा, जिसमें सामान्य कमी-बेशी हो सकती है । इसलिये जब कभी मांग में एकाएक बढ़ती होती है तब उन्हें पूरी करने में कुछ समय का लगना अनिवार्य हो जाता है ।

श्री कपूर सिंह : क्या नमक का बड़ी मात्रा में उत्पादन केन्द्र पर पड़े रहने का यह कारण था कि उस का स्वाद ठीक नहीं था ।

श्री शाम नाथ : नहीं, श्रीमान् ।

श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा : क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गुजरात में नमक उद्योग एक महत्वपूर्ण उद्योग है । और यदि लदान के लिये मालडिब्बे भेजने में इस प्रकार देरी होती है तो इस से गुजरात में इस उद्योग को बहुत धक्का लगेगा ?

श्री शाम नाथ : श्रीमान्, आप का प्रश्न स्पष्ट नहीं है ।

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : नमक उद्योग को कोई हानि नहीं होगी, क्योंकि जैसा कि विवरण में बताया गया है, क्षेत्रीय तथा गैर-क्षेत्रीय नमक का लदान प्रत्येक महीने अधिक हो गया था ।

श्री विश्वनाथ राय : मांग की एकाएक बढ़ती के समय रेलवे माल-डिब्बों को प्राप्त करने में जो कठिनाई होती है उस को ध्यान में रखते हुए क्या मैं जान सकता हूं कि रेलवे

मंत्रालय कोई ऐसा प्रबन्ध कर रहा है जिस से कम मांग के समय इन फालतू मालडिब्बों को किन्हीं अन्य उद्योगों और अन्य सम्बद्ध मंत्रालयों को दिया जा सके।

श्री शामनाथ : जी, हां।. इस के अतिरिक्त एकाएक मांग के समय मांग को पूरा करने के लिये सभी सम्भव कार्यवाही की जाती है ?

Shri A. P. Sharma: Is it not a fact that for transportation of salt there is no scarcity of wagons with the Railways especially in Gujarat. On the other hand the capacity of the yard at Sabarmati Ashram is so less that the required wagons cannot be held there ?

Shri Sham Nath : There is not such thing there.

अररिया कोर्ट स्टेशन पर रेलवे अधिकारियों पर हमला

+

*708. { **श्री विश्वनाथ पाण्डेय :**
श्री कृष्णपाल सिंह : }

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार-जोगबनी सेक्शन पर अररिया कोर्ट स्टेशन पर 7 फरवरी, 1965 को कुछ छात्रों ने एक मालगाड़ी के ड्राइवर, फायरमैन तथा गार्ड पर हमला किया था ; और

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

(ग) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला तथा भविष्य में ऐसी स्थिति उत्पन्न न होने देने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां, लेकिन घटना 4-2-1965 को हुई।

(ख) और (ग). कोई विभागीय जांच नहीं की गयी है ; लेकिन इस मामले की रिपोर्ट फौरन अररिया की पुलिस और जोगबनी के एस० डी० ओ० को कर दी गयी थी। पुलिस ने गार्ड का बयान लिया और एक मामला दर्ज किया जिसकी अभी जांच की जा रही है।

गाड़ियों और रेल परिसरों में कानून और व्यवस्था कायम रखने और अपराध की रोकथाम की जिम्मेदारी राज्य-सरकारों की है। कानून भंग करने वाले ऐसे व्यक्तियों के खिलाफ कारगर कार्यवाई के सम्बन्ध में अपने को सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर राज्य-सरकारों से कहा गया है। इस तरह की वारदातों की रोकथाम के उद्देश्य से रेल-प्रशासनों द्वारा उन क्षेत्रों की शिक्षा-संस्थाओं, विश्वविद्यालयों और जन-नेताओं से सहयोग के लिए अपील भी की जाती है, जहां ऐसी घटनाएं हुआ करती हैं।

Shri Vishwa Nath Pandey : The driver, fireman and the guard got injuries. May I know whether they were sent to some hospital by the Railways for treatment and whether an enquiry was made into this accident ?

Dr. Ram Subhag Singh : They were properly attended to.

Shri Vishwa Nath Pandey : In Railways such happenings now take place very often. May I know whether Railways are prepared to make arrangements for armed police to avoid such occurences. ? Are Government considering over this matter ?

Dr. Ram Subhag Singh : Government is fully prepared for it and is also communicating with the State Governments in this connection and the Railway Police has also been instructed to be more vigilant.

श्री कृष्णपाल सिंह : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि विद्यार्थियों और रेलवे कर्मचारियों के बीच ऐसी घटनायें रेलवे की कुछ शाखाओं में ही और निश्चित समय जब विद्यार्थी स्कूल जाते हैं या जब स्कूल से लौटते हैं, होती हैं, क्या रेलवे मंत्रालय विद्यार्थियों के लिये पृथक स्थान रखने के बारे में विचार करेगा ताकि ऐसी घटनायें फिर न हों ?

डा० राम सुभग सिंह : नहीं, श्रीमान्, विद्यार्थियों के लिये पृथक स्थानों की व्यवस्था करना सम्भव नहीं होगा क्योंकि यदि वे यह देखेंगे कि उनका डिब्बा पूरी तरह से भर गया है तो वे दूसरे डिब्बों में चले जायेंगे ।

Shri Vishram Prasad : Such things happen because there are no schools for the students in their own villages and they have to go outside for their studies. These students some times pull the chains and if the guard or some body else interferes they beat them. Keeping these things in view may I know whether Government is considering to issue passes to them at half rates so that neither they nor the Government have to undergo any loss ?

Dr. Ram Subhag Singh : The fact is that this thing happened in a goods train. The students wanted to go in a goods train but the guard of the train prevented them to do so. The students already enjoy concession tickets.

श्री बूटा सिंह : क्या विद्यार्थियों ने मालगाड़ी में जो कर्मचारी थे उन पर इस लिये प्रहार किया था कि वे उस में बैठ सकें या किसी अन्य कारण से ?

डा० राम सुभग सिंह : वे ब्रेक के डिब्बे में बैठना चाहते थे परन्तु उन्हें बैठने नहीं दिया गया था ।

Shri Yashpal Singh : Has our hon. Railway Minister asked the Education Ministry as to what are the reasons for this indiscipline amongst the students ? This question should have been asked by the Education Minister but is being asked by the Railway Minister.

Mr. Speaker : Shri D. C. Sharma should answer this question.

श्री दी० चं० शर्मा : रेलव के जो अन्य कमचारी थे क्या उन्होंने उन व्यक्तियों को सहयोग दिया था जिन्होंने प्रहार किया था या रेल के गार्ड आदि को ?

डा० राम सुभग सिंह : उन्होंने अपने कर्त्तव्य का पालन किया था । जब उन्हें इस बात का पता लगा तो उन्होंने तुरन्त ही पुलिस को सूचना भेज दी थी तथा उप-विभाग-अधिकारी को भी सूचित कर दिया था ; उन्होंने उन की रक्षा के लिये पूरी सावधानी बरती थी ।

Shri Sheo Narain : May I know the number of persons against whom legal proceedings are going on and whether any student has been detained?

Dr. Ram Subhag Singh : No student has been detained. But though a case is with the S.D.O. and the police is going into the matter.

Shri I. P. Jyotishi : Have Government asked the universities or the school authorities to deal with such student who indulge in such like activities very severely or suspend them from the school ?

Dr. Ram Subhag Singh : Yes, sir. We have asked them in this connection.

Shri Onkar Lal Berwa : May I know whether it is a fact that out of these students three were challaned only two days back.

Dr. Ram Subhag Singh : It is totally incorrect.

Shri Hukam Chand Kachhavaiya : May I know whether it is a fact that most of the students travel without tickets in trains running from Meerut and Aligarh to Delhi ? Have Government complained to their teachers that most of the students travel without tickets and on demand quarrel with the conductors ? Have Government received such a complaint?

श्री अ० सिं० सहगल : विद्यार्थियों की इन कठोर कार्रवाइयों से रेलवे कर्मचारियों को बचाने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करने पर विचार कर रही है ?

डा० राम सुभग सिंह : जैसा मैं ने मुख्य उत्तर में कहा था, हम इस मामले पर विचार कर रहे हैं और हम ने इस मामले पर राज्य सरकारों तथा अन्य सम्बन्धित प्राधिकारियों से पहले ही बातचीत की है ।

Shri Hem Raj : The adjacent area of the railway line comes under the jurisdiction of the Railways but in the answer it is said that the maintenance of the law and order is the responsibility of the State Governments. In this connection may I know whether your Railway Police was not present there at that time ?

Dr. Ram Subhag Singh : The Railway Police also is under the State Government. There is a small station . There is no Railway Police there.

स्थायीकरण योजना

*711. **श्री स० मो० बनर्जी :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकार की गयी नैमित्तिक श्रमिक सम्बन्धी स्थायीकरण योजना सभी रेलों पर लागू कर दी गई है ; और

(ख) यदि हां, तो इस योजना से 1962, 1963 तथा 1964 में (खण्डवार) कितने मजदूरों को लाभ हुआ ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). नैमित्तिक मजदूरों को स्थायी तौर पर रखने के बारे में कोई योजना रेलवे बोर्ड के विचाराधीन नहीं है ।

इसलिए इस तरह की किसी योजना को स्वीकार करने या उसे रेलों पर लागू करने का सवाल नहीं उठता ।

श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच नहीं है कि जिन नैमित्ति मजदूरों को सभी रेलों में समय समय पर नियुक्त किया जाता है उन्हें स्थायी तौर पर रख लिया जाता है और नियमित कर्मचारी माना जाता है तथा केन्द्रीय वेतन आयोग द्वारा निर्धारित पदक्रम और वेतन श्रेणी दे दी जाती है और, यदि हां, तो क्या मैं जान सकता हूं कि उन में से कितने मजदूरों को 1964 में अब तक स्थायी तौर पर रख लिया गया है ?

डा० राम सुभग सिंह : सामान्य कार्य प्रणाली तो यही है : जब वे केन्द्रीय वेतन आयोग की वेतन श्रेणी के लिए अर्ह हो जाते हैं तो उन्हें वह दे दी जाती है और ऐसे सैंकड़ों ही मजदूर हैं जिन्होंने यह लाभ उठाया है ।

श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच है कि अखिल भारतीय रेल-कर्मचारी संघ तथा अन्य संघों ने भी यह मांग की है कि जो भी मजदूर छः महीनों से अधिक समय से काम कर रहे हों उन्हें नियमित कर्मचारी माना जाना चाहिये और उन से नैमित्तिक मजदूरों जैसा व्यवहार नहीं किया जाना चाहिए, और, यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

डा० राम सुभग सिंह : ऐसी मांग अवश्य की गई है । जैसा मैं पहले कह चुका हूं जब वे केन्द्रीय वेतन आयोग की वेतन श्रेणी के लिये अर्ह हो जाते हैं उन्हें वह दे दी जाती है । इस समूचे मामले पर यहां विचार किया गया था । मैं ने पहले भी बताया था और रेलवे मंत्री ने भी कहा था—मैं ने स्वयं भी कहा है—कि हम इस मामले पर विचार कर रहे हैं ।

श्री स० मो० बनर्जी : क्या मैं जान सकता हूं कि जिस मजदूर को लगातार छः महीने नौकरी करते हो जायेंगे उसे नियमित कर्मचारी माना जायेगा ?

डा० राम सुभग सिंह : सभी को नहीं, जो परियोजनाओं में काम करते हैं उन्हें नहीं समझा जाता है क्योंकि परियोजनाओं का काम अस्थायी होता है । परन्तु अन्य सभी जो छः महीने की नौकरी पूरी कर लेते हैं वे केन्द्रीय वेतन आयोग की वेतन श्रेणी के हकदार हो जाते हैं और उन्हें वह दे दी जाती है ।

श्री रंगा : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन ने सुझाव दिया है कि जहां तक सम्भव हो स्थायीकरण सभी नियोजकों की विशेष जिम्मेदारी समझी जानी चाहिये, क्या सरकार किसी ऐसी योजना को बनाना उचित समझेगी जिससे उनके लिये ऐसे कर्मचारियों को नियमित करना या स्थायी रूप से रखना सम्भव हो सके और वे जहां तक सम्भव हों अपने हजारों मजदूरों को स्थायी कर सकें ?

डा० राम सुभग सिंह : जी, हां । जब हम ने इस मामले पर विचार किया था तो हम ने ऐसे सभी प्रश्नों को ध्यान में रखा था जो श्रम मंत्रालय द्वारा बनाये गये नियमों और विनियमों के परिणामस्वरूप उत्पन्न हुए थे और जो अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन के सुझावों के कारण भी हो सकते हैं । उन सिफारिशों के आधार पर ही ये सभी नियम बनाये गये थे और उनका अब पालन किया जा रहा है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इस बारे में, मंत्रालय की क्या प्रतिक्रिया है जिसकी ओर रेलवे कर्मचारियों के विभिन्न संगठन प्रायः उनका ध्यान दिलाते रहते हैं कि रेलवे के नैमित्तिक श्रमिकों का नौकरी पर छः महीने पूरे होने से कुछ पहले या तो समाप्त कर दी जाती है या उन्हें सेवामुक्त कर दिया जाता है और फिर उन्हें नये कर्मचारियों के रूप में रखा जाता है जिस से वे उन्हें केन्द्रीय वेतन आयोग की माप श्रेणी देने के उत्तरायित्व से बच सकें ?

डा० राम सुभग सिंह : यदि इस प्रकार का कोई भी मामला हमारे ध्यान में लाया जायेगा तो हम उस पर तुरन्त कार्यवाही करेंगे। इस प्रकार के आरोप लगाये जाते हैं कि मजदूरों को 5 महीने और 29 दिनों के बाद सेवामुक्त कर दिया जाता है परन्तु इन आरोपों की पुष्टि नहीं की जाती है। यदि उन की पुष्टि की जाय तो हम अवश्य कार्यवाही करेंगे।

श्री अल्वारेस : क्या सरकार को इस बात का पता है कि हाल ही की अनौपचारिक श्रम परामर्श समिति में यह राय व्यक्त की गई थी कि "नैमित्तिक मजदूर" शब्दों से नौकरी के स्वरूप का, न कि मजदूरी का, पता चलेगा इसलिये चाहे उनका काम नैमित्तिक होगा परन्तु उन को मजूरी केन्द्रीय वेतन आयोग की वतन श्रेणी के बराबर ही दी जायेगी ?

डा० राम सुभग सिंह : यह सुझाव रेल मंत्रालय को नहीं भेजा गया है। जब श्रम मंत्रालय भेज देगा तो हम उस पर विचार करेंगे।

Shri A. P. Sharma : May I know whether it is not a fact that about 90 per cent of the Casual Labourers in Railways are not governed according to the minimum Wages Act; they are considered as non-scheduled workers, then what is the objection of Government in giving the casual workers of Railways a day's wages according to the C.P.C.S. scales ?

Dr. Ram Subhag Singh : We will consider both these things.

श्रीमती सावित्री निगम : क्या मैं जान सकती हूं कि नैमित्तिक मजदूरों में पुरूष मजदूरों और महिला मजदूरों की मजूरी में कोई अन्तर है ?

डा० राम सुभग सिंह : हम नियमों के अनुसार चलते हैं।

सीमेंट तथा ईंटों के परमिट

*712. **श्रीमती सावित्री निगम** क्या **उद्योग तथा संभरण** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले छः महीनों में असैनिक संभरण विभाग दिल्ली प्रशासन को छोटे कार्यों के लिए सीमेंट और ईंटों के परमिट देने के लिए कितने आवेदन-पत्र प्राप्त हुए ;

(ख) फरवरी, 1965 के अन्त तक कितने परमिट दिये गये ;

(ग) क्या यह सच है कि बहुत से आवेदन-पत्र विभाग के पास बहुत समय से अनिश्चित पड़े हैं ; यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(घ) प्रार्थियों को परमिट देने की क्या कसौटी है ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र): (क) से (घ). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

(क) 23688 ।

(ख) 12,920 ; और 1,085 आवेदन पत्र अस्वीकृत कर दिये गये हैं क्योंकि जांच करने पर उनकी मांगें सन्तोषजनक नहीं निकलीं ।

(ग) फरवरी, 1965 के अन्त तक (सीमेंट की कमी के कारण) 9,683 आवेदन पत्र विचाराधीन थे ।

(घ) दिल्ली प्रशासन ने आवेदकों को सीमेंट के लिये परमिट मंजूर करने की निम्नलिखित कसौटी रखी है :—

(1) **नये निर्माण कार्य** : नये निर्माण के लिये आवेदन-पत्रों की पुष्टि नगर निगम अथवा नई दिल्ली म्युनिसिपल कमेटी की स्वीकृत योजना द्वारा की जाने की आवश्यकता होती है । ईंटों और सीमेंट की आवश्यकता का निर्धारण स्वीकृत योजना की प्रतिलिपियों में दिये गये विशिष्ट विवरण के आधार पर किया जाता है ।

(2) **ग्रामीण क्षेत्रों के मामले** : आवेदन-पत्रों पर सम्बन्धित खण्ड विकास अधिकारियों की सिफारिश होती है और ईंटों तथा सीमेंट के परमिट उनकी सिफारिश के आधार पर ही जारी किये जाते हैं ।

(3) **मकानों आदि की मरम्मत** : मरम्मत के आवेदन-पत्रों पर दो वर्गों में विचार किया जाता है, उदाहरण के लिये—

(क) अत्यावश्यक मरम्मत ।

(ख) सामान्य मरम्मत ।

(क) वर्ग के अन्तर्गत साधारणः परमिट तत्काल ही दिये जाते हैं । ऐसे मामलों में आवेदन-पत्रों की पुष्टि नगरपालिका द्वारा जारी किये गये नोटिस में उल्लिखित निर्धारित समय के भीतर ही तत्काल मरम्मत करवाने के नोटिस से की जाती है ।

(ख) वर्ग में आवेदन-पत्रों की जांच और सीमेंट तथा ईंटों की मांग का निर्धारण करने के लिये उन्हें सिविल सप्लाई निदेशालय के इंस्पेक्टरों के पास भेज दिया जाता है । इन जांच रिपोर्टों के आधार पर आवदन-पत्रों के पंजीयन के अनुसार पार्टियों को ईंटों और सीमेंट के परमिट दिये जाते हैं तथा परमिट ले जाने के लिये आवेदकों के निवासस्थान पर पत्र भेज दिये जाते हैं ।

श्रीमती सावित्री निगम : इतनी अधिक संख्या में आवेदन पत्रों को अस्वीकार करने का क्या कारण है ? विवरण में बताया गया है कि 23,000 व कुछ आवेदन पत्रों में से 14,000 से भी अधिक आवेदन पत्र अस्वीकार कर दिये गये हैं। क्या आवेदन पत्रों की जांच पड़ताल बहुत सख्ती के साथ की जाती है और इस सख्ती के कारण जनता की आवश्यकताओं की पूर्ति नही की जा रही है ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : विवरण में बताया गया है कि 1085 आवेदन पत्र अस्वीकार किये गये हैं तथा 9,683 विचाराधीन हैं ।

श्रीमती सावित्री निगम : विवरण में बताया गया है कि ग्रामीण क्षेत्रों के लिये आवेदन पत्रों पर सम्बंधित खंड विकास अधिकारियों की सिफारिश होती है। क्या मंत्री जी को पता है कि इस प्रक्रिया के कारण ग्रामीणों को बहुत परेशानी उठानी पड़ती है क्योंकि उन्हें काफी दौड़-धूप करनी पड़ती है ?

श्री विभधेन्द्र मिश्र: जहां तक वितरण का सम्बन्ध है, यह कार्य दिल्ली प्रशासन करता है। दिल्ली प्रशासन की एक जांच समिति है। यह तो स्वाभाविक है कि आवेदन पत्र उस की मार्फत आये तथा कोई अधिकारी उसकी जांच करे ताकि यह पता लगाया जा सके कि मांगें उचित हैं या नहीं।

श्री श० ना० चतुर्वेदी : क्या इस बारे में कोई शिकायतें मिली हैं कि परमिट देने के मामले में भेदभाव किया जाता है और जब कुछ स्टाकिस्ट्स के पास माल जमा हो जाता है, तो उस समय कृपा पात्रों को परमिट दिये जाते हैं ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में भारी इंजीनियरिंग तथा उद्योग मंत्री (श्री त्रि० ना० सिंह) : हमें इस प्रकार की किन्हीं शिकायतों के बारे में पता नहीं है। यदि उनको हमारे ध्यान में लाया जायेगा, तो हम निश्चय ही कार्यवाही करेंगे ।

Shri Onkar Lal Berwa : Is is a fact that the Delhi Municipal Corporation has held up the construction of tube-wells because the Central Government has not given them full quota of cement ?

श्री त्रि० ना० सिंह : सामान्यतया तो ऐसा नहीं होना चाहिये क्योंकि हमने योजना सम्बंधी परियोजनाओं को सबसे अधिक प्राथमिकता दी है ।

श्री वाजो : क्या सरकार को मालूम है कि दिल्ली प्रशासन ने यह अधिसूचना जारी की है कि वह और आवेदन पत्र नहीं लेगा क्योंकि विचाराधीन आवेदन पत्रों को ही निपटाने में तीन वर्ष से अधिक लग जायेंगे ? यदि हां, तो क्या सरकार ने सीमेंट देने के लिये पूर्ववर्तितायें बदलने का निर्णय किया है ताकि सिनेमाघरों तथा मनोरंजन के अन्य स्थानों को सीमेंट न दिया जाय तथा अत्यावश्यक कार्यों के लिये ही सीमेंट दिया जाय ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : 1964 के वितरण आंकड़ों से पता चलता है कि गैर सरकारी आवास स्थानों को सीमेंट के कुल आवंटन का लगभग 78 प्रतिशत दिया गया। अब दिल्ली प्रशासन का यह विचार है कि सीमेंट विकास कार्य के लिये उच्च पूर्ववर्तिता के आधार पर दिया जाय और कुछ समय तक गैर सरकारी व्यक्तियों को सीमेंट न दिया जाय ।

श्री बूटा सिंह : राजधानी में यह आम धारणा है कि दिल्ली के असैनिक संभरण विभाग में भ्रष्टाचार का बोलबाला है। सरकार के पास ऐसी कौन सी व्यवस्था है जिससे यह पता लगाया

जा सके कि यह धारणा सही है अथवा गलत ? क्या मंत्री जी इस सभा को यह आश्वासन दे सकते हैं कि जो शिकायतें उनको मिली हैं उनके बारे में जांच की जायेगी ?

अध्यक्ष महोदय : क्या ऐसी शिकायतें मिली हैं कि यह विभाग ठीक प्रकार से कार्य नहीं कर रहा है तथा इसमें भ्रष्टाचार का बोलबाला है ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : सरकार को इसकी कोई जानकारी नहीं है । यदि शिकायत हमारे ध्यान में लायी जायेगी, तो हम अवश्य उसकी जांच करेंगे ।

उत्पादिता वर्ष

+

*714. { **श्री प्र० चं० बरुआ :**
श्री तन सिंह : }

क्या उद्योग और संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1966 उत्पादित वर्ष के रूप में मनाया जायेगा ;

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

(ग) इस योजना पर कितना व्यय होने का अनुमान है ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र) : (क) से (ग). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

(क) जी, हां । भारत की राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद् (एन० पी० सी०) ने जो एक स्वायत्त संगठन है और जिसकी सहायता भारत सरकार द्वारा की जाती है, वर्ष 1966 को भारत का उत्पादिता वर्ष मनाने का निश्चय किया है ।

(ख) इस योजना का उद्देश्य उत्पादिता को आर्थिक प्रगति का एक महत्वपूर्ण अंग मान कर उसके प्रति राष्ट्रीय चेतना जाग्रत करना और उसे फैलाना है । इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिये राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद् द्वारा 1958 से जो कार्यकलाप शुरू किये गये थे और उनका विकास किया गया था उन्हें 1966 से और अधिक बढ़ा दिया जायेगा । इस सारे वर्ष में अनेक संगठनों में आयोजित कार्यक्रमों को लागू करने का विचार है । इन संगठनों में औद्योगिक उद्यम, उद्योगों के एसोसियेशन, वाणिज्य मंडल, विश्वविद्यालय, लेबर यूनियनें, प्रबंध प्रशिक्षण संस्थान, सरकारी विभाग, रक्षा प्रतिष्ठान, कृषि विकास से संबंधित निकाय तथा व्यावसायिक संस्थान शामिल ह । इसके कार्यकलापों में विभिन्न स्थानों पर उत्पादिता संबंधी मेले लगाना, उत्पादिता पर फिल्में दिखाना, उत्पादिता संबंधी पुरस्कार देना, लेख प्रतियोगिताएं आयोजित करना, प्रसारण करना, उत्पादन से संबंधित अखबारों में परिशिष्ट निकालना, विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम और गोष्ठियां करना, पोस्टर, झंडे, बैज और प्रकाशन निकालना आदि शामिल हैं । इन कार्यक्रमों का आयोजन इस प्रकार किया जायेगा जिससे इनके द्वारा उद्योग, कृषि, वाणिज्य, लोक प्रशासन, रक्षा तथा मानव कार्यकलाप संबंधी अन्य क्षेत्रों में उत्पादिता का मूल्य समझने और उसे मान्यता देने को प्रोत्साहन दिया जा सके और उसे अधिक गहराई से समझा जा सके । इन कार्य-कलापों को कारगर ढंग से चलाये जाने का सुनिश्चय

करने के लिये राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद ने राष्ट्रीय एवं राज्यों की ओर स्थानीय समितियों की स्थापना करने का निश्चय किया है ।

(ग) खर्च के अनुमान अभी तैयार किये जा रहे हैं ।

श्री प्र० चं० बरुआ : विवरण में बताया गया है कि राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद की राष्ट्रीय, राज्य तथा स्थानीय समितियां बनाई जा रही हैं । ये समितियां किन किन राज्यों में बनी हैं ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : जहां तक मुझे पता है, राष्ट्रीय उत्पादिता परिषद् की समितियों के लिये प्रधान मंत्री जी की सहमति प्राप्त की जा चुकी है । राष्ट्रीय उत्पादिकता परिषद ने मार्च में टिप्पण जारी कर दिया है । मेरे विचार में ये समितियां शीघ्र ही बनेंगी ।

श्री प्र० चं० बरुआ: विवरण में यह भी दिया गया है कि परिषद प्रदर्शनियां आयोजित करेगी । क्या ये प्रदर्शनियां राज्यवार की जायेंगी अथवा केवल किसी एक स्थान पर ?

श्री त्रिभुधेन्द्र मिश्र : यह अन्य बातों पर और इस बात पर निर्भर करेगा कि उद्योग कहां कहां हैं ?

श्रीमती रामदुलारी सिन्हा : क्या सरकार को इस बात का पता है कि क्या उत्पादन के क्षेत्र में उत्पादिता आन्दोलन का कोई उचित प्रभाव हुआ है और यदि हां, तो इस मामले में कौनसा राज्य प्रथम आया है ?

उद्योग तथा सम्भरण मंत्रालय में भारी इंजीनियरिंग तथा उद्योग मंत्री (श्री त्रि० ना० सिंह) : किसी विशेष राज्य के बारे में कुछ कहना कठिन है । परन्तु मैं माननीय सदस्य तथा सभा को आश्वासन दे सकता हूं कि उत्पादिकता आन्दोलन के अच्छे परिणाम निकले हैं तथा उद्योग-पतियों ने भी इसकी प्रशंसा की है ।

श्री श्यामलाल सर्राफ : क्या उत्पादिता परिषद केवल उद्योगों के लिये ही है अथवा देश के हितों में कृषि तथा अन्य क्षत्रों के लिये भी है ?

श्री विभुधेन्द्र मिश्र : केवल उद्योगपति ही नहीं, बल्कि मजदूर संघों के नेताओं, सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के प्रतिनिधियों तथा तकनीशियनों को भी आमंत्रित किया जाता है ।

कपड़े का निर्यात

*715. **महाराजकुमार विजय आनन्द** : क्या **वाणिज्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अफ्रीका के पूर्वी देशों को कपड़ के निर्यात के मामले में जापान के साथ भारी प्रतियोगिता का सामना करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० व० रामस्वामी) : सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

पूर्व अफ्रीकी देशों के साथ हमारे सूती वस्त्रों का व्यापार बढ़ाने के लिये विशेष प्रयत्न किये जा रहे हैं । भारतीय वस्त्रों की बिक्री के विषय में कोआपरेटिव सप्लाई एसोसियेशन आफ़ टांगानिका

लि0 से वार्ता करने के लिये राज्य व्यापार निगम द्वारा दिसम्बर 1964 में एक प्रतिनिधि मंडल टांगानिका भेजा गया था। दोनों देशों के वस्त्र उद्योगों के मध्य सम्पर्क बनाने के लिये, सूती वस्त्र निर्यात सम्वर्द्धन परिषद के आमन्त्रण पर अप्रैल 1965 में टांगानिका से एक शिष्टमण्डल के भारत आने की आशा है। सूती वस्त्र निर्यात सम्वर्द्धन परिषद द्वारा भेजे गये एक वस्त्र शिष्ट मंडल ने हाल ही में पूर्व अफ्रीका का दौरा किया है। उसका उद्देश्य इस क्षेत्र में बाजार की अवस्थाओं का अध्ययन करना था जिससे वहां को हमारा निर्यात बढ़ाया जा सके। पूर्व अफ्रीकी बाजारों में अपनी प्रतिस्पर्द्धात्मक स्थिति सुधारने के लिये भी सूती वस्त्र निर्यात सम्वर्द्धन परिषद कुछ कदम उठा रही है।

महाराजकुमार विजय आनन्द : यदि जापान की प्रतियोगिता के कारण हमें अफ्रीकी देशों के बाजारों से हाथ धोना पड़ जाय, तो क्या हमारे माल के लिये सरकार की दृष्टि में कोई अन्य बाजार है ?

श्री सें0 वें0 रामस्वामी :बाजार हाथ से निकल जाने का कोई प्रश्न नहीं है। हम पूर्वी अफ्रीका के साथ अधिक से अधिक व्यापार करने के लिये पूरी कोशिश कर रहे हैं हम प्रतिनिधिमंडल भेजते रहते हैं। एक विक्रय दल भी वहां गया था। भारतीय वस्त्र निर्यात संवर्धन परिषद के सदस्य भी वहां गये थे ।

अल्प सूचना प्रश्न
SHORT NOTICE QUESTION
हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची में अग्नि काण्ड

+

अल्प सूचना प्रश्न संख्या 7 {
श्री सुबोध हंसदा :
श्री यशपाल सिंह :
श्री कपूर सिंह :
श्री हुकम चन्द कछवाय :
श्री ओंकार लाल बेरवा :
श्री जगदेव सिंह सिद्धांती :
श्री युद्धवीर सिंह :
श्री लहरी सिंह :

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

(क) क्या यह सच है कि 28 मार्च, 1965 को हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन के रांची स्थित कारखाने में आग लग गई थी ;

(ख) यदि हां, तो क्या इसके कारण सम्पत्ति की कोई हानि हुई थी ;

(ग) आग कब देखी गई थी ; और

(घ) उसे बुझाने में कितना समय लगा था ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय इं भारी इंजीनियरिंग तथा उद्योग मंत्री (श्री त्रि० ना० सिंह) : (क) जी, हां। 27 मार्च, 1965 की शाम को ग्रे आयरन फाउन्डरी की इमारत से मिले हुए अस्थायी निर्माण-शेड में आग लग गई थी ।

(ख) अनुमान है कि उपकरण तथा स्टोरेज शेड को हुई हानि का कुल मूल्य 20,000 रुपये है ।

(ग) शाम के लगभग साढ़े पांच बजे ।

(घ) 20 मिनट के अन्दर ।

श्री सुबोध हंसदा : चूंकि हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन में आग की यह तीसरी घटना है और चूंकि अन्य सरकारी उपक्रमों में आग की कोई घटना अभी तक घटित नहीं हुई है, अतः क्या इससे यह अनुमान नहीं लगाया जा सकता कि हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन में किसी प्रकार की तोड़फोड़ की कार्यवाही की जा रही है ?

श्री त्रि० ना० सिंह : जहां तक हमें पता है अभी तक तो इस प्रकार का संदेह करने का कोई कारण नहीं है। परन्तु मैं पहले ही फौरन जांच करने का आदेश दे चुका हूं तथा कोई वक्तव्य देने के पहिले मैं जांच समिति के प्रतिवेदन को देखना चाहता हूं ।

श्री सुबोध हंसदा : इस आग से किन किन वस्तुओं को हानि पहुंची ?

श्री त्रि0 ना0 सिंह : वांइडिंग केबल्स, कंट्रोल पेनल, इंसुलेटिंग पदार्थ आदि को ।

Shri Yashpal Singh : Such types of reports daily appear in newspapers. May I know the steps taken by government to avoid recurrence of such incidents in future ?

Shri T. N. Singh : I may assure the House that the anti-fire arrangement are very satisfactory there and this was the reason that in spite of the fact that it was a big fire, it was extinguished within twenty minutes. It is impossible to forecast that the fire incident of this nature could not occur again. Fire incidents do take place occasionally in such a huge factory. There is a foundry in it and the melting iron is poured into fig furnaces. In the event of this iron falling at certain place, it may result fire..

श्री कपूर सिंह : क्या इस विशिष्ट मामले के बारे में कोई जांच की गई है कि क्या इस कारखाने में आग बुझाने की व्यवस्था में पूर्ण रूप से परिवर्तन करने की आवश्यकता है ?

श्री त्रि० ना० सिंह : मेरी जानकारी के अनुसार इस व्यवस्था में पूरी तरह से हेर फेर कर दिया गया है और हम इस व्यवस्था को और भी मजबूत बना रहे हैं। मैं सभा को आश्वासन दे सकता हूं कि जस्टिस मुकर्जी के जांच प्रतिवेदन के बाद, हमने तत्काल ही उपाय किये हैं ।

Shri Hukam Chand Kachhavaiya : Is it a fact that this is the fifth incident of fire in this factory. ? This issue has been raised in the House on several occasions. May I know whether any political party or certain foreign elements are behind these fire cases ? When this enquiry report would be made available to us ? Every time this assurance is repeated that we are making enquiries.

Shri T. N. Singh : So far as the fire incident is concerned I would give a statement about it only after the enquiry has been completed. I have already stated that a prompt enquiry is being conducted and the House would come to know the facts in a couple of days.

Shri Onkar Lal Berwa : May I know the reason why the fire brigade took about 2 hours to reach there after necessary telephonic call to this effect ?

Shri T. N. Singh : The fire brigade reached there not after 2 hours but immediately and the fire was extinguished within 20 minutes.

Shri Jadgev Singh Siddhanti : Has Government paid attention to the fact that some employees carry *biris*, cigarettes etc. in their pockets inside factories and smoke there ? Have any enquiry been made whether this fire broke out due to smoking inside the factory ?

Shri T. N. Singh : We feel that the fire did not break out due to smoking inside the factory. It is reported that the melting iron, which was being poured in, fell at some place by chance which caused fire.

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इस बात को देखते हुए कि ऐसे अनेक कारखाने हैं जिनमें इस प्रकार के ढलाई घर, गढ़ाई घर, धमन भट्टियां आदि हैं, क्या सरकार इस कारखाने में जो बार बार आग लगने की घटनायें होती हैं उनको केवल संयोग की बात मानती है अथवा अन्य संभव कारणों के कारण ऐसा होता है ?

श्री त्रि० ना० सिंह : आम तौर पर ऐसे स्थानों के आस-पास कोई इमारत नहीं होती है। वहां निर्माण के लिये एक अस्थायी शेड था। फिर भी, मैंने इस बात पर गौर किया है और मैंने उनसे यह पूछा है कि वहां अस्थायी शेड क्यों बनाया गया था। मैं जांच कर रहा हूं और उसके परिणाम सभा को अवश्य बताऊंगा।

श्री अ० प्र० शर्मा : आपने गत सत्र में मंत्रालयको निर्देश दिया था कि रांचीके कारखाने में हुए इस अग्निकांड पर तथा अब तक जो बार बार आग की घटनायें हुई हैं उन पर एक विशेष चर्चा होनी चाहिये परन्तु वह चर्चा नहीं हुई। क्या इस चालू सत्र में इस बारे में एक विशेष चर्चा होगी ?

अध्यक्ष महोदय : इसका उत्तर तो संसद कार्य मंत्री देंगे।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

आविष्कार संवर्द्धन बोर्ड

*709. { **श्री रामचन्द्र उलाका** :
श्री धुलेश्वर मीना :

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

(क) आविष्कार संवर्द्धन बोर्ड को 1964–65 में कितना अनुदान मंजूर किया गया ; और

(ख) उसी अवधि में कुल कितनी धनराशि व्यय की गई और व्यय किस प्रकार का था ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री त्रिभुधेन्द्र मिश्र) : (क) 2,12000 रु०

(ख) 1,63,867 रु० (28–2–1965 तक)

निम्न प्रकार :—	रु०
1. स्थापना सम्बन्धी खर्च	1,19,391
2. कार्यालय उपकरण	32,195
3. आविष्कार कर्त्ताओं को सहायता के रूप में अनुदान . .	12,281

खनन पट्टे

***710. श्री प्र० के० देव :** क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले लगभग चार वर्षों में उड़ीसा में उड़ीसा खनन निगम के अतिरिक्त, जिसे उड़ीसा सरकार का समर्थन प्राप्त है, किसी दूसरी पार्टी को खनन पट्टे तथा खोज लाइसेंस नहीं दिये गये हैं ;

(ख) क्या उक्त उड़ीसा खनन निगम को उड़ीसा में उन क्षेत्रों के लिए खनन पट्टे तथा/अथवा खोज लाइसेंस दिये जा रहे हैं जिनके लिए गैर-सरकारी क्षेत्र ने बहुत समय पहले प्रार्थनापत्र दिये थे ; और

(ग) यदि हां, तो उन्हें किन क्षेत्रों के लिए पट्टे अथवा लाइसेंस दिये गये हैं तथा भेदभाव का औचित्य सिद्ध करने वाले उनके कार्य का क्या परिणाम निकला ?

इस्पात तथा खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी): (क) जी नहीं, पिछले चार वर्षों में (1961–मार्च 1965) तक 216 पूर्वेक्षण लाइसेंस तथा 100 खनन पट्टे निजी पक्षों को दिये गये जबकि उड़ीसा खनन निगम को केवल 13 पूर्वेक्षण लाइसेंस तथा 18 खनन पट्टे स्वीकार किये गये ।

(ख) जी, नहीं । तथापि कुछ ऐसे मामले हैं जिनमें निजी पक्षोंने खनिज रियायत दिये जाने के लिये आवेदन-पत्र भेजे परन्तु उनके आवेदन पत्र अस्वीकार हो गये क्योंकि वे क्षेत्र खनिज सम्पत्ति में बहुत धनी पाए गए और यह निश्चय किया गया कि उनका विदोहन सरकारी क्षेत्र में हो । बाद में, ऐसे क्षेत्रों में उड़ीसा खनन निगम को खनिज रियायत दी गई हो ।

उन क्षेत्रों में जो राज्य द्वारा विदोहन के लिये आरक्षित हैं खनिज रियायत केवल-सरकारी क्षेत्र उपक्रमों जैसे उड़ीसा खनन निगम को ही दी जाती है । निजी पक्षों से उन क्षेत्रों के लिये खनिज रियायत के आवेदन पत्र स्वीकार नहीं किये जाते ।

(ग) ऊपर के भाग (ख) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

इस्पात की उत्पादन लागत

*713. **श्री दे० जी० नायक :**
श्री छ० म० केदरिया :
श्री बाल्मीकी :

क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गैर-सरकारी क्षेत्र की अपेक्षा सरकारी क्षेत्र में इस्पात की प्रति टन उत्पादन लागत अधिक है ; और

(ख) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं, तथा लागत को कम करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं या उठाये जायेंगे ?

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) और (ख) उत्पादक विभिन्न प्रकार के इस्पात के उत्पादन की अन्तिम लागत सम्बन्धी जानकारी को गोपनीय रखते हैं और साधारणत:

नहीं बताते हैं। अतः सरकारी और निजी क्षेत्र के कारखानों की हाल की उत्पादन लागत की तुलना सम्भव नहीं है। फिर भी सरकार के पास प्राप्त जानकारी के आधार पर साधारणतः यह कहा जा सकता है कि सरकारी क्षेत्र के कारखानों द्वारा उत्पादित इस्पात पिण्ड और विक्रेय इस्पात की उत्पादन लागत निजी क्षेत्र की उत्पादन लागत के सर्वथा तुलनीय है।

सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखानों में इस्पात की उत्पादन लागत पर बराबर निगरानी रखी जाती है और इसे कम से कम करने के लिए उचित कदम उठाए जा रहे हैं।

माल डिब्बों से जी० सी० इस्पात की चोरी

*716. **श्री राम सहाय पाण्डेय :**
श्री रा० बरुआ :
श्री ल० ना० भंजदेव :

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

(क) क्या यह सच है कि जो जी. सी. इस्पात प्रतिरक्षा कार्यों के लिए जमशेदपुर से दिल्ली आ रहा था वह रास्ते म बीस माल डिब्बों से चुरा लिया गया है और उसका कोई पता नहीं लगा है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने एटलस साइकिल फैक्टरी, सोनीपत (पंजाब) पर कोई छापा मारा था; और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में अब तक क्या कार्यवाही की गई है और उसका क्या परिणाम निकला ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (ग) केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा मामले की जांच की जा रही है।

हनोवर मेला

*717. **श्री विश्वनाथ पाण्डेय :**
श्री राम हरख यादव :

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

(क) क्या सरकार का विचार पश्चिम जर्मनी में होने वाले हनोवर मेले में भाग लेने का है ;

(ख) यदि हां, तो वहां किस प्रकार की वस्तुओं का प्रदर्शन किया जायेगा; और

(ग) उस पर कुल कितना व्यय होगा ?

वाणिज्य मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : (क) भारत हनोवर मेला 1965 में इंजीनियरी निर्यात संवर्द्धन परिषद् कलकत्ता द्वारा भाग लेने का प्रबन्ध कर रहा है।

(ख) धातुएं तथा धातु शोधित उत्पाद, ढली वस्तुएं, निर्माताओं का धातु का सामान, हाथ के औज़ार, मशीनी औज़ार, इस्पाती फरनीचर, पंखे, सिलाई की मशीनें, बाईसिकलें तथा अन्य इंजीनियरी वस्तुएं ।

(घ) अनुमानित मूल्य लगभग 1·50 लाख रुपये है।

मशीनी औज़ारों का निर्माण

***718. श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या **उद्योग तथा संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरवरी, 1965 में जापान का मशीनी औजार प्रतिनिधि मण्डल भारत में मशीनी औज़ारों के उत्पादन में जापानी सहयोग की और संभावनाओं का पता लगाने के लिए भारत आया था ; और

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

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र) : (क) तथा (ख) जापान के एक मशीन-टूल प्रतिनिधि-मंडल ने फरवरी-मार्च, 1965 में भारत का दौरा किया था। इस प्रतिनिधि-मंडल की दिलचस्पी मुख्य रूप से भारत में जापानी मशीनी औज़ारों की बिक्री में थी। इसने यहां की परिस्थितियों का प्रारम्भिक सर्वेक्षण किया और इस बात से सहमत हो गया कि भारत में जापानी मशीनी औज़ारों का निर्माण करने के लिए प्रयत्न किये जाने चाहियें। इसमें अभी तक और कोई प्रगति नहीं हुई है।

भुरकुन्डा के निकट कोयले के निक्षेप

***719. महाराजकुमार विजय आनन्द :** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भुरकुन्डा में तथा इसके आसपास अच्छी किस्म के कोयले का कितना निक्षेप पाये जाने का अनुमान है; और

(ख) औद्योगिक तथा व्यापारिक प्रयोजनों के लिए इन निक्षेपों का कितना उपयोग किया जा रहा है ?

इस्पात तथा खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) भुरकुन्डा में तथा उसके आसपास लगभग 480 मिलियन मीटरी टन अच्छी श्रेणी का कोयला है।

(ख) इस क्षेत्र से वर्तमान उत्पादन प्रतिवर्ष लगभग 3·0 मिलियन मीटरी टन है। इस क्षेत्र से कोयला रेलवे, कुछ विद्युत् केन्द्रों, सीमेंट फैक्ट्रियों तथा देश के अन्य उपदिश औद्योगिक क्षेत्रों को दिया जा रहा है।

कोक संयंत्र

***720. श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गैर-सरकारी क्षेत्र में लगाये जाने वाले कच्चे लोहे के संयंत्रों की मांग पूरी करने के लिए अनेक कोक संयंत्र लगाने की कोई योजना है; और

(ख) यदि हां, तो संयंत्रों की संख्या, उनकी उत्पादन क्षमता और लागत तथा उनके राज्यवार वितरण सहित इस योजना की मोटी मोटी बातें क्या हैं ?

इस्पात तथा खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी): (क) चौथी योजना में गैर-सरकारी क्षेत्र में लगाये जाने वाले अपिधम लोहा (पिग आयरन) प्लांटों की हार्ड कोक की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, सरकारी क्षेत्र में एक या दो कोक ओवन प्लांट स्थापित करने का यह प्रस्ताव विचाराधीन है ।

(ख) यह विषय विचाराधीन है ।

रेलवे वर्कशाप, बीकानेर

1857. **श्री कर्णी सिंहजी** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे वर्कशाप, बीकानेर में इस समय कितने कर्मचारी काम कर रहे हैं ;

(ख) 1962-63 और 1963-64 में कितने कर्मचारियों की पदोन्नति हुई ;

(ग) गत चार वर्षों में (वर्षवार) कितने व्यवसाय शिशु नियुक्त किये गये; और

(घ) इस अवधि में सरकार ने व्यवसाय शिक्षुओं के प्रशिक्षण पर प्रत्येक वर्ष कितनी राशि व्यय की ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) 1638.

(ख) 1962-63 — 68
1963-64 — 53

(ग) वर्ष	नियुक्त किये गये व्यवसाय शिक्षुओं (Trade Apprentices) की संख्या
1961	कोई नहीं ।
1962	5
1963	कोई नहीं ।
1964	कोई नहीं ।
कुल . .	5

(घ) वर्ष	खर्च की गई रकम
1961	कुछ नहीं ।
1962	3,520 रुपये ।
1963	1,600 रुपये ।
1964	कुछ नहीं ।
कुल :	5,120 रुपये ।

बीकानेर में लिगनाइट

1858. {श्री कर्णी सिंहजी :
श्री प० ला० बारूपाल :
श्री सूर्य प्रसाद :}

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

(क) क्या यह सच है कि खान तथा भू-विज्ञान विभाग राजस्थान ने बीकानेर जिले में लिगनाइट के नये निक्षेपों का पता लगाया है; और

(ख) यदि हां, तो इस निक्षेप में इसके कितनी मात्रा में होने का अनुमान है ?

इस्पात तथा खान मंत्री (श्री संजीव रड्डी) : (क) और (ख) राजस्थान की सरकार के खान तथा भौमिकी विभाग ने नवम्बर, 1963 में बीकानेर जिले के खारी गांव के पास लिगनाइट का एक संचय पाया। उनके अनुमान के अनुसार, इस निक्षेप में लगभग 4 मिलियन मीटर टन के संचय हैं।

भारतीय मानक संस्था

1859. **श्री हिम्मतसिंहका** : क्या **उद्योग तथा संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय मानक संस्था की प्रशिक्षण सुविधायें विदेशों से आने वाले प्रशिक्षार्थियों के लिए भी उपलब्ध हैं; और

(ख) यदि हां, तो प्रशिक्षण सुविधाओं से कितने देशों ने लाभ उठाया ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विबुधेन्द्र मिश्र) : (क) एशिया तथा अफ़्रीका के कम विकसित देशों की सरकारों द्वारा नामजद प्रशिक्षार्थियों को कोलम्बो योजना तथा विशिष्ठ राष्ट्रकुल अफ़्रीकन सहायता योजना के तकनीकी सहयोग के अन्तर्गत मानकीकरण के क्षेत्र में प्रशिक्षण की सुविधाएं उपलब्ध हैं।

(ख) अभी तक चार देशों ने प्रशिक्षण सुविधा का उपयोग किया जिनके नाम इस प्रकार हैं, मलयेशिया, फिलीपाइन्स, थाईलैंड, तथा श्री लंका।

राज्य व्यापार निगम

1860. **श्री रामचन्द्र मलिक** : क्या **वाणिज्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 1963-64 तथा 1964-65 में राज्य व्यापार निगम ने वस्तुवार तथा देशवार कितनी मात्रा में तथा कितने मूल्य का आयात तथा निर्यात किया ?

664 (Ai) LSD—3

वाणिज्य मंत्री (श्री मनुभाई शाह): 1963-64 में राज्य व्यापार निगम ने देशवार जिन वस्तुओं का आयात तथा निर्यात किया है उनकी मात्राओं तथा मूल्यों को प्रकट करने वाला एक विवरण सदन की मेज़ पर रखा जाता है। [**पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी०-4129/65 ।**]

चूंकि 1964-65 वर्ष का हिसाब बन्द नहीं किया गया है, इसलिये पूरे वर्ष की जानकारी देना अभी सम्भव नहीं है।

नंजनगुड़ तथा चामराजनगर के बीच रेलवे लाइन

1861. **श्री सिद्दय्या** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1962-63, 1963-64 तथा 1964-65 में दक्षिण रेलवे के नंजनगुड़ तथा चामराजनगर के बीच रेलवे लाइन की वार्षिक तथा विशेष मरम्मत पर कितनी धनराशि व्यय की गई ;

(ख) क्या इस सेक्शन पर वर्तमान 40 पौंड की पटरी के स्थान पर 60 पौंड की पटरी लगाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ) : (क) नंजनगढ़ और चामराजनगर के बीच रेल-पथ की मरम्मत पर जो रकम खर्च की गई, वह इस प्रकार है :—

वर्ष	वार्षिक और विशेष मरम्मत पर खर्च हुई रकम रु०
1962-63	1,12,602
1963-64	1,22,486
1964-65 . . .	1,28,292

(ख) और (ग) इस काम को करने के सम्बन्ध में चौथी योजना की अवधि में विचार किया जायेगा और इसे योजना में शामिल करना इस बात पर निर्भर करेगा कि कितना धन और सामान उपलब्ध होता है और रेलपथ सम्बन्धी विभिन्न कार्यों को जो अग्रता दी जायेगी उसमें इस काम को क्या स्थान मिलता है।

मद्रास के लिए सीमेंट का आवंटन

1862. **श्री म० प० स्वामी** : क्या **उद्योग तथा संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1963-64 तथा 1964-65 में मद्रास राज्य को सीमेंट का कितना कोटा नियत किया गया ; और

(ख) उक्त अवधि में मद्रास राज्य को वास्तव में कितनी मात्रा में सीमेंट उपलब्ध किया गया ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बिबुधेन्द्र मिश्र) : (क) तथा (ख) सम्बन्धित जानकारी निम्न प्रकार है :—

वर्ष	नियतन		सम्भरण
		(मी० टनों में)	
1963–64	482,480	..	433,089
1964–65	529,400	..	419,014 (जनवरी, 1965 तक)

होसपेट में इस्पात कारखाना

1863. **श्री यशपाल सिंह :**
श्री भागवत झा आजाद :

क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसूर सरकार ने होसपेट में एक इस्पात कारखाना स्थापित करने के लिए एक लोक समवाय स्थापित करने के लिए केन्द्रीय सरकार से निवेदन किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है, विशेषकर उस के पूर्व निर्णय को दृष्टि में रखते हुए कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में जनता की भागीदारी वांछनीय नहीं है ?

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

स्टेशनों पर पीने का पानी

1864. **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्री रा० स० तिवारी :
श्री स० चं० सामन्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने रेलवे स्टेशनों (खंडवार) पर पीने के पानी की स्थायी व्यवस्था कर दी गई है ;

(ख) खंडवार ऐसे कितने स्टेशन हैं जहां पीने के पानी की ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है; और

(ग) ऐसे सब स्टेशनों पर (खंडवार) पीने क पानी की व्यवस्था करने के लिए सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) एक बयान नत्थी है । **[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी०-4130/65 ।]**

(ग) सभी स्टेशनों पर पीने का पानी पर्याप्त मात्रा में सप्लाई करने के सवाल पर रेल प्रशासनों का ध्यान हमेशा से रहा है और पीने लायक पानी के नये स्रोतों की बराबर जांच होती रहती है । नगरपालिकाओं या स्थानीय निकायों द्वारा जहां पर पानी-सप्लाई करने की नयी योजनाएं चालू की जाती हैं वहां उन्हीं से पानी लेने का प्रयास किया जाता है । जिन स्टेशनों पर रेलवे के अपने स्रोत से पानी उपलब्ध नहीं हो पाता वहां बाहरी स्रोत से पानी मंगाकर पीपों में रखा जाता है । दूसरे स्टेशनों पर पानी की व्यवस्था अन्य स्टेशनों की पानी की टंकियों से की जाती है । इस बात की पूरी तरह जांच-पड़ताल कर लेने के बाद कि पानी किस स्थान से मिल सकेगा, निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार कुओं और नल-कूपों की व्यवस्था की जाती है । तीसरी योजना के पहले चार वर्षों की अवधि में 869 स्टेशनों पर नल-कूपों से पीने के पानी की व्यवस्था की गई है और 126 अन्य स्टेशनों पर यथोचित शोधन के बाद अन्य स्रोतों से पानी सप्लाई करने की व्यवस्था की गई । इस दिशा में रेल-प्रशासनों का प्रयास जारी रहेगा । चूंकि हाल्ट स्टेशनों पर कोई रेल-कर्मचारी तैनात नहीं रहता है, इसलिये उन स्टेशनों पर कुओं और नल-कूपों से पानी सप्लाई करने के बजाय कोई अन्य प्रबन्ध नहीं किया जा सकता है ।

ब्रह्मपुर पर हाल्ट स्टेशन

1865. **श्री दलजीत सिंह** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे के रोपड़-नांगल डैम खण्ड पर ब्रह्मपुर में एक हाल्ट स्टेशन बनाने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या टिकट बेचने के लिए कोई ठेकेदार नियुक्त किया गया है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ) : (क) जी नहीं ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

पंजाब में सहकारी औद्योगिक संस्थायें

1866. **श्री दलजीत सिंह** : क्या **उद्योग तथा संभरण** मंत्री रह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब में इस समय कितनी सहकारी औद्योगिक संस्थायें काम कर रही हैं; और

(ख) उनके कार्यों का स्वरूप क्या है ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र) : (क) 31 जनवरी 1965 को पंजाब में कुल 5890 औद्योगिक सहकारी समितियां थीं।

(ख) यह समितियां निम्नलिखित उद्योगों में उत्पादन और हाट व्यवस्था का काम करती हैं

(1) हाथ करघा

(2) लघु उद्योग

(3) खादी ग्रामोद्योग

(4) हस्त शिल्प

(5) रेशम उद्योग

खान मुहानों पर कोयला

1867. **श्री सुबोध हंसदा :**
श्री स० चं० सामन्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोयले के परिवहन के लिए चार पहिये वाले वैगनों को हटा कर उनके स्थान पर बोगी वेगनों को चालू करने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं तथा कोयला उद्योग के लिए यह कहां तक सहायक सिद्ध होगा और कोयले की ढुलवाई में इससे क्या सुविधा मिलेगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ) : (क) जी हां। आगामी वर्षों में यातायात की लगातार बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने के लिए रेलों ने बोगी मालडिब्बों के निर्माण का कार्यक्रम बनाने का निश्चय किया है, जिन्हें धीरे-धीरे चौपहिये मालडिब्बों की जगह इस्तेमाल किया जायेगा।

(ख) देश में रेल परिवहन की मांग बहुत अधिक बढ़ गयी है। ख़ासतौर पर, पूर्वी भाग में एक केन्द्रित क्षेत्र से भेजे जाने वाले कोयले के सम्बन्ध में मांग में वृद्धि हुई है। इसके फलस्वरूप रेलों के लिए यह अनिवार्य हो गया है कि वे बोगी टाइप के मालडिब्बों के रूप में परिवहन के लिए अधिक क्षमता वाले माल डिब्बों का इस्तेमाल करें। अभी तक पुराने टाइप के जो चौपहिये मालडिब्बे इस्तेमाल हो रहे हैं, उनकी अपेक्षा बोगी टाइप के मालडिब्बों के इस्तेमाल से निम्नलिखित स्पष्ट लाभ हैं:--

(I) भारतीय रेलों में इस्तेमाल होने वाले एक चौपहिये मालडिब्बे की वहन-क्षमता 22 मीटरिक टन है, जबकि बोगी मालडिब्बे में 55 मीटरिक टन आय भार का लदान होता है। इस तरह माल का परिवहन अधिक होता है, क्योंकि 1 फुट दूरी तक माल ढोने के लिए चौपहिये माल डिब्बे के 0.93 मीटरिक टन की तुलना में बोगी मालडिब्बे का आय भार 1.22 मीटरिक टन होता है।

(II) बोगी मालडिब्बे की विशेषता यह है कि वह अधिक रफ्तार से चलाया जा सकता है और उसमें धुरी गर्म हो जाने (hot excle) आदि की घटनाए कम होती हैं ।

चौपहिये मालडिब्बों की तुलना में बोगी मालडिब्बों के जिन स्पष्ट लाभों का उल्लेख किया गया है. उन्हें देखते हुए आगे चलकर इससे कोयला उद्योग को लाभ होगा । अधिक क्षमता वाले मालडिब्बों के इस्तेमाल से उन क्षेत्रों में जहां माल का लदान होता है, कोयले की अधिक निकासी अधिक भीड़-भाड़ और देरी किये बिना हो सकेगी । इसके अलावा ऐसा करने से लाइन-क्षमता बढ़ाने के कामों पर जो अन्यथा भारी खर्च करना पड़ता है वह नहीं होगा ।

दक्षिण-पूर्व रेलवे पर रंगीन प्रकाश सिगनल प्रणाली

1868. **श्री स० चं० सामन्त :**
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री सुबोध हंसदा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे में रंगीन प्रकाश सिगनल प्रणाली चालू कर दी गई है ;

(ख) यदि हां, तो कितने स्टेशनों पर यह व्यवस्था कर दी गई है और तीसरी योजना अवधि में कितने स्टेशनों पर यह व्यवस्था की जायेगी ;

(ग) इस प्रणाली से आगे क्या लाभ होंगे; और

(घ) इसके चालू करने में क्या लागत आयेगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ) : (क) जी हां, कुछ खण्डों पर ।

(ख) 20 स्टेशनों पर इस तरह के सिगनल लगाये जा चुके हैं । इनमें से ६ स्टेशनों पर यह काम तीसरी योजना में किया गया । आशा है, तीसरी योजना की बाकी अवधि में 45 अन्य स्टेशनों पर रंगीन रोशनी वाले सिगनलों की व्यवस्था कर दी जायेगी ।

(ग) यह सिगनल की आधुनिक प्रणाली है जिसमें पहले से चेतावनी देने की व्यवस्था रहती है । इसके अलावा ये सिगनल अधिक साफ दिखाई देते हैं और इसमें सुरक्षा सम्बन्धी अधिक उपायों के साथ-साथ परिचालन में सुधार की व्यवस्था भी है । जिन खण्डों पर बिजली गाड़ियां चलती हैं वहां इस व्यवस्था का विशेष लाभ यह है कि ऊपरी उपस्कर के मस्तूलों के कारण सिगनलों में जो रुकावट पड़ती है वह नहीं होगी ।

(घ) तीसरी योजना में लगभग 80 लाख रुपये की अनुमानित लागत से 54 स्टेशनों पर रंगीन रोशनी वाले सिगनल लगाने का विचार है (9 स्टेशनों पर लग चुके हैं) ।

दण्डकारण्य क्षेत्र में रेलवे यातायात की सुविधायें

1869. **महाराजकुमार विजय आनन्द :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उचित रेलवे यातायात सुविधाओं सहित दण्डकारण्य तथा आस-पास के इलाकों का क्षेत्रीय विकास करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है;

(ख) इस पर अनुमानित व्यय क्या होगा; और

(ग) निर्माण-कार्य कब आरम्भ किया जायेगा ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ) : (क) से (ग). जनवरी, 1965 में दांतेवाड़ा से भद्राचलम रोड (लगभग 259 कि० मी०) तक इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण करने की मंजूरी दी गई थी। इस काम की लागत 15.45 लाख रुपये है। सके अलावा 1965-66 में दण्डकारण्य क्षेत्र में कुछ दूसरी नयी सम्पर्क लाइनों के निर्माण की व्यावहारिकता और लागत के सम्बन्ध में भी अध्ययन करने का विचार है, जैसे, दांतेवाड़ा से ढल्ली राजहरा तक एक लाइन और अम्बगुडा के पास से रायपुर-विजयानगरम लाइन पर तेल नदी के दक्षिण में किसी स्थान तक दूसरी लाइन। इन सर्वेक्षणों के लिए बजट में 50,000 रुपये की यवस्था की गई है।

2. इनमें से किसी सम्पर्क लाइन के निर्माण के सवाल पर आगे तभी विचार किया जा सकेगा, जब सर्वेक्षणों का काम पूरा हो जायेगा और सर्वेक्षण-रिपोर्टों की जांच हो जायेगी।

अहमदाबाद मिल मालिक संस्था

1870. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या **वाणिज्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अहमदाबाद मिल मालिक संस्था ने हाल के एक वक्तव्य में यह चिन्ता व्यक्त की है कि अहमदाबाद के मिलों में कोयले की बिगड़ती हुई स्थिति के कारण यह भय है कि मिलों के उत्पादन को हानि पहुंचेगी; और

(ख) यदि हां, तो इन मिलों को समय पर कोयला पहुंचा ने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

वाणिज्य मत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी, हां।

(ख) कोयला नियन्त्रण, कलकत्ता से मिलों को कोयले का उच्च प्राथमिकता के आधार पर संभरण करने के लिए कहा गया था। पश्चिमी रेलवे ने भी लोको भण्डारों से कोयले के संभरण की व्यवस्था की है।

Study of Working of Industries

1871. **Shri Madhu Limaye :**
Dr. Ram Manohar Lohia :

Will the Minister of **Industry and Supply** be pleased to state—

(a) whether Government have conducted or are conducting a comparative study of the working of the various units of nearly the same size of a particular industry ;

(b) if so, the names of the industries where such a study has been conducted ; and

(c) if not, whether Governmnt have under consideration any proposal to conduct such a study with the assistance of Universities and other research institutions ?

The Deputy Minister in the Ministry of Industry and Supply (Shri Bibudhendra Misra) : (a) to (c). No, Sir, Government have not undertaken any such studies. The National Productivity Council of India, an autonomous organisation, has, however, conducted studies of the working of several units of nearly same size in five different industries, *viz.*, (i) Cement, (ii) Jute, (iii) Bicycle, (iv) Electric Motors and Transformers and (v) Rayon. The studies were restricted to the working of the units in regard to their bearing on productivity. The Council proposes to undertake similar studies covering other industries.

केन्द्रीय रेशम-कीट पालन गवेषणा केन्द्र, बरहामपुर

1872. **श्रीमती रेणु चक्रवर्ती** : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत दो वर्षों में केन्द्रीय रेशम-कीट पालन गवेषणा केन्द्र, बरहामपुर, पश्चिमी बंगाल के लगभग तेरह गवेषणा कर्मचारियों ने पद त्याग किया ;

(ख) क्या नये मंजूर किये गये पद भी खाली पड़े हैं; और

(ग) क्या इस बात की जांच की गई है कि इन पदों को क्यों नहीं भरा गया है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी, हां। इन व्यक्तियों के पद त्याग करने के कारण इस प्रकार हैं :—

उच्चतर शिक्षा	2
विदेश जाना	1
उच्चतर पद के लिये चुने जाना	1
अस्वस्थता	4
घरेलू परिस्थितियां	5
योग	13

(ख) अप्रैल, 1963 में नये मंजूर किये गये चौबीस पदों में सात रिक्त हैं। इनमें से उप-निदेशक के एक पद पर संघीय लोक सेवा आयोग द्वारा पूर्ति की जायेगी। आयोग दो बार इस पद का विज्ञापन निकाल चुका है। बाकी बचे छः पदों की पूर्ति करने के लिए रोजगार दफ्तर और प्रमुख समाचार पत्रों में विज्ञापन देकर प्रयत्न किये जा रहे हैं।

(ग) जी, नहीं। फिर भी जिन प्रमुख कारणों से गवेषणा केन्द्र में रिक्त स्थानों की पूर्ति नहीं हो सकी, वे इस प्रकार है :—

(1) रिक्त स्थानों के लिए बारम्बार विज्ञापन निकलने पर भी उम्मीदवारों की कमी।

(2) गवेषणा केन्द्र के दूर स्थान में स्थित होने के कारण, चुने जाने पर उम्मीदवार कई बार पद भार नहीं सम्हालते या पद भार सम्हालने पर भी अच्छे स्थानों पर पदों की तलाश में रहते हैं; और

(3) बच्चों को शिक्षा, स्वास्थ्य सेवाएं आदि सुविधाएं बरहामपुर में पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं हैं ।

Watch Factory in Simla

1873. { **Shri Gulshan :**
Shri Onkar Lal Berwa :

Will the Minister of **Industry and Supply** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Government of Punjab have sought the permission of the Central Government to set up a watch factory in Simla ;

(b) if so, the reaction of the Central Government thereto ; and

(c) whether this factory will be in the public or private sector ?

The Deputy Minister in the Ministry of Industry and Supply (**Shri Bibudhendra Misra**) **:** (a) No, Sir.

(b) and (c). Do not arise.

उड़ीसा में नमक का उत्पादन

1874. { **श्री रामचन्द्र उलाका :**
श्री धुलेश्वर मीना :
श्री रामचन्द्र मलिक :

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

(क) 1964-65 में उड़ीसा में नमक का कितना उत्पादन हुआ ;

(ख) क्या 1964-65 में केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा में नमक उद्योगों को कोई वित्तीय सहायता दी थी; और

(ग) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र) : (क) 61,700 मी० टन (1-4-1964 से 31-12-1964 तक) ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता

उड़ीसा में हथकरघा उद्योग

1875. { श्री रामचन्द्र उलाका :
श्री धुलेश्वर मीना :

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

(क) 1964-65 में उड़ीसा में हथकरघों के उत्पादनों का कुल कितना निर्माण हुआ है ;

(ख) इस अवधि में कुल कितने धागे की खपत हुई; और

(ग) इसी अवधि में उड़ीसा में हथकरघा उद्योगों के विकास के लिए राज्य को कुल कितनी राशि दी गई ?

वा णज्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) 1964-65 के सम्पूर्ण वर्ष में तैयार किये गये हथकरघे के कपड़े के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं। अप्रैल, 1964 से नवम्बर, 1964 तक हथकरघों का 763.7 लाख गज कपड़ा तैयार किया गया।

(ख) इसी अवधि में हुई सूत की खपत का अनुमान 57.7 लाख किलोग्राम था।

(ग) 1964-65 में उड़ीसा को 18.94 लाख रुपये का अनुदान दिया गया।

उड़ीसा में औद्योगिक बस्तियां

1876. { श्री रामचन्द्र उलाका :
श्री धुलेश्वर मीना :

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

(क) 1964–65 में उड़ीसा में कितनी और किन-किन जिलों में औद्योगिक बस्तियां स्थापित की गईं; और

(ख) इस अवधि में केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा को कितनी रकम दी ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विभुधेन्द्र मिश्र) : (क) राज्य सरकार से जानकारी इकट्ठी की जा रही है तथा उसे सदन की मेज़ पर रख दिया जाएगा।

(ख) औद्योगिक बस्तियां स्थापित करने के लिए राज्य सरकार को अलग से कोई राशि नियत नहीं की जाती। केन्द्रीय सहायता का नियतन विकास शीर्षक "ग्राम तथा लघु उद्योग" के अन्तर्गत सम्पूर्ण रूप से किया जाता है (जिसमें लघु उद्योग, औद्योगिक बस्तियां, हाथ करघा, हस्त शिल्प, रेशम कीट पालन तथा कॉयर उद्योग आते हैं)। राज्य सरकार को विकास शीर्षक के अन्तर्गत 1964-65 के लिए प्राप्त केन्द्रीय सहायता की कुल राशि 85 लाख रुपये (जिसमें से 55 लाख रुपये ऋण के रूप में और 30 लाख रुपये अनुदान के रूप में)।

राज्य सरकार द्वारा किए गये कुल खर्चे के आधार पर (तीन तिमाही का वास्तविक और चौथी तिमाही का अनुमान) 1964-65 में उसकी औद्योगिक बस्तियों की योजनाओं के

लिए अस्थाई रूप में 19·14 लाख रु० की राशि उड़ीसा सरकार को 1964-65 के लिए स्वीकृत की गई ।

उड़ीसा के लिये जी० सी० चादरें

1877. **श्री रामचन्द्र उलाका :**
श्री धुलेश्वर मीना :
श्री रामचन्द्र मलिक :

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

(क) 1964-65 में उड़ीसा के लिए कुल कितनी जी० सी० चादरों की आवश्यकता थी ;

(ख) उसी अवधि में उस राज्य को कितनी चादरें नियत की गई थीं ; और

(ग) 1964-65 में उस राज्य को वास्तव में कितनी मात्रा में चादरें दी गईं ?

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) 1964-65 में उड़ीसा ने लगभग 17,000 टन नालीदार जस्ती चादरों की मांग की थी ।

(ख) 1964-65 में किसी भी राज्य को (उड़ीसा भी सम्मिलित है) नालीदार जस्ती चादरों का नया आवंटन नहीं किया गया क्योंकि प्रमुख उत्पादकों के पास पुराने बहुत से आर्डर पड़े हुए थे । फिर भी पुराने आर्डरों पर संभरण किया जाता रहा ।

(ग) अप्रैल—दिसम्बर, 1964 की अवधि में उड़ीसा को वास्तव में 2937 टन नालीदार जस्ती चादरें भेजी गईं ।

जयपुर में फैरोक्रोम कारखाना

1878. **श्री धुलेश्वर मीना :**
श्री रामचन्द्र उलाका :

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

(क) जयपुर रोड (उड़ीसा) में फैरोक्रोम कारखाना स्थापित करने में अब तक क्या नवीनतम प्रगति हुई है; और

(ख) क्या यह कारखाना केन्द्रीय सरकार के अधीन है अथवा राज्य सरकार के ?

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) फैरोक्रोम के उत्पादन के लिए तकनीकी सहयोग का प्रबन्ध कर लिया गया है । संयंत्र और उपकरणों के आयात के प्रस्ताव भारत सरकार के विचाराधीन हैं ।

(ख) यह कारखाना उड़ीसा औद्योगिक विकास निगम द्वारा स्थापित किया जा रहा है जो राज्य सरकार का एक उपक्रम है ।

उड़ीसा में कपड़ा मिलें

1879. { श्री धुलेश्वर मीना :
श्री रामचन्द्र उलाका :

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

(क) क्या 1965-66 में उड़ीसा को वर्तमान कपड़ा मिलों के तकुओं की क्षमता बढ़ाने का सरकार का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

वाणज्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख) उड़ीसा की वर्तमान कपड़ा मिलों की तकुओं की क्षमता 1965-66 में बढ़ाने का कोई नया प्रस्ताव विचाराधीन नहीं हैं । परन्तु उड़ीसा की तीन कपड़ा मिलों को अपनी तकुआ-क्षमता में वृद्धि करने के लिये लाइसेंस अनुमति दे दी गयी है और वे 1965-66 में अपना विस्तार कर सकती हैं ।

उड़ीसा के लिये स्टेनलेस स्टील

880. { श्री धुलेश्वर मीना :
श्री रामचन्द्र उलाका :

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

(क) 1964-65 में उड़ीसा को कितने स्टनलेस स्टील की आवश्यकता थी और

(ख) 1964-65 में उस राज्य को वास्तव में कितना स्टेनलेस स्टील नियत किया गया ।

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) ठीक जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

(ख) उड़ीसा राज्य को बर्तन बनाने के लिए 35 टन की मात्रा नियत की गई है । इसके अतिरिक्त बर्तन उद्योग को छोड़ कर अन्य उद्योगों की आवश कताओं की पूर्ति के लिए इस्पात (जिसमें बेदाग इस्पात भी सम्मिलित है) का आयात करने के लिए 28 लाख रुपए नियत किए गए थे ।

रायल्टी का निर्धारण

1881. **श्री प्र० के० देव** : क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार केन्द्रीय सरकार द्वारा अगस्त–सितम्बर, 1964 में जारी किये गये उन रोक आदेशों का कुछ मामलों में पालन नहीं कर रही है जो कानून का उल्लंघन करके तथा भूतलक्षी प्रभाव से रायल्टी के निर्धारण के विरोध में खान मालिकों द्वारा दी गई पुर्नविचार याचिकाओं पर दिये गये थे ; और

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

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) उड़ीसा की सरकार ने सूचित किया है कि सम्बन्धित पक्षों द्वारा दिए गए पुनरीक्षा आवेदन पत्रों पर अगस्त-सितम्बर, 1964 में केन्द्रीय सरकार के अध्यादेश प्राप्त होने पर उन्होंने राजस्व का बकाया वसूल करने के लिए खान मालिकों की जायदाद की कुर्की (destrain) की कोई कार्यवाही नहीं की है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के रेल कर्मचारियों की पदोन्नति

1882. श्री रामचन्द्र मलिक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की पा करेंगे कि :

(क) दक्षिण-पूर्व रेलवे में पिछले तीन वर्षों में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के वर्ग 1, वर्ग 2 तथा वर्ग 3 के कितने कितने कर्मचारियों को पदोन्नति दी गई ;

(ख) क्या ये पदोन्नतियां अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारियों के लिये रक्षित रखे गये रिक्त स्थानों को भरने के लिये की गई थीं ;

(ग) यदि नहीं, तो रक्षित कोटे से अधिक कितने कर्मचारी चुने गये हैं ; और

(घ) उपरोक्त अवधि में वास्तव में कितने प्रतिशत रक्षित स्थान भरे गये ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क)

वर्ष	पदोन्नत कर्मचारियों की संख्या		
	दर्जा I	दर्जा II	दर्जा III
1962-63 . . .	1	1	201
1963-64 . . .	—	—	71
1964-65 . . .	—	—	16

(ख) तीसरे दर्जे में और 1962-63 में दूसरे दर्जे में पदोन्नतियां आरक्षित पदों पर की गई थीं । पहले दर्जे में पदोन्नति के लिए कोई आरक्षण नहीं है और 4-10-1962 से दूसरे दर्जे में पदोन्नति के लिए आरक्षण बन्द कर दिया गया है ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

(घ) 1962-63 . . 25 प्रतिशत
1963-64 . . . 38 प्रतिशत (तीसरे दर्जे में)
1964-65 . . . . 17 प्रतिशत

विशेष किस्म के इस्पात का आयात

1883. श्री रामचन्द्र मलिक : क्या इस्पात और खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशेष कार के इस्पात का, जिसका हमारे देश में उत्पादन नहीं होता, विदेशों से आयात किया जाता है ;

(ख) यदि हां, तो 1963-64 तथा 1964-65 में इस प्रकार के इस्पात का किन-किन देशों से आयात किया गया ; और

(ग) कितना तथा कितने मूल्य का इस्पात मंगाया गया ?

इस्पात और खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) जी, हां । विदेशों से कई प्रकार के औजारी, मिश्रित और विशिष्ट इस्पात का आयात किया जा रहा है ।

(ख) इटली, जापान, नीदरलैण्ड, पोलैण्ड, स्वीडन, स्विटजरलैण्ड, ब्रिटेन, अमरीका सोवियत रूस, आस्ट्रेलिया, आस्ट्रिया, बैलजियम, चैकोस्लोवेकिया, फ्रांस, पूर्वी और पश्चिमी जर्मनी, कैनेडा, हंगरी, संयुक्त अरब गणराज्य, नार्वे और योगोस्लाविया से ।

(ग) 1963-64—60.529 मीटरी टन मूल्य लगभग 12.3 करोड़ रुपये
1964-65—49.422 मीटरी टन मूल्य लगभग 10.3 करोड़ रुपये

सप्ताह में तीन बार वातानुकूलित सेवा

1884. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरवरी में नई दिल्ली तथा पठानकोट के बीच श्रीनगर एक्सप्रैस में प्रयोग के तौर पर सप्ताह में तीन बार चालू की गई वातानुकूलित सेवा सफल सिद्ध हुई हैं और

(ख) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है और इस व्यवस्था को स्थायी रूप देने के लिये क्या कदम उठाए गये हैं अथवा उठाए जाने वाले हैं ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) 5-1-1965 से श्रीनगर एक्सप्रेस गाड़ी में नयी दिल्ली और पठानकोट के बीच सप्ताह में तीन बार आंशिक रूप से वातानुकूल व्यवस्था वाला एक सवारी डिब्बा चालू किया गया । जब यह डिब्बा चालू किया गया उस समय भी यह विचार था कि इसे केवल जाड़ों में, अर्थात् 31-3-1965 तक चलाया जाय । 1-4-1965 से बम्बई सेन्ट्रल और पठानकोट के बीच फ्रन्टियर मेल । काश्मीर मेल में गर्मी के महीनों में पहले की तरह एक पूरा वातानुकूल डिब्बा हर रोज चलाया जायेगा । चूंकि वातानुकूल डिब्बे में यात्रा करने वाले यात्रियों की जरूरतें काश्मीर मेल में हर रोज लगाये जाने वाले डिब्बे से पूरी हो जायेंगी, इसलिए श्रीनगर एक्सप्रेस में सप्ताह में तीन बार चलने वाले वातानुकूल सवारी डिब्बे को 31-3-19 5 के बाद जारी रखने का विचार नहीं है ।

इन गाड़ियों के वातानुकूल डिब्बे में सफर करने वाले यात्रियों का प्रतिशत इस प्रकार रहा :--

महीना	59 अप एक्सप्रेस (दिल्ली से)	60 डाउन एक्सप्रेस (पठानकोट से)
जनवरी, 1965	26.0	27.1
फरवरी, 1965	62.5	36.4
मार्च, 1965 . . . . (10-3-65 तक)	71.9	40.6

Palana Lignite Mines

1885. **Shri Bade :**
Shri Hukam Chand Kachhavaiya :
Shri Onkar Lal Berwa :
Shri Y. D. Singh :

Will the Minister of **Steel and Mines** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that mines containing lignite have been found near Palana in Bikaner Division ;

(b) whether Government propose to exploit these lignite mines ; and

(c) if so, when and the estimated expenditure to be incurred thereon ?

Ministry of Steel and Mines (Shri Sanjiva Reddy) : (a) The lignite mines at Palana are old mines and not a recent discovery. They have been worked so far on the conventional method of underground mining.

(b) The Government of Rajasthan have entered into a contract with the Soviet Organisation, M/s. Machinoexport, Moscow, in October, 1964, for the preparation of a project report for exploiting the deposits by open cast mining methods. The Soviet Organisation have since furnished their preliminary report to the State Government.

(c) No firm indication can be given at this stage, as the report is under the consideration of the State Government.

Coal Washery Factory at Ramgarh

1886. **Shri Yashpal Singh :**
Shri D. N. Tiwary :

Will the Minister of **Steel and Mines** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Government of U.S.A. have now refused to give assistance previously offered by them in setting up a coal washery/factory at Ramgarh ;

(b) if so, whether it would not be possible to set up the coal washery/ factory under the circumstances ; and

(c) whether any other country will be approached to give assistance for this project ?

Minister of Steel and Mines (Shri Sanjiva Reddy): (a) to(c) Since some of the circumstances in which the Government of the U.S.A. originally authorised the establishment of a loan for the Ramgarh Coal Washery and Mine have since changed, the U.S. authorities concerned have been informed thereof. No final reply has yet been received but it has been indicated to us that as a result of the change the loan would not now go through .

B. G. Lime from Ramgundam to Kurduwadi

1887. **Shri Kamble :**
Shri D. S. Patil :
Shri Baswant :
Shri Tulsidas Jadhav :

Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the scheme for laying a broad gauge railway line from Ramgundam (Andhra Pradesh) to Kurduwadi (Maharashtra) was formulated before 1947 ; and

(b) if so, the steps so far taken by Government in taking up the above project ?

The Deputy Minister in the Minisry of Railways (Shri Sham Nath) : (a) and (b) A survey for a B.G. line between Ramagundam and Latur (205 miles) was carried out in 1945-46, as part of a scheme for a B.G. line from Ramagundam to Kurduwadi. A new B.G. alignment was envisaged between Latur and Kurdwadi, but this was not surveyed. The project was found unremunerative and was not pursued. It is likely to be even more unremunerative with the considerably increased present day costs, and hence its inclusion in the Fourth Plan, within the limited funds available, may be unlikely.

वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ियों में पब्लिक एड्रेस सिस्टम

1888. **श्री ओंकार लाल बेरवा :**
श्री प० ह० भील :

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

(क) क्या यह सच है कि पब्लिक एड्रेस सिस्टम जिसे पूर्व रेलवे में एक वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ी में चालू किया गया था पिछले छै महीनों से बन्द कर दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उस डिब्बे को जिस में उपकरण लगे हुए थे 31 अगस्त, 1964 को अलग कर दिया गया था और हावड़ा में लगभग चार महीने तक तक वह पड़ा रहा ;

(ग) क्या रेलवे प्रशासन ने गाड़ी के साथ चलने वाले किसी अन्य डिब्बे में उन उपकरणों को लगाने के लिये कोई अस्थायी उपाय किये हैं ; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी, हां ;

(ख) जिस डिब्बे में यह उपस्कर लगा था उसे 31 अगस्त, 1964 को मद्रास में गाड़ी से अलग करके हवड़ा लाया गया और 26 अक्टूबर, 1964 को पूर्व रेलवे के कारखाने में मरम्मत और नियतकालिक ओवरहाल के लिये भेज दिया गया । आवश्यक कार्रवाई किये जाने के बाद यह डिब्बा कारखाने से अब बाहर निकल चुका है ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) चूंकि डिब्बे में समूचे उपस्कर की फिटिंग स्थायी तौर पर इस प्रकार की गयी है कि चलती गाड़ी में भी उस से काम लिया जा सके, इसलिए गाड़ी के किसी अन्य डिब्बे में इसे लगाना सम्भव नहीं है ।

बिजली से चलने वाली गाड़ियों में शौचालय की व्यवस्था

1889. **श्री दशरथ देव :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि बर्दवान-हावड़ा सेक्शन पर बिजली से चलने वाली गाड़ियों के डिब्बों में किसी प्रकार के शौचालय की व्यवस्था न होने के कारण यात्रियों को बहुत असुविधा हो रही है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या उन गाड़ियों में तुरन्त ही शौचालय की व्यवस्था करने का सरकार का विचा है ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जनता की ओर से कुछ पत्र मिले हैं जिन में इस बात की शिकायत की गयी है कि कलकत्ता क्षेत्र के उपनगरीय खण्डों में चलने वाली बिजली गाड़ियों के डिब्बों में शौचालय न होने से यात्रियों को असुविधा होती है । इन पत्रों में इन गाड़ियों में शौचालयों की व्यवस्था करने का सुझाव भी दिया गया है । इस मामले के सभी पहलुओं पर विचार करने पर यह समझा गया है कि कम दूरी के सफर वाली इन गाड़ियों में शौचालयों की व्यवस्था करने की जरूरत नहीं है ।

(ख) जी, नहीं ।

दिल्ली प्रशासन को सीमेंट का सम्भरण

1890. **श्री शिव चरण गुप्त :** क्या **उद्योग तथा संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली नगर निगम और नई दिल्ली नगरपालिका तथा जनसाधारण के उपयोग के लिये अलग अलग 1962, 1963 तथा 1964 में दिल्ली प्रशासन ने कितनी सीमेंट की मांग की ; और

(ख) प्रत्येक वर्ष में कितनी मांग पूरी की गई ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विबुधेन्द्र मिश्र) : (क) तथा (ख). दिल्ली प्रशासन की कुल मांग और जिस अंश तक उसे पूरा किया गया उस के आंकड़े निम्न प्रकार हैं :—

वर्ष	1962	1963	1964
			(मी० टनों में)
मांग	391,860	440,250	664,100
नियतन . . .	158,812	124,230	184,550

इस नियतन में से विभिन्न उपयोगों के लिए नियतन परिमाण निम्न प्रकार हैं :—

वर्ष	1962	1963	1964
			(मी० टनों में)
नई दिल्ली नगर पालिका .	8,000	7,350	5,075
दिल्ली नगर निगम . .	29,400	116,285	33,850
जनता	121,412	100,595	145,625
	158,812	124,230	184,550

राजस्थान में उद्योग

1891. **श्री तन सिंह** : क्या **उद्योग तथा संभरण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजस्थान के रेगिस्तान में 'सामाजिक सुविधायें (सड़क, अस्पताल, डाकघर आदि, न होने के कारण अनुभवी उद्योगपति वहां पूंजी नहीं लगाना चाहते; और

(ख) यदि हां, तो सरकार प्रादेशिक असंतुलन को ठीक करने के उद्देश्य से "सामाजिक ऊपरी खर्च" की व्यवस्था करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार कर रही है ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विबुधेन्द्र मिश्र) : (क) और (ख). जी, नहीं, राजस्थान में उद्योगपतियों को पूंजी लगाने में कोई विशेष अनिच्छा नहीं है। पिछले कुछ वर्षों में राजस्थान में कास्टिक सोडा, पी० बी० सी०, संश्लिष्ट रेशे, सीमेंट इत्यादि के अनेक कारखाने स्थापित किये गये हैं। राज्य में एक या उस से अधिक उर्वरक कारखाने खोलने का भी प्रस्ताव है। पिछले कुछ वर्षों में कोटा एक बड़ा औद्योगिक काम्प्लेक्स बन गया है।

राज्य सरकार ने उपलब्ध साधनों के अन्दर ही विद्युत् उत्पन्न करने तथा परिवहन की क्षमता बढ़ा ली है । राज्य सरकार ने उपयुक्त स्थानों पर "औद्योगिक क्षेत्रों " का विस्तार करने का काम भी शुरू कर दिया है जिस से राज्य में उद्योग खोलने में बड़ी सहायता मिलेगी । चौथी योजना की अवधि में "औद्योगिक क्षेत्रों " की योजना को और बड़े पैमाने पर जारी रखे जाने की आशा है ।

उत्पादिता परिषदें

1892. **श्री तन सिंह** : क्या उद्योग तथा संभरण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्थानीय उत्पादिता परिषदें मुख्य रूप से क्या कार्य करती हैं ;

(ख) राजस्थान में इस प्रकार की कितनी परिषदें हैं ;

(ग) क्या राजस्थान के सभी उद्योग इन परिषदों के कार्य-क्षेत्र में आते हैं ; और

(घ) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जायेंगे ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विबुधेन्द्र मिश्र) : (क) स्थानीय उत्पादिता परिषदें प्रशिक्षण कार्यक्रमों, गोष्ठियों, उत्पादिता दलों तथा उद्योगों में उत्पादिता प्रविधियों को लागू करने के लिए उत्पादिता संबंधी सर्वेक्षण और कार्यान्वियन सेवा के द्वारा उद्योगों को सीधे सहायता देकर उन्हें उत्पादिता संबंधी जानकारी प्रदान करती है ।

(ख) सम्पूर्ण राजस्थान राज्य को शामिल करने वाली केवल एक ही परिषद् है जिसका नाम राजस्थान राज्य उत्पादिता परिषद् है ।

(ग) जी, हां ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

कोटा-चित्तौड़गढ़ मीटर गेज लाइन

1893. **श्री शिवचरण माथुर** :
श्री ओंकार लाल बेरवा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोटा–चित्तौड़गढ़ मीटर गेज रेल लिंक की मंजूरी 1948 में दी गयी थी और बाद में उसे स्थगित कर दिया गया ;

(ख) यदि हां, तो इस महत्वपूर्ण रेल लिंक को स्थगित करने के क्या कारण हैं ?

(ग) क्या अब रेलवे मंत्रालय ने इस परियोजना को चौथी पंचवर्षीय योजना में आरम्भ करने का निर्णय किया है ; और

(घ) यदि हां, तो परियोजना के प्रारम्भिक सर्वेक्षण-कार्य में कितनी प्रगति हुई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाम नाथ): (क) से (ग). कोटा-चित्तौड़गढ़ मीटर लाइन के निर्माण की मंजूरी 1949 में दी गयी थी। लेकिन उस समय ऐसी आशा थी कि राजस्थान रेलवे को पश्चिम रेलवे में मिला दिया जायेगा और इसलिए यह प्रायोजना स्थगित कर दी गयी। बाद में 1955–56 में इस लाइन के निर्माण के प्रश्न पर फिर से विचार किया गया। इस सम्बन्ध में उस समय जो जांच की गयी उस से पता चला है कि परिचालन और आर्थिक दृष्टि से इस लाइन को बनाने का औचित्य नहीं है। इस क्षेत्र में हुए औद्योगिक और अन्य विकास कार्यों के सम्बन्ध में जो रिपोर्ट मिली है उसे देखते हुए रेलवे बोर्ड ने हाल में, इस लाइन के लिये फिर से यातायात सर्वेक्षण करने का आदेश दिया है। चौथी योजना में सम्मिलित की जाने वाली प्रायोजनाओं के सम्बन्ध में योजना आयोग और दूसरे संबंधित मंत्रालयों की सलाह से अंतिम निर्णय करना अभी बाकी है। इसलिए अभी यह नहीं कहा जा सकता कि इस प्रायोजना को चौथी योजना में शामिल किया जायेगा या नहीं।

(घ) जिस नये यातायात सर्वेक्षण की मंजूरी दिसम्बर 1964 में दी गयी थी उसके सम्बन्ध में अभी-अभी काम शुरू हुआ है।

राजपुरा-भटिंडा सेक्शन पर माल बेचने वाले ठेकेदार

1894. **श्री ओंकार लाल बेरवा** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1949 से अब तक उत्तर रेलवे के राजपुरा–भटिंडा सेक्शन पर माल बेचने वाले किस किस ठेकेदार पर 10 रुपया अधिकतम जुर्माना किया गया ; और

(ख) इस अवधि में कितना जुर्माना किया गया तथा वास्तव में कितना वसूल हुआ ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) एक बयान नत्थी है जिस में उन ठेकेदारों के नाम दिये गये हैं जिन पर 1949 से अब तक 10 रुपये या उस से अधिक जुर्माना किया गया।

(1) मैसर्स सतपाल हरबंस लाल
(2) मेसर्स चोपड़ा एण्ड कं०
(3) श्री सावन मल
(4) मेसर्स दुर्गादेवी प्यारा लाल
(5) मेसर्स तेलूराम अमर नाथ
(6) मेसर्स महिन्दर सिंह एण्ड कं०
(7) श्री कृष्ण लाल
(8) मेसर्स दौलत राम एण्ड सन्स
(9) सेठ मनोहर लाल एण्ड कं०
(10) मेसर्स इकबाल नाथ एण्ड सन्स

नवम्बर, 1955 से जुर्माना की अधिकतम रकम बढ़ाकर 100 रुपये कर दी गई है।

(ख) 295 रुपये।

रियासी, जम्मू तथा काश्मीर में एल्यूमिनियम कारखाना

1895. { श्री गोपाल दत्त मेंगी :
श्री समनानी :
श्री अब्दुल गनी गौनी : }

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

(क) क्या यह सच है कि जम्मू तथा काश्मीर राज्य में रियासी के पास पचास हजार टन का ऐल्यूमिनियन का कारखाना स्थापित करने का प्रस्ताव राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम के विचाराधीन था; और

(ख) यदि हां, तो क्या निर्णय हुआ ?

उद्योग तथा संभरण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री विबुधेन्द्र मिश्र) : (क) और (ख). राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम ने जम्मू तथा काश्मीर राज्य के रियासी क्षेत्र में अल्युमिनियम का एक कारखाना स्थापित करने की सम्भाव्यता की जांच पड़ताल की है।

भूतत्वीय जांच-पड़ताल के आधार पर यह निष्कर्ष निकला कि वहां अपेक्षित किस्म के बाक्साइट का भंडार इतना अधिक नहीं है जिस से अल्युमिनियम का कारखाना चलाया जा सके।

दक्षिण पूर्व रेलवे पर यात्री सुविधायें

1896. श्री ह० च० सौय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे के चक्रधरपुर रेलवे खण्ड की राजखरसांवा—गुआ शाखा लाइन पर मुसाफिरखाने, पीने का पानी और शौचालय जैसी यात्री सुविधायें नितान्त अपर्याप्त हैं ; और

(ख) यदि हां, तो स्थिति में सुधार करने के लिये सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

रेलवे मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). जी, नहीं। राजखरसवां—गुआ लाइन के 10 स्टेशनों में से चाइबांसा स्टेशन पर प्रतीक्षालय की व्यवस्था है। अन्य स्टेशनों पर इस सुविधा का औचित्य नहीं है क्योंकि वहां से आने जाने वाले ऊंचे दर्जे के यात्रियों की संख्या बहुत कम है। सभी स्टेशनों पर तीसरे दर्जे के प्रतीक्षालय मौजूद हैं और पण्डरासाली, मालुका, नावामुण्डी और बड़ाजामदा स्टेशनों पर तीसरे दर्जे के प्रतीक्षालयों का विस्तार हो रहा है। बाकी स्टेशनों पर तीसरे दर्जे के जो प्रतीक्षालय बनाये गये हैं वे पर्याप्त हैं।

सभी स्टेशनों पर पीने के पानी की समुचित व्यवस्था है। पानी देने की व्यवस्था में और सुधार करने के उद्देश्य से केन्दपोसी, मालुका, तलबुरु और नावामुण्डी स्टेशनों पर कुंए लगाने के सम्बन्ध में काम हो रहा है।

सभी स्टेशनों पर काफी संख्या में शौचालयों की व्यवस्था है।

Holding up of goods train near Pulgaon

1897. **Shri Hukam Chand Kachhavaiya :** Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that on the 10th March, 1965 near Pulgaon Railway Station on the Central Railway some persons stopped a goods train bound for Bhusawal ;

(b) whether it is also a fact that the miscreants removed some bags of rice from a wagon ;

(c) if so, the number of bags of rice which were looted ; and

(d) the details of the action taken in this connection ?

The Minister of State in the Ministry of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) Yes.

(b) Yes.

(c) 5 bags of rice.

(d) The District Police were immediately informed, who visited the scene of occurrence and registered a case U/S 379 IPC. The case is under investigation. As a result of searches made in the area and in the houses of suspected criminals, property worth Rs. 337/- out of stolen property worth Rs. 375/- has so far been recovered. 9 suspected criminals have been arrested.

As a preventive measure, armed R.P.F. Rakshaks have been detailed at Pulgaon outer signal to keep watch during nights.

भारतीय खनन संस्था

1898. **श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या **इस्पात और खान** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 16 मार्च, 1965 को हुई भारतीय खनन संस्था की वार्षिक सामान्य बैठक में खनन उद्योग की किन कठिनाईयों पर प्रकाश डाला गया था; और

(ख) उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

इस्पात तथा खान मंत्री (श्री संजीव रेड्डी) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है जिस में अभीष्ट सूचना दी हुई है। **[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०--4131/65।]**

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

CALLING ATTENTION TO MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

(एक) झांसी–कानपुर सेक्शन पर एक रेलगाड़ी में डकैती

Shri Hukam Chand Kachhavaiya (Devas): Mr. Speaker, Sir, I draw the attention of the Railway Minister to the following matter of urgent public importance and request him to make a statement in regard thereto :—

"News of the robbery Committed by armed bandits on Passenger train between Lalpur and Paman on Jhansi-Kanpur Section."

The Minister of State in the Ministry of Railways (Dr. Ram Subhag Singh): On 25-3-1965 at about 00-05 hours, 108 Up Lucknow-Jhansi passenger train, *escorted by a Government Railway Police Constable,* was stopped by pulling the alarm chain by some miscreants at Km 1306/15, between Paman and Lalpur stations on Jhansi-Kanpur Section of the Central Railway. These miscreants travelling in compartment 'C' of Coach No. 3982 GT III. were armed with pistols and spears. They caused injuries to 10 passengers with bullets and spears in an attempt to commit a robbery. There were 19 male and 4 female passengers travelling in the same bogie. When the train came to a stop as a result of pulling the alarm chain, the robbers got down and ran away.

First aid was given by the Guard and a doctor passenger and subsequently all the injured passengers were removed to Jhansi Railway Hospital for treatment. The District Magistrate, Government Railway Police and District Police were immediately informed about the incident. The value of property stolen is estimated between Rs. 2500/- and Rs. 3000/-.

On the request of the Divisional Superintendent, Jhansi, the Asstt. Inspector General of Police, U.P. has arranged armed escorts for night passenger trains running on the Jhansi-Kanpur Section. The day trains are being escorted by the Railway Protection Force as a temporary measure to restore confidence. The Government Railway Police registered a case U/s 395/397 IPC and arrested 4 persons in this connection on 28-3-1965. Eight persons who received minor injuries have since been discharged from the hospital. The remaining 2 who received bullet injuries on the head have been sent to the hospitals of their respective home towns Gwalior and Lucknow on their request.

श्री हु० चं० कछवाय: जो आदमी लूटे गये हैं क्या उन्हें कोई कृपापूर्ण भुगतान किया गया ।

डा० राम सुभग सिंह : मामूली चोटें आई थीं, इसलिये कोई भुगतान करने का प्रश्न ही नहीं था ।

Shri Onkar Lal Berwa : On a previous occasion one M.P. had been robbed on this line. Why no police arrangements were made since then ?

Dr. Ram Subhag Singh : As I said there was a constable, but he was in another compartment. But now they will escort every compartment.

(दो) शेख अब्दुल्ला और चीन के प्रधान मंत्री के बीच मुलाकात के समाचार--जारी

अध्यक्ष महोदय : वैदेशिक-कार्य मंत्री को कल शेख अब्दुल्ला के बारे में वक्तव्य देने के लिये समय चाहिये था । क्या वह अब वक्तव्य दे रहे हैं ?

वैदेशिक-कार्य मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : शेख अब्दुल्ला पैरिस से विमान द्वारा अल्जीयर्स गये और वहां एक सप्ताह ठहरने के पश्चात्, ऐसा प्रतीत होता है कि हज करने के लिये सऊदी अरब जाने का उनका विचार है । हमें यह भी पता चला है कि शेख अब्दुल्ला अल्जीरिया के विदेश कार्यालय में गये और वहां के प्रमुख व्यक्तियों से मिले संयोगवश शेख अब्दुल्ला के दौरे के समय हमारे वैदेशिक सचिव अल्जीयर्स में थे । वैदेशिक-सचिव आज रात या कल सुबह नई दिल्ली पहुंच जायेंगे । शेख अब्दुल्ला की कार्यवाहियों के बारे में उन से पूरी जानकारी मिलेगी । उन से जानकारी मिलने के बाद और उस पर विचार करने के बाद शेख अब्दुल्ला के विरुद्ध उचित कार्यवाही की जायेगी ।

हमने अल्जीयर्स में अपने राजदूत को यह हिदायत दी है कि वह शेख अब्दुल्ला को यह स्पष्ट बता दें कि सरकार उन के चीन के दौरे को बहुत आपत्तिजनक समझती है और यदि वह सरकार की इच्छाओं के विरुद्ध काम करेंगे तो उनकी कार्यवाहियों को बहुत गम्भीर समझा जायेगा ।

अध्यक्ष महोदय : विदेश सचिव से जानकारी प्राप्त करने के पश्चात् सरकार कब शीघ्र से शीघ्र वक्तव्य दे सकती है ?

श्री स्वर्ण सिंह : सोमवार ।

श्री हेम बरुआ (गोहाटी): श्रीमन्, मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है ।

जिस समय अल्जीयर्स में शेख अब्दुल्ला और श्री चाउ-एन-लाई के बीच बैठक हुई तब हमारे विदेश सचिव वहीं पर थे । यह एक गम्भीर मामला था और उनको इन सब बातों की सूचना तुरन्त ही देनी चाहिये थी । कल मंत्री महोदय ने इस बारे में वक्तव्य देने के लिये कुछ समय की मांग की थी। अपनी मर्जी से ही उन्होंने आज वक्तव्य देने का फैसला किया । अब वह कहते हैं कि जब तक विदेश सचिव वापस न आ जायें तब तक वह वक्तव्य नहीं दे सकते । सरकार अपने आश्वासन से पीछे हट रही है ।

अध्यक्ष महोदय : इसमें व्यवस्था का कोई प्रश्न नहीं है । मैं इसमें क्या निर्णय दे सकता हूं ?

श्री ही० ना० मुकर्जी (कलकत्ता-मध्य) : अल्जीयर्स में हमारा राजनयिक प्रतिनिधि है । मैं जानना चाहता हूं कि हमारी राजनयिक व्यवस्था का नई दिल्ली के साथ टेलीफोन संपर्क होते हुए भी ऐसा क्यों है कि एक विशेष अधिकारी के पहुंचने की प्रतीक्षा करनी पड़ेगी जब कि देश में इस मामले से हलचल हुई है ।

Shri Madhu Limaye (Monghyr): On a point of Order, Sir. You had said that after hearing the statement you will give the decision whether Government have failed. There cannot be a better proof of the failure than the statement itself. Therefore, my submission is that you should kindly give your decision today on our adjournment motion.

Mr. Speaker: There is no point of order in it. Did I hold that it was not a failure ?

Shri Prakash Vir Shastri (Bijnor): Sir, yesterday, you had asked the Government to make a statement on the Calling Attention Notice within 24 hours and said that later on you would decide whether an adjournment motion could be allowed. Now, the House is not satisfied with the statement of the Minister. I think you too will not be satisfied.

Mr. Speaker: What is the point of order in it ?

Shri Prakash Vir Shastri: I have not raised a point of order.

Mr. Speaker: Every Member who stands is saying that I had said that I would give the decision after hearing their statement. So far I have not given any decision.

Shri Ram Sewak Yadav (Barabanki) : The question of time was raised as to when the hon. Minister would make a statement.

Mr. Speaker: How much time do they require? Can I not ask even this much from them? Unless I give a decision the point of order can not be raised. I have not conceded to the Government. I had only asked as to how much time they require and objections have been raised on this.

श्री हम बरुआ : कल प्रधान मंत्री ने और परसों वैदेशिक-कार्य मंत्री ने कहा कि सरकार शेख अब्दुल्ला और चाउ-एन-लाई की मुलाकात को बड़ा गम्भीर समझती है । क्या ऐसी परिस्थिति में हमें इतना भी अधिकार नहीं है कि हम सरकार से यह पूछें कि इस बारे में क्या कदम उठाने का सरकार ने विचार किया है ?

अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति । वह बैठ जायें ।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर): श्रीमन्, मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है । कल माननीय वैदेशिक-कार्य मंत्री ने जानकारी इकट्ठी करने के लिये कुछ और समय की मांग की थी जिसकी अनुमति आप ने दे दी थी । हम ने माननीय मंत्री का वक्तव्य सुन लिया है । समाचार पत्रों से जो भी जानकारी हम प्राप्त कर सकते थे वह हमारे पास है । मुझे विश्वास नहीं होता कि सरकार के पास सभी साधन होते हुए वह उन देशों से जानकारी प्राप्त करने में असमर्थ है । माननीय मंत्री जानबूझ कर सभा से तथ्य छिपा रहे हैं । मंत्री को चाहिए कि वह त्याग पत्र दे दें ।

अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति । वह बैठ जायें ।

Shri Bagri (Hissar) **:** Sir, the release of Sheikh Abdullah from jail, issue of the passport despite his statement that he is a Kashmiri Muslim, and a grant of Rs. 35,000 to him—all these things will shatter the confidence of the public in the Government.

अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति ।

श्री खाडिलकर (खेड़) : क्या आप मुझे एक व्यवस्था के प्रश्न की अनुमति देंगे. . .

अध्यक्ष महोदय : केवल एक व्यवस्था के प्रश्न की आड़ में मैं अनुमति नहीं दूंगा । हमें कुछ ठोस कदम उठाने चाहियें और आगे बढ़ना चाहिये ।

Shri Yashpal Singh (Kairana) **:** Here the Speaker's place is supreme. Yesterday the Speaker said that he would give his judgment today, and he has not been able to give his judgment because of the Minister of External Affairs.

Mr. Speaker : You are not giving me the opportunity to give the judgment, you are creating noise beforehand.

श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : धारा 197 की ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं । यह धारा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाने के बारे में है । इस धारा के अनुसार मंत्री एक बार ही वक्तव्य देने के लिये समय की मांग कर सकते हैं, बार बार नहीं । जब कि कल उन्होंने आज तक के लिये समय मांग लिया था तो फिर आज वह दोबारा समय की मांग नहीं कर सकते । दोबारा समय देने के लिये कोई समय नहीं है ।

अध्यक्ष महोदय : परन्तु इसका समाधान क्या है । यदि वक्तव्य नहीं दिया जाता है, और मंत्री महोदय समय की मांग करते हैं तो ऐसी स्थिति में क्या किया जाय । मैं इसका फैसला सभा के मतदान पर छोड़ता हूं । यही एक तरीका है ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर (जालोर) : सभा यह चाहती है कि आप अपना विनिर्णय दें ।

अध्यक्ष महोदय : जब मुझे बोलने ही नहीं दिया जाता तो मैं क्या कर सकता हूं ?

श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : सभा की अशांति को दूर करने के लिये प्रधान मंत्री को किसी प्रकार का कुछ आश्वासन देना चाहिये । (**अन्तर्बाधा**) दूसरे, मैं नहीं समझता कि मतदान की आवश्यकता है । हम आपके विनिर्णय का पालन करेंगे ।

अध्यक्ष महोदय : मुझे बोलने ही नहीं दिया जाता ।

Shri Prakash Vir Shastri (Bijnor) **:** I request you to ponder over this matter before giving your ruling on the matter. You had asked the Government to give information to the House within 24 hours so that you may decide the admissibility of adjournment motion.

The statement given by the Minister of External Affairs is very unsatisfactory. It appears that he has got no information. Sheikh Abdullah has given

all facts about his meeting with Chou-En-lai and the invitation to visit China. Then the Chinese Embassy in Cairo is giving all details about Sheikh's programme.

Meanwhile another fact has come to light that Naga leader Phizo is also going to China. The Home Minister while giving details about disturbances in Nagaland stated that China is giving guerilla training to Nagas. In the light of these facts *i.e.* visit to China by Phizo and Sheikh Abdullah and visit by Chinese Foreign Minister to Nepal and Pakistan, will the Government of India keep quiet ? Are these developments not dangerous for the integrity of India and dangerous for its people ? The fact that our External Affiairs Minister is not giving statement shows that Government are not politically vigilant about this. Hence the adjournment motion may be admitted for discussion.

श्री श्यामलाल सर्राफ (जम्मू तथा काश्मीर) : क्या अफ्रीकी एशियाई सम्मेलन से हमारे विदेश सचिव के इस समय वापिस आने का कारण, सरकार का आदेश है ?

Shri Kishen Pattnayak (Sambalpur) : The Minister of External Affairs should tell the House as to what Sheikh Abdullah has been doing abroad and what is the Government's reaction thereto. If no statement is given, it will be assumed that Government has not so far taken any decision in the matter.

श्री त्रिदिव कुमार चौधरी (बरहामपुर) : आप ने दो तीन बार इस पर अपना निर्णय देना चाहा परन्तु दिया नहीं है ।

बात यह है कि हमारा वैदेशिक-कार्य मंत्रालय ठीक प्रकार से कार्य नहीं कर रहा है । जब शेख अब्दुल्ला पेरिस में कुछ अवांछनीय व्यक्तियों से बातचीत कर रहे थे तो हमारे दूतावासों के प्रधान अपने मुख्यालयों में उपस्थित नहीं थे । इस लिये इस सारी स्थिति पर चर्चा होनी चाहिये ।

श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा (आनन्द) : मैं आपका ध्यान नियम संख्या 364 की ओर दिलाता हूं कि या तो आप स्वयं अपना निर्णय दें अथवा सदन के लिये छोड़ दें कि वह निर्णय दे ।

श्री विद्याचरण शुक्ल (महासमंद) : आप इस स्थगन प्रस्ताव पर इस लिये अनुमति नहीं दे सकते क्योंकि इसी सदन में एक पूर्व अवसर पर इस पर चर्चा हो चुकी है ।

श्री जोकीम आल्वा (कनारा) : हमें मंत्री महोदय को और अधिक समय देना चाहिये ताकि वे सोमवार को अपना वक्तव्य दे सकें ।

श्री रंगा (चित्तूर) : मंत्री महोदय को जो कहना था उन्होंने कह दिया है । यदि हम उनके उत्तर से संतुष्ट नहीं हैं तो कार्यवाही करने का दूसरा तरीका है । सरकार ने स्वयं ही कह दिया है कि उनके विदेश सचिव बाहर से आ रहे हैं, इस लिये उनसे अधिक सूचना प्राप्त कर लेनी चाहिये ताकि ठीक सूचना मिल सके । इस लिये मैं इस मत का हूं कि सरकार यदि और समय लेना चाहती है तो उसे दिया जाना चाहिये ।

श्री फ्रेंक एन्थनी (नाम निर्देशित—आंग्ल-भारतीय) : वैसे तो जो बात श्री रंगा ने कही है वह ठीक है । परन्तु मुझे तो केवल यहीं चिन्ता है कि इस बीच में सरकार के पास क्या साधन हैं कि उसे पेकिंग जाने से रोका जा सके तथा उसका भारत विरोधी प्रचार रोका जा सके । क्या ऐसा नहीं हो सकता कि सरकार उसका पारपत्र रद्द कर सके ।

श्री हेम बरुग्रा (गोहाटी) : उसके पारपत्र को एक दम रद्द कर देना चाहिये ताकि वह किसी ग्रौर देश में न चला जाये ।

श्री नि० चं० चटर्जी (बर्दवान) : यदि सरकार यह ग्राश्वासन दिला दे कि शेख ग्रब्दुल्ला का पारपत्र रद्द कर दिया जावेगा तथा उसके विरुद्ध देशद्रोही होने की कार्यवाही की जावेगी तो हम सरकार को एक या दो दिन का ग्रौर ग्रधिक समय दे सकते हैं ।

Shri Onkar Lal Berwa (Kotah): Can Government give an assurance to the House that Sheikh Abdullah would be arrested as soon as he comes to India for his anti-national activities abroad ?

प्रधान मंत्री तथा ग्रणु शक्ति मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : इस में कोई संदेह नहीं है कि सरकार शेख ग्रब्दुल्ला की उन बातों पर जो कि समाचार पत्रों में ग्रा रही हैं, बहुत गम्भीरता से सोच रही है । परन्तु कोई कार्रवाई करने से पहले सरकार इन बातों का पता लगा ले कि वे सत्य हैं । जहां तक उसके पेकिंग जाने का सम्बन्धहै, हमने कह दिया है कि हम इसकी ग्रनुमति नहीं देंगे ग्रौर यदि वह फिर भी गया तो उन्हें उसके परिणाम भुगतने होंगे ।

Shri Madhu Limaye (Monghyr): The only appropriate thing for the Government to do is to resign.

श्री लाल बहादुर शास्त्री : हमारे लिये यही ठीक होगा कि ग्रन्तिम निर्णय करने से पहले कुछ दिन प्रतीक्षा कर लें । इसके परिणाम बहुत गम्भीर होंगे ।

ग्रध्यक्ष महोदय : सरकार को ग्रब यही देखना है ग्रौर सदस्यों को चिन्ता है कि कहीं इन दो दिनों में देश को ग्रधिक हानि न पहुंचे । यदि हम ऐसी कार्रवाई को रोक सकते हैं, तो सरकार तुरन्त कदम उठाए । मैं यह नहीं कहता कि सरकार ग्रपनी बात यहां बता दे कि वह क्या करने वाली है ।

श्री लाल बहादुर शास्त्री : मेरे विचार में तो वह दो दिनों में कोई ऐसा कार्य नहीं कर सकेगा जिस से देश को हानि पहुंचे ग्रौर फिर जो वह करेगा उसे उसका परिणाम भुगतना होगा ।

ग्रध्यक्ष महोदय : जहां तक स्थगन प्रस्ताव का सम्बन्ध है, मैं इसे केवल समाचार पत्रों के ग्राधार पर इसकी ग्रनुमति नहीं दे सकता । सरकार जो सोमवार तक का समय मांग रही है, मैं उसे वह देने को तैयार हूं ।

विधेयकों पर राष्ट्रपति की ग्रनुमति

PRESIDENT'S ASSENT TO BILLS

सचिव : महोदय, मैं चालू ग्रधिवेशन के दौरान संसद् की दोनों सभाग्रों द्वारा पास किये गये निम्नलिखित छः विधेयक जिन पर 22 मार्च, 1965 को सभा में गत रिपोर्ट के पेश किये जाने के पश्चात् उप-राष्ट्रपति ने राष्ट्रपति के कृत्यों का निर्वहन करते हुए ग्रनुमति दी, सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) विनियोग (रेलवे) विधेयक, 1965

(2) विनियोग (रेलवे) संख्या 2 विधेयक, 1965

(3) विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 1965

(4) उद्योग (विकास तथा विनियमन) संशोधन विधेयक, 1965

(5) केरल विनियोग विधेयक, 1965

(6) केरल विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 1965

सदस्य का त्याग पत्र

RESIGNATION BY MEMBER

अध्यक्ष महोदय : मैं सभा को सूचना देता हूं कि श्री अजित प्रसाद जैन ने 2 अप्रैल, 1965 से लोक-सभा के अपने स्थान को त्याग दिया है ।

राष्ट्रपति के स्वास्थ्य के बार में प्रस्ताव

STATEMENT REGARDING PRESIDENT'S HEALTH

प्रधान मंत्री तथा अणुशक्ति मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : मुझे सदन को यह बताने में प्रसन्नता होती है कि राष्ट्रपति राधाकृष्णन् जिनका लंदन के एक चिकित्सालय में 2 मार्च 1965 को आंख का आपरेशन हुआ था, के स्वास्थ्य में संतोषजनक प्रगति हो रही है । उनकी पट्टी खोल दी गई है और वे बैठ सकते तथा इधर उधर चल फिर सकते हैं । वे कल चिकित्सालय छोड़ देंगे । उसके पश्चात् वे थोड़े दिन और लंदन में ठहरेंगे । मुझे विश्वास है कि सदन यह कामना करने में मेरे साथ है कि राष्ट्रपति शीघ्र ही ठीक हो जायें और सुरक्षित वापिस आ जायें ।

Shri Madhu Limaye :**

श्री रघुनाथ सिंह : हम विरोध करते हैं ।

Shri Madhy Limaye :**

सभा का कार्य

BUSINESS OF THE HOUSE

संचार तथा संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : आपकी अनुमति से, मैं यह बताना चाहता हूं कि 5 अप्रैल, 1965 से आरम्भ होने वाले सप्ताह में इस सभा का सरकारी कार्य इस प्रकार होगा :—

(1) वाणिज्य मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर आगे चर्चा तथा मतदान ।

(2) निम्नलिखित मंत्रालयों सम्बन्धी अनुदानों की मांगों पर चर्चा तथा मतदान :—

सिंचाई और विद्युत्

**अध्यक्ष पीठ के आदेशानुसार निकाला गया ।

**Expunged ordered by the Chair.

सामुदायिक विकास तथा सहकार
सूचना और प्रसारण
पुनर्वास
श्रम और रोजगार
परिवहन

श्री स० मो० बनर्जी : (कानपुर) : केरल में राष्ट्रपति के शासन की उद्घोषणा के सम्बन्ध में माननीय गृह-कार्य मंत्री के वक्तव्य पर हम ने एक अनियत दिन वाला प्रस्ताव रखा है, क्योंकि यह एक अविलम्बनीय लोक-महत्व का विषय है इसलिये मेरा निवेदन है कि इस पर यथाशीघ्र चर्चा की अनुमति दी जाये।

Shri Yashpal Singh (Kairana) **:** Discussion should be allowed on the performance of the Minister of Parliamentary Affairs as also the atomic energy which is of paramount importance in view of the problems facing us at present.

Shri Bagri (Hissar) **:** Lok Sabha has decided to sit on Saturday the 1st of May. 1st of May is observed as Labour Day throughout the world. It would be better if instead of 1st of May some other day is appointed for the sitting.

Shri Prakash Vir Shastri (Bijnor) **:** No motion for half an hour discussion can be tabled during the period in which discussion on demands for grant is going on. The rest of the period does not constitute more than 7 days. My submission is that a motion for half an hour discussion should be allowed to be tabled if more than 50 members of the House are prepared to sit.

Mr. Speaker: If considered necessary we shall see to it.

श्री हरि विष्णु कामत : 17 फरवरी के बुलेटिन भाग 1 में वित्तीय कार्य और गैर-विधान कार्य के अतिरिक्त 34 विधेयक हैं। इसलिये मैं ने मंत्री महोदय से प्रार्थना की थी कि वह सत्र की अवधि के बारे में एक वक्तव्य दें। परन्तु उन्होंने ऐसा नहीं किया है। संविधान के अनुच्छेद 100 में भी संशोधन करने के लिए मैंने अनुरोध किया है।

Shri Madhu Limaye (Monghyr) **:** Regarding the President's rule in Kerala I have tabled a two and a half hours no-day-yet-named motion. You may kindly ask the Minister of Parliamentary Affairs either to have two and a half hours discussion or to accept my no-day-yet-named motion. Secondly I want to know if any time would be allocated for discussion on demand No. 109 regarding Lok Sabha Secretariat.

Mr. Speaker : No time would be allocated.

Shri Madhu Limaye : Why so ?

Mr. Speaker : It has already been decided.

Shri Hukam Chand Kachhavaiya (Dewas) : Yesterday Shri Alva said that I should be turned out for ever from the sittings of the House as I rise quite often. Is it proper.

Mr. Speaker : This is not proper.

Shri A. P. Sharma (Buxar) : I want to know the allocation of time for various motions received by you and whether the session will be extend for this reason. Secondly provision should also be made for discussing the work of the Prime Minister as usual.

The Minister of Communications and Parliamentary Affairs (Shri Satya Narayan Sinha) : I may tell Shri Kamat that we are going ahead with a bill regarding quorum. Unless the financial business is over legislative business cannot be undertaken.

Shri Daji (Indore) : You should provide for lunch interval.

Mr. Speaker : I fear that less members will be returning after having their lunch at home. I have no objection to it. Have it decided now.

Shri Satya Narayan Sinha : The question of quorum has no relevance with lunch time. It can arise at any time. Therefore the lunch interval does not make any difference. We should realize that the time of this House is very costly and as such we should not raise the question of quorum so often. We are preparing a bill regarding the question of quorum which will be brought before the House shortly.

श्री दाजी (इन्दौर) : खाने के समय के बाद आप ध्यान आकर्षण प्रस्ताव लाइये। फिर हर कोई उपस्थित होगा।

Mr. Speaker : If the House agrees I have no objection.

Shri Satya Narayrn Sinha : That is a separate question.

श्री शिंकरे (मरमागोआ) : अधिकांश सदस्य सेंट्रल हाल में बैठे रहते हैं। उनके लगातार वहां बैठे रहने पर कुछ पाबन्दी लगाई जानी चाहिये।

Mr. Speaker : If you like I am prepared to place this proposal before the House.

Shri D. C. Sharma (Gurdaspur): The House should sit from 2 P.M. to 8 P.M. What is to be done after 1st of May? This you have to decide. Thakur Sahib raised question regarding one or two demands. You know how we are carrying on. I feel that we will have to guilotine even in respect of those demands which are continuing. You have tried . . .

Shri D. C. Sharma : Even after sending the list of the speakers we do not get opportunity to speak.

Shri Satya Narayan Sinha : There is no question of calling or not calling a Member. Full time cannot be given for discussion as provision has to be made for No-day-yet-named motion and adjournment motion.

Shri Madhu Limaye : Sir, will you kindly reply to my question ?

Mr. Speaker : Regarding demands of Lok Sabha ?

Shri Madhu Limaye : Yes. Sir.

Mr. Speaker : A decision has already been taken in that regard. Now this question cannot be raised.

Shri Madhu Limaye : Kindly tell me the decision.

Mr. Speaker : I cannot give reply to individual Members.

अनुदानों की मांगें—जारी
DEMANDS FOR GRANTS—*contd.*
असैनिक उड्डयन मंत्रालय—जारी

अध्यक्ष महोदय : सभा अब असैनिक उड्डयन मंत्रालय से सम्बन्धित अनुदानों की मांगों पर अग्रेतर चर्चा और मतदान को लेगी ।

श्री दाजी (इन्दौर) : मंत्रालय के प्रतिवेदन में सात या आठ विमान सेवाओं (एयर-लाइन्स) को गैर अनुसूचित लाइनें कहा गया है । परन्तु वास्तव में ये लाइनें गैर-अनुसूचित नहीं हैं । समाचार पत्रों में इनका विज्ञापन दिया जाता है और ये अनुसूचित लाइनों की तरह ही चल रही हैं । ये गैर-सरकारी लाइनें हैं । इन गैर-सरकारी लाइनों पर बहुत हेराफेरी चलती है और वे नियमों का उल्लंघन करके बहुत मुनाफा कमा रही हैं ।

इन लाइनों को गैर-अनुसूचित लाइनों के रूप में जारी रखना 10 मार्च, 1953 को इस सभा द्वारा पारित किये गये विधेयक में की गई घोषणा के प्रतिकूल होगा । उस विधेयक में कहा गया था कि राष्ट्रीयकृत लाइनें वर्तमान विमान परिवहन कम्पनियों के सभी उपक्रमों को अर्जित कर लेंगी । फिर पैरा 7 में यह भी दिया गया था कि केवल दो निगम ही अनुसूचित हवाई सेवाएं चलायेंगी । आज 12 वर्ष के बाद भी सरकार ने इन गैर-अनुसूचित लाइनों के राष्ट्रीय-करण के लिये कुछ भी नहीं किया है । केवल इतना ही नहीं, अपितु सरकार ने हाल ही में माल ढोने वाले विमानों की सेवाएं भी इन गैर-अनुसूचित लाइनों को दे दी हैं ।

मंत्रालय के सचिव को इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के अध्यक्ष के रूप में नियुक्त किये जाने के बारे में मुझे कड़ी आपत्ति है । प्राक्कलन समिति ने अपने 52वें प्रतिवेदन में इसकी कड़ी आलोचना की थी । यदि सरकार प्राक्कलन समिति जैसी महत्वपूर्ण समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित नहीं कर सकती है तो उसका आश्वासन देना बेकार है ।

इसके अतिरिक्त सचिव और अध्यक्ष के काम अलग अलग हैं । क्योंकि सचिव का काम है नियमों का पालन करना जब कि अध्यक्ष का मुख्य ध्येय मुनाफा कमाना है । जब से ये दोनों पद एक ही व्यक्ति को दिये गये हैं प्रत्येक यात्री का जीवन संकट में पड़ गया है, लाइसेंस देने के सभी नियमों का उल्लंघन किया जाता है और विमान चालकों के लिए सभी तरह की मौखिक और लिखित परीक्षाएं समाप्त कर दी गई हैं । यही कारण है कि जब विभागीय समिति यह प्रतिवेदन देती है कि विमान चलाने योग्य नहीं है तब भी उसे चलाया जाता है और उसकी मरम्मत नहीं की जाती है बल्कि समिति से प्रतिवेदन में संशोधन करने को कहा जाता है । यह बहुत गम्भीर मामला है और अगर ऐसा ही रहा तो इस क्षेत्र में विशेष प्रगति की आशा नहीं की जा सकती है । इन दोनों पदों के हित परस्पर विरोधी हैं इसलिये इन्हें तुरन्त ही अलग अलग कर दिया जाना चाहिये । इस सम्बन्ध में मैं जानना चाहता हूं कि पठानकोट विमान दुर्घटना पर खोसला समिति के प्रतिवेदन को अब तक क्यों छिपाया गया है । इसको इसलिये दबाया गया है कि इसको सिफारिशें इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के अध्यक्ष के निर्णयों के विरुद्ध हैं । इस प्रतिवेदन में कहा गया है कि सम्पूर्ण लाइसेंस व्यवस्था में परिवर्तन की आवश्यकता है । सरकार इस प्रतिवेदन को छिपाये बैठी है । क्या

यह गम्भीर मामला नहीं है। सारे मामले को इसलिये दबाया गया है कि मंत्रालय के सचिव स्वयं ही इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के अध्यक्ष हैं।

एक ओर तो यह कमी है और दूसरी ओर दुहरा काम होता है। असैनिक उड्डयन विभाग एक छोटा सा विभाग है। इसमें मौसम विज्ञान विभाग है जो कि हमेशा ही गलत जानकारी देता रहता है। इसके अतिरिक्त असैनिक उड्डयन विभाग में और कोई काम नहीं है। इसलिये महानिदेशक के अलग कार्यालय की कोई आवश्यकता नहीं है। वह अपनी ओर से कोई निर्णय नहीं ले सकता है। अन्तिम निर्णय तो सचिव को ही लेना पड़ता है। मैं चाहता हूं कि सरकार इन दोनों पदों को मिलाने पर विचार करे।

मेरा निवेदन है कि स्थानीय नियन्त्रकों को अधिक शक्तियां दी जानी चाहियें। वर्तमान व्यवस्था उस समय बनाई गई थी जब कि इस क्षेत्र में उतना विकास नहीं हुआ था जितना कि आज है, और इसलिये इस पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है।

मैं जानना चाहता हूं कि लोक लेखा समिति के प्रतिवेदन पर क्या कार्यवाही की गई है। यदि उन पर कोई कार्यवाही नहीं की जानी है तो इन प्रतिवेदनों का क्या फायदा है। एक ओर तो 'हिरोन्स' की गलत बिक्री से 16 लाख रु० का घाटा उठाया गया है, दूसरी ओर डिज़ाइन के लिए विदेशी सलाह लेने पर 1·50 लाख डालर व्यर्थ खर्च किये गये हैं। एक ओर तो हमारी सरकार कहती है कि विदेशी मुद्रा की कमी है और दूसरी ओर इस प्रकार पैसा बर्बाद किया जाता है और इस हानि को पूरा करने के लिए 5 प्रतिशत या 10 प्रतिशत तक उत्पादन शुल्क तथा सीमा-शुल्क में वृद्धि की जाती है। क्या यह सब इस प्रकार बर्बाद करने के लिए किया जाता है।

मैं स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूं कि लोक लेखा समिति ने इस बारे में क्या कहा है और उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है। जो अधिकारी इसके लिये जिम्मेदार हैं उसके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

[**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए
Mr. Deputy Speaker *in the Chair*]

मैं जानना चाहता हूं कि बम्बई में 'रालिंग ओन' फायर क्रैश टेंडर किस अधिकारी ने खरीदी थी। प्रत्येक टायर का मुल्य विदेशी मुद्रा में 10,000 रु० है और पूरी मशीन पर लाखों रुपये खर्च हुए हैं। क्या इसका कभी प्रयोग किया गया है ? क्या यह प्रयोग के योग्य है ? इसे क्यों खरीदा गया था ? यदि कोई गैर-सरकारी कम्पनी होती तो उसके मैनेजर को नौकरी से निकाल दिया जाता। परन्तु यहां चूंकि जनता का पैसा है इसलिए आप उसे इस प्रकार नष्ट करते हैं।

मेरे प्रत्येक वर्ष निवेदन करने के बावजूद भी आपने भूपाल को किसी हवाई सेवा से नहीं मिलाया है। इसके लिये यह तर्क देना कि ऐसा करने से घाटा होता है उचित नहीं है। कम से कम प्रत्येक राज्य की राजधानी को तो हवाई सेवा से मिलाया ही जाना चाहिए। यह एक राष्ट्रीय महत्व का मामला है।

[श्री दाजी]

1959 में वेतन आयोग ने अपने प्रतिवेदन में कहा था कि वर्कशाप के कर्मचारियों के वेतन मान एक विभागीय समिति के परामर्श से तैयार किये जाने चाहियें। प्रतिवेदन प्राप्त हुये ½ वर्ष से अधिक समय हो गया है परन्तु वेतन मानों के पुनरीक्षण के लिये कुछ भी नहीं किया गया है। मजदूरों ने हड़ताल की सूचना दी। मंत्री ने आश्वासन दिया। हड़ताल की सूचना वापस ले ली गई। परन्तु फिर भी अभी तक वेतन मानों में परिवर्तन नहीं किया गया है।

हाल ही में वायु सेना से पालम ले लिया गया था। देश के सभी भागों से लगभग 350 कर्मचारी यहां लाये गये थे। उनमें से एक को भी क्वार्टर नहीं दिया गया है। इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन अपने कर्मचारियों को उनके क्वार्टरों से हवाई अड्डे पर मुफ्त लाने का प्रबन्ध करती है। परन्तु असैनिक उड्डयन मंत्रालय के कर्मचारियों को 15 रु० प्रतिमास परिवहन के लिये देना होता है। एक चपरासी को भी देना होता है। जबलपुर का हवाई अड्डा शहर से 18 मील दूर है। ऐसे और भी हवाई अड्डे हैं और वहां पर कर्मचारियों के लिये सप्ताह में एक बार भी मुफ्त परिवहन का प्रबन्ध नहीं है जिससे कि वे अपना सामान खरीद सकें। क्या आपको अपने कर्मचारियों के साथ ऐसा सलूक करना चाहिये।

वेतन आयोग की सिफारिश के बावजूद भी इस सब से अधिक जिम्मेवार उपक्रम में परिचालन कर्मचारियों को एक भी साप्ताहिक छुट्टी नहीं दी जाती है। फिर आप तकनीकी योग्यता की आशा करते हैं। डाक तार विभाग वर्ष में 9 छुट्टियां देता है। परन्तु यह विभाग वर्ष में एक भी छुट्टी नहीं देता है। यह विभाग अधिक समय भत्ता भी नहीं देता है। फिर आप चाहते हैं कि उनका काम अच्छा हो। यह कैसे हो सकता है?

अब मैं चौकीदारी व्यवस्था को लेता हूं। क्योंकि बालकॉट भाग गया इसलिये सुरक्षा की एक नई पद्धति लागू कर दी गई है। वह क्या है? चौकीदारों की संख्या बढ़ाने के स्थान पर अब वर्तमान चौकीदारों को ही लगातार 12 घंटे ड्यूटी देनी पड़ती है। कोई लगातार 12 घंटे चौकीदारी नहीं कर सकता है। इस प्रकार तो और अधिक बालकॉट भागा करेंगे।

सारे विभाग में नौकरशाही का बोलबाला है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूं कि वह सारी बातों की जांच करें और जिन त्रुटियों का मैंने उल्लेख किया है उनको दूर करें।

प्रत्येक अधिकारी एक विशेष स्थान का बार बार दौरा करता है। एसा क्यों? यदि आप गौर से देखेंगे तो पता चलेगा कि उस स्थान पर एक मंत्री का कोई रिश्तेदार है या उसका लड़का या लड़की वहीं किसी कालिज या स्कूल में पढ़ रहा है। इस प्रकार पैसा बर्बाद किया जाता है। ऐसा भी सुनने में आया है कि अधिकारियों के साथ उनके परिवारों के सदस्य भी जाते हैं। अब चूंकि अलग मंत्रालय बन गया है, इसलिये हम चाहते हैं कि इसकी कड़ी छानबीन की जाए। हम आशा करते हैं कि समिति की सिफारिशों का तुरन्त पालन किया जाएगा। यदि ऐसा न किया गया तो हमें मंत्री के विरुद्ध विशेषाधिकार का प्रश्न उठाना पड़ेगा।

Shri Hukam Chand Kachhavaiya (Dewas): Mr. Deputy Speaker, Sir, there is no quorum in the House.

उपाध्यक्ष महोदय: घंटी बजाई जा रही है। अब गणपूर्ति है।

महाराजकुमार विजय आनन्द (विशाखापटनम): श्री कानूनगो ने थोड़े ही समय से इस मंत्रालय का कार्य भार संभाला है। वह बहुत परिश्रमी हैं और हमें आशा है कि शीघ्र ही स्थिति में सुधार होगा।

हमें व्यर्थ ही किसी चीज की बुराई नहीं करनी चाहिये। भारत जैसे विशाल देश में गत एक वर्ष में केवल 3 विमान दुर्घटनायें हुई हैं। ये कोई ज्यादा नहीं हैं। 1946 में केवल 1 लाख व्यक्तियों ने विमान द्वारा उड़ान की। 1964 में 13 लाख व्यक्तियों ने अनुसूचित उड़ानों द्वारा यात्रा की। यह इस विभाग के लिये बड़ी प्रशंसा की बात है।

इस समय हमारे देश में कुल मिलाकर केवल 82 हवाई अड्डे हैं। वास्तव में भारत जैसे विशाल देश में सैंकड़ों हवाई अड्डे और उड़ान क्लब होने चाहियें। इस प्रकार हमारे पास अधिक संख्या में विमान चालक होंगे और वे प्रशिक्षित होंगे।

हाल ही में विमान चालकों ने हड़ताल कर दी थी। उनकी मांग यह थी कि उनको वही वेतन मिलना चाहिये जो एयर इंडिया के विमान चालकों को दिया जाता है। उनकी यह मांग उचित है क्योंकि दोनों की जिम्मेदारियां एक जैसी हैं।

Shri Hukam Chand Kachhavaiya : There is no quorum in the House.

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है। अब गणपूर्ति है।

महाराजकुमार विजय आनन्द : विदेशी पर्यटकों से हमें काफी विदेशी मुद्रा प्राप्त होती है। इसलिये हमें उन्हें सभी सम्भव सुविधायें पहुंचानी चाहियें। मैं यह जानता हूं कि हमारी नीति मद्य-निषेध की है। परन्तु, एक विदेशी पर्यटक को इस देश में शराब की बड़ी कमी महसूस होती है। उक्त नीति का विरोध न करते हुये मैं एक सुझाव दूंगा कि यदि कोई विदेशी पर्यटक एक टिकट पेश करे कि वह अभी पहुंचा है तो उसे बाद में शराब पीने की अनुमति दे देनी चाहिये।

पालम हवाई अड्डे पर विमान का फासला इमारत से बहुत अधिक है। विमान वातानुकूलित होता है और यात्री को लगभग दो फरलांग तक पैदल चलना पड़ता है। शायद इसलिये कि जेट विमान की आवाज से इमारत को कोई हानि न पहुंचे और शीशे न टूट जायें। परन्तु मैंने कैरेवेल विमानों को बहुत निकट जाते देखा है। मद्रास में विमान इमारत से केवल 30 गज की दूरी पर ही होते हैं। फिर दिल्ली में ही इतनी दूरी पर उन्हें क्यों रखा जाता है? यूरोप में यदि कोई विमान फासले पर उतरता है तो यात्रियों को दो मिनट में ही इमारत तक लाने का प्रबन्ध किया जाता है। माननीय मंत्री ऐसी व्यवस्था पर विचार करें।

माननीय मंत्री जरा पालम हवाई अड्डे पर स्नान ग्रह को देखें

मेरा एक सुझाव यह है कि विशाखापटनम, कलकत्ता, मद्रास और हैदराबाद के बीच एक नियमित दैनिक सेवा होनी चाहिये। हो सकता है सरकार को इसमें कुछ घाटा हो, परन्तु सरकार को घाटा तो और भी बहुत सी बातों में होता है। विशाखापटनम एक बहुत ही महत्वपूर्ण पत्तन है और इसके अतिरिक्त यह कलकत्ता, मद्रास और हैदराबाद को मिलायेगा।

जब श्री मुहीउद्दीन कार्यभारी थे तब मैंने सुझाव दिया था कि जब आप विमान से बनारस जायें या बनारस से कलकत्ता आयें तो वे बनारस नगर पर उड़ान कर सकते हैं। एक बार एक विमान चालक ने मेरे अनुरोध पर ऐसा किया तो यात्रियों ने उस सुन्दर दृश्य को देखने में बड़ी रुची दिखाई। इसमें सरकार का कुछ खर्च नहीं होगा।

[महाराजकुमार विजय आनन्द]

एयर इन्डिया के बारे में मेरा यह सुझाव है कि संसार के चारों ओर इसकी सेवा होनी चाहिये जैसे कि बी० ओ० ए० सी०, टी० डब्लू० ए० और पान अमेरिकन की है । जहां भी एयर इन्डिया गई है इसकी प्रशंसा की गई है ।

मेरा एक सुझाव यह है कि इन दोनों को मिला कर एक क्यों नहीं कर दिया जाता । यदि एयर लाइन्स विभाग में कोई कमियां हैं तो उन्हें इन दोनों को मिलाकर ठीक किया जा सकता है ।

कल ही मैंने सुना कि डकोटा विमान को बेचा जा रहा है और उसके स्थान पर प्रतिरक्षा मंत्रालय द्वारा रद्दी किये गये एक 'एबरो' विमान को लाया जा रहा है । मेरा निवेदन है कि ऐसा न किया जाये । यदि हम ने खराब मशीन को ले लिया तो इससे दुर्घटना हो सकती है । यदि आवश्यक हो तो विदेशी पुर्जे मंगा कर अपने पुराने मित्र डकोटा की ही मरम्मत कर ली जाये ।

एक बार हम वाईकाउंट विमान से दिल्ली से मद्रास के लिये उड़ान कर रहे थे । लगभग आधे घंटे के बाद विमान वापस उतर आया । मुझे इस में कोई शिकायत नहीं । हो सकता है कि विमान में कोई खराबी होगी । परन्तु मेरा इतना निवेदन है कि ऐसी परिस्थिति में यात्रियों के लिये होटल आदि में ठहरने की कोई व्यवस्था होनी चाहिये ।

श्री जोकीम आल्वा (कनारा) : श्रीमान्, इस सभा में बोलने वालों में से श्री दाजी को छोड़कर किसी एक सदस्य ने भी असैनिक उड्डयन विभाग के उन गरीब कर्मचारियों की दशा की ओर ध्यान नहीं दिलाया है जो हमारे हवाई अड्डों पर कार्य करते हैं । यदि मंत्रियों के पास इतना समय नहीं है कि वे विमान चालकों की समस्याओं का अध्ययन कर सकें, तो अधिकारियों को इनकी समस्याओं का अध्ययन करने के लिये समय निकालना चाहिये और उनको हल करना चाहिये अन्यथा हमें इतनी भारी रकम की मंजूरी देने का कोई अधिकार नहीं है । भारतीय असैनिक सेवा अधिकारी चाहे दौरे पर हों चाहे किसी बैठक में भाग ले रहे हों, परन्तु चौकीदार को हर समय कार्य करना पड़ता है । उनको विश्राम करने के लिये कोई समय नहीं दिया जाता है । इनके बच्चों की पढ़ाई के लिये स्कूलों की कोई व्यवस्था नहीं है । वर्कशाप, समिति, भण्डार समिति तथा वर्दी समिति की सिफारिशों को लागू करने के बारे में भी किसी सदस्य ने नहीं कहा है । मैं चाहता हूं कि चौकीदारों के कार्य के घंटों को 72 से घटा कर 48 घंटे प्रति सप्ताह कर देना चाहिये । इण्डियन एयर लाइन्स कार्पोरेशन के सभापति भारतीय असैनिक सेवा के व्यक्ति नहीं होने चाहियें । तकनीकी लोगों को अध्यक्ष बनने का मौका दिया जाना चाहिये जिससे वे लोग अपने हाथों से कार्य कर के अन्य लोगों के समक्ष उदाहरण पेश कर सकें जैसा कि श्री जे० आर० डी० टाटा ने अपनी 60 वर्ष की आयु में भी कराची से बम्बई तक विमान चलाकर अपनी दक्षता का उदाहरण हमारे सामने प्रस्तुत किया है । हमें ऐसे अनुभवी लोगों को अध्यक्ष के पद पर आसीन करना चाहिये जो अपने हाथों से कार्य कर के दिखा सकें । केवल तभी हम इस दिशा में उन्नति कर सकेंगे ।

Shri Hukam Chand Kachhavaiya (Dewas) : Mr. Deputy Speaker, Sir, there is no quorum in the House.

अध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है ... अब सदन में गणपूर्ति है । माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री जोकीम आल्वा : चौकीदारों तथा मेहतरों को अधिक समय तक कार्य करने के भत्ते का वही दर देनी चाहिये जो दूसरे कर्मचारियों को दी जाती है । 50 प्रतिशत पर्यवेक्षकों के पदों को वरिष्ठता पर भरा जाना चाहिये ; वरिष्ठ कलर्कों, हैड-क्लर्कों, अधीक्षकों तथा अनुसचिवीय कर्मचारियों के लिये अतिरिक्त पद निकाले जाने चाहियें । परिचालन कर्मचारियों को डाक तथा तार विभाग की तरह 9 प्रभावशाली छुट्टियां दी जानी चाहियें । असैनिक उड्डयन विभाग के परिचालन कर्मचारियों के बच्चों को स्कूल जाने के लिये 12 हवाई अड्डों पर परिवहन सम्बन्धी सुविधायें देने का मामला पिछले तीन वर्षों से सरकार के विचाराधीन है । यांत्रिक परिवहन चालकों तथा टेलीफोन आपरेटरों के वेतन-क्रम ऐसा कार्य करने वाले अन्य कर्मचारियों से कम है हालांकि इनका कार्य बहुत ही कठिन है । यदि अधिक नहीं तो वेतन उनके बराबर तो दिया जाना चाहिये। चौकीदारों को एक सप्ताह में 72 घंटे कार्य करना पड़ता है, कोई अवकाश नहीं मिलता । जब तक निम्न श्रेणी के लोगों को पर्याप्त वेतन नहीं दिया जा सकता तब तक उच्च श्रेणी के कर्मचारियों के वेतन को तीन या चार आंकड़ों की संख्या तक नहीं बढ़ाया जाना चाहिये ।

Shri Hukam Chand Kachhavaiya : Mr Deputy Speaker, on a point of order, sir, there is no Minister of Cabinet rank in the House,

Mr. Deputy Speaker : The Minister of the Department concerned is present.

श्री जोकीम आल्वा : इण्डियन एयर लाइन्ज के चालक बहुत अच्छा कार्य कर रहे हैं । इनके महा संचालक ने, जिसको हाल ही में भारतीय वायु सेना में लिया गया है, बहुत ईमानदारी और दक्षता से अपना कर्त्तव्य निभाया है । वह विमान चालक भी रहे हैं। मैं चाहता हूं कि इस विभाग की बागडोर ऐसे तकनीकी लोगों के हाथ में देनी चाहिये । प्रत्येक तीसरे अथवा छठे मास के पश्चात् विमान चालकों की आंखों का परीक्षण किया जाता है । मैं जानना चाहता हूं कि यदि वे इन परीक्षणों में असफल रहें तो उनके साथ क्या बर्ताव किया जायेगा। हमें उनके बच्चों की शिक्षा तथा मकानों सम्बन्धी समस्याओं की ओर ध्यान देना चाहिये। भारतीय वायु सेना के विमान चालक इन सब कठिनाइयों के बावजूद भी प्रशंसनीय कार्य कर रहे हैं । इण्डियन एयर लाइन्ज़ तथा एयर इण्डिया के विमान-चालकों को भी अपना कर्त्तव्य निभाना चाहिये । हमें उनको सभी प्रकार की सुविधायें दी जानी चाहियें । सत्कत्रियों की आवाज़ का अच्छी तरह प [illegible] किया जाना चाहिये । उनको रेडियो तथा लाउडस्पिकर पर अच्छी तरह बोलना चाहिये । उन्हें अपने कार्य में प्रशिक्षण दिया जाना चाहिये ताकि संकट के समय वे यात्रियों की सहायता कर सकें ।

इण्डियन एयरलाइन्ज कारपोरेशन ने शाकाहारी यात्रियों के लिये भोजन की कोई अच्छी व्यवस्था नहीं की है । कलकत्ता, हैदराबाद अथवा बम्बई के हवाई अड्डों पर जलपान गृहों में दरें तो

बहुत ऊंची हैं परन्तु भोजन इतना अच्छा नहीं दिया जाता। बंगलौर और मद्रास में बहुत ही अच्छे होटल हैं और वहां पर अच्छा खाना भी मिलता है। हमारे हवाई अड्डों पर एक कप चाय पर 75 पैसे लगते हैं।

श्री मुत्याल राव (महबूब नगर) : एक रुपया।

श्री जोकीम आल्वा: जी, हां। मैं माननीय सदस्य से सहमत हूं परन्तु एक रुपया देने पर पर भी चाय बहुत घटिया दी जाती है। एक विदेशी जो एक समय खाने के लिये 10 रुपये दे जाता है तो वह क्या सोचता होगा कि खाना कितना घटिया दिया जाता है। अन्य देशों के उड्डयन समवाय अपने यात्रियों को बहुत अच्छा खाना देते हैं। मंत्रालय को ऐसी सभी महत्वपूर्ण समस्याओं की ओर ध्यान देना चाहिये। जहां तक लाभ का सम्बन्ध है, एयर इण्डिया तथा इण्डियन एयर लाइन्ज ने बहुत अच्छा कार्य किया है। 1963-64 में परिचालन राजस्व क्रमशः 2,680.97 लाख रुपये तथा 1,937.82 लाख रुपये था। जब कि अन्य देशों की कम्पनियां किराया घटाने के बारे में विचार कर रही हैं, यहां पर किराये उत्तरोत्तर बढ़ाये जा रहे हैं जो कि गरीब भारतीय नहीं दे सकते। सरकार को इस बारे में कुछ विचार करना चाहिये। आस्ट्रेलिया में विमान सेवा बहुत अच्छी है। वहां पर उन्होंने 'फ्लाइंग' डाक्टर योजना चालू की है। वहां पर कुआंट्स में बहुत अच्छा कार्यालय है। हमें भी उनका अनुसरण करना चाहिये। इसमें कोई सन्देह नहीं है कि यहां पर लाभ तो अच्छा हुआ है परन्तु यात्रियों को सुविधायें नहीं दी गई हैं। हमें उस देशभक्त महा-प्रबन्धक की प्रशंसा करनी चाहिये जिसने द्रुतगामी छोटे तथा हल्के विमानों की सेवा आरम्भ करने में सफलता प्राप्त की है। हमें ऐसे लोगों तथा ऐसे विमानों की बहुत आवश्यकता है। पहली बार 'वैम्पायर' जेट विमान को चालू किया गया है यह भी एक बड़ी सफलता है। बाहर से विमान खरीदने की बजाय हमें अपने विमान बनाने चाहिये चाहे वे छोटे ही क्यों न हों।

खेद है कि वैमानिक अनुसन्धान के लिये कुछ नहीं किया जा रहा है। जर्मनी को देखिये जिसने पिछले 10 वर्षों में इसमें बहुत प्रगति की है। हम अभी तक केवल एक वात सुरंग बना सके हैं जब कि जर्मनी वालों ने 28 वात सुरंगे बनाई हैं। अतः मेरा निवेदन है कि वैमानिक अनुसन्धान के लिये कुछ अलग राशि की व्यवस्था करनी चाहिये। ऐसे अनुसन्धान के बिना हम कोई प्रगति नहीं कर सकेंगे। हमने इस के बारे में जो कुछ किया है बहुत कम है। अतः हमें जर्मनी से सबक सीखना चाहिये। जर्मनी अन्तरिक्ष अनुसन्धान पर भी काफी धन खर्च कर रहा है। हमें भी इस दिशा में कुछ करना चाहिये। बड़े पूंजीवादी अन्य परियोजनाओं पर काफी धन खर्च कर रहे हैं और उसमें से कुछ राशि अन्तरिक्ष अनुसन्धान में लगाई जानी चाहिये। हमें उड्डयन सम्बन्धी समस्याओं को प्राथमिकता देनी चाहिये और इसके लिये अधिक राशि नियत करनी चाहिये क्योंकि उड्डयन हमारी सुरक्षा तथा रक्षा के लिये बहुत आवश्यक है।

श्री व बा० गांधी (बम्बई नगर-मध्य दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, परिवहन मंत्रालय में किये गये पुनर्गठन के फलस्वरूप असैनिक उड्डयन विभाग को परिवहन मंत्रालय से अलग करके श्री कानूनगो जैसे अनुभवी मंत्री को इसका कार्य भारी बनाया है, इससे स्पष्ट है कि असैनिक उड्डयन की बढ़ती हुई महत्ता को समझा गया है। इस विभाग के 9 काम हैं जिनमें से एक का सम्बन्ध ऋतु विज्ञान संगठन से है। इस संगठन को बहुत महत्वपूर्ण कार्य करना होता है। सैनिक तथा असैनिक उड्डयन के लिये हमें इस संगठन पर निर्भर करना पड़ता है। वणिक तथा नौसेना नौवहन के लिये हमें इस पर निर्भर रहना पड़ता है। यह बहुत महत्वपूर्ण विभाग है और हमें इसकी हर संभव सहायता करनी चाहिये जिससे यह अपना कार्य उचित रूप से कर सके।

एयर इण्डिया तथा इण्डियन एयर लाइन्ज़ निगम बहुत अच्छा कार्य कर रहे हैं । विमान सेवा का खूब विकास हो रहा है । लाभ के साथ साथ लाभांश भी घोषित किया जाता है। एयर-इण्डिया ने विश्व बैंक तथा संयुक्त राज्य अमरीका में वाणिज्यिक बैंकों से लिये गये ऋण में से 174.5 लाख डालरों का भुगतान कर दिया है । इसके अतिरिक्त 5 प्रतिशत की दर से लाभांश भी देता रहा हैं । यह सब प्रशंसनीय है । हालांकि इसको अन्तर्राष्ट्रीय मुकाबला करना पड़ता है । एयर इण्डिया ने सरकार को 60.34 लाख रुपयों का भुगतान किया । दोनों निगम सरकार द्वारा दिये गये ऋण तथा उस पर ब्याज को निरन्तर लौटाते रहे हैं । सरकार की कराधान की नीति के कारण ईंधन महंगा हो जाने से इण्डियन एयर लाइज़ कारपोरेशन पर बुरा प्रभाव पड़ा है । फिर भी उन्होंने हमेशा लाभ ही निकाला है और उससे आरक्षित पूंजी में अच्छी वृद्धि हो रही है । हमें पर्यटन यातायात को बढ़ावा देने के लिये प्रयत्न करने चाहिये जिससे हम अधिक से अधिक पर्यटकों को आकर्षित कर सकें ।

Shri Hukam Chand Kachhavaiya : Mr. Deputy Speaker, Sir, there is no quorum in the House.

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजाई जा रही है ..... जी हां, अब गणपूर्ति हो गई है । श्री गांधी अपना भाषण जारी रखें ।

श्री व० बा० गांधी : हाल ही में एयर इण्डिया ने अटलांटिक पर दैनिक उड़ान करने का अधिकार प्राप्त कर लिया है । इससे हमें लाभ होगा क्योंकि इससे उड़ानें अधिक कम खर्चीली होंगी । दिल्ली-मास्को विमान सेवा में भी वृद्धि की गई है और इस सेवा को मास्को से लन्दन तक बढ़ा दिया गया है यह उड़ान विश्व भर में सब से तेज़ है । यह अनुमान लगाया गया है कि 1970 तक हमें प्रत्येक वर्ष एक नये विमान की आवश्यकता होगी । हमें यह सुनिश्चित करना चाहिये कि हमारे निगमों को नये किस्म के विमान प्राप्त हों और देश में नये तथा पर्याप्त संख्या में हवाई अड्डे हों । श्रीमती यशोदा रेड्डी ने उड़ानों के समय-अनुसूची का उल्लेख किया मैं यह उनको बता दूं कि यात्रियों की आवश्यकताओं तथा सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा जाता है इसमें किसी प्रकार की असावधानी नहीं बरती जाती है ।

श्रीमती यशोदा रेड्डी (करनूल) : शरद्-ऋतु में प्रातः काल तथा ग्रीष्म ऋतु में दोपहर के पश्चात् समय क्यों रखा जाता है ?

श्री व० बा० गांधी : यह तो विमान की उपलब्धि तथा कुछ स्थानों के बीच विमान सेवा का पूर्ण उपयोग करने की आवश्यकता पर निर्भर करता है । एयरलाइन्ज़ निगम द्वारा दिये जाने वाले भोजन की किस्म से सन्तुष्ट होना चाहिये क्योंकि यह अन्य अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं पर दिये जाने वाले खाने से तुलनात्मक है ।

श्री बसुमतारी (ग्वालपाड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, श्रीमान, समय के मूल्य को ध्यान में रखते हुए लोग विमान द्वारा यात्रा करना चाहते हैं अतः कई माननीय सदस्यों द्वारा अधिक सुविधायें देने के बारे में दिये गये सुझावों पर हमें विचार करना होगा । मुझे विदेश जाने का अवसर मिला है और मैंने एयर इण्डिया के कर्मचारियों को स्वयं काम करते देखा है और अन्य लोगों को यह कहते सुना है कि हम समझते थे कि भारत एक पिछड़ा हुआ देश है और वह स्तर को कैसे बनाकर रख सकेगा, परन्तु इनके कर्मचारियों की हम अपने कर्मचारियों से तुलना करते हैं तो हमें कोई अन्तर मालूम नहीं होता, इसके विपरीत इनकी सेवा कुछ अच्छी ही है । अतः मैं उन कर्मचारियों की

664 (Ai) LSD—6.

जो विदेशों में कार्य कर रहे हैं, प्रशंसा करता हूं । हां, मैंने यह अवश्य देखा कि उनकी अन्तर्देशीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं में बहुत थोड़ा अन्तर है, परन्तु हमारे देश में अन्तर्राष्ट्रीय सेवाओं के मुकाबले में घरेलू सेवा का स्तर बहुत गिरा हुआ है । जो सुविधायें उन्होंने अपने कर्मचारियों को दे रखी हैं वह उनके अनुसार सन्तोषजनक नहीं हैं । अतः हमें इस पर विचार करना चाहिये कि दूसरे देशों की स्तर की तुलना में हमारे देश का क्या स्तर है । मेरे माननीय मित्र श्री आल्वा ने कहा कि विमान द्वारा यात्रा गरीब लोग नहीं कर सकते क्योंकि किराये बहुत ज्यादा हैं और हमारे लोग जो आर्थिक दृष्टि से पिछड़े हुए हैं इनको अदा नहीं कर सकते । यह ठीक है परन्तु आवश्यक सुविधाओं का भी ध्यान रखना पड़ेगा ।

दिल्ली से कलकत्ता जैसे दूर की यात्रा में जो भोजन दिया जाता है उसके बारे में मुझे कोई शिकायत नहीं है परन्तु कलकत्ता से गोहाटी अथवा जोरहाट से बेरुबाड़ी की थोड़ी दूरी की यात्राओं में बड़ा घटिया भोजन दिया जाता है । अतः मंत्री जी को इस ओर ध्यान देना चाहिये । सत्कत्रियों के बारे में मुझे कुछ शिकायत है कि वे यात्रियों से उचित बर्ताव नहीं करतीं जैसा कि करना चाहिये । यह ठीक है कि विमान सेवाओं से लाभ हुआ है परन्तु यदि यात्रियों से अच्छा व्यवहार किया जाता और उनको अधिक सुविधायें दी जातीं तो हमें लाभ इससे भी कहीं अधिक होता । यह एक वाणिज्यिक व्यवसाय है परन्तु हवाई अड्डों पर नियुक्त कर्मचारी ऐसा नहीं समझते । वे नौकरशाही की भावना वाले नहीं होने चाहियें । उन्हें यात्रियों से उचित व्यवहार करना चाहिये । विमानों में कई बार देखा गया है कि सीटें खाली होती हैं, क्योंकि मुझे पता लगा है कि एक सीट को विमुक्त कराने के लिये कुछ न कुछ राशि देनी पड़ती है । इसकी छानबीन की जानी चाहिये । गोहाटी से सिल्चर और सिल्चर से मनीपुर तक विमान सेवा को बन्द कर दिया गया है । इसको पुनः चालू करने के बारे में माननीय मंत्री को विचार करना चाहिये क्योंकि रेलगाड़ी से गोहाटी से सिल्चर जाने में दो दिन लगते हैं और लोगों को बहुत कठिनाई होती है । कालिंग एयरलाइन्स संस्था को, जो दक्षिण पूर्व सीमान्त अभिकरण, नागालैंड और मिज़ो पहाड़ियों पर खाद्य पदार्थ फेंकने का कार्य कर रही है उसको काफी लाभ हो रहा है, इण्डियन एयर लाइन्ज निगम को चाहिये कि इसे अपने हाथ में ले ले । यह सुझाव मैंने सरकार तथा निगम की राजस्व को ध्यान में रख कर दिया है ।

Shri Onkar Lal Berwa (Kotah): Mr. Deputy Speaker, there is no quorum.

उपाध्यक्ष महोदय : घंटी बजायी जा रही है . . . . अब गणपूर्ति हो गई है । माननीय सदस्य अपना भाषण जारी रखें ।

श्री बसुमतारी : आसाम में विमान सेवा बहुत लोकप्रिय हो गई है । और यात्रियों की संख्या में वहुत वृद्धि हो गई हैं । परन्तु भवन जो बने हुए हैं वे इतने छोटे हैं कि लोग वहां पर बैठ ही नहीं सकते । और उन्हें खड़े रहना पड़ता है । विदेशियों को भी इस कठिनाई का सामना करना पड़ता है । गोहाटी हवाई अड्डे पर काऊंटर बहुत छोटा है । लोगों को अपने टिकटों की जांच कराने में बहुत कठिनाई होती है । मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इन बातों पर विचार करेंगे और गोहाटी, जोरहाट तथा मोहनबाड़ी के हवाई अड्डे खुले बनवायेंगे । मिज़ो पहाड़ियों में एक हवाई पट्टी होनी चाहिये । इस निगम ने 16 उड्डयन क्लब चालू किये थे परन्तु आसाम में अब यह क्लब नहीं है और उसे पुनः चालू किया जाना चाहिये । लोगों को इससे और उत्साह मिलेगा । मुझे आशा है सरकार इस पर विचार करेगी ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर (जालौर) : अब मैं एयर इण्डिया की सलाहकार समिति का सदस्य नहीं रहा हूं। इसलिये उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। एयर इण्डिया ने बहुत प्रशंसनीय काम किया है। उसको लाभ भी बहुत हुआ है। इस से प्रति वर्ष हमें लगभग चार करोड़ रुपये मिल जाते हैं। इसकी सेवा की जो प्रशंसा विदेशों में हो रही है उसके लिये हमें गर्व है।

परन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है ऐसा काम असैनिक उड्डयन विभाग और इण्डियन एयर लाइन्स द्वारा नहीं किया जा रहा है। यहां पर जो सुविधायें प्रदान की जाती हैं और विदेशियों को जिस प्रकार के व्यवहार का यहां अनुभव होता है उसे देख कर वे हैरान हो जाते हैं।

एक बात अवश्य है कि इस वर्ष उन्हें बहुत लाभ हुआ है परन्तु विस्तार के लिये उन्होंने न तो कोई योजना बनाई है और न ही उनका कोई कार्यक्रम है। बल्कि उन्होंने तो, जैसा श्री दाजी ने कहा है, भोपाल के लिये विमान-सेवा को भी बन्द कर दिया है क्योंकि उनको इसमें कुछ हानि हो रही थी। इसी प्रकार उन्होंने जोधपुर की विमान-सेवा को भी बन्द कर दिया है। इसलिये यदि इस प्रकार काम चलता रहा तो देश में बहुत कठिनाई उत्पन्न हो जायेगी।

रेलवे मंत्री अपने कार्यक्रम के बारे में इस सभा को बताते रहते हैं परन्तु इण्डियन एयर-लाइन्स में ऐसी कोई बात नहीं है। मैं श्री दाजी की इस मांग का समर्थन करता हूं कि भोपाल और जोधपुर की विमान-सेवा को पुनः आरम्भ किया जाये। जोधपुर में तो विमान-सेवा 1943 से चालू थी।

इण्डियन एयर लाइन्स की योजना भी ठीक नहीं होती है। वे इस बारे में राजस्थान सरकार या पर्यटक विभाग के साथ कोई सलाह नहीं करते हैं कि किन-किन स्थानों पर जहाज़ को रुकना चाहिये।

जोधपुर में तो विश्वविद्यालय स्थित है वहां उच्च-न्यायालय भी है परन्तु पता नहीं वहां विमान-सेवा क्यों बन्द कर दी गई है। प्रतिवेदन में यह पढ़ने से मुझे बहुत प्रसन्नता हुई है कि विकास कार्य के लिये लगभग एक करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है।

अब मैं कुछ विमान-चालकों के बारे में कहना चाहता हूं। इस सभा को विदित ही है कि पिछले दिनों विमान-सेवा समय पर नहीं चलती रही है। मुझे यह कहते हुए दुःख होता है कि हमारे विमान-चालक मांगें तो बहुत पेश करते हैं परन्तु गैर-जिम्मेदार व्यक्तियों की तरह व्यवहार करते हैं। हम उनके साथ अच्छा व्यवहार करना चाहते हैं परन्तु उन्हें भी अपने उत्तर-दायित्व को नहीं भूलना चाहिये। हम पहले ही उनको काफी वेतन दे रहे हैं। उनका वेतन अर्हतावान इंजीनियर या रेलवे जोनों के महा प्रबन्धकों से भी अधिक होता है। परन्तु वे फिर भी इतनी अधिक मांगें प्रस्तुत कर रहे हैं। यह ठीक तरीका नहीं। इस तरह से उन्हें सभा की सहानुभूति प्राप्त नहीं हो सकती है।

हम तो स्वयं ही चाहते हैं कि वेतन अच्छे होने चाहियें क्योंकि विमान-चालकों की सेवा में जोखिम होता है इसलिये उनके वेतन अच्छे होने ही चाहिये।

इस मंत्रालय के प्रति मेरी एक यह भी बड़ी शिकायत है कि विमान-चालकों को नियुक्त करने के लिये जो योजना है वह ठीक नहीं है। एयर इण्डिया को विमान-चालक लेने के लिये इण्डियन एयर लाइन्स पर निर्भर करना पड़ता है। पिछले 1 वर्ष से उनकी जितने विमान-चालकों की मांग थी वह पूरी नहीं हो रही है।

मंत्री महोदय को भारत के हवाई नक्शे के बारे में भी ध्यान देना चाहिये। यह हवाई नक्शा तीसरी या चौथी योजना के अन्त तक तो तैयार हो ही जाना चाहिये। इससे हमें यह पता लग जायेगा कि हम विमान-सेवा का कितना विस्तार कर रहे हैं।

मैं श्री दाजी की इस बात से सहमत हूं कि सचिव और निगम के चेयरमैन के पद एक ही व्यक्ति के पास नहीं होने चाहिये। ये दोनों पद केवल विशेष परिस्थितियों में ही एक व्यक्ति को दिये जाने चाहियें और वह भी थोड़े ही समय के लिये। प्राक्कलन समिति और सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति की भी यही राय है। इस राय का सम्मान किया जाना चाहिये।

यह कहना कि इंजीनियरों या तकनीकी व्यक्तियों को तरजीह दी जानी चाहिये, ठीक नहीं है और यह कहना भी गलत है कि हमें आई० सी० एस० अधिकारी या योग्य अधिकारी नहीं लेने चाहिये। हमें तो यह देखना चाहिये कि निगम के हित में कौन सा अधिकारी सबसे उपयुक्त है।

अब मैं रेलवे निरीक्षणालय के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। रेलवे बोर्ड इसको अपने नियंत्रण में लेने का बहुत इच्छुक था परन्तु हमने इसका विरोध किया क्योंकि रेलवे निरीक्षणालय को स्वतंत्रता से काम करना चाहिये। मुझे यह कहते हुए बहुत दुःख होता है कि प्रतिवेदन में रेलवे निरीक्षणालय के काम के बारे में केवल एक ही पृष्ठ लिखा गया है। यात्रियों की सुरक्षा का उत्तरदायित्व रेलवे निरीक्षणालय का ही है। जब कभी कोई दुर्घटना हो जाती है तो यही व्यक्ति सबसे पहले जा कर वहां जांच करते हैं। यदि कोई नई लाइन बनानी हो तो भी यही व्यक्ति उसका निरीक्षण करते हैं। परन्तु मंत्रालय ने इस ओर विशेष ध्यान नहीं दिया है।

यात्रियों की सुरक्षा के लिये कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। उन्होंने ऐसा कोई सुझाव नहीं दिया है कि इसमें कैसे सुधार हो सकता है। अब चूंकि मंत्री महोदय के पास काफी समय है इसलिये मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि वे इस ओर विशेष रूप से ध्यान दें।

असैनिक उड्डयन मंत्री (श्री कानूनगो) : इस वाद-विवाद में ग्यारह सदस्यों ने भाग लिया है। अधिकांशतः सभी ने इस निगम के काम की प्रशंसा की है। श्री दाजी का यह विचार कि सचिव और चेयरमैन के पदों पर एक ही व्यक्ति द्वारा काम करने से विमान या यात्रियों की सुरक्षा को खतरा हो सकता है। ठीक नहीं है। मैं तो दूसरी ओर यह कहना चाहता हूं कि ऐसा होने से सुरक्षा के लिये पूर्वोपाय किये जायेंग जिससे असुरक्षा का भय कम हो जायेगा।

मैं इस बात को तो अवश्य मानता हूं कि दोनों सचिव और चेयरमैन के पद को एक ही व्यक्ति को देने के बारे में दो मत हो सकते हैं। इस बारे में कई समितियों में तथा इस सभा में भी चर्चा हुई है और सरकार की यही नीति व्यक्त की गई थी कि ऐसा नहीं होना चाहिये। परन्तु उसी वक्तव्य में यह कहा गया था कि कुछ परिस्थितियों में ऐसा किया जा सकता है। इस प्रकार सरकार ने यह अधिकार अपने हाथ में रखा था। तो मैं यह बताना चाहता हूं कि विशेष परिस्थिति में सरकार जो अपना अधिकार बरत सकती है उसने बरता है। इसके लिये कुछ कारण थे। जब यह निगम बना था तब से चेयरमैन ही मुख्य कार्यकारी अधिकारी हुआ करता था। इसके पश्चात् महाप्रबन्धक को नियुक्त किया जाता था और वह ही मुख्य कार्यकारी होता था। फिर कुछ समय बाद निगम की हालत कुछ ठीक न थी और महा-प्रबन्धक को जल्दी-जल्दी बदल दिया जाता था और अन्तिम महा-प्रबन्धक को आपातकाल के कारण

भारतीय वायुसेना में भेज दिया गया था। इसके पश्चात् साधारणतः निगम का चेयरमैन अंशकालिक था। सभी चेयरमैन सरकार के अंशकालिक अधिकारी होते थे। परन्तु अंशकालिक चेयरमैन समय की कमी के कारण ठीक प्रकार से काम नहीं कर सकता था। इसलिये ऐसी परिस्थितियों में हमने यह उचित समझा कि हम मंत्रालय के सचिव, श्री शंकर, को ही निगम का चेयरमैन बना दें क्योंकि वे पहले भी काफी समय के लिये निगम के चेयरमैन रह चुके थे। उनके अनुभव की हमें बहुत आवश्यकता थी इसलिये हम ने सब पहलुओं को देखते हुए ही यह काम किया था और मुझे पूर्ण विश्वास है तथा समय से सभी को भी यह पता लग जायेगा कि हमने जो यह निर्णय किया था वह ठीक था।

पिछले कुछ महीनों से हम सुरक्षा उपायों पर बहुत ध्यान देते रहे हैं। सरकार का यह उत्तरदायित्व है कि वह देखे कि अधिक से अधिक सुरक्षा उपाय किये जायें। परन्तु साधारणतया यह उत्तरदायित्व चालकों का ही होता है और यह उनके हित में ही होता है कि वे देखें कि सुरक्षा उपाय कहां तक ठीक हुए हैं।

निगम ने सुरक्षा के सम्बन्ध में हाल ही में कोई पद बढ़ाया भी है। हम निगम में और कर्मचारी रख रहे हैं ताकि निरीक्षण का काम अच्छी तरह हो सके। इसके अतिरिक्त इंजीनियरों की एक समिति भी बनी हुई है जिसका काम ऐसे नियमों और विनियमों के बारे में सुझाव देना है जिनको अधिनियम में लाया जा सके और जिससे चालकों को ऐसी हिदायतें दी जा सकें ताकि उन्हें सुरक्षा के पूर्वोपाय अवश्य करने पड़ें। प्रति किलोमीटर उड़ान को देखते हुए, जैसा किसी सदस्य ने कहा भी है, हमारा सुरक्षा-रिकार्ड बहुत अच्छा है।

श्री दाजी ने अपने भाषण में कहा था कि परीक्षा अब कठिन नहीं रही है इसलिये विमान कर्मी-दल का स्तर नीचे हो जायेगा। इसमें कोई शक नहीं कि परीक्षा में कुछ परिवर्तन कर दिये गये हैं परन्तु वह अब पहले की तुलना में कठिन हो गई है। अब परीक्षा में कुछ विषयों पर केवल साधारण उपबन्ध ही नहीं लिखने को कहा जाता है परन्तु अब विद्यार्थियों का तकनीकी ज्ञान देखने के लिये उनसे विशेष प्रकार के प्रश्न पूछे जाते हैं। मैं इतना कह सकता हूं कि इस बारे में हमारा स्तर अन्तर्राष्ट्रीय स्तर से बहुत ऊंचा है।

श्री हाथी : खोसला समिति के प्रतिवेदन की स्थिति क्या है? क्या वह लागू कर दी गई है?

श्री कानूनगो : मेरा निवेदन यह है कि सरकार के प्रस्ताव के साथ सभी प्रतिवेदन सभा पटल पर रख दिये गये हैं। उनकी सिफारिशों को लागू करने के बारे में भी प्रयत्न किये गये हैं। आगरा दुर्घटना जांच समिति के प्रतिवेदन की आठ सिफारिशों में से जो श्री खोसला ने की थीं पांच तो पहले ही लागू कर दी गई थीं और शेष तीन लागू की जा रही हैं।

श्री माथुर ने निगम की असफलता के बारे में या यों कहिये कि देश में विमान-सेवा के विस्तार की योजना के बारे में सरकार की आलोचना की थी परन्तु मैं यह कहना चाहता हूं कि पिछले दस वर्षों में विमान-चालन में आमूल परिवर्तन हो गये हैं आप इस ओर भी ध्यान दें। पहले हवाई अड्डे नये किस्म के विमानों के लिये उपयुक्त नहीं हैं।

श्री फतेहसिंह राव गायकवाड़ (बड़ोदा) : यही कारण है कि आपको एवरो 748 बहुत पसन्द है।

श्री कानूनगो : जैसा किसी सदस्य ने भी कहा है एवरो 748 अपनी किस्म का बहुत ही अच्छा जहाज़ है । जब भारत के हवाई अड्डे बने थे तो केरेवल का किसी को ख्याल भी नहीं था ।

श्री प्र० चं० बरुआ (सिबसागर) : आप के केरेवल तो कहीं नहीं जाते हैं ।

श्री कानूनगो : मैं श्री बरुआ को यह बताना चाहता हूं कि मुझे आशा है कि सर्दियों में गोहाटी में केरेवल सेवा जारी हो जायेगी ।

श्री दाजी : बहुत अच्छा ।

श्री कानूनगो : इसलिये मैं कह रहा था कि उन हवाई अड्डों को आजकल के जहाजों के लिये उपयुक्त बनाने में बहुत खर्च होता है । जैसा मुझे बताया गया है आधुनिक किस्म का हवाई अड्डा बनाने के लिये एक करोड़ रुपये से कम लागत नहीं आती है ।

मैं यह अवश्य मानता हूं कि हमारे हवाई अड्डे ऐसे नहीं हैं जैसे वे होने चाहियें परन्तु वे कैसे ठीक किये जा सकते हैं । हमारे संसाधान तो सीमित हैं । इन संसाधनों से 82 हवाई अड्डों में सुधार नहीं किया जा सकता ।

मुझे विश्वास है कि सभा मेरी इसी बात का समर्थन करेगी कि प्राथमिकता अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों को दी जानी चाहिये। दिल्ली में पालम हवाई अड्डा एक बड़ा हवाई अड्डा है। ऐसे ही कलकत्ता का हवाई अड्डा भी बहुत बड़ा हवाई अड्डा है । वहां की इमारत खराब थी इसलिये अब नई बनाई जा रही है । आशा है आगामी वर्ष तक वह पूरी हो जायेगी ।

पालम हवाई अड्डे में अन्तर्राष्ट्रीय यातायात के लिये एक नई इमारत बनाई जायेगी परन्तु इसके बन कर तैयार होने में तीन साल लग जायेगा ।

श्री गायकवाड़ ने पालम की कार्यप्रणाली तथा डिजाइन की आलोचना की थी परन्तु मैं उनको आश्वासन देता हूं कि इसके लिये जो कुछ सम्भव था हमने किया है ।

जहां तक विमान सेवा के विस्तार का सम्बन्ध है उसके लिये हमें विदेशी मुद्रा की आवश्यकता है । हमें आशा है कि एवरो विमान एक वर्ष तक उपलब्ध हो जायेंगे परन्तु उसके लिये भी जिन पुर्जों की आवश्यकता है वे हमें आयात करने पड़ेंगे । इस तरह से हमारी अपनी बहुत सी सीमायें हैं । इण्डियन एयर लाइन्स के 76 रास्तों में से 50 रास्तों पर विमान सेवा घाटे पर चल रही है । परन्तु हम उसे इस आशा पर चला रहे हैं कि भविष्य में वह लाभप्रद हो जायेगी । यह तो बिल्कुल सच है कि विमान सेवा प्रारम्भ में कभी लाभप्रद नहीं होगी ।

पूर्वी भारत में कई ऐसे क्षेत्र हैं जहां कोई संचार साधन नहीं है । जैसा श्री बसुमतारी ने कहा है गौहाटी से सिलचर जाने के लिये दो दिन लगते हैं परन्तु वायुयान द्वारा जाने में दो घण्टे भी नहीं लगते । हम ऐसे स्थानों पर विमान सेवा चालू करना चाहते हैं । परन्तु हमारी अपनी परिसीमायें हैं । इसलिये हम ऐसा प्रयत्न कर रहे हैं जिससे नये स्थानों पर विमान सेवा चालू हो जायेगी ।

भोपाल में हमने दो बार विमान सेवा चालू की थी परन्तु अलाभप्रद होने के कारण हमें उसे बन्द करना पड़ा यदि वहां पर किसी और किस्म के विमान चलाये जायें तो यह लाभप्रद हो सकती है । इसलिये हम ऐसा करने के लिये विचार कर रहे हैं ।

ट्रंक रूट्स पर यातायात बहुत बढ़ गया है । इसलिये हम शीघ्र ही अधिक क्षमता वाले जहाज ले रहे हैं जो इस मांग को पूरा करेंगे ।

श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा : जिन राज्यों में विमान-सेवा घाटे पर चल रही है आप उनसे राज-सहायता क्यों नहीं लेते हैं ।

श्री कानूनगो : वे पहले ही दे रही हैं उनसे और अधिक मांग करना ठीक नहीं ।

हैदराबाद की विमान सेवा का समय असुविधाजनक है परन्तु जब केरेवल सेवा चालू हो जायेगी तो यह सब ठीक हो जायेगा ।

असैनिक उड्डयन के कर्मचारियों के लिये आवास सुविधायें नहीं हैं परन्तु बात यह हुई है कि जब हमने गृह-निर्माण कार्यक्रम बनाया था तो आपातकाल की घोषणा के कारण वह पूरा नहीं हो सका । फिर विदेशी मुद्रा की कमी के कारण यह कार्यक्रम पूरा न हो सका । इसका परिणाम यह हुआ कि जब कभी हम अपनी मांगें प्रस्तुत करते थे तो वह पूरी की पूरी कभी भी मंजूर नहीं होती थी । इस समय 33 पत्तनों पर निर्माण कार्यक्रम पर हम 1.15 करोड़ रुपये व्यय कर रहे हैं और आशा है कि आगामी वर्ष में इसमें और भी वृद्धि की जायेगी । चौथी योजना में हमारा विस्तृत कार्यक्रम होगा । हमें आवास की कठिनाइयों के बारे में पूरा ज्ञान है परन्तु कुछ कारणोंवश हम उन्हें दूर नहीं कर पाये हैं ।

एक माननीय सदस्य ने परिवहन की व्यवस्था करने का सुझाव दिया है। इस बारेमें मैं कहना चाहता हूं कि जहां तक हो सकता है सरकार सहायता कर रही है । इस समय यह सुविधा पूरे रूप से उपलब्ध करना कठिन है । कारपोरेशनों के बारे में भी कुछ कहा गया है । मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे कारपोरेशन ऋण से चल रहे हैं और ऋण के भुगतान की व्यवस्था करने के साथ साथ अपनी आस्तियों को बढ़ा रहे हैं । एयर इण्डिया ने जो ऋण लिया था उसका वापस भुगतान इस वर्ष के अन्त तक हो जायेगा । इन की कार्यकुशलता भी बहुत अच्छी है । श्री गांधी ने ऋतु विज्ञान विभाग के बारे में कहा है । मेरा उनसे अनुरोध है कि वह इस विभाग के प्रकाशनों का अध्ययन करें । श्री बेरवा ने 1963-64 की लेखा परीक्षा रिपोर्ट से उद्धरण देकर कई बातों की ओर ध्यान दिलाया है । इन सब की जांच पड़ताल लोक लेखा समिति करेगी । उस समय सरकार को इन सब बातों का जवाब देना होगा ।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए ।

The cut motions were put and negatived

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा असैनिक उड्डयन मंत्रालय की निम्नलिखित मांगें मतदान के लिये रखी गयीं तथा स्वीकृत हुईं :

The following Demands in respect of Ministry of Civil Aviation were put and adopted :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
1	2	3
		रुपये
1	असैनिक उड्डयन मन्त्रालय . .	11,88,000
2	ऋतु विज्ञान . . .	2,50,75,000
3	उड्डयन .	5,66,67,000

1	2	3
4	असैनिक उड्डयन मन्त्रालय का अन्य राजस्व व्यय .	6,74,000
113	असैनिक उड्डयन पर पूंजी परिव्यय	5,20,07,000
114	असैनिक उड्डयन मन्त्रालय का अन्य पूंजी परिव्यय . .	1,000

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS

इकसठवां प्रतिवेदन

श्री हेमराज (कांगड़ा) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति की इकसठवीं रिपोर्ट से, जो 31 मार्च, 1965 को सभा में पेश की गई थी, सहमत है।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा गैर सरकारी सदस्यों के विधयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति की इकसठवीं रिपोर्ट से, जो 31 मार्च, 1965 को सभा में पेश की गई थी, सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

नवयुवक (हानिकर प्रकाशन) संशोधन विधेयक--जारी

धारा २ का संशोधन

YOUNG PERSONS (HARMFUL PUBLICATIONS) AMENDMENT BILL—*contd.* (AMENDMENT OF SECTION 2)

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री च० का० भट्टाचार्य द्वारा 19 मार्च, 1965 को प्रस्तुत किये गये निम्नलिखित विधेयक को लेंगे ।

"कि नवयुवक (हानिकर प्रकाशन) संशोधन विधेयक, 1956 पर विचार किया जाये ।

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हाथी) : मैं श्री भट्टाचार्य द्वारा प्रस्तुत किये गये विधेयक में निहित भावनाओं से सहमत हूं । उनके अनुसार उन सभी प्रकाशनों पर प्रतिबन्ध लगा दिया जाना चाहिये कि जो नवयुवकों को पथ भ्रष्ट करते हैं। उनके प्रकाशकों को दण्ड भी मिलना चाहिये । इस विधेयक के उद्देश्यों के सम्बन्ध में किसी को मतभेद नहीं हो सकता । हां, हमें अपने नवयुवकों पर यह ध्यान देना है कि उनके पास अश्लील साहित्य न जाये । माननीय सदस्यों ने सिनेमा फिल्मों की आलोचना की है और कहा है इनका नवयुवकों पर बहुत खराब प्रभाव पड़ता है । हमें इस ओर भी ध्यान देना है और रचनात्मक साहित्य का सृजन करना है ।

[श्री तिरुमल राव पीठासीन हुए
SHRI THIRUMAL RAO *in the Chair*]

1956 का कानून इसी प्रयोजन के लिये बनाया गया था। विदेशों से ऐसा साहित्य आने लगा था जो नैतिक दृष्टि से गिरा हुआ था। इस से देश के नवयुवकों और उनके चरित्र पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। प्रेम की भावना के विभिन्न अर्थ निकाले जा सकते हैं। कुछ प्रकाशन ऐसे होते हैं कि वे नैतिक पतन की ओर ले जाते हैं, मनुष्य में अच्छी भावनाओं को समाप्त कर देते हैं। 1956 के कानून का उद्देश्य ऐसे हानिकारक साहित्य छापने वाले को दण्ड देना था। ऐसे साहित्य में पुस्तकें, पत्र-पत्रिकायें तथा अन्य प्रकाशन सम्मिलित हैं। इस प्रकार के साहित्य के अध्ययन से नवयुवक अपराध करने लगते हैं। यह बात मनोवैज्ञानिक है। इन्हीं बातों का ध्यान करते हुए 1956 में कानून बनाया गया था।

भारतीय दण्ड संहिता में भी एक उपबन्ध है जिसके अनुसार अवांछनीय साहित्य के छापने, बेचने तथा परिचालन आदि पर प्रतिबन्ध लगाये गये हैं। इस उपबन्ध का उल्लंघन किये जाने पर जुर्माना तथा कारावास का दण्ड दिया जा सकता है। इन उपबन्धों के होने पर भी न्यायालयों को निर्णय देते समय कठिनाई का सामना करना पड़ता है। 'अश्लील' शब्द की परिभाषा दण्ड संहिता में कहीं नहीं है। फिर एक वस्तु को आप अश्लील भी मान सकते हैं और नहीं भी। कला की वस्तुओं को कई अश्लील भी कह सकते हैं। इस सम्बन्ध में निर्णय के विषय में अदालतों में कई बार मतभेद हुआ है। श्रीमती लक्ष्मी कान्तम्मा ने सेक्शन 292 के संशोधन के लिये एक विधेयक प्रस्तुत किया है और उस पर जनमत जानने के लिये उसे परिचालित किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त मैंने इस विषय को विधि आयोग को भी भेजा है। इन बातों का ध्यान रखते हुए मैंने इस विधेयक के मूलभूत उद्देश्यों से सहमति व्यक्त की है। इसी प्रकार का एक विधेयक राज्य सभा में दीवान चमनलाल द्वारा प्रस्तुत किया गया है और उस को भी मैंने सिद्धान्त रूप में मान लिया है। यहां पर भी मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देता हूं कि हम सिद्धान्त रूप में उनसे सहमत हैं। इस विषय का एक विधेयक पहले ही परिचालित हो चुका है और इस बारे में विधि आयोग भी विचार कर रहा है। ऐसी स्थिति में प्रस्तुत-कर्ता से अनुरोध करता हूं कि वह इस विधेयक को वापिस ले लें।

श्री च० का० भट्टाचार्य (रायगंज) : पहले युवकों को प्रशिक्षण देते समय आत्म-संयम पर विशेष बल दिया जाता था। इस शिक्षा का बहुत अच्छा प्रभाव हुआ करता था। इस के पश्चात् उन को बताया जाता था कि तुम्हें भावुक नहीं होना चाहिये। इस प्रकार उन को जीवन के विभिन्न स्तरों पर नियमित रूप से शिक्षा दी जाती थी और वे जीवन सफलतापूर्वक बिताने के लिए पूर्ण रूप से योग्य होते थे। हमारी प्राचीन शिक्षा प्रणाली का वह रूप फिर से लोकप्रिय किया जाना चाहिये। इसी कारण से मैं ने यह विधेयक प्रस्तुत किया है। यदि हम इतिहास को देखें तो पता चलता है कि कामुकता के कारण बहुत राष्ट्रों का नाश हुआ है। भारत का ही नहीं विश्व का इतिहास इस बात का प्रमाण है। यही भय था जिस ने मुझे यह विधेयक लाने के लिये प्रेरित किया है। मुझे हर्ष है कि माननीय मंत्री सिद्धान्त रूप से इस विधेयक से सहमत हैं। मेरा अभिप्राय यह है कि जिन बातों को हम अपने सामाजिक जीवन में पसंद नहीं करते उन्हें साहित्य तथा चलचित्रों में कैसे बर्दाश्त कर सकते हैं। इसी लिये मेरा प्रस्ताव है कि ऐसी चीज़ों का प्रचार नहीं होना चाहिये। इनसे हमारे पारिवारिक तथा व्यक्तिगत जीवन पर बुरा प्रभाव

[श्री च० का भट्टाचार्य]

पड़ता है । जैसा कि माननीय मंत्री ने कहा है मनुष्य एक वस्तु को अच्छी भी समझ सकता है तथा खराब भी । युवकों के अध्ययन के लिये जो साहित्य रखा जाये उसकी पहले ही छानबीन की जानी चाहिये । युवकों को अपना समय अच्छे साहित्य के अध्ययन में लगाना चाहिये । अश्लील साहित्य उन के लिये बहुत हानिकारक है । हम पंचवर्षीय योजनाओं द्वारा अपने देश के भविष्य को उज्जवल बनाना चाहते हैं । यदि हमारे नवयुवक ही पथ भ्रष्ट हो जायेंगे तो देश का भविष्य आशाजनक नहीं हो सकता । हमारी योजनाओं से कोई लाभ नहीं होगा । यदि हमें अपना भविष्य सुधारना है तो आने वाली पीढ़ी को उचित शिक्षा देनी होगी । मेरे इस विधेयक का यही उद्देश्य है । माननीय मंत्री ने मुझे यह विधेयक वापिस लेने को कहा है । अतः मैं इसे वापिस लेता हूं ।

विधेयक सभा की अनुमति से वापिस लिया गया ।

The Bill was, by leave, withdrawn.

व्यापारिक नौपरिवहन संशोधन विधेयक

(धारा 456 का संशोधन)

MERCHANT SHIPPING AMENDMENT BILL

(Amendment of Section 456)

श्री इन्द्रजीत गुप्त (कलकत्ता-दक्षिण क्षेत्रीय) : प्रस्ताव करता हूं :

"कि व्यापारिक नौपरिवहन अधिनियम, 1958 में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इसका विरोध नहीं करेंगें क्योंकि मेरे विचार में इसके विरोध को कोई कारण नहीं है । धारा 456 के अन्तर्गत सरकार ने यह सत्ता प्राप्त की हुई है कि किसी पोत आदि या नाविक को इस अधिनियम की किसी विशिष्ट आवश्यकता से विमुक्त कर सकते हैं या ऐसी अपेक्षाओं का पालन हटाया जा सकता है । मैं इसमें कुछ संशोधन करना चाहता हूं । यह अगिनियन उस समय पारित किया गया था जब भारतीय नौपरिवहन बहुत ही अल्प-विकसित था । अब उसमें बहुत तीव्र गति से प्रगति हो रही है ।

मेरे संशोधन का उद्देश्य धारा 456 के अन्तर्गत सरकार को प्राप्त विमुक्ति की शक्ति में हस्तक्षेप करना नहीं है । बल्कि मैं यह चाहता हूं कि समय समय पर व्यापारिक नौपरिवहन अधिनियम के अधीन विभिन्न शर्तों तथा आवश्यकताओं सम्बन्धी दी जाने वाली विमुक्ति का अधिकार संसद को दिया जाना चाहिये । अब जबकि हम काफी विकास कर रहे हैं और कुछ बहुत ही अच्छे नौपरिवहन समवाय बन गये हैं संसद को निश्चित अवधि के बाद इस बात से अवगत कराना चाहिये कि विमुक्ति की इस शक्ति का प्रयोग किस प्रकार किया जा रहा है । इस संशोधन विधेयक का अभिप्राय केवल यह है कि सरकार के लिए यह अनिवार्य बनाया जाये कि संसद् के दोनों सदनों के समक्ष वर्ष में एक बार

एक विवरण प्रस्तुत किया जाये जिसमें सभी विमुक्तियों की सूची दी हुई हो और संक्षेप में प्रत्येक विमुक्ति के कारण या आधार बताये गये हों ।

राष्ट्रीय नौपरिवहन बोर्ड में, जिसका मैं सदस्य हूं, इस सम्बन्ध में अक्तूबर, 1964 से 15 फरवरी की अवधि के लिए कुछ सूचना दी गई । बहुत अधिक संख्या में विमुक्तियां दी गईं परन्तु मैं सभा का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि सब से अधिक विमुक्तियां इस आधार पर दी गईं कि अर्हताप्राप्त तथा प्रमाण-पत्र प्राप्त अधिकारियों की कमी है। यह सच है कि ऐसे अधिकारियों की कमी है । यह भी सच है कि यदि इस देश को प्रथम कोटि की नौपरिवहन शक्ति बनना है तो सब से महत्वपूर्ण काम यह है कि व्यापारिक नौपरिवहन के लिए अधिकारियों को प्रशिक्षण दिया जाये और इस में शीघ्र वृद्धि हो । हम देखते हैं कि काफी संख्या में पोतों को बिना प्रमाण-पत्र प्राप्त अधिकारियों के समुद्र में चलने दिया जाता है । कनिष्ठ अधिकारियों को वरिष्ठ अधिकारियों के रूप में काम करने के लिए अनुमति दी जा रही है । किसी सीमा तक यह आवश्यक हो सकता है परन्तु इस सूचना से मुझे पता लगता है कि कुछ नौपरिवहन लाईनों के सम्बन्ध में ऐसी विमुक्तियां बहुत अधिक हैं। उन में कुछ बहुत बड़ी तथा सुस्थापित लाईनें भी हैं।

उदाहरण के लिए $4\frac{1}{2}$ मास की इस अवधि में एपीजे लाईन्ज़ के कई पोतों को विमुक्ति प्रदान की गई है और कई पोतों को दो या तीन बार विमुक्ति दी गई है । बम्बई में पूछताछ करने से पता चला है कि इसी एपीजे लाईन्ज़ ने हाल ही में कुछ अर्हताप्राप्त तथा प्रमाण-पत्र प्राप्त अधिकारियों को निकाला है । फिर भी वह अर्हताप्राप्त अधिकारियों की कमी के आधार पर विमुक्ति चाहते हैं । यदि इस प्रकार की जानकारी संसद् के सदस्यों को प्राप्त हो जाये तो कुछ सदस्य इस का अध्ययन कर सकते हैं और यदि आवश्यकता हो तो इस मामले पर परिवहन मंत्रालय का ध्यान दिलाया जा सकता है और उस सम्बन्धी जांच हो सकती है ।

इसी आधार पर जयन्ती नौपरिवहन समवाय के चार पोतों को विमुक्ति दी जा रही है । मालाबार स्टीमशिप कम्पनी और भारत स्टीमशिप कम्पनी जैसे कुछ समवाय विमुक्ति के लिए सब से अधिक प्रार्थना पत्र देते हैं और वह ही मुख्य अपराधी हैं ।

यदि इस प्रकार की बातों को बहुत अधिक बढ़ने दिया गया तो ऐसी स्थिति उत्पन्न हो जायेगी जिसमें अर्हताप्राप्त व्यापारिक नौपरिवहन अधिकारियों की एक बड़ी पदालि बनान के लिए प्रोत्साहन कम हो जायेगा ।

फिर कुछ अन्य उदाहरण हैं जो मेरे विचार में एक और दृष्टिकोण से अधिक गम्भीर हैं और वह आवश्यक सुरक्षा उपकरणों तथा सामानों सम्बन्धी हैं। व्यापारिक नौपरिवहन अधिनियम में वे न्यूनतम आवश्यकतायें हैं। यहां भी काफी संख्या में विमुक्तियां दी जाती हैं और इसमें भी कुछ विशेष लाईनें अपराधी हैं । बम्बई स्टीम नैवीगेशन कम्पनी को उनके पांच पोतों के सम्बन्ध में विमुक्ति मिली है । इन पोतों को वायरलेस के बिना चलने की अनुमति दी गई है । यह उपकरण विपत्ति के समय बहुत ही आवश्यक है।

जयन्ती कम्पनी के कई पोतों को अपने इंजनों के कमरों में जलरोधी द्वार लगाने के सम्बन्ध में छूट दी गई है । जैसा कि हर कोई जानता है किसी टक्कर के समय या पोत की एक ओर क्षति के समय इंजन में पानी भर जाने की सम्भावना है और यदि इंजन के कमरे में पानी भर जाये तो पोत का अन्त हो जाता है । इसलिए यह कम से कम अत्यावश्यक बात है परन्तु पोतों के पुराने होने के आधार पर छूट दे दी गई है।

मैं एक और उदाहरण देता हूं । 'सेवा' नामक एक जहाज को लाईफ बोट न रखने की छूट दी गई है और इसके लिए कोई कारण नहीं बताया गया है । "अशोक" नामक एक और पोत को लाईफ बोट के लिए पैराशूट सिगनल न रखने की छूट दी गई है और इस के लिए भी कोई कारण नहीं बताया गया है ।

मैं केवल यही कहना चाहता हूं कि भारतीय नौपरिवहन की वर्तमान स्थिति में यह सम्भव है कि इधर उधर कुछ कमियां हों यां कुछ उपकरण प्राप्त करना असम्भव हों क्योंकि यह चीज़ें भारत में नहीं बनती हैं परन्तु यदि हमने एक महत्वपूर्ण नौपरिवहन शक्ति बनना है तो यह आवश्वक है कि अब यह मामला महानिदेशक के कार्यालय के अफसरों के स्वविवेक पर न छोड़ा जाये ।

मैं यह नहीं कहता कि हमारे सभी पोत अर्हताप्राप्त अधिकारियों के बिना चल रहे हैं या उनमें न्यूनतम उपकरण नहीं हैं। यदि मेरा विचार ऐसा होता तो मैं धारा 456 को बिल्कुल निकाल देने के लिए विधेयक प्रस्तुत करता। मेरा कहना यह है कि विमुक्ति की शक्ति तो रहनी चाहिये परन्तु कम से कम संसद् के दोनों सदनों के समक्ष कम से कम वर्ष में एक बार एक विवरण प्रस्तुत किया जाना चाहिये जिसमें सभी विमुक्तियों की सूची दी गई हो और उनके आधार बताये गये हों।

हमने बहुत हद तक ब्रिटिश अधिनियम की नकल की है परन्तु भारतीय अधिनियम में जो उपबन्ध चाहता हूं वह ब्रिटिश व्यापारिक नौ-परिवहन अधिनियम में पहले ही है। वहां यह उपबन्ध धारा 78(2) में है। ब्रिटेन में यह विवरण नियमित रूप से प्रस्तुत किया जाता है और अब समय आ गया है कि हम विदेशों में इस सम्बन्ध में ख्याति प्राप्त करें कि न्यूनतम सुरक्षा के सम्बन्ध में उचित सतर्कता रखें। हमारे अपने नाविक हैं जिन्हें इस बात की आशा रखने का अधिकार है कि उनका जीवन तथा सुरक्षा सुनिश्चित हो। इसलिए मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि यह विधेयक स्वीकार करें।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि व्यापारिक नौपरिवहन अधिनियम, 1958 में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

श्री नि० चं० चटर्जी : सभापति महोदय, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। यदि इस संशोधन द्वारा विमुक्ति की शक्ति वापिस लेने का प्रयत्न किया गया होता तो मैं इसका समर्थन नहीं करता ।

जब मैं इस देश के प्रतिनिधि के रूप में इंगलैंड में होने वाले राष्ट्रमण्डल विधि सम्मेलन में सम्मिलित होने के लिए गया था तो मैंने ब्रिटिश संसद् की प्रत्यायोजित विधान-कार्य समिति के सचिव तथा सदस्यों से बातचीत की थी तो मुझे सर सीसिल मार ने बताया था कि हम चाहते हैं कि संसदीय विधान-कार्य गतिविधियों को वास्तव में प्रभावी बनायें। वह प्रभावी तभी हो सकती हैं जब ऐसी शक्ति के अधीन दी गई विमुक्तियां किसी न किसी रूप में संसद् के समक्ष प्रस्तुत की जायें। मुझे बताया गया था कि न केवल अधीनस्थ विधान-कार्य शक्ति तथा नियम बनाने की शक्ति के अन्तर्गत बताये गये नियम ही बल्कि इस प्रकार के कानूनों के अन्तर्गत दी गई विमुक्तियां भी समिति के समक्ष तथा अन्ततः संसद् के समक्ष प्रस्तुत की जाती हैं।

आपने प्रायः व्यापक शक्तियां प्राप्त की हुई हैं। यह मामला सम्बन्धित अधिकारियों के स्वविवेक पर छोड़ दिया गया है। संसद् को इस सम्बन्ध में बताया जाना चाहिये। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है। श्री इन्द्रजीत गुप्त ने इस खंड की अंग्रेजी अधिनियम में से प्रायः नकल की है। उन्होंने जो बड़ी सूची बताई है उससे मुझे विश्वास हो गया है और अन्य सदस्यों को भी विश्वास हो गया होगा कि छानबीन की, सतर्कता की, सावधानी की आवश्यकता है। हम कार्यपालिका से यह शक्ति छीनना नहीं चाहते। हम केवल यही चाहते हैं कि आपने यह शक्ति कब, क्यों और कितने मामलों में प्रयोग में लाई है। यदि स्वविवेक का दुरुपयोग किया गया है या प्रथम दृष्टि से ही कोई ऐसी बात दिखाई देती है तो हम इस मामले को संसद् के समक्ष ला सकते हैं और उस पर विचार कर सकते हैं।

[**उपाध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए
MR. DEPUTY SPEAKER *in the Chair*]

मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय मंत्री भी इस बात के इच्छुक हैं कि यह खंड हमारे व्यापारिक नौपरिवहन अधिनियम में सम्मिलित किया जाये। इससे संसदीय लोकतंत्र अधिक प्रभावी बनेगा, हमारी सतर्कता अधिक ठोस और वास्तविक होगी और उससे सभी ओर स्तर बढ़ेगा।

श्री दी० चं० शर्मा : उपाध्यक्ष महोदय, इस विधेयक को संशोधन विधेयक नहीं कहा जा सकता। इससे किसी सिद्धान्त का संशोधन दिखाई नहीं देता। यह विधेयक केवल उन पहलुओं से सम्बन्ध रखता है जो अधीनस्थ विधान के अन्तर्गत आते हैं या यह उन खंडों के उपबन्धों के अधीन आता है जिनमें ब्योरे दिन प्रति दिन, प्रति मास, 6 महीनों या हर वर्ष संसद् के सामने आने चाहियें।

दुर्भाग्य से नौपरिवहन के महानिदेशक हमारे व्यापारिक नौपरिवहन के सम्बन्ध में बहुत सतर्क नहीं हैं। इस देश में स्तर बनाये रखने के लिए हमें बहुत सावधान होना पड़ता है। व्यापारिक नौपरिवहन के सम्बन्ध में भी हमें उच्चतम स्तर स्थापित करने चाहियें। यदि आज हम स्तर नीच जाने देंगे तो आने वाले समय में हमार लिए स्तर बनाना बहुत कठिन हो जायेगा। इसलिए देश की ख्याति को ध्यान में रखते हुये हमें श्री इन्द्रजीत गुप्त के विचार स्वीकार करने चाहियें।

हमारे नौपरिवहन ने श्री राजबहादुर और श्री रघुनाथ सिंह के इस सम्बन्ध में बहुत अधिक प्रयत्नों के बावजूद भी वह आकार नहीं प्राप्त किया है जो कि उसे करना चाहिये था।

सुरक्षा उपकरणों के बिना किसी पोत के सम्बन्ध में आप क्या विचार कर सकते हैं? इस विधेयक का सभा को एक मत से समर्थन करना चाहिये। श्री इन्द्रजीत गुप्त ने कुछ समवायों की सूची दी है जिन्हें यह विशेषाधिकार मिले हुये हैं। उन समवायों को यदि कोई छूट दी जाय तो हमें इस बारे में बताया जाना चाहिय। मैं इस विधेयक का पूर्ण समर्थन करता हूं।

श्री तिरुमल राव (काकिनाडा): इस देश में कुछ टन भार 15 लाख टन है। सम्बन्धित पोतों की संख्या 200 के लगभग है।

श्री राज बहादुर : 233।

श्री तिरुमल राव : मोटर गाड़ियों की जांच करके उन्हें योग्यता प्रमाणपत्र दिये जाते हैं। इन बातों को संसद के सामने नहीं लाया जाता या सभा-पटल पर नहीं रखा जाता। यह मामूली बातें हैं। श्री गुप्त ने 8 या 10 मामले बताये हैं। यह काम नौपरिवहन महानिदेशालय के उच्च योग्यता प्राप्त और तकनीकी प्रशिक्षण प्राप्त कर्मचारियों द्वारा किया जाता है। नौपरिवहन विभाग की प्रशिक्षण क्षमता में बहुत विस्तार किया गया है परन्तु मांग के अनुसार प्रशिक्षत अधिकारियों की आवश्यक पदालि नहीं बन रही है। सभी नौपरिवहन समवायों को यह कठिनाई अनुभव हो रही है। पिछले तीन वर्षों में ज्यन्ती शिपिंग कम्पनी ने 5 लाख टन के 23 पोत बनाये हैं। उन्हें एक ही बार 150–160 प्रशिक्षित अधिकारियों की आवश्यकता है। इन पोतों पर कुछ कनिष्ठ अधिकारी अनुभव तथा अधिक समय तक सेवा के द्वारा ऊंचे पदों पर काम करने के योग्य हो जाते हैं। फिर भी पदोन्नति से पहले अफसरों की परीक्षा ली जाती है।

कुछ पुराने छोटे जहाज भी चल रहे हैं। उन्हें नौपरिवहन मंत्रालय लम्बी यात्रा की अनुमति नहीं देता।

जयन्ती कार्पोरेशन के पास केवल सात पुराने पोत हैं। उनमें से तीन ने काम करना बन्द कर दिया है और चार पोत केवल छोटे फासले पर चलाये जाते हैं।

ब्रिटिश अधिनियम के बारे में मुझे व्यक्तिगत जानकारी नहीं है। ब्रिटिश नौपरिवहन संसार में सबसे बड़ा है। वहां ऐसी बातें संसद के सामने लाना या सभा पटल पर रखने की परम्परा होगी। यदि सरकार इस संशोधन को स्वीकार करे तो अच्छा है। यदि व्यवहारिक कारणों से वे ऐसा न करे तो मैं इस पर आग्रह नहीं करूंगा।

श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा (आनन्द) : में 14 वर्षों तक सिन्धिया की नौपरिवहन फर्म में रहा हूं और मैं अनुभव के आधार पर कह सकता हूं कि हमारे वाणिज्यक नौपरिवहन की अधिकारी पदाली में वास्तव में अधिकारियों की कमी है, जिसके परिणामस्वरूप नौपरिवहन समवायों में उच्चस्तरीय अधिकारियों के बजाय एसे अधिकारियों को काम पर लगाया जाता है जो उसके योग्य नहीं होते। प्रस्तावक इसी कारणवश विमुक्ति-खण्ड हटाना चाहते हैं ताकि हम ब्रिटश

स्तर प्राप्त कर सकें और यदि हमें यह स्तर प्राप्त हो जायें तो विमुक्ति-खण्ड की आवश्यकता ही न रहे। परन्तु हमारे अधिकारियों का स्तर घटिया है और उनके प्रशिक्षण की पर्याप्त सुविधाएं भी उपलब्ध नहीं हैं और इसी कारण से सरकार सम्भवतः समवायों की प्रार्थना पर ही विमुक्ति प्रदान करना चाहती है।

युद्ध के दौरान बहुत से अधिकारियों को प्रशिक्षण मिला परन्तु अब तो केवल 'डफरिन के अतिरिक्त प्रशिक्षण का और कोई साधन नहीं है। इसलिये उन्हें यहां अथवा विदेशों में प्रशिक्षण के लिये भेजने के अतिरिक्त और कोई चारा नहीं है।

इसलिये मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री आवश्यक ध्यान देंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि हमारे स्तर भी विश्व स्तरों के बराबर हों।

श्री हेड़ा (निज़ामाबाद) : यद्यपि मैं श्री इन्द्रजीत गुप्त के नौपरिवहन सम्बन्धी ज्ञान तथा रुचि की प्रशंसा करता हूं परन्तु फिर भी मैं इस विधेयक का समर्थन नहीं कर सकता क्योंकि उन्होंने महा-निदेशक अथवा किसी अन्य कार्यपालक अधिकारी द्वारा दी गई विमुक्तियों को सभा के सम्मुख प्रस्तुत करने को कहा है और इस सम्बन्ध में उन्होंने ब्रिटेन का उदाहरण दिया है। परन्तु क्योंकि उनके स्तर बहुत ऊंचे हैं इसलिये वे अधिक नियंत्रण चाहते थे। परन्तु यहां तो शायद महा-निदेशक अपने हितों में विमुक्ति न देना चाहे और सोचे कि ऐसा करके उसके नाम की लोक सभा में क्यों चर्चा हो। फिर विमुक्ति देने का कारण भी स्पष्ट है कि हमारे यहां नौपरिवहन का अभाव है और यदि हम अपने पोतों को छोटी दूरियों के लिये न चलायेंगे तो परिणामस्वरूप यही कार्य विदेशी पोतों द्वारा होगा जिससे हमें विदेशी मुद्रा की हानि होगी। यदि हमें इस हानि को रोकना है तो कार्यपालक अधिकारी को यहां की आलोचनाओं से बचाना होगा और उसे भी सहानुभूतिपूर्ण रवैया अपनाना होगा। इसलिये मेरे विचार में यह एक अच्छा उपबन्ध नहीं है और हमें महा-निदेशक को उन सब मामलों पर जहां उसने विमुक्ति प्रदान की हो, विशेष रिपोर्ट देने के लिये नहीं कहना चाहिये। इसलिये मैं इस विधेयक का विरोध करता हूं और आशा है सरकार भी इसका विरोध करेगी।

श्री खाडिलकर (खेड) : इस विधेयक का मनोरथ निश्चय ही महा-निदेशक की विमुक्ति प्रदान करने की शक्ति समाप्त करने और कुछ अन्य व्यवस्थाएं बनाये रखने का है। इस समय जब कि हमारा व्यापारिक नौपरिवहन प्रगति के पथ पर अग्रसर है हमें सफाई सुरक्षा और अन्य बातों के सम्बन्ध में कुछ कड़े नियम तथा शर्तें लागू करनी चाहियें।

प्रस्तावक सहित सभी चाहते हैं कि नौपरिवहन के स्तरों में सुधार हो और इसीलिये में भी इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : में भी सभी सदस्यों सहित चाहता हूं कि नौपरिवहन के स्तरों में सुधार हो और मेरा विश्वास है विमुक्तियों से स्तरों में रत्ती भर भी अंतर नहीं आयेगा। यह आश्वासन मैं यहां निश्चित रूप से देता हूं। प्रश्न यह है कि क्या स्तरों को क्षति पहुंचाए बिना क्या कुछ प्रविधियों के बारे में विमुक्ति प्रदान करना सम्भव है अथवा नहीं? इसी सभा ने व्यापारिक नौपरिवहन अधिनियम पारित करते समय यही शक्ति महा-निदेशक अथवा सरकार के हाथ में दी थी। देखना यह है कि क्या प्राधिकार उनका प्रयोग मनमाने ढंग से तो नहीं

[श्री राज बहादुर]

करता ? वह स्वयं प्रविधिक अधिकारियों की सलाह के अनुसार ही विमुक्ति प्रदान करता है । यह अधिकारी वही व्यक्ति होते हैं जो छोटे पदों से अपनी योग्यता तथा वरिष्ठता के बल पर उन्नति करके बने हैं ।

फिर प्रश्न यह है कि क्या हम ब्रिटेन के तरीकों का अनुसरण करते हैं ? परन्तु सभा ने स्वयं एक भिन्न प्रक्रिया अपनाने का अधिकार दे रखा है । वास्तव में सरकार ने उस समय जब विधेयक पेश किया गया था यह विशेष उपबन्ध हटा दिया था क्योंकि वह कुछ असुविधाजनक तथा अनावश्यक समझा गया था । हमारा विचार इन सभी विमुक्तियों को राजपत्र में प्रकाशित करने का था, परन्तु यह उपबन्ध भी संयुक्त समिति ने अनावश्यक समझा । संयुक्त समिति का विचार था कि हमें यह मामला प्रविधिक अधिकारियों के स्वविवेक पर ही छोड़ देना चाहिये, और उसे विश्वास है कि वे सदा ही सुरक्षा स्तरों का पूरा ध्यान रखेंगे ।

विमुक्ति अधिकार छीनने के पक्ष में तर्क यह दिये गये हैं कि क्या इन अधिकारों द्वारा सुरक्षा में कोई कमी तो नहीं होती । मेरा कहना है कि निश्चय ही ऐसा नहीं है क्योंकि कितनी ही विमुक्तियां प्रदान की गई हैं जिनमें से एक मामले में भी यह नहीं कहा जा सकता कि वह मूर्खतापूर्ण, अविवेकपूर्ण अथवा बुद्धिहीन थी । इसलिये मैं कह सकता हूं कि यह अधिकार न्यायोचित है ।

दूसरी बात प्रस्तावक ने निम्न श्रेणी के अधिकारियों के उच्च पदों पर कार्य करने की कही है । क्या चीफ इंजीनियर के अस्वस्थ हो जाने पर उसके नीचे कार्य करने वाला अधिकारी कुछ समय के लिये उसका कार्यभार नहीं सम्भालता । इसी प्रकार यह विमुक्तियां भी जितना प्रशिक्षण हैं उतनी ही आवश्यक भी हैं ।

हमारे अधिकारियों को बेरोजगारी का भय भी नहीं है । हम ने यह भी सुनिश्चित किया है कि जिस व्यक्ति को भी प्रशिक्षण दिया जाये उन्हें प्रयोगी रोजगार मिले ।

हम ब्रिटिश प्रणाली ही क्यों अपनाएं जबकि संसद् में सभी मामलों पर प्रकाश डाला जा सकता है उससे कोई भी जानकारी छिपी नहीं है । यह अधिकार साधारण तरीकों की अपेक्षा अधिक प्रभावी है ।

मैं आश्वासन देता हूं कि हमारी व्यापारिक नौ सेना की सुरक्षा, उपकरणों अथवा स्तरों को गिरने नहीं दिया जायेगा । हमारी आकांक्षा अपने समुद्री बेड़े की शान उस सीमा तक ऊंची करने की है जो किसी समय उसकी थी ।

इन शब्दों सहित मैं श्री इन्द्रजीत गुप्त से प्रार्थना करूंगा कि वह मेरी बात मान कर अपना विधेयक वापिस ले लें ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मुझे श्री हेडा का यह तर्क समझ नहीं आया कि जहां स्तर ऊंचे हों वहां तो संसदीय जांच की आवश्यकता है और जहां स्तर कम हों वहां इनकी कोई आवश्यकता नहीं है । मुझे उनका यह तर्क भी अच्छा नहीं लगा कि इस विधेयक के अनुसार नौपरिवहन के महा-निदेशक पर कोई बन्धन लग जायेगा और वह विमुक्ति प्रदान नहीं कर सकेगा । यह तर्क तो उनके हित में नहीं जाता, क्योंकि मंत्री महोदय के अनुसार सभी विमुक्तियां उचित हैं और

सुदृढ़ प्रविधिक आधारों पर प्रदान की जाती हैं और यदि यह कहा जाये कि संसद् को इनकी सूचना देने के भय से महा-निदेशक विमुक्तियां प्रदान करना बन्द कर देगा तो हम महा-निदेशक अथवा उनकी योग्यता की प्रशंसा नहीं कर रहे ।

यदि मंत्री महोदय यहां यह आश्वासन दे दें कि वह वर्ष में एक बार अपने आप इन विमुक्तियों की सूचना सभा को दे देंगे तो मैं यह विधेयक वापिस लेने को तैयार हूं ।

श्री राज बहादुर : प्रश्न तो यह है कि क्या यह सूचना देना वैधानिक दृष्टि से अनिवार्य बनाना उचित होगा जबकि यही सूचना सदस्यों द्वारा पूछे गये प्रश्नों के उत्तर में दी जा सकती है ?

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मेरा तो यही निवेदन है कि यदि मंत्री महोदय आश्वासन दे दें तो मैं यह विधेयक वापिस ले सकता हूं ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इस विधेयक को मतदान के लिये सभा के समक्ष रखता हूं ।

प्रश्न यह है :

"कि व्यापारिक नौपरिवहन अधिनियम, 1958 में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये"

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ ।

The motion was negatived

दण्ड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक

(धारा 127, 128 और 129 का संशोधन)

CODE OF CRIMINAL PROCEDURE (AMENDMENT) BILL (AMENDMENT OF SECTIONS 127, 128 AND 129)

श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : दण्ड प्रक्रिया संहिता द्वारा पुलिस तथा दण्डाधिकारियों को मिले अधिकारों का स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् अनुचित प्रयोग इतना बढ़ गया है कि उन्हें रोकना बहुत ही आवश्यक हो गया । यह विधेयक इसी मनोरथ को सामने रखकर प्रस्तुत किया गया है ।

गत 17 वर्षों में उससे पूर्व के 47 वर्षों की अपेक्षा पुलिस द्वारा गोली चलाने की घटनाओं की संख्या कहीं अधिक है । जबकि यह काल गांधी जी और सुभाष बोस के अधीन चल रहे स्वतंत्रता आंदोलनों का काल था ।

हमने कई बार सरकार से इनके आंकड़ों के बारे में पूछा परन्तु सरकार का उत्तर हर बार यही था कि आंकड़े एकत्र किये जा रहे हैं और यह कार्य पूरा होते ही सभा को सूचित कर दिया

जायेगा। पता नहीं यह सूचना सभा-पटल पर रख दी गई है अथवा नहीं। यदि हां, तो मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह चर्चा में भाग लेते समय यह जानकारी दें। इसके अतिरिक्त मैं यह भी प्रार्थना करूंगा कि वह सभा को उन मामलों के बारे में भी बताएं जिनकी जांच कराई गई और जिन की कोई जांच नहीं हुई, कितने मामलों में दण्डाधिकारी द्वारा जांच कराई गई और कितने मामलों की कानूनी जांच हुई और प्रत्येक मामले में क्या निर्णय दिया गया।

पुलिस द्वारा बल प्रयोग सम्बन्धी हिदायतें बहुत ही अस्पष्ट तथा अनिश्चित हैं और इन नियमों को इच्छानुसार मरोड़ा जा सकता है। परन्तु मुझे उन सुदृढ़ तथा निश्चित प्रतिबन्धों अथवा उपायों की कोई जानकारी नहीं है जो सरकार ने पुलिस के लिये जारी कर रखे हैं।

श्रीमान्, अब मैं अपनी बात एक उदाहरण द्वारा स्पष्ट करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : क्योंकि इस समय सभा में गणपूर्ति नहीं हैं, इसलिये सभा अब सोमवार 5 अप्रैल, 1965, 11 पू० म० तक के लिये स्थगित की जाती है।

इसके पश्चात् लोक सभा सोमवार, 5 अप्रैल, 1965/15 चैत्र, 1887 (शक) के 11 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the clock on Monday, April 5, 1965/Chaitra 15, 1887 (Saka)

GMGIPND—LS III—664 (Ai) LS—19-7-65—600.