लोक-सभा
वाद-विवाद

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

तृतीय माला

खण्ड १३, १९६३ / १८८४ (शक)

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

3rd Lok Sabha

Preservation Unit 21-5-40
Fumigated On 8.12.83
Parliament Library

Chamber Fumigated 18.10.73

चौथा सत्र, १९६३/१८८४ (शक)

(खण्ड १३ में अंक १ से १० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

१९ फरवरी, १९६३
मंगलवार,
३० माघ, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ग्राम सेवकों के लिये प्रशिक्षण अवधि

+
*१. **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :

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

(क) क्या ग्राम-सेवकों के प्रशिक्षण के लिये अब दो वर्ष की अवधि निश्चित की गई है ;

(ख) क्या यह सच है कि पहले यह प्रशिक्षण अवधि केवल एक वर्ष थी ; और

(ग) यदि हां, तो प्रशिक्षण कार्यक्रम में कौन से विषय जोड़ दिये गये हैं जिनके कारण प्रशिक्षण अवधि बढ़ाई गई है ?

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

(ख) जी नहीं । यह १८ मास का था ।

(ग) प्रशिक्षण काल कुछ तो कृषि, पशुपालन, सहकार तथा पंचायती राज, परिवार नियोजन, ग्रामीण उद्योग, सामुदायिक विकास, विस्तार तथा समाज शिक्षा, ग्रामीण प्रदर्शन आदि विषयों में अतिरिक्त कई नई मदों को जोड़ दिये जाने के कारण तथा कुछ वर्तमान विषयों पर अधिक बल दिये जाने के कारण बढ़ा दिया गया था ।

श्री म०ला० द्विवदी : क्या मैं जान सकता हूं कि एक ग्राम-सेवक को कितने गांवों का काम देखना पड़ता है और क्या यह सच है कि विकास-खंड सम्बन्धी और अन्य तमाम आंकड़ों को इकट्ठा करने में उस का इतना समय व्यतीत हो जाता है कि वह गांवों में कृषि-उत्पादन को बढ़ाने में दिलचस्पी नहीं ले सकता ?

डा० राम सुभग सिंह : अब हम लोग इस कोशिश में हैं कि एक ग्राम-सेवक को चार हजार एकड़ खेती वाली ज़मीन भर के गांवों को देखने का कार्य दिया जाये।

श्री म० ला० द्विवेदी : क्या यह सच है कि ग्राम-सेवकों ने भी अब बी० डी० ओज़० और अपने दूसरे अधिकारियों की तर्ज पर अंग्रेज़ी वेश-भूषा अपना ली है और इस लिए वे देहातियों से पूरी तरह सम्पर्क स्थापित नहीं कर पाते ?

डा० राम सुभग सिंह : प्रयास यही होना चाहिए कि न केवल ग्राम-सेवक बल्कि हम लोग भी बिल्कुल किसान और मज़दूर की तरह रहने की कोशिश करें।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : क्या मैं जान सकती हूं कि प्रशिक्षण की अवधि कब से बढ़ाई गई है और क्या तब से पाठ्यक्रम म कोई नया विषय जोड़ दिया गया है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : वास्तव में ये प्रशिक्षण केन्द्र १६५२ में चालू हुये थे। तत्पश्चात १६५५ में कुछ परिवर्तन कर दिया गया। १६५६ के बाद यह द्विवर्षीय पाठ्यक्रम शुरू किया गया था परन्तु इसे सभी संस्थाओं में एक ही साथ आरंभ किया गया था इसके बारे में कुछ नहीं कहा जा सकता क्योंकि बिहार में अब भी यह पाठ्यक्रम २ $^1/_2$ वर्ष का है।

†**श्री अन्सार हरवानी** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या ग्राम-सेवकों के प्रशिक्षण का काम सामुदायिक विकास और पंचायती राज मंत्रालय की बजाय कृषि मंत्रालय को सौंप दिया गया है और यदि हां, तो उसके कारण क्या हैं ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : वस्तुतः जैसा कि मेरे माननीय मित्र जानते हैं, कृषि उत्पादन कार्यक्रम का अधिकतर संचालन खाद्य तथा कृषि मंत्रालय को ही करना पड़ता है और ये प्रशिक्षण केन्द्र सदा विस्तार निदेशालय के अधीन रहे हैं जो खाद्य तथा कृषि मंत्रालय की देखरेख में काम करता है।

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या मैं जान सकता हूं कि जिन ग्राम-सेवकों को १८ महीने तक प्रशिक्षण दिया गया था क्या उनके अग्रेतर प्रशिक्षण की भी कोई व्यवस्था की गई थी ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : अभी तक तो नहीं क्योंकि, जैसा कि मेरे माननीय मित्र जानते होंगे, हम अब लगभग और १४० सघन कृषि क्षेत्र बनाने वाले हैं। अतः हमें और अधिक ग्राम-सेवकों तथा अन्य कार्यकर्त्ताओं की आवश्यकता पड़ेगी। मुख्य बात यह है कि चार या पांच वर्षों के बाद उन्हें प्रत्यास्मरण प्रशिक्षण[1] दिया जाना चाहिये।

श्री यशपाल सिंह : ग्राम-समाज के सेक्रेटरी जहां पर हैं, वहां पर भी उतना ही काम हो रहा है, जितना कि उन स्थानों पर हो रहा है, जहां वे नहीं हैं, इस लिए क्या ग्राम-सेवक के काम को बढ़ाने के लिए और उस का पूरा लाभ उठाने के लिए यह ज़रूरी नहीं है कि ग्राम-समाज के सेक्रेटरी की पोस्ट को एबालिश कर दिया जाये ?

†**अध्यक्ष महोदय** : यह कार्य के लिये सुझाव है। अगला प्रश्न।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

[1]Refreshar Traning

छोटी सिंचाई योजनायें

\+

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

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

(क) क्या यह सच है कि छोटी सिंचाई योजनाओं की शीघ्र क्रियान्विति के सम्बन्ध में सलाह देने के लिये विभिन्न राज्यों को अनेक सिंचाई विशेषज्ञ दल भेजे गये हैं ;

(ख) क्या छोटी सिंचाई के लिये ऐसे समस्त जलस्रोतों को काम में लाने पर जोर दिया जायेगा जिनमें बारहों महीने पानी बना रहता हो ; और

(ग) यदि हां, तो क्या इस प्रयोजन के लिये कोई विशेष रकम आवंटित की जायेगी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे)** (क) विभिन्न राज्यों को कोई सिंचाई विशेषज्ञ दल नहीं भेजे गये हैं। तथापि, राज्यों के दौरे पर जाने वाले इस मंत्रालय के अधिकारी राज्य सरकारों को छोटी सिंचाई योजनाओं के काम को तेज करने की आवश्यकता से अवगत कराते रहे हैं ।

(ख) और (ग). अखिल भारतीय तृतीय योजना में निर्धारित छोटी सिंचाई के लक्ष्य को ५० प्रतिशत तक बढ़ा देने के बारे में राष्ट्रीय विकास परिषद् के निर्णय के अनुसार राज्य सरकारों को समस्त उपलब्ध और उचित जल स्रोतों को काम में लाये जाने के दृष्टिकोण से अपनी विकास योजनाओं का परिष्कार और अपने छोटी सिंचाई कार्यक्रमों का पुनर्विलोकन करने के लिये कहा गया है। उनसे यह भी कहा गया है कि अधिक ऊंचे लक्ष्य प्राप्त करने के लिये इन योजनाओं और कार्यक्रमों की गति को तेज किया जाये। राज्य सरकारों की मांगों को देखते हुये चालू वर्ष में लगभग ९ करोड़ रुपये के अतिरिक्त आवंटन की स्वीकृति दी गई है ताकि राज्य सरकारें अपने छोटी सिंचाई कार्यक्रमों को तेजी से चला सकें।

†**श्री सुबोध हंसदा :** क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार काम में न लाने जाते वाले संसाधनों का पता लगाने और निकट भविष्य में उनका प्रयोग करने के लिये विशेष बोर्ड स्थापित करने का विचार रखती है ?

†**श्री शिन्दे :** इस प्रकार के बोर्ड बनाने की कोई आवश्यकता नहीं है ।

†**श्री सुबोध हंसदा :** छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये राज्यों को अब तक कितनी राशि आवंटित की गई है और किन राज्यों को सर्वाधिक राशि मिली है ।

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थासम) :** तीसरी योजना के पहले वर्ष में हमने लगभग ३० करोड़ रुपये खर्च किये थे। दूसरे वर्ष में विभिन्न राज्यों को ३२ करोड़ रुपये दिये गये और बाद में हमने ९ करोड़ रुपये का और अनुदान दिया। संभावना है कि दूसरे वर्ष में लगभग ३६-३७ करोड़ रुपये व्यय होंगे ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री स० चं० सामन्त** : क्या मैं जान सकता हूं कि समन्वेषी नलकूप योजना कैसे चल रही है और क्या सरकार इसे अन्य राज्यों तक बढ़ाने का विचार रखती है?

†**श्री शिन्दे** : समन्वेषी नलकूप योजना बड़े सन्तोषजनक ढंग से चल रही है और भविष्य में इसे शेष राज्यों तक बढ़ा देने का विचार है।

†**श्री ब० कु० दास** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या राज्यों को भेजे गये ये दल पूर्ववर्तिताओ और राज्य सरकारों के सामने आन वाली कठिनाइयों को हल करने की आवश्यकता की जाच भी करेंगे?

†**श्री शिन्दे** : मैं पहले ही कह चुका हूं कि ऐसा कोई विशेषज्ञ दल, जिसका कि माननीय सदस्य ने उल्लेख किया है, नहीं भेजा गया है। केवल योजना आयोग के अधीन काम करने वाले एक दल ने राज्यों का दौरा किया था।

डा० गोविन्द दास : क्या इस बात पर ध्यान दिया जा रहा है कि अलग अलग राज्यों में जो स्थिति है, उसके अनुसार ही उन राज्यों में लघु सिंचाई योजनायें बनाई जायें? क्या इस सम्बन्ध में यहीं से कुछ निर्देश या योजना भेज दी जाती है और उन्हीं के अनुसार राज्यों में निर्णय किया जाता है?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : ये योजनायें गवर्नमेंट बनाती है और इस बारे में मदद देती है।

†**श्री नरसिम्हा रेड्डी** : जबकि रायलसीमा जैसे अकाल पीड़ित स्थानों में बारह महीने काम में लाया जा सकने वाला पानी केवल भूमिगत है, क्या सरकार कुयें खोदने वाले विभाग के विशेषज्ञों को रायलसीमा के उन भागों का, विशेषतः चित्तूर और कड़पा के ऊपरी प्रांतों का जहां कि पानी पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है, सर्वेक्षण करने के काम पर लगाने के लिये तुरन्त उपाय करने के बारे में सोच रही है?

†**अध्यक्ष महोदय** : यह कार्य के लिये सुझाव है।

श्री सरजू पाण्डेय : क्या सरकार के ध्यान में इस प्रकार की शिकायतें आई हैं कि माइनर इरिगेशन के लिए जो धन-राशि रखी जाती है, बहुत सी राज्य सरकारें उसका इस्तेमाल नहीं कर रही हैं और क्या इस सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश में खास तौर से ऐसा हुआ है?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : उत्तर प्रदेश और खास करके गाजीपुर जिले में यह प्रयास किया जा रहा है कि ज्यादा से ज्यादा नलकूप बनाने के लिए राज्य सरकार अपनी योजना बनावे और वह बना भी रही है। पहले यह बात थी कि यहां जो नलकूप थे, वे प्रयोग में नहीं आ रहे थे लेकिन अब वे सारे आने लगे हैं।

श्री विभूति मिश्र : क्या यह सही है कि बी० डी० ओ० डेमोक्रेटिक लीडरशिप तैयार नहीं कर रहे हैं, इसकी वजह से माइनर इरिगेशन का ३,६४,००० रुपया जो प्रत्येक ब्लाक में एलाटिड है, वह खर्च नहीं हो रहा है?

†**श्री शिन्दे** : माननीय सदस्य का कहना ठीक नहीं है क्योंकि सिंचाई योजनाओं को कार्यान्वित करने का उत्तरदायित्व केवल खंड विकास अधिकारियों पर नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री रंगा : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सरकार ने छोटी सिंचाई परियोजनाओं के विकास के चयन के लिये राज्य और केन्द्रीय स्तरों पर सभी दलों के प्रतिनिधियों से परामर्श करने के औचित्य पर विचार किया है ?

†श्री स० का० पाटिल : यह कार्य के लिये सुझाव है। जहां तक भारत सरकार का सम्बन्ध है, मैं इसे बिना किसी आनाकानी के स्वीकार कर सकता हूं।

†अध्यक्ष महोदय : वह जानना चाहते हैं कि क्या सरकार ने इस पर विचार किया है। यह कोई सुझाव नहीं है।

†श्री स० का० पाटिल : अभी तक नहीं सोचा गया है; इसलिये मैं इस सुझाव के लिये माननीय सदस्य का आभारी हूं।

†श्री श्यामलाल सर्राफ : क्या मैं जान सकता हूं कि ऐसी सभी छोटी या बड़ी सिंचाई योजनाओं को शुरू करने से पहले प्रति राज्य या प्रति थाला समस्त जल संसाधनों को सुनिश्चित करने के लिये क्या नदी बेसिन-वार अथवा राज्य-वार कोई सर्वेक्षण किये जाते हैं ?

†श्री स० का० पाटिल : ये सर्वेक्षण हो चुके हैं तथा हो रहे हैं। योजनाओं को वास्तव में राज्य स्वयं ही तैयार करते हैं और जहां तक रुपये का सम्बन्ध है हम उन्हें सहायता देते हैं।

चीनी के मूल्य में वृद्धि

+

†*३. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री विभूति मिश्र :
श्रीमती सावित्री निगम :

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

(क) क्या यह सच है कि पिछले कुछ दिनों में देश में चीनी का मूल्य काफी बढ़ गया है ;

(ख) यदि हां, तो देश के महत्वपूर्ण व्यापार केन्द्रों में दोनों थोक तथा फुटकर मूल्यों की नवीनतम स्थिति क्या है; और

(ग) मूल्यों को बढ़ने से रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी हां। मूल्यों में कुछ वृद्धि हुई है।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) मुख्य बाजारों में चीनी के नवीनतम थोक तथा फुटकर मूल्य दिखाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

बाजार	चीनी के मूल्य	
	थोक प्रति मन	फुटकर प्रति सेर
१	२	३
	रुपये	रुपये
देहली	४२.२	१.०८
जलंधर	४०.७	१.०४
कानपुर	४०.८	१.०५
पटना	४०.६	१.०६
कलकत्ता	४३.३	१.११
इन्दौर	४२.६	१.१०
बम्बई	४३.०	१.११
मद्रास	४३.६	१.११
बंगलौर	४३.७	१.१२
नागपुर	४३.७	१.१०
हैदराबाद	४२.६	१.१०
अहमदाबाद	४२.६	१.१०

†**श्री श्रीनारायण दास** : प्रश्न के भाग (क) के उत्तर के संबंध में क्या मैं जान सकता हूं कि मूल्यों में वृद्धि होने के क्या कारण हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : एक कारण तो यह है कि खाद्यान्नों के जिन्स बाजार की स्थिति भी वास्तव में उतनी ही नाजुक हो गई है जितनी कि वायदा बाजार की। जब स्टाक समाप्त हो जाता है या कोई कह देता है कि इस वर्ष चीनी कुछ कम होने वाली है तो इसी से मूल्य बढ़ जाते हैं यद्यपि वास्तव में देश में पर्याप्त चीनी होती है और मूल्य बढ़ने का कोई कारण नहीं है। चीनी की नपीतुली मात्रा बाजार में छोड़ कर इसे नियंत्रित करने का प्रयास किया जा रहा है और जैसा कि विवरण से प्रकट होता है इस मात्रा को बढ़ाया जा रहा है, और यदि आवश्यकता पड़ी तो मूल्यों को नियंत्रित करने के लिये हम किसी भी सीमा तक इस मात्रा को बढ़ा सकते हैं।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री श्रीनारायण दास : विभिन्न बाजारों में मूल्य ४० से ४३ रुपये प्रति मन तक हैं। क्या मैं जान सकता हूं कि ये मूल्य गत वर्ष इसी अवधि के मूल्यों की तुलना में कितने हैं ?

†श्री अ० म० थामस : नियंत्रण हटाये जाने से पहले कारखाने का प्रति मन मूल्य ३७.८५ रुपये था। दक्षिण में भाड़े का लाभ होने के कारण यह अधिक था। जहां तक वर्तमान मूल्य-स्तर का सम्बन्ध है, तो उस पर मजूरी बोर्ड के पंचाट का प्रभाव है तथा उत्पादन का मूल्य भी अधिक रहा है क्योंकि समय कम मिला था। इन बातों के अतिरिक्त वह भेड़ चाल की प्रवृत्ति है जिसका उल्लेख मेरे वरिष्ठ सहयोगी ने किया था।

श्री विभूति मिश्र : क्या यह सही है कि वर्ल्ड मार्किट में चीनी का दाम ४९ रुपया एक टन में मिलता है और उसी का असर है कि हिन्दुस्तान के जो चीनी मिल मालिक हैं, वे चीनी के दाम बढ़ा रहे हैं ?

श्री स० का० पाटिल : हो सकता है कि उसका थोड़ा असर हो। अभी तो दाम कुछ बढ़ गए हैं, इसको मैं मानता हूं। पचास से ऊपर चले गये हैं। लेकिन वह टैम्पोरेरी फिनोमिना है। हमेशा ऐसा रहेगा, यह मैं नहीं मानता हूं। लेकिन उसका असर हमारी प्राइसिस पर हो सकता है।

†श्रीमती सावित्री निगम : जबकि बिक्री के लिये दी गई[1] चीनी का मूल्य निर्धारित है तो क्या मैं जान सकती हूं कि विभिन्न राज्यों में प्रति मन मूल्य में इतना अन्तर क्यों है ?

†श्री अ० म० थामस : अब कोई निर्धारित मूल्य नहीं है। चीनी के मूल्यों पर कोई नियंत्रण नहीं है सिवाय इसके कि चीनी नियमित मात्रा में बिक्री के लिये दी जाती है। अधिक मूल्यों के बारे में मैं कहूंगा कि ये चीनी की किस्म पर भी निर्भर करते हैं क्योंकि अच्छी किस्म की चीनी का सदा अधिक मूल्य होता है।

†श्री रामनाथन् चेट्टियार : यह देखते हुये कि हमारे पास दस लाख टन चीनी का अतिरेक है चीनी के मूल्य कम करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

†श्री अ० म० थामस : जैसाकि सदन को ज्ञात है, सरकार के हाथ में स्टाक रिलीज़ करने की विधि है और इसका पूरा पूरा उपयोग किया जा रहा है।

†श्री त्यागी : क्या चीनी का मूल्य बढ़ने का एक कारण यह नहीं है कि प्रत्येक चीनी के प्रत्येक कारखाने को आवंटित गन्ना क्षेत्र कम कर दिये गये थे तथा चीनी के कारखानों को अधिक गन्ना न पेरने के लिये कहा गया था जिसका कि उन्होंने पिछले कुछ वर्षों में पालन किया है ; यदि हां, तो इस वर्ष उन्हें उत्पादन में कितनी कमी होने की आशा है ?

†श्री अ० म० थामस : नियंत्रण १९६१–६२ के लिये था। जहां तक १९६२–६३ का सम्बन्ध है, कोई नियंत्रण नहीं है। कारखानों को यथासंभव गन्ना पेरने की अनुमति थी।

†श्री त्यागी : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। मैं पिछले वर्ष के बारे में भी कह रहा था। उस नियंत्रण के कारण कितनी कमी हुई थी ?

†श्री अ० म० थामस : जैसाकि सदन को मालूम है एक समय ऐसा था जब कि अतिरेक का संकट था, जैसाकि माननीय सदस्य ने स्वयं कहा है, और उत्पादन को कम करना पड़ा

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Released.

था । इसलिये हमें गन्ने की खेती के क्षेत्र को १० प्रतिशत कम करके उसे नियंत्रित करना पड़ा । परन्तु वास्तव में यह कमी केवल ४ प्रतिशत की ही हुई । अगले वर्ष के लिये हमने कोई नियंत्रण लागू नहीं किया ।

†**श्री अ० प्र० जैन** : क्या सरकार ने यह देखने के लिये कोई उपाय किये हैं कि जो अभ्यंश वह 'रिलीज़' करते हैं उसे मिलों के मालिक ठीक रूप से बेचते हैं ?

†**श्री अ० म० थामस** : जी हां । यदि वे नहीं बेचेंगे तो उनको दिये गये अभ्यंश कम कर दिये जायेंगे ।

श्री राम सेवक यादव : स्टेटमेंट में दिया हुआ है कि दिल्ली में चीनी का मूल्य एक रुपया आठ नए पैसा है । मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मंत्री महोदय को यह जानकारी है कि साउथ एवेन्यू में चीनी एक रुपया पचास नए पैसे बिक रही है ?

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

†**श्री हेम बरुआ** : क्या यह कहना ठीक है, जैसाकि भारतीय चीनी मिल संघ ने सरकार को सुझाव दिया है, कि मिलों से रिलीज़ की जाने वाली चीनी की मात्रा पर रोक लगा कर मूल्य में कृत्रिम वृद्धि करने का उत्तरदायित्व चीनी मिलों पर है ?

†**श्री अ० म० थामस** : जी नहीं । मूल्यों के स्तर पर हम कड़ी निगरानी रखते हैं और चीनी की मुक्त की जाने वाली मात्रा को हम इस पर वियिमित करते हैं कि मूल्यों के बढ़ने पर बाजार में पर्याप्त चीनी दी जाती रहे । इसलिये चीनी मिल संघ से प्रभावित होने का कोई प्रश्न ही नहीं उठता ।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलवे लाइन

\+

†*४. { **श्री प्र० चं० बरुआ** :
श्री हेम बरुआ :

क्या **रेलवे** मंत्री २२ जनवरी, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ९३० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर क्षेत्र में आपात के आधार पर रेलवे लाइन को दोहरा बनाने तथा छोटी लाइन के स्थान पर बड़ी लाइन डालने की कोई योजना है ;

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

(ग) योजना को लागू करने के लिये अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) से (ग). उत्तरी बंगाल और आसाम के साथ रेल-सम्पर्क सुधारने का पूरा प्रश्न विचाराधीन है ।

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या आसाम के संसद्-सदस्यों ने माननीय रेलवे मंत्री को एक ज्ञापन दिया था जिसमें गत नवम्बर में भारतीय रेलवे को नेफा

†मूल अंग्रेजी में

क्षेत्र में आने वाली रुकावटों का विस्तृत उल्लेख था और यदि हां, तो क्या सरकार ने ज्ञापन के किन्हीं सुझावों को अपनी योजनाओं में सम्मिलित करना स्वीकार कर लिया है ?

†**रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह)** : यह ठीक है कि मुझे एक ज्ञापन दिया गया था। इस मामले की तेजी से जांच हो रही है। इसकी जांच पहले से ही हो रही थी और ज्ञापन का मिलना इसकी और भी अधिक सावधानी से जांच करने का एक अतिरिक्त कारण था।

†**श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या मैं जान सकता हूं कि क्या आसाम सरकार ने ब्रह्मपुत्र के पार सिलीगुड़ी-गोहाटी लाइन को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलने का सुझाव दिया है और आर्थिक तथा प्रतिरक्षा समन्वय मंत्री, श्री टी० टी० कृष्णमाचारी, ने भी योजना की सिफारिश की है ?

†**श्री स्वर्ण सिंह** : माननीय सदस्य जितनी जानकारी के बारे में पूछ रहे हैं उससे अधिक वह स्वयं दे रहे हैं। यह ठीक है कि आसाम सरकार ने ऐसा प्रस्ताव रखा है। सारे मामले पर बहुत तेजी से विचार हो रहा है।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या यह सच नहीं है कि कुछ वर्ष पूर्व भारत सरकार द्वारा नियुक्त विशेषज्ञों और इंजीनियरों की एक समिति ने सुझाव दिया था कि उस क्षेत्र के सामरिक महत्व के कारण वहां रेलवे सुविधाओं में सुधार किया जाये जिनमें बड़ी लाइनें भी सम्मिलित थीं ? क्या मैं जान सकता हूं कि सरकार ने इस पर इतने वर्ष क्यों लगाये हैं और अभी तक वह दुनिया में क्यों हैं ?

†**श्री स्वर्ण सिंह** : मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य विशेषज्ञों के किस विशेष दल का उल्लेख कर रहे हैं।

†**श्री हेम बरुआ** : जो आप से पहले मंत्री के समय नियुक्त किया गया था।

†**श्री स्वर्ण सिंह** : सब मिला कर उस क्षेत्र की यातायात आवश्यकताओं को, आपातकाल में भी, पर्याप्त रूप से पूरा पूरा दिया गया था तथापि, इतना होते हुये भी विविध कारणों को लेकर इस मामले की जांच की जा रही है जिनमें ऐसी अवधि की संभावना भी सम्मिलित है जब कि यातायात उच्चतम शिविर तक जा पहुंचे और थोड़े काल में बहुत सा ट्रैफिक ले जाना पड़ जाये।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या मैं कह सकता हूं . . .

†**अध्यक्ष महोदय** : वह प्रश्न पूछ चुके ह और उसका उत्तर दे दिया गया है।

†**श्री हेम बरुआ** : उनके पूर्वाधिकारी के कार्यकाल में भारत सरकार ने सात इंजीनियरों की एक विशेषज्ञ समिति नियुक्त की थी।

†**अध्यक्ष महोदय** : वह ठीक है।

†**श्री उ० मू० त्रिवेदी** : माननीय मंत्री द्वारा दिये गये उत्तर से यह बात स्पष्ट नहीं होती कि सरकार ने रेल पथ को दुहरा करने या छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने पर विचार किया है या नहीं। इन दोनों में से किस पहलू पर विचार किया गया है ?

†**श्री स्वर्ण सिंह** : इन दोनों पहलुओं पर विचार किया जा चुका है। एक तीसरा पहलू, अर्थात् एक नई रेलवे लाइन के लिये स्थान बनाना भी विचाराधीन है।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**श्री बसुमतारी :** यह देखते हुये कि ब्रह्मपुत्र पर पुल पूरा हो चुका है और पांडू में नौका द्वारा आरपार जाने की व्यवस्था ठप्प पड़ी है और राष्ट्रीय राजपथ का दूसरा भाग पूरा नहीं हो पाया है। क्या मैं जान सकता हूं कि क्या इस आपातकाल के लिये इस नौका-सेवा को पांडू से जोगीघोपा ले जाने का कोई प्रस्ताव है?

†**श्री स्वर्ण सिंह :** यह कार्य के लिये सुझाव है।

रेलवे दुर्घटना जांच समिति

+
*५. { **श्री भक्त दर्शन :**
श्री भगवत झा आजाद :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री विभूति मिश्र :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

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

(क) रेलवे दुर्घटना जांच समिति के प्रारम्भिक प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(ख) उक्त समिति के अन्तिम प्रतिवेदन के कब तक मिल जाने की संभावना है?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) रेलवे दुर्घटना जांच समिति ने अपनी रिपोर्ट का पहला भाग पेश किया है और रेलवे मंत्रालय ने उस पर विचार किया है। रिपोर्ट में जो सिफारिश की गयी हैं और विचार प्रकट किये गये हैं, उन पर रेल मंत्रालय की राय २२-१-६३ को सभा पटल-पर रख दी गयी थी। उस राय के अनुसार आगे कार्रवाई की जा रही है।

(ख) अभी निश्चित तारीख़ बताना संभव नहीं है।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान् इस कमेटी ने जो अपनी प्रारम्भिक रिपोर्ट दी है उस की सिफारिशों पर अमल करने में अब तक कितनी सफलता मिली है और उन की वजह से स्थिति में कितना सुधार हुआ है?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** प्रतिवेदन में लगभग ११० पद हैं जिनमें से २८ में तो पर्यवेक्षण हैं तथा ७ में कार्यवाही के लिए सिफ़ारिशें हैं। वह विचाराधीन हैं। जहां तक शेष सिफ़ारिशों का सम्बन्ध है, या तो वे स्वीकार कर ली गई हैं अथवा वर्तमान कार्यप्रणाली के समनुरूप हैं और उन पर अमल किया जा रहा है।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, प्रश्न के खंड (ख) के उत्तर में बतलाया गया कि अभी यह नहीं बतलाया जा सकता कि कमेटी कब अपनी रिपोर्ट देगी। मैं जानना चाहता हूं कि क्या कमेटी ने अपनी ओर से कोई कारण बतलाये हैं इस के लिये या कोई समय निर्धारित किया गया है कि

†मूल अंग्रेज़ी में

कब वह अपनी रिपोर्ट दे सकेगी तथा कौन सी विशेष अड़चनें पड़ रही हैं जिन के कारण इतनी देरी हो रही है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** वे लोग सब जगह दौरा कर रहे हैं। चार रेलवे प्रशासनों का दौरा वे कर चुके हैं और अन्य चार का कर रहे हैं। उन्हें बहुत से साक्ष्य एकत्रित करने हैं। इसलिए अभी हम यह नहीं बता सकते कि इसमें कितना समय लगेगा।

†**श्री प्र० चं० बरुआ :** क्या सुरक्षा पारिषद्यों का एक ऐसा रेलवे का विशेष तदर्थ संगठन गठित कर लिया गया है जिसकी कि कुंजरू समिति ने सिफारिश की थी ; यदि नहीं, तो सरकार का इस सम्बन्ध में क्या निर्णय है ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** वह अभी तक गठित नहीं किए गए हैं। समिति की सिफारिश केवल एक महीने पूर्व ही प्राप्त हुई थी और हम उसकी जांच कर रहे हैं।

†**श्री बी० चं० शर्मा :** माननीय मंत्री ने बताया है कि सात सिफारिशें कार्यान्वित करने के लिए की गई हैं और कुछ पर्यवेक्षण तथा अन्य बातें भी हैं.... उन्होंने इनमें विभेद किया है। फिर भी, क्या मैं जान सकता हूं कि कार्यान्विति के लिए की गई इन सिफारिशों में से कितनी सिफारिशें इस समय तक लागू कर दी गई हैं और यदि अभी तक लागू नहीं की गईं तो कब तक लागू कर दी जायेंगी ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** इन सात पदों में कुछ जटिल मामलों का निर्देश किया गया है जो कि विचाराधीन हैं। जहां तक शेष पदों का सम्बन्ध है, कुछ मामलों में आदेश दे दिये गए हैं और शेष मामलों में आदेश यथासमय दे दिए जायेंगे।

†**श्री दी० चं० शर्मा :** मैं यह जानना चाहता हूं कि उन सात ठोस सिफारिशों का क्या हुआ। मैं पर्यवेक्षणों तथा अन्य बातों के विषय में नहीं पूछ रहा हूं।

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** जैसा कि मैंने निवेदन किया है, यह सात सिफारिशें बोर्ड के विचाराधीन हैं।

†**श्री अ० प्र० शर्मा :** कुंजरू समिति ने कर्मचारियों में सुरक्षा भावना उत्पन्न करने के लिए उनके साथ व्यक्तिगत सम्बन्ध बढ़ाने के सम्बन्ध में क्या सिफारिशें की हैं ? इन सिफारिशों के सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उटाये हैं ?

†**श्री सें० वें० रामस्वामी :** यह सिफारिशें बोर्ड के मत्तों के साथ साथ सभा पटल पर रख दी गई हैं। माननीय सदस्य वहाँ उन्हें देख सकते हैं।

†**श्री यशपाल सिंह :** क्या यह सच है कि रेलवे ऐक्सिडेंट्स कमेटी के मेम्बरान को टी० ए० और डी० ए० ज्यादा से ज्यादा दिया जा रहा है लेकिन वह छः महीने बाद भी डिसीजन नहीं दे रहे हैं ? भत्ता उड़ा रहें हैं पर काम कुछ नहीं कर रहें हैं ?

†**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति।

---

†मूल अंग्रेजी में

कपास उत्पादक

†*६. **श्री द्वा० ना० तिवारी :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, १९६३ के तीसरे सप्ताह में वह कुछ संसद-सदस्यों से मिले थे और उन्हें आश्वासन दिया था कि उनका मंत्रालय और वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय संयुक्त रूप से उत्पादकों के हितों की रक्षा के लिये दीर्घकालीन आधार पर मार्गोपाय निर्धारित करेंगे;

(ख) क्या १६ फरवरी, १९६३ को हुई अपनी बैठक में भारतीय केन्द्रीय कपास समिति ने भी इस विषय पर चर्चा की थी; और

(ग) यदि हां, तो इस प्रयोजन के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

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

(ख) और (ग). विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है जिसमें इच्छित जानकारी दी गई है।

विवरण

(ख) १६ फरवरी, १९६३ को भारतीय केन्द्रीय कपास समिति की बैठक में इस विषय पर सामान्य चर्चा हुई थी।

(ग) अब तक किए गए उपाय यह हैं:

(१) कपास को लाने ले जाने में उन प्रतिबन्धों का हटाना जो कि कपास के मौसम में महाराष्ट्र के कुछ क्षेत्रों में पहिले लगाए गए थे;

(२) कारखानों को पर्याप्त अभ्यंश दे दिए गए हैं जिससे कि वह मार्च, १९६३ के अन्त तक बाजार में आने वाली कुल फसल को ले सकेंगे;

(३) सर्वेक्षण समितियों की संख्या में वृद्धि कर दी गई है और जहाँ कहीं भी सम्भव हो सका है उत्पादकों के प्रतिनिधियों को सर्वेक्षण समितियों में ले लिया गया है;

(४) १९६२–६३ के कपास नियंत्रण आदेश के अन्तर्गत की गई कपास के वर्गीकरण की असमानताओं को पहले ही हटा दिया गया है। अन्य कुछ वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय के विचाराधीन हैं।

(५) कारखानों को कहा गया है कि १९६०–६१ में उनके द्वारा उपयोग की गई लम्बी रेशे वाली कपास का ५% वह उन कुछ क्षेत्रों से क्रय करें जिनमें कि कपास के विक्रय में कुछ कठिनाई हुई है;

(६) निम्नतम और उच्चतम मूल्यों के अन्तर को कम करने की दृष्टि से कपास के निम्नतम मूल्य में वृद्धि करने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री द्वा० ना० तिवारी :** विवरण के भाग (ख) के पद (४) में यह कहा गया है कि कुछ असमानताओं को दूर कर दिया गया है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि किन असमानताओं को पहिले ही दूर कर दिया गया है तथा किन्हें अभी दूर करना है और इसका उत्पादकों पर क्या प्रभाव पड़ा है।

†**डा० राम सुभग सिंह :** वास्तव में, कपास उत्पन्न करने वाले राज्यों से आने वाले सदस्यों ने, जो कि खाद्य तथा कृषि मंत्री से ८ दिसम्बर, १९६२ तथा २० जनवरी, १९६३ को मिले थे, छः विशिष्ट सुझाव दिए थे जिन्हें कि वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय को भेज दिया गया था और उस मंत्रालय ने कपास के लाने ले जाने में कपड़ा आयुक्त द्वारा लगाए गए प्रतिबन्धों को तुरन्त हटा लिया और वह अन्य सुझावों की भी जांच कर रहे हैं। जैसा कि विवरण में कहा गया है, वे इस बात के लिए भी सहमत हो गए कि कारखानों को पर्याप्त अभ्यंश दे दिए जायें जिससे कि वे मार्च, १९६३ के अन्त तक बाजार में आने वाली कुल फसल का ध्यान रख सकें। यह सिफारिश भी की गई सिफारिशों में से एक थी। ६ सिफारिशों में से तीन को स्वीकार कर लिया गया है क्योंकि वे कपास के निम्नतम मूल्य में वृद्धि करने के प्रश्न की भी जांच कर रहे हैं।

†**श्री द्वा० ना० तिवारी :** विवरण के भाग (ख) के पद (५) में यह कहा गया है कि कारखाने कपास की अपनी आवश्यकताओं का पांच प्रतिशत कुछ निश्चित क्षेत्रों से खरीदेंगे। उन क्षेत्रों से कुल कितना क्रय किया जायेगा और उत्पादकों से कितनी कपास का क्रय किया जायेगा तथा उनके पास कितनी शेष रहेगी?

†**डा० राम सुभग सिंह :** हमने वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय के परामर्श से क्रय पद्धति को अन्तिम रूप दे दिया है तथा अब सब कारखाने इस वर्ष की कपास की समस्त फसल को खरीद लेंगे। इसलिए कोई कठिनाई नहीं होगी। ५ प्रतिशत के विषय में किए गए निर्देश का यह अर्थ नहीं है कि लम्बे रेशे वाली कपास का ९५% भाग उत्पादकों के पास ही रहेगा। कारखानों को क्रय तो करना ही होगा और वे स्वयं ही मौसम की समाप्ति से पूर्व ही कपास का समस्त स्टाक खरीद लेंगे।

†**श्री इकबाल सिंह :** क्या इन कठिनाइयों को दूर करने के बावजूद भी कपास के मूल्य अब भी नीचे हैं तथा बाजार में इसके कुछ ही क्रेता हैं?

†**डा० राम सुभग सिंह :** जैसा कि मैं पहिले ही कह चुका हूँ, यदि माननीय सदस्य कपास की १९ किस्मों के मूल्यों के आंकड़े चाहते हैं तो वह मैं दे सकता हूँ। हमारा यह प्रयत्न रहा है कि उत्पादकों को उनकी कपास का उपयुक्त मूल्य प्राप्त हो तथा संसद्-सदस्यों के खाद्य तथा कृषि मंत्री से मिलने के पश्चात् मूल्यों में कुछ वृद्धि भी हुई थी। हम इस बात का ध्यान रखेंगे कि उत्पादकों को किसी भी प्रकार की कोई कठिनाई न हो।

†**डा० पं० शा० देशमुख :** मैं समझता हूँ कि मूल्यों में वृद्धि नहीं हुई है।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा :** क्या सरकार गुजरात में, जो कि कपास का उत्पादन करने वाला एक बड़ा क्षेत्र है, बिनौलों को प्राप्त करने में होने वाली कठिनाइयों से अवगत है, जिसके कारण कि कपास के मूल्य गिर गए हैं?

†**डा० राम सुभग सिंह :** उत्तम प्रकार के बिनौलों की प्राप्ति को सुनिश्चित करने के लिए हम विचार करते रहे हैं। अभी तक जो बिनौले वितरित किए जा रहे थे वह भी उत्तम थे,

†मूल अंग्रेजी में

परन्तु इस विषय में कुछ सन्देह रहा है और अब हम उत्तम प्रकार के बिनौलों को उगाने के लिए उपयुक्त उपाय कर रहे हैं तथा समस्त कपास उगाने वाले क्षेत्रों को और विशेषतया गुजरात को प्रमाणित बिनौले दिए जायेंगे।

†**श्री दाजी :** क्या सरकार उस महान कठिनाई से अवगत है जिसका सामना कृषकों को कपड़े के कारखानों द्वारा उनसे कपास क्रय करने में आयोजित बिलम्ब के कारण करना पड़ रहा है और क्या मैं जान सकता हूँ कि इस कठिनाई का सामना करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** माननीय सदस्य भी वहाँ थे और वह कुछ कपड़े के कारखानों के कर्मकारों के संगठन से भी सम्बन्ध रखते हैं। मुझे विश्वास है कि वह कपास उत्पादकों की सहायता करने के लिए उसी प्रकार अपना प्रभाव डालेंगे जिस प्रकार कि हम डालते रहे हैं।

†**श्री दाजी :** मेरा प्रश्न विशिष्ट है। इसका कोई उत्तर नहीं दिया गया है। यह एक अखिल भारतीय महत्व की वस्तु है। कपड़ा मिलों द्वारा कपास के क्रय में बिलम्ब करने, उसके द्वारा मूल्यों में कमी करने तथा उत्पादकों को कठिनाइयों में डालने की एक आयोजित चाल चली जाती है। मैं तो जो कर सकता हूँ, करूँगा ही, किन्तु सरकार इस विषय में क्या कदम उठा रही है ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** सरकार ने पहला कदम यह उठाया था कि जब हमें यह ज्ञात हुआ कि कुछ प्रतिबन्ध लगा दिए गए हैं तो तुरन्त ही कपास उगाने वाले समस्त क्षेत्रों से आने वाले सदस्यों को चर्चा करने के लिए खाद्य तथा कृषि मंत्रालय द्वारा आमंत्रित किया गया। माननीय सदस्य को भी आमंत्रित किया गया था किन्तु उस बैठक में भाग लेने के लिए कदाचित उनके पास समय नहीं था। सदस्यों द्वारा जो कुछ भी सुझाव दिए गए थे वे सब खाद्य तथा कृषि मंत्रालय द्वारा स्वीकृत कर लिए गए। हम उन सुझावों को उचित रूप से कार्यान्वित करने के लिए भरसक प्रयत्न कर रहे हैं। इन प्रयत्नों के कारण कपास के मूल्यों में कुछ वृद्धि हुई है।

†**श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :** दैनिक पत्रों में यह समाचार था कि माननीय राज्य-मंत्री ने बम्बई में यह बताया कि सरकार का कपड़ा मिलों को सब उत्पादकों की लम्बे रेशे वाली तथा छोटे रेशे वाली कपास खरीदने के लिए बाध्य करने का विचार है। इस दिशा में कहां तक कोई कदम उठाया गया है ?

†**श्री दाजी :** यही प्रश्न मैंने भी पूछा था ।

†**डा० राम सुभग सिंह :** मैंने बैठक में यह बताया था कि, राष्ट्र के हित के लिए तथा उत्पादकों की दशा में सुधार करने के लिए भी, यह आवश्यक है कि कपड़ा मिलें कपास की सारी फ़सल को उपयुक्त मूल्य पर खरीदें और यदि किसी ने ऐसा नहीं किया तो सरकार उसे ऐसा करने के लिए बाध्य कर सकेगी ।

†**श्री हरि विष्णु कामत :** 'कर सकेगी' का क्या अर्थ है ?

†**डा० राम सुभग सिंह :** क्योंकि उस बैठक में मैंने श्री कामत को भी आमंत्रित किया था।

†**श्री हरि विष्णु कामत :** यह प्रश्न के अतिरिक्त बात है। आखिर हम सभी बैठकों में भाग नहीं ले सकते। आमंत्रण देना तो सही ही है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । क्या 'सकेगी' शब्द का प्रयोग इसी कारण किया गया है कि श्री कामत वहां पर थे ?

†डा० राम सुभग सिंह : जी, नहीं । हम अपनी नीति निर्धारित करना चाहते हैं तथा उसे यथासम्भव शीघ्र कार्यान्वित करना चाहते हैं और प्रत्येक सदस्य को हम पूर्ण विश्वास में लेना चाहते हैं । परन्तु यदि वे कोई मन्त्रणा ही न दें, तथा जब कपास उत्पन्न करने वाले क्षेत्रों के ९०% प्रतिनिधियों द्वारा दी गई मन्त्रणा के अनुसार कार्यवाही की जाय, तो मेरा विचार है कि उन्हें उसको स्वीकार करना चाहिए । मैंने उस बैठक में बाध्यता के विषय में कहा था परन्तु मुझे विश्वास है कि कपड़ा मिलें स्वयं ही आगे आयेंगी तथा कपास की समस्त फसल को खरीद लेंगी । मैं यह देखूंगा कि समस्त फ़सल, चाहे वह इन्दौर की हो अथवा होशंगाबाद की, जहां से कि दोनों माननीय सदस्य आते हैं, मार्च से पहिले समय पर ही खरीद ली जाय ।

†श्री रंगा : मुझे प्रसन्नता है कि मेरे माननीय मित्र द्वारा यह आश्वासन दिए जा रहे हैं । किन्तु इनकी कार्यान्विति पर ही बहुत कुछ निर्भर करता है । मुझे यह ज्ञात नहीं कि कौन से अन्य मंत्रालय इसमें सम्मिलित हैं । जब कि मिलों को कुछ क्षेत्रों से कपास की उत्पत्ति का आश्वासन दिया जाता है तो सरकार को उन्हें कपास उत्पादकों को उपयुक्त मूल्यों को देने तथा उत्पादकों द्वारा उत्पन्न की गई समस्त कपास को उठाने के लिए सहमत करने के अनुनय करने में इतनी कठिनाई क्यों होती है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : मेरे माननीय सहयोगी ने बताया है कि प्रत्येक सम्भव कार्य किया जा रहा है । किन्तु मैं उसे कुछ विस्तार में बताऊंगा ।

†श्री हरिश चन्द्र माथुर : 'सम्भव' से क्या तात्पर्य है ?

†श्री स० का० पाटिल : कृषि मंत्रालय कपास के केवल उत्पादन के लिए उत्तरदायी है तथा अन्य मंत्रालय अन्य बातों के लिए । परन्तु मैं यह दलील नहीं दे रहा हूं । दोनों मंत्रालय एकसूत्र होकर कार्य कर रहे हैं जिससे कि जहां कहीं भी आवश्यक होता है तथा जहां कपास उत्पादकों के हितों पर प्रभाव पड़ता है हम उस मंत्रालय से प्रस्ताव करते हैं और इन कार्यों को कराने में उनका सहयोग लेते हैं । जिस बात का प्रयत्न किया जाता है वह यह है कि यदि अनुनय में सफलता प्राप्त नहीं होती तो बाध्यता अपरिहार्य रुप से आवश्यक हो जाती है परन्तु मुझे पूर्ण निश्चय है कि यह मिल मालिकों के लिए एक संकेत तथा चेतावनी है और यदि वह इस पर समय में ही अमल नहीं करते तो दूसरा कार्य आवश्यक रूप से किया ही जायेगा ।

गन्ने के मूल्यों का भुगतान

+

†*९. { श्री विश्वनाथ राय :
श्री विभूति मिश्र :
श्री बड़े :

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

(क) क्या यह सच है कि चीनी कारखानों द्वारा १९६१–६२ मौसम में संभरित गन्ने के मूल्यों की पर्याप्त राशि का भुगतान नहीं किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या तुरन्त भुगतान करवाने के संबंध में सरकार ने कोई कदम उठाये हैं ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(घ) क्या सरकार गन्ने के मूल्यों का भुगतान न किये जाने के कारण गन्ना उत्पादक संघों को हुई हानि को पूरा करने के लिये किसी प्रस्थापना पर विचार कर रही है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे) :** (क) और (ख). ३१ जनवरी, १९६३ को ९९ लाख रुपये देय थे । यह १९६१–६२ के लिए देय गन्ने के कुल मूल्य का एक प्रतिशत से भी कम है ।

(ग) अवशिष्ट राशि का भुगतान करवाने के लिए राज्य सरकारों को आवश्यक कार्यवाही करने के लिए कहा गया है ।

(घ) जी, नहीं ।

†**श्री विश्वनाथ राय :** क्या सरकार का कोई ऐसा कदम उठाने का विचार है जिससे कि कारखाने के मालिकों को गन्ने के संभरण के तुरन्त पश्चात् ही गन्ना उत्पादकों को वह धन राशि देने के लिए विवश किया जा सके जो कि उन्हें दी जानी है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** गन्ने के कारखानों का यह परिनियत दायित्व है कि वे गन्ने की प्राप्ति के १४ दिन के अन्दर अन्दर गन्ने के मूल्य का भुगतान कर दें, किन्तु गन्ना कारखानों के सम्मुख भी कुछ कठिनाइयां हैं । अब चीनी के मूल्य का लगभग ७० प्रतिशत तो गन्ने का मूल्य ही होता है । गन्ने का मौसम केवल चार या पांच महीने का ही होता है और इसलिए उन्हें सारा गन्ना इन्हीं चार या पांच महीनों में लेना पड़ता है । यह हो सकता है कि सर्वदा ही उनके लिए गन्ने के मूल्यों का १४ दिन के अन्दर भुगतान करना सम्भव न हो सके, किन्तु हमने राज्य सरकारों को कहा है कि गन्ने का मूल्य समय पर ही चुका दिया जाय । जहां तक वर्ष १९६१–६२ का सम्बन्ध है गन्ने के कुल मूल्य का केवल ०.८७ प्रतिशत ही देना शेष है । जो ११४ करोड़ रुपया दिया जाना है, उसमें से वह १३ करोड़ पये से ऊपर पहले ही दे चुके हैं और इस प्रकार केवल लगभग ९९ लाख रुपया देना बाकी है । जहां तक वर्तमान वर्ष का सम्बन्ध है, जो ४४ करोड़ रुपया दिया जाना है उसमें से ३२ करोड़ रुपया पहिले ही दिया जा चुका है और केवल १२ करोड़ रुपया दिये जाने के लिए बाकी है ।

†**श्री विश्वनाथ राय :** गन्ने के मूल्यों को समय पर भुगतान न करने की आम नीति को देखते हुए, क्या सरकार ने किसी भी वर्ष गन्ने के मूल्य का दो सप्ताह के अदन्र ही भुगतान कराने के लिए कोई कदम उठाया है ?

†**श्री अ० म० थामस :** मैंने बताया है कि यह एक परिनियत दायित्व है परन्तु यह हो सकता है कि सब मामलों में एक पखवारे के अन्दर ही भुगतान करना सम्भव न हो सके । यह राज्य सरकारों के लिए है कि वे राजस्व वसूली अधिनियम के अन्तर्गत इसे लागू करने के लिए कदम उठायें तथा अन्य उपाय करें । हम उन्हें ऐसा करने के लिए लिख रहे हैं ।

†**श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :** क्या अभी तक किसी गन्ने के कारखाने के मालिक के विरुद्ध गन्ने के मूल्य का भुगतान न करने के कारण कोई कार्यवाही की गई है ?

†**श्री अ० म० थामस :** जी, हां । राजस्व वसूली अधिनियम के अन्तर्गत उनके विरुद्ध कार्यवाही की गई है ।

†**श्री राधेलाल व्यास** : क्या सरकार का राजस्व वसूली प्रक्रिया अपनाने के बदले गन्ना कारखानों के लिए कुछ दंड विहित करने का विचार है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे):** परिनियम के अन्तर्गत दंड विहित है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : जिन क्षेत्रों में कि गन्ने की कमी है क्या उन क्षेत्रों के किसानों को सहयोग देने की किसी योजना पर सरकार विचार कर रही है ?

अध्यक्ष महोदय: क्या गन्ने की खेती बढ़ाने के लिए ?

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : जी हां ।

अध्यक्ष महोदय : गन्ने की कीमत पहले ही नहीं मिल रही है और आप और गन्ने की खेती बढ़ाने के लिए कह रहे हैं ।

†**श्री विश्राम प्रसाद :** उपबन्धों के अन्तर्गत १९५९ से पूर्व घोषित किए गए अधिलाभांश में से कितना अभी मिल मालिकों द्वारा कृषकों को दिए जाने के लिए बाकी है ?

†**श्री अ० म० थामस** : जहां तक अधिलाभांश का सम्बन्ध है, सभा को यह ज्ञात है कि संसद् में हाल ही में आवश्यक विधान अधिनियमित किया गया था और तदनुसार ही कारखानों द्वारा दी जाने वाली नियत की जा रही है और उसके बाद ही वह कृषकों को दे दी जायेगी।

श्री फिरोडिया : क्या कारखानों द्वारा कुछ ब्याज भी दिया जाता है ; यदि हां, तो उसकी क्या दर है ?

†**श्री अ० म० थामस :** मैं किसी ऐसे कारखाने को नहीं जानता जो कि ब्याज देता हो।

कृषि उत्पादन

*१०. { **श्री रा० स० तिवारी :**
श्री पें० वेंकटासुब्बैया :
श्री योगेन्द्र झा :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री प्र० र० चक्रवर्ती :
श्री बृजराज सिंह :
श्री यशपाल सिंह :
श्री विद्याचरण शुक्ल :
श्री इन्द्रजीतलाल मल्होत्रा :
श्री वाजी :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री रामेश्वर प्रसाद सिंह :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :
श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री हेम राज : }

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

(क) क्या यह सच है कि योजना आयोग ने राष्ट्रीय विकास परिषद् की स्थाई समिति को एक योजना भेजी है, जिसके अनुसार कृषि उत्पादन बढ़ाया जायेगा तथा प्रत्येक राज्य के कुछ जिलों को इस कार्य के लिये चुना जायेगा ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उत्पादन बढ़ाने के लिये उन जिलों को किस प्रकार की सहायता दी जा रही है ; और

(ग) क्या सहायता राज्य सरकार द्वारा दी जायेगी अथवा केन्द्रीय सरकार द्वारा ?

कृषि मंत्री (डा० राम सुभग सिंह): (क) जी हां ।

(ख) और (ग). पूछी हुई जानकारी का एक विवरण सभा की टेबल पर रख दिया गया है ।

विवरण

१. सघन चावल उत्पादन कार्यक्रम

(१) राज्य सरकारों से प्रार्थना की गई है कि वे एक अतिरिक्त विस्तार अधिकारी तथा पर्याप्त संख्या में ग्राम सेवकों की नियुक्ति करके विस्तार स्टाफ को सुदृढ़ करे ताकि प्रत्येक ग्राम सेवक को सघन खेती की ४००१ एकड़ से अधिक भूमि की देखभाल न करनी पड़े।

(२) यह सुझाव दिया गया है कि पौद रक्षा सम्बन्धी कार्यों के लिये उपदान की मात्रा को २५ प्रतिशत से ५० प्रतिशत तक बढ़ा दिया जाये और इस खर्चे को केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें आधा आधा बांट लें ।

(३) विभिन्न क्षेत्रों में चावल तथा धान की खरीद के लिये एक उचित क्रय मूल्य निर्धारित कर दिया गया है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि किसान को इस उत्पादन के लिये लाभकारी कीमत मिल सके।

(४) राज्यों को कहा गया है कि वे चावल उत्पादन के लिये आवश्यक उपकरणों की खरीद के लिये किसानों तथा पंचायतों को २५ प्रतिशत उपदान दें।

२. चुने हुए जिलों में ज्वार, बाजरा तथा दालों के लिये सूखी खेती और सघन उत्पादन कार्यक्रम

(१) यह सुझाव दिया गया है कि चावल की तरह ज्वार, बाजरे तथा दालों के लिये भी खण्डों के विस्तार स्टाफ को सुदढ़ किया जाये।

(२) इन फसलों के उत्पादन को बढ़ाने हेतु कृषि औजारों के लिये २५ प्रतिशत उपदान, विशेष रूप से स्वीकार किया गया है; यह भार पूर्ण रूप से भारत सरकार ही उठायेगी ।

उपरोक्त दोनों प्रोत्साहनों के अलावा कीटनाशियों, फुहारने तथा बुरकने के यन्त्रों और फासफोरस पूरक उर्वरकों के लिये २५ प्रतिशत उपदान जो पहले ही तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत उपलब्ध है, से भी लाभ उठाया जा सकता है।

३. सब्जियों की सघन बुआई

(१) सब्जियां उगाने के इच्छुक किसानों को सब्जियों के बीज रियायती दर पर देने का प्रस्ताव है।

---

†मूल अंग्रेजी में

आवश्यकता के समय केन्द्रीय सरकार सब्जियों के बीजों की उपलब्धि तथा सम्भरण के लिये राज्य सरकारों को सहायता देगी। इस कार्य के लिये राज्य सरकारों को अल्पकालीन ऋण भी दिया जा रहा है।

४. **कपास तथा तिलहन**

(१) **उन्नत बीज** : संकर मक्का तथा जूट की भान्ति मूंगफली तथा तिलहन के लिये भी उपदान मिल सकेगा और इस उपदान का भार केन्द्रीय तथा राज्य सरकार आपस में आधा आधा बाटेंगी।

(२) **वनस्पति रक्षा सम्बन्धी कार्य** : अब तक कीटनाशी औषधियों, 'फुहारने तथा बुरकने आदि के यन्त्रों के विषय में लागत के ५० प्रतिशत भाग तक के लिये उपदान दिया जाता था और इस राशि को केन्द्रीय तथा राज्य सरकार आधी आधी बांटती थीं। भारत सरकार ने स्वीकार किया है कि वह भविष्य में उपदान के अपने २५ प्रतिशत भाग को दे देगी और इस बात का आग्रह न करेगी कि राज्य सरकारें भी बराबर की राशि दें।

(३) **उर्वरक** : भारत सरकार राज्य सरकारों को कपास के लिये उर्वरकों का अतिरिक्त कोटा देगी। यह कोटा उस कोटे के अलावा होगा जो कि राज्यों को पहले ही मिल रहा है।

(४) **अल्पकालिक ऋण** : किसानों द्वारा उन्नत बीजों की खरीद तथा उनके वितरण के लिये राज्य सरकारों द्वारा अल्पकालिक ऋण दियें जा रहे हैं। उर्वरकों की खरीद तथा उनके वितरण के लिये उत्पादकों को भी ऋण दिये जा रहे हैं।

(५) **तकनीकी मार्गदर्शन** : राज्यों में कपास के विकास से सम्बन्धित योजनाओं के लिये तीसरी योजना के अन्तर्गत पर्याप्त स्टाफ उपलब्ध कर दिया गया है ताकि कपास उत्पादकों को कपास उत्पादन के उन्नत तरीकों के बारे में सलाह दी जा सके।

(६) **पैकज प्रोग्राम** : पैकेज प्रोग्रामों के अन्तर्गत अतिरिक्त स्टाफ की नियुक्ति के लिये व्यवस्था की गई है। ऐसे अतिरिक्त स्टाफ पर होने वाले खर्च को केन्द्रीय तथा राज्य सरकारें समान रूप से बाटेंगी।

श्री रा० सा० तिवारी : क्या मंत्री महोदय यह बतलाने की कृपा करेंगे कि देश में कृषि उत्पादन बढ़ाने के लिए हर एक प्रान्त के जिलों को जो मदद दी जाने वाली है, वह रुपयों के रूप में दी जायगी या मशीनों, ट्रैकटर्स आदि के रूप में उनको मदद दी जायगी?

डा० राम सुभग सिंह: मशीनों और कृषि औजारों के लिए २५ प्रतिशत सबसिडी दी जाती है। पैस्टीसाइड्स, इंसैक्टीसाइड्स, दवाओं के लिए भी ५० प्रतिशत सबसिडी दी जाती है। जिसका कि २५ प्रतिशत भाग केन्द्रीय सरकार वहन करती है।

श्री रा० स० तिवारी : क्या मंत्री महोदय यह भी बतलाने की कृपा करेंगे कि यह सहायता प्रान्तों के मंत्रियों या प्रान्तीय सरकारों से पूछ कर दी जायगी या यहां से उसका सीधा सम्बन्ध होगा?

डा० राम सुभग सिंह : सारी सहायता राज्य सरकारों की राय से और उनकी मार्फत दी जाती है।

†**श्री पें० वेंकटासुब्बया** : सभा पटल पर रखे गये विवरण में विभिन्न राज्यों में खाद्य उत्पादन को बढ़ाने के लिये की गई विविध कारवाइयों का उल्लेख है। किन्तु भूमि को खेती

†मूल अंग्रेजी में

योग्य बनाने तथा खाद्य उत्पादन को तेज करने के हेतु किसानों को दी जाने वाली ऋण संबंधी सुविधाओं का उल्लेख नहीं है। क्या किसानों को ऋण सुविधाएं देने की कोई व्यवस्था है

†**डा० राम सुभग सिंह** : कृषि उपज बढ़ाने के लिये ऋण एक अत्यन्त महत्वपूर्ण साधन है और कृषि ऋण के तौर पर २४० करोड़ रुपये का ऋण दिया गया था। यह सहकार मंत्रालय के अन्दर आता है। यह राशि पिछले वर्ष दी गई थी। राज्य सरकारों द्वारा लगभग ४० करोड़ रुपया तकावी ऋण के तौर पर बांटा गया था। चूंकि यह मद सहकार मंत्रालय के अन्तर्गत आती है, अतः इसका यहां उल्लेख नहीं किया गया।

†**श्री विद्याचरण शुक्ल** : यह बताया गया है कि धान के उत्तम उत्पादन के लिये प्रोत्साहन के तौर पर, सरकार द्वारा विभिन्न क्षेत्रों में उचित क्रय मूल्य निश्चित किये जा रहे हैं। क्या इन मूल्यों को बाजार में धान की फसल आने से काफी पहले अधिसूचना द्वारा निश्चित किया जाता है या मूल्य निश्चित करने का काम प्रादेशिक निदेशकों पर छोड़ा जाता है?

†**डा० रामसुभग सिंह** : लगभग दो महीने पहले यह घोषणा की गई थी। भविष्य में ऐसी चीजें निश्चित करते समय हम मा० सदस्य की बात को ध्यान में रखेंगे।

†**श्री तिरुमल राव** : क्या, सरकार ने खाद्य उत्पादन और कृषि संबंधी ऋण के विषयों को एक ही मंत्रालय के अन्तर्गत लाने की वांछनीयता पर विचार किया है?

†**डा० राम सुभग सिंह** : यह एक सुझाव है।

†**श्री इन्द्रजीतलाल मल्होत्रा** : विवरण में प्रत्येक मद के नीचे बताया गया है कि ग्राम सेवक और खण्ड कर्मचारी बढ़ाये जाएंगे। क्या ये खंड कर्मचारी खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के अधीन होंगे या सामुदायिक विकास मंत्रालय के अधीन ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : वे काम कर रहे हैं जैसे वे पहले करते रहे हैं। खाद्य कृषि मंत्रालय तथा सामुदायिक विकास और सहकार मंत्रालय दोनों पूर्ण सहयोग के साथ काम करते हैं और इन कामों को करवानों में कोई कठिनाई नहीं है।

श्री बी० चं० शर्मा : विवरण में 'अर्थ-सहायता' शब्द का बार बार प्रयोग किया गया है, प्रत्येक काम के लिये आर्थिक सहायता दी जा रही है। उर्वरकों, कृषिक औजारों, कृमि-नाशक दवाइयों आदि के वितरण के लिये क्या प्रबंध किया जा रहा है? यदि ये चीजें बहुतायत से नहीं दी जा रहीं तो अर्थ सहायता देने का क्या लाभ है?

डा० रामसुभग सिंह : नाइट्रोजन युक्त उर्वरक की मात्रा प्रतिदिन बढ़ रही है। इस वर्ष हम ने लगभग ४—९ लाख टन बांटा है। जहां कहीं कोई बीमारी का पता चलता है, विशेषतः यदि बीमारी पूंजी फसल क्षेत्र में हों, तो हम अपनी विमान इकाई की सेवा अन्य इकाइयों को भेज रहे हैं और हम दवाई छिड़कवाते हैं। प्रत्येक पैकज जिले में कृषि के औजार बनाने के लिये एक वर्कशाप स्थापित की गई है। खंडों के द्वारा भी हम कुछ क्षेत्रों में खेती के उत्तम औजार बांट रहे हैं ताकि उत्पादकों को इस सहायता का पूर्ण लाभ प्राप्त हो।

†**श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : इस उत्पादन वृद्धि के लिये विशिष्ट क्षेत्र नियत करने की क्या कसौटी है?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**डा० राम सुभग सिंह :** राज्य सरकारों के परामर्श से ये जिले चुने जाते हैं और मुख्य कसौटी, खास कर धान के लिये यह है कि उस क्षेत्र में सिंचाई की सुविधाएं विद्यमान हों। बाजरा, ज्वार और दालों के लिये कसौटी यह है कि वे क्षेत्र मुख्य रूपेण बाजरा, ज्वार तथा दालें पैदा करने वाले क्षेत्रों हों।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : योजना आयोग की इस राष्ट्रीय विकास परिषद् ने पिछली दो पंचवर्षीय योजनाओं में निर्धारित लक्ष्य तक कृषि उत्पादन न पहुंचने के सम्बन्ध में भी क्या कोई असन्तोष व्यक्त किया है, यदि हां, तो उस के क्या कारण बतलाये गये हैं ?

डा० राम सुभग सिंह : अब असल में हम लोगों को तो कोई ख़ास इस रूप में लिख कर दिया नहीं है कि असन्तोष है। अब असन्तोष के लिए अगर कारण कोई यह कहे कि जो ४ मिलियन एकड़ सिंचाई का साधन बनाया गया था उस का उपयोग नहीं हो रहा है तो उस के लिए खाद्य और कृषि मंत्रालय कहां तक जवाबदेह है यह खुद माननीय सदस्य समझ सकते हैं।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** विवरण में बताया गया है कि धान और चावल के उचित क्रय मूल्य विविध क्षेत्रों में निश्चित किये गये हैं। क्या यह मूल्य संविहित रूप से निश्चित किये गये हैं ? इस को निश्चित करने के क्या कारण हैं ? यदि संविहित रूप में मूल्य निश्चित नहीं किये जाते तो सरकार उन को कैसे लागू करने का विचार करती है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल):** सरकार इस को उसी प्रकार लागू करने का इरादा करती है जैसे वह गेहूं आदि के मामले में लागू करती है, यह कह कर कि यह निम्नतम मूल्य है। निस्संदेह हम यह अपेक्षा नहीं रखते कि मूल्य इतने अधिक गिर जाएं कि किसान निम्नतम पर आ जाएं। किन्तु यदि मूल्य निम्नतम आ जाए, तो सरकार माल को बाजार से खरीद लेती है ताकि किसानों को हानि न उठानी पड़े।

माल-डिब्बों की कमी

†*११. **डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) माल-डिब्बों की कमी के बारे में अब तक की स्थिति क्या है ; और

(ख) इस संबंध में स्थिति को अधिक संतोषजनक बनाने के बारे में हाल ही में क्या कदम उठाये गये हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां):** (क) और (ख). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) नवम्बर १९६२ के अन्त में योजना उपबंध के मुकाबले में लगभग १२१०० ब्राड गेज और ४६०० मीटर गेज माल डिब्बों की कमी थी।

(ख) माल डिब्बों का उपयोग बढ़ाने के हेतु निम्न उपाय किये जाते हैं :—

(१) अन्य दिनों के समान स्तर पर रविवार को कोयला की लदाई का माल खान तथा ईंधन मंत्रालय के साथ उठाया गया है।

(२) बड़े उद्योगों को कहा गया है कि वे रविवार और छुट्टियों को उतनी ही लदाई करवायें जितनी अन्य दिनों में करवाते हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में

(३) एक माल डिब्बे की ढोने की क्षमता से २ टन तक अधिक लदान करने की अनुमति देकर अधिक माल ढोने का आन्दोलन चलाया गया है।

(४) मार्शलिंग और टर्मिनल यार्डों तथा ट्रांशिपमेंट स्थानों पर माल डिब्बों के अनावश्यक रोके जाने को रोकने के लिये माल डिब्बा अनुसरण संगठन का काम तेज किया गया है।

(५) संवहन को तेज करने के लिये रेलवे में डीजल तथा बिजली का प्रयोग धीरे धीरे क्या तेजी के साथ किया जा रहा है।

(६) मार्शलिंग तथा टर्मिनल यार्डों तथा ट्रांशिपमैंट स्थानों को नये ढंग से बनाना, जिससे कि अधिक यातायात को संभाला जा सके।

(७) लाइन को डबल करने, अतिरिक्त क्रासिंग स्टेशन बनाने सिगनल आदि की व्यवस्था में सुधार करने के लाइन क्षमता कार्यों को शीघ्रता पूर्वक किया जा रहा है ताकि माल यातायात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिये लाइन क्षमता पर्याप्त हो।

(८) जहां संभव हो ब्लैक लोडों द्वारा विविध वस्तुओं के ले जाने का काम तेज करना।

(९) द्रुतगामी परिवहन सेवा और द्रुतगामी माल गाड़ियां चलाना ताकि महत्वपूर्ण नगरों के बीच माल शीघ्रता के साथ ले जाया जा सके।

†**डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** विवरण से प्रतीत होता है कि नवम्बर १९६२ के अन्त में योजना व्यवस्था के मुकाबले में लगभग १२१०० ब्राडगेज और ४६०० मीटर गेज माल डिब्बों की कमी थी। क्या इस कमी के चलते रहने की संभावना है अथवा क्या सरकार यह आशा करती है कि इस योजना में हम योजना व्यवस्था के मुकाबले में इस कमी को पूरा कर सकेंगे, और यदि कर सकेंगे तो कैसे इस को पूरा किया जा सकेगा?

†**श्री शाहनवाज खां :** हमें विश्वास है कि हम इस कमी को पूरा कर सकेंगे। १९६१-६२ में, देश में चार पहियों वाले माल डिब्बे १९००० बनाये गये थे तथा १९६२-६३ में २४००० होंगे। १९६३-६४ में ३३००० । अतः इस कमी को पूरी करने में कोई कठिनाई नहीं होगी।

†**डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** जो उपाय किये जा रहे हैं उन की व्यापक योजना पटल पर रखे गये विवरण में दी गई है। क्या इस बात का अनुमान लगाया गया है कि यह योजना भूतकाल में क्यों अच्छी तरह नहीं चलती रही और क्या अब इस को सुधारा जा सकता है और यदि हां तो किस तरीके से ?

†**श्री शाहनवाज खां :** अपनाये गये उपायों के परिणाम अच्छे रहे हैं। वास्तव में हम लक्ष्य में बढ़ गये हैं जो इस वर्ष में माल यातायात ढोने के लिये नियत किया गया था।

†**डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :** क्या विवरण में उल्लिखित विविध उपायों का कोई मूल्यांकन किया गया है और क्या प्रत्येक उपाय का मूल्यांकन किया गया है कि प्रत्येक उपाय कैसे चला है? क्या सरकार ने इस प्रकार का कोई मूल्यांकन अथवा अध्ययन किया है?

†**श्री शाहनवाज खां :** इस प्रयत्न को प्राप्त परिणामों से आंका जा सकता है, और जैसा कि मैंने बताया, अप्रैल १९६२ से जनवरी १९६३ तक पिछले वर्ष की तुलना में १३४ लाख

---

†**मूल अंग्रेजी में**

टन अधिक यातायात ढोया गया था। जैसा कि मैं ने बताया यह वास्तविक लक्ष्य से अधिक है जो इस वर्ष १२७ लाख टन नियत किया गया था। हम लक्ष्य से बढ़ गये हैं।

डा० गोविन्द दास : क्या यह बात सही है कि इन वैगनों की कमी की अड़चन कुछ क्षेत्रों में कम है और कुछ क्षेत्रों में अधिक है? क्या इस बात का प्रयत्न किया जा रहा है कि सब क्षेत्रों में समान रूप से वैगन्ज़ दी जायें, ताकि अगर वैगन्ज़ के सम्बन्ध में अड़चन हो भी, तो वह सब क्षेत्रों में समान रूप से रहे?

श्री शाहनवाज खां : यह सही है कि कहीं कहीं ज़रा ज्यादा कमी महसूस हुई। खासकर के बेज़वादा से जनब की तरफ़, मद्रास की डायरेक्शन में और कुछ आसाम, नार्थ-ईस्ट फ्रन्टियर रेलवे में. . . . .

डा० गोविन्द दास : और मध्य प्रदेश में।

अध्यक्ष महोदय : इस के बिना तो यह सवाल करने का माननीय सदस्य का जो मतलब था, वह तो हल नहीं हुआ।

श्री शाहनवाज खां : जहां जहां उन की कमी महसूस हुई है, वहां पर हालात को सुधारने के लिए एक दाम उ ाए जा रहे हैं।

†**श्रीमती सावित्री निगम** : विवरण में बताया है "बड़े नगरों के बीच शीघ्रता पूर्वक यातायात ढोने के लिये द्रुतपरिवहन सेवा और द्रुतगामी माल गाड़ियों का चलाया जाना।" यह सेवा किन नगरों में आरम्भ की गई है?

†**श्री शाहनवाज खां** : ये सेवाएं देश के सभी बड़े नगरों के बीच चल रही हैं।

श्री विभूति मिश्र : क्या यह सही है कि ब्राड-गेज पर सरकार जितना ध्यान देती है, मीटरगेज पर वह उतना ध्यान नहीं देती है? मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार मीटरगेज पर वैगन्ज़ को बढ़ाने की कोशिश कर रही है?

श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य ने जो फ़रमाया है, वह सही नहीं है। मीटर-गेज पर भी उतनी ही तवज्जह दी जाती है, जितनी कि ब्राड-गेज पर।

श्री कमल नयन बजाज : क्या मंत्री महोदय इस बात को जानते हैं कि चांदा एरिया में, जहां पर कोयला काफ़ी जाता है, वैगन्ज़ की कमी की वजह से नार्मल व्यापार में और काटन तथा दूसरी चीज़ें ले जाने में काफी डिस्टर्बेन्स हो रही है? जैसाकि माननीय सदस्य, श्री विभूति मिश्र ने पूछा है, मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मंत्री जी जानते हैं कि मीटर-गेज में और खासकर शूगर एरियाज़ में, जहां शूगर फेक्ट्रीज़ हैं, शूगर भेजने के लिए परवानगी मिल जाती है, लेकिन वैगन्ज़ न मिलने के कारण माल के डिस्ट्रिब्यूशन में दिक्कतें पैदा हो रही हैं। क्या मंत्री महोदय इस तरफ़ ध्यान देंगे?

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य के केवल एक ही प्रश्न का उत्तर दिया जाये।

श्री विभूति मिश्र : अध्यक्ष महोदय, अगर दोनों प्रश्नों का जवाब दिया जाये, तो अच्छा होगा।

श्री शाहनवाज खां: जैसाकि मैं ने अर्ज़ किया है, इस बरस जो लोडिंग की पोज़ीशन है, वह पहले बरसों से बेहतर है और जो तक्लीफ़ पहले महसूस होती थी, उस से कम है। इस का पता इस

---

†मूल अंग्रेजी में

से चलता है कि हमारे ऊपर कितनी ग्राउटस्टैंडिंग डिमांड्ज हैं। ३१ जनवरी, १९६२ को ब्राड-गेज पर ग्राउटस्टेंडिंग रजिस्ट्रेशन्ज ९७ हज़ार थीं, जबकि ३१ जनवरी, १९६३ को, यानी इस बरस, यह फ़िगर ६४,२०० के लगभग थी। इस से ज़ाहिर है कि ग्राउटस्टेंडिंग रजिस्ट्रेशन्ज लगभग ९८ हज़ार से ६४ हज़ार तक रह गई। इसी तरह मीटर-गेज पर ग्राउटस्टैंडिंग रजिस्ट्रेशन्ज ४६,३०० से ४०,५०० रह गई। इस से पता चलता है कि डिपोज़ीशन रोज़-ब-रोज़ बेहतर होती जा रही है।

खाद्य उत्पादन

+

†*१२. { श्री पें० वेंकटासुब्बया :
श्री श्रीनारायण दास :

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

(क) क्या चालू वर्ष में खाद्यान्नों जिस में ज्वार, बाजरा आदि शामिल हैं, के उत्पादन में कोई वृद्धि हुई है; और

(ख) यदि हां, तो कितनी ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) चालू वर्ष में बाजरा समेत खाद्यान्न के उत्पादन का अनुमान खेती वर्ष १९६२–६३ की समाप्ति के समीप लगभग जून-जुलाई १९६३ में, सभी खाद्यान्न फसलों के अखिल भारतीय अन्तिम अनुमान जारी होने के पश्चात् मालूम होंगे। कुछ मोटे संकेतों से पता चलता है कि १९६२–६३ में खाद्यान्नों का उत्पादन पिछले वर्ष की तुलना में कुछ अधिक होगा।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

†**श्री पें० वेंकटासुब्बया** : तीसरी योजना में समूचे खाद्य उत्पादन में ६ प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का विचार है। क्या वह लक्ष्य प्राप्त किया गया है ?

†**डा० राम सुभग सिंह** : जवार, बाजरा मकई और रागी तथा कुछ अन्य छोटे अनाजों के बारे में १९६२–६३ में ८ प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। किन्तु जैसाकि मैंने मुख्य उत्तर में कहा है वास्तविक आंकड़े खेती वर्ष की समाप्ति के पश्चात् दिये जाएंगे। हमें आशा है कि लक्ष्य पूरे हो जाएंगे। क्योंकि खेती में खेती मौसम का चक्र होता है, प्रति वर्ष समूचे उत्पादन का सही अनुमान नहीं दिया जा सकता, किन्तु हम तीसरी योजना में निश्चित लक्ष्य को पूरा करने की दिशा में काम कर रहे हैं और हम आशा करते हैं कि यह लक्ष्य पूरा हो जाएगा।

†**श्री पें० वेंकटासुब्बया** : क्या ऐसी शिकायत हुई है कि देश में उपलब्ध समूची सिंचाई व्यवस्था का पूर्णतः उपयोग नहीं उठाया गया जिसके फलस्वरूप धान के मामले में समूचे उत्पादन में कमी हुई है और यदि ऐसी बात है, तो क्या देश में की गई सिंचाई व्यवस्था के पूर्ण उपयोग के मार्ग में आने वाली बाधाओं को हटाने के लिये सघन प्रयत्न किये जा रहे हैं।

---

†मूल अंग्रेजी

†डा० राम सुभग सिंह : खाद्य तथा कृषि मंत्रालय की ओर से हमने योजना आयोग तथा हमारी राष्ट्रीय विकास परिषद् को सुझाव दिया था कि देश में उपलब्ध समस्त जल संसाधनों का उपयोग किया जाना चाहिये। मैंने योजना आयोग को भी कहा था कि वे हमें कम से कम एक परियोजना क्षेत्र, दामोदर घाटी निगम या कोई अन्य क्षेत्र दे दें जहां जल का पूर्ण उपयोग नहीं किया गया था और मैंने कृषि मंत्रालय की ओर से कहा कि हम उस की ओर ध्यान देंगे और मंत्रालय समूचे जल साधनों का पर्ण लाभ उठायेंगे।

श्री तुलसीदास जाधव : क्या मैं जान सकता हूं कि १९६१-६२ और १९६२-६३ में जो अनाज, फूडग्रेन्ज, पैदा हुआ, उस की क्वान्टिटी क्या है?

डा० राम सुभग सिंह : करीब ८ करोड़ टन के कुल खाद्य पदार्थ वाला अनाज होता है। उस से थोड़ा सा कम या अधिक चाहे हो।

†**श्री अ० प्र० जैन** : मैं समझता हूं कि खरीफ १९६२ के आंकड़े उपलब्ध हैं। खरीफ १९६२ के उत्पादन के ये आंकड़े १९६१ के आंकड़े की तुलना में कम है या अधिक?

†**डा० राम सुभग सिंह** : मैंने यही कहा है जब अपने उत्तर में मैंने कहा कि ज्वार, बाजरा, मकई, रागी और अन्य चीजों का उत्पादन....

†**श्री अ० प्र० जैन** मैं कुल उत्पादन जिसमें धान शामिल है—के बारे में पूछ रहा हूं।

†**डा० राम सुभग सिंह** : मैं बाद में धान की कुल उपज के आंकड़े बताऊंगा किन्तु जवार, मकई और अन्य चीजों के मामले में उत्पादन १९६२ की तुलना में ८ प्रतिशत तक बढ़ा है।

†**श्री अ० प्र० जैन** : मेरा प्रश्न बिल्कुल विशिष्ट है। १९६२ और १९६१ में कुल खरीफ उत्पादन के आंकड़े क्या रहे हैं?

†**डा० राम सुभग सिंह** : धान के संबंध में मैं इस समय सही आंकड़े बताने में असमर्थ हूं क्योंकि १९६१ में यह ३३० लाख टन तक था और इस वर्ष भी यह उतना ही होने वाला है—यह ३०० लाख टन से अधिक होगा।

†**श्री पु० र० पटेल** : कुछ दिन पूर्व योजना आयोग के कृषि विशेषज्ञों की एक बैठक हुई थी और वे निष्कर्ष पर पहुंचे कि प्रति एकड़ उपज नहीं बढ़ी। क्या प्रति एकड़ उपज बढ़ी है?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : प्रति एकड़ उपज धीरे धीरे बढ़ रही है यद्यपि यह उतनी नहीं जितनी लोग अपेक्षा करते हैं। यदि आप पांच वर्षों के आंकड़ों की तुलना करो, यह धीरे धीरे बढ़ रही है।

†**डा० मा० श्री अणे** : क्या अधिक उत्पादन का यह कारण है कि अधिक भूमि पर खेती की जा रही है या प्रति एकड़ उत्पादन बढ़ रहा है?

†**श्री स० का० पाटिल** : जैसा मा० साथी ने कहा, उत्पादन में थोड़ी वृद्धि हो सकती है। अभी आंकड़े प्राप्त नहीं हैं, किन्तु हो सकता है ८०० लाख टन से बढ़ कर ८२०

---

†मूल अंग्रेजी में

लाख टन हो गये हों। परन्तु इस का कारण यह हो सकता है कि प्रति एकड़ उपज में वृद्धि हुई है और इस कारण नहीं कि अधिक भूमि पर खेती हो रही है।

†**श्री नरसिम्हा रेड्डी** : क्या सरकार को लोगों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि कृषि के इस असंतोषजनक उत्पादन का कारण यह है कि कृषकों पर भूमि कर लगे हैं और राज्यों ने मनमाने ढंग से भूमि संबंधी कई विधियां भी बनाई हैं?

†**श्री स० का० पाटिल** : हमें इस प्रकार का कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ। मैं दूसरी बात को मानने को तैयार नहीं कि असंतोषजनक उत्पादन है। किसानों को बिना कारण दोष देने का कोई उपयोग नहीं है। अब भी, संसार में सब स्थानों पर, ९० प्रतिशत कृषि पूर्णतया प्रवृत्ति पर निर्भर है, और यदि कभी प्रकृति की कृपा नहीं होती, जैसा कि पिछले वर्ष हुआ था, विशेषकर मध्य प्रदेश और उड़ीसा में, तो मैं इस के लिये किसान को दोष देने को तैयार नहीं।

†**श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी** : क्या उत्पादन मौसम से पहले चावल और अनाज का मूल्य घोषित करने के लिये एक मूल्य स्थायीकरण बोर्ड बनाने का कोई प्रस्ताव है ताकि हमारे उत्पादन में निश्चित रूपेण वृद्धि हो?

†**श्री स० का० पाटिल** : यही तो किया जाना चाहिये और हमने दो महीने पहले यह किया। हमने चावल और गेहूं के दाम नियत कर दिये हैं और हम अन्य अनाजों के बारे में भी समय पर यही करना चाहते हैं ताकि किसान को मालूम हो जाए कि उसे खेती कैसे करनी चाहिये।

†**श्री हेम बरुआ** : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि मंत्री जी ने वक्तव्य दिया है, संभवतः हैदराबाद में, कि हमारी खेती की स्थिति उत्तम है और अन्य क्षेत्रों की अपेक्षा बेहतर होगी, और इस के विपरीत योजना आयोग की कृषि तालिका ने स्पष्टतः त्रुटियां स्वीकार की हैं, क्या सरकार दोनों परस्पर विरोधी वक्तव्यों का स्पष्टीकरण करेंगी?

†**श्री स० का० पाटिल** : मैं स्पष्ट और अस्पष्ट को नहीं जानता। खेती उद्योग के समान नहीं और मैं उदाहरण दूंगा। यदि हम १०० टन से बढ़ाकर १२० टन करना चाहें, यह उद्योग के समान नहीं कि प्रति वर्ष ३, ४ या ५ प्रतिशत वृद्धि हो। जैसा बताया गया है, संसार में सब जगह न केवल भारत में, कई बार एक वर्ष में यह २० या २५ प्रतिशत तक बढ़ सकती है। अतः हमें देखना पड़ता है कि कुल मिलाकर प्रवृत्ति वृद्धि की ओर है, कमी की ओर नहीं। यदि वृद्धि होती है तो, निश्चय ही किसी भी व्यक्ति को इसे असन्तोषजनक मानने का कोई कारण नहीं है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

एअर इंडिया के लाभ

†*७. **श्री बिशन चन्द्र सेठ** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एयर इंडिया को १९६१–६२ में गत वर्षों की तुलना में कम लाभ हुआ है;

---

†मूल अंग्रेजी में

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

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

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** : (क) एयर इंडिया को १९६०–६१ की तुलना में १९६१–६२ को कम लाभ हुआ था, किन्तु १९५८–५९ और १९५९–६० की तुलना में अधिक।

(ख) १९६१–६२ अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन उद्योग के लिए अन्तर्कालीन समय था। जहां तक १९६१–६२ में बहुत से एयरलाइन्स को हानि हुई थी, वहां कुछ और के लाभ कम हो गये थे। इस को देखते हुए एयर-इंडिया का काम असंतोषजनक नहीं समझा जा सकता ।

(ग) एयर इंडिया ने अपने विक्रय प्रयत्नों को तेज करने के अलावा, अपने काम पर अधिक नियन्त्रण करने की भी कार्यवाही की है।

चीनी की कमी

†*८. { **श्री स० मो० बनर्जी :**
श्री बिशन चन्द्र सेठ :

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

(क) क्या यह सच है कि गत कुछ समय से कुछ राज्यों में चीनी की कमी हो रही है ;

(ख) यदि हां, तो कमी वाले राज्य कौन-कौन से हैं ; और

(ग) दिसम्बर, १९६२ और जनवरी, १९६३ में किन-किन राज्यों को कितनी-कितनी मात्रा में चीनी दी गई ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) अपेक्षित जानकारी का एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है **(पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल टी-७९६/६३ ।]**

उर्वरक वितरण निगम

†*१३. { **श्री वी० चं० शर्मा :**
श्री रामेश्वर टांटिया :

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

(क) क्या सरकार उर्वरक वितरण निगम बनाने के सम्बन्ध में **विचार** कर रही है ; और

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

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

(ख) जब प्रस्ताव सरकार द्वारा सिद्धांत रूप से स्वीकार कर लिया जायेगा, तब ब्योरा तैयार किया जायेगा।

खेल कूद की टीमों को रेल रियायतें

†*१४. { **श्री अ० क० गोपालन** :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री यशपाल सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खेल कूद की टीमों को दी जाने वाली रेल-रियायतें बन्द कर दी गई हैं ;

(ख) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं ;

(ग) क्या सरकार को इस सम्बन्ध में खेल कूद संगठनों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(घ) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) इसे वर्तमान आपातकाल में उचित समझा गया था।

(ग) जी हां।

(घ) अभ्यावेदन को नोट कर लिया गया है और रियायतें को यथासम्भव शीघ्र से शीघ्र पुनः जारी कर दिया जायेगा।

सामुदायिक विकास का योजनावत प्रतिरूप

†*१५. **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती** : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजस्थान सरकार ने सामुदायकि विकास के योजनावत प्रतिरूप का पुनरीक्षण करने का सुझाव दिया है ताकि पशुपालन तथा कृषि उत्पादन के क्षेत्रों के विकास की ओर ध्यान केन्द्रित किया जा सके ;

(ख) क्या प्रत्येक खंड में दो कृषि विस्तार अधिकारी रखने की प्रस्थापना है ; और

(ग) क्या सरकार का विचार अन्य राज्यों से अपने-अपने कार्यक्रमों का पुनः समायोजना करने के लिये कहने से पहले राजस्थान की योजना के परिणामों का अध्ययन करने का है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति)** : (क) और (ख). जी हां। मालूम हुआ है कि राजस्थान सरकार ने कृषि विकास की मद के अन्तर्गत अवस्था १ खंडों में सुविधाओं के पद से रुपया हटा कर राशि ३.५ लाख से ६ लाख कर देने का निर्णय किया है, ताकि कृषि और पशुपालन कार्यक्रमों पर ध्यान केन्द्रित किया जा सके और अधिक कृषि उत्पादन वाले खंडों में एक अतिरिक्त कृषि विस्तार पदाधिकारी नियुक्त किया जा सके।

(ग) नये प्रतिरूप के ब्योरे की प्रतीक्षा की जा रही है।

खनिज अयस्कों के निर्यात के लिए भाड़ा रियायत

†*१६. **श्री विद्याचरण शुक्ल** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे, भारतीय निर्यात मंडियों को भेजे जाने वाले खनिज अयस्कों के लिए स्वीकृत भाड़ा रियायतों को वापस लेने के बारे में विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो वर्तमान रियायतों पर पुनः विचार करने के यदि कोई कारण हैं तो वे क्या हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: (क) और (ख). मेंगनेज अयस्क के निर्यात के लिए भाड़े की वर्तमान रियायत १-१-६२ से एक साल के लिए शुरू की गई थी और उसे ३१-३-६३ तक बढ़ा दिया गया है। १-४-६३ से रियायत जारी करने का प्रश्न विचाराधीन है।

हल्दिया पत्तन

†*१७. **श्री इन्द्रजीत गुप्त** :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री म० ला० द्विवेदी :

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

(क) क्या यह सच है कि हल्दिया पत्तन स्थापना स्थान पर भूमि अर्जन के कारण लगभग १८,००० स्थानीय निवासियों को वहां से हटाना पड़ेगा ;

(ख) क्या सरकार को निष्कासित परिवारों को पर्याप्त मुआवजा दिए जाने की आवश्यकता के बारे में अभ्यावेदन मिले हैं ; और

(ग) उनके पुनर्वास के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) से (ग). हल्दिया पत्तन परियोजना के लिए भूमि राज्य सरकार द्वारा अर्जित की जा रही है। प्रभावित व्यक्तियों को प्रतिकर देने के और उनके पुनर्वास सम्बन्धी सब मामलों पर राज्य

---

†मूल अंग्रेजी में

सरकार ध्यान देती है। पत्तन परियोजना के लिए आवश्यक कुछ क्षेत्र का अनुमान १·३७३ वर्ग मील लगाया गया है। मालूम हुआ है कि १६६१ की जनगणना के आधार पर इस क्षेत्र में स्थित ग्रामों की जनसंख्या मोटे तौर पर १०,००० है और पश्चिमी बंगाल सरकार विस्थापित परिवारों के पुनर्वास के लिए एक योजना तैयार कर रही है।

प्रभावित व्यक्तियों को पर्याप्त प्रतिकर देने के बारे में भारत सरकार को एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है। इसे पश्चिम बंगाल सरकार को भेज दिया गया है।

फरक्का पुल

†*१८. **श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यानान्तरण[1] के बिना उत्तर बंगाल को सीधा मार्ग बनाने में क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या आपात के कारण फरक्का पर पुल का निर्माण शीघ्रता से किया जा रहा है ; और

(ग) क्या किन्हीं वैकल्पिक प्रस्थापनाओं पर विचार किया जा रहा है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) गंगा को पार करने के लिए फराका पर नाव की व्यवस्था के साथ कलकत्ता से सिलीगुड़ी तक एक बड़ी लाइन बना दी गई है। डिब्बों को नाव के ऊपर ले जाया जाता है।

(ख) और (ग). पुल को कैसे और किस हद तक जल्दी बनाया जा सकता है, इस पर विचार हो रहा है।

किस्म नियंत्रण

†*१६. **श्री रामेश्वर टांटिया :**
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री यशपाल सिंह :

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

(क) काजू, काली मिर्च, लाल मिर्च, और इलायची के लिए किस्म नियंत्रण योजना लागू करने के लिए क्या क़दम उठाये गये हैं ;

(ख) क्या इनकी किस्म में सुधार करने के लिए उत्पादकों तथा व्यापारियों के लिए किन्हीं सुविधाओं की व्यवस्था की गई है ; और

(ग) विदेशी मुद्रा की आय के आधार पर वस्तु-वार, इन उत्पादों के निर्यात की स्थिति क्या है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) १-१-६३ से कलीमिर्च, लालमिर्च और इलायची पर निर्यात से पहले अनिवार्य किस्म नियन्त्रण लगा दिया गया है। पर योजना भारत सरकार के कृषि विपणन सलाहकार नागपुर के पर्यवेक्षण में

---

†मूल अंग्रेजी में।

गरम मसाला निर्यात संवद्धक परिषद् के अधीन चलाई जा रही है। इसी तरह काजू निर्यात संवर्द्धक परिषद् भी काजू के निर्यात से पहले अनिवार्य किस्म नियन्त्रण शीघ्र लागू करेगी।

(ख) पुराने खराब हुए इलायची बागानों को नया करने के लिए राज्य सरकारों को अल्पकालीन ऋण दिये जा रहे हैं। जहां तक व्यापारियों का सम्बन्ध है, निर्यात संवद्धक परिषद् तथा कृषि विपणन सलाहकार ने वर्गीकरण और नमूने की जांच के लिए प्रयोगशाला सम्बन्धी सुविधाएं दी हैं। यह इस लिए किया गया है कि निर्यात उन वर्गीकरणों के अनुसार हो, जिनके लिए विदेशी क्रेताओं से सौदा किया गया है।

(ग) पिछले पांच वर्षों में कालीमिर्च के निर्यात का मूल्य २.४६ से ८.५० करोड़ रुपये तक, इलायची के लिए २.७२ से ३.६७ करोड़ रुपये तक, लालमिर्च के लिए ०.४४ करोड़ रुपये से २.१६ करोड़ रुपये तक और काजू की गिरी का १५.१६ करोड़ रुपये से १८.६१ करोड़ रुपये तक था।

चीनी के कारखाने

†*२०. श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री पें० वैंकटासुब्बया :
श्री राम रतन गुप्त :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री मैत्री :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री भक्त दर्शन :
श्री योगेन्द्र झा :
श्री रामेश्वर प्रसाद सिंह :
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री हेडा :

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

(क) क्या यह सच है कि गन्ने और कोयले की कमी के कारण कुछ चीनी मिलें बन्द हो जाने को हैं ;

(ख) यदि हां, तो ऐसी कितनी मिलों पर यह संकट आ गया है ; और

(ग) इन मिलों को इस संकट से बचाने के लिये सरकार क्या कदम उठा रही है ?

†मूल अंग्रेज़ी में

†**खाद्य और कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) जी हां, गन्ने की कमी के कारण।

(ख) उत्तर भारत के बहुत से कारखानों में गन्ने की कमी अनुभव हो रही है।

(ग) कारखाने अधिक संभरण प्राप्त करने के लिए न्यूनतम से अधिक मूल्य दे सकते हैं ?

संयुक्त स्टीमर कम्पनियां

†*२१. { **श्री प्र० चं० बरुआ** :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २२ जनवरी, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४०२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत, पाकिस्तान की सरकारों के प्रतिनिधियों, संयुक्त स्टीमर कम्पनियों के मालिकों तथा कर्मचारियों के बीच इस बीच कोई बैठक हो गई है ; और

(ख) यदि हां, तो किन विषयों पर बातचीत हुई थी तथा उसमें क्या निर्णय किये गये थे ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

माटूंगा में माल डिब्बे का कारखाना

†*२२. { **श्री द्वा० ना० तिवारी** :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :

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

(क) क्या माटूंगा (मध्य रेलवे) के माल तथा सवारी डिब्बे के कारखाने में २१ जनवरी, १९६३ को लगी आग जिसके कारण रेलवे की सम्पत्ति को बड़ा नुकसान हुआ था, की जांच कर ली गई है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

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

(ख) जांच समिति के प्रतिवेदन की जांच हो रही है।

---

†मूल अंग्रेजी में

ऊन का उत्पादन

†*२३. **श्री बिशन चन्द्र सेठ : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राष्ट्र खाद्य तथा कृषि संगठन ने ऊन उत्पादन के बारे में भारत में सर्वेक्षण किया है ;

(ख) यदि हां, तो ऊन उत्पादन के बारे में उन्होंने क्या मुख्य सुझाव दिये हैं ; और

(ग) भारत को ऊन के बारे में आत्म-निर्भर बनाने के बारे में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) खाद्य तथा कृषि संगठन ने ऊन के बारे में कोई सर्वेक्षण नहीं किया। तथापि संगठन के विशेषज्ञों ने जो राजस्थान, उत्तर प्रदेश और आसाम में भेड़ और ऊन कार्यक्रमों के बारे में सलाह देने के लिए भेजे गये थे, उन राज्यों में ऊन के उत्पादन के बारे में प्रतिवेदन दे दिये हैं।

(ख) मुख्य सिफ़ारिशें भेड़फार्मों की स्थापना सुधारे हुए प्रबन्ध तरीकों को अपनाने, संवरात्मक प्रजनन तथा संकरण, चरागाहों में सुधार, ऊन उतारने के अच्छे तरीकों और विपणन के बारे में हैं।

(ग) राज्य सरकारों ने दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक ४६ भेड फार्म और ३०५ विस्तार केन्द्र स्थापित किये हैं। तीसरी योजना में इन्हें और मजबूत किया जायेगा। १५ अतिरिक्त भेड़ फ़ार्म और ३०६ विस्तार केन्द्र स्थापित किये जायेंगे। भारत सरकार एक केन्द्रीय भेड़ अनुसंधान संस्था स्थापित कर रही है। इस के अलावा, ऊन सम्बन्धी कई अनुसंधान योजनाएं बनाई गई हैं। शुरू में राजस्थान में ऊन उतारने और विपणन कार्यक्रमों को शुरू किया जा रहा है।

कृषि विश्वविद्यालय पाठ्यक्रम

†*२४. **श्री पें० वेंकटासुब्बया : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय आपात की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये कृषि विश्वविद्यालय पाठ्यक्रम को छोटा करने के लिये कोई कदम उठाये हैं ;

(ख) क्या इस बारे में विश्वविद्यालयों का परामर्श लिया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो उनकी क्या प्रतिक्रिया है ?

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

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

---

†मूल अंग्रेजी में

पर्यटक यातायात

†*२५. { **श्री दी० चं० शर्मा :**
　　　{ **श्री हेडा :**

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

(क) क्या भारत में राष्ट्रीय आपात के कारण पर्यटक यातायात तथा उद्योग पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है ;

(ख) यदि हां, तो किस सीमा तक ; और

(ग) स्थिति को सुधारने के लिये क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर :** (क) और (ख). जी हां। कुछ हद तक। नवम्बर और दिसम्बर, १९६१ के आंकड़ों की तुलना में, नवम्बर और दिसम्बर, १९६२ में आने वाले पर्यटकों की संख्या में लगभग ०.१ प्रतिशत कमी हुई थी।

(ख) इस कमी को हटाने के लिए कार्यवाही विचाराधीन है।

सहकारी अभिकरणों द्वारा किसानों को ऋण

†*२६. **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :** क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों से कहा है कि वे किसानों को उत्पादन तथा भूमि सुधार के लिये ऋण की व्यवस्था सहकारी अभिकरणों के द्वारा करें ;

(ख) इस बारे में क्या प्रबन्ध किये गये हैं कि सहकारी समितियों द्वारा दी जाने वाली रकम पर सूद की दरें बाजार दरों से अधिक न हों ; और

(ग) क्या किसी प्रकार की निक्षेप बीमा योजनायें आरम्भ करने का कोई विचार है जिससे सहकारी बैंकों को अपने साधन बढ़ाने में सहायता मिल सके ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) :** (क) जी हां।

(ख) राज्य सरकारों से कहा गया है कि वे सहकारी संस्थाओं से कहें, कि वे अपने कोष, ऋण की दर, ऋणों को जारी रखने की गुंजाइश और सरकारी सहायता के परिमाण को ध्यान में रखते हुए, ऋण देने की दर कम से कम रखें।

(ग) इस प्रश्न पर विचार हो रहा है कि सहकारी बैंकों के जमा पूंजी को रक्षित किया जाय और यदि हां, तो कैसे ?

आरक्षण नियम

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

(क) क्या सरकार जानती है कि रेलों में स्थान के आरक्षण के रद्द किये जाने के नये नियमों के कारण यात्रियों को वास्तविक कठिनाई होती है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या उक्त नियमों के कारण नये-नये कदाचार सामने आ रहे हैं ; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

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

(ख) हमारी जानकारी के अनुसार नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

चीनी पर उत्पादन शुल्क

†*३०. **श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :**
श्री हेम बरुआ :

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

(क) क्या यह सच है कि चीनी पर उत्पादन शुल्क में कमी करने का सुझाव संघ वित्त मंत्रालय ने रद्द कर दिया है ;

(ख) क्या उनका मंत्रालय इसका उत्पादन बढ़ाने के लिये उद्योग को अन्य प्रोत्साहन देने की योजना पर विचार कर रहा है ; और

(ग) क्या १९५९ में किए गये उपायों, जैसे मूलभूत उत्पादन शुल्क पर छूट देना तथा अन्य रियायतें देना, को कुछ परिवर्तनों के साथ लागू किये जाने की संभावना है ?

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

(ख) और (ग). चालू वर्ष में गन्ने के उत्पादन में कमी की समस्या और इसका चीनी के उत्पादन पर प्रभाव पर सम्बन्धित राज्य सरकारों और केन्द्रीय सरकार का ध्यान जाता रहा है किन्तु रियायतों की कोई विशेष योजना नहीं सोची गई।

रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कर्मचारी

†१. **श्री सुबोध हंसदा :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले पांच वर्षों में भिन्न-भिन्न रेलों के विभिन्न विभागों में नियुक्त किये जाने वाले अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारियों की संख्या, वर्षवार, कितनी है ;

(ख) क्या नियुक्तियों सुरक्षित पदों को भरने के लिये की गई हैं ;

(ग) पिछले पांच वर्षों में सेवा की विभिन्न श्रेणियों में सुरक्षित रखे गये पदों की संख्या क्या है ;

(घ) क्या उन सब पदों को भर दिया गया है ;

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

(च) उनको भरने के लिये कौन से विशेष कदम उठाये गये हैं ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) से (च). जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कर्मचारियों की पदोन्नति

†२. **श्री सुबोध हंसदा :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले पांच वर्षों में विभिन्न रेलों में सेवाओं की विभिन्न श्रेणियों में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कितने कर्मचारियों की अगली श्रेणी में पदोन्नति की गई ;

(ख) क्या यह सब पदोन्नतियां सुरक्षित पदों में ही की गईं ;

(ग) संवरण पदों पर कितनी पदोन्नतियां की गईं ; और

(घ) इस समय कितने प्रतिशत पद भर दिये गये हैं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां):** (क) से (घ). जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

धनुषकोडी भारत-लंका के यात्री

†३. **श्री अ० क० गोपालन :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को धनुषकोडी में भारत-लंका के यात्रियों के सम्मुख आने वाली कठिनाइयों के विषय में भारतीय व्यापार मंडल की ओर से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार इस विषय में कौन से कदम उठाने का विचार कर रही है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) लंका स्थित भारतीय व्यापार मंडल की ओर से धनुषकोडी-तलाईमनार नौका सेवा की वारंवारता, सप्ताह में ६ दिन से घटा कर ३ दिन कर दी जाने के विरोध में एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है।

(ख) धनुषकोडी-तलाईमनार नौका सेवा की वारंवारता, १५ अवम्बर, १९६२ से सप्ताह में ६ दिन के स्थान पर ३ दिन कर दी गई थी। इसका कारण यह था कि भारत-लंका के मध्य यातायात कम हो गया था और परिणामस्वरूप नौका सेवा में भारी क्षति उठानी पड़ रही थी। सर्वसाधारण को यह विदित है कि सप्ताह के किन तीन दिनों में यह सेवा उपलब्ध होगी। इसलिये यात्रा के इच्छुक तदनुसार अपनी यात्रा का कार्यक्रम बना सकते हैं ।

'इंडिया स्टार लाइन'

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

(क) क्या 'इंडिया स्टार लाइन' नामक एक नये नौवहन समवाय को भारत-ब्रिटेन मार्ग पर जहाज चलाने की आज्ञा प्रदान की गई है ;

(ख) इस समवाय के निदेशक कौन-कौन है ; और

†मूल अंग्रेज़ी में

१. Frequency.

(ग) क्या इस नौवहन समवाय से हमारे तटीय नौवहन में वृद्धि होगी ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) जी नहीं। समवाय के प्रस्ताव की अभी जांच की जा रही है।

(ख) 'इंडिया स्टार लाइन' के मालिक और प्रबन्धक 'मेसर्स स्टार शिप्स प्राइवेट लिमिटेड' हैं और इसके निदेशक हैं :—

श्रीमती सन्तोष वर्मा . . .	प्रबन्ध निदेशक
कुमारी आशा वर्मा . . .	निदेशक
श्री एस० वर्मा . . .	निदेशक

(ग) यद्यपि इस समवाय ने अभी तक कोई जहाज़ प्राप्त नहीं किया है किन्तु इसके सुझावों में तटीय व्यापार के लिये पुराने भारवाही जहाजों को खरीदा जाना भी सम्मिलिति है।

हिन्दी में कार्य

५. { **श्री म० ला० द्विवेदी :**
श्रीमती सावित्री निगम :

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

(क) क्या यह सही है कि सामुदायिक विकास और पंचायती राज मंत्रालय में अभी कोई भी हिन्दी सहायक नियुक्त नहीं किया गया ; और

(ख) यदि हां, तो हिन्दी के काम को गृह मन्त्रालय के आदेशों के अनुसार करवाने के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : (क) जी नहीं। एक हिन्दी सहायक नियुक्त किया गया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय राजपथ

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

(क) भारत में राष्ट्रीय राजपथ की श्रेणी में रखी जाने वाली कितनी सड़कों पर दो तरफा यातायात की व्यवस्था है ;

(ख) राष्ट्रीय राजपथों पर दो तरफा मार्गों की व्यवस्था करने के लिये कौन-कौन से उपाय काम में लाने का विचार है और क्या इसके लिये कोई क्रमबद्ध कार्यक्रम है ; और

(ग) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) १९ प्रतिशत (लगभग)।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) और (ग). तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में कुछ राष्ट्रीय राजपथों पर नीचे लिखे अनुसार यानमार्ग को दो भागों में विभक्त कर दिया जायेगा :—

राष्ट्रीय राजपथ की क्रम संख्या	मील योग
१	१४.००
२	३४.५२
३	४.००
४	२९.००
५	६.५०
६	१२२.५०
८	३७.५०
३१	५५५.५०
३३	१३४.००
३७	४३०.००
३८	३४.००
योग	१४०१.२५ मील

भारतीय राजपथों की ऊपरी परत[1]

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

(क) क्या यह सच है कि भारतीय राजपथों की ऊपरी परतें साधारणतया अपेक्षाकृत पतली हैं ; और यदि हां, तो क्या यह परिवहन क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव डालती हैं ; और

(ख) भारतीय राजपथों की ऊपरी परत को अधिक मोटा करने का विधान करने और उसको सुनिश्चित करने के उपायों पर यदि विचार किया जा रहा है तो वह कौन से हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) और (ख). जी नहीं। सड़कों की परत की मोटाई साधारणतया वर्तमान यातायात की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिये पर्याप्त है। संधारण के दौरान में यह क्रमशः बढ़ती रहती है। यदि यातायात में तेज़ी से वृद्धि होने के कारण किसी सड़क की परत की मोटाई बढ़ाना आवश्यक हो जाता है तो सम्बन्धित लोक निर्माण विभाग उपलब्ध सामग्री-पत्थर, ईंट, बजरी आदि—जिसका उपयोग सर्वाधिक मितव्ययितापूर्ण हो, के द्वारा उपयुक्त रूप से परत की मोटाई बढ़ाने के लिये कदम उठाता है।

†मूल अंग्रेज़ी में

[1]Road crust.

तटीय नौवहन

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

(क) क्या तटीय नौवहन योजना के निर्धारित लक्ष्य तक पहुंचने में असफल रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो किस सीमा तक और इसके कारण क्या हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) और (ख). सम्भवतया जानकारी द्वितीय योजना के सम्बन्ध में मांगी गई है। द्वितीय योजना में तटीय जहाजों का टनभार ४.१२ लाख तक बढ़ाने की व्यवस्था थी जबकि योजना काल के अन्त तक तटीय भारवाही जहाजों का शुद्ध टनभार २.६८ लाख था। इस प्रकार १.४४ लाख शुद्ध टनभार की कमी रही। यह कमी पूर्णरूप से तटीय माल में न्यूनता के कारण थी और हर हालत में यह उस वृद्धि से कम थी जो विदेश जाने वाले जहाजों के टनभार में हुई। तथापि तट पर ढोये जाने के लिये अतिरिक्त दस लाख टन के कोयले आवंटन के परिणाम स्वरूप १ अप्रैल, १९६१ को तृतीय योजना काल के आरम्भ होने के समय से लगभग ८२,००० शुद्ध टनभार के १४ तटीय जहाज प्राप्त कर लिये गये हैं।

भारत में जल और सड़क परिवहन

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

(क) भारत में क्रमशः अन्तर्देशीय नदी जल परिवहन और सड़क परिवहन द्वारा ले जाये जाने वाले माल एवं यात्री यातायात का अनुपात क्या है ; और

(ख) पिछले १५ वर्षों में किस प्रकार और किस सीमा तक इन अनुपातों में परिवर्तन हुआ है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी उपलब्ध नहीं है क्योंकि सड़क परिवहन और अन्तर्देशीय नदी जल परिवहन, जिसमें देशी नावों, बैल गाड़ियों आदि का परिवहन भी सम्मिलित है, द्वारा ले जाये जाने वाले यात्री और माल यातायात के परिमाण के सम्बन्ध में राज्य सरकारों और संघ राज्य-क्षेत्रों के प्रशासनों द्वारा, जिनमें परिवहन की इन प्रणालियों के सम्बन्ध में कार्यपालक प्राधिकार निहित है, कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है। यातायात का अनुमान लगाने के लिये नमूना सर्वेक्षण, जब यह व्यवहार्य हो, किये जाने के प्रश्न की जांच की जायेगी।

कलकत्ता में पटसन गोदाम

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

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार कलकत्ता में एक केन्द्रीय पटसन गोदाम स्थापित

†मूल अंग्रेज़ी में

करने का विचार कर रही है अथवा स्थापित कर चुकी है ;

(ख) यदि इसे स्थापित किया जा चुका है तो क्या पटसन खरीद लिया गया है और उसे गोदाम में रख दिया गया है ; और

(ग) इस पटसन का उपभोग देश के अन्दर ही किया जायेगा अथवा इसका निर्यात किया जायेगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) और (ख). पटसन के संग्रहण के लिये सरकार ने कलकत्ता में अभी कोई पृथक् गोदाम स्थापित नहीं किया है। भाण्डागार निगम अधिनियम, १९६२ में पहले से ही ऐसा उपबन्ध है कि पटसन सरकारी गोदामों में रखा जा सकता है। राज्य व्यापार निगम द्वारा खरीदा गया जूट, जब भी स्थान उपलब्ध हो, केन्द्रीय गोदामों में रख दिया जाता है।

(ग) परिस्थितियों की आवश्यकताओं के अनुसार इसका देश में उपभोग किया जायेगा अथवा इसका निर्यात कर दिया जायेगा।

रेलवे कर्मशालाओं में चोरियों

†११. { **श्रीमती सावित्री निगम** :
श्री म० ला० द्विवदी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर रेलवे की कर्मशालाओं (वर्कशाप्स) में पिछले ८ महीनों में चोरी के कितने मामले पकड़े गये।

रलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : सत्ताईस।

समुद्रीय उत्पाद परिष्करण केन्द्र

†१२. **श्री प्र० चं० बरुआ** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत-जापान सहयोग से स्थापित किये जाने वाले समुद्रीय उत्पाद परिष्करण केन्द्र के सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : समुद्रीय उत्पाद परिष्करण केन्द्र के भवन के निर्माण में काफ़ी प्रगति हो रही है। आशा की जाती है कि भवन जून, १९६३ के अन्त तक तैयार हो जायेगा और पहला प्रशिक्षण पाठ्यक्रम इस वर्ष की जुलाई से आरम्भ हो जायेगा।

भारतीय होटल उद्योग

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

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पूर्व हांगकांग के भारतीय व्यापारियों ने भारतीय होटल उद्योग में काफ़ी मात्रा में रुपया लगाने का प्रस्ताव इस शर्त पर किया था कि उन्हें इस देश की सरकार द्वारा कुछ सुविधायें दी जायें ; और

(ख) यदि हां, तो उस प्रस्ताव के प्रति हमारी सरकार की प्रतिक्रिया क्या थी ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). जी हां। अक्टूबर, १९६२ में नौवहन मंत्री द्वारा भारतीय आयोग के पदाधिकारियों और प्रसिद्ध व्यापारियों से हांगकांग में की गई अनौपचारिक वार्ता के परिणामस्वरूप कुछ पार्टियों ने भारतीय होटल उद्योग में काफ़ी मात्रा में रुपया लगाने के विषय में रुचि दिखाई थी। सरकार ने भारतीय होटल उद्योग में रुपया लगाने की उनकी इच्छा का स्वागत किया है और उन से स संबंध में अपने प्रस्ताव भेजने के लिये कहा है ।

भारतीय तेल वाहक जहाज

†१४. { श्री ब० कु० दास :
श्री सुबोध हंसदा :

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

(क) गैर-सरकारी और सरकारी क्षेत्रों में, इस समय लगे भारतीय तेल वाहक जहाजों की संख्या कितनी है और उनकी टनभार धारिता क्या है ; और

(ख) तेल वाहक जहाजों के संचालन का और विकास करने के लिये क्या विचार किया जा रहा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) भारत में तीन तटीय और एक विदेश को जाने वाला तेल वाहक जहाज पंजीबद्ध है। इनका कुल टनभार ४४,२४७ जी० आर० टी० (६७,५३८ डी० डब्ल्यू० टी०) है।

(ख) हाल ही में सरकारी क्षेत्र के लिये ३२,००० डी० डब्ल्यू० टी० के एक विदेश जाने वाले तेल वाहक जहाज के विदेश में निर्माण के लिये अनुज्ञप्ति दी गई है। एक गैर-सरकारी नौवहन समवाय ने भी लगभग ५१,८०० डी० डब्ल्यू० टी० के एक विदेश जाने वाले तेल वाहक जहाज का विदेश में निर्माण करवाने के विषय में एक प्रस्ताव भेजा है जिसकी जांच की जा रही है।

किसानों को सहायता

†१५. श्री बिशनचन्द्र सेठ : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार अधिमूल्य (प्रीमियम) के रूप में किसानों को वित्तीय सहायता देने का विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो यह सरकार के लिये अधिक अन्न उपजाने के विषय म कहा तक सहायक सिद्ध होगा ;

(ग) क्या यह व्यय केवल केन्द्रीय सरकार द्वारा ही वहन किया जायेगा अथवा राज्य सरकारों को भी इसमें योगदान देने के लिये कहा जायेगा ; और

(घ) वर्तमान आपातकालीन स्थिति को देखते हुये क्या राज्य सरकारों से इस योजना को प्राथमिकता देने लिये कहा गया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) और (ग). पंचायतों, सहकारी संस्थाओं जैसे अभिकरणों और राज्यों के कृषि विभागों द्वारा मान्यता प्राप्त अन्य अभिकरणों को और अधिक व्यापक रूप से अच्छे बीज वितरण करने के कार्य को प्रोत्साहित करने के लिये भारत सरकार ने यह निश्चय किया है कि तृतीय योजना के शेष काल में मिश्रित ज्वार[1] को छोड़कर अन्य अनाज और दालों के अच्छे बीजों पर, जिनकी श्रेणी और शुद्धता राज्य कृषि विभाग द्वारा प्रमाणित है, २ रु० प्रतिमन तक अधिमूल्य (प्रीमियम) दिया जायेगा। जिसे केन्द्र और राज्य बराबर रूप से वहन करेंगे। यद्यपि यह राज्य सरकारों द्वारा अभिकरणों को दिया जायेगा फिर भी इसका प्रभाव उस मूल्य पर पड़ेगा जिसे किसान प्रमाणित अच्छे श्रेणी के बीजों के लिये देते हैं।

(ख) आशा है कि इस उपाय से अच्छे बीज अधिक व्यापक क्षेत्र में वितरित किये जा सकेंगे और इस प्रकार अच्छे बीजों के प्रयोग द्वारा देश ३७ लाख टन के अतिरिक्त अन्न उत्पादन के लक्ष्य को प्राप्त करने में सफल हो जायेगा।

(घ) जी हां।

'स्लीपर' डिब्बे

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

(क) क्या १ अक्तूबर, १९६३ से सभी मार्गों पर, विशेष गाड़ियों के साथ, अधिक तीसरे दर्जे के 'स्लीपर' डिब्बे लगाये जाने की संभावना है ; और

(ख) किन-किन गाड़ियों के साथ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी नहीं, क्योंकि तब तक कार्यक्रम के अनुसार डिब्बे बन कर तैयार नहीं हो सकेंगे।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

कुरनूल में मुख्य डाकखाना

†१७. **श्री पें० वेंकटासुब्बया** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुरनूल, आंध्र प्रदेश, में मुख्य डाक खाने के भवन का निर्माण-कार्य बहुत पहले से पूरा हो चुका है परन्तु वह भवन अभी तक खाली पड़ा है ; और

(ख) यदि हां, तो अभी तक इसके उपयोग न करने का क्या कारण है?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)** : (क) जी नहीं। डाक तथा तार कार्यालय के लिए मुख्य भवन ८ फरवरी, १९६३ को बन कर तैयार हुआ और १० फरवरी, १९६३ को यह कार्यालय वहां चला गया था।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

---

†मूल अंग्रेजी में

[1] Hybid maize.

कृष्णा नदी पर सड़क का पुल

†१८. **श्री पें० वेंकटासुब्बया :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रायपुरम के समीप नं० ७ राष्ट्रीय राजपथ पर कृष्णा नदी पर सड़क के पुल का निर्माण-कार्य पूरा हो चुका है ; और

(ख) यदि हां, तो मोटर गाड़ियों के नियमित यातायात के लिए यह कब तक खुल जायेगा ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) तथा (ख) जी नहीं । परन्तु इसके मई, १९६३ तक पूरा होने तथा यातायात के लिए खुलने की संभावना है।

सुपौल से भपटियाटी तक रेल मार्ग

१९. **श्री योगेन्द्र झा :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोसी की बर्बादी के पूर्व सुपौल से भपटियाटी तक रेल गाड़ी जाती थी ;

(ख) क्या सुपौल से भपटियाटी तक रेलवे लाइन पुनः चालू करने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ; और

(ग) यदि हां, तो इस के कब तक पुनः चालू होने की संभावना है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) शायद माननीय सदस्य का मतलब भपटियाही (न कि भपटयाटी) से है, यदि ऐसा है, तो उत्तर 'हां' में है।

(ख) जी नहीं।

(ग) सवाल नहीं उठता।

बिहार में राष्ट्रीय राजपथ

२०. **श्री योगेन्द्र झा :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार के सीमा क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजपथ बनाने का निर्णय सरकार ने किया है ; और

(ख) यदि हां, तो दरभंगा जिला के सीमा क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजपथों का विवरण क्या है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) बिहार के सीमान्त प्रदेशों में पहले से दो राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या २८ और २८-क हैं। फिर भी इस क्षेत्र की यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इन रास्तों का सुधार किया जा रहा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या २८ दरभंगा जिले के दक्षिणी भाग से होकर गुजरता है।

सहकारी खेती संस्थायें

†२१. { श्री रा० गि० दुबे :
श्री विश्राम प्रसाद :

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

(क) देश में अब तक कितनी सहकारी खेती संस्थाओं बनाई गई हैं ; और

(ख) कितने मामलों में ग्रामोद्योगों तथा सहकारी खेतों को मिलाने में सफलता मिली है ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्याम धर मिश्र) : (क) इस समय २७१२ सहकारी खेती संस्थायें हैं । इनमें से १४१५ संस्थायें ३० जून, १९६१ को देश में कार्य कर रही थीं ; १२९७ और संस्थायें १-७-६१ तथा ३१-१२-६२ के बीच स्थापित हुईं।

(ख) सूचना उपलब्ध नहीं है।

सरकार द्वारा अपने प्रबन्ध में लिये गये चीनी के कारखाने

२२. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अब तक यानि २७-१-६३ तक किन किन राज्यों में कौन-कौन सी चीनी मिलों को सरकार ने कितनी-कितनी अवधियों के लिये अपने प्रबन्ध में लिया है;

(ख) उन मिल मालिकों के खिलाफ कौन-कौन से आरोप साबित हुए हैं; और

(ग) उन मिलों के संचालन का क्या प्रबन्ध किया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). एक विवरण संलग्न है । [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल. टी. ७९७/६३]

उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र, इलाहाबाद

†२३. श्री स० मो० बनर्जी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र, इलाहाबाद, को बंद कर दिया गया है; और

(ख) क्या सभी कर्मचारियों को भारतीय वायु निगम में ले लिया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) असैनिक उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र, इलाहबाद के उड्डयन स्कूल को शीघ्र ही बंद किया जा रहा है, तथा इस से सम्बद्ध संस्थापनों को प्रतिरक्षा मंत्रालय में लिया जा रहा है ।

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) जी, नहीं। उड्डयन स्कूल के बन्द होने के फलस्वरूप अधिकतर फालतू कर्मचारियों को भारतीय वायु बल में लिया जा रहा है और कुछ की सेवायें असैनिक विमान-चालन विभाग द्वारा प्राप्त की जा रही हैं। कुछ व्यक्तियों ने भारतीय वायु सेना में सेवा करने से इन्कार किया है, और चूंकि वे असैनिक विमान-चालन विभाग की आवश्यकताओं के अनुसार अतिरेक हैं इसलिये उन के नाम काम दिलाऊ दफ्तर को भेजे जा रहे हैं।

खाद्यान्न क्षेत्र

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

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा की गत वर्ष की फसल अच्छी न होने के कारण, वहां की सरकार ने केन्द्रीय सरकार से अभ्यावेदन किया है कि वह पश्चिम बंगाल के साथ खाद्यान्न क्षेत्र (फूड ज़ोन) में नहीं रहेगा; और

(ख) यदि हां, तो उस अभ्यावेदन के प्रति केन्द्रीय सराकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) और (ख). उड़ीसा सरकार ने सुझाव दिया था कि पूर्वी चावल क्षेत्र को, जिस में पश्चिम बंगाल तथा उड़ीसा राज्य सम्मिलित हैं, वर्ष १९६३ में कार्य करने से रोका जाय; और उड़ीसा से पश्चिम बंगाल को चावल तथा धान के निर्यात पर तत्काल प्रतिबन्ध लगा दिया जाय। उड़ीसा सरकार के प्रतिनिधियों से मामले पर चर्चा कर के स्थिति के वैकल्पिक उपागम का सुझाव दिया गया है जो कि उस सरकार के विचाराधीन है।

पंजाब में निष्क्रान्त भूमि की नीलामी

२५. **श्री गुलशन** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब में मुसलमानों द्वारा छोड़ी गई जमीनों को जो कि पंजाब के किसानों ने खेती के लिये उपजाऊ बनाई हैं, उन से ले कर नीलाम किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो उन का क्या मुआवजा दिया जा रहा है; और

(ग) क्या ये जमीनें किसानों से पूछ कर और उन को मुआवजा देने के बाद नीलाम की जायेंगी और यह कब तक किया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (ग). राज्य सरकार से जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सभा की टेबल पर रख दी जायेगी ?

गन्ने के बीज फार्म

२६. **श्री यशपाल सिंह** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गन्ने की विकसित किस्मों के बीज तैयार करने के लिये उत्तर प्रदेश में कोई फार्म स्थापित करने की योजना सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो किस स्थान पर;

(ग) इस में कितना धन व्यय होगा; और

(घ) यह कार्य कब तक पूरा होने की आशा है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

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

(ख) से (घ). प्रश्न ही नहीं उठते।

रूरकेला के निकट रेल डिब्बों का पटरी से उतर जाना

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

(क) क्या १८ दिसम्बर, १९६२ को रूरकेला के निकट पानपोस स्टेशन (दक्षिण-पूर्वी रेलवे) पर, एक माल गाड़ी का इंजन तथा १३ डिब्बे पटरी से उतर कर उलट गये;

(ख) यदि हां, तो क्या दुर्घटना के कारण की जांच की गई है; और

(ग) दुर्घटना का विवरण क्या है तथा इस मामले में जांच का क्या परिणाम निकला है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) से (ग). यह दुर्घटना १७-१२-६२ को हुई थी न कि १८-१२-१९६२ को। नं० ५०२ डाउन माल गाड़ी का इंजन, साथ वाले ११ वैगनों सहित, पानपोस स्टेशन पर बन्द-साइडिंग से टकरा कर गढ़े में गिर गया था। ११ वैगनों के साथ वाले ४ वैगन भी पटरी से उतर गये थे। वरिष्ठमान अधिकारियों की एक समिति द्वारा इस दुर्घटना की जांच की गई तथा उन की उपपत्तियां रेलवे प्रशासन के विचाराधीन हैं।

अदालती पंचायतें

२८. **श्री भक्त दर्शन** :
श्री भागवत झा आज़ाद :

क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री २२ जनवरी, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४१४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि अदालती पंचायतों के बारे में अध्ययन-मण्डल द्वारा की गयी सिफारिशों पर विभिन्न राज्य सरकारों ने अब तक जो कार्यवाही की है, क्या उसके बारे में एक विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

न्याय पंचायतों के अध्ययन-दल की सिफारिशों पर राज्य सरकारों द्वारा की गई कार्यवाही

आंध्र प्रदेश : आंध्र प्रदेश ग्राम पंचायत विधेयक, १९६२ में समझौता बोर्ड और न्याय पंचायतों की व्यवस्था की गई है। यह अधिनियम विधान सभा की संयुक्त प्रवर समिति के समक्ष है। न्याय पंचायतों से सम्बन्धित विधेयक के विभिन्न उपबन्धों और अध्ययन दल की सिफारिशों पर प्रवर समिति विचार कर रही है।

गुजरात : अधिकतर सिफारिशें पहले ही गुजरात पंचायत अधिनियम, १९६१ में शामिल हैं। कुछ सिफारिशें जो इस अधिनियम में नहीं आती हैं, उनकी राज्य सरकार जांच कर रही है।

मद्रास : राज्य सरकार ने इन सिफारिशों पर हाई कोर्ट, राजस्व बोर्ड, पुलिस महानिरीक्षक, हरिजन कल्याण निदेशक से उन की टिप्पणियां मांगी हैं।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

मैसूर : राज्य सरकार ने अधिकतर सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं और विधेयक तैयार किया जा रहा है ।

उड़ीसा : सिफारिशों पर विचार किया जा रहा है । ग्राम पंचायतों के वर्तमान कानून में संशोधन और सुधार करने के लिये एक व्यापक विधेयक विधान सभा के समक्ष है । न्याय पंचायतों के बारे में प्रस्तावित कानून का कार्य इस विधेयक के पास होने के बाद हाथ में लिया जाएगा ।

राजस्थान : अधिकतर सिफारिशें पहले से ही राजस्थान चायत अधिनियम में शामिल है । न्याय पंचों के लिए यात्रा और फुटकर खर्चों के बारे में सिफारिश ४८ पर विचार किया जा रहा है ।

पंजाब : सिफारिशों पर विचार किया जा रहा है । पंचायत अधिनियम के अन्तर्गत ग्राम पंचायतों को न्यायिक अधिकार हैं । जब कि वर्तमान पद्धति में कोई आमूल परिवर्तन लाने का इरादा नहीं है तो भी अलग न्याय पंचायतें स्थापित करने के प्रश्न पर राज्य सरकार विचार कर रही है ।

उत्तर प्रदेश : न्याय पंचायतों से सम्बन्धित उत्तर प्रदेश पंचायती राज अधिनियम १९४७ के अधिकतर उपबन्ध अध्ययन दल की सिफारिशों के अनुरूप हैं । वर्तमान अधिनियम के स्थान पर एक व्यापक पंचायती राज अधिनियम पास करने का राज्य सरकार का विचार है और न्याय पंचायतों के ढांचे में आवश्यक परिवर्तन उस समय किए जाएंगे ।

पश्चिमी बंगाल : इन सिफारिशों पर तब विचार किया जाएगा जब आपातकाल के बाद सारे राज्य में पंचायतें और जिला परिषदें स्थापित कर दी जायेंगी ।

असम :
बिहार :
केरल :
जम्मू और काश्मीर :
महाराष्ट्र :
मध्य प्रदेश :
} प्रतिवेदन पर विचार किया जा रहा है ।

क्लर्कों और डाकियों की विभागीय परिक्षायें

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

क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २२ जनवरी, १९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या ९७६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश परिमण्डल में १६ दिसम्बर, १९६२ को हुई क्लर्कों और डाकियों की विभागीय परीक्षा के बारे में वहां के पोस्टमास्टर जनरल को किस आशय की शिकायत मिली है; और

(ख) पोस्ट मास्टर जनरल उस शिकायत की जो जांच कर रहे थे, उसका क्या परिणाम निकला ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) उक्त शिकायत में यह कहा गया था कि १६ दिसम्बर, १९६२ को हुई परीक्षा के बारे में शाखा डाकघरों में अनुदेश प्रसारित नहीं

किए गए, जिस का परिणाम यह हुआ कि शाखा डाकघरों में कार्य करने वाले कर्मचारी परीक्षा में बैठने से वंचित रह गए ।

(ख) उप डाकपाल की बीमारी के कारण केवल एक उप डाकघर से उसके अधीनस्थ शाखा डाकघरों को अनुदेश प्रसारित नहीं किए गए थे। इस तथ्य को दृष्टि में रखते हुए डाक-तार महा-अध्यक्ष, लखनऊ, ने परीक्षा में बैठने के लिए १४ दिसम्बर, १९६२ तक प्राप्त आवेदन-पत्रों को भी स्वीकार कर लिया ।

नारियल

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

(क) नारियल के सम्भरण में आत्मनिभरता प्राप्त करने के लिये सरकार द्वारा क्या पग उठाये गए हैं;

(ख) इस समय नारियल का वार्षिक उत्पादन कितना है; और

(ग) इस समय नारियल वर्ष में कितनी मात्रा में तथा कितने मूल्य का आयात किया जाता है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) निम्न पग उठाये गये हैं :

१. विकसित श्रेणी के बीजों के उत्पादन तथा वितरण के लिये नारियल पैदा करने वाले राज्यों में रोपणियां स्थापित की गयी हैं ।

२. नारियल अनुसन्धान के लिए कायंगुलम तथा कासेरगोड में केन्द्रीय नारियल अनुसन्धान केन्द्र खोले गये हैं ।

३. विभिन्न क्षेत्रों की अपनी अपनी समस्याओं का अनुसन्धान करने के लिए केरल, मैसूर, मद्रास, आंध्र प्रदेश, उड़ीसा, महाराष्ट्र तथा असम राज्यों में क्षेत्रीय अनुसन्धान केन्द्र स्थापित किये गये हैं ।

४. उत्पादकों को कृषि के उन्नत उपायों तथा वृक्ष नाशिकीटों और बीमारियों के नियंत्रण में प्रशिक्षण देने के हेतु प्रदर्शन केन्द्र स्थापित किये गये हैं ।

५. राज्य सरकारों को खाद का संभरण किया गया है, तथा खाद के उचित प्रयोग का प्रचार किया जा रहा है। नारियल कृषकों में खाद के क्रय तथा वितरण के लिए राज्य सरकारों को अल्पकालीन ऋण दिये गये हैं ।

६. केरल राज्य के पत्तों तथा जड़ों की बीमारियों से ग्रसित क्षेत्रों में नारियल वृक्ष पर दवा छिड़कने के सम्बन्ध में एक विस्तृत योजना आरम्भ की गई है।

७. मैसूर, केरल, मद्रास, आंध्र प्रदेश तथा महाराष्ट्र राज्यों में नाशिकीटों के नियंत्रण के लिए परजीवी कीटाणु उत्पन्न करने के उद्देश्य से केन्द्र स्थापित किये गये हैं ।

८. राज्य सरकारों की लघु सिंचाई योजनाओं के अधीन नारियल बागीचों के लिए सिंचाई सुविधायें उपलब्ध की जा रही हैं ।

(ख) १९६०–६१ में नारियल का अनुमानित उत्पादन ४६,३८० लाख नारियल था ।

(ग) वर्ष १९६१–६२ में ३६,००० रुपये के मूल्य के ३,१२,००० नारियल तथा ९.५ करोड़ के मूल्य के ८८.९ हज़ार टन नारियल के गोले का आयात किया गया ।

---

†मूल अंग्रेजी में

मैसूर राज्य में सहकारी चीनी मिलें

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

(क) क्या मैसूर राज्य के लिए नई सहकारी चीनी मिलों की मंजूरी दी गई है;

(ख) यदि हां, तो वे कौन कौन सी हैं; और

(ग) क्या क्षमता बढ़ाने की दृष्टि से मांडया चीनी मिलों का विस्तार तथा नवीकरण हो रहा है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) तथा (ख). जी हां। तृतीय योजना के लक्ष्यों के अनुसार गौरीबिदनूर, जिला कोलार (मैसूर राज्य) में, एक १००० टन की नई सहकारी चीनी मिल स्थापित करने के लिए गौरीबिदनूर सहकार सखर कारखाना लिमिटेड को अनुज्ञप्ति दी गई है।

(ग) चीनी उद्योग की अतिरिक्त क्षमता के लिए अनुज्ञप्ति देना फ़िर से आरम्भ करते समय इस विषय पर विचार किया जायगा।

दिल्ली में टेलीफोन

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

(क) इस समय दिल्ली में सरकारी टेलीफोनों की संख्या कितनी है; और

(ख) सरकार को इन से कितना राजस्व प्राप्त होता है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती):** (क) दिल्ली में सीधी लाइन वाले सरकारी टेलीफोनों की कुल संख्या १४,००० है।

(ख) १,६०,५०,००० रुपये प्रति वर्ष।

दुग्ध चूर्ण संयंत्र

३३. **श्री रा० स० तिवारी :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोलम्बो योजना के अन्तर्गत न्यूजीलैंड द्वारा दिल्ली दुग्ध योजना की केन्द्रीय डेरी में दुग्ध चूर्ण बनाने का संयंत्र लगाने का कार्य शुरू हो चुका है;

(ख) यदि हां, तो यह संयंत्र प्रति घंटा कितना दुग्ध चूर्ण बना सकेगा और इसकी प्रतिदिन की कार्य शैली क्या होगी; और

(ग) इसमें प्रति मास क्या व्यय होगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) कोलम्बो योजना के अन्तर्गत न्यूजीलैण्ड सरकार ने दिल्ली दुग्ध योजना की केन्द्रीय डेरी के लिए वाष्पक[१] देने के लिए स्वीकृति दी थी, दुग्ध-चूर्ण बनाने के संयंत्र के लिए नहीं। वाष्पक लगाया जा रहा है और मार्च १९६३ में काम शुरू कर देगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

[१]Evaporators.

(ख) यह वाष्पक ३००० लिटर स्प्रेटा एक घन्टे में सुखाएगा। इस सुखाई में स्प्रेटा जिसमें कि ९.५ सम्पूर्ण[१] होते हैं उनको गाढ़ा करके ३० प्रतिशत तक ले आयेगा।

(ग) वाष्पक चालू होने के बाद मासिक खर्चे का पता लगेगा।

शिशु खाद्य उत्पादन संयंत्र

†३४. { **श्री वी० चं० शर्मा :**
श्री अ० व० राघवन :
श्री पोट्टेकाट्ट : }

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

(क) क्या डेनमार्क ने यह प्रस्ताव किया है कि वह एक शिशु खाद्य उत्पादन संयंत्र की स्थापना में मद्रास सरकार की सहायता करने के लिये तैयार है, यदि इसके लिए बातचीत केन्द्रीय सरकार द्वारा की जाये;

(ख) क्या मद्रास सरकार ने इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार को लिखा है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) तथा (ख). केन्द्रीय सरकार के ज़रिये मद्रास सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में कोई बातचीत नहीं की गई, इसलिए सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

दिल्ली में ग्लाइडर की दुर्घटना

†३५. **श्री वी० चं० शर्मा :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वायु सेना का एक अधिकारी तथा एक प्रशिक्षक उस दुर्घटना में अन्तर्ग्रस्त थे जो कि ३ फरवरी, १९६३ को हुई जब कि उनका ग्लाइडर जिस पर वे सफदरजंग हवाई अड्डे पर उड़ान कर रहे थे, उतरते समय 'फेंस' में उलझ गया;

(ख) क्या दिल्ली ग्लाइडिंग क्लब ने, जिसका कि यह ग्लाइडर था, इस दुर्घटना की जांच की है; और

(ग) यदि हां, तो उसकी उपपत्तियां क्या हैं तथा ऐसी दुर्घटनानों को रोकने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) :** (क) ३ फरवरी, १९६३ को सफदरजंग हवाई अड्डे पर हुई ग्लाइडर दुर्घटना में एक भारतीय वायु सेना के अधिकारी तथा एक यात्री अन्तर्ग्रस्त हुए थे।

(ख) असैमिक वायुयानों की दुर्घटनाओं की जांच का उत्तरदायित्व असैनिक उड्डयन के महानिदेशक पर है जिन्होंने इस दुर्घटना के कारण की जांच का आदेश दे दिया है।

---

†मूल अंग्रेजी में

[१]Solids.

(ग) दुर्घटना की जांच की जा रही है। जांच प्रतिवेदन में की जाने वाली सिफारिशों के अनुसार उपचारी उपाय किये जायेंगे।

खाद्य व्यापारियों के लाभ की सीमा

†३६. { श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री रा० स० तिवारी :

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

(क) केन्द्र के इस सुझाव के प्रति, कि फुटकर एवं थोक व्यापारियों के उचित लाभों का समावेष खाद्यान्न अनुज्ञप्ति नियमों में कर दिया जाय, राज्य सरकारों की क्या प्रतिक्रिया है;

(ख) क्या फुटकर तथा थोक व्यापारियों के लिए लाभ की कोई सीमा निर्धारित की गई है; और

(ग) यदि हां, तो उस का विवरण क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). राज्य सरकारों को सुझाव दिया गया है कि अनुज्ञप्ति फार्म में इस प्रकार संशोधन किया जाय कि उसकी शर्तों में एक शर्त यह भी समावेश की जाय कि लाइसेंसधारी बेचे जाने वाले खाद्यान्नों पर विक्रय के समय के बाज़ार भावों से अधिक या उस उच्चतम सीमा से अधिक न ले सकें जिसे सम्बन्धित क्षेत्र के खाद्यान्न व्यापारियों के प्रतिनिधि संघ ने खाद्यान्नों के थोक सौदों के लिए निर्धारित किया हो। यह राज्य सरकारों के विचाराधीन है।

उत्तर प्रदेश में चीनी की प्राप्ति (रिकवरी)

३७. { श्री राम सेवक यादव :
श्री वागड़ी :

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

(क) नवम्बर से जनवरी, १९६३ तक उत्तर प्रदेश में चीनी मिलों की चीनी की प्राप्ति (रिकवरी) क्या है; और

(ख) इसी अवधि में गत वर्ष में क्या थी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) ९.३८ प्रतिशत।

(ख) ९.२२ प्रतिशत।

सतलज पर अन्तर्राजीय पुल

†३८. श्री हेम राज : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री ५ सितम्बर, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या २३४३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दात्ता गगर पर सतलज के ऊपर अन्तर्राज्यीय पुल बनाने की प्रस्थापना पर विचार किया गया है; और

---

†मूल अंग्रेज़ी में

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

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

(ख) देश में जो आपातकालीन स्थिति चल रही है, उसके कारण उत्पन्न हुई वित्तीय कठिनाइयों के कारण भारत सरकार इस प्रस्थापित कार्य के लिए किसी सहायता की व्यवस्था नहीं कर सकती।

कांगड़ा घाटी सेक्शन का पुनः मार्ग रेखण

†३९. **श्री हेम राज** : क्या **रेलवे** मंत्री १३ नवम्बर, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे के कांगड़ा घाटी सेक्शन के पुनः मार्ग रेखण सम्बन्धी परियोजना प्रतिवेदन तथा व्यय के अनुमानों को अन्तिम रूप दे दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो 'रोड डैकिंग' और रेल व सड़क पुलों के साथ अनुमान की राशि क्या है और इसके बिना क्या है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) कांगड़ा घाटी सेक्शन के 'डाइवर्ज़न' के 'एलाइनमेंट' का अब पुनः सर्वेक्षण करना होगा क्योंकि पंजाब सरकार ने पुनरीक्षित तकनीकी आंकड़ों के आधार पर जलाशय के अधिकतम स्तर के बारे में इसके लिए अनुरोध किया है। आज की स्थिति में अनुमानित व्यय के बारे में सविस्तार कुछ कहना समय से पूर्व की बात होगी।

वन रोपण

†४०. **श्री हेम राज** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री १३ नवम्बर, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या १७२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६३-६४ के वर्ष में वन रोपण के बारे में क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है और इस पर अनुमानतः कितना व्यय होगा ;

(ख) जहां यह वन रोपण कार्य हो रहा है उन राज्यों के नाम क्या हैं ; और

(ग) इस सम्बन्ध में राज्यों और केन्द्र में व्यय का अनुपात क्या है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** : (क) से (ग). राज्यों/संघ राज्य-क्षेत्रों से जानकारी एकत्रित की जा रही है और उपलब्ध होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी।

कलिंग विमान दुर्घटनायें

†४१. **श्री रवीन्द्र वर्मा** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१-६२ में नागा पहाड़ियों तथा नेफा क्षेत्र के ऊपर दुर्घटनाओं में नष्ट हुए कलिंग विमानों की संख्या क्या है ;

(ख) विमान कर्मचारियों तथा अन्य यात्रिया म उन दुर्घटनाओं के फलस्वरूप मरने वालों की संख्या क्या है ;

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ग) क्या इन दुर्घटनाओं में मरने वालों के परिवारों को कोई मुआवजा दिया गया है ; और

(घ) क्या प्रत्येक घटना की जांच की गयी है, और यदि हां, तो इन दुर्घटनाओं के मुख्य कारण क्या थे ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** :(क) से (घ). १९६१ और १९६२ में नागा और नेफा क्षेत्र की पहाड़ियों पर जो विमान दुर्घटनायें हुईं उनमें कलिंग एयर लाइंस के तीन विमान नष्ट हुए थे । इसके परिणामस्वरूप दो पाइलट (विमान चालक) दो को-पाइलट (सह-विमान चालक), दो रेडियो आफ़िसर, १० 'इजेक्शन' कर्मचारी और १ यात्री मारे गये । कलिंग एयर लाइन्स के विमान चालक, सह-विमान चालक, रेडियो आफ़िसर तथा अन्य कर्मचारी जिनकी मृत्यु हो गई का क्रमश: १००,०००, ६०,०००, ६०,००० और ५–५ हज़ार रुपये का बीमा हुआ था । कुछ कर्मचारियों के परिवारों को बीमे की पूरी-पूरी राशि प्राप्त हो गयी । कुछ औपचारिक कार्य तथा उत्तराधिकार प्रमाणपत्र उन्हें प्रस्तुत करने पड़े । शेष को बीमा कम्पनी कुछ कानूनी औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद भुगतान कर देगी । मरने वाले कर्मचारियों के परिवारों को कुल मिला कर कितनी राशि दी गयी इसका निश्चित पता नहीं है ।

इन दुर्घटनाओं की जांच की गयी है । एक दुर्घटना चालक की भूल से हुई, अन्य दो दुर्घटनायें मौसम और पहाड़ी इलाके में उड़ान करने के कारण हुईं ।

रेलवे दुर्घटनायें

†४२. { **श्री राम रत्न गुप्त :**
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री द्वारकादास मंत्री : }

क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या २२ जनवरी, १९६३ के बाद कोई रेलवे दुर्घटनायें हुई हैं ; और

(ख) यदि हां, तो वे विस्तार से क्या हैं और यदि उन की जांच हुई तो उस का ब्यौरा क्या है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) और (ख). २२-१-६३ से ७-२-६३ तक, गाड़ियों की टक्कर, पटरी से उतर जाना, रेलवे फाटक क्रासों पर और अग्निकांड की सभी प्रकार की दुर्घटनाओं को मिला कर ७३ दुर्घटनायें हुईं । सभी दुर्घटनाओं की जांच के आदेश हैं, कुछ की जांच हो चुकी है और कुछ की विभागीय जांच हो रही है ।

केरल में डाकघर

†४३. **श्री कोया** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि केरल राज्य में चालू वर्ष के दौरान अब तक खोले गये डाकघरों की कुल संख्या क्या है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती)** : १ अप्रैल, १९६२ से ३१ जनवरी, १९६३ तक की अवधि के दौरान १०८ डाकघरों की स्थापना की गयी ।

†मूल अंग्रेजी में

मजदूर संघ और पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन के प्रतिनिधियों की गोरखपुर में बैठकें

†४४. **श्री प्रिय गुप्त** : क्या रेलवे मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर संघ और पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन के बीच जनरल मैनेजर के स्तर पर और गोरखपुर में मुख्यालय शाखा के स्तर पर, १९६१ में और १-१-१९६२ से ३१-१०-६२ तक क्रमश: कितनी बैठकें हुईं ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : १९६१ में पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन और पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर संघ के बीच जनरल मैनेजर के स्तर पर २ और गोरखपुर में मुख्यालय शाखा के स्तर पर ३ बैठकें हुईं । १-१-६२ से ३१-१०-६२ तक २ बैठकें जनरल मैनेजर के स्तर पर और १ बैठक गोरखपुर मुख्यालय शाखा के स्तर पर हुईं ।

मद्रास पत्तन

†४५. **श्री पें० वेंकटासुब्बया** : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास पत्तन पर इस प्रकार की यांत्रिक 'बर्थ' व्यवस्था की जा रही है जिस से ३० लाख टन लौह अयस्क लादने-उतारने की वार्षिक क्षमता हो जायेगी ?

(ख) क्या इस प्रस्थापना का अध्ययन करने के लिए विश्व बैंक द्वारा कोई विशेषज्ञ नियुक्त किया गया है ;

(ग) क्या इस उद्देश्य से विश्व बैंक द्वारा कोई आर्थिक सहायता दी जा रही है ; और

(घ) इस दिशा में कितना व्यय हो जाने की सम्भावना है ?

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

(ग) प्रस्थापना यह है कि इस योजना के लिए अपेक्षित विदेशी मुद्रा की व्यवस्था उस बचत से की जायेगी जिसकी कि मद्रास पत्तन न्यास द्वारा १९५८ में विश्व बैंक से लिए हुए १४० लाख डालर ऋण से हो जाने की आशा है । विश्व बैंक ने इस प्रस्थापना को स्वीकार कर लिया है ।

(घ) इस योजना पर २४८ लाख रुपये व्यय होने की सम्भावना है । इसमें १३७ लाख रुपये की विदेशी मुद्रा विनियम का व्यय भी सम्मिलित है ।

विद्युतीकरण कार्यक्रम

†४६. **श्री हेडा** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे किन रेलवे लाइनों पर १९६२-६३ में रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण कार्यक्रम पूरा कर लेगी अथवा उसने कर लिया है ;

(ख) क्या १९६३-६४ के कार्यक्रम को अन्तिम रूप दे दिया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो वह क्या है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) पूर्व रेलवे के गया-मुगलसराय सैक्शन पर तथा दक्षिण पूर्व रेलवे के टाटा नगर निमपुड़ी सेक्शन पर १९६२-६३ में बिजली लगा दी गई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) और (ग). जी हां । निम्नलिखित सैक्शनों के चालू हो जाने की आशा है :

पूर्व रेलवे :

१. सियालदह-रानाघाट ; और डमडम-बोंगांव

२. रानाघाट-कृष्णनगर ; कालीनारायणपुर–शांतिपुर ; और बन्देब–नैहारी

दक्षिण-पूर्व रेलवे :

१. अनारा–सकनी ; भोजीडीह—जमडोबा वाशरी ;

२. दामोदर–राधानगर ; रामकनाली–चौरासी ; और गढ़धूबेश्वर–आंद्रा–गप-चंडीपहाड़ ।

३. रूरकेला–बीरमित्रपुर

विमान दुर्घटनायें

४७. **श्री बृजराज सिंह :**
श्री मरंडी :

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

(क) सन् १९६२ में देश में हुई विमान-दुर्घटनाओं की संख्या क्या है ;

(ख) इन दुर्घटनाओं में कितने व्यक्ति हताहत हुए ; और

(ग) १९६० और १९६१ की अपेक्षा इन दुर्घटनाओं में वृद्धि हुई है या कमी?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) (क) और (ख). १९६२ में, १४ भारत में रजिस्टर्ड शक्तिचालित विमान, दो ग्लाइडर और एक विदेश में रजिस्टर्ड विमान-भारत में, दुर्घटना के शिकार हुए, जिस के परिणामस्वरूप ११२ व्यक्ति मारे गये ।

(ग) १९६० और १९६१ के आंकड़ों की तुलना में १९६२ में विमान-दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है ।

विदेशी पर्यटक

४८. **श्री कछवाय** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) १९६२-६३ में अब तक कितने विदेशी पर्यटक भारत आए;

(ख) पिछले वर्ष की तुलना में यह संख्या कम है या अधिक ; और

(ग) इन पर्यटकों के भारत आने से कितनी विदेशी मुद्रा की आय हुई ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) १९६२ के कलेण्डर वर्ष में १३४,३६० विदेशी पर्यटक भारत में आये।

(ख) १९६१ के कलेण्डर वर्ष में १३९,८०४ पर्यटक आये जबकि इसके मुकाबले में १९६२ में ५,४४४ कम पर्यटक आये अर्थात् ३.९ प्रतिशत की कमी रही।

(ग) प्रत्येक वर्ष की समाप्ति पर रिजर्व बैंक आफ इण्डिया विदेशी मुद्रा आय को निर्धारित करता है, और उसकी सूचना अगले वर्ष के मध्य तक उपलब्ध हो जाती है।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री राज बहादुर]

१९६२ के आंकड़े अभी तक प्राप्त नहीं हुए हैं। १९६१ में पर्यटकों से १८.४९ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की आय हुई थी।

रेल गाड़ियों में बिना टिकट यात्रा

†४९. **श्री गो० महन्ती** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार जानती है कि मयूरगंज लाइट रेलवे (एस० ई० आर०) में बिना टिकट के बहुत से लोग यात्रा करते हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जांच करने पर मालूम हुआ कि इस सैक्शन पर बिना टिकट के अधिक यात्रा नहीं होती है।

(ख) टिकट जांच करने के सामान्य प्रबन्ध है।

रलवे कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार

†५०. **श्री मरंडी** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि १ सितम्बर १९६२ से ३१ जनवरी, १९६३ तथा पूर्व तथा उत्तर रेलवे पर बुक टिकट कलक्टरों तथा रेलवे गार्डों को गुण्डों ने मारा पीटा तथा उनके साथ दुर्व्यवहार किया; और

(ख) यदि हां, तो रेलवे कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

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

(ख) शांति तथा व्यवस्था बनाये रखने तथा गाड़ियों और रेलवे भवनों में अपराध रोकने की जिम्मेदारी राज्य सरकारों की है।

ऐसे कानून तोड़ने वालों के विरुद्ध उन पर कार्यवाही करने के लिए समय समय पर संबंधित राज्य सरकारों को लिखा जाता है।

राष्ट्रपति के भाषण के मध्य हुई घटना के संबंध में

†**अध्यक्ष महोदय** : कल सभा की इच्छा के अनुसार मैंने राष्ट्रपति को उसके भाषण के मध्य हुई घटना के विषय में खेद प्रकट करते हुये एक पत्र भेज दिया था। उनका यह उत्तर प्राप्त हुआ है:

> "आपके दिनांक के पत्र का धन्यवाद। आज प्रातः की दुःखद घटना के विषय में मैं सभा की भावना की सराहना करता हूं।"

अविलम्बनीय लोक महत्व की ओर ध्यान दिलाना

जमुना कोयला खान में हुई दुर्घटना

श्री राम सेवक यादव (बाराबंकी) : अध्यक्ष महोदय, मैं खान और ईंधन मंत्री का ध्यान निम्न अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर आकृष्ट करता हूं और चाहता हूं

†मूल अंग्रेजी में

कि वह इस सम्बन्ध में अपना वक्तव्य दें :—

"मध्य प्रदेश की जमुना कोयला खान में १५ फरवरी, १९६३ को हुई दुर्घटना"

(अन्तर्बाधायें)।

अगर आप की मातृभाषा अंग्रेज़ी हो तो मैं आपके लिये अंग्रेजी भी बोल सकता हूं . . .

अध्यक्ष महोदय : सभी जानते हैं कि आप अंग्रेजी भी बहुत अच्छी तरह से बोल सकते हैं। आपने सवाल तो कर लिया है, अब और क्या चाहते हैं?

†**खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय)** : इस सदन को सूचित करते हुए. . .

श्री बागड़ी (हिसार): अध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तानी में भी इसका तर्जुमा कर दें ताकि इस पर प्रश्न किया जा सके।

श्री के० दे० मालवीय : इस सदन को सूचित करते हुए मुझे अत्यन्त खेद होता है कि १५ फरवरी को एक बहुत ही दुःखदायी घटना मध्य प्रदेश में जमुना काल्यरी में हो गई थी। यह दुर्घटना इस खान में ऊपर की सतह से मिट्टी हटाते हुए हुई। यह खबर मिली है कि दोनों तरफ दीवार में बड़ी दरारें पड़ गई थीं और उसके कारण यह दुर्घटना हो गई। फलस्वरूप छः काम करने वालों की मृत्यु हो गई जिसमें माइन के मैनेजर हैं, माइनिंग सिरदार हैं और कांट्रेक्टर तथा तीन अन्य काम करने वाले हैं। इस प्रकार छः की मृत्यु हो गई। इस सम्बन्ध में और अधिक सूचना अभी प्राप्त नहीं हुई है। हमें आशा है कि शीघ्र ही और सूचना प्राप्त हो जाएगी। समवेदना संदेश उन खानदानों में भेज दिये गये हैं, जिनके यहां मृत्यु हुई है और एन० सी० डी० सी० को यह आदेश दिया गया है कि वह तुरन्त कुछ मुआवजा संबंधियों को दे दे तावक्तेकि अंतिम रूप में कम्पेंसेशन का निर्णय न हो जाए। जब यह तय हो जाएगा कि कितना मुआवजा देना है, तब बाकी की रकम अदा कर दी जाए।

श्री राम सेवक यादव : माननीय मंत्री जी ने कहा है कि दरारें थीं। मैं जानना चाहता हूं कि जब दरारें थीं तो मजदूरों को काम करने के लिये क्यों भेजा गया था?

श्री के० दे० मालवीय : मुझे मालूम नहीं है। जब सब सूचना प्राप्त हो जाएगी तब दूसरा बयान दूंगा।

श्री बागड़ी : यह बताया गया है कि छः व्यक्ति उसके अन्दर मारे गए हैं। मैं जानना चाहता हूं कि कुल कितने व्यक्ति काम कर रहे थे और कितने जख्मी हुए हैं? क्या सारे के सारे लोग जो काम कर रहे थे, मारे गये हैं? यह कहा गया है कि मुआवजा आरजी तौर पर दिया जा रहा है। क्या आपने कोई मिकदार तय की है कि एक रुपया दे दिया जाए या दो रुपये दे दिये जायें, पांच हजार या दो हजार दे दिये जायें? अगर कोई मिकदार तय की है, तो कितनी की है?

श्री के० दे० मालवीय : अभी तक सूचना प्राप्त नहीं हुई है कि कितने आदमी काम कर रहे थे। जैसा अभी मैंने निवेदन किया है खबर मांगी है और जब आ जाएगी, हाउस में रख दूंगा। एन० सी० डी० सी० एक आटोनोमस कारपोरेशन है और उसको पूरा अधिकार है कि जो मुआवजा चाहे दे और उसको तय करे। हमने तो उसको आदेश ही दिया है कि एड हाक कम्पेन्सेशन तुरन्त ही वह दे दे जब तक कि यह तय न हो जाये कि कितनी कम्पेन्सेशन दी जानी है।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री बड़े (खारगोन): मैं जानना चाहता हूं कि क्रैक्स माइन में पड़े थे, क्या यह बात सही है? और क्या यह भी सही है कि वे बहुत दिनों से थे और जो माइंज इंस्पैक्टर रहता है.....

अध्यक्ष महोदय : सूचना अभी नहीं आई है.......

श्री बड़े : अध्यक्ष महोदय, क्रैक्स पड़े हुए थे और बहुत दिनों से पड़े हुए थे और माइंज इंस्पैक्टर ने रिपोर्ट में क्या कहा था कि इसमें काम नहीं करना चाहिये ?

अध्यक्ष महोदय : जब सूचना आ जाएगी तब सवाल हो जाएगा।

श्री बैरवा (कोटा): यह पहली ही दुर्घटना नहीं है। और भी ऐसी कई दुर्घटनायें होती रहती हैं। इसको रोकने के लिए क्या सरकार ने कुछ सोचा है ?

अध्यक्ष महोदय : यह एक अधिक सामान्य प्रश्न है।

स्थगन प्रस्ताव के बारे में

श्री राम सेवक यादव : अध्यक्ष महोदय, मैंने एक काम ोको प्रस्ताव दिया था, मुझे कोई सूचना नहीं मिली है।

अध्यक्ष महोदय : अभी मिल जाएगी। आपको इत्तला दे दी जाएगी।

श्री बागड़ी (हिसार): एक व्यवस्था का प्रश्न मैं उठाना चाहता हूं......

अध्यक्ष महोदय : इस वक्त कोई चीज हाउस के सामने नहीं है। व्यवस्था का प्रश्न नहीं उठ सकता है।

सभा पटल पर रखे गय पत्र

त्रावनकोर मिनरल्स लिमिटेड और इंडियन रेयर अर्थ्स लिमिटेड का वार्षिक प्रतिवेदन

†**वैदेशिक कार्य मंत्री के सभा-सचिव (श्री स० च० जमीर)** : श्रीमान, मैं श्री जवाहरलाल नेहरू की ओर से समवाय अधिनियम १९५६ की धारा ६१९ क की उप-धारा (१) के अन्तर्गत निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं --

१. वर्ष १९६१--६२ के लिये त्रावनकोर मिनरल्स लिमिटेड, क्विलोन का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा-परीक्षक के टिप्पणियों सहित।

२. वर्ष १९६१--६२ के लिये इण्डियन रेयर अर्थस लिमिटेड, बम्बई का वार्षिक लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों सहित।

[पुस्तकालय मे रखी गई। देखिये क्रमशः संख्या एल० टी० ७८६/६३ और ७८७/६३]

---

†मूल अंग्रेजी में

मोटर गाड़ी अधिनियम और वणिक नौवहन अधिनियम आदि के अन्तर्गत अधिसूचनायें

†**परिवहन और संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर)** : श्रीमान, मैं निम्न-लिखित पत्रों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं:—

(१) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३३ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाले दिनांक २७ सितम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/४६/६०—ट्रांसपोर्ट की एक प्रति

(२) वणिक नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४५८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :

(क) दिनांक १० नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १४९१ में प्रकाशित सेलिंग वेसल्स (निरीक्षण) नियम, १९६२।

(ख) दिनांक ५ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३१ जिसमें वणिक नौवहन (समुद्र में टक्कर को रोकना) विनियम, १९६२ का शुद्धि-पत्र दिया हुआ है।

(३) राष्ट्रीय राजपथ एक्ट, १९५६ की धारा १० के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजपथों पर पड़ने वाले बड़े-बड़े कस्बों या शहरों के भीतर मिलाने वाली छोटी-छोटी सड़कों के विकास या संधारण के बारे में भारत के राष्ट्रपति और राजस्थान के राज्यपाल के बीच हुए करार की एक प्रति।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये क्रमशः संख्या एल० टी० ७५१/६३ और एल० टी० ७८८ / ६३)

सीमा शुल्क अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

†**वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा)** : श्रीमान्, मैं श्री ब० रा० भगत की ओर से सीमा शुल्क अधिनियम, १९६२ की धारा १५९ के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखती हूं —

(१) दिनांक २३ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५६ में प्रकाशित सीमा शुल्क निर्धारण नियम, १९६३।

(२) दिनांक २३ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५७ में प्रकाशित पुर्जे (अवस्था) नियम, १९६३।

(३) दिनांक २३ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५८ में प्रकाशित सामान (छूट की शर्तें) नियम, १९६३।

(४) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २००।

(५) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०१।

(६) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०२।

(७) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०३।

(८) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०४।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा]

(९) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०५।

(१०) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०६।

(११) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०७।

(१२) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०८।

(१३) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०९।

(१४) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१०।

(१५) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१७।

(१६) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१८।

(१७) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१९।

(१८) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२०।

(१९) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२१।

(२०) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२२।

(२१) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२३।

(२२) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२४।

(२३) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२५।

(४४) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२६।

(२५) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२७।

(२६) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२८।

(२७) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २३२ में प्रकाशित अल्प-निर्यात नियम, १९६३ की सूचना।

(२८) दिनांक ९ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २४८।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० ७९० / ६३]

भारतीय मक्का (मांड बनाने के लिये अस्थाई प्रयोग) आदेश

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** श्रीमान्, मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उपधारा (६) के अन्तर्गत, दिनांक ७ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २७३ में प्रकाशित भारतीय मक्का (मांड बनाने के लिये अस्थायी प्रयोग) आदेश, १९६३ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० ७९१/६३]

भारत प्रतिरक्षा अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

†**गृह-कार्य मंत्रालय मे उपमंत्री (श्रीमती चंद्रशेखर) :** मैं भारत प्रतिरक्षा अधिनियम, १९६२ की धारा ४१ के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा पटल

†मूल अंग्रेजी में

पर रखती हूं:—

(१) दिनांक ६ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २४५ द्वारा शुद्ध किये गये रूप में दिनांक ११ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ६३ में प्रकाशित भारत प्रतिरक्षा (राष्ट्रीय सेवा में प्राविधिक व्यक्तियों की नियुक्ति) नियम, १९६३ ।

(२) दिनांक १० जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ६१ में प्रकाशित दिनांक २२ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १७३ जिसमें भारत की प्रतिरक्षा (दूसरा संशोधन) नियम, १९६३ दिये हुए हैं ।

(३) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २४० में प्रकाशित भारत प्रतिरक्षा (तीसरा संशोधन) नियम, १९६३ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ७९२/६३]

कामगरों को अन्तरिम वेतन-वृद्धि देने के लिये कोयला खनन उद्योग संबंधी सरकारी संकल्प

†**श्रम और रोजगार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री र० कि० मालवीय)** : मैं कामगरों को अन्तरिम वेतन-वृद्धि देने के लिये कोयला खनन उद्योग संबंधी केन्द्रीय मजूरी बोर्ड की सिफारिशों को स्वीकार करने वाले दिनांक १६ फरवरी, १९६३ के सरकारी संकल्प संख्या डब्ल्यू० बी०–१६ (३०)/६२ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ७९३/६३]

अनुदानों की अनुपूरक मागें (रेलवे), १९६२-६३

†**रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह)** : मैं वर्ष १९६२-६३ के लिये आय, व्ययक (रेलवे) के संबंध में अनुदानों की अनुपूरक मांगों का एक विवरण उपस्थापित करता हूं ।

अनुदानों की मागें (रेलवे) १९६०–६१

†**श्री स्वर्ण सिंह** : मैं वर्ष १९६०-६१ के लिये आय-व्ययक (रेलवे) के संबंध में अतिरिक्त अनुदानों की मांगों का एक विवरण उपस्थापित करता हूं ।

कार्य मंत्रणा समिति

बारहवां प्रतिवेदन

†**श्री कृष्णमूर्ति राव** (शिमोगा) : मैं कार्य मंत्रणा समिति का बारह प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूं ।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

प्राक्कलन समिति

बाईसवां और तेईसवां प्रतिवेदन

†**श्री दासप्पा** (बंगलौर) : मैं प्राक्कलन समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूं :

(एक) भूतपूर्व शिक्षा तथा वैज्ञानिक अनुसंधान मंत्रालय—टेक्निकल शिक्षा भाग २ के बारे में प्राक्कलन समिति (दूसरी लोक-सभा) का पन्द्रहवां प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी बाईसवीं रिपोर्ट ।

(दो) भूतपूर्व सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय (सहकार विभाग) राष्ट्रीय सहकारी विकास तथा भांडागार बोर्ड के बारे में रिपोर्ट के बारे में प्राक्कलन समिति (दूसरी लोक-सभा) का एक सौ तेंतीसवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी तेईसवां प्रतिवेदन ।

केन्द्रीय बिक्री कर (संशोधन) विधेयक

†**वित्त मंत्री (श्री मोरारजी देसाई)** : मैं प्रस्ताव करता हूं कि केन्द्रीय बिक्री कर (संशोधन) विधेयक में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

†**अध्यक्ष महोदय :** प्रश्न यह है :

"कि केन्द्रीय बिक्री कर (संशोधन) विधेयक में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक को पुरस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

†**श्री मोरारजी देसाई** : मैं विधेयक पुरस्थापित करता हूं ।

रेलवे आयव्ययक, १९६३-६४

†**रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह)** : अध्यक्ष महोदय,

मैं १९६३-६४ के वित्तीय वर्ष के लिए भारत की सरकारी रेलों का बजट पेश करने के लिए खड़ा हूं । इस सिलसिले में मैं रेलों के प्रशासन और उनके कार्य से सम्बन्धित कुछ मोटे परिणामों की ओर भी माननीय सदस्यों का ध्यान दिलाऊंगा ।

१९६१-६२ के लेखे

२. हमेशा की तरह सबसे पहले मैं पिछले समाप्त वर्ष में भारतीय रेलों के वित्तीय परिणामों का उल्लेख करूंगा । १९६१-६२ में यातायात से कुल प्राप्ति ५००.५० करोड़ रुपये रही, जो ५०१.२४ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान के बहुत निकट है । कुल साधारण संचालन व्यय ३२५.३३ करोड़ रुपये रहा ; इस प्रकार ३३०.३९ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान में ५.०६ करोड़ रुपये बच गये । राजस्व लेखे से मूल्यह्रास आरक्षित निधि में वार्षिक विनियोग, शुद्ध विविध व्यय और सामान्य राजस्व को भुगतान वित्तीय स्थिति के अन्य पहलू हैं । ऊपर बताये गये पहले और तीसरे मद में भुगतान उस बढ़ी हुई वार्षिक दर पर किया गया जो १९६० की रेलवे

---

†मूल अंग्रेज़ी में

अभिसमय समिति की सिफारिशों के अनुसार तीसरी आयोजना के लिए निर्धारित है। परिणाम-स्वरूप, विकास निधि में जमा करने के लिए शुद्ध रेलवे बचत २४.४० करोड़ रुपये रही, जब कि इसका संशोधित अनुमान १६.४८ करोड़ रुपये था।

यह बात याद रखने योग्य है कि विकास निधि में पैसा वार्षिक रेलवे बचत से आता है और तीसरी आयोजना में इस निधि से निर्माण-कार्यों पर प्रति वर्ष औसतन लगभग २३ करोड़ रुपये लगाये जाने को हैं। यह अनुमान वर्तमान लेखा-जोखा के आधार पर लगाया गया है, यद्यपि इस बात का संकेत मिलता है कि अन्त में चल कर औसत वार्षिक व्यय इससे कहीं अधिक होगा। इस आवश्यकता को देखते हुए, १९६१–६२ तीसरी आयोजना के पहले वर्ष—में जो २४.४० करोड़ रुपये की बचत हुई है, वह पर्याप्त मात्र है। यदि वार्षिक बचत और विकास निधि की आवश्यकताओं के बीच यह सम्बन्ध कायम न रखा जाय, तो विकास निधि की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बाध्य होकर रेलवे को सामान्य राजस्व से कर्ज़ लेना पड़ेगा, जैसा कि दूसरी आयोजना के कुछ वर्षों में करना पड़ा था। निश्चय ही यह वांछनीय नहीं होगा। लेकिन, इस सम्बन्ध में सन्तोषजनक बात यह है कि यद्यपि १९६०–६१ के मुकाबले १९६१–६२ में रेलवे की बचनबद्धता बहुत अधिक थी, फिर भी इस वर्ष २४.४० करोड़ रुपये की बचत हुई। यह बचनबद्धता वर्तमान रेलवे अभिसमय की सिफारिशों के कारण है, जिनके अनुसार १९६१ से १९६६ तक के पांच वर्षों में रेलवे की वित्तीय व्यवस्था शासित होती है।

१९६२–६३ के संशोधित अनुमान

३. चालू वर्ष में यातायात से कुल प्राप्ति का संशोधित अनुमान ५४९.६२ करोड़ रुपये रखा गया है जो बजट अनुमान से ४.२६ करोड़ रुपये अधिक है। यह वृद्धि खास तौर पर 'अन्य कोचिंग' और 'फुटकर' मद में और कुछ हद तक 'यात्री यातायात' के मद में हुई है। बजट में माल यातायात से आमदनी का जो अनुमान लगाया गया था, उसके पूरा होने की आशा है। शुद्ध साधारण संचालन-व्यय का संशोधित अनुमान बजट से ६.३४ करोड़ रुपये अधिक है। यह वृद्धि अनिवार्य रूप से परिचालन के सम्बन्ध में कुछ अधिक खर्च और कुछ दूसरे मदों में खर्च के कारण है जिसमें वर्तमान आपात से उत्पन्न खर्च भी शामिल हैं। इसके अलावा बजट के बाद कोयले की कीमत में जो वृद्धि हुई और दूसरे वेतन आयोग की कुछ गौण सिफारिशों के सम्बन्ध में जो निर्णय किये गये, उनकी वजह से भी साधारण संचालन व्यय बढ़ा। बजट के बाद जो निर्णय किये गये, उनमें से कुछ प्रमुख निर्णय इस प्रकार हैं—रात की ड्यूटी के लिए भत्ते का भुगतान, नैमित्तिक मजदूरों को हफ्ते में वेतन सहित आराम और अस्थायी कर्मचारियों के निर्वाह निधि खाते में सरकारी अंशदान जमा करने की व्यवस्था, जो पेंशन के हक़दार कर्मचारियों के स्थायी होने पर उनकी पेंशन निर्धारित करने के लिए कुल अस्थायी सेवा गिने जाने के समान है। रेलवे अभिसमय समिति, १९६० की सिफारिश के अनुसार, तीसरी आयोजना में मूल्यह्रास के लिए प्रति वर्ष ६७ करोड़ रुपये की व्यवस्था है। १९६१–६२ के ६५ करोड़ रुपये की तुलना में इस वर्ष मूल्यह्रास आरक्षित निधि में ६७ करोड़ रुपये देने के बाद और विविध व्यय और सामान्य राजस्व को भुगतान के मद में बची हुई रकम का लेखा-जोखा करके बचत का संशोधित अनुमान २२.२० करोड़ रुपये लगाया गया है। यह रकम विकास निधि में जमा की जायेगी।

जैसा कि पहले बताया जा चुका है, कुछ मदों में अनिवार्य रूप से अधिक खर्च हुआ है। लेकिन यह प्रसन्नता की बात है कि खर्च बढ़ जाने के बावजूद शुद्ध बचत का अनुमान लगभग उतना ही है जितना कि पहले-पहल बजट में (२३.२२ करोड़ रुपये) रखा गया था। राजस्व संचालन खाते का अतिरिक्त खर्च पूरा करने के लिए पूरक मांगें तैयार की गयी हैं। ये पूरक मांगें उन मांगों के अलावा हैं, जो नव-

म्बर, १९६२ में पेश हुई और संसद् द्वारा स्वीकार की गयी थीं। जहां तक रेलवे बचत का प्रश्न है, यह केवल इतनी ही नहीं होनी चाहिए जो विकास निधि की शोधक्षमता के लिए काफी हो, बल्कि यह भी अपेक्षित है कि निवेश की रकम में वृद्धि के साथ बचत भी साल–ब–साल बढ़ती रहे रेलवे पर जो बड़ी पूंजी लगी हुई है, उसका सन्तोषजनक प्रतिफल मिलता रहे और साथ ही विकास निधि से होने वाले खर्च में सम्भावित वृद्धि की पूर्ति होती रहे, इसके लिए बचत को बढ़ाना आवश्यक है। तीसरी आयोजना में रेलवे की औसत ब्याजदेय पूंजी लगभग २००० करोड़ होगी, जबकि पहली आयोजना में यह पूंजी औसतन लगभग ९०० करोड़ रुपये थी। विकास निधि से होने वाला खर्च भी दूने से अधिक बढ़ गया है। इस निधि में रेलवे की वार्षिक बचत से पैसा आता है। इससे देखते हुए पहली आयोजना में १५ करोड़ रुपये की वार्षिक बचत की तुलना में, जो कदाचित उस आयोजना के लिए पर्याप्त रही होगी, तीसरी आयोजना में रेलवे को प्रतिवर्ष कम से कम लगभग ३० करोड़ रुपये की बचत करनी होगी।

४. चालू वर्ष में निर्माण, सन्यन्त्र और मशीन और चल-स्टाक पर शुद्ध व्यय का संशोधित अनुमान ३०७.७४ करोड़ रुपये है। यह संशोधित पूंजीगत बजट २९५ करोड़ रुपये की बजट व्यवस्था से १२.७४ करोड़ रुपये अधिक है और जैसा कि अप्रैल, १९६२ में बजट पेश करते समय मैंने कहा था, २९५ करोड़ रुपये की यह बजट व्यवस्था उस समय तक की सब से अधिक व्यवस्था थी। सब से बाद में जो संकेत मिले हैं, उनके अनुसार अधिक सामान मिलने और आयोजना के काम में अधिक सुधार की आशा है। इस मद में अतिरिक्त रकम की व्यवस्था इस प्रत्याशित खर्च को पूरा करने के लिए है और पूरक मांग में शामिल की गयी है।

रेल परिवहन-क्षमता का विकास—तीसरी आयोजना के लक्ष्य

५. १९६२–६३ के रेलवे बजट से सम्बन्धित श्वेत पत्र में इस बात की परिकल्पना की गयी थी कि तीसरी आयोजना में २४५० लाख टन प्रारम्भिक माल यातायात का जो अनुमान १९६१ में निर्धारित किया गया था, उसकी तुलना में रेल परिवहन का संशोधित लक्ष्य बहुत अधिक बढ़ जायेगा। उपर्युक्त अनुमान के अनुरूप रेलवे विकास कार्यक्रम की लागत १३२५ करोड़ रुपये रखी गयी थी। तब से विभिन्न कोयला-खानों में उत्पादन और विभिन्न दिशाओं में कोयले के परिवहन की अधिक ब्यौरेवार तस्वीर सामने आयी है। धुलाई कारखानों तक कच्चे कोयले का यातायात कम दूरी का यातायात है, इसमें लगभग ५० लाख टन वृद्धि होगी; कोयला यातायात के स्वरूप में परिवर्तन के कारण कुछ मार्गों पर अधिक कोयला ढोया जायेगा और आम माल की अधिक ढुलाई के लिए कुछ आवश्यक काम करने होंगे। इन सब बातों का ध्यान रखकर रेलवे के विस्तार और विकास कार्यक्रम के लिए आयोजना कमीशन ने १४५ करोड़ रुपये का अतिरिक्त परिव्यय अनुमोदित किया है। इस तरह रेलवे का अनुमोदित परिव्यय अब १४७० करोड़ रुपये है; १४५ करोड़ रुपये के अतिरिक्त अनुमोदित परिव्यय में १९ करोड़ रुपये का विदेशी मुद्रा का अंश शामिल है।

६. इस अतिरिक्त व्यवस्था में १२० करोड़ पये कोयले की अधिक ढुलाई के लिए और २५ करोड़ रुपये तीसरी आयोजना में बढ़े हुए आम माल यातायात के सम्बन्ध में रेलों द्वारा अत्यन्त आवश्यक कार्यों और चौथी आयोजना के शुरू में विशेष रूप से बढ़े हुए कोयला यातायात के लिए अब जो प्रारम्भिक उपाय किये जायेंगे और जिन पर अमल करने में काफी समय लगेगा, उनके लिए हैं। रेलवे द्वारा प्रस्तावित वृहत्तर तीसरी आयोजना में प्रारम्भिक विविध माल (अर्थात् इस्पात कारखानों के लिए कच्चे माल और वहां से तैयार माल कोयला, सीमेंट और निर्यात के लिए लोहा खनिज को छोड़ कर अन्य माल) यातायात में लगभग १०० लाख टन वृद्धि की व्यवस्था है। तीसरी आयोजना में २४५० लाख टन माल यातायात के प्रारम्भिक लक्ष्य में इस तरह के यातायात के लिए ९८० लाख टन

का लक्ष्य रखा गया था। इस बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के उद्देश्य से लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए जो काम अपेक्षित हैं, उनके लिए व्यवस्था की गयी है। इस काम के लिए अतिरिक्त चल-स्टाक, अर्थात माल डिब्बों और रेल इंजनों की जो जरूरत होगी, उसके लिए रकम की व्यवस्था के प्रश्न पर बाद में विचार किया जायेगा, यद्यपि रेलों से कहा गया है कि माल डिब्बों के लिए कार्यक्रम बनायें। चौथी आयोजना के सम्बन्ध में जो अग्रिम कार्रवाई तीसरी आयोजना में करनी है, उसमें उन ट्रंक और दूसरी महत्वपूर्ण लाइनों पर ५२५ मील दोहरी पटरी बिछाने का कार्यक्रम शामिल है, जिनसे बंगाल, बिहार कोयला-क्षेत्रों और दूरस्थ कोयला-क्षेत्रों से पश्चिम और दक्षिण भारत को कोयला भेजा जायेगा। इस सम्बन्ध में अग्रिम कार्रवाई अत्यन्त आवश्यक है, क्योंकि चौथी आयोजना के शुरू के वर्षों में इन दोहरी लाइनों को चालू करने से पहले इनके निर्माण में तीन से चार वर्ष का समय लगेगा। सरकार ने इसे मान लिया है और इस काम को शुरू करने के लिए १९६३–६४ के बजट में व्यवस्था की गयी है। मैं यह याद दिलाना चाहता हूं कि कोयले की अधिक ढुलाई के सम्बन्ध में परिवहन की जरूरतों को पूरा करने के उद्देश्य से प्रारम्भिक उपाय के रूप में पूर्वोक्त लाइनों में से कुछ लाइनों का तत्काल सर्वेक्षण करने के लिए अगस्त, १९६२ में पूरक मांगें पेश की गयीं थीं, जिन्हें संसद् ने स्वीकार किया था। आयोजना के लिए रेलें कुल मिलाकर लगभग १५३५ करोड़ रुपये के परिव्यय का कार्यक्रम बना रही हैं। इस कार्यक्रम में चल-स्टाक की खरीद के लिए ६५ करोड़ रुपये की रकम शामिल है और जैसा कि मैं बता चुका हूं, इसके लिए आगे चलकर रकम की व्यवस्था होने की आशा है। इस परिव्यय के आधार पर रेलें चालू आयोजना के अन्त में प्रतिवर्ष २६०० लाख टन प्रारम्भिक यातायात सम्हालने के लिए तैयार हो रही हैं और चौथी आयोजना के शुरू के वर्षों में आंशिक रूप से कोयला यातायात के लिए अतिरिक्त क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से अग्रिम कार्रवाई कर रही हैं। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, चालू वर्ष में रेलवे "पूंजीगत बजट" का संशोधित अनुमान बजट से कुछ अधिक है और १९६३–६४ का पूंजीगत बजट, जिसका उल्लेख मैं अभी करूंगा, इससे भी अधिक है। पूंजीगत बजट में ये वृद्धियां तीसरी आयोजना में रेलों के कार्यक्रम के अनुरूप है।

परिवहन कार्य

७. १९६१–६२ तीसरी आयोजना के पहले वर्ष—में रेलों के वित्तीय परिणाम और चालू वर्ष में इनके वित्तीय परिणामों का पूर्वानुमान बताने के बाद मैं इन दो वर्षों में रेलों के परिवहन कार्य की स्थूल समीक्षा करूंगा। मार्च, १९६२ में १९६२–६३ का अन्तरिम रेलवे बजट पेश करते समय श्री जगजीवन राम ने बताया था कि अनेक कारणों से १९६१–६२ में आशा से कम यातायात हुआ। बाद में अप्रैल, १९६२ में पिछले वर्ष के परिणामों की रिपोर्ट देते समय मैंने सदन को बताया था कि कुल मिलाकर १९६१–६२ में परिवहन की स्थिति उससे पिछले वर्ष की तुलना में फिर भी अच्छी थी। कोयले का लदान प्रतिदिन औसतन ५९९९ माल डिब्बे रहा, जबकि १९६०–६१ में लदान प्रतिदिन औसतन ५६६ माल डिब्बे था। बंगाल और बिहार के कोयला -क्षेत्रों में कोयले का लदान १९६०–६१ के ४४८१ माल डिब्बों से बढ़ कर १९६१–६२ में ४७९९ माल डिब्बे, अर्थात प्रतिदिन ३१८ माल डिब्बे रहा। इस प्रकार कोयले के लदान में लगभग ७ प्रतिशत की वृद्धि हुई। इस्पात कारखानों और धुलाई कारखानों की कोयले की कुल जरूरत पूरी की गयी और इसके अलावा दूरस्थ कोयला-क्षेत्रों से जितना कोयला ढोने को मिला, रेलों ने वह सब कोयला भी ढोया। इस्पात कारखानों और धुलाई कारखानों को छोड़कर अन्य उपभोक्ताओं के लिए रेलों ने बंगाल और बिहार के कोयला-क्षेत्रों से १९६०–६१ की तुलना में १९६१–६२ में प्रतिदिन औसतन १८२ माल डिब्बे अधिक कोयला पहुंचाया।

८. चालू वर्ष में रेल परिवहन की स्थिति में आमतौर पर और कोयले के परिवहन में खास तौर पर महत्वपूर्ण सुधार हुआ है। अप्रैल, १९६२ से जनवरी, १९६३ तक के दस महीनों में पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में माल का लदान लगभग १३२ लाख टन (१३४.२ लाख मीटरिक

टन) बढ़ गया और अभी भी संचलन की तेज़ रफ्तार जारी है। इन परिस्थितियों में इस बात की पूरी आशा है कि पिछले वर्ष के मुकाबले चालू वर्ष के अन्त तक भाड़े वाला यातायात १५० लाख टन बढ़ जायेगा। यह वृद्धि उस अनुमान के बिल्कुल अनुरूप है जो बजट तैयार करते समय लगाया था। यदि इस्पात कारखानों की रेल परिवहन सम्बन्धी जरूरतें आशा के अनुरूप हुई होतीं और यदि सभी कोयला-क्षेत्रों से कोयले का लदान अन्य दिनों की अपेक्षा रविवार को बहुत कम न हुआ होता, तो परिवहन में इससे अधिक वृद्धि होती।

चालू वर्ष के पहले दस महीनों में बड़ी लाइन पर कुल मिलाकर प्रतिदिन औसतन २०२९६ माल डिब्बे लादे गये, जबकि १९६१-६२ की इसी अवधि में प्रतिदिन औसतन १८४४३ माल डिब्बे लादे गये थे, अर्थात् चालू वर्ष में १० प्रतिशत अधिक लदान हुआ। मीटर लाइन में प्रतिदिन औसतन १०३२३ माल डिब्बे लादे गये, जबकि इससे पहले वर्ष की इसी अवधि में तिदिन औसतन १०१४६ माल डिब्बे लादे गये थे। पिछले वर्ष की तुलना में प्रति मीटर लाइन माल डिब्बा के हिसाब से लदान लगभग पांच प्रतिशत अधिक रहा।

बंगाल और बिहार कोयला-क्षेत्रों और दूरस्थ कोयला-क्षेत्रों से कोयले के लदान में भी बरावर सुधार हुआ है। चालू वर्ष के पहले दस महीनों में प्रतिदिन कोयले का लदान लगभग ६५५२ माल डिब्बे रहा, जबकि १९६०-६१ की इसी अवधि में प्रतिदिन औसतन ५९७६ माल डिब्बे लादे गये थे, अर्थात् इस वर्ष ९.६ प्रतिशत अधिक माल-डिब्बे लादे गये। इसी अवधि में बंगाल और बिहार कोयला-क्षेत्रों में कोयले का लदान प्रतिदिन औसतन ५१९९ मालडिब्बे रहा, जबकि इससे पहले वर्ष की इसी अवधि में प्रतिदिन औसतन ४७८१ माल डिब्बे लादे गए थे, अर्थात् चालू वर्ष में ८ ७ प्रतिशत अधिक लदान हुआ। इस्पात कारखानों और धुलाई कारखानों में कोयले की जितनी ज़रूरत हुई, वह सब पूरी की जा रही है। इस वर्ष के पहले दस महीनों में इस्पात कारखानों के लिये प्रतिदिन औसतन १२२२ और धुलाई कारखानों के लिये प्रतिदिन औसतन २५२ माल डिब्बे कोयला भेजा गया। इससे पहले वर्ष की इसी अवधि में इनकी आवश्यकताएं क्रमशः १०९२ और १०९ मालडिब्बे थीं। दूरस्थ कोयला-क्षेत्रों से कोयला ढोने के लिये जितने माल-डिब्बों की मांग की गयी, उसे भी रेलों ने पूरा किया। अन्य उपभोक्ताओं के लिए बंगाल और बिहार कोयला-क्षेत्रों से १९६२-६३ की इस अवधि में प्रतिदिन लगभग ३७२५ माल डिब्बों में कोयला भेजा गया जब कि इससे पहले वर्ष की इसी अवधि में प्रतिदिन औसतन ३५८० माल डिब्बे कोयला भेजा गया था। जैसे जैसे विकास कार्य सम्पन्न होंगे और चल-स्टाक की मात्रा बढ़ेगी वैसेवैसे तीसरी पंचवर्षीय योजना के शेष वर्षों में उत्तोत्तर अधिक माल डिब्बे चलाये जायेंगे।

९. चालू वर्ष परिचालन दक्षता में लगातार सर्वतोमुखी सुधार हुआ है जो १९६१-६२ के कार्य की तुलना में बहुत अधिक है। परिचालन-सम्बन्धित परिणामों की चर्चा भारत की सरकारी रेलों के कार्य की समीक्षा के सब से बाद के संस्करण में की गयी है जिसकी प्रतियां बजट प्रलेखों के साथ माननीय सदस्यों को दी गयी हैं। इस बार समीक्षा में कुछ अतिरिक्त विषयों के सम्बन्ध में जानकारी दी गयी है जो पिछले तीन वर्षों की समीक्षाओं में नहीं दी गयी थी।

१०. चालू वर्ष में मुगलसराय से पश्चिम की ओर के स्टेशनों को कोयला भेजने में और प्रगति हुई है। अप्रैल, १९६२ से जनवरी, १९६३ तक की अवधि में मुगलसराय के रास्ते कोयले से लदे हुए प्रतिदिन औसतन १९८९ माल डिब्बे भेजे गए, जब कि इससे पहले वर्ष की इसी अवधि में कोयले से लदे प्रतिदिन औसतन १८९१ माल डिब्बे भेजे गए थे। इस अवधि में मुगलसराय

में पूर्व रेलवे ने उत्तर रेलवे को कोयले और अन्य भाड़े वाले माल के प्रतिदिन २६२८ माल डिब्बे दिये जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि में प्रतिदिन औसतन २४४८ माल डिब्बे दिये गए थे।

११. यह महत्व की बात है कि माल की ढुलाई में यह सफलता आदमियों और सामान के आपातिक परिवहन के अतिरिक्त है जो खास तौर पर कोचिंग स्पेशल गाड़ियों के रूप में प्रतिरक्षा संबंधी काम के लिये संचालित किया गया। अभी हाल के महीनों में बहुत थोड़े नोटिस पर रेलों से इस आपातिक परिवहन की व्यवस्था करने के लिये कहा गया था। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में आपात से उत्पन्नपरिवहन को मिलाकर कुल अतिरिक्त-कार्य सामान्य परिवहन से लगभग ६५ प्रतिशत अधिक रहा है। इस वृहद् प्रयास के ब्योरे का रेलों ने प्रचार नहीं किया है और प्रचार न करने के कारण भी स्पष्ट हैं। इस बड़े काम को इस ढंग से निभाया गया कि आम सवारी गाड़ियों और असैनिक रसद के संचालन में प्रायः न कोई बाधा पड़ी और न उन्हें कम करना पड़ा। इस अवसर पर में माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि मेरे साथ मिलकर वे सभी वर्ग के रेल कर्मचारियों को बधाई दें, जिनके सतत प्रयास के फलस्वरूप यह सराहनीय काम सम्पन्न हुआ है। यह बड़ी उत्साहवर्धक बात है कि चालू वर्ष में रेल परिवहन की स्थिति आम तौर पर बहुत कुछ सुधर गयी है और रेलें विकासमान उद्योग-धंधों की प्रायः सब ज़रूरतों को पूरा कर सकती हैं।

असम के लिये रेल परिवहन की अधिक सविधाएं

१२. पिछले कुछ वर्षों से असम के लिए रेल क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता पर ध्यान दिया जाता रहा है। इस सम्बन्ध में यह उल्लेखनीय है कि वर्तमान आपात शुरू होने से पहले ही कलकत्ता से सिलीगुड़ी तक एक बड़ी लाइन बनाने का आयोजन किया गया था। यह लाइन तिलडांगा-फरक्का-खजुरिया घाट के रास्ते बनायी गयी है, खजुरिया में गंगा नदी पर फेरी सर्विस है और आगे मालदा होकर यह लाइन सिलीगुड़ी से मिल गयी है। इस सम्बन्ध में १९१ किलोमीटर (११९.५ मील) नयी बड़ी लाइन बनाई गयी है और ८० किलोमीटर (५० मील) लम्बी मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदला गया है। इसके अलावा रंगिया-रंगापाड़ा नार्थ मीटर लाइन को मुर्कांग सेलेक तक बढ़ाने का आयोजन भी किया गया था। इस नयी लाइन का रंगापाड़ा नार्थ लखीकपुर भाग, जो लगभग १७३ किलोमीटर (१०७ मील) लम्बा है, जून, १९६२ में यातायात के लिए खोला गया। इससे पहले मार्च, १९६२ में इस लाइन का एक छोटा टुकड़ा यातायात के लिए खोला जा चुका था। लखीमपुर से आगे मुर्कांग सेलेक तक १६१ किलोमीटर (लगभग १०० मील) लाइन का निर्माण किया जा रहा है। जिस इलाके से होकर लाइन के इस भाग का निर्माण किया जा रहा है, वह पहले भाग की तुलना में कहीं अधिक बीहड़ इलाका है। कटिहार और पाण्डू तथा पाण्डू और तिनसुकिया के बीच मुख्य लाइन की क्षमता बढ़ाने के सम्बन्ध में कई काम किये गये हैं। कटिहार-गोहाटी खण्ड की क्षमता और बढ़ाने के उद्देश्य से इस खण्ड पर डीज़ल बिजली रेल इंजन चलाने का भी विचार है और इनके ख़रीदने की व्यवस्था की गयी है। लाइन क्षमता बढ़ाने के सम्बन्ध में जो उपाय किये गये, उनमें १९६०-६१ और चालू वर्ष में खरीदे गये डीजल रेल इंजन चलाने का काम भी शामिल है। विशेष रूप से वर्तमान आपात में इस क्षेत्र में जो बड़े पैमाने पर रेल परिवहन हुआ है, उसमें ये उपाय अत्यन्त उपयोगी सिद्ध हुए हैं।

माननीय सदस्य जानते हैं कि ब्रह्मपुत्र नदी पर रेल-सड़क पुल बनाने का काम दूसरी आयोजना के अन्तिम दौर में शुरू किया गया था। हमारे देश में यही एक प्रमुख नदी है जिस पर इससे पहले कोई पुल नहीं बनाया गया था। माल यातायात के लिए पुल को निर्धारित समय से दो महीने पहले तैयार करने के उद्देश्य से विशेष उपाय किये गये। इस पुल के बन

जाने से असम में ब्रह्मपुत्र नदी के उत्तरी और दक्षिणी क्षेत्रों के बीच रेल परिवहन के साधनों में सामयिक सुधार हुआ है ।

पूर्वोत्तर-सीमा रेलवे ने परिवहन के अतिरिक्त भारी बोझ को बड़े कारगर ढंग से निभाया है । अतिरिक्त परिवहन में वह आपातिक परिवहन भी शामिल है जो प्रतिरक्षा के लिए बड़े पैमाने पर किया गया । १९५८ के शुरू में जब एक नया रेल-प्रशासन कायम किया गया और उसका प्रधान कार्यालय असम में रखा गया, उस समय इससे जिन लाभों की आशा की गयी थी, वह पूरी हो गयी है । यह बड़े महत्व की बात है कि बड़े पैमाने पर आपातिक यातायात सम्हालने के साथ-साथ असम में और असम से बाहर असैनिक माल का संचालन भी जारी रहा । ज्वाइंट स्टीमर कम्पनियों ने लम्बे अर्से तक बुकिंग बन्द कर रखा था, जिसकी वजह से रेलवे को पहले के मुकाबले अधिक मात्रा में चाय और पटसन ढोना पड़ा । नवम्बर और दिसम्बर, १९६१ में जितना पटसन और चाय बुक हुआ था, उसके अलावा १९६२ की इसी अवधि में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने लगभग ५००० माल-डिब्बे पटसन और ३०० माल-डिब्बे चाय और बुक किये ।

असम के साथ रेल सम्पर्क बढ़ाने के परिणामस्वरूप फ़रक्का में माल डिब्बा फेरी की क्षमता भी बढ़ा दी गयी है ताकि दक्षिण बंगाल के बड़ी लाइन वाले क्षेत्रों से उत्तर बंगाल और असम के क्षेत्रों में अधिक माल गाड़ियां चलायी जा सकें । फेरी की क्षमता उत्तरोत्तर बढ़ायी जा रही है । आपात से पहले यहां दोनों ओर प्रतिदिन बड़ी लाइन के ५४-५५ माल-डिब्बे भेजे जाते थे । इस समय दोनों ओर प्रति-दिन बड़ी लाइन के १६२–१६२ माल डिब्बे भेजे जा र हैं ; ज़रूरत पड़ने पर यथा-और अधिक माल-डिब्बे भेजने की व्यवस्था की जायेगी ।

गाड़ियों का संचालन बढ़ गया है, इसके लिए असम में कई स्थानों पर और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में आम तौर पर टर्मिनल की सुविधाएं तेजी से बढ़ायी जा रही हैं । सिलीगुड़ी के पास बड़ी लाइन पर अभी हाल में बड़ा टर्मिनल यार्ड बनाया गया है । इस यार्ड में न केवल बड़ी लाइन का यातायात, बल्कि मीटर और छोटी लाइनों के यानान्तरण का काम भी अब कारगर ढंग से सम्हाला जा सकता है ।

लाइन की क्षमता और बढ़ाने के लिए सिलीगुड़ी-अलीपुर द्वारा खंड में केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रणाली (Centralised Traffic Control) चालू करने के संबंध में काम शुरू किया गया है । यह सन्देश भेजने की एक योजना है जो एक लम्बे खंड पर स्वतः काम कर सकती है। इससे गाड़ियों के आने-जाने में रुकावट दूर होगी और रेलों की क्षमता भी बढ़ेगी । इस योजना को अलीपुर द्वार से अमीनगांव तक बढ़ाने के संबंध में भी विचार किया जा रहा है और साथ ही असम में रेल क्षमता के अपेक्षित विस्तार के लिए दूसरे उपायों पर भी बराबर ध्यान दिया जा रहा है ।

१९६३-६४ के बजट अनुमान

१३. अब मैं बजट वर्ष १९६३-६४ के अनुमानों का ज़िक्र करूंगा । माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि बजट वर्ष के अनुमानों पर वर्तमान आपात का बहुत अधिक प्रभाव पड़ेगा क्योंकि आपात की परिवहन संबंधी आवश्यकताओं को जल्द पूरा करना लाज़मी है । एक बुनियादी ढांचे से सम्बद्ध होने के कारण रेलवे आयोजना राष्ट्रीय प्रतिरक्षा का एक अविभाज्य अंग है । इसलिए रेलों के लिए विकास के प्रवेग को न केवल कायम रखना है, बल्कि उसे और बढ़ाना भी है । दूसरे शब्दों में, १९६२-६३ के मुकाबले १९६३–६४ में

सामान्य यातायात की प्रत्याशित वृद्धि को सम्हालने के अलावा १९६३–६४ में ज़रूरत पड़ने पर रेलों को प्रतिरक्षा से संबंधित यातायात सम्हालने के लिए भी तैयार रहना होगा। परिवहन का काम बढ़ाने के लिए जो व्यवस्था की जायेगी, उसके कारण परिचालन और अनुरक्षण के मद में अनिवार्य रूप से ख़र्च बढ़ेगा। आपात के परिणामस्वरूप कुछ लाज़मी ख़र्च भी होगा। रेलों के लिए पर्याप्त मात्रा में कोयले का रिज़र्व रखना होगा और नागरिक प्रतिरक्षा की न्यूनतम आवश्यकताओं के अनुरूप संगठन करना होगा। नागरिक प्रतिरक्षा के काम में रेलवे लाइनों और उत्तरी भारत में रेलवे संस्थापनों की सुरक्षा-व्यवस्था को मज़बूत करने के लिए रेलवे सुरक्षा के दल विशेष बटैलियन बनाने का काम भी शामिल है। इन कामों की व्यवस्था करते समय इस बात की कोशिश की जायेगी कि इस वर्ष जो अतिरिक्त आमदनी हो, उसके अनुरूप अतिरिक्त खर्च यथासंभव कम किया जाय। जन-शक्ति, उपस्कर और उत्पादन-क्षमता के रूप में उपलब्ध साधनों का अधिक से अधिक उपयोग करके खर्च को बढ़ने से रोका जायेगा। सरकार के अन्य विभागों की तरह रेलों ने भी प्रतिरक्षा प्रयास के लिए अपने साधनों को सुरक्षित रखने के उद्देश्य से कई उपाय किये हैं। इस संबंध में जो उपाय किये गये हैं, उनमें अन्य बातों के साथ ये उपाय भी शामिल हैं—प्रशासन-संबंधी ऊपरी खर्च में कमी, फुटकर और यात्रा-संबंधी खर्च पर कड़ा नियंत्रण, जिन इमारतों की हालत ऐसी है कि उनके सामान्य अनुरक्षण का काम मुल्तवी रखा जा सकता है, उनके संबंध में इस काम को मुल्तवी रखना, इमारतों का निर्माण केवल अत्यन्त आवश्यक इमारतों तक सीमित रखना और इमारत बनाने की लागत में कड़ी किफायत करना।

१४. १९६३–६५ में यातायात की प्रत्याशित वृद्धि को सम्हालने के लिए परिचालन और राजस्व मदों में जो अतिरिक्त ख़र्च करना पड़ेगा, और आपात के कारण रेलों पर जो भार पड़ेगा, उससे संबंधित राजस्व लेखे का खर्च बढ़ी हुई आमदनी से पूरा किया जायेगा। यह आमदनी जुलाई, १९६२ से लागू भाड़े और किराये की दरों के आधार पर १९६३–६४ में यातायात की प्रत्याशित वृद्धि से प्राप्त होगी। लेकिन यातायात से जो शुद्ध आमदनी होगी, उसे बढ़ाना होगा ताकि प्रतिरक्षा के कामों के लिए सामान्य राजस्व को अतिरिक्त साधन उपलब्ध किये जा सकें। इसके अलावा यह भी आवश्यक है कि तीसरी आयोजना में रेलवे विकास के विस्तृत कार्य-क्रम के लिए अतिरिक्त साधन जुटाने के रूप में सामान्य राजकोष पर इस समय जो बोझा आ पड़ा है, उसे यथासंभव हल्का किया जाय। इसलिए अपने सहयोगी, वित्त मंत्री से परामर्श लेने के बाद मैंने यह विचार किया है कि रेलवे अभिसमय समिति, १९६० की सिफारिश के अनुसार रेलवे की ब्याजदेय पूंजी पर सामान्य राजस्व को ४.२५ प्रतिशत की दर पर जो लाभांश दिया जाता है, उसकी दर १९६३-६४ में और तीसरी आयोजना के शेष दो वर्षों में हर वर्ष बढ़ाकर ४.५० प्रतिशत कर दी जाय। तीसरी आयोजना के बाद की व्यवस्था सहज रूप से अगली रेलवे अभिसमय समिति के अधिकार-क्षेत्र की बात है जो १९६५ में नियुक्त की जायेगी। लाभांश की दर में वृद्धि से १९६३-६४ में सामान्य राजस्व को चार करोड़ रुपये से कुछ ही अधिक रकम प्राप्त होगी। लाभांश की दर में वृद्धि स्वयमेव उचित है क्योंकि १९६० की रेलवे अभिसमय समिति ने जब अपनी सिफारिशें की थीं, तब से केन्द्रीय सरकार की वार्षिक उधार लेने की दर ४ प्रतिशत से बढ़कर ४.२५ प्रतिशत हो गयी है। सरकारी कर्ज़ पर सूद की औसत दर भी इस अवधि में ३.५७ से बढ़कर ३.७७ प्रतिशत हो गयी है। इस प्रकार के किसी औचित्य के अलावा भी, सबसे बड़े और पुराने उपक्रम के नाते भी रेलों के लिए यह उचित है कि ऐसे समय में, जब कि प्रतिरक्षा के कामों के लिए अतिरिक्त साधन जुटाने की आवश्यकता है, वे सामान्य राजकोष में प्रत्यक्ष रूप से अधिक अंशदान करें।

१५. सामान्य राजकोष में अधिक अंशदान के लिए लगभग चार करोड़ रुपये अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने के अलावा १९६३-६४ में, अतिरिक्त राजस्व के रूप में, मैं १५ करोड़ और प्राप्त करना चाहता हूं। जैसा कि मैं अभी बताऊंगा, १५ करोड़ रुपये की यह रकम रेलवे मूल्यह्रास आरक्षित निधि और रेलवे विकास निधि को सुदृढ़ करने के लिए आवश्यक है। सौभाग्य की बात है कि यद्यपि यह आवश्यक कार्रवाई प्रत्यक्षत: रेलों के हित में की जा रही है, फिर भी इससे राष्ट्रीय उद्देश्यों की प्राप्ति में भी कुछ हद तक सहायता पहुंचाई जा सकेगी। इन विधियों में जो अधिक रकम की व्यवस्था की जा रही है, उसकी ज़रूरत १९६३-६४ में रेलों की तात्कालिक आवश्यकताओं के लिए नहीं है और उस हद तक वह रकम रेलों के महाजन, सामान्य राजकोष, के पास रहेगी और सरकार की समग्र अर्थोपाय स्थिति को सुगम बनाने के लिए उपलब्ध होगी।

१६. दिसम्बर, १९६० में १९६० की रेलवे अभिसमय समिति की रिपोर्ट पर संसद में जो बहस हुई थी, मैं माननीय सदस्यों का ध्यान उस बहस की ओर दिलाना चाहता हूं। दोनों सदनों में एक वर्ग ने यह विचार प्रकट किया था कि अभिसमय समिति ने तीसरी योजना में मूल्यह्रास के लिए प्रतिवर्ष औसतन ७० करोड़ रुपये की जो परिवर्धित व्यवस्था (जो हर साल बढ़कर १९६१-६२ में ६५ करोड़ से १९६५-६६ में ७५ करोड़ रुपये हो जायेगी) की सिफारिश की है, वह अपर्याप्त सिद्ध हो सकती है। यह बात विचारणीय है कि १९६० की अभिसमय समिति ने केवल उतनी ही रकम की सिफारिश की थी जो तीसरी आयोजना में प्रत्याशित बदलाव के काम का अनुमानित ख़र्च पूरा करने के लिए पर्याप्त मात्र हो। लेकिन जैसा कि १९६२-६३ के रेलवे बजट-सम्बन्धी श्वेतपत्र के पृष्ठ ९ और १० पर बताया गया है, दीर्घकालीन दृष्टि से यह व्यवस्था पर्याप्त नहीं होगी और रेलवे राजस्व की स्थिति के अनुसार इसे बढ़ाना पड़ेगा। अभी भी ऐसे चल-स्टाक और दूसरी परिसम्पतियां हैं जो आज से कई दशक पहले खरीदी गयीं थीं, लेकिन जिनका नवीकरण अभी बाकी है। इसके अलावा रेलवे उपस्करों के उत्तरोत्तर आधुनिकीकरण के फलस्वरूप कुछ परिसम्पत्तियों को उनकी सामान्यत: स्वीकृत आयु से पहले बदलना ज़रूरी हो सकता है। इस प्रकार अप्रचलित उपस्करों के बदलाव के लिए अतिरिक्त व्यवस्था अपेक्षित होगी। १९५७ की रेल भाड़ा-दर जांच समिति ने इस विषय पर विशेष रूप से विचार किया था और समिति इस नतीजे पर पहुंची कि यदि रेलवे राजस्व इस भार को सम्हाल सके, तो दूसरी आयोजना अवधि में भी मूल्यह्रास व्यवस्था को वर्ष में ५२ करोड़ रुपये से बढ़ाकर ६६ करोड़ रुपये कर दिया जाय और उसे ४५ करोड़ रुपये पर न छोड़ा जाय। यह याद रखना ज़रूरी है कि तीसरी आयोजना में मूल्यह्रास के लिए जो ७० करोड़ रुपये की वार्षिक औसत व्यवस्था है, उसे इस अवधि में लगभग २००० करोड़ रुपये की ब्याजदेय पूंजी के अनुपात में ही नहीं देखना है, मूल्यह्रास आरक्षित निधि से उन परिसम्पत्तियों की लागत भी ली जायेगी जिनका वित्त-प्रबन्ध शुरू में पूंजी के अलावा किसी दूसरे मद, उदाहरणार्थ, विकास निधि से किया गया था। जिन परिसम्पत्तियों को बदलना है, वर्तमान ऊंची कीमतों पर उनके बदलाव की पूरी लागत की व्यवस्था किसी भी समय मूल्यह्रास आरक्षित निधि से करनी है। इसके अलावा आगामी वर्षों में जिन परिसम्पत्तियों को रिटायर करना या बदलना है, अद्यतन गणना के अनुसार उनके मूल्यह्रास के लिए भी इस निधि में रकम होनी चाहिए। इस प्रकार वास्तव में यह निधि एक मिली-जुली मूल्यह्रास और नवीकरण आरक्षित निधि है। इन सभी बातों को ध्यान में रखकर मैं मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग के लिए राजस्व लेखे से १९६३-६४ में और तीसरी आयोजना के शेष दो वर्षों में से हर वर्ष दस करोड़ रुपये की अतिरिक्त व्यवस्था करने का विचार

रखता हूं । मूल्यह्रास आरक्षित निधि से जिन मदों पर ख़र्च होना है, उसे निकाल कर, अर्थात् बदलाव का ख़र्च पूरा कर लेने के बाद मूल्यह्रास की वर्तमान वार्षिक व्यवस्था के अनुसार तीसरी पंचवर्षीय आयोजना के पहले तीन वर्षों के अन्त में इस निधि में मुश्किल से बारह करोड़ रुपये की रकम जमा होगी । इस रकम से इस निधि में बहुत मामूली वृद्धि होगी, जब कि स्थिति यह है कि जहां दूसरी आयोजना के शुरू में इस निधि में १०३ करोड़ की बड़ी रकम जमा थी, वहां तीसरी आयोजना के शुरू में इसमें केवल लगभग ३० करोड़ रुपये की छोटी रकम बची है । इसलिए निधि को सुदृढ़ करने के लिए इसमें दस करोड़ रुपये की अतिरिक्त व्यवस्था सर्वथा वांछनीय होगी । एक बार पहले भी इसी प्रकार १९५५-५६ के संशोधित बजट प्रस्तावों के ज़रिये मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग की रकम बढ़ाकर प्रति वर्ष ४५ करोड़ रुपये कर दी गयी थी, जब कि १९५४ की रेलवे अभिसमय समिति ने इसके लिए ३५ करोड़ रुपये की वार्षिक व्यवस्था की सिफारिश की थी ।

१७. १९६३-६४ में १९ करोड़ रुपये की अतिरिक्त आमदनी करने का प्रस्ताव है । अभिप्राय यह है कि सामान्य राजकोष को लगभग चार करोड़ रुपये का अतिरिक्त प्रत्यक्ष अंशदान और मूल्यह्रास के लिए दस करोड़ रुपने की अतिरिक्त व्यवस्था करने के बाद रेलवे विकास निधि में विनियोग के लिए पांच करोड़ रुपये की अतिरिक्त शुद्ध बचत हो । माननीय सदस्य जानते हैं कि विकास निधि में केवल वार्षिक रेलवे बचत से पैसा आता है और इस निधि से इन कामों का खर्च लिया जाता है । यात्रियों और दूसरे रेल-उपभोक्ताओं के लिए सुख-सुविधा के काम, कर्मचारी-हित के काम जिन में से हर एक को अनुमानित लागत २५,००० रुपये से अधिक हो और परिचालन-सम्बन्धी सुधार के काम जो प्रत्यक्ष रूप से लाभप्रद नहीं कहे जा सकते, जैसे सिगनल और गाड़ी पर नियंत्रण रखने के उपस्करों में सुधार और सुरक्षा के लिए अन्य उपाय । दूसरी आयोजना की अवधि में इस निधि का अवशेष इतना कम हो गया कि १९५८ से ले कर १९६१ तक सामान्य राजस्व से कुल मिला कर करीब ३० करोड़ रुपये का अस्थायी कर्ज़ लेना ज़रूरी हो गया । यह कर्ज़ १९५४ की रेलवे अभिसमय समिति की उस सिफारिश के आधार पर लिया गया जिसमें कहा गया था कि आवश्यकता पड़ने पर इस तरह का कर्ज़ लिया जा सकता है । १९६० के रेलवे अभिसमय समिति की सिफारिश पर ख़र्च के कुछ मद विकास निधि से निकाल कर तदथरूप से पूंजी लेखे में डाल दिये और सामान्य राजस्व का कर्ज़ लौटा दिया गया । लेकिन इसके बाद भी तीसरी आयोजना के शुरू में विकास निधि का अवशेष केवल लगभग ६.९ करोड़ रुपये था । चालू वर्ष के अन्त में निधि के अवशेष में केवल लगभग १०.७ करोड़ रुपये होने का अनुमान है । यह ज़ाहिर है कि निधि को धीरे-धीरे सुदृढ़ करना होगा और इस में कुछ रकम संचित करनी होगी, क्योंकि केवल इस आशा पर ठीक ढंग से आग नहीं बढ़ा जा सकता कि साल-ब-साल जो रेलवे बचत होगी उस से इस निधि से निकलने वाली रकम का घाटा, अर्थात् इस से होने वाला खर्च पूरा हो जायेगा । जैसाकि मैं पहले बता चका हूं, दूसरी आयोजना में विकास निधि से जितना ख़र्च होना था, वह बचत की रकम से बहुत अधिक निकला और निधि के नाम-खाते में रकम बहुत बढ़ गयी जिसकी वजह से लगभग ३० करोड़ रुपये का कर्ज़ लेना पड़ा । ऐसी स्थिति में रेलों को सावधान रहना पड़ता है और उसके लिए यथासंभव आवश्यक व्यवस्था करनी होती है ।

१८. निष्कर्ष यह निकला कि १९६३-६४ में रेलों को जितनी अतिरिक्त आमदनी अर्जित करनी है, वह लगभग १९ करोड़ रुपये होनी चाहिए । लाभांश की दर में वृद्धि के रूप में सामान्य राजस्व को चार करोड़ रुपये से कुछ अधिक अतिरिक्त अंशदान करने के बाद रेलवे निधियों के लिए बचत के रूप में १५ करोड़ रुपये बाकी बचेंग, अर्थात दस करोड़ रुपये मूल्यह्रास आरक्षित निधि के लिए और लगभग पांच लाख रुपये विकास निधि के लिए । इस बचत से न केवल रेलवे निधियों

के सुदृढ़ करने का दीर्घकालीन प्रयोजन पूरा होगा, बल्कि सामान्य राजस्व को तत्काल अतिरिक्त साधन भी उपलब्ध हो जायेंगे ।

लाभांश की दर बढ़ा कर सामान्य राजस्व को दिये जाने वाले लाभांश की रकम बढ़ाने और मूल्यह्रास व्यवस्था बढ़ाने से सम्बन्धित प्रस्ताव १९६३–६४ के लिए दो अलग अनुदान की मांगों में रखे गये हैं ।

१९. १९६३-६४ में अतिरिक्त आमदनी अर्जित करने के सम्बन्ध में अपने प्रस्तावों को मैं उस अतिरिक्त वित्तीय आवश्यकताओं को लगभग १९ करोड़ रुपये तक सीमित रखूंगा जिन का ज़िक्र मैं ने अभी किया है । किसी वर्ग के यात्री किराये में कोई परिवर्तन नहीं होगा । माल यातायात के सम्बन्ध में मैं वर्तमान अधिप्रभार को पांच प्रतिशत बढ़ाना चाहता हूं, जिस का अर्थ यह होगा कि जिस माल पर पहली अप्रैल, १९६० से पांच प्रतिशत अधिप्रभार लिया जा रहा है, उस के भाड़े में वस्तुतः ४.७५ प्रतिशत वृद्धि होगी और जिस माल पर वर्तमान अधिप्रभार से छूट मिली है, उन का भाड़ा पांच प्रतिशत बढ़ जायेगा । प्रतिरक्षा और डाक-तार विभाग के यातायात के लिए अलग शुल्क-दरों के अनुसार रेल भाड़ा लिया जाता है, इन दरों में समय-समय पर संशोधन होता रहता है, इसलिए उन पर यह अधिप्रभार नहीं लगाया जायेगा । रेलों के अपने यातायात पर भी यह अधिप्रभार लगाना ज़रूरी नहीं समझा जाता क्योंकि ऐसा करने से केवल रेलों के आपसी खातों में रद्द करने वाले समंजन ही करने पड़ेंगे ।

इस अवसर पर मैं याद दिलाना चाहता हूं कि रेल-संचालन की दक्षता और मितव्ययता में सुधार की गुंजाइश और अन्य सभी सम्बद्ध पहलुओं पर विचार करने के बाद १९५७ की रेल भाड़ा-दर जांच समिति ने यह सुझाव दिया था कि माल भाड़े की दरें बढ़ा दी जायें ताकि तत्कालीन दरों पर होने वाली माल यातायात की आमदनी लगभग १३ प्रतिशत बढ़ जाय । लेकिन इस सिफारिश के अनुरूप भाड़े की दर नहीं बढ़ाई गई । पहली अक्टूबर, १९५८ से भाड़े की दर में जो वृद्धि की गई, वह भी कुल मिला कर लगभग चार प्रतिशत तक सीमित रही और बाद में भाड़े की दरों में जो समंजन किये गये, वे भी समय-समय पर अतिरिक्त रकम की वास्तविक आवश्यकताओं तक सीमित रहे । सब से बाद में भाड़े की दरें पहली जुलाई, १९६२ से बढ़ाई गईं । लेकिन इस वृद्धि को शामिल करने पर भी माल के भाड़े में कुल मिला कर औसतन १३ प्रतिशत वृद्धि हुई है और इस तरह हम ठीक उस सीमा तक पहुंचे हैं जिस की सिफारिश रेल भाड़ा दर जांच समिति ने अप्रैल, १९५७ में की थी । उस समय इस बात का कोई अनुमान नहीं लगाया जा सकता था कि अगले पांच या छः वर्षों में रेलों को कितने और बड़े काम सम्हालने होंगे । समिति ने भाड़े की दरों में कुल मिला कर औसतन १३ प्रतिशत वृद्धि का जो अन्दाज़ लगाया था, वह बहुत कुछ १९५५-५६ के आंकड़ों पर आधारित था, सिवाय इस के कि १९५६-५७ में कोयले की कीमत में जो भारी वृद्धि हुई, समिति ने उस का भी ध्यान रखा था । यहां तक कि १९५६-५७ के बाद भी कर्मचारियों पर प्रतिव्यक्ति खर्च ३० प्रतिशत से अधिक बढ़ गया और इस अवधि में कोयले की खान पर कोयले की कीमत में लगभग २७ प्रतिशत की वृद्धि हुई है । कर्मचारियों पर होने वाला खर्च रेलों के साधारण राजस्व संचालन-व्यय का सब से बड़ा मद है, इस का ६० प्रतिशत से अधिक कर्मचारियों पर ख़र्च होता है । कोयले की लागत उक्त संचालन-व्यय का दूसरा बड़ा मद है, जिस पर करीब १५ प्रतिशत ख़र्च होता है । रेलों के काम आने वाले दूसरे सामान की कीमत भी पूर्वोक्त अवधि में २० प्रतिशत से अधिक बढ़ गई है । लेकिन यातायात की मात्रा में उत्तरोत्तर वृद्धि और खर्च पर नियंत्रण रखने के कारण अब तक भाड़े और किराये की वृद्धि को उस स्तर से बहुत नीचे रखा जा सका है जो अन्यथा आवश्यक होता ।

पार्सल यातायात पर मैं प्रति रुपये दस नये पैसे अधिप्रभार लगाना चाहता हूं । लेकिन सब्ज़ी, दूध और समाचार-पत्रों पर यह अधिप्रभार नहीं लिया जायेगा । मैं यहां बताना चाहता हूं कि १९५७ की रेल भाड़ा-दर जांच समिति की सिफारिशों के अनुसार पहली अक्टूबर, १९५८ से पार्सल और माल के भाड़े की दरों में जो संशोधन किया गया था, उस के बाद पार्सल के भाड़े में कोई परिवर्तन नहीं किया गया । इसलिए विशेष रूप से इस मौके पर, जबकि अतिरिक्त साधन जुटाने की आवश्यकता है, यह सर्वथा उचित है कि पार्सल यातायात भी इस में हाथ बटाये । पार्सल के भाड़े में यह वृद्धि अन्यथा भी उचित है क्योंकि पार्सल यातायात, जो 'अन्य कोचिंग आमदनी' शीर्षक का प्रमुख मद है, पिछले कुछ वर्षों से अपनी सर्विस का खर्च भी नहीं पूरा कर रहा है । वर्तमान आपात के संदर्भ में लोगों ने आवश्यक भार-वहन करने में जिस उत्साह का परिचय दिया है, वह इस आपात का सब से आशापूर्ण पहलू है । माल और पार्सल के भाड़े में जो मामूली समंजन करने का प्रस्ताव है, उस के ज़रिये रेल उपयोगकर्त्ताओं को रेलवे की वित्तीय स्थिति को मजबूत करने के साथ-साथ सामान्य राजस्व में अंशदान और सामान्य वित्त की आर्थिक स्थिति को मज़बूत करने में सहायता देने का भी अवसर मिलेगा ।

माल और पार्सल के भाड़े में वृद्धि का जो प्रस्ताव है, उस से लोगों पर कोई भारी बोझ नहीं पड़ेगा । यह बात नीचे दिये उदाहरणों से स्पष्ट है । आम तिजारती माल की औसत वहन-दूरी लगभग ६०० किलोमीटर (लगभग ३७५ मील) है । नये प्रस्तावों के आधार पर ६०० किलोमीटर के लिए नमक के भाड़े में प्रति मन लगभग पांच नये पैसे (जो मुश्किल से प्रति किलोग्राम $^{1}/_{8}$ नया पैसा है), चीनी पर प्रति मन लगभग नौ नये पैसे (जो प्रति किलोग्राम $^{1}/_{4}$ नये पैसे से कम है), और अनाज पर प्रति मन लगभग चार नये पैसे (जो प्रति किलोग्राम $^{1}/_{10}$ नया पैसा है) की वृद्धि होगी। जिन चीज़ों का भाड़ा निचले वर्गीकरणों के अनुसार लिया जाता है, उन के भाड़े में तदनुसार कम वृद्धि होगी । ६०० किलोमीटर दूरी के लिए पूरी पार्सल दर पर भेजे जाने वाले पार्सल के भाड़े में प्रति किलोग्राम दो नये पैसे से कम वृद्धि होगी, प्रति सेर वृद्धि भी वस्तुतः इतनी ही होगी । जो चीज़ें पूरी पार्सल दर से कम दर पर ढोयी जाती हैं, जैसे जल्द बिगड़ने वाली चीज़ें, उन के भाड़े में इस से भी कम वृद्धि होगी ।

२०. अनुमान है कि प्रस्तावित वृद्धि से जो १ अप्रैल, १९६३ से लाग होगी, १९६३-६४ में लगभग १९ करोड़ रुपये की अतिरिक्त आमदनी होगी—१७ करोड़ रुपये माल यातायात से और २ करोड़ रुपये पार्सल यातायात से । १९६३-६४ में यात्री यातायात से १९६२-६३ की तुलना में ५.२५ करोड़ रुपये अधिक आमदनी का अनुमान है । इस का आधार यह है कि यात्री यातायात लगभग एक प्रतिशत बढ़ गया है और दूसरी बात यह कि वर्तमान किराये १ जुलाई, १९६२ से लागू होने के कारण १९६२-६३ में केवल ९ महीने लागू रहे, लेकिन १९६३-६४ में ये किराये पूरे वर्ष लागू रहेंगे । यात्री यातायात से आमदनी का यह अनुमान यातायात के सब से बाद की प्रवृत्तियों के अध्ययन पर तैयार किया गया है और इस कल्पना पर आधारित है कि अगले वर्ष यात्री यातायात में उतनी अधिक वृद्धि नहीं होगी, जितनी तीसरी आयोजना के शुरू के दो वर्षों में हुई थी । माल और पार्सल की दरों में प्रस्तावित वृद्धि के परिणाम को शामिल कर के यातायात से १९६३-६४ में लगभग ५९९.६९ करोड़ रुपये की कुल प्राप्ति की आशा है । वर्तमान गणना के अनुसार रेल परिवहन की क्षमता को इतना बढ़ाना होगा कि १९६२-६३ के प्रारम्भिक माल यातायात की तुलना में बजटवर्ष में कुल मिला कर १७० लाख टन अधिक माल ढोया जा सके । वृद्धि में इस समय जो अनुमान लगाया जा रहा है, वह इस प्रकार है :—इस्पात कारखानों के लिए कोयला और दूसरे कच्चे माल और तैयार माल के यातायात में लगभग ४० लाख टन, दूरस्थ कोयला-क्षेत्रों से भेजे जाने वाले कोयले में ३० लाख टन बंगाल और बिहार से भजे जाने वाले कोयले में ४८ लाख टन (इस में कोयला धुलाई कार-

खानों को जाने वाला २८ लाख टन कोयला और अन्य उपभोक्ताओं के लिए २० लाख टन कोयला भी शामिल है) निर्यात के लिए खनिज यातायात में १० लाख टन और बाकी ४२ लाख टन की वृद्धि आम माल यातायात में ।

२१. १९६३-६४ के लिए साधारण संचालन-व्यय के बजट अनुमान में ३७९.१८ करोड़ रुपये की शुद्ध व्यवस्था की गई है, जो १९६२-६३ के ३६३.२८ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान से १५.९० करोड़ रुपये अधिक है । यदि भाड़े में प्रस्तावित वृद्धि (अर्थात् १९ करोड़ रुपये) को शामिल न किया जाय, तो १९६२-६३ की तुलना में १९६३-६४ में बढ़े हुए यातायात से लगभग ३१ करोड़ रुपये अधिक आमदनी होगी । इस अतिरिक्त आमदनी को देखते हुए, लगभग १६ करोड़ रुपये का खर्च, जिसमें वर्तमान आपात से उत्पन्न अनिवार्य खर्च भी शामिल हैं, तर्कसंगत कहा जा सकता है । मूल्यह्रस आरक्षित निधि में ८० करोड़ रुपये अंशदान की व्यवस्था है, उसमें १० करोड़ रुपये का प्रस्तावित अतिरिक्त अंशदान भी शामिल है । शुद्ध विविध व्यय को निकाल कर और यात्री किराया-कर के बदले (जो १-४-१९६१ से रेल किराये में मिला दिया गया) राज्य सरकारों को देने के लिए सामान्य राजस्व को १२.५ करोड़ की नियत रकम के भुगतान, और रेलवे की ब्याजदेय पूंजी पर ४.५ प्रतिशत की दर से लाभांश की बढ़ी हुई रकम के भुगतान के बाद, १९६३–६४ में ३१ करोड़ रुपये की बचत का अनुमान है । यह बचत विकास निधि में जमा की जायेगी । इस निधि से १९६३–६४ में २६ करोड़ रुपये के खर्च का अनुमान है और इस प्रकार वर्ष के अन्त में इस निधि में पांच करोड़ का शुद्ध विनियोग होगा ।

२२. १९६३-६४ में निर्माण, मशीन और संयंत्र और चल-स्टाक पर खर्च का बजट अनुमान ३२५ करोड़ रुपये है, जिसमें चालू लाइन निर्माण (राजस्व) का खर्च भी शामिल है । हमेशा की तरह, इसमें रेल उपयोगकर्ताओं की सुख-सुविधा के काम पर खर्च के लिए ३ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है । तीसरी आयोजना में रेलों के वृहत्तर विकास-कार्यक्रम को पूरा करने के लिए वार्षिक पूंजीगत बजट को बढ़ाना लाजमी है । इस सिलसिले में मैं यह बताना चाहता हूं कि नियंत्रक और महालेखा परीक्षक और वित्त मंत्रालय के परामर्श से निर्माण-सम्बन्धी अनुदान की मांगों के ढांचे को सरल बनाने के उद्देश्य से उनमें कुछ परिवर्तन किये गये हैं । १९६३–६४ के रेलवे बजट से सम्बन्धित व्याख्यात्मक ज्ञापन में इन परिवर्तनों की बहुत कुछ सविस्तार व्याख्या की गयी है ।

विदेशी सहायता

२३. १९६२–६३ के रेलवे बजट से सम्बन्धित श्वेत पत्र में पांच करोड़ डालर (२३.८१ करोड़ रुपये) और ४.३० करोड़ डालर (२०.४३ करोड़ रुपये) के दो कर्जों का उल्लेख किया गया था जो क्रमशः विश्व बैंक से और अमरीका के अन्तर्राष्ट्रीय विकास अभिकरण से लिये गये थे । विश्व बैंक से जो कर्ज मिला था उसका निश्चित कार्यक्रम के अनुसार दिसम्बर, १९६२ के अन्त तक पूरा उपयोग कर लिया गया । अमेरिका के अन्तर्राष्ट्रीय विकास अभिकरण से लिये गये कर्ज पर बड़ी लाइन के १३३ और मीटर लाइन के २५ डीज़ल रेल इंजनों के आर्डर भी दिये गये हैं । आयोजना के तीसरे वर्ष में रेलवे की विदेशी-मुद्रा की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विश्व बैंक, अमेरिका के अन्तर्राष्ट्रीय विकास अभिकरण और अमरीका के निर्यात-आयात बैंक से नये कर्ज लेने के सम्बन्ध में बातचीत चल रही है ।

विदेशों से भारतीय रेलों को जो यह सब सहायता मिली है, उसके लिए मैं आभारी हूं । इस सहायता के बल पर रेलें एक के बाद दूसरी आयोजनाओं में अपने विकास-कार्यक्रम को सन्तोषजनक ढंग से आगे बढ़ा सकी हैं ।

रेल परिवहन की सुविधाओं में विस्तार की प्रगति

२४. १९६१—६२, अर्थात् तीसरी आयोजना के पहले वर्ष, में ५२८ मार्ग किलोमीटर (३२८ मील) रेल पथ में बिजली लाइन बनाने का काम पूरा किया गया था, चालू वर्ष में निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार ३२९ किलोमीटर (२०४ मील) रेल पथ में बिजली लाइन बनाने का काम पूरा किया गया है। इस में गया से मुगलसराय और टाटानगर से नीम पुरा तक के खंड आ जाते हैं। इस तरह भारतीय रेलों में बिजली लाइन की कुल लम्बाई लगभग १२१८ मार्ग किलोमीटर (७८५ मील) है जिसमें से १४३ डी० सी० पर और १०७५ किलोमीटर २५ के० वी० ए० सी० बिजली पर है। सियालदह डिवीजन के कुछ खण्डों में बिजली लाइन बनाने का काम पूरे ज़ोर पर है; आशा है इन खण्डों में १९६३ में बिजली लाइन तैयार हो जायेगी। नीमपुरा—खड़गपुर, ताम्बरम—विल्लुपुरम, मुगलसराय—इलाहबाद—कानपुर और दुर्गापुर—कलकत्ता डाक आदि अन्य खंडों में भी बिजली लाइन बनाने का काम प्रगति के विभिन्न चरणों में है।

दुर्गापुर—कलकत्ता डाँक खण्ड में बिजली लाइन लगाने के अलावा, दक्षिणबपूर्व रेलवे में आदरा और अनारा में और उसके इर्द-गिर्द कुछ शाखा लाइनों (लगभग ८१ मार्ग किलोमीटर——५० मील) पर बिजली गाड़ी चलाने के सम्बन्ध में काम किया जा रहा है। इससे कलकत्ता बन्दरगाह से समुद्र के रास्ते दक्षिण और पश्चिम भारत में लगभग २० लाख टन अधिक कोयला भेजने की सुविधा होगी। हावड़ा—बर्दवान मुख्य लाइन में पहले डी० सी० प्रणाली से बिजली गाड़ी चलाने की व्यवस्था की गयी थी, इस क्षेत्र में एक कर्षण प्रणाली रखने के उद्देश्य से अब इस लाइन पर २५ के० वी० ए० सी० प्रणाली से बिजली गाड़ी चलाने की व्यवस्था की जा रही है।

बिजली गाड़ी चलाने के काम में प्रगति के साथ चितरंजन रेल इंजन कारखाने में अतिरिक्त उत्पादन के रूप में रेल-इंजन बनाये जा रहे हैं। बड़ी लाइन के ३६०० हार्स पावर के १० बिजली रेल इंजन (डी० सी०) तैयार हो चुके हैं और मध्य रेलवे में चलाये जा रहे हैं। इसी तरह से के ग्यारह और डी० सी० रेल इंजन गिर्माण के भिन्न-भिन्न चरणों में हैं और अगले कुछ महीनों में बन कर तैयार हो जायेंगे। उसके बाद इस कारखाने में २५ के० वी० ए० सी० रेल इंजन के प्रोटोटाइप तैयार करने का काम शुरू किया जायेगा और धीरे-धीरे कारखाने की क्षमता इतनी बढ़ायी जायेगी कि हर साल इस तरह के ६०—७० ए० सी० बिजली रेल इंजन तैयार किये जा सकें। रेल इंजनों के लिए बिजली उपस्कर और दूसरे सामान बनाने वाले बेल्जियम, जर्मनी, फांस और स्विटजरलैंड के कुछ ख्यातिप्राप्त निर्माताओं के एक समूह के साथ एक प्रबन्ध किया गया है जिसके अनुसार वे बिजली रेल इंजन तैयार करने में भारतीय रेलों को आवश्यक तकनीकी सहायता देंगे। भोपाल के बिजली कारखाने में उत्तरोत्तर अधिक बिजली उपस्कर तैयार किये जायेंगे।

मद्रास के सवारी डिब्बा कारखाने में उपनगरी बिजली गाड़ियों के लिए अब तक बड़ी लाइन के १६ ए0 सी0 ट्रेलर सवारी डिब्बे तैयार किये गये हैं और १९६३—६४ में १७९ ट्रेलर और ४ प्रोटोटाइप मोटर कोच तैयार होने की आशा है। निजी क्षेत्र में उत्पादन की क्षमता इतनी बढ़ गयी है कि एक महीने में छः-सात बिजली गाड़ी के डिब्बे तैयार किये जा सकते हैं। निजी क्षेत्र के निर्माताओं को पहले बिजली गाड़ी के १०० डी0 सी0 डिब्बे बनाने का आर्डर दिया गया था, उन्होंने डिब्बे देना शुरू कर दिया है और अब १०६ डिब्बे तैयार करने का दूसरा आर्डर लिया है।

२५. विभिन्न क्षेत्रों की भिन्न-भिन्न आवश्यकताओं के अनुसार बिजली या डीज़ल रेल गाड़ी चलाने की ज़रूरत को ध्यान में रखते हुए अनेक खंडों में डीज़ल रेल गाड़ी चलाने की दिशा में भी प्रगति हुई है। जैसा कि सदन को ज्ञात है, कुछ खंडों पर रेल-परिवहन की क्षमता बढ़ाने के लिए रेलों को कुछ डीज़ल रेल इंजन चलाने पड़े थे। इस सम्बन्ध में यह उल्लेखनीय है कि एक डीज़ल

रेल इंजन, एक गैलन हाई स्पीड डीज़ल तेल में, लगभग ४०० भाड़ा टन मील चलता है, जबकि उतने ही तेल में रोड ट्रक लगभग ६० भाड़ा टन-मील चलता है । दूसरे शब्दों में, जहां एक डीज़ल ट्रक सड़क पर दस लाख टन माल ६० मील ले जाता है, वहां लगभग उतने ही तेल में एक डीज़ल रेल इंजन उतना ही माल ४०० मील से अधिक ले जा सकता है ।

१९६१–६२ में मीटर लाइन के ४१ डीज़ल रेल इंजन चलाये गये थे, चालू वर्ष में १९ डीज़ल रेल इंजन और चलाये गये हैं । जैसाकि मैं पहले बता चुका हूं, ये रेल इंजन उन खंडों पर बड़े उपयोगी सिद्ध हुए हैं, जहां बहुत थोड़े नोटिस पर आपात के सम्बन्ध में भारी यातायात सम्हालना पड़ा । १९६३–६४ में मीटर लाइन के २५ और डीज़ल रेल इंजन चलाये जायेंगे—यह संख्या ५० तक जा सकती है । बड़ी लाइन पर चालू वर्ष में मुख्य लाइन के ११२ डीज़ल रेल इंजन और चलाये गये हैं । १९६३–६५ में इस तरह के १२ रेल इंजन और चलाये जायेंगे । वाराणसी के डीज़ल रेल इंजन कारखाने में विदेशी पुर्ज़ों से पहली किश्त में बड़ी लाइन के १२ डीज़ल रेल इंजन बनाने का काम शुरू किया जायेगा । इस कारखाने में ९० प्रतिशत देशी सामान से हर साल बड़ी लाइन के १५० डीज़ल रेल इंजन बनाने का लक्ष्य रखा गया है, वर्तमान अनुमान के अनुसार यह लक्ष्य लगभग चार वर्ष में पूरा हो जायेगा । औद्योगिक कार्यों के लिए देशी पुर्ज़ों और सामान से डीज़ल शंटिंग रेल इंजन बनाने का काम भी वाराणसी कारखाने में शुरू किया जायेगा । डीज़ल और बिजली रेल इंजनों का निर्माण शुरू होने के साथ-साथ, डीज़ल और बिजली रेल इंजनों के विभिन्न प्रकार के अतिरिक्त पुर्ज़े देश में तैयार करने के लिए क्षमता विकसित करने के सम्बन्ध में भी कार्रवाई की गयी है ।

पश्चिम जर्मनी से प्राप्त 'सूरी ट्रांसमिशन' युक्त सात डीज़ल रेल इजन उत्तर रेलवे में १८ महीने से ऊपर निर्विघ्न काम कर चुके हैं । इनमें से कई रेल इंजन दिल्ली के आस-पास सवारी शटल गाड़ियों में एक वर्ष से ऊपर सफलतापूर्वक चलाये गये हैं । इन रेल इंजनों ने अच्छा काम कर के दिखाया है और इनसे ईंधन की खपत में भी आशा के अनुरूप १० से १२ प्रतिशत किफायत हुई है । यह किफायत बेहतर ट्रांसमिशन प्रणाली और डीज़ल इंजन की कुछ विशेषताओं, नियंत्रण और रेडियेटर प्रणाली का मिला-जुला परिणाम है ।

२६. तीसरी आयोजना में लगभग १९२० किलोमीटर (१२०० मील) लम्बी लाइनें बनाने का विचार है । ये लाइनें परिचालन की दृष्टि से और खनिजों के विकास और नये क्षेत्रों में रेल-यातायात की सुविधा प्रदान करने के लिए आवश्यक हैं । इन लाइनों में वे नयी लाइनें भी शामिल हैं जिनका निर्माण दूसरी आयोजना में पूरा नहीं हुआ था ।वे नयी लाइनें जो दूसरी आयोजना के अन्त में बनायी जा रही थीं और जो तीसरी आयोजना के पहले वर्ष में बन कर तैयार हो गयी थीं, (इन में बाउरीडांड-करौंजी लाइन का एक भाग और वहां से मध्य भारत कोयला-क्षेत्रों तक एक छो ी शाखा लाइन भी शामिल हैं) उनका हवाला १९६२–६३ के रेलवे बजट से सम्बन्धित श्वेत-पत्र के पृष्ठ १८ पर दिया गया है । इन लाइनों-में से बिहार में बख्तियारपुर–राजगीर लाइन और बाउरीडांड–करोंजी लाइन का शेष भाग चालू वर्ष के शुरू में यातायात के लिए खोल दिया गया था । चालू वर्ष में जो दूसरी लाइनें यातायात के लिए खोली गयीं, उनमें दक्षिण-पूर्व रेलवे में बोंडामुंडा–नवगांव लाइन, पूर्वोत्तर-सीमा रेलवे में रंगापाड़ा-नार्थ लखीमपुर–मुकींग सेलेक लाइन का धलाईवील–लखीमपुर भाग और दक्षिण रेलवे में विजयवाड़ा–मचिलीपट्टणम् खण्ड शामिल हैं । विजयवाड़ा–मचिलीपट्टणम् खण्ड पर मीटर लाइन की जगह बड़ी लाइन बिछायी गयी है । राबर्ट्सगंज–गढ़वारोड प्रायोजना का राबर्ट्सगंज–नागर उन्तारी भाग, नार्थ और हासदेव नदी पर

चम्पा–कोरबा लाइन के विस्तार का काम पूरा होने को है और आशा है कि १९६३–६४ में ये लाइनें यातायात के लिए खोल दी जायेंगी। तीसरी आयोजना की नयी लाइनों और सर्वेक्षणों का ब्योरा बजट के प्रलेखों में दिया गया है। इन लाइनों और सर्वेक्षणों का काम प्रगति के विभिन्न चरणों में है।

कोयला उद्योग के विकास के लिए तीसरी आयोजना में जितनी नयी लाइनें बनाने की व्यवस्था है, इनमें से सिंगरौली-ओबरा लाइन——५८ किलोमीटर (३६ मील) और सिंगरौली-कटनी ——२५६ किलोमीटर (१५६ मील) लाइन बनाने का काम शुरू कर दिया गया है। आमला-परासिया लाइन को सिरगोडा——१८ किलोमीटर (११ मील) तक बढ़ाने और बुटीबोरी और उमरेर के बीच——३७ किलोमीटर (२३ मील) नयी लाइन बनाने के प्रस्ताव १९६३–६४ के बजट में शामिल कर लिये गये हैं।

मैं उन तीन रेलवे लाइनों का विशेष रूप से उल्लेख करना चाहूंगा जो विशाखा–पट्टनम् बन्दरगाह से जापान को लोहा खनिज भेजने के लिए बनायी जा रही हैं। ये लाइनें बड़े बीहड़ इलाके से होकर गुजरती हैं और इस काम पर लगे हुए इंजीनियर इस कठिन काम को अत्यन्त अच्छे ढंग से कर रहे हैं। मार्ग परिवर्तन, रिग्रेडिंग और पुलों के खाकों में संशोधन करके उन्होंने इस काम की लागत को काफी कम करने में सफलता प्राप्त की है। इनमें से पहली लाइन १८१ किलोमीटर (११३ मील) लम्बी सम्बलपुर-टिटिलार्गढ़ लाइन है, जो बन कर तैयार होने वाली है। वास्तव में इस लाइन का अधिकतर भाग माल यातायात के लिए खोला जा चुका है और आशा है कि बाकी भाग भी जल्द यातायात के लिए खोल दिया जायेगा। इस लाइन पर बहुत से पुल बनाने पड़े हैं जिनके गर्डरों पर लगभग ८००० टन इस्पात लगा है। लोहा खनिज यातायात सम्हालने के अलावा इस लाइन के बन जाने से बंगाल और बिहार के खनिज क्षेत्र और दक्षिण भारत के बीच एक कम लम्बा रास्ता निकल आयेगा। दूसरी लाइन बिमलागढ़-किरिबुरु लाइन है जो खासतौर पर बीहड़ पहाड़ी इलाके में बन रही है। आशा है यह लाइन इस साल अप्रैल में यातायात के लिए खोल दी जायेगी। बेलाडिल्ला से कोट्टवलासा तक की तीसरी लाइन तीनों लाइनों में सबसे लम्बी और बनाने में सबसे कठिन है। यह लाइन ४३५ किलोमीटर (२७० मील) लम्बी है। यद्यपि मुख्य रूप से यह लाइन लोहा खनिज के निर्यात के लिए बनायी जा रही है, फिर भी इससे देश के एक बहुत बड़े हिस्से का सामान्य विकास होगा जहां अब तक कोई रेलवे लाइन नहीं थी। मुझे अभी हाल में प्रायोजना-स्थल पर जाने का मौका मिला था। मुझे यह देख कर खुशी हुई कि उस दूरस्थ, कठिन और दुर्गम क्षेत्र में भी काम पूरे जोर पर है। इस लाइन के निर्माण के लिए बहुत थोड़ा समय निर्धारित है जिसके अनुसार यह लाइन जनवरी १९६६ तक बन कर तैयार हो जानी चाहिए।

रेलों की लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए विभिन्न उपाय जारी हैं। तीसरी आयोजना के पहले दो वर्षों में १४४८ किलोमीटर (९०० मील) लम्बी लाइन को दोहरा करने का काम पूरा हो जायेगा। इसके अलावा १४१३ किलोमीटर (८७८ मील) लम्बी लाइन को दोहरा करने का काम १९६३–६४ में शुरू किया जायेगा। जिन लाइनों पर बिजली लगायी गयी वहां क्रमशः रंगीन रोशनी वाले सिंगनल लगाये जायेंगे और भीड़–भाड़ वाले कुछ खण्डों की लाइन-क्षमता बढ़ाने के लिए उन पर स्वचल सिगनल लगाने की भी योजना बनायी गयी है।

२७. परिवहन की बढ़ती हुई आवश्यकताओं के अनुरूप चल-स्टाक भी धीरे-धीरे बढ़ाया जा रहा है। डीजल और बिजली रेल इंजनों के अलावा, जिनका उल्लेख किया जा चुका है, चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने से प्रति वर्ष बड़ी लाइन के लगभग १६८ भाप रेल इंजन बनाने का लक्ष्य कायम है। इन रेल इंजनों पर प्रति इंजन चार लाख रुपये से कुछ अधिक लागत आती है, जो बाहर से मंगाये गये इसी प्रकार के रेल इंजनों के यहां पहुंचने और यहां तक कि कारखाना–लागत से भी बहुत कम है। १–६–६१ से ३१–३–६६ तक पांच वर्षों के लिए टेल्को से नया करार किया गया है, जिसके अनुसार यह कम्पनी प्रति वर्ष मीटर लाइन के लगभग ७० भाप रेल इंजन दे रही है। १९५८–६० में टेल्को द्वारा दिये गये रेल इंजनों के लिए विवचिक ने जो कीमत निश्चित की थी, इस करार के अनुसार, कम्पनी अब उससे भी कम कीमत पर रेल इंजन दे रही है।

सवारी डिब्बा कारखाने में अप्रैल, १९५९ से जो दूसरी पारी शुरू की गई थी, उसे क्रमशः बढ़ा दिया गया है। इसके साथ-साथ परिणाम के अनुसार भुगतान की प्रोत्साहन-योजना के फलस्वरूप भी उत्पादन बढ़ा है और इस कारखाने में अब प्रति वर्ष लगभग ६५० सवारी डिब्बे तैयार किये जा रहे हैं। इस कारखाने में जो स्थायी यूनिट बनाया गया था, उसमें प्रति मास लगभग ३० सवारी डिब्बों में साज-सामान और उपस्कर लगाये जा रहे हैं। अगले दो वर्षों में यह यूनिट इस योग्य हो जायेगा कि इस कारखाने में बनाये गये सभी सवारी डिब्बों में साज-सामान लगा सके। इससे उन दूसरे रेल कारखानों के काम का भार हल्का हो जायेगा जहां आजकल सवारी डिब्बा कारखाने में तैयार सवारी डिब्बों में साज-सामान लगाने का काम होता है; सवारी डिब्बे बनाने और उनमें साज-सामान लगाने की लागत भी धीरे-धीरे कम हो गयी है। अब इस कारखाने में कई तरह के सामान बनाये जा रहे हैं और जैसा की पहले बताया गया है। इसमें अब बड़ी लाइन के केवल बिजली गाड़ी के डिब्बे ही नहीं, बल्कि तीसरे दर्जे के सामान और ब्रेकयान, तीसरे दर्जे के ऊपर-नीचे तीन शायिकाओं वाले शयन–यान और ऊंचे दर्जे के मिले-जुले सवारी डिब्बे भी बनाये जाने लगे हैं। इस कारखाने में मीटर लाइन के सवारी डिब्बे और मीटर लाइन के बिजली गाड़ी के डिब्बे बनाने का भी विचार है। सवारी डिब्बा कारखाने में बनाये गये सवारी डिब्बों के अलावा १९६१–६२ में हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड, बेंगलूरु और प्राइवेट निर्माताओं ने ५५० सवारी डिब्बे तैयार किये और चालू वर्ष में ये इस तरह के ५८७ और १९६३–६४ में ६०० सवारी डिब्बे बनाने की आशा रखते हैं।

१९६१–६२ में सभी तरह के कुल मिलाकर १६०० से अधिक कोच तैयार किये गये, जिनमें ११०० से अधिक सवारी डिब्बे और बाकी मोटरयान और पार्सल यान थे। इस संख्या में सवारी डिब्बा कारखाने, हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड, बैंगलूर और निजी क्षेत्र में तैयार किये गये कोच शामिल हैं।

माल-डिब्बों के निर्माण में भी आगे प्रगति हुई है। १९६१–६२ में, चौपहिये डिब्बों के हिसाब से, १९१०० माल-डिब्बे तैयार किये थे, जबकि चालू वर्ष में २२३०० माल डिब्बे तैयार होने का अनुमान है। १९६३–६४ में यह संख्या बढ़कर ३०,००० तक पहुंच जाने की आशा है।

२८. परिणाम के अनुसार भुगतान की प्रोत्साहन-योजना के फलस्वरूप, जो सभी प्रमुख रेल कारखानों के उत्पादन अनुभागों में क्रमशः शुरू की जा रही है, उत्पादन बढ़ गया है।

चल-स्टाक में धीरे धीरे वृद्धि के फलस्वरूप कारखानों में मरम्मत का काम बढ़ गया है। प्रोत्साहन-योजना की वजह से कारखानों में अब न केवल अधिक काम होता है, बल्कि कुछ चुने हुए कारखानों में क्रेन और माल-डिब्बे आदि नये सामान बनाने में भी मदद मिली है।

देशी निर्माण और आत्म-निर्भरता-अनुसंधान

२९. रेलवे बोर्ड की विकास शाखा, विकास स्कन्ध (जो अब अर्थ और प्रतिरक्षा समन्वय मंत्रालय के अधीन है) इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय, संभरण और निबटान महानिदेशक और अन्य सरकारी विभागों तथा व्यापार और उद्योग के प्रतिनिधियों के साथ निकट सम्पर्क में काम करती रही। १९६३–६४ के रेलवे के बजट से सम्बन्धित श्वेत-पत्र के पृष्ठ २०–२१ पर जिन उपकरणों का उल्लेख किया गया है, उनके अलावा दूसरे उपकरण तैयार करने की क्षमता भी देश में विकसित की गयी है। इनमें टिकट छापने और गिनने की मशीन, कोरा टिकट कार्ड बनाने के उपस्कर, मोटर ट्रालियां पटरी पर चलने वाले क्रेन, शाक एब्जार्बर आदि उपकरण शामिल हैं। मीटर लाइन के कपलर रोलर बियरिंग, एक्सिल बाक्स और ड्रांबार हुक आदि चल-स्टाक के पुर्जों की सप्लाई बहुत कम है। इन पुर्जों की देश में तैयार करन की क्षमता विकसित करने के सम्बन्ध में कार्रवाई शुरू की गयी है। हॉट बाक्स से होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए चल-स्टाक एक्सिल बाक्स में जूट भराई के बदले अच्छी किस्म के लुब्रिकेटिंग पैड के प्रोटोटाइप बनाने के काम में प्रगति की गयी। स्पीडोमीटर, स्पीड रिकार्डर और बॉयलर के इन्सुलेशन के लिए एस्बेस्टास गद्दी बनाने की क्षमता विकसित करने के सम्बन्ध में प्रयास जारी है। यांत्रिक सिगनलिंग उपस्कर के प्रायः सभी सामान देश में तैयार करने की क्षमता पूर्ण रूप से विकसित कर ली गयी है और आशा है कि तीसरी आयोजना के अन्त तक बिजली सिगनलिंग के सामान तैयार करने की दिशा में देश आत्म-निर्भर हो जायेगा। इस्पात के ढले सामान, गढ़ी हुई चीजें, वैकुअम ब्रेक उपस्कर और बिजली लाइन की फिटिंग जैसे चल-स्टाक के पुर्जे और छोटे मोटे सामान तैयार करने की देशी क्षमता बढ़ाने के सम्बन्ध में कार्रवाई की गयी है।

देश में तैयार रेल-उपस्करों का निर्यात बढ़ाने की दिशा में कुछ सफलता मिली है। प्रधानतः चल-स्टाक के पुर्जों, गाड़ी में रोशनी करने के उपस्करों और रेलगाड़ी के पंखों का निर्यात हुआ है। इन उपस्करों का निर्यात बढ़ाने के प्रश्न पर ध्यान दिया जा रहा है और इस उद्देश्य से विदशों में भारतीय मिशनों से बराबर सम्पर्क रखा जा रहा है।

३०. देश में विभिन्न प्रकार के सामान तैयार करने की क्षमता में विकास के फलस्वरूप कुल खरीद के अनुपात में देशी सामान और उपकरणों का प्रतिशत क्रमशः बढ़ता रहा है। इस दिशा में रेलवे अनुसन्धान, खाका और मानक संगठन (आर० डी० एस० ओ०) का रेलवे अनुसन्धान केन्द्र, अत्यन्त उपयोगी सहायक के रूप में काम कर रहा है। देश के अन्य अनुसन्धान तथा तकनीकी निकायों और रेलवे उपस्कर बनाने वाले छोटे और बड़े उद्योगों के प्रतिनिधियों से निकट सम्पर्क कायम करने के उद्देश्य से रेलवे अनुसन्धान के केन्द्रीय मण्डल को पुनः संगठित किया गया है। चित्तरंजन कारखाने में निर्मित डी० सी० बिजली रेल इंजनों का पूरा खाका आर० डी० एस० ओ० द्वारा बनाया गया था। इन रेल इंजनों का जिक्र मैं पहिले कर चुका हूं। इनका काम पूर्ण रूप से सन्तोषजनक है। औद्योगिक काम के लिए शंटिंग डीजल इंजन रेल का खाका भी आर० डी० एस० ओ० ने तैयार किया है। यह रेल इंजन वाराणसी डीजल रेल इंजन कारखाने में बनाया जायेगा।

ईंधन की खपत

३१. कर्मचारियों पर होने वाले खर्च के बाद रेलवे में ईंधन का खर्च सब से बड़ा खर्च है। इस्पात कारखानों और धातु शोधन तथा दूसरे महत्वपूर्ण उद्योगों के लिए बढ़िया किस्म के कोयले की मांग में लगातार वृद्धि के कारण रेलों को दिन ब दिन अधिक मात्रा में घटिया किस्म का कोयला मिल रहा है और रेलों के सामने यह समस्या है कि इस के दुष्परिणाम को रोकने के लिए क्या उपाय किए जायें। रेलों को अधिक मात्रा में बढ़िया किस्म का कोयला मिलने के उद्देश्य से अभी केवल एक नांन-कोकिंग कोयला धुलाई कारखाना खोलने के सम्बन्ध में काम शुरू किया गया है। यह कारखाना कर्णपुरा में बनाया जा रहा है और तीसरी आयोजना के अन्तिम वर्ष में इस कारखाने में काम शुरू हो जायेगा। इसी बीच में रेलों ने स्वयं भी कुछ कदम उठाये हैं। कोयला खानों के मालिकों से सीधा ठेका कर के रेलों ने १ फरवरी, १९६२ से अपने लिए कोयला खरीदने की व्यवस्था की है। इस ठेके के अनुसार लादने की जगह पर कोयले की जांच का भी प्रबन्ध है। ईंधन के खर्च में किफायत करने के लिए भी अनेक उपाय बरते जा रहे हैं, जैसे रेल इंजनों के काम पर कड़ी निगरानी, परीक्षण के आधार पर "ट्रिप राशन" की व्यवस्था, कोयले के खर्च में किफायत करने के लिए कर्मचारियों की ट्रेनिंग।

रेलों के कार्य में सुधार

३२. इस समय जन साधारण में व्याप्त इस चिंता से मैं अवगत हूं कि दूसरे सब कामों से अधिक रेलों के लिए यह अपेक्षित है कि वे राष्ट्र को अधिक सुरक्षित और निरापद परिवहन सेवा उपलब्ध करने के लिए अपने को तैयार करें। रेल दुर्घटना समिति ने भी अपनी अन्तरिम रिपोर्ट में यह सुझाव दिया है। इस सम्बन्ध में संसद् को एक बयान पेश किया जा चुका है जिस में यह बताया गया है कि रेल दुर्घटना समिति की प्रायः सभी सिफारिशें रेलवे मंत्रालय द्वारा स्वीकार कर ली गयी हैं। मैं सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि इन सिफारिशों पर तत्परतापूर्वक और तेजी के साथ अमल किया जायेगा।

३३. आम तौर पर रेल उपयोगकर्ताओं को जो सुख-सुविधायें दी गयी हैं, उन में आवश्यकतानुसार सुधार के अलावा रेलें, विशेष रूप से तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए, सभी स्टेशनों पर और सभी गाड़ियों में बुनियादी सुख-सुविधा देने की नीति का दृढ़तापूर्वक पालन करती रही है। जहां कहीं आसानी से बिजली मिल सकती है, वहां उत्तरोत्तर अधिक रेलवे स्टेशनों में बिजली लगायी जा रही है। १९६१–६२ में २१६ रेलवे स्टेशनों पर बिजली लगायी गयी थी और आशा है कि चालू वर्ष समाप्त होने से पहले १४५ और स्टेशनों पर बिजली लग जायेगी।

तीसरे दर्जे में सभी नये सवारी डिब्बों में पंखे लगाने के अलावा, पुराने सवारी डिब्बों में भी, जैसे जैसे वे नियतकालिक मरम्मत और ओवरहाल के लिए कारखानों में आते हैं, पंखे लगाये जा रहे हैं। १९६१–६२ में तीसरे दर्जे के पुराने ढंग के ५४६ सवारी-डिब्बों में लगभग ५३०० पंखे लगाये गये और चालू वर्ष में ५९० सवारी डिब्बों में ५००० पंखे लगाये जाने की आशा है; इस प्रकार पंखे लगे हुए तीसरे दर्जे के नये और पुराने दोनों तरह के सवारी डिब्बों की संख्या कुल चालू सवारी डिब्बों के अनुपात में लगभग ८४ प्रतिशत हो जायेगी।

उपलब्ध साधनों के अनुरूप रेल प्रशासन गाड़ियों में भीड़ भाड़ कम करने के लिए भरसक प्रयास कर रहे हैं। तीसरी आयोजना में यात्री यातायात में लगभग तीन प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की व्यवस्था है। १९६१–६२ में रेल प्रशासनों ने सवारी ढोने वाले वाहनों के रूप में ३.६ प्रतिशत अधिक परिवहन की व्यवस्था की थी, लेकिन आयोजना की व्यवस्था की तुलना में यात्री-यातायात—उपनगरी और गैर-उपनगरी—दोनों को मिला कर वस्तुतः लगभग ६ प्रतिशत बढ़ गया। १९६१–६२ में सवारी गाड़ियों में कुल लगभग २.२५ प्रतिशत की वृद्धि हुई, जब कि बम्बई, मद्रास और कलकत्ता की उपनगरी बिजली

गाड़ियों में वृद्धि लगभग ६.७ प्रतिशत रही। चालू वर्ष में, अक्तूबर १९६२ के अन्त तक, ४५ नयी गाड़ियां चलायी गयी जिन की वजह से दैनिक गाड़ी किलोमीटर में करीब ६२०० की वृद्धि हुई। इसी प्रकार, इस अवधि में ५२ गाड़ियों का चालन क्षेत्र बढ़ाया गया है जिस के कारण दैनिक गाड़ी किलोमीटर में करीब २००० की वृद्धि हुई। उपनगरी क्षेत्र में १०८ नयी गाड़ियां चलायी गयीं (९८ बड़ी लाइन पर और १० मीटर लाइन पर)। इन से दैनिक गाड़ी किलोमीटर में ३,००० की वृद्धि हुई। सात उपनगरी गाड़ियों का चालन-क्षेत्र बढ़ाया गया, जिस से दैनिक गाड़ी किलोमीटर में ९७ की वृद्धि हुई है।

माननीय सदस्यों को मालूम है कि गाड़ियों में सोने की जगह आरक्षित करने के सम्बन्ध में तीसरे दर्जे के यात्रियों को उत्तरोत्तर अधिक सुविधा दी जा रही है। तीसरे दर्जे के यात्रियों की सुविधा के लिए लम्बे सफर की गाड़ियां में ऐसे अधिकाधिक डिब्बे लगाये जा रहे ये जिन में बैठने और सोने की जगहें बराबर बराबर हैं। इन डिब्बों में ८०० किलोमीटर (५०० मील) से ऊपर सफर करने वाले यात्रियों को अतिरिक्त प्रभार लिये बिना जगह दी जाती है। खास-खास गाड़ियो में पहले दर्जे के गलियारेदार डिब्बों में परिचर रखे गये हैं।

३४. रेल उपयोगकर्ता सलाहकार समितियां, क्षेत्रीय और मंडलीय दोनों स्तरों पर, समय-सारणी समितियां, यात्री सुख-सुविधा समितियां, खान-पान पर्यवेक्षण समितियां, बुक-स्टाल परामर्श समितियां और स्टेशन-सलाहकार समितियां उपयोगी काम करती रहीं। अनौपचारिक सलाहकार समितियों के माध्यम से संसद्-सदस्य अलग अलग रेलों के काम में दिलचस्पी लेते रहे और उन्होंने सुधार के लिये उपयोगी और रचनात्मक सुझाव दिये।

परिचालन, संगठन और प्रशासन सम्बन्धी सुधार

३५. समय समय पर रेलों के कार्यभार में वृद्धि का जो अनुमान लगाया जाता है, उस के अनुरूप संगठन और परिचालन में उत्तरोत्तर सुधार करने की ओर लगातार ध्यान दिया जा रहा है। सिगनल व्यवस्था और कर्षण प्रणाली में सुधार कर के और लम्बी गाड़ियां चला कर काम का बोझ हल्का किया गया है। रेल-पथ, रेल इंजन और माल-डिब्बे रेलवे की प्रधान परिसम्पत्ति हैं। इन से अधिक काम लिया गया है। और इस प्रकार रेलों के भौतिक साधनों का सक्रिय उपयोग किया गया है जिस के महत्वपूर्ण परिणाम निकले हैं। ये परिणाम इस बात के सूचक हैं कि कुछ वर्ष पहले की तुलना में अब इन परिसम्पत्तियों का कितना अच्छा उपयोग किया जा रहा है। रेल-संचालन के इन परिणामों का उल्लेख 'समीक्षा' नाम के प्रकाशन में किया गया है। अन्य बजट प्रलेखों के साथ यह प्रकाशन माननीय सदस्यों को दिया गया है। विभिन्न प्रायोजनाओं और निर्माण कार्यों के लिये आवश्यकतानुसार अलग प्रशासनिक संगठन स्थापित कर के रेलों के विभिन्न विभागों में पर्यवेक्षक कर्मचारियों की संख्या बढ़ा कर, सभी बड़ी रेलों में डिवीजन प्रणाली शुरू कर के और निम्न स्तर के कर्मचारियों को अधिक अधिकार दे कर संगठन और प्रशासन संबंधी सुधार भी किये गये हैं। खास कर, वर्तमान स्थिति में, जब कि जनशक्ति और अन्य सभी उपलब्ध साधनों का अधिकतम उपयोग अपेक्षित है, उपरोक्त सभी उपायों के फलस्वरूप बढ़े हुए यातायात की जरूरतों के अनुरूप कर्मचारियों की संख्या में कम से कम वृद्धि की गयी है। मैं पहले ही बता चुका हूं कि प्रोत्साहन योजना चालू करने के परिणामस्वरूप कर्मचारियों की तादाद बढ़ाये बिना रेल कारखानों में उत्पादन बढ़ गया है और कर्मचारियों को भी औसतन अधिक लाभ मिला है।

दक्षिण-पूर्व रेलवे में अभी हाल में डिवीजन प्रणाली शुरू की गई है। इस रेलवे में निर्माण-कार्य प्रारम्भिक अवस्था में था, इसलिये डिवीजन प्रणाली शुरू करने का काम स्थगित कर दिया गया था आसनसोल डिवीजन को दो डिवीजनों में बांट दिया गया है और इन दो डिवीजनों के प्रधान कार्यालय आसनसोल और धनबाद में हैं। ये काम इसलिए किए गए हैं क्योंकि कोयले के अधिक उत्पादन, निजी

क्षेत्र के इस्पात कारखानों के विस्तार, और कच्चे लोहे के निर्यात के लिए नये क्षेत्रों के विकास के फलस्वरूप तीसरी आयोजना में पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलों पर काम का बोझा बहुत अधिक बढ़ जायेगा।

कर्मचारियों के साथ सम्बन्ध-कर्मचारी हित, कर्मचारियों का प्रशिक्षण

३६. मुझे यह बताने में प्रसन्नता है कि रेल कर्मचारियों के साथ मैत्रीपूर्ण सम्बन्ध बने रहे। स्थायी वार्तातन्त्र सभी स्तरों पर सुचारू रूप से काम करता रहा। माननीय सदस्य शायद जानते होंगे कि जिन मामलों पर कर्मचारी संघ के साथ समझौता नहीं हो सका था, उन पर विचार करने के लिए कुछ समय पहले एक तदर्थ अधिकरण स्थापित किया गया था इस अधिकरण की सिफारिशों पर विचार करने का काम तब तक के लिए अनिवार्यतः स्थगित करना पड़ा जब तक वेतन आयोग की खास खास सिफारिशों पर अमल न हो जाय। उस के बाद अधिकरण की सिफारिशों पर विचार किया गया और उन में अधिकांश स्वीकार कर ली गयी हैं। और उन पर अमल किया गया है।

३७. दक्षता बढ़ाने और खर्च में किफायत करने के उद्देश्य से कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करने के लिए अफसरों और कर्मचारियों की संयुक्त समितियां विभिन्न स्तरों पर सन्तोषजनक काम करती रहीं। इन समितियों की संख्या १९६१-६२ में ३५० से बढ़ कर १९६१-६२ में ४०० से अधिक हो गयी।

३८. सरकार की सामान्य नीति के अनुसार "कर्मचारी" शिक्षा योजना शुरू करने की दिशा में रेल कर्मचारियों को ट्रेड यूनियन के संगठन के सिद्धान्त और तकनीक, यूनियन के काम में बुद्धिमत्ता पूर्ण सहयोग और अपने कर्तव्यों को अधिक अच्छे ढंग से निभाने की शिक्षा देने के सम्बन्ध में काम शुरू किया गया है।

३९. कर्मचारी-हित के कार्यों में सुधार करने के उद्देश्य से रेल प्रशासन विभिन्न मात्रा में काम की अपेक्षित गति कायम किये हुए हैं। कर्मचारियों के लिये मकान की व्यवस्था में सुधार करने के उद्देश्य से उन के लिए हर साल लगभग १२००० मकान बनाने का विचार है। दूसरी आयोजा के शुरू से कर्मचारियों के लिए हर साल प्रायः इतने मकान बनाये जा रहे हैं।

जिन कर्मचारियों को अपने बच्चों के शिक्षा के लिए अपने सदर मुकाम से दूर भेजना पड़ता है, उन की कठिनाई दूर करने के लिए रेल प्रशासन विभिन्न भाषा-क्षेत्रों में बारह इमदादी हास्टल चला रहे हैं। यद्यपि शिक्षा की जिम्मेदारी प्रधानतः राज्य सरकारों पर है, फिर भी जिन स्थानों पर गैर-रेलवे स्कूल नहीं हैं, वहां रेल कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के लिए रेल प्रशासन सहायता कर रहे हैं। रेल प्रशासन स्वयं ३६ हायर सेकेन्डरी और हाई स्कूल, २४ मिडिल स्कूल और ६४१ से अधिक प्राइमरी स्कूल चला रहे हैं। सदर मुकाम स्टेशन पर पढ़ाई की अपेक्षित सुविधा के अभाव में जिन अराजपत्रित रेल कर्मचारियों को अपने बच्चों को पढ़ाई के लिए बाहर भेजना पड़ता है, उन्हें अपने बच्चों की शिक्षा के लिए जो आर्थिक सहायता दी जाती है, वह सहायता उन अस्थायी कर्मचारियों को भी दी जाने लगी है, जो तीन साल तक नौकरी कर चुके हैं।

रेल कर्मचारियों के बच्चों की तकनीकी शिक्षा में आर्थिक सहायता देने के लिए कर्मचारी हित निधि से हर साल 1000 छात्रवृत्तियां दी जाती हैं। यह योजना पिछले सात साल से चल रही है। १९६१-६२ में इन छात्रवृत्तियों की कुल संख्या २५३७ थी इस में पिछले वर्षों से दी जा रही छात्रवृत्तियां भी शामिल हैं। इस योजना पर जिन पर लगभग नौ लाख रुपया खर्च हुआ। इन पर भारी खर्च को देखते हुए, रेलवे राजस्व से कर्मचारी हित निधि को सामान्यतः लगभग 50 लाख रुपये का जो वार्षिक अंशदान ४ रु० ५० न० पै० प्रति रेल कर्मचारी के हिसाब से दिया जाता है, उस को इस हद तक बढ़ाया जा रहा है कि इन छात्रवृत्तियों के वार्षिक खर्च के आधे अंश की पूर्ति की जा सके।

रेल कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों के इलाज के लिए १९६१-६२ में रेलवे अस्पतालों और स्वास्थ्य यूनिटों में ३५२ खाटें और बढ़ायी गयीं। चालू वर्ष के शुरू में रेलों में ७८ अस्पताल और ५१६ स्वास्थ्य यूनिट थे जिनमें कुल ६,२९६ खाटें थीं। इनमें से ४४९ खाट क्षय के रोगियों के लिए थीं। ये खाटें क्षय-रोगियों की उन १२१४ खाटों के अलावा हैं जो रेलवे के लिए बाहर के सेनेटोरियमों में आरक्षित हैं। अनेक बातों में डाक्टरी सहायता और इलाज के नियम उदार कर दिये गये हैं और पहले के मुकाबले रेलवे अस्पतालों में डाक्टरी सामान और इलाज की सुविधा बढ़ा दी गयी है।

कीमतों को स्थिर रखने के लिए एक उपाय के रूप में सरकार ने यह स्वीकार कर लिया है कि कर्मचारियों की सहकारी समितियों और भण्डारों का विकास किया जाय। रेलों में और केन्द्रीय सरकार के कुछ अन्य विभागों में कई वर्ष से सहकारी समितियां कार्य कर रही हैं। एक अन्तर्विभागीय अध्ययन दल इस बात की जांच कर रहा है कि सहकारी संगठनों को आगे विकास के लिए इन विभागों में कौन से उपाय आवश्यक हैं। १९६१-६२ के अन्त में रेल कर्मचारियों की २६ सहकारी समितियों की कुल संचालन पूंजी करीब ३२ करोड़ रुपये और इनकी कुल सदस्य संख्या करीब ६,६९,००० थी। इसके अलावा १९६१-६२ में रेल कर्मचारियों की १७४ उपभोक्ता सहकारी समितियां थीं, जबकि पिछले वर्ष उन समितियों की संख्या १६७ थी १९६१-६२ इन समितियों ने १.७१ करोड़ रुपये का कारबार किया। चालू वर्ष में विभिन्न रेलों में चार और उपभोक्ता सहकारी समितियां खोली गयी हैं।

४०. तीसरी आयोजना में कार्यभार की वृद्धि को ध्यान में रख कर सभी स्तर के रेल कर्मचारियों के प्रशिक्षण की सुविधा का विस्तार और उसमें सुधार की बढ़ती हुई आवश्यकता और विशेष गाड़ियों के परिचालन और उनकी सुरक्षा से सम्बन्धित कर्मचारियों के प्रारम्भिक प्रशिक्षण के लिए नियमित पाठ्यक्रम के साथ-साथ गहन पुनश्चर्या पाठ्यक्रम की आवश्यकता के प्रति भी रेल प्रशासन बराबर जागरूक रहे हैं। १९६१ की रेलवे तकनीकी प्रशिक्षण स्कूल समिति की अधिकांश सिफारिशों को स्वीकार कर लिया गया है और उन पर अमल करने के बारे में आदेश जारी कर दिये गये हैं। विभिन्न तकनीकी सहायता आयोजनाओं और कार्यक्रमों के अधीन विदेशी सरकारों और अभिकरणों की ओर से प्रशिक्षण की जो सुविधाएं मिली हैं, उनका भी लाभ उठाया गया है। इनके अधीन राजपत्रित और अराजपत्रित कर्मचारियों को डीज़ल रेल-इंजन और बिजली रेल इंजन के खाके और काम, इस्पात ढलाई, उत्पादन बढ़ाने के तरीके और चिकित्सा सम्बन्धी कुछ विशष स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम के प्रशिक्षण के लिए विदेशों में भेजा गया है।

४१. रेल कर्मचारियों ने प्रतिरक्षा प्रयत्नों में स्वतः जो उत्साह दिखाया है, भाषण समाप्त करने से पहले मैं उसका विशेष रूप से उल्लेख करना चाहता हूं। रेल कर्मचारियों ने आपात काल में न केवल बढ़े हुए कार्यभार को प्रसन्नतापूर्वक सम्हालना स्वीकार किया है, बल्कि अपने वेतन प्रतिरक्षा कोष में स्वेच्छापूर्वक अंशदान और सरकार के आर्थिक साधनों को सुदृढ़ करने के लिये चलायी गयी प्रतिरक्षा बचत योजनाओं में भी हाथ बटाया है। इसके अलावा रेल कर्मचारियों के परिवार के महिला-सदस्यों के संगठन जवानों के लिए बड़ी मात्रा में उपहार इकट्ठा करके भेज रहे हैं।

तीसरी पंचवर्षीय आयोजना में रेलों के कार्यक्रम को पूरा करना एक बहुत बड़ा काम है। इस दिशा में अब तक जो प्रगति हुई है, उससे पर्याप्त आशा बंधती है कि रेलें आयोजना के लक्ष्यों को पूरा कर लेंगी। आपात के कारण रेलों पर और अधिक बोझ आ पड़ा है, क्योंकि राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था को, जिससे रेल परिवहन का घनिष्ठ सम्बन्ध है, प्रतिरक्षा के प्रयत्नों में लगाना है। रेल कर्मचारी इस परिस्थिति का सामना करने के लिए तैयार हैं और उन्होंने आपात के सम्बन्ध में शानदार काम किया है। मुझे पूरा विश्वास है कि आज की परिस्थिति में रेल कर्मचारी देश के प्रति अपनी बढ़ी हुई जिम्मे-

दारियों के प्रति बराबर जागरूक बने रहेंगे और उन्होंने अब तक जो काम किया है, आगे उससे भी अच्छा काम करते रहेंगे ।

अध्यक्ष महोदय, आपने और सदन ने धैर्य के साथ मेरा भाषण सुनने की कृपा की है, इसके लिए मैं आभारी हूं ।

राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय कुछ सदस्यों द्वारा किये गये व्यवहार की जांच के लिए समिति

अध्यक्ष महोदय : मुझे यह घोषणा करनी है :

"कि १८ फरवरी, १९६३ को लोक-सभा द्वारा किये गये निर्णय के अनुसार मैं एतद् द्वारा निम्नलिखित सदस्यों की एक संसदीय समिति मनोनीत करता हूं :—

१. श्री कृष्णमूर्ति राव
२. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती
३. श्री सचीन्द्र चौधरी
४. श्री गो० ना० दीक्षित
५. श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी
६. डा० गोविन्द दास
७. श्री जयपाल सिंह
८. पंडित ज्वाला प्रसाद ज्योतिषी
९. सरदार कपूर सिंह
१०. श्री हरिश्चन्द्र माथुर
११. श्री महेश्वर नायक
१२. श्री शिवराम रंगो राने
१३. श्री अशोक कु० सेन
१४. श्री सत्य नारायण सिंह
१५. श्री उ० मू० त्रिवेदी ।

जो संविधान के अनुच्छेद ८७ के अन्तर्गत १८ फरवरी १९६३ को एक साथ समवेत संसद् की दोनों सभाओं के समक्ष राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय सर्वश्री रामसेवक यादव, मनीराम बागड़ी, उटिया और भू० ना० मण्डल तथा स्वामी रामेश्वरानन्द द्वारा की गई गड़बड़ी के सम्बन्ध में उनके आचरण की जांच करे और इस बात पर विचार करे तथा अपना प्रतिवेदन दे कि क्या उक्त सदस्यों का इस प्रकार का आचरण प्रचलित परिपाटी के विरुद्ध अथवा उस महान् अवसर के प्रतिकूल या संसद् द्वारा इसके सदस्यों से जिस प्रकार के ऊंचे स्तर की आशा की जाती है उसके विपरीत था और समिति जो ठीक समझे वे सिफारिशें करे ;

कि श्री कृष्णमूर्ति राव समिति के सभापति होंगे;

कि समिति २ मार्च, १९६३ तक सभा को अपना प्रतिवेदन देगी; और

कि अन्य मामलों में संसदीय समितियों सम्बन्धी सभा के प्रक्रिया नियम ऐसे परिवर्तनों और रूपभेदों के साथ लागू होंगे जो अध्यक्ष करें।

श्री रामसेवक यादव : अध्यक्ष महोदय, आपने अभी जो घोषणा की है, उसके सम्बन्ध में मेरा निवेदन यह है कि मैंने राष्ट्रपति महोदय से केवल यह निवेदन किया था कि वह अपना भाषण अंग्रेजी में न पढ़ कर मातृ-भाषा या राष्ट्र-भाषा में पढ़ें। चूंकि मेरा निवेदन नहीं सुना गया, इसलिए हम लोग मजबूर होकर सदन से बाहर चले गए। हमारे दिमाग़ में उनके प्रति डिसरेस्पेक्ट या अपमान का कोई ख्याल नहीं था। यह सारी घटना सब माननीय सदस्यों के सामने घटी है। इसलिए यह कमेटी इस बारे में क्या इन्वेस्टीगेट करेगी ? मैं समझता हूं कि इसकी कोई आवश्यकता नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : इस हाउस ने इसकी आवश्यकता समझी और इस लिए यह फ़ैसला किया।

दिल्ली किराया नियंत्रण (संशोधन) विधेयक--जारी

†**अध्यक्ष महोदय** : अब हम श्रीमती चन्द्रशेखर द्वारा २५ जनवरी, १९६३ को प्रस्तुत किये निम्न प्रस्ताव पर अग्रेतर विचार करेगी ;

"कि दिल्ली किराया नियन्त्रण अधिनियम १९५८ में संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पारित किये गये रूप में, विचार किया जाये।"

श्री नवल प्रभाकर (दिल्ली--करौल बाग) : माननीय अध्यक्ष महोदय, जहां तक इस दिल्ली किराया नियन्त्रण (संशोधन) बिल का सम्बन्ध है, इसकी शब्दावली में मुझे कुछ खामी नज़र आती है। मूल अधिनियम के सैक्शन ३ में जो संशोधन किया जा रहा है, उसमें सैक्शन ३ के सब-सैक्शन (ए) का कोई उल्लेख नहीं किया गया है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अगर उसका उल्लेख कर दिया जाता, तो अच्छा होता। इस विषय को स्पष्ट करने के लिए मैंने एक संशोधन भी प्रस्तुत किया था। पहले यह सोच कर यह शब्दावली रखी गई थी कि जो गवर्नमेंट के प्रिमिसिज़ हैं, वे इस विधेयक से प्रभाव-शून्य रहेंगे। गवर्नमेंट प्रिमिसिज़ तो प्रभाव-शून्य रहे, किन्तु दूसरे मकान और सम्पत्तियां भी इसमें ले लिए गए। मुझे ऐसा लगता है कि वर्तमान शब्दावली के कारण कहीं उन बातों की पुनरावृत्ति न हो जाये और बजाये इसके कि कुछ लाभ हो, सरकार को फिर कोई संशोधन न लाना पड़े।

इन शब्दों के साथ मैं चाहता हूं कि इस शब्दावली को पुनः देख लिया जाये और उसके अनुसार ही इस विधेयक में आवश्यक संशोधन किया जाए।

†**श्री नरेन्द्र सिंह महीड़ा** (आनन्द) : दिल्ली किराया नियन्त्रण (संशोधन) विधेयक में इस प्रकार के संशोधन किये जायें जिससे कि जिन लोगों ने अपने लिये मकान बनाये हैं वे उन पर कब्जा कर सकें। कई सैनिक अधिकारियों ने दिल्ली में मकान बनाये हैं किन्तु उन्हें रिटायर होने के बाद उन मकानों का कब्जा नहीं मिलता है तथा अन्यत्र व्यवस्था करनी होती है। मैं गृह मन्त्री से अनुरोध करूंगा कि वे इस पर गौर करें। विधेयक में इस दिशा में भी कुछ व्यवस्था की जानी चाहिये कम से कम सेना के अधिकारियों के लिये इस सम्बन्ध में कुछ रियायतें की जायें।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री बैरवा-कोटा (कोटा) : यह जो एमेंडमेंट लाया गया है, इसका मैं स्वागत करता हूं । अक्सर देखा गया है कि लीज़ पर या टैनेंसी पर जो मकान बनाये जाते हैं, उनसे बनाने वाले लोग बहुत नाजायज़ फ़ायदा उठाते हैं । सरकार ने जो कानून ज़मीनों को अपने हाथ में लेने का बनाया है और जो यह कहा है कि उन पर बनने वाले सभी मकान गवर्नमेंट के हो जायेंगे, वह सही कदम है ।

लेकिन इसके साथ ही साथ यह बात भी सही है कि दिल्ली में और दिल्ली के बाहर भी जो मकान मालिक हैं, उन में सब से बड़ी मालिक सरकार है और वह मकान और दुकानें दोनों ही किराया पर देती है । सरकार को इस विधेयक की ज़द में नहीं रखा गया है । इसके अन्तर्गत नहीं बांधा गया है । मैं चाहता हूं कि सरकार को सबसे पहले एक आदर्श मालिक बनना चाहिये और उसके अनुरूप व्यवहार करके दूसरों के सामने एक मिसाल रखनी चाहिये । लेकिन ऐसा वह नहीं कर पाई है । सरकार खुद नफ़ा कमा रही है । सरकार ज़मीन को चार आने गज़ में लेकर तीन तीन और चार चार सौ रुपये गज़ के भाव से बेचती है । यह नितान्त अनुचित है । ऐसा भी देखा गया है कि मकान मालिकों से सरकार ने जो मकान ले रखे हैं, उनका उनको तो दस ग्यारह रुपया ही दिया जाता है जबकि उन्हीं मकानों का सौ सौ और डेढ़ डढ़ सौ रुपया वसूल किया जाता है । यह भी अनुचित है । आप समाजवादी समाज की स्थापना के आदर्श का दम भरते हैं । तब फिर क्या यह चीज़ उचित कही जा सकती है ?

जो कानून मकान मालिकों पर लागू किया जाता है, वह सरकार पर भी लागू किया जाना चाहिये । मैसूर में हाउसिंग मिनिस्टर्ज़ कान्फ्रेंस हुई थी । उस में ज़मीनों के बारे में यह तय किया गया था कि उनको फ्रीज़ कर देना चाहिये । मैं चाहता हूं कि जहां ग़रीब आदमियों के लिए क्वार्टर बनाये जाने हैं, उनको फ्रीज़ किया जाए और जहां पर दो दो और तीन तीन मंज़िला मकान बनाये जाने हैं, उनको फ्रीज़ न किया जाए । जहां पर गरीब मज़दूर रह सकते हैं, गरीब कर्मचारी रह सकते हैं, फ्रीज़ उनको नहीं करना चाहिये । अगर ऐसा नहीं किया जाता है तो जिन की बंधी बंधाई तनख्वाह है, वे किस तरह से रह सकते हैं । दो दो और तीन तीन मंज़िले मकानों का किराया दो सौ या ड़ेढ़ सौ रुपये होता है और जो गरीब मजदूर है, जो गरीब कर्मचारी है, वह उन में नहीं रह सकता है । इस वास्ते गरीब मजदूरों के लिये जहां मकान बनने हैं, उन जगहों के लिये छट रहनी चाहिये । सरकार चाहे तो म्यूनिसिपैलिटीज़ और कारपोरेशंज़ को कुछ मदद दे कर अच्छे मकान बनवा सकती है । इसके साथ ही साथ यह भी देखा गया है कि रैंट कंट्रोल एक्ट में जो जो टैक्स अदा करने की व्यवस्था रहती है, और जिनको कारपोरेशन या म्यूनिसिपैलिटी को अदा करना होता है, वह सरकार उनको नहीं देती है और इस कारण से वहां पर सफाई की, रोशनी की तथा नलों आदि की व्यवस्था नहीं होती है । इस वास्ते यह जो कानून है, यह उनपर भी लागू किया जाना चाहिये सरकार जब कोई कानून दूसरों के लिये बनाती है तो खुद पर भी उसे इसको लागू करना चाहिये । सरकार जब तक कानून का स्वयं पालन नहीं करेगी तब तक मकान मालिकों और किरायादारों में संघर्ष होता रहेगा । आज मकान मालिकों को अंट शंट किराया लेने की छूट है । सरकार उन पर कोई पाबन्दी नहीं लगाती है । मकान मालिक किरायेदारों से किराया तो ले लेते हैं लेकिन उनको रसीद नहीं देते हैं । अगर केस कोर्ट में जाता है तो वहां पर रसीद के अभाव में वह खारिज कर दिया जाता है । सरकार को चाहिये कि जितने भी मकान खाली हों, उनको अपने अंडर ले ले । अभी उत्तर प्रदेश में एक कानून बना हुआ है । जितने भी मकान खाली होते हैं, उनकी रिपोर्ट तहसीलदार को करनी होती है । तहसीलदार उस मकान की व्यवस्था करता है और एस्टीमेट के अनुसार उसका किराया तय करता है । उन मकानों का वह नम्बर के अनुसार वितरण करता है । जहां तक कानूनी व्यवस्था का सम्बन्ध है वह तो यह है । लेकिन ऐसा किया नहीं जाता है । मकान मालिक और किरायेदार आपस में ही पगड़ी ले दे कर उस मकान को किसी दूसरे को

दे देते हैं। ऐसा भी देखा गया है कि मकान मालिक एडीशन और आल्टरेशन के नाम पर मकान को खाली करवा लेता है। वह म्यूनिसिपैलिटी या कारपोरेशन को दरख्वास्त दे कर कहता है कि मुझे मकान बनवाना है और इसकी मंजूरी दी जाए। वह किरायेदार का नल, बिजली आदि कटवा कर तथा उसको कई अन्य तरीकों से तंग करके निकाल देता है। दरवाज़े को फोड़ कर मकान मालिक कहता है कि एड़ीशंज़ और आल्ट्रेशन्ज़ करानी हैं, इस वास्ते मकान खाली करो। वह दरवाज़े को ठीक करवा देता है, व्हाइटवाशिंग करा देता है और किरायेदार को निकाल देता है और मैजिस्ट्रेट को लिख देता है कि नया मकान बना है, न्यू कंस्ट्रकशन है। जब तक काग़ज़ों पर वज़न नहीं पड़ता है तब तक मामला आगे नहीं सरकता है। मेरा निवेदन यह है कि इस तरह के मामलों की कारपोरेशन या मैजिस्ट्रेट को मौक़े पर जा कर जांच करनी चाहिये, साइट पर जा कर कंस्ट्रकशन को देखना चाहिये, मकान नया बना है या नहीं बना है, कुछ एडीशंज़ एंड आल्ट्रेशंज़ हुई हैं या नहीं, इसका वहीं जा कर फ़ैसला करना चाहिये। इस प्रकार की व्यवस्था कानून में अवश्य होनी चाहिये। मौक़े पर जा कर किरायेदारों की मुसीबतों को हल किया जाना चाहिये और बिना देखे मकान को खाली नहीं करवाया जाना चाहिये।

जितने भी कानून बने हैं, जितने भी बिल आए हैं, उन सभी में किरायेदारों के हक़ में एक भी क्लाज़ नहीं रखी जाती है, सारी की सारी व्यवस्थाएं किरायेदारों के हितों के विपरीत होती हैं। जितनी भी फ़ैसिलिटीज़ दी जाती हैं, वे मकान मालिकों को ही दी जाती हैं। किरायेदारों के बारे में कुछ नहीं किया गया है। गवर्नमेंट को किराया दारों का भी अवश्य ख़याल रखना चाहिये।

दिल्ली में आजकल जितनी समस्या चल रही हैं, मकानों की जो समस्या चल रही है उसको देखें तो पता चलता है कि हज़ारों की तादाद में झौंपड़ियां गंदी बस्तियों में बसी हुई हैं। हज़ारों झौंपड़ियां अशोका होटल के पास बनी हुई हैं। मकान मालिकों की बदफेली के कारण ही उन बेचारों को इन झौंपड़ियों में रहने पर मजबूर होना पड़ता है। सरकार को चाहिये कि वह खुद इनका इंतज़ाम करे। यही नहीं बल्कि सरकारी कर्मचारियों का भी उसको ध्यान रखना चाहिये। कोटा-राजस्थान में तथा अन्य जगहों पर देखने में आया है कि रेलवे के कर्मचारी अथवा इनकम टैक्स डिपार्टमट के कर्मचारी तथा दूसरे डिपार्टमेंटस के कर्मचारी जब तबादले पर जाते हैं तो उनको तीन तीन महीनों तक मकान नहीं मिलता है और उन्हें चार चार और छः छः दिन के लिये एक एक धर्मशाला में रह कर अपना समय पास करना पड़ता है। गवर्नमेंट इस की कोई सुनवाई नहीं करती कि उन को मकान मिलना चाहिये या नहीं। वह लोन भी देती है तो ऐसे आदमियों को देती है जिन के कई एक मकान खड़े होते हैं। अपने अपने मकान होते हुए भी वे गवर्नमेंट से कर्ज़ा लेते हैं। और उस से खूब फायदा उठाते हैं। गवर्नमेंट को सोचना चाहिये कि लोन ऐसे आदमियों को दिया जाय जिन के पास रहने के लिये मकान न हों, उन गरीबों को देना चाहिये जो कि वास्तव में गरीब हों। अगर गवर्नमेंट इस तरह से करे तो मकानों की अच्छी तरह से व्यवस्था हो सकती है और लोगों को सुभीता हो सकती है, लेकिन गवर्नमेंट करना नहीं चाहती है। गवर्नमेंट तो इस तरह से करती है कि कोई भी आदमी गया और दो, पांच या दस रुपया ले कर उस से लोन का फार्म मंजूर करा लाया और उस लोन से दो दो, तीन तीन मंज़िलें बनवा लीं। इस तरह से गरीब लोगों को फायदा नहीं मिल पाता है।

उपाध्यक्ष महोदय : यह बिल दिल्ली रेंट कंट्रोल एक्ट के सम्बन्ध में आया है, राजस्थान के बारे में नहीं।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री बैरवा-कोटा : यही सुभीता यहां भी हो सकती है अगर गवर्नमेंट बड़े बड़े लोगों को छोड़ कर छोटे छोटे लोगो को लोन दे। अगर वह इस तरह से करे तो मकानों की समस्या भी हल हो सकती हैं। और रेंट कंट्रोल का सारा संघर्ष भी समाप्त हो सकता है।

†**गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्र शेखर)** : यह संशोधन बहुत साधारण है। इस संबंध में केवल दो संभावनायें हैं। यदि भूमि सरकार की है तो इस संशोधन से उन किरायेदारों को संरक्षण प्राप्त होगा जो कि उन जमीनों में पट्टेदारों द्वारा बनाये गये मकानों में रहते हैं। यदि वह भूमि सरकारी नहीं है तो उन पर किराया नियंत्रण अधिनियम लागू होता है।

यह कहना ग़लत है कि यह अधिनियम शीघ्रता में पारित किया गया। अधिनियम के संबंध में किरायेदारों तथा मकान मालिकों से काफी परामर्श हुआ तत्पश्चात् इस पर संसद् की संयुक्त समिति में विचार किया गया। इसके बाद सभा में इस पर विस्तृत चर्चा हुई।

तथापि यदि कुछ व्यक्तिगत मामले हों तो उन्हें सरकार के सम्मुख रखा जा सकता है सरकार उन पर विचार करेगी।

धारा ५ के अधीन पगड़ी पद्धति को अवैध करार दे दिया गया है। धारा २६ के अधीन किराये की रसीद देना अनिवार्य है। जो मकान मालिक अपनी आवश्यकता सिद्ध कर सकें उन्हें किराया नियंत्रक को प्रार्थना पत्र देना चाहिये। उन्हें उनके प्रयोग के लिये मकान प्राप्त हो सकेगा।

†**उपाध्येक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

कि दिल्ली किराया नियंत्रण अधिनियम, १९५८ में संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पारित किये गये रूप में विचार किया जाये।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड २— (धारा ३ का संशोधन)

†**श्री रणजीत** सिंह (संगरूर) : मैं संशोधन संख्या २ प्रस्तुत करता हूं। इससे मेरा तात्पर्य यह है कि जहां सरकार तथा पट्टेदार के बीच हुई शर्तों का किरायेदारों ने उल्लंघन किया हो, अथवा उन्होंने कुछ कच्ची इमारतें इत्यादी बनायी हों वहां पर अधिनियम लागू नहीं होना चाहिये तथा ऐसे मकानों अथवा दुकानों पर जिनकी मकान मालिक को स्वयं आवश्यकता हो उन पर यह अधिनियम लागू नहीं किया जाये।

जिन लोगों में दिल्ली में १९३९ के पूर्व मकान बनाये हैं, उन्हें बहुत कम किराये मिल रहे हैं वास्तव में मकान मालिकों को अपने मकानों को बनाये रखने में बहुत अधिक व्यय करना होता है।

†**श्रीमती चन्द्र शेखर** : यह विधेयक काफी व्यापक है। यदि कोई किरायेदार, समझौते की शर्तों का उल्लंघन करे तो मकान मालिकों को उस के विरुद्ध कार्यवाही करने का अधिकार दिया गया है। खंड १४(१) तथा (११) के द्वारा किरायेदारों को संरक्षण दिया गया है। यदि मकान मालिकों को कुछ कठिनाई हुई हो तो वे किराया नियंत्रक को आवेदन कर सकता है। हम ने एक अतिरिक्त किराया नियंत्रक नियुक्त कर दिया है। अतः मेरे विचार से संशोधन स्वीकार करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री रणजीत सिंह** : मैं अपने संशोधन पर आग्रह नहीं करता हूं ।

संशोधन संख्या २ सभा की अनुमति से वापस लिया गया ।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि खंड २ विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड २ विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड १ विधेयक में जोड़ दिया गया ।

अधिनियमन सूत्र

संशोधन किया गया

पृष्ठ १, पंक्ति १—

"Thirteenth" ["तेरहवें"] **के स्थान** पर "Fourteenth" ["चौदहवें"] रख दिया जाये । (१)

[श्रीमती चन्द्र शेखर]

†**उपाध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया
विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिया गया

†**श्रीमती चन्द्र शेखर** : मैं प्रस्ताव करती हूं :

"कि विधेयक को, संशोधित रूप में पारित किया जाये ।"

†**उपाध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

'कि विधेयक को, संशोधित रूप में, पारित किया जाये ।'

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

कृषि पुनर्वित्त निगम विधेयक

†**उपाध्यक्ष महोदय** : सभा अब श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा द्वारा २१ जनवरी १९६३ को प्रस्तुत किये गये निम्नलिखित प्रस्ताव पर अग्रेतर विचार करेगी :

"कि कृषि के विकास के लिए पुनर्वित्त के रूप में अथवा अन्यथा मध्यमकालीन तथा दीर्घकालीन ऋण देने के लिए एक निगम की स्थापना और तत्सम्बन्धी अथवा आनुषंगिक अन्य विषयों का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

†**श्री प० वेंकटासुब्बया** (अडोनी) : कृषि पुनर्वित्त निगम शीर्ष बैंकों को ऋण संबंधी सुविधायें देने के लिए स्थापित किया गया है । यह कहा गया है कि निगम की प्राधिकृत की पूंजी २५

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री प० वेंकटासुब्बया]

करोड़ रुपये होगी । मैं ने अपने पिछले भाषण में यह कहा था कि विधेयक का क्षेत्र और व्यापक किया जाये तथा निगम को अधिक अधिकार दिये जायें ।

सरकार ने पिछले १५ वर्षों में जो कुछ भी किया है उस से किसानों की ऋणग्रस्तता में कोई कमी नहीं आई है । अपितु नवीनतम सर्वेक्षणों से यह ज्ञात हुआ है कि उस में वृद्धि हो रही है । अतः कृषि पुनर्वास निगम के क्षेत्र में वृद्धि करना अत्यन्त आवश्यक है जिस से यह किसानों को संतोषजनक ढंग से तथा ठोस प्रकार से सहायता दे सके जिस की उन्हें बहुत आवश्यकता है ।

समस्त ऋण संसाधनों को एक माध्यम से ही जुटाया जाये ताकि देश में ऋण की सुविधाओं का समता से वितरण हो सके । भू बंधक बैंकों को सुदृढ़ बनाने के लिये यथासम्भव प्रयत्न किये जाने चाहियें । वे लाभप्रद काम कर रहे हैं ।

श्री दे० शि० पाटिल (यवतमाल) : उपाध्यक्ष महोदय, कृषि पुनर्वित्त निगम विधेयक का उद्देश्य कृषि के विकास और इस से संबंधित अन्य मामलों के लिए पुनर्वित्त के द्वारा, या अन्य प्रकार से, मध्यम तथा दीर्घ-कालीन ऋण देने के लिए एक निगम की स्थापना करना है । इसलिए मैं इस बिल का दिल से समर्थन करता हूं ।

कृषि को अब तक एक उद्योग नहीं माना गया है और इसी लिए कृषि को जो ऋण मिलना चाहिए, वह अभी तक नहीं मिला है । योजना आयोग ने कृषि और खाद्य पदार्थों को प्राथमिकता दी है और देश में कृषि-उत्पादन बढ़ाने की कोशिश की जा रही है । लेकिन कृषि-उत्पादन को बढ़ाने के लिए जितने ऋणों की आवश्यकता है, वे उपलब्ध नहीं हैं । रूरल क्रेडिट सरवे से पता चलता है कि जहां तक कृषक के लिए ऋणों का प्रश्न है, केवल तीस प्रतिशत उपलब्ध हैं और सत्तर प्रतिशत की पूर्ति अभी नहीं हुई है । इस बात को ध्यान में रखते हुए ही लोग टर्म और मीडियम टर्म लोन देने के लिए इस निगम की स्थापना की जा रही है ।

कल राष्ट्रपति जी ने अपने भाषण में कहा कि राष्ट्र की सुरक्षा के लिए यह बहुत जरूरी है कि खेती-बाड़ी का आधार मजबूत हो । देश की रक्षा के लिए खेती-बाड़ी को बढ़ाना है और कृषि-उपज में वृद्धि के लिए कृषि को औद्योगिक आधार देना बहुत जरूरी है । इस से पता चलता है कि कृषि के विकास के लिए बहुत जोर से कदम उठाए जा रहे हैं । कृषि के विकास में धन का एक प्रमुख भाग है, लेकिन आज धन बहुत कम मिल रहा है । आज स्थिति यह है कि जो जमीन जोतता है, जिस को टिलर आफ दि लैंड कहते हैं, उस को आज भी किसी तरीके से ऋण नहीं मिलता है । उदाहरण के लिए आप टेनेन्स गवर्नमेंट के टेनांटस को लीजिए, जिन की अपनी कोई जमीन नहीं है, जो किसी जमीन के मालिक नहीं हैं, जिन के पास कोई क्रेडिट नहीं है । उन को आज भी ऋण नहीं दिया जाता है । मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस देश में कृषि-उपज को बढ़ाने के लिए जो मेहनत करते हैं और कष्ट उठाते हैं, वे छोटे काश्तकार हैं, लेकिन उन के पास जमीन की ओनरशिप न होने से आज उन को ऋण नहीं मिलता है । जिन के पास जमीन नहीं है, जोकि जमीन के मालिक हैं, उन को भी क्रेडिट के सम्बन्ध में बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है और जमीन को मार्गेज करने के बाद भी उन को काफ़ी तादाद में ऋण नहीं मिलता है ।

कम्यूनिटी डेवेलपमेंट और पंचायती राज के अन्तर्गत देश में कृषि-उत्पादन को बढ़ाने के लिए एक कार्यक्रम तैयार किया जा रहा है । उस के अधीन गांव गांव में कृषकों से यह पूछा जा रहा है कि

उन को कितने कुंओं की आवश्यकता है। मैं ने अपनी कांस्टीट्युएन्सी में देखा है कि हर एक गांव में हर एक किसान अपने खेत में कुंआ खोदने के लिए तैयार है। मैं अपनी कांस्टी युएन्सी में इस विषय में एक लिस्ट बना कर पंचायत, जिला परिषद और कम्यूनिटी डेवेलपमेंट डिपार्टमेंट के अफ़सरों के पास गया। उन्हों ने बताया कि सब डिस्ट्रिक्ट्स के लिए केवल ६८० कुंओं के लिए ऋण देने की व्यवस्था है, जबकि काश्तकारों की डिमांड ३,६१८ कुंओं की है। इस से प्रकट होता है कि कितनी कम व्यवस्था की गई है। निगम से यह मांग पूरी होनी चाहिए।

आज कृषक काम करने के लिए तैयार है, उत्पादन बढ़ाने के लिए तैयार है, खेती के आधुनिक तरीके प्रयोग में ला कर ज्यादा काश्तकारी करने के लिए तैयार है, लेकिन आज उस को कोई सहायता नहीं मिलती है। मैं चाहूंगा कि इस निगम के द्वारा इस देश के किसानों को इस सम्बन्ध में कुछ सुविधा दी जाय। इस विधेयक में यह भी व्यवस्था की गई है कि एनिमल हस्बेंड्री, पोल्ट्री फ़ार्मिंग और स्टाक-ब्रीडिंग आदि के लिए भी पैसा दिया जायेगा। मैं प्रार्थना करूंगा कि आज काश्तकार के लिए जो पैसे की कमी है, उस की पूर्ति करने के लिए इस कार्पोरेशन का प्रथम उपयोग किया जाये।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि कृषि-उत्पादन को बढ़ाने के लिए जो पैसा दिया जाता है, उस को देने के संबंध में बेसिक एपरोच को बदलना चाहिए। इस विधेयक का उद्देश्य एग्रीकल्चरल डेवलपमेंट है, लेकिन इस विधेयक में जो नाम दिये गए हैं, उन से एक भिन्न प्रकार का प्रभाव पड़ता है। उदाहरण के लिए इसमें लैंड मोर्टगेज बैंक का उल्लेख किया गया है। मैं कहना चाहता हूं कि इस नाम से एक साहूकार की एपरोच प्रकट होती है। काश्तकार की जमीन मार्टगेज करना भांडवलदारी प्रवृत्ति का द्योतक है अगर इस बिल का उद्देश्य एग्रीकल्चर का डेवेलपमेंट है, तो इस में उस के अनुसार ही शब्द प्रयुक्त किये जाने चाहिएं। इसलिए "लैंड मोर्टगेज बैंक" के स्थान पर "लैंड डेवेलपमेंट बैंक" का नाम रखा जाय। इस सुझाव को मानने से इस निगम और इन बैंकों के पूरे वर्किंग में सुधार होगा।

मैंने देखा कि दिल्ली के आस-पास एक स्कीम बनाई गई थी, जिस के अन्तर्गत छोटे काश्तकार को पैसा देने का इन्तजाम किया गया था। श्रीमती कमलादेवी चट्टोपाध्याय के नेतृत्व में वह स्कीम बनाई गई थी और उस के अनुसार छोटे छोटे काश्तकारों को उन की हैसियत के बजाय उन की गरज देख कर ऋण दिए गए थे। उस के परिणामस्वरूप उत्पादन काफ़ी बढ़ा। जहां तक रीकवरी का संबंध है, रीकवरी का परसेंटेज ६८ था। आम तौर पर यह माना जाता है कि जिस के पास क्रेडिट है, अगर उसको पैसा दिया जाये, तो वह वापस आता है, लेकिन इस उदाहरण से प्रकट है कि जिन लोगों के पास क्रेडिट नहीं है, जो छोटे छोटे काश्तकार हैं, जिन के पास अपनी जमीन नहीं है, अगर उन को भी पैसा दिया जाये, तो वह पैसा भी वापस आ सकता है। ये छोटे छोटे काश्तकारी ही देश में अन्न का उत्पादन बढ़ा सकते हैं। इसलिए गवर्नमेंट को उन लोगों को पर्याप्त ऋण देने की व्यवस्था करनी चाहिए।

लैंड मोर्टगेज बैंक्स में काफी सुधार करने की जरूरत है। आज भी काश्तकारों को नौ टका सैंकड़ा इन्ट्रेस्ट देना पड़ता है। मैं सरकार से प्रार्थना करूंगा कि काश्तकारों को कम से कम इन्ट्रेस्ट पर ऋण देने की व्यवस्था की जाय।

इन सुझावों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

†**श्री व० बा० गांधी** (बम्बई मध्य दक्षिण) : मुझे यह देख कर आश्चर्य हुआ है कि सामान्यतया सदस्यों ने इस विधेयक की आलोचना की है। मेरे विचार से इस विधेयक को सर्वसम्मत समर्थन प्राप्त होना चाहिये।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री वा० बा० गांधी]

औद्योगिक क्षेत्र में हमारी कई एक संस्थायें हैं जो उद्योग के लिये वित्तीय व्यवस्था करने के क्षेत्र में उपयोगी काम कर रही हैं परन्तु कृषि के क्षेत्र में ऐसी कोई संस्था नहीं है ।

उदाहरण के लिए औद्योगिकी ऋण तथा विनियोग निगम ने विभिन्न उद्योगों को १९६१ में १३.८ करोड़ रुपये ऋण के रूप में दिये हैं । उक्त निगम १९५५ से अब तक ४२.७ करोड़ के ऋण स्वीकृत कर चुका है । यह प्रसन्नता का विषय है कि कृषि क्षेत्र में भी इस प्रकार के निगम की स्थापना की गई है । जो कुछ औद्योगिक वित्त के लिए किया गया है, वह कृषि वित्त के लिए नहीं किया गया और कृषि के लिए अब भी एक पुनर्वित्त निगम नहीं है । किन्तु कृषि के लिए वित्त के संबंध में भारत के रिजर्व बैंक ने बहुत अच्छा काम किया है। यह रियायती दरों पर ऋण देता है । पिछले वर्ष इस के ऋण १०० करोड़ रुपये से भी अधिक थे । इस ने और तरीकों से भी कृषि ऋण के लिए सहायता दी है। किन्तु समस्या को देखते हुए यह काफी नहीं है । पुर्नवित्त निगम के द्वारा यह कमी पूरी किये जाने की आशा है । पुर्नवित्त निगम की सुविधा विशिष्ट संस्थाओं से ही मिल सकती है और यह दीर्घकालीन ऋणों का एक ही संतोषजनक तरीका है ।

हमें इस विधेयक को बिना संकोच के एक पहले स्वीकार्य कदम के रूप में देखना चाहिये । निगम की शक्ति केवल ५ करोड़ रुपये तक सीमित नहीं है । निगम अपने संसाधनों को बढ़ा भी सकता है । यह सदा अधिक पूंजी रख सकता है और लोगों से निक्षेप स्वीकार कर के अपने संसाधन बढ़ा सकता है । यह विदेशी मुद्रा में भी ऋण ले सकता है । अन्त में यह केन्द्रीय सरकार से भी आवश्यकता पड़ने पर ऋण ले सकता है । अपने ५ करोड़ रुपये की पूंजी से यह १०० करोड़ रुपये का वित्त पोषण कर सकता है । यदि इस की पूंजी २५ करोड़ रुपये तक बढ़ा दी जाये, तो यह ५०० करोड़ रुपये तक का कृषि विकास कार्य कर सकता है । मैं आशा करता हूं कि इसे कृषि और पुर्नवित्त के हित में पहले कदम के रूप में स्वीकार कर लिया जायेगा ।

राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय कुछ सदस्यों द्वारा किये गये व्यवहार की जाँच समिति

†**उपाध्यक्ष महोदय :** मुझे सदन को यह बताना है कि चूंकि श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने समिति में सम्मिलित होने से इन्कार कर दिया है, इसलिए अध्यक्ष महोदय ने उन के स्थान पर श्री ही० ना० मुकर्जी को मनोनीत किया है ।

कृषि पुर्नवित्त निगम विधेयक—जारी

श्री भू० ना० मंडल (सहरसा) : उपाध्यक्ष महोदय, आज जो बिल हाउस के सामने पेश किया गया है मैं उसके मंशा से तो सहमत हूं । आज इस देश के अन्दर इस बात की नितान्त आवश्यकता है कि खेती की पैदावार बढ़ायी जाये । लेकिन इस सम्बन्ध में काम करने के लिए जो कार्रवाई सरकार कर रही है, वह मैं समझता हूं कि ठीक रास्ते पर नहीं चल रही है ।

जो यह बिल लाया गया है इस के अनुसार एक नया इंस्टीट्यूशन बना कर खड़ा किया जायेगा, जिसका आफिस होगा, जिसके मेम्बर होंगे और उस पर अलग से खर्चा करना पड़ेगा । मैं समझता हूं कि आज जो लैंड मार्टगेज बैंक्स, कोआपरेटिव सोसाइटीज़ और क्रेडिट सोसाइटीज़ हैं, उनके रहते हुए इस इंस्टीट्यूशन को बनाने की जरूरत नहीं थी । यह बात सही है कि इसका मकसद

यही है कि जहां रुपये की ज्यादा ज़रूरत होगी वहां उसको यह रिफाइनेन्स करेगा, लेकिन यह काम जो मौजूदा क्रेडिट इंस्टीट्यूशन्स हैं उनके द्वारा किया जा सकता था। इस काम के लिए अलग से एक इंस्टीट्यूशन बनाने की ज़रूरत नहीं थी।

आज सेंट्रल गवर्नमेंट सारा काम कर रही है और जो रुपये की जरूरत होती है उसका भी वह इन्तिजाम करती है, लेकिन उस काम के लिए नया इंस्टीट्यूशन बनाने की जरूरत नहीं थी, जो मौजूदा इंस्टीट्यूशन्स हैं उनको रुपया दे कर यह काम करवाया जा सकता था। ऐसा करने से जो यह अनावश्यक मल्टीप्लिकेशन होगा वह बच जायेगा और लोगों की जो खेती के लिए या उससे सम्बन्धित कामों को करने के लिए जो रुपये की जरूरत है वह भी पूरी हो जायेगी।

इसके अलावा इस बिल में कुछ ऐसे दोष हैं जो कि आजकल के लेजिस्लेशन में पाये जाते हैं। एक दोष की तरफ़ मैं आपका ध्यान खींचना चाहता हूं। आज सरकार के जो काम करने वाले आदमी रहते हैं उनके लिए दिनों दिन नये नये प्रिविलेज दिये जाते हैं और इस बिल के जरिये भी ऐसा ही किया गया है। मैं आपका ध्यान इस बिल की धारा ३८, ३९ तथा ४० की ओर दिलाना चाहता हूं। धारा ३८ में कहा गया है :

> "निदेशक निगम के किसी अन्य निदेशक अथवा किसी कर्मचारी के प्रति किसी भी हानि आदि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा, आदि।"

इसका मतलब यह है कि जो कोई डाइरेक्टर है अगर वह अपनी जिम्मेवारी पूरी न भी करे तो उसे कसूरवार नहीं ठहराया जा सकेगा। यह प्रिविलेज इस में दिया गया है। मैं समझता हूं कि यह बहुत गलत बात है।

धारा ३९ में यह दिया गया है :

> "निगम के बोर्ड अथवा किसी समिति के किसी कार्य अथवा कार्यवाही पर आपत्ति उठाई जा सकेगी, आदि"

सेक्शन १८ में कहा गया है कि जो कोई मेम्बर हो अगर उसका कोई फाइनेन्शल इंटरेस्ट उस में हो तो उसको उस में भाग नहीं लेना चाहिए और उसको यह इंटीमेट कर देना चाहिए। लेकिन इस में कहा गया है कि अगर किसी मेम्बर ने इस अवस्था में पार्ट लिया है तो यह कोई डिफेक्ट नहीं माना जायेगा। यह भी इस बिल में एक गलत प्रावीजन है।

आगे धारा ३९ में कहा गया है कि निगम के बोर्ड या समिति के किसी निदेशक द्वारा किये गये काम को अवैध नहीं माना जायेगा, आदि।

इसी तरह से सेक्शन ४० में कहा गया है :

> "इस अधिनियम के अन्तर्गत निगम के किसी निदेशक अथवा अधिकारी के विरुद्ध कोई कानूनी कार्यवाही नहीं की जा सकेगी, आदि"

जो इस देश का जनरल ला है उसके मातहत इस देश में जो गवर्नमेंट का काम करने वाले आदमी हैं या दीगर आदमी हैं उन सब को रहना चाहिए। लेकिन इस तरह का प्रावीजन देकर सरकारी काम करने वालों को छूट दे दी जाती है। इसका नतीजा यह होता है कि वे ठीक से काम नहीं करते। इसलिए मैं समझता हूं कि इस कानून में इस तरह के प्रावीजन नहीं रहने चाहिएं।

यों तो मैं यह समझता हूं कि यह जो बिल लाया गया है इसकी कोई जरूरत नहीं थी। जो मौजूदा क्रेडिट इंस्टीट्यूशन्स हैं उन के जरिये ही यह सारा काम हो सकता था यदि उनको और

[श्री भू० ना० मंडल]

रुपया दिया जाता ताकि वे बड़े बड़े कामों के लिए भी लोन एडवांस कर सकें । इस तरह का इन्तिजाम सरकार को करना चाहिए ताकि इन इंस्टीट्यूशन्स की डुपलिसिटी, ट्रिपलिसिटी और मल्टीप्लिसिटी न हो ।

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा) : उपाध्यक्ष महोदय, एग्रीकल्चरल फाइनेंस बिल का, जो अभी माननीया मंत्राणी जी ने उपस्थित किया है, मैं बड़ी प्रसन्नता से समर्थन करता हूं । प्रसन्नता का विषय यह है कि मैं ने आज से लगभग आठ वर्ष पहले इस सदन में एक प्रस्ताव रखा था जिसका आशय यह था कि खेती के लिए वित्त की व्यवस्था करने के लिए एक कारपोरेशन की स्थापना की जाये । उस समय रिजर्व बैंक द्वारा स्थापित कमेटी आफ डाइरेक्शन की रिपोर्ट आ चुकी थी और सरकार उस पर विचार कर रही थी । उस रिपोर्ट में खेती के सम्बन्ध में वित व्यवस्था करने के लिए और सहकारिता आन्दोलन को मजबूत करने के लिए, जिस के द्वारा खेती के लिए वित्त व्यवस्था की जा सकती थी, बहुत से सुझाव दिये गये थे । और सरकार उन सुझावों पर विचार कर रही थी । और ऐसा समझा जाता था कि उस कमेटी की मुख्य मुख्य सिफारिशों को जब सरकार स्वीकार कर लेगी और उन को कार्यान्वित करेगी तो खेती के लिए जो वित्त की सुविधाएं आवश्यक हैं वे उपलब्ध हो जायेंगी । उस समय के मंत्री श्री अरुण चन्द्र गुहा ने आश्वासन दिया था कि खेती के लिए जो वित्त की आवश्यकता इस देश में है उस को पूरा करने के लिए सरकार रिज़र्व बैंक आफ़ इंडिया, स्टेट बैंक आफ़ इंडिया और उस के साथ साथ जितनी सहकारी समितियां हैं, सेंट्रल कोआपरेटिव बैंक्स हैं या एपैक्स बैंक्स हैं उन के जरिये से सब की व्यवस्था की जायेगी । इस आश्वासन पर मैं ने अपने उस प्रस्ताव को वापिस लिया था । मुझे इस बात की खुशी है कि आज पूरे तौर पर भले ही न सही लेकिन लैंड मोर्टगेज बैंक्स और स्टेट कोआपरेटिव बैंक्स को सहायता देने के लिए यह रिफ़ाइनेंस कारपोरेशन की स्थापना की जा रही है । मैं समझता हूं कि जहां तक लम्बे अर्से के लिए कर्ज़ देने की आवश्यकता है, वह कुछ हद तक पूरी हो जायेगी । इस वास्ते मैं इस बिल का हृदय से समर्थन करता हूं लेकिन साथ ही इस अवसर पर मैं उपाध्यक्ष महोदय, आपकी आज्ञा से, कुछ बातें बताने की कोशिश करूंगा ।

आज लगभग दस वर्ष के क़रीब हो गये जब सहकार आन्दोलन को मजबूत बनाने के लिए रिज़र्व बैंक आफ़ इंडिया, स्टेट बैंक आफ इंडिया, सरकार के दूसरे दूसरे मुहकमों ने, कम्युनिटी डेवलपमेंट के मंत्रालय ने या और किस किस मंत्रालय ने इस के लिए बहुत प्रकार से ज़ोर दिया है । लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद होता है और मैं दुखपूर्वक यह बतलाना चाहता हूं कि रिज़र्व बैंक आफ़ इंडिया की तरफ़ से हर साल रूरल क्रेडिट फ़ौलो-अप-सर्वे हुआ करता है और उस सर्वे में वह चुने हुए ज़िलों को लेते हैं और चुने हुए ज़िलों को लेकर एक परिणाम निकालते हैं कि अभी वित्त की क्या व्यवस्था देश में हो पाई है । मैं आपकी आज्ञा से यह जो रूरल क्रेडिट फ़ौलो-अप-सर्वे १९५९–६० का है और जोकि अभी १९६२ में प्रकाशित किया गया है उसके चैप्टर १३ में जो कि २०६ पेज से शुरू होता है उस में कहा गया है कि अभी ९ ज़िलों का जो सर्वेक्षण किया गया, उन ९ ज़िलों में जो खेती के लिए वित्त की व्यवस्था कोआपरेटिव के जरिये की गई, वह उन ९ ज़िलों में से सिर्फ़ दो ज़िलों में कुछ कारगर साबित हुई बाक़ी और सब ज़िलों में जो वित्त की आवश्यकता हुई उस में सिर्फ एक जिले में तो ११ परसेंट और दूसरे जिले में ८ परसेंट तक है । उस में कहा गया है :—

"ऋणों की बहुत सी आवश्यकता, बिलसापुर को छोड़ कर, साहूकारों से पूरी की गई थी ।"

यह बतलाता है कि सरकार के प्रयत्न के बावजूद भी अभी भी खेती के लिए जो वित्त की आवश्यकता है उस की पूर्ति कोआपरेटिव सोसाइटीज या रिजर्व बैंक आफ इंडिया द्वारा दिये गये कर्जों से नहीं हो पा रही है ।

उपाध्यक्ष महोदय, साथ ही मैं एक बात की तरफ जिक्र करना चाहूंगा । इस सर्वेक्षण से इस परिणाम पर पहुंचा गया है कि वित्त की व्यवस्था में जो सूद की दर ली गई वह औसत सूद की दर साढ़े १३ से लेकर साढ़े १४ परसेंट तक प्रति वर्ष के हिसाब से ली गई । अर्थात् साढ़े १३ परसेंट से लेकर साढ़े १४ परसेन्ट प्रति वर्ष सूद की दर से किसानों को कर्ज दिये गये । लेकिन उन को मालम होना चाहिये कि विभिन्न जिलों में तो कहीं कहीं पर ४० परसेन्ट तक सूद अपनी खेती के लिए वित्त की व्यवस्था करने के वास्ते देना पड़ा ।

अभी लम्बी अवधि के लिए कर्ज देने की व्यवस्था करने का जो इस बिल का मुख्य उद्देश्य है उस के सम्बन्ध में इस सर्वेक्षण से पंता चला है । और उस में लोंग टर्म क्रेडिट के ऊपर यह लिखा है :—

"दीर्घकालीन ऋण के बारे में, सहकारी संस्थाओं ने पूरे प्रयत्न नहीं किये थे । यद्यपि कुछ जिलों में उत्पादन की दृष्टि से ऋण नीति बदली गई थी, फिर भी कृष्णा को छोड़ कर, सफलताएं नगण्य थीं । अत्यधिक विलम्ब प्रक्रिया का पहलू बना रहा"

मैं ने इस बात की तरफ सदन का ध्यान इसलिये खींचा है कि वित्त की व्यवस्था जो कि हमारे देश के अन्दर अभी खेती के लिए है वह हर प्रकार के प्रयत्न के बावजूद भी बिल्कुल नगण्य है । अभी भी एक अर्थ शास्त्री ने शायद अनुमान लगाया है कि हमारे देश में खेती के लिये जो वित्त की जरूरत है, रुपये की जरूरत है तीनों प्रकार की सहायता को यदि जोड़ा जाये अर्थात्, थोड़ी अवधि के लिये, बीच वाली अवधि के लिए या लम्बी अवधि के लिए, तीनों को अगर जोड़ा जाये तो वह लगभग १५०० करोड़ रुपये के करीब जा कर पड़ती है । प्रथम, द्वितीय और तृतीय पंचवर्षीय योजना में जो बताया गया है कि पहली योजना की अन्तिम अवधि तक सिर्फ २३ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी, दूसरी योजना के अन्त तक २०० करोड़ रुपये तक की व्स्था की गई थी और तृतीय पंचवर्षीय योजना में बतलाया गया है कि आशा की जाती है कि यह रकम बढ़ कर लगभग ५५० करोड़ तक हो जायेगी । लम्बी अवधि का जहां तक सवाल है उस में बतलाया है कि लम्बी अवधि का जो ऋण है वह तीसरी योजना के अन्तिम समय तक १५० करोड़ तक जायेगा । इन सब आंकड़ों से पंता चलता है कि बावजूद इस बात के कि सरकार पूरी कोशिश कर रही है लेकिन हिन्दुस्तान में खेती की प्रधानता और खेती की उपज बढ़ाने के लिये जिस प्रकार के वित्त की व्यवस्था आवश्यक है, मैं समझता हूं कि अभी तक न सरकार के सहकार आन्दोलन के द्वारा, न सरकार के तकावी लोन के द्वारा और न रिजर्व बैंक द्वारा दिये गये कर्जों से अभी तक कारगर हो पाई है । इसलिये मैं आज सदन का ध्यान उधर खींचते हुए मंत्रीणी महोदया से निवेदन करना चाहूंगा कि जहां वे इस विधेयक को पास करा कर एक निगम की स्थापना करने जा रहे हैं, उस से इस बिल का उद्देश्य आंशिक रूप में ही पूरा हो सकता है । बावजूद इस बात के कि उस का एक आफिस बम्बई में रहेगा ताहम उस का सम्पर्क केवल स्टेट बैंक, कोआपरेटिव बैंक या लैंड मार्टगेज बैंक से रहेगा ।

किसानों तक यह पहुंचेंगे और किसानों को आसानी से और कम सूद की दर पर पैसा मिल सकेगा इस बारे में सन्देह किया जा सकता है । इस बारे में अन्य माननीय सदस्यों ने भी संदेह उपस्थित किया है । लेकिन मैं समझता हूं कि अभी इस निगम की स्थापना से बड़े बड़े प्लानटेशंस, खेती के विकास का काम करने वाले जिस में कि काफी रुपये की विभिन्न प्रान्तों में जरूरत है, उस रुपये की कमी की कुछ पूर्ति हो सकेगी ।

[श्री श्रीनारायण दास]

इस समय मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। यह जो रिफाइनेंस कारपोरेशन की भावना आई है यह कहां से आई है, मुझे पता नहीं लगता है। तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्दर इस बात का जिक्र किया गया है कि गवर्नमेंट रिजर्व बैंक आफ इंडिया के साथ परामर्श कर के खेती के विकास के लिए निगम की स्थापना के बारे में सोच रही है। ऐसा समझा जाता था कि इस निगम का काम केवल रिफाइनेंस करना नहीं होगा इस कारपोरेशन का काम यह भी होगा कि वह जहां जरूरत सीधे कोआपरेटिव सोसाइटी को चाहे व्यक्ति विशेष को अगर उस को कर्ज लेने का अधिकार है और समझे उस को कर्ज चुकाने की शक्ति है तो ऐसे लोगों को भी कर्ज देने की व्यवस्था की जायेगी ; न मालूम क्या बात है और इस मंत्रीणी महोदया बतलायेंगी कि प्लांनिंग कमिशन का जब यह विचार उत्पन्न हुआ था कि एक एग्रीकल्चरल डेवलपमेंट फाइनेंस कारपोरेशन की स्थापना की जाय तो आज क्यों एक सीमित ऑब्जैक्टिव के साथ इस निगम की स्थापना की जा रही है ? मैं समझता हूं कि यह अच्छा होता यदि इसका नाम रिफाइनेंस कारपोरेशन हटा कर फाइनेंस कारपोरेशन रक्खा जाता और उस का काम और व्यापक किया जाता ।

मैं इस के साथ साथ यह भी कहना चाहूंगा कि इस की ऐसी शाखाएं होनी चाहिएं जैसी कि इंडस्ट्रियल फाइनेन्स कारपोरेशन की दो, तीन शाखाएं काम करती हैं। इंडस्ट्रियल फाइनेंस कारपोरेशन की एक मुख्य ब्रांच मद्रास और कलकत्ता में चल रही हैं। मद्रास और कलकत्ता में जो शाखाएं चल रही हैं वे उद्योग धंधों में काम करने के लिए वित्त की व्यवस्था करती हैं। मैं चाहता हूँ कि इस का नाम एग्रीकल्चरल रिफाइनेंस कारपोरेशन बलद कर एग्रीकल्चरल डेवलपमेंट फाइनेंस कारपोरेशन रखा जाय और इस का स्टैचूट में कानून के अन्दर इस बात का जिक्र आना चाहिए कि प्रमुख स्थानों में उस की दो तीन शाखाएं रहेंगी जो कि खेती की व्यवस्था के लिए चाहे वह सहकारी समिति की सहायता से हो चाहे सेन्ट्रल कोआपरेटिव बैंक की सहायता से हो और चाहे लैंड मार्टगेज बैंक की सहायता से हो, हर प्रकार की व्यवस्था करेंगी।

मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। जैसा कि मैं ने अभी कहा मुझे खुशी है कि इस तरह का विधेयक हाउस के सामने लाया गया। मैं आशा करता हूं कि हिन्दुस्तान में खेती की उन्नति के लिए वित्त की जो आवश्यकता है और जैसा कि अंदाजा लगाया गया है कि लगभग १५०० करोड़ रुपये प्रतिवर्ष की जरूरत है, उस की पूर्ति करने के लिए अगर सरकार सचमुच में चाहती है कि खेती का उत्पादन बढ़े और जैसे जैसे जनसंख्या बढ़ती जाती है वैसे वैसे हमारे देश में खेती का उत्पादन बढ़ कर लोगों को पौष्टिक भोजन देने का इंतजाम किया जाय तो मैं समझता हूं कि यह जो छोटा कदम उठाया जा रहा है इस से काम चलने वाला नहीं है। सरकार, और साथ ही साथ रिजर्व बैंक आफ इंडिया. स्टेट बैंक आफ इंडिया और जो दूसरी सहकारी संस्थाएं हैं उन सब को मिलकर ऐसा प्रबन्ध करना चाहिए जिस से अगर पूरी तौर पर नहीं तो कम से कम तीन चौथाई वित्त की व्यवस्था तो हो सके।

आज भी किसान महाजनों के पंजे में पड़ा हुआ है और उस को बहुत ज्यादा सूद देना पड़ता है। आज किसान को इस झंझट से मुक्त करने की बहुत आवश्यकता है, ताकि वह कृषि के लिए वित्त की व्यवस्था करते हुए देश के अभाव की पूर्ति कर सके। और देश का धन बढ़ाने में उस का जो आधा हिस्सा है, उस को कायम रख सके। माननीय उपमंत्रीणी महोदया को यह सौभाग्य प्राप्त हुआ है कि वह इस विधेयक को सदन के सामने प्रस्तुत करें। मैं आशा करता हूं कि इन सब सुझावों पर गम्भीरतापूर्वक विचार किया जायेगा और आगे चल कर यदि आवश्यकता हुई, तो एक एग्रीकल्चर डेवलपमेंट फिनांस

कारपोरेशन की स्थापना की जायेगी, जिस की शाखाएं-प्रशाखाएं हर एक प्रदेश में हों, जो सहकारी संस्थाओं को कर्ज दे कर किसानों को अन्न उपजाने में मदद दे सके।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

श्री रा० गि० दुबे (बीजापुर उत्तर) : मैं इस विधेयक का हार्दिक स्वागत करता हूं किन्तु मेरे एक दो सुझाव हैं।

पहला यह है कि भूमि को कृषि योग्य बनाने को इस का एक उद्देश्य मान लेना चाहिए। इस के साथ भूमिसंरक्षण का उद्देश्य भी होना चाहिए।

सहकारी संस्थाओं को प्रत्यक्ष सहायता देने के बारे में, मैं नहीं समझता कि हमारा उत्तरदायित्व होना चाहिए। हमारा दृष्टिकोण संयोजित होना चाहिए। एक निगम केन्द्रीय संस्था के रूप में होना चाहिए। जिस के अन्तर्गत कृषि विकास, उत्पादन, विपणन और परिवहन सब विषयों को लाया जा सके। इस समय कई निगम हैं, जिन के कृत्यों के बारे में अधिक मालूम नहीं है। वित्त मंत्रालय को इस प्रस्ताव पर विचार करना चाहिये।

श्री क० गो० सेन (पूर्निया) : उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक एग्रीकल्चर का सवाल है, इस बिल में उस के साथ कई बातें जोड़ दी गई हैं। इस में कहा गया है कि "एग्रीकल्चर इन्क्लूड्स डेरी फार्मिंग, पिसीकल्चर, पोल्ट्री, फार्मिंग एण्ड स्टाक-ब्रीडिंग"। मुझे लगता है कि जब भी खेती के बारे में कोई भी विधेयक इस सदन के सामने लाया जाता है, तो माननीय सदस्य उस को बहुत सन्देहात्मक दृष्टि से देखते हैं। उस की वजह यह है कि अभी तक जो भी काम खेती का उपज को बढ़ाने के लिए या किसान की मदद के लिए किया गया है, वह नाकाफी साबित हुआ है। माननीय सदस्य श्री श्रीनारायण दास, ने भी यह बात कही और उन्हों ने रूरल क्रेडिट सरवे की रिपोर्ट का जिक्र किया। यह देखा गया है कि खेती के मामले में सरकार को जितनी मदद देनी चाहिए, वह अभी तक नहीं दी जा सकी है।

जहां तक इस एग्रीकल्चर रिफाइनेंस कारपोरेशन बिल का सम्बन्ध है, माननीय सदस्य, श्री सिंहासन सिंह, ने इस पर गौर फरमाया था। इस में फिलहाल पांच करोड़ रुपये देने का सवाल है। इस का एक बड़ा आफिस बनेगा, इस की ब्रांचिज होंगी, स्टेट डिपार्टमेंट्स होंगे और कोआपरेटिव्ज होंगे। इस सारे के सारे महकमे के बनने के बाद एग्रीकल्चर के पास क्या पहुंचेगा, इस में बहुत सन्देह है यह भी कहा गया है कि इस कारपोरेशन के द्वारा खेती के काम के लिए ज्यादा रुपया पहुंचाया जा सकेगा। मैं तो समझता हूं कि हमारे खेतिहर भाई वहां तक पहुंच ही नहीं पायेंगे और जो वहां पहुंचेंगे भी, तब उन तक के जूते की तल्ली घिस जायेगी और वे हार मान कर बैठ जायेंगे।

इस समय स्थिति क्या है? जहां तक एग्रीकल्चरल कोआपरेटिव सोसायटी का सम्बन्ध है, अगर पेमेंट देना फेल हो गया, तो सारे का सारा काम ठप्प हो गया, पेमेंट बन्द हो गया और फिर मालूम नहीं कि खेती कैसे हो। फिनांस मिनिस्टर साहब को देखना चाहिए कि खेती का महकमा सब से ज्यादा महत्व रखता है। सरकार की ओर से कहा जाता है कि कम्युनिटी डेवलपमेंट के द्वारा डीसेंट्रलाइजेशन आफ पावर हो। मैं यह केहना चाहता हूं कि आज मनी इज पावर। इसलिए मनी को भी डीसेंट्रलाइज करना चाहिए। अगर सरकार सही मायनों में डीसेंट्रलाइजेशन आफ पावर करना चाहती है, तो डीसेन्ट्रलाइजेशन आफ मनी हो। तभी जा कर डीसेंट्रलाइजेशन आफ पावर होगा और छोटे दायरे में लीडरशिप भी कायम होगी।

[श्री फ० गो० सेन]

सरकार ने प्राइज़ बाण्ड्ज़ निकाले हैं। जब पेपर्ज़ में बड़े बड़े अक्षरों में आता है कि फलां पियन को इतना इनाम मिला, इतने लोगों को इतने इनाम मिले, तो मुझे बड़ी खुशी होती है। अगर पांच रुपए का एक प्राइज़ बाण्ड लेने पर किसी व्यक्ति को साढ़े सात हजार रुपए—और नई स्कीम के अन्तर्गत पन्द्रह हज़ार रुपए—मिलते हैं, तो यह बड़ी अच्छी बात है। इससे वह सम्भल जायेगा। आखिर सम्भलने का ज़रिया रुपया है। सरकार कृषक को रुपया दे, तो वह सम्भल जायगा। आज रुपया देने के बारे में जितनी बन्दिशें हैं, उनके मारे वह दबा चला जा रहा है।

हर साल सरकार एक करोड़ रुपया एग्रीकल्चरल को-आपरेटिव्ज़ में लगा दे। घी कहां गिरा? दाल में। जितनी भी एग्रीकल्चरल को-आपरेटिव सोसायटीज़ हैं, उनमें पांच पांच हजार रुपए के प्राइज़ बाण्ड्ज़ बांट दिये जाये, ताकि दो हजार गांवों, एग्रीकल्चरल को-आपरेटिव्ज़ का पांच पांच हजार रुपए का कैपिटल बन जाए। यह लाटरी के जरिये हो जाए, तो उनका पांच पांच हजार रुपए का कैपिटल बन जायेगा अगर पांच हजार रुपए का कैपिटल बन जायेगा, तो वे पचास हजार रुपए का क्रेडिट भी लेने के लिए तैयार हो जायेंगे। तब सरकार उनको क्रेडिट दे। अगर सरकार एग्रीकल्चरल सैक्टर को देने के लिए तैयार है। मान लिया कि उसने दिया भी, तो वह अपर सैक्टर को दिया जायेगा और लोअर सैक्टर तो अनटच्ड रह जायेगा। एग्रीकल्चरिस्ट्स में भी ऐसे लोग हैं कि जो धनी हैं और वे लोग कर्ज़ ले सकते हैं। मगर जो बेचारे दो-चार, पांच या दस एकड़ जोतने वाले हैं, वे लोग वैसे ही रह जाते हैं। न उनको ब्लाक से कोई मदद मिलती है और न किसी अन्य साधन से। वे बेचारे अपनी आप के ऊपर ही पैसा लेते हैं और उसको सस्ते दामों पर बेच देते हैं। इसी में वे लगे रहते हैं। नुकसान भी होता है तो कुछ कर नहीं सकते हैं। अगर वे यह न करें तो उनके सामने सवाल पैदा होता है कि खायें क्या? यह जो बेकारी का सवाल है यह भी भयंकर सवाल है। इस तरीके से अगर आप एक करोड़ रुपया हर साल बांध दें तो दो हजार गांवों का पांच हजार का कैपिटल हर साल बनेगा। अब सवाल पैदा होगा कि उस रुपये का बटवारा किस तरह से किया जाए। वहां पर गांव सभा बनेगी, एंटायर जो गांव का बालिग मताधिकार है, उसकी एक सभा बनेगी और वह इस रुपये को बांटेगी। वह देखेगी कि किस को जरूरत है और किस को नहीं है। मेरा सुझाव यह भी है कि मान लीजिये कि पचास हजार का कैपिटल फार्मेशन हो गया तो उसमें से आधा यानी २५,००० रुपया जिन लोगों के पास कुछ नहीं है, उनको दे दिया जाए, ऐसी ऐसी चीजों पर दिया जाए जैसे उसको गाय खरीद कर दे दी जाए, बकरी दे दी जाए, भैंस खरीद कर दे दी जाए जिससे कि ईज़ी रिटर्न हो सके, जल्दी रुपया वापस मिल सके। अगर ऐसा किया जाता है तो वह जल्दी रुमया अदा कर सकता है।

हम देखते हैं कि आज हमारे सामने बैगरी का, भिखमंगों का भी प्राब्लैम है। ये कौन लोग हैं। ये गांव से ही तो आते हैं। जिनका गांवों में गुज़ारा नहीं होता है, जिनको वहां देखने वाला कोई नहीं है, वही तो शहरों में जाकर भीख मांगते हैं। अब अगर गांव सभा तय करे कि इसको एक गाय दे दी जाए, तो उस को गाय मिल जाएगी और वह और कुछ नहीं तो कम से कम गाय को पाल पोस कर कुछ तो आमदनी करेगा और अगर और कुछ नहीं तो उसका दूध तो पीयेगा और दूध पीता रहेगा तो कम से कम मरेगा तो नहीं।

मेरी प्रार्थना है कि इस मसले को हम लोगों को एक दूसरे ही दृष्टिकोण से देखना चाहिये। अगर हम इस दृष्टिकोण से नहीं देखेंगे और पावर के डिसेंट्रलाइजेशन के साथ साथ रुपया नहीं देंगे तो कुछ नहीं होगा, गांव सभा नहीं बैठेगी और जब गांव सभा नहीं बैठेगी तो लीडरशिप भी कायम नहीं होगी। अगर आप रुपया देते हैं तो गांव सभा भी बैठेगी, अगर इन लोगों का पांच हजार का कैपिटल बन गया तो गांव सभा भी बैठेगी संसद् के तौर पर बैठेगी क्योंकि उस रुपये को बांटना है और वह जानती

है कि ऐसा करना उसका हक है और इस तरीके से एक लीडरशिप भी कायम हो जायेगी, जिसकी आज ब त आवश्यकता है।

यह जो विधेयक आप लाये हैं, यह ठीक है। आपका इरादा इसमें डेरी फार्मिंग और पिसीकल्चर को शामिल करने का है। इसमें मुझे कोई आपत्ति नही है। मगर एग्रीकल्चरिस्ट्स के नाम पर कितनी ही कार्रवाइयां होती हैं लेकिन वास्तव में खेतीहरों को जो रुपया खर्च करने की योजना बनती है, वह मिलता नहीं है या अगर मिलता भी है तो बहुत कम मिलता है। बहुत सा रुपया फूड एण्ड एग्रीकल्चर में खर्च होता है, दफ्तरों में खर्च होता है, तमाम जगहों पर खर्च होता है मगर एक्चुअली अगर देखा जाय तो खेतीहर को वह कहां पहुंच पाता है। यह बहुत शोचनीय दशा हमारे सामने है। इसलिए मैं सरकार से प्रार्थना करता हूं कि वह इस ओर कुछ ध्यान दे ताकि हमारे एग्रीकल्चरिस्ट्स खुद अपने पांव पर खड़े हो सकें। उसकी अगर मदद की जानी है तो वह ठीक समय पर की जानी चाहिये। आजकल होता यह है कि रुपये की आवश्यकता तो उसको उस वक्त होती है जब वह कमौनी कर रहा होता है, वीडिंग कर रहा होता है मगर रुपया उसको उस वक्त पहुंचता है जब कटनी हो रही होती है। इस तरीके से काम नहीं चलता है। इस वास्ते मेरी प्रार्थना है कि इस सारी चीज़ पर दूसरे ही नुक्तेनज़र से गौर किया जाए।

श्री विश्राम प्रसाद : (लालगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, इस बिल का जो ध्येय है कि किसानों को कर्ज मिले, उसका मैं समर्थन करता हूं। मगर इसके आफिस के ऊपर थोड़ा एतराज़ मैं करना चाहता हूं। हर चीज़ के दफ्तर तो दिल्ली में खुलते हैं लेकिन इस कारपोरेशन का दफ्तर बम्बई में खुल रहा है। यह शायद इसलिए हैं कि हमारे फाइनेंस मिनिस्टर साहब बम्बई से आते हैं या फिर शायद बम्बई में एग्रीकल्चरिस्ट्स का ज्यादा फ़ायदा हो सकेगा।

इसका कैपिटल २५ करोड़ का है जिसमें दस हजार रुपये के शेयर होंगे और पांच करोड़ के पांच हजार शेयर पहले रिलीज़ होंगे। अब जहां तक २५ करोड़ का सम्बन्ध है, वह बहुत ही कम है। अगर आप इस देश के कल्टिवेटिड एरिया को देखें तो वह ३४५.७ मिलियन एकड़ है। अगर २५ करोड़ को उसमें बांट दिया जाए तो बारह आने एकड़ पड़ते हैं। अगर यहां के किसानों की संख्या आप लें तो वह ३५ करोड़ ६६ लाख है। इस हिसाब से कोई ११ आने फी कल्टीवेटर पैसा मिल सकता है। अगर गांवों की संख्या को लें तो वह ५ लाख ५७ हजार ९८९ है और फी गांव पचास रुपये कर्ज की व्यवस्था हो सकती है। भारत का किसान टोटल इनकम का ४८.३ परसेंट देता है जो कि १५० बिलियन रुपये से भी अधिक है। उसके सुधार के लिए केवल २५ करोड़ रुपया दिया जाए, यह कहां तक उचित है। यह तो बहुत ही कम है। यह शून्य के बराबर है।

किसान के नाम पर बहुत सी संस्थायें बनी हैं। बहुत सी कारपोरेशन्ज़ भी खोली गई हैं। अभी एक वेयर हाउसिंग कारपोरेशन मिनिस्ट्री आफ फूड एण्ड एग्रीकलर के अन्डर बनी है। मगर किसान की हालत में क्या फर्क पड़ा है, यह तो जो किसान होगा या किसान की हालत को जिसने देखा होगा या जो किसानों में रहा होगा, वही बता सकता है, वही समझ सकता है। इस हाउस के मिनिस्टर्ज़ को शायद बहुत कम इसका एहसास है। प्लानिंग के नाम पर विदेशों में से बहुत सा रुपया अरबों रुपया किसानों की तरक्की के लिए लिया गया है। मगर इसके बावजूद भी किसान की हालत में कोई खास परिवर्तन नहीं हुआ है। जो १९५० में गरीबी अमीरी का फर्क १ : ११० था जबकि आज इस राम राज्य रूपी समाजवादी समाज की रचना में वह १ : ३२० हो गया है। अब यह दूसरा कारपोरेशन किसानों का दर्द दूर करने के लिए बना है। परन्तु पूरा बिल आप पढ़ें, कहीं भी नहीं लिखा है कि किसानों से क्या सूद की दर ली जाएगी, किस रेट पर उसको कर्ज़ा मिलेगा। सिर्फ इस बिल के शुरू में एक लाइन और अन्त में यही लिखा है।

"यह विधेयक पुनर्वित्त द्वारा कृषि के विकास के लिए एक निगम स्थापित करने के लिए है"

[श्री विश्राम प्रसाद]

ऐसा मालूम होता है कि पांच करोड़ तो रिजर्व बैंक का शेयर होगा और बीस करोड़ इस में बम्बई के सेठों का होगा। जिनके पास रुपया इफ़रात पड़ा हुआ है वे इसमें उसको जमा कर देंगे, एक दर उनको सूद की बराबर मिलती रहेगी। मुझे महसूस होता है कि बम्बई में इसका दफ्तर इसलिए खोला जा रहा है क्योंकि दस हजार रुपये का शेयर कोई भी किसान नहीं ले सकता है और उसको बम्बई के सेठ ही लेंगे।

अब आप बोर्ड आफ डायरेक्टर्ज की बात को देखें। किसानों का एक भी रिप्रिजेंटेटिव इसमें नहीं है। भारत सरकार ने भारत कृषक समाज भी बनाया है जो बहुत बड़े पैमाने पर देश में काम करे। लेकिन उसका भी रिप्रिजेंटेटिव, किसान का दर्द भरने वाला कारपोरेशन में नहीं रखा गया।

आडित की बात भी आप देखें। कम्पनीज़ एक्ट, १९५६ से के सैक्शन २२६ के अनुसार आडिटर को भी बोर्ड ही एप्वाइंट करेगा। पेज १४ पर तीसवां जो सैक्शन है वह इस प्रकार है:—

"निगम के कार्यों की लेखा परीक्षा बोर्ड द्वारा नियुक्त एक लेखा परीक्षक द्वारा की जायेगी, जो रिजर्व बैंक की अनुमति से नियुक्त किया जायेगा।"

डा० मा० श्री अणे (नागपुर): इसमें कौन सी बुरी बात है?

श्री विश्राम प्रसाद: इसका मतलब यह है कि जस आडिटर को बोर्ड एप्वाइंट करेगा वह उसके असर के अन्दर होगा। अगर सारी गवर्नमेंट के लिए जो आडिटर जनरल एप्वाइंटिड है वह आडिट करवाये तो गलतियों को पकड़ सकता है। लेकिन जो प्रोविज़न रखा गया है उसका मकसद यह है कि अपना आडिटर अपनी भलाई या बुराई को छिपा सकता है।

इसमें यह भी कहा गया है कि कोई भी मुकदमा इस कारपोरेशन या डायरेक्टर्ज के खिलाफ नहीं चलेगा। चाहे नुकसान कितना भी हो जाए, वह गुड फेथ में होगा। इसको भी ज़रा आप सुन लीजिये। यह पेज १७ पर है:—

"निगम या उसके किसी निदेशक के विरुद्ध इस अधिनियम के अन्तर्गत किये गये किसी कार्य से हुई हानि के बारे में कोई कानूनी कार्यवाही नहीं की जा सकेगी।"

इसका मतलब तो यह है कि अगर उसमें नुकसान भी हो जाय तो वह नुकसान भी गुड फेथ में होगा। यह समझने की बात है। शेअर होल्डर्स को जो डिविडेंट मिलेगा उस पर इनकम टैक्स नहीं लगेगा इनकम टैक्स एक्ट १९६१ के सेक्शन ८६ के अनुसार उस पर इनकम टैक्स भी नहीं लगेगा और जो रुपया बड़े बड़े आदमियों के पास फंसा हुआ है उसको भी वह बराबर बढ़ाते रहेंगे। उनके लिये सब कुछ टैक्स फ्री रहेगा। आप इस चीज को भी सुन लीजिये:

"धारा ६ के अन्तर्गत दी गई गारण्टी के अन्तर्गत केन्द्रीय सरकार द्वारा दी गई रकम को निगम की आय का लाभ या आय नहीं समझा जायेगा और उस पर आयकर या अधिकर नहीं लगेगा।"

इसलिये उसके ऊपर इनकम टैक्स नहीं लगेगा।

इसके बाद आप इंटरेस्ट की बात को देखिये। मौजूदा रिजर्व बैंक या कारपोरेशन जो हैं वह दूसरे छोटे छोटे बैंकों को कोआपरेटिव और मार्टगेज बैंकों को २½ प्रतिशत सूद पर कर्जे देते हैं लेकिन

†मूल अंग्रेजी में

किसानों को ६ प्रतिशत पर देते हैं। टाटा और बिड़ला को इंटरेस्ट फ्री लोन दिया जाता है लेकिन छोटे किसान को ६ प्रतिशत पर दिया जाता है जो कि इस देश की आधे से ज्यादा आमदनी करता है।

अब आप यह भी देख लें कि इस व्यवस्था में किसानों को कैसे कर्ज मिलेगा। इस देश के किसानों में जो लोग एक एकड़ से कम का खेत जोतते हैं उनकी संख्या २६ मिलियन है यानी ४२ परसेण्ट। चूंकि उनकी प्रापर्टी ज्यादा नहीं होगी, इसलिये उन को कर्ज नहीं मिल सकता। एक से पांच एकड़ तक जोतने वालों की संख्या १८ मिलियन है, यानी २९.१ परसेन्ट, पांच से दस एकड़ तक जोतने वालों की संख्या ८.८ मिलियन है, यानी १४.२ परसेन्ट। इसी तरह से १०० एकड़ से ज्यादा की जोताई करने वालों की संख्या बहुत कम है। इस तरह के कुल .२ परसेन्ट कल्टिवेटर्स हैं। जिस तरह से और डिपार्टमेंट्स लोन देते हैं जैसे कि प्लैनिंग विभाग है, जो कि लोन देता है, कोआपरेटिव सोसाइटीज लोन देती हैं, अगर उसी तरह से रिफाइनेन्स कारपोरेशन के अन्दर भी किया जाता है तो उससे किसान को कौनसा अधिक फायदा होगा ? अगर यह रुपया देना है तो उसको संस्था से सीधा क्यों नहीं दिया जाता ? अगर दरअस्ल देश की तरक्की करनी है, जैसा कि प्लैनिंग विभाग कहता है कि एक एकड़ की सिंचाई से ६ मन गल्ला प्रति एकड़ बढ़ता है, तो इस देश की कुल ३३५.७ मिलियन एकड़ खेती योग्य भूमि में से ५७.९ मिलियन एकड़ को छोड़ कर, जिसकी सिंचाई होती है, बाकी जमीन की अच्छी सिंचाई की व्यवस्था करें, ताकि यहां की पैदावार बढ़ाई जा सके। अगर आप को दरअस्ल किसान की मदद करनी है तो उसके लिये आप सस्ते दाम पर खाद की व्यवस्था करें। आप उस के कैटल का इम्प्रूवमेंट करें, कर्ज के सूद को दर को कम करें और कर्ज के दिलाने में कुछ ढीलापन करें। आज तो किसान को २० दफा तहसील, कानूनगो और पटवारी के पीछे दौड़ना पड़ता है। इस लिये उसके कर्ज लेने में ढीलापन हो। ऐसा मैंने बतलाया, ४२ प्रतिशत किसान उन लोगों में से हैं जिनके पास एक एकड़ से कम जमीन है और २९ प्रतिशत लोग वे हैं जिनके पास एक एकड़ से लेकर पांच एकड़ तक है। अगर उनको कर्ज लेने में ढिलाई नहीं दी गई तो उनको कर्ज नहीं मिल सकेगा।

आज हर जगह पर फेवरटिज्म चलता है। प्लैनिंग डिपार्टमेंट से भी बड़े बड़े लोगों को ही कर्ज मिलता है, जो लोग दरअस्ल जमीन को कल्टिवेट करते हैं उनको नहीं मिलता। इसलिये मैं चाहता हूं कि कर्ज के मामले में कुछ ढीलापन हो और दूसरे लोगों के साथ फेवरिटिज्म न हो।

मैं चाहता हूं कि इस कारपोरेशन में किसानों का रिप्रेजेंटेटिव जरूर होना चाहिये और कर्ज बिजिनेस के लिये न दिया जाय।

अन्त में मैं यही कहूंगा कि किसानों के नाम पर बहुत सी संस्थायें बनती हैं, लेकिन किसानों के नाम की माला पहन कर उस का खून चूसने वाले बिल से किसानों की आर्थिक दशा में न सुधार हुआ है और न होगा।

†**श्री श्याम** लाल सर्राफ (जम्मू तथा काश्मीर) : मैं इस विधेयक का हार्दिक स्वागत करता हूं। हम सरकारी संस्थाओं को बढ़ावा देने पर वचनबद्ध हैं और देश में कई तरह की सहकारी संस्थायें हैं। चूंकि इन निकायों के पास वित्त कम होता है, इस लिए एक वित पोषण अभिकरण स्थापित करने की आवश्यकता का अनुभव किया गया है। आजकल प्रयत्न इस बात का है कि कृषि उत्पादन बढ़ाया जाये। यदि सघन खेती को अपनाया जाये, तो उत्पादन काफ़ी बढ़ाया जा सकता है। कृषकों की सहायता करना सरकार का पहला कर्तव्य है। पुर्नवित्त निगम की स्थापना के बाद सहकारी संस्थायें यथासंभव कृषकों की आवश्यकताएं पूरी कर

---

†मूल अंग्रेजी में

सकेंगे ये सहकारी संस्थायें सहकारिता कानून के अन्तर्गत कार्य करेंगी । अब जब कि सहकारिता की गति तेज हो रही है, हमें सहकारी बैंक स्थापित करने चाहियें । तभी वित्त उपलब्ध हो सकेगा मैं इस विधेयक के लिए मंत्रालय को बधाई देता हूं ।

†**श्री मलाइछामी** (पेरियाकुलम) : देश भर में कृषि का वित्त पोषण करने के लिए यह आवश्यक है कि ग्रामों के लिए ऋण संस्थायें हों । हमने वैज्ञानिक आधार पर कृषि को सुधारना है और इसके लिए पर्याप्त वित्त की आवश्यकता है ।

भूमि को टुकड़े होने से बचाने के लिए सहकारी या संयुक्त खेती की आवश्यकता है । इसके अतिरिक्त, हमें भूमि को कृषि योग्य बनाने का काम भी करना है । ये दीर्घकालीन काम है और इन के लिए दीर्घकालीन ऋण की आवश्यकता है । देश में सिंचाई की क्षमता भी बढ़ाई जानी है । इन सब आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अधिक पूंजी वाली एक केन्द्रीय संस्था आवश्यक है । तभी भूमि की उत्पादकता बढ़ाई जा सकती है । इन सब कारणों से मैं इस निगम का स्वागत करता हूं और विधेयक का समर्थन करता हूं ।

†**श्री बासप्पा** : (टिप्टुर) : मैं इस विधेयक के लिए मंत्रालय का धन्यवाद करता हूं । मैं अपने राज्य में काफी बागानों के विकास के महत्व पर जोर देना चाहता हूं । काफ़ी से बहुत सी विदेशी मुद्रा की आय होती है । काफ़ी बोर्ड कुछ ऋण देता है, किन्तु वे पर्याप्त नहीं है । जब यह निगम स्थापित हो जायेगा, तब इस उद्योग की अवश्य सहायता की जानी चाहिये । इस निगम के द्वारा भूमि संरक्षण, सिंचाई और भूमि को कृषि योग्य बनाने के कामों को भी किया जा सकता है । इन कामों के लिए बहुत अधिक रुपया चाहिये, जो केवल निगम ही दे सकता है । ५ करोड़ रुपये से शुरू कर के, हम इस का कार्य क्षेत्र ५०० करोड़ रुपये तक बढ़ा सकते हैं ।

श्री तुलसीदास जाधव (नांदेड़) : उपाध्यक्ष महोदय, सदन के सामने जो एग्रीकलचरल रिफाइनेंस कारपोरेशन बिल है, उस का मैं स्वागत करता हूं । इस को सपोर्ट करते हुए आज एग्रीकलचरिस्ट्स को जो दिक्कतें पैदा होती हैं उन को मैं संक्षेप में हाउस के सामने रखना चाहता हूं ।

वे काश्तकार जिनको कि लैंड मोर्टगेज बैंक, सेंट्रल कोआपरेटिव बैंक और दूसरी सहकारी संस्थाओं की तरफ से कर्जा मिलना होता है, अब मुश्किल उसमें यह है कि उसकी खेती के ऊपर सोसाइटी का अगर थोड़ा भी कर्जा होता है तो लैंड मोर्टगेज बैंक उसको कर्जा नहीं देता है । अगर थोड़ा सा भी कर्जा उसके ऊपर हो तो दूसरा कर्जा उसको नहीं मिलता है अब आजकल के हालात में ९९ परसेंट काश्तकारों के ऊपर कर्ज रहता है और अगर इस बिना पर दूसरे कर्ज उसे नहीं मिलें तो फिर यह कारपोरेशन क़ायम करने से क्या फायदा होगा, सरकार को इस बारे में सोचना चाहिए ।

लैंड मोर्टगेज बैंक के पास पैसा पड़ा है । उन्होंने अभी थोड़े ही दिन पहले हमें ख़त भेजा कि हमारे पास एग्रीकलचरस्ट्सि के लिए पैसा है और उसको कोई लेता नहीं है । इस बारे में मैं ने-जब इनक्वायरी की तो मालूम हुआ कि किसान तो पैसा लेना चाहते हैं, बैंक में पैसा पड़ा भी हुआ है लेकिन चूंकि वह कर्जा सोसाइटी से लिए हुए हैं इसलिए उनको बैंक से कर्जा नहीं मिल सकता है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

इस बिल के स्टेटमैंट ओफ़ ओब्जेक्ट्स एंड रीज़ंस और फाइनेंशियल मेमोरेंडम में मैं ने देखा कि एग्रीकल्चर के लिए जो पैसा निकाला था वह उस काम पर खर्च न होने से इंडस्ट्री पर खर्च किया गया । अब एग्रीकल्चर की यह हालत होती है । जिनके लिए पैसा निकाला जाता है उन तक वह पहुंचता ही नहीं है । इसलिए अगर खेतों की पैदावार बढ़ाना हो, खाद्यान का उत्पादन बढ़ाना हो और काश्तकार जो कि कर्ज के अंदर डूबे हुए हैं उनको उबारना हो तो उन के पास पैसा किस रीति से चला जाय इसका उपाय सोचना होगा ।

अभी देखा जाय तो जो काश्तकार हैं और उनके साथ जो खेतिहर मजदूर हैं उनकी हालत तो और भी बदतर है और वे कर्ज के नीचे बुरी तरह दबे हुए हैं । एग्रीकल्चरल लेबर इन इंडिया, एडिटेड बाई श्री वी० के० आर० वी० राव, (१९६२) के पेजेज़ २९–३० पर जो लिखा है उसको देखने से मालूम होता है कि १९५०–५१ में ४५ परसैंट एग्रीकल्चरल लेबरर कर्ज के नीचे दबे हुए हैं जब कि १९५६–५७ में ६४ परसैंट दबे हुए हैं । ४५ परसैंट से ६४ परसैंट लोग कर्ज के नीचे दबे मिलते हैं । उस के बाद १९५०–५१ में संगृहत ऋण प्रति गृह पर ४७ रुपये तथा १९५६–५७ में ८८ रुपये था । उसके बाद यदि ऋण ग्रस्त गृहों के मामलों पर विचार किया गया तो १९५०–५१ में पूरी भारत के लिए औसत ऋण १०५ रुपया था तथा १९५६–५७ में १३८ रुपये था ।

†**उपाध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य अपना भाषण अगले दिन जारी रखें ।

अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्यों को उचित स्तरों पर बनाये रखने के बारे में प्रस्ताव

†**उपाध्यक्ष महोदय** : अब ११ दिसम्बर, १९६२ को श्री इन्द्रजीत गुप्त द्वारा प्रस्तावित निम्न प्रस्ताव पर अग्रेतर चर्चा होगी अर्थात्

"कि यह सभा अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्यों को उचित स्तर पर बनाये रखने सम्बन्धी उपायों के बारे में योजना और श्रम तथा रोजगार मंत्री द्वारा १० नवम्बर, १९६२ को सभा के पटल पर रखे गये वक्तव्य पर विचार करती है ।"

†**योजना और श्रम तथा रोजगार मंत्री (श्री नन्दा)** : पिछले सत्र में मैं ने जो भाषण शुरू किया था, उसको मैं अब जारी करता हूं ।

सब से पहले मैं सदन के सामने मूल्यों की प्रवृत्ति के बारे में कुछ तथ्य रखूंगा । दूसरी योजना की समाप्ति पर थोक मूल्य देशनांक १२७ था । यह पिछले १२ महीनों की ७.५ प्रतिशत वृद्धि दिखाता था । तीसरी योजना के पहले वर्ष में, यह देशनांक ३.७ प्रतिशत कम हो गया था, अर्थात् १२३ हो गया था । औद्योगिक कच्चे माल के मूल्यों में कमी १५ प्रतिशत थी । अप्रैल, १९६२ के पहले सप्ताह से, मूल्य बढ़ने लगे ४ अगस्त तक यह ७ प्रतिशत अर्थात देशनांक १३१.९ हो गया था । खाद्यान्नों में १२.२ प्रतिशत, चावल में ९ प्रतिशत, दालें २२ प्रतिशत, फल दूध, सब्जियां १४ से १६ प्रतिशत, तेल ७ प्रतिशत, चीनी ९ प्रतिशत, गुड़ ५४ प्रतिशत । यह अप्रैल से ४ अगस्त तक की वृद्धि की स्थिति है । कच्चा माल में ३.६ प्रतिशत की वृद्धि

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री नन्दा]

और तैयार माल २.२ प्रतिशत। इस के बाद मूल्यों के गिरने की प्रवृत्ति शुरू हुई। आपात काल के शुरू होने से, अर्थात् २० अक्तूबर तक, देशनांक १२६.२ हो गया था, अर्थात् १.५ प्रतिशत की कमी, जिसमें से ३ प्रतिशत खाद्य के मूल्यों में कमी के कारण थी। यह प्रवृत्ति दिसम्बर में अन्तिम सप्ताह तक जारी रही। तब यह १२४.६ तक गिर चुका था, अर्थात् ३.८ प्रतिशत की कमी, जिसमें से ६ प्रतिशत खाद्य के कारण हुआ था। इस के बाद कुछ बढ़ने की प्रवृत्ति शुरू हुई। २६ जनवरी को देशनांक १२६.५ था।

निर्वाह व्यय देशनांक के बारे में भी उसी प्रकार प्रवृत्ति रही है। १६४६ में १०० को आधार मान कर, यह देशनांक १२४ था। मार्च से अक्तूबर, १६६२ तक यह १२७ से १३४ तक बढ़ा नवम्बर, में यह १३३ था। यह तीसरी योजना के शुरू होने के समय की स्थिति है। इसका क्या अर्थ है? कुछ लोग यह समझेंगे कि यह अच्छी स्थिति है, वृद्धि अधिक नहीं हुई और पिछले कुछ महीनों में मूल्य गिरे हैं। मुझे भविष्य के बारे में चिन्ता है। यह सच है कि आपातकाल से काफ़ी कमी हुई है। किन्तु कमी की प्रवृत्ति अब समाप्त हो रही है।

चिन्ता के विषय यह हैं कि व्यय बढ़ रहे हैं; खासकर प्रतिरक्षा व्यय। इसी तरह यदि हमारी विदेशी मुद्रा स्थिति अच्छी होती, तो आयात भी बहुत प्रकार के होते। इसलिए आयात प्रतिबन्ध है। कुछ वस्तुओं जैसा कि पटसन और रुई के मूल्यों में काफ़ी कमी हुई है। इसलिए वास्तव में पिछले कुछ महीनों में मूल्यों में काफ़ी कमी हुई है।

मूल्य स्तर और इन के उतार चढ़ाव सम्बन्धी नीति के आधार के बारे में चर्चा के दौरान प्रश्न उठाये गये हैं। यह बताना आवश्यक है कि मूल्य स्थिति का मुकाबला करने के लिए जो विभिन्न पग उठाये गये हैं; उनका आधार क्या है। मूल्यों के उतार-चढ़ाव का प्रभाव सब पर पड़ता है। किन्तु सब पर एक प्रकार का प्रभाव नहीं पड़ता। इसलिए हितों का परस्पर विरोध भी पैदा होता है और क्या रुख अपनाये जाते हैं, इस बात पर निर्भर करता है कि स्थिति को कैसे देखा जाता है।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये।]

यह इस बात पर निर्भर करता है, कि इस प्रश्न को किस दृष्टिकोण से देखा जाता है, उत्पादक-कृषि अथवा उद्योग—के दृष्टिकोण से अथवा उपभोक्ता या व्यापार के दृष्टिकोण से अथवा अधिक महत्वपूर्ण विषय व्यापार सम्पूर्ण अर्थ-व्यवस्था की दृष्टि से अर्थात् आर्थिक वृद्धि की गति के दृष्टिकोण से। दूसरा महत्वपूर्ण पहलू हमारे भुगतान के शेष की स्थिति के संबंध में है। हमारी कुछ धारणायें थीं जिन पर तृतीय योजना आधारित है। उन में से एक प्रमुख धारणा यह थी कि तृतीय योजना काल में मूल्य स्थिर रखे जायें। द्वितीय पंच वर्षीय योजना काल में थोक मूल्यों के स्तर में लगभग ३० प्रतिशत वृद्धि हुई थी। इसलिये यह सर्वाधिक महत्व का विषय हो गया है कि मूल्य न बढ़ें। यह स्पष्ट था, और अब भी है, कि इस काल में मूल्यों में महत्वपूर्ण वृद्धि का यह अर्थ होगा कि या तो योजना के विषय कम कर दिये जायें या चूंकि, दृष्टिगत संसाधनों के अतिरिक्त और संसाधनों का प्रबन्ध करने की एक सीमा होती है। अधिक घाटे की वित्त व्यवस्था आरम्भ कर दी जाये। यह हानिकारक होगी क्योंकि यह स्फीतिकारी प्रवृत्तियों को जन्म देगी।

दूसरा प्रश्न जो बाह्य संसाधनों के विषय में है आन्तरिक संसाधनों की उपलब्धता से भी, जिन्हें हम किन्हीं परिस्थितियों में तो प्राप्त कर ही सकते हैं, कहीं अधिक महत्वपूर्ण है। हम ने यह मान लिया था, कि विदेशी विनिमय की आय जो १९६०–६१ में ६४५ करोड़ रुपये थी। तृतीय योजना काल के अन्त तक ८५० करोड़ रुपये तक बढ़ जायेगी। यह वृद्धि ३२ प्रतिशत होगी। आन्तरिक मूल्यों में किसी प्रकार की वृद्धि से हमारी प्रतिस्पर्धा स्थिति पर, हमारी निर्यात क्षमता पर, प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

मूल्यों को स्थिर बनाये रखने के हमारे इस ध्येय पर विचार करते समय तीन या चार बातें ऐसी हैं जो हमारे सामने आती हैं या जिनको हमें किसी भी कार्यक्रम में सबसे महत्वपूर्ण स्थान देना है। प्रमुख वस्तु उत्पादन है, अन्य सब बातें गौण हैं, तृतीय योजना में कृषि और औद्योगिक उत्पादन में वृद्धि के लिये कार्यक्रम हैं। ऐसी आशा की जाती है कि पांच वर्षों में कृषि-उत्पादन ३० प्रतिशत और औद्योगिक उत्पादन ७० प्रतिशत बढ़ जायेगा। हमारी मूल्य-स्तर को बनाये रखने की क्षमता इसी आशा के पूर्ण होने पर. निर्भर करती है। यह भी आशा की जाती है कि परिव्यय ढांचा अधिक ऊंचा नहीं उठेगा जिसका अर्थ होगा संसाधनों का कुशल प्रयोग और उत्पादन स्तर का उन्नत होना। योजना के प्रयोजन के लिये उपलब्ध किये जाने वाले संसाधनों की योजना में यह भी विचार किया गया है कि द्रुत विकास का अर्थ होगा. जनता के हाथों में बहुत अधिक मात्रा में धन चला जाना। इससे क्रय-शक्ति में एक सीमा तक वृद्धि हो जायगी। और यदि हमें प्रदाय और मांगों में समतोल रखना है तो हमें यह क्रय शक्ति, इसका एक समुचित भाव, विभिन्न उपायों—उधार, कर आदि—से कम कर देना होगा। इसका अर्थ यह होगा कि सार्वजनिक व्यवस्थाओं और जनता के पास जो बचत हो वह उपयुक्त हो और इन आवश्यकताओं के अनुरूप हो। अंत में—और यह भी इस नीति का एक महत्वपूर्ण अंग है—यदि किसी कारणवश किसी वस्तु का प्रदाय अपर्याप्त है अथवा परिस्थितियों आदि अनिश्चितताओं के कारण इसमें कोई कमी है तो सरकार विशिष्ट उपायों—आर्थिक. वित्तीय आदि—के द्वारा हस्तक्षेप करेगी और जहां प्रदाय और मांगों के बीच अन्तर काफ़ी अधिक हो जायेगा वहां वास्तविक नियंत्रण अनिवार्य हो जायगा और उसे उपयुक्त स्थितियों में लागू कर दिया जायेगा। यह मूल्यों के संबंध में योजना की नीति की आवश्यकताओं का प्रारूप था।

इस बात पर भी विचार किया गया था कि विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत लक्ष्य प्राप्ति के लिये विभिन्न वस्तुओं के अपेक्षित मूल्य किसी प्रतिरूप[1] के अनुरूप हों। हमें इस संबंध में अधिक सफलता नहीं मिली है। कृषि पदार्थों के संबंध में फसलों के विषय में किसी प्रकार की आयोजना भी बनानी पड़ेगी। इस विषय पर विचार किया जा रहा है। इस दिशा में हमने अधिक प्रगति नहीं की है जिसका परिणाम यह हुआ कि कभी तो उत्पादन बहुत अधिक हो जाता है और कभी बहुत कम और इसके सारे परिणाम हमारे सामने आते हैं।

अनम्य मूल्य सारे परिव्यय ढांचे का भी प्रश्न है जिसका अर्थ है कि आवश्यक नम्यता सरलता से प्राप्त नहीं होती। कृषि और औद्योगिक उत्पादिता को काफ़ी हद तक बढ़ाने की भी आवश्यकता है। और मितव्ययिता भी करनी होगी क्योंकि उसके लिये हमेशा गुंजाइश रहती है। उद्योग में यह उद्देश्य सांख्यिक और श्रेणी नियंत्रण तथा अधिक अच्छे प्रशिक्षण के द्वारा की जा सकती है।

---

[1]Pattern.

[श्री नन्दा]

मूल्य नीति का दूसरा पहलू जो बहुत महत्वपूर्ण है और जिसका कई माननीय सदस्यों ने प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से उल्लेख किया था, मूल्यों का आय-स्तर से सम्बन्ध है जो दो तरह से उत्पन्न होता है। एक कृषि और उद्योग दोनों में उत्पादक की आय है और दूसरा उपभोक्ता का आय-स्तर है अर्थात् वह सामान और सेवाओं के क्रय पर कितना खर्च कर सकता है। हमारी मूल्य नीति का एक आधार यह है कि मूल्य का ढांचा उत्पादक और उपभोक्ता दोनों के लिये न्यायसंगत हो। ऐसा प्रतीत हो सकता है कि वे विरोधी हैं। क्योंकि मांगें एक ओर से उत्पन्न होती हैं जिसका अर्थ है कि मूल्य बढ़ें और उपभोक्ता को अधिक भुगतान करना पड़ेगा। इन दोनों बातों को कैसे प्राप्त किया जा सकता है। वह वास्तव में विरोधी नहीं हैं।

यह मानना पड़ेगा कि इसे मूल्यों के उचित अनुकूलतम स्तर को सुनिश्चित करने के दृष्टिकोण से देखा जा सकता है। उनका उदाहरण लीजिये जो कृषि उत्पादों के मूल्यों को बढ़ाने पर जोर दे रहे हैं। हमारा यह दायित्व है कि हम कृषि उत्पादक को उपयुक्त, उचित और लाभकारी मूल्य दें। किन्तु फिर भी उसकी एक सीमा है,। यदि हम इसे बहुत अधिक बढ़ावें तो क्या होगा? यदि लोग इतना मूल्य देने में असमर्थ रहें तो माल बिना बिके पड़ा रहेगा और चूंकि माल बेचा नहीं जा सकता सलिये फिर मन्दी आरम्भ हो जायगी। इसलिये पदार्थों के मूल्यों को ऐसे स्तर पर बनाये रखने का, जो उचित स्तर से ऊपर है, यह अर्थ होगा कि लाभ कुछ ही व्यक्तियों तक सीमित रहे। यह लाभ अधिक लोगों तक नहीं पहुंचाया जा सकता। फिर यदि ऐसे कृषि पदार्थ का मूल्य, जो उद्योग के लिये कच्चे माल का काम देता है, बहुत अधिक बढ़ जाता है तो तैयार माल का मूल्य भी बहुत अधिक होगा। इससे इसकी मांग कम हो जायेगी। कम से कम कृषिजन्य कच्चे माल की मांग समुचित और उत्पादन क्षमता के अनुरूप नहीं होगी। एक कुचक्र आरम्भ हो जायेगा। उपभोकता वस्तुओं के सम्बन्ध में भी यही परिस्थिति उतपन्न हो जाती है।

†**श्री विभूति मिश्र** (मोतिहारी) : कृषि उत्पादों का मूल्य तैयार वस्तुओं के मूल्य से सम्बन्धित क्यों नहीं कर दिया जाता?

†**श्री नन्दा** : मैं मानता हूं कि हम इसे पूर्ण रूप से नहीं कर सके। हमें उस दिशा की ओर प्रगति करनी है। वृद्धि एक सीमा तक ही की जा सकेगी। जो हम चाहते हैं वह सब किया नहीं जा सकता। उदाहरणार्थ उपभोक्ता यह अनुभव कर सकता है कि तैयार वस्तुओं के मूल्य बहुत ऊंचे हैं।

†**श्री दे० शि० पाटिल** (यवतमाल) : एक जानकारी चाहिये। क्या कृषि उत्पादन की वास्तविक परिव्यय जानने के लिये कोई प्रयास किया गया है?

†**श्री नन्दा**: कुछ खेतों का निरीक्षण किया गया है और क्रमशः अधिक का किये जाने का विचार है।

---

†मूल अंग्रेजी में

मैं उपभोक्ताओं का उल्लेख कर रहा था। यदि इस वर्ष वस्तुओं के मूल्य बहुत कम हों तो क्या होगा ? आगामी वर्ष उत्पादन में कमी होगी, जैसा कि हमारा अनुभव है, और फिर कमी की कठिनाइयां सामने आयेंगी। उत्पादन की आय भी कम हो जायेगी क्योंकि मूल्य उचित नहीं होंगे। उनकी क्रय शक्ति कम हो जायेगी। औद्योगिक वस्तुओं की मांग भी कम हो जायेगी और इसलिये उद्योग में नियोजन पर भी प्रभाव पड़ेगा। यह बातें आपस में सम्बन्धित हैं विशेष रूप से क्योंकि कृषि शनैः शनैः उद्योग का रूप ले रही है। जब तक यह हमारे लिये जीवन का साधन थी, प्रकृति हमें वर्षा आदि के रूप में जो उपहार देती थी, हम लेते थे और जितना उत्पादन कर सकते थे, करते थे। किन्तु अब इसमें धन लगाया जा रहा है। कृषक मेहनत के अतिरिक्त और भी जोखिम उठाता है। उर्वरकों का प्रयोग किया जाता है। इसलिये परिव्यय के उचित निरीक्षण का प्रश्न आवश्यक हो जाता है। इस विषय को उस दृष्टिकोण से देखा जा रहा है। यदि आप किसी को इतना मूल्य नहीं देते कि वह व्यय जोखिम को वसूल न कर सके यदि उसे लाभ देकर उसकी व्यवस्था नहीं की जा सकती तो वह धन नहीं लगायेगा और आपको अधिक उत्पादन उपलब्ध नहीं होगा। इसलिये अब यह एक भिन्न परिस्थिति उत्पन्न हो गयी है, और इस कारणवश कृषि के परिव्यय के निरीक्षण की आवश्यकता बहुत अधिक बढ़ गयी है।

किन्तु फिर भी मैं अत्यधिक विनय के साथ यह कहना चाहता हूं कि यद्यपि हम सब किसानों को लाभ पहुंचाना चाहते हैं यह आवश्यक नहीं कि हम मूल्यों को बढ़ा कर ही ऐसा करें। क्योंकि मूल्य बढ़ाने की भी सीमा है। किसी स्थिति के बाद यह और नहीं बढ़ाया जा सकता, यह रुक जाता है। उसकी सहायता करने का वास्तविक तरीका यह है कि कृषि उत्पादन की वृद्धि के द्वारा उसकी कुल आय को बढ़ाया जाये। छोटे खेतों में भी अधिक उत्पादन किया जा सकता है। सारी सम्भव सहायता दी जानी चाहिये। उसके लिये यह अधिक उपयोगी है। मैं यह नहीं कहता कि बाजार के मूल्य जो होना चाहिये, वह न हो। उचित मूल्य दिये जायें। किन्तु यह इसका अधिक महत्वपूर्ण भाग है। अर्थ-व्यवस्था में किये जा रहे नियोजनों का भी इस प्रश्न से सम्बन्ध है।

उत्पादक और उपभोक्ता के हितों में साम्य उत्पन्न करने का एक और भी मार्ग है। उत्पादक जिस मूल्य पर अपना माल बेचता है और उपभोक्ता को जो मूल्य देना पड़ता है उसका अन्तर अक्सर बहुत अधिक होता है। जब भी थोड़ी कमी हो जाती है यह अन्तर असामान्य हो जाता है। इसलिये हमें बहुत से उपाय काम में लाने होंगे। कुछ सीमा तक सहकारी संगठनों, भाण्डागार, उचित मूल्य की दुकानें आदि से और व्यापारियों के लाभ पर अर्थात् उस मूल्य पर जिस पर थोक विक्रेता माल खरीदता है और उस मूल्य पर जिस पर वह उसे फुटकर व्यापारियों को बेचता है—किसी सीमा तक नियंत्रण करने से इसको रोक थाम की जा सकता है। इस समस्या का इस प्रकार सामना करना, जैसा कि कुछ मामलों में किया जा रहा है, आवश्यक हो सकता है। फुटकर अन्तर पर कुछ बड़ी कठिनाइयां हैं। प्रदाय में कमी के कारण जब लाभ की मात्रा बहुत अधिक बढ़ जाती है तब साधारण उपाय पर्याप्त नहीं होते। हमें माल को जमा करने के सम्बन्ध में भी कुछ करना है। हमें सम्भवतः अधिक विस्तृत वितरण करना होगा। यदि परिस्थितियां ऐसी हों तो हमें राशनिंग भी करना होगा। मैं आशा करता हूं कि ऐसी परिस्थितियां उत्पन्न नहीं होंगी। सट्टे और अन्य ऐसी बातों पर नियंत्रण करने की भी आवश्यकता होगी।

दूसरी बात, जिसका उल्लेख जूट आदि व्यक्तिगत पदार्थों के बारे में किया गया है, मूल्यों में उतार चढ़ाव है। मूल्यों में होने वाले यह उतार-चढ़ाव अंशतः फसल कटने के समय के पूर्व के और बाद के मूल्यों के अन्तर हैं और यह भी बहुत अधिक हैं। यह उत्पादक के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव डालते हैं। इनमें किसी प्रकार की कमी किये जाने से भी किसानों को लाभ पहुंचेगा। इसे एकदम हटाया

जाना सम्भव नहीं किन्तु इसमें काफी सीमा तक कमी की जा सकती है । इन सामयिक उतार-चढ़ावों के अतिरिक्त कभी-कभी माल की अधिकता हो जाती है । किसान ऊंचे मूल्य की आशा करता है और बहुत बड़े क्षेत्र में कृषि आरम्भ कर देता है । जैसा कि जूट के विषय में हुआ था और फिर उसे पता चलता है कि माल की अधिकता है । वह इस बात को नहीं समझ सकता कि और मूल्य गिर जाते हैं । अगली बार फिर उत्पादन कम होता है । हमें उसका उपाय करना है । हम आपातकालीन संग्रह, राज्य व्यापार, बाजार की गतिविधियों आदि के द्वारा इसे रोकने का प्रयत्न कर रहे हैं। यद्यपि हमने कुछ कार्य किया है, जैसे जूट के मामले में फिर भी मैं समझता हूं हमने इसे पर्याप्त गति और पूर्ण सफलता के साथ नहीं किया । मैं आशा करता हूं कि इस वर्ष जो अनुभव हमने प्राप्त किया है उससे हम भविष्य में स काम को और अच्छी तरह से कर सकेंगे । मैं हाल ही में कलकत्ता गया था और मैंने इस समस्या का विस्तार से अध्ययन किया था कि किस विशेष समय पर क्या मूल्य था । अब यह २९ रु० प्रति मन हो सकता है । किसान को अपने उत्पादन का एक भाग काफी कम मूल्य पर बेचना पड़ा होगा । किसान को जो मूल्य मिलता है वह उससे बहुत कम होगा जो उस समय मिलता यदि इस पूरे काल के भीतर जूट के मूल्य को घटाया-बढ़ाया गया होता । जैसा कि मैंने कहा यह न्यूनतम मूल्य और मूल्यों को स्थिर रखने से सम्बन्धित है ।

†श्री खाडिलकर (खेड़) : क्या मैं एक बात जान सकता हूं । मूल उत्पाद जैसे अनाज आदि के विषय में क्या आपने बाजार पर भी ध्यान दिया है जहां परिकल्पित मूल्य ने अवश्य ही सामान्य मूल्य ढांचे पर प्रभाव डाला होगा ?

†श्री नन्दा : हां, श्रीमान्, कई मामलों में ऐसा हुआ था । हाल ही में मैं लखनऊ गया था । मुझसे कहा गया कि यद्यपि मूल्य बढ़ रहे हैं कुछ स्थानों पर वह कम भी हो रहे हैं । मैंने राज्याधिकारियों से पूछा "तुम जितना संभव हो अनाज क्यों नहीं खरीद लेते" । हमें इस सब की आवश्यकता है । मैं उसकी भी चर्चा करूंगा । पहली बात तो बाजार के बारे में सूचना है । दूसरी तुरन्त कार्य करने के लिये तैयार रहना है जिससे एक क्षेत्र और दूसरे क्षेत्र के बीच में अधिक अन्तर न रहे । मैं उसका भी वर्णन करूंगा ।

इसलिये मैंने नीति को स्पष्ट करने के लिये इसके आधारों की व्याख्या कर दी है । यह जटिल परिस्थिति है सामान्य नहीं । केवल एक ही तरह के उपाय पर्याप्त नहीं होंगे । कई प्रकार से समस्या को सुलझाना पड़ेगा । भिन्न भिन्न स्थितियों की और परिस्थितियों के लिये उचित विभिन्न उपाय हमें अपनाने होंगे । व्यावहारिक बातों पर भी विचार करना है । यह हो सकता है कि सिद्धान्त रूप से यह सब ठीक हो । वस्तुओं के प्रदाय पर भारी विकास व्यय का भी बोझ है । कुछ प्रशासनीय और कुछ दूसरे प्रकार की कठिनाइयां हैं । इसलिये हमारा प्रयास उचित होना चाहिये । यह रुकावटें हैं । हमें क्षेत्र चुनना होगा । हम इसे प्राथमिकता क्षेत्र भी कह सकते हैं । मैं अत्यावश्यक पदार्थों और समुदाय के दुर्बल भागों की ओर निर्देश कर रहा हूं । जब बाध्य हो जायें । जब हमें वास्तविक नियंत्रण करना पड़े तब इस प्रकार हम यह प्रश्न उठा सकते हैं । एक मार्ग वस्तुओं का प्रमाणीकरण करना है । इससे हमारे लिये सुगमता उत्पन्न हो जायेगी । उदाहरणार्थ कपड़े की कई प्रकार की किस्में हैं । जब भी हमें वास्तविक नियंत्रण करना पड़े प्रमाणीकरण मूल्यों को निश्चित करने के सम्बन्ध में भी हमें सहायता पहुंचायेगा और जहां तक वितरण का सम्बन्ध है उसमें भी हमें सुगमता होगी ।

---

†मूल अंग्रेजी में

अन्तिम बात बाजार और मूल्यों के बारे में बुद्धिमत्ता और पर्याप्त जामकारी है। जिससे हम निरन्तर सतर्क रह कर मूल्य स्तर पर प्रभाव डालने वाली प्रवृत्तियों और बातों की निगरानी कर सकें। गत वर्षों में यह सन्तोषजनक नहीं थी। १० नवम्बर के विवरण में मैं ने वचन दिया था कि उस से सम्बन्ध में कुछ पग उठाये जायेंगे। जिससे उसमें कुछ सुधार होगा। अब उस सम्बन्ध में और कुछ दूसरे मामलों में की गयी कार्यवाही का मैं वर्णन करूंगा।

†**श्री श्याम लाल सर्राफ** (जम्मू तथा काश्मीर) : क्या सामाजिक सुरक्षा उपायों और मजदूरों और कामगरों को दी गई सुविधाओं का भी मूल्य वृद्धि से कुछ सम्बन्ध है ?

†**श्री नन्दा** : बिल्कुल भी नहीं। हमने मजदूरों की मजदूरी और उद्योग के कुल उत्पादन परिव्यय के अनुपात की गणना की है और इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि अनुपात में बिल्कुल भी वृद्धि नहीं हुई।

अब मैं उन उपायों पर प्रकाश डालूंगा जो हमने मूल्यों की स्थिरता प्राप्त करने के विषय में अपनाये हैं।

पहला कदम जो हमने उठाया है वह चाहे महत्वपूर्ण मालूम न हो किन्तु मेरी दृष्टि में उसका कुछ महत्व है। हमने योजना आयोग में हाल ही में एक मूल्य विभाग की स्थापना की है और मूल्य के विषय में जानकारी प्राप्त होने पर उसे देखने की, अध्ययन और निर्वचन करने की व्यवस्था की है। यह पहला कदम है।

दूसरी बात यह है कि फुटकर मूल्यों के विषय में हमारी जानकारी बहुत कम थी यहां मेरे माननीय मित्र ने बार बार फुटकर मूल्यों का उल्लेख किया है। यह सच है कि फुटकर मूल्यों के बारे में हमारी जानकारी बहुत अधिक अपर्याप्त थी। अब मैं अपने मित्र को आश्वासन देता हूं कि हमारी यह कमी काफी हद तक दूर की जा रही है। फुटकर मूल्यों के विषय में नवीनतम जानकारी प्राप्त करते रहने का यह कार्य केन्द्रीय सांख्यिक संगठन को सौंपा गया है और इस प्रयोजन के लिये इस संगठन को सबल बना दिया गया है। इस केन्द्रीय सांख्यिक संगठन से ४५ केन्द्रों के बारे में ३ बुलेटिन प्रकाशित करने के लिये कहा गया है। उन में से एक ग्रामीण फुटकर मूल्यों पर, दूसरा औद्योगिक केन्द्रों के फुटकर मूल्यों पर, और तीसरा मध्यम वर्ग के फुटकर मूल्यों पर है। जानकारी की पहली किश्त प्रकाशित की जा चुकी है। यह उत्तरी भारत के १५ केन्द्रों के ३५ पदार्थों के फुटकर मूल्य, आपेक्षिका और वर्ष १९६०—६२ में ग्रामीण क्षेत्रों में १५ अत्त अयावश्यक पदार्थों के औसत फुटकर मूल्य के विषय में हैं। इसी प्रकार को २० औद्योगिक केन्द्रों के ३० पदार्थों की जानकारी श्रम कार्यालय द्वारा प्राप्त की जा रही है। हमने एक और प्रयोग किया है। जब यह विचार मेरे मस्तिष्क में आया था मैं नहीं जानता था कि इसका परिणाम क्या होगा। हमारी जानकारी तब तक व्यापार सूत्रों, थोक और फुटकर व्यापारियों तक ही सीमित थी। किन्तु उपभोक्ता वास्तव में कितना भगतान कर रहा था, इसके विषय में कुछ भी ज्ञान नहीं था। गत सत्र में कुछ संसद् सदस्यों से मैंने इस विषय में चर्चा की थी। उन्होंने भी यह विचार पसन्द किया। इसलिये मैंने वाई० एम० सी० ए०, भारत सेवक समाज, और कुछ दूसरी ऐच्छिक व्यवस्थाओं से इस विषय में सहायता करने के लिये कहा। मैंने कहा "इस विषय में आप हमारी सहायता क्यों नहीं करते" और फिर हमने ३५ पदार्थों का एक विवरण तैयार किया।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** (कलकत्ता दक्षिण-पश्चिम) : और साधु समाज भी।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**अध्यक्ष महोदय** : साधुओं को उपभोक्ता वस्तुओं की आश्यकता नहीं होती ।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** : श्रीमान मेरा कथन आपके सुनने के लिये नहीं था ।

†**श्री नन्दा** : क्या मेरे माननीय मित्र अपने प्रस्ताव के बारे में गम्भीर हैं ?

†**श्री यशपाल सिंह** (कैराना) : साधू देश की रक्षा कर सकेंगे ।

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय मंत्री के "भारत सेवक समाज" कहने के पश्चात् माननीय सदस्य ने "साधु समाज भी" जोड़ दिया था ।

†**श्री नन्दा** : इसीलिये मैंने पूछा था कि क्या माननीय सदस्य अपने प्रस्ताव के बारे में गम्भीर हैं ।

तथा दर्शनार्थ निश्चित कर लिया गया और इसे दिल्ली के लगभग ८ केन्द्रों में वितरित कर दिया गया । विवरणी आ गई है और निष्कर्ष काफी सन्तोषजनक हैं । घरेलू प्रदाय के विषय में जिस जानकारी में भिन्नता है उसे अलग करके एकत्रित कर लिया गया है और निष्कर्ष यह निकाला है कि इस उपाय से हम विश्वसनीय, और सन्तोषजनक जानकारी प्राप्त कर सकते हैं और शीघ्रता से प्राप्त कर सकते हैं । इसका अधिक महत्वपूर्ण भाग यह था कि हम चाहे विस्तार में न जायें हमें मूल्यों के विषय में तुरन्त जानकारी प्राप्त हो जाती है और हमें इस बात का पता चल जाता है कि विभिन्न स्थानों पर विभिन्न वस्तुओं की क्या स्थिति है । देहली में दो अथवा तीन परीक्षायें और करने के पश्चात्, जिससे हम इसे निश्चित आधार पर स्थापित कर सकें, हम देश के दूसरे भागों में भी इसका प्रयोग करेंगे ।

दूसरी बात जानकारी के उपलब्ध करवाने में लगने वाले समय के विषय में है । यह सारी सांख्यकी लाभदायक हो सकती है किन्तु जानकारी इतनी देर से पहुंचती है कि इसे कार्य में लाने का इसका मूल्य वास्तव में कुछ नहीं रहता । इसलिये अब इस स्थिति में सुधार करने के लिये कदम उठाये जा रहे हैं । राज्य सरकारों के साथ ऐसी व्यवस्था की गई है जिससे हमें थोक और फुटकर मूल्यों के विषय में जानकारी हर पन्द्रहवें दिन मिल जाती है इससे देरी अधिक नहीं होगी । राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण के फील्ड कर्मचारी और कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन भी हमें मूल्यों, सामान्य व्यापारिक कार्य प्रणालियों और ग्रामीण क्षेत्रों की अवस्थाओं के विषय में सूचना देते रहते हैं ।

इस उद्देश्य के लिए सम्बद्ध मंत्रालयों तथा राज्यों को तत्काल कार्यवाही करने को कहा गया है । वरिष्ठ अधिकारियों को सम्पर्क कार्य पर लगाया जा रहा है । कार्य की प्रगति हो रही है और यह प्रगति सन्तोषजनक है । मूल्यों के सम्बन्ध में स्तर बनाए रखने के लिए जिस समिति का निर्माण किया जाना था, वह २० दिसम्बर, १९६२ को कर दी गयी है । यह समिति आज प्रतिरक्षा सम्बन्धी आवश्यकताओं का ध्यान रख कर अपनी अपेक्षित कार्यवाही कर रही है । इस मूल्य स्थायीकरण समिति ने कारखाने से बाहर लागत, थोक और खुदरा मार्जिन और अन्य बातों की जांच की है । इस जांच का अपना प्रभाव है ।

इस सम्बन्ध में मेरा यह निवेदन है कि उत्पादन बढ़ाने के सम्बन्ध में पूरा जोर दिया गया है । वस्तुओं के सम्भरण के लिए विशेषतः प्रतिरक्षा की आवश्यकताओं से सम्बन्धित वस्तुओं के बारे में भी प्रस्ताव किये हैं । सरकार ने इस सिद्धान्त को स्वीकार कर लिया है कि उच्च न्यूनतम मूल्य को आधार माना जाये । स्पष्ट ही है कि मूल्यों पर नियंत्रण रखने का केवल एक ही सीधा और

---

†मूल अंग्रेजी में

सफल ढंग यह है कि सरकार न्यूनतम स्थिर मूल्य पर वस्तुओं को खरीदे और उन्हें अपने पास रखे। सरकार इस कार्य को करने के प्रति पूर्ण जागरूक है और यह कार्य किया जायेगा। हमारे पास सभी साधन विद्यमान हैं केवल काल्पनिक कठिनाइयां मार्ग में हैं।

उत्पादन की बात करते हुए हमें इस बात का पूरा ध्यान रखना चाहिये कि किसान की आय भी बढ़े। इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि व्यापारिक तथा खाद्य फसलों के लिए पूरा प्रोत्साहन दिया जा रहा है। राष्ट्रीय विकास परिषद ने तीसरी योजना में छोटी सिंचाई और भूसंरक्षण के लक्ष्य में वृद्धि करने का फैसला किया है। रूई और तिलहन के उत्पादन के लिए भी कार्यक्रम बनाये गये हैं। सदनकी जानकारी के लिए मैं यह भी बताना चाहता हूं कि ४० चुने हुए जिलों में चावल का गहन उत्पादन किया जाना है। राज्यों से कहा गया है कि वे एक क्रमबद्ध ढंग से अल्पकालीन खेती के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए, व्यवस्था करें। ऊनी वस्तुओं के सम्भरण में वृद्धि करने के लिए कदम उठाए गए हैं। सीमेंट के अतिरिक्त उत्पादन के लिए नकद बोनस देने की व्यवस्था की गयी है। यह बोनस २.५० रुपये से २५.५० रुपये तक दिया जायेगा। आज ही श्रम और उद्योग के प्रतिनिधि मुझे मिलने आये थे, मैंने उन्हें, सामूहिक तथा व्यक्तिगत दोनों ही रूपों में कह दिया है कि उन्हें उत्पादन के लिए कुछ करना हो होगा। औद्योगिक क्षेत्र में अधिक उत्पादन सुनिश्चित करने के लिए केन्द्र में एक आपात उत्पादन समिति बनायी गयी है। मूल्यों को बहुत अधिक नीचे जाने से रोका जायेगा। छोटी सिंचाई परियोजनाओं को ५० प्रतिशत बढ़ा दिया जायेगा। सूखी खेती का लक्ष्य ११० लाख एकड़ से बढ़ा कर ५०० लाख एकड़ कर दिया गया है। रूई और बिनौलों की समस्या भी महत्वपूर्ण है, अतः इसकी भी अपेक्षित व्यवस्था की गयी है। ४० चुने हुए जिलों में उसके व्यापक उत्पादन का कार्यक्रम चालू किया गया है। इस दिशा में उर्वरकों, बीजों और कर्जे प्राप्त करने सम्बन्धी आये आवेदन पत्रों की पूरी जांच पड़ताल की जा रही है। तिलहन और दालों के उत्पादन की ओर भी ध्यान दिया जा रहा है। ज्वार की कीमतें बहुत बढ़ गयी हैं, उसकी ओर भी सरकार का ध्यान है। उत्पादन बढ़ाने का कार्यक्रम पूरे जोर से चल रहा है।

अब प्रश्न आता है वितरण का, इस बारे में दोबारा कहने की आवश्यकता नहीं, मैं कह चुका हूं कि सहकारी स्टोर स्थापित करने का कार्यक्रम भी चालू किया गया है। विभिन्न राज्यों में जनवरी, 1963 के मध्य तक २२ थोक और २३६ सहकारी स्टोर विभिन्न राज्यों में चालू कर दिये गये हैं। ऐसे स्टोर औद्योगिक इकाइयों में भी चालू कर दिये जायेंगे। इसी तरह ग्राम्य क्षेत्र में विपणन तथा सेवा सहकारी समितियों द्वारा अत्यावश्यक वस्तुओं के वितरण की व्यवस्था की जा रही है २५० कर्मचारियों के एकक में वित्तीय सहायता से सहकारी स्टोर चालू किया जायेगा। सस्ती दुकानों की संख्या भी काफी बढ़ गयी है। १९६१ के अन्त तक सस्ती दुकानों की संख्या ४९४२८ थी, १९६२ के अन्त तक ५९९८१ हो गयी। १५५३ दुकानों की वृद्धि हुई। माल दबाने अर्थात् सट्टेबाजी को रोकने के लिए भी आवश्यक कार्यवाही की गयी है। इसे निरुत्साहित करने के लिए भारत के रक्षित बैंक ने ऋण नियंत्रण पद्धति को लागू किया है और अनुसूचित बैंकों द्वारा ऋण पर प्रतिबन्ध लगाये गये हैं। कई वस्तुओं के वायदा सौदों पर भी प्रतिबन्ध लगा दिया गया है। जिन मामलों में वास्तविक मूल्य से अधिक वसूली की जा रही है, उनमें कुछ नियंत्रण करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

औषधियों की कीमतों के बारे में भी सरकार सचेत है और अपेक्षित कार्यवाही की जा रही है। पिछली भूलों और अनुभवों से लाभ उठा कर उत्पादन की गति को तेज करने का दृढ़ संकल्प है।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या सरकार स्वयं कीमतों की वृद्धि के लिए उत्तरदायी नहीं ?

†**उपाध्यक्ष महोदय** : इसका इस बात से कोई सम्बन्ध नहीं ।

श्री विभूति मिश्र (मोतिहारी) : उपाध्यक्ष महोदय, हम नहीं चाहते हैं कि जो सामान खेतिहर पैदा करता है और इंडस्ट्रियल गुड्ज़ तैयार करता है, उसे आप बाहर न भेजें। हम चाहते हैं, किसान चाहते हैं कि आप उसको भेजें और बाहर की मार्केट्स में आप उसे कर दें। लेकिन जो इंडस्ट्रियल गुड्ज़ किसान तैयार करता है उस पर किसान को और जो फिनिश्ड गुड्ज होते हैं, उस पर इंडस्ट्री वालों को उचित रूप से घाटा सहन करके दाम कम करना चाहिए। मैं जानना चाहता हूं कि उन चीजों के दामों के इंटेग्रेशन के लिए सरकार क्या करना चाहती है।

†**उपाध्यक्ष महोदय** : इसका उत्तर वह दे चुके हैं।

†**श्री नन्दा** : यह बिल्कुल दूसरी बात है।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** : मंत्री महोदय का यह कहना बहुत उत्साहजनक है कि निराशा की कोई बात नहीं है। परन्तु उन्होंने यह नहीं बताया कि वे कौन सी बातें हैं जिनके कारण उत्पादन में रुकावट पैदा हो रही है। इस बात का तो स्वागत किया ही जाना चाहिए सरकार मूल्य स्थिति के बारे में सन्तुष्ट नहीं है। यह आशा की जाती है कि वे इस मामले पर ध्यान देंगे और देश के समक्ष संकट की स्थिति का ध्यान रखते हुए कार्यवाही की जायेगी। मूल्यों को स्थिर रखने के लिए जो उपाय किये जा रहे हैं उनमें कुछ भी ढील नहीं आने दी जायेगी। विभिन्न वस्तुओं के सम्भरण और वितरण पर कार्यकारी नियंत्रण किया जाना चाहिए। इसी तरह मुनाफाखोरों के विरुद्ध बड़ी कड़ी कार्यवाही की जानी चाहिए। इस मामले में सरकार को किसी तत्व से प्रभावित नहीं होना चाहिए। इस दिशा में शुभ इच्छाओं, सुन्दर विचारों तथा ऊंचे सिद्धान्तों से काम नहीं चल सकता। सरकार को देश के व्यापक हितों का ध्यान रख कर कार्यवाही करनी चाहिए ताकि संसद् को सरकार के प्रति सन्देह नहीं होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या १ मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ

संशोधन संख्या ३, ४, ५ तथा ७ सभा की अनुमति से वापिस ले लिए गये।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या ६ मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ

†**उपाध्यक्ष महोदय** : अब मैं मूल प्रस्ताव मतदान के लिए प्रस्तुत करता हूं। प्रश्न यह है :

"कि यह सभा अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्यों को उचित स्तर पर बनाये रखने सम्बन्धी उपायों के बारे में योजना और श्रम तथा रोजगार मंत्री द्वारा १० नवम्बर, १९६२ को सभा पटल पर रखे गये वक्तव्य पर विचार करती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार, २० फरवरी, १९६३/फाल्गुन १, १८८४ (शाक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

---

†मूल अंग्रेजी में

दैनिक संक्षेपिका

[मंगलवार, १९ फरवरी, १९६३ / ३० माघ, १८८४ (शक)]

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		१७—४२
तारांकित प्रश्न संख्या		
१	ग्राम सेवकों के लिये प्रशिक्षण अवधि	१७–१८
२	छोटी सिंचाई योजनायें	१९—२१
३	चीनी के मूल्य में वृद्धि	२१—२४
४	पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलवे लाइनें	२४—२६
५	रेलवे दुर्घटना जांच समिति	१६–२७
६	कपास उत्पादक	२८—३१
९	गन्ने के मूल्यों का भुगतान	३१—३३
१०	कृषि उत्पादन	३३—३७
११	माल-डिब्बों की कमी	३७—४०
१२	खाद्य उत्पादन	४०—४२
प्रश्नों के लिखित उत्तर		४२—७२
तारांकित प्रश्न संख्या		
७	एयर इण्डिया के लाभ	४२-४३
८	चीनी की कमी	४३
१३	उर्वरक वितरण निगम	४३-४४
१४	खेल कूद की टीमों को रेल रियायतें	४४
१५	सामुदायिक विकास का योजनावत प्रतिरूप	४४-४५
१६	खनिज अयस्कों के निर्यात के लिए भाड़ा रियायत	४५
१७	हल्दिया पत्तन	४५-४६
१८	फरक्का पुल	४६

2738 (Ai) LSD—8.

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी		
तारांकित प्रश्न संख्या		
१६	किस्म नियंत्रण	४६–४७
२०	चीनी के कारखाने	४७–४८
२१	संयुक्त स्टीमर कम्पनियां	४८
२२	माटूंगा में माल-डिब्बों का कारखाना	४८
२३	ऊन का उत्पादन	४६
२४	कृषि विश्वविद्यालय पाठ्यक्रम	४६
२५	पर्यटक यातायात	५०
२६	सहकारी अभिकरणों द्वारा किसानों को ऋण	५०
२७	आरक्षण नियम	५०–५१
३०	चीनी पर उत्पादन शुल्क	५१
अतारांकित प्रश्न संख्या		
१	रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कर्मचारी	५१
२	रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कर्मचारियों की पदोन्नति	५२
३	धनुषकोट्टी में भारत-लंका के यात्री	५२
४	इंडिया स्टार लाइन	५२–५३
५	हिन्दी में कार्य	५३
६	राष्ट्रीय राजपथ	५३–५४
७	भारतीय राजपथों की ऊपरी परत	५४
८	तटीय नौवहन	५५
९	भारत में जल और सड़क परिवहन	५५
१०	कलकत्ता में पटसन गोदाम	५५–५६
११	रेलवे कर्मशालाओं में चोरियां	५६
१२	समुद्रीय उत्पाद परिष्करण केन्द्र	५६
१३	भारतीय होटल उद्योग	५६–५७
१४	भारतीय तेल वाहक जहाज	५७
१५	किसानों को सहायता	५७–५८

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी		
अतारांकित प्रश्न संख्या		
१६	स्लीपर डिब्बे	५८
१७	कुरनूल में मुख्य डाक खाना	५८
१८	कृष्णा नदी पर सड़क का पुल	५६
१६	सुपोल से भपटियाटी तक रेल मार्ग	५६
२०	बिहार में राष्ट्रीय राजपथ	५६–६०
२१	सहकारी खेती संस्थायें	६०
२२	सरकार द्वारा अपने प्रबन्ध में लिये गये चीनी के कारखाने	६०
२३	उड्डयन प्रशिक्षण केन्द्र, इलाहाबाद	६०–६१
२४	खाद्यान्न क्षेत्र	६१
२५	पंजाब में निष्क्रान्त भूमि की नीलामी	६१
२६	गन्ने के बीज फार्म	६१–६२
२७	रूरकेला के निकट रेल डिब्बों का पटरी से उतर जाना	६२
२८	अदालती पंचायतें	६२–६३
२६	क्लर्कों और डाकियों की विभागीय परीक्षाएं	६३–६४
३०	नारियल	६४
३१	मैसूर राज्य में सहकारी चीनी मिलें	६५
३२	दिल्ली में टेलीफोन	६५
३३	दुग्ध चूर्ण संयंत्र	६५–६६
३४	शिशु खाद्य उत्पादन संयंत्र	६६
३५	दिल्ली में ग्लाइडर दुर्घटना	६६–६७
३६	खाद्यान्न व्यापारियों के लाभ की सीमा	६७
३७	उत्तर प्रदेश में चीनी की प्राप्ति (रिकवरी)	६७
३८	सतलज पर अन्तर्राज्यीय पुल	६७–६८
३६	कांगड़ा घाटी सेक्शन का पुनः मार्ग रेखण	६८
४०	वन रोपण	६८
४१	कलिंग विमान दुर्घटनायें	६८–६६
४२	रेलवे दुर्घटनायें	६६
४३	केरल में डाक घर	६६
४४	गोरखपुर में बैठकें	७०

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी	
अतारांकित प्रश्न संख्या	
४५ मद्रास पत्तन	७०
४६ विद्युतीकरण कार्यक्रम	७०–७१
४७ विमान दुर्घटनायें	७१
४८ विदेशी पर्यटक	७१–७२
४९ रेलगाड़ियों में बिना टिकट यात्रा	७२
५० रेलवे कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार	७२
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	७२–७४

श्री राम सेवक यादव ने मध्य प्रदेश में जमुना कोयला खान में १५ फरवरी, १९६३ को हुई दुर्घटना की ओर खान और ईंधन मंत्री का ध्यान दिलाया।

खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) ने इस बारे में एक वक्तव्य दिया।

सभा पटल पर रखे गये पत्र	७४–७७

(१) समवाय अधिनियम, १९५६ की धारा ६१९ क की उप-धारा (१) के अन्तर्गत निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति:—

(एक) वर्ष १९६१–६२ के लिये त्रावनकोर मिनरल्स लिमिटेड, क्विलोन का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा-परीक्षक के टिप्पणियों सहित।

(दो) वर्ष १९६१–६२ के लिये इण्डियन रेयर अर्थ्स लिमिटेड, बम्बई का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा-परीक्षक की टिप्पणियों सहित।

(२) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३३ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाली दिनांक २७ सितम्बर, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/४६/६०–ट्रांसपोर्ट की एक प्रति।

विषय पृष्ठ

(३) वणिक नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४५८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :--

(एक) दिनांक १० नवम्बर, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १४६१ में प्रकाशित सेलिंग वेसल्स (निरीक्षण) नियम, १९६२।

(दो) दिनांक ५ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३१ जिसमें वणिक नौवहन (समुद्र में टक्कर को रोकना) विनियम, १९६२ का शुद्धि-पत्र दिया हुआ है।

(४) राष्ट्रीय राजपथ अधिनियम, १९५६ की धारा १० के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजपथों पर पड़ने वाले बड़े बड़े कस्बों या शहरों के भीतर मिलाने वाली छोटी-छोटी सड़कों के विकास या संधारण के बारे में भारत के राष्ट्रपति और राजस्थान के राज्यपाल के बीच हुए करार की एक प्रति।

(५) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति :—

सीमा शुल्क अधिनियम, १९६२ की धारा १५९ के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक २३ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५६ में प्रकाशित सीमा शुल्क निर्धारण नियम, १९६३।

(दो) दिनांक २३ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५७ में प्रकाशित पुर्जे (अवस्था) नियम, १९६३।

(तीन) दिनांक २३ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५८ में प्रकाशित सामान (छूट की शर्तें) नियम, १९६३।

(चार) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २००।

(पांच) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०१।

(छः) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०२।

(सात) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०३।

(आठ) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०४।

(नौ) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०५।

(दस) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०६।

विषय पृष्ठ

(ग्यारह) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०७।

(बारह) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०८।

(तेरह) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २०९।

(चौदह) दिनांक २ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१०।

(पंद्रह) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१७।

(सोलह) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१८।

(सत्रह) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २१९।

(अठारह) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२०।

(उन्नीस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२१।

(बीस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२२।

(इक्कीस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२३।

(बाईस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२४।

(तेईस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२५।

(चौबीस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२६।

(पच्चीस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२७।

(छब्बीस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २२८।

(सत्ताईस) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २३२ में प्रकाशित अल्प-निर्यात नियम, १९६३ की सूचना।

(अठ्ठाईस) दिनांक ९ फरवरी, १९६३ की जी० एस० आर० संख्या २४८।

(६) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत, दिनांक ७ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २७३ में प्रकाशित भारतीय मक्का (मांड बनाने के लिये अस्थायी प्रयोग) आदेश, १९६३ की एक प्रति।

(७) भारत प्रतिरक्षा अधिनियम, १९६२ की धारा ४१ के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक ९ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २४५ द्वारा शुद्ध किये गये रूप में दिनांक ११ जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ९३ में प्रकाशित भारत प्रतिरक्षा (राष्ट्रीय सेवा में ाविधिक व्यक्तियों की नियुक्ति) नियम, १९६३

विषय पृष्ठ

सभा पटल पर रखे गये पत्र—क्रमशः

(दो) दिनांक १० जनवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ६१ में प्रकाशित दिनांक २२ फरवरी १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १७३ जिसमें भारत की प्रतिरक्षा (दूसरा संशोधन) नियम, १९६३ दिये हुए हैं।

(तीन) दिनांक १ फरवरी, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २४० में प्रकाशित भारत प्रतिरक्षा (तीसरा संशोधन) नियम, १९६३।

(८) कामगरों को अन्तरिम वेतन-वृद्धि देने के लिये कोयला खनन **उद्योग संबंधी केन्द्रीय मजूरी बोर्ड की सिफारिशों को स्वीकार** करने वाले दिनांक १६ फरवरी, १९६३ के सरकारी संकल्प संख्या डब्ल्यू० बी०—१६(३०)/६२ की एक प्रति सभा-पटल पर रखेंगे।

अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेलवे) १९६२–६३ सम्बन्धी विवरण

रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) ने वर्ष १९६२–६३ के लिये आय-व्ययक (रेलवे) के सम्बन्ध में अनुदानों की अनुपूरक मांगों का एक विवरण उपस्थापित किया। ७७

अतिरिक्त अनुदानों की मांगों (रेलवे) १९६०–६१ सम्बन्धी विवरण

रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) ने वर्ष १९६०–६१ के लिये आय-व्ययक (रेलवे) के सम्बन्ध में अतिरिक्त अनुदानों की मांगों का एक विवरण उपस्थापित किया। ७७

कार्य मंत्रणा समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . ७७

बारहवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया।

प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . ७८

बाईसवां और तेईसवां तिवेदन उपस्थापित किया गया।

विधेयक पुरःस्थापित ७८

केन्द्रीय बिक्री कर (संशोधन) विधेयक।

वर्ष १९६३–६४ के लिये रेलवे आय-व्ययक—उपस्थापित . . ७८—९९

रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) ने वर्ष १९६३–६४ के लिये आय-व्ययक रेलवे के सम्बन्ध में भारत सरकार की अनुमित आय और व्यय का विवरण उपस्थापित किया।

राष्ट्रपति के भिभाषण के समय कुछ सदस्यों द्वारा किये गये व्यवहार की जांच के लिये समिति १००–०१

१८ फरवरी, १९६३ को लोक-सभा द्वारा किये गये निर्णय के अनुसार अध्यक्ष महोदय ने राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय कुछ सदस्यों द्वारा

विषय **पृष्ठ**

राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय कुछ सदस्यों द्वारा किये गये व्यवहार की जांच के लिये समिति—(क्रमशः)

किये गये व्यवहार की जांच के लिये, लोक-सभा के १५ सदस्यों की एक समिति की नियुक्ति की घोषणा की और यह कि समिति २ मार्च, १९६३ तक सभा को अपना प्रतिवेदन देगी।

विधेयक पारित . . . . १०१—०५

२५-१-६३ को प्रस्तुत दिल्ली किराया नियंत्रण (संशोधन) विधेयक १९६३ पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में, विचार करने के प्रस्ताव पर अग्रेतर चर्चा आरम्भ हुई तथा समाप्त हुई। प्रस्ताव स्वीकृत हुआ। खंडवार विचार के पश्चात् विधेयक संशोधित रूप में पारित किया गया।

विधेयक विचाराधीन . . . . १०५—१९

२१-१-६३ को प्रस्तुत कृषि पुनर्वित निगम विधेयक पर विचार करने के प्रस्ताव पर अग्रेतर चर्चा आरम्भ हुई। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्यों को उचित स्तर पर बनाये रखने के बारे में प्रस्ताव . . . . ११९—२८

योजना तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नन्दा) ने ११-१२-६२ को प्रस्तुत, अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्यों को उचित स्तर पर बनाये रखने के बारे में प्रस्ताव पर, अपना भाषण समाप्त किया। श्री इन्द्रजीत गुप्त ने चर्चा का उत्तर दिया। प्रस्ताव पर दो संशोधन अस्वीकृत हुए तथा तीन सभा की अनुमति से वापस ले लिये गये। प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

बुधवार २० फरवरी, १९६३ / १ फाल्गुन १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर चर्चा।

GMGIPND—LS III—2738 (AI) LSD—19-3-63—140.